

Per un'applicazione coerente del Piano per la Mobilità Sostenibile

In un'area tra le più inquinate d'Italia e d'Europa, di fronte alle alterazioni sempre più frequenti e destabilizzanti del nostro clima, s'impongono oggi nell'area metropolitana bolognese **scelte non più rinviabili** in favore della **mobilità collettiva e sostenibile**, che richiedono corposi investimenti e chiamano in causa i livelli di governo locali e nazionali; ciò in una logica che deve portare Bologna al rapido compimento di progetti avviati e soggetti a gravi ritardi, come il SFM, e la **reintroduzione del tram**.

Il gruppo di associazioni firmatarie di questo documento sollecita l'attuazione coerente e puntuale del PUMS, ponendo all'attenzione delle amministrazioni locali e della cittadinanza **alcune richieste fondamentali per cambiare decisamente passo** nella gestione della mobilità nell'area metropolitana, nell'intento di raggiungere a breve scadenza obiettivi di riduzione del traffico e quindi delle emissioni inquinanti e climalteranti.

1. Completamento delle infrastrutture e rapido **salto di qualità nell'efficientamento del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM)** con la costruzione rapida degli incroci e delle fermate mancanti, la manutenzione e la riqualificazione adeguata di quelle esistenti; eliminazione progressiva nelle situazioni di criticità dei passaggi a livello, senza penalizzare lo sviluppo futuro dei servizi.
2. **Modifica del progetto di interrimento** di due tratti della linea Bologna-Portomaggiore, allargando la canna e la trincea di metri 3,60, per poter contenere anche il secondo binario, allo scopo di non pregiudicare lo sviluppo futuro del servizio, anche in presenza della strettoia esistente a causa di un edificio costruito nel sedime ferroviario, nonostante le raccomandazioni della Provincia, 111 metri prima dell'inizio dell'intervento previsto, nel tratto già interrato. **Nel resto dell'Europa infatti le linee a binario unico vengono raddoppiate per tratti**, lasciando per ultimi quelli più problematici, per potenziare i servizi.
La strettoia potrà, se necessario, venire eliminata successivamente con un intervento tecnico adeguato, poiché si tratta di un piccolo tratto, che non impedisce l'aumento dei servizi della linea, come invece avverrebbe con il progetto previsto.
3. Potenziamento della frequenza delle corse del **SFM** per ottenere su **tutte le linee il cadenzamento a 30'**, con la prospettiva di arrivare in tempi brevi a 15' nelle fasce orarie di maggiore domanda, e **l'attivazione delle linee passanti nella stazione centrale**. Ciò per consentire spostamenti rapidi da una parte all'altra della città e dell'area metropolitana, con cadenzamento al quarto d'ora grazie alla sovrapposizione delle linee, in modo da realizzare una **metropolitana di superficie**, alleviando anche il traffico nell'area urbana, in tangenziale e nel bacino bolognese.
4. **Integrazione funzionale del SFM con la rete ciclabile e con le linee di autobus** (e successivamente anche col tram) per l'adduzione e la distribuzione degli utenti dall'area metropolitana e a Bologna, con particolare attenzione a servire i poli attrattori importanti (ospedali, scuole, servizi e attrezzature pubbliche, stadio), **evitando la concorrenzialità di linee parallele treno-bus**, ma massimizzando l'uso del treno (con minore costo e inquinamento a persona trasportata).
5. Estensione degli **orari dei servizi** (treni e bus) **fino alle 24 e nei giorni prefestivi e festivi**, anche per favorire l'uso del mezzo pubblico nelle domeniche ecologiche.
6. **Integrazione tariffaria completa**, politica di promozione e comunicazione in grado di incentivare il pieno utilizzo del treno. Più nello specifico si sottolinea la necessità di offrire agli utenti, nell'attuale quotidianità e in una prospettiva di breve termine, un servizio fondato sulla puntualità, la garanzia delle corse, la possibilità di agevolazioni tariffarie, la qualità delle condizioni di viaggio, includendo il trasporto di biciclette.
7. Sviluppo progettuale ed attuativo delle **linee di tram**, integrato con il SFM e con la rete ciclabile, con una tempistica non dilazionata e con gli opportuni correttivi, grazie anche ad una più approfondita consultazione di associazioni e cittadini al fine di determinare più puntualmente le esigenze dei flussi di spostamento, dei conseguenti tracciati e della posizione delle fermate, valutando la possibilità di condividere, in alcuni casi, la sede con le altre linee di trasporto pubblico. Come diversi centri urbani italiani ed europei, **il tram costituisce infatti una garanzia**, rispetto ad altri mezzi, di una **maggiore quantità di passeggeri** trasportati, di **affidabilità nei tempi** di passaggio, di **impatto ambientale** rispetto ad emissioni e rumore; la sua presenza consentirebbe, come è stato sottolineato in sede tecnica e politica, sia una razionalizzazione della rete più complessiva del trasporto pubblico, in una logica di integrazione dei percorsi e di allargamento spazio-temporale del servizio, sia una riqualificazione degli spazi urbani attraversati.

8. **Promozione efficace dell'uso del trasporto pubblico** puntando tendenzialmente ad una **riduzione** dei costi dei titoli di viaggio (mentre a Bologna si è recentemente introdotto un loro **aumento**), all'introduzione/estensione di agevolazioni e al superamento di differenze tra aree che non rendono eque ed incentivanti le richieste tariffarie, nella convinzione che una diminuzione dei costi per gli utenti possa essere un volano per spingere ad **utilizzare più i mezzi collettivi e meno quelli privati** per gli spostamenti quotidiani.
9. **Adeguamento qualitativo del parco mezzi** pubblici su gomma, con rapida sostituzione dei mezzi ad alimentazione diesel ancora circolanti e graduale passaggio alla prevalenza dei mezzi elettrici a partire dal centro storico e dai percorsi urbani.
10. **Forte impulso alla mobilità ciclabile** attraverso l'ampliamento e la riqualificazione della rete ciclabile, anche a livello metropolitano, migliorandone la **connessione e l'integrazione con il trasporto pubblico**, garantendo la piena manutenzione e l'eliminazione di ostacoli e interferenze, realizzando il senso unico eccetto bici nel centro storico e lungo i principali percorsi urbani laddove necessario.
11. **Installazione diffusa di rastrelliere** (almeno una ad ogni fermata del TPL), e **contrasto al fenomeno dei furti**. Riconoscibilità dei percorsi con la realizzazione di **un'immagine coordinata della rete ciclabile** (stile Bicipolitana con Linee a cui dare un nome/colore).
12. **Generalizzazione delle Zone 30** in tutte le aree residenziali urbane, ad eccezione dei principali assi di traffico, così come previsto nel PUMS e nel PGTU, controllando i limiti di velocità dei veicoli anche con l'adozione di dissuasori fisici (dossi, chicane, ecc.) Estensione delle zone ciclopedonali nel cuore della città e introduzione di nuove aree ciclopedonali in periferia per aumentare gli spazi di vivibilità e di incontro.
13. **Sostegno istituzionalizzato ai percorsi pedibus/bicibus casa-scuola**, introduzione delle strade scolastiche sul territorio urbano.
14. Coinvolgimento di aziende ed Enti per incentivare **concretamente l'uso dei mezzi ecosostenibili nei collegamenti casa-lavoro**.
15. Potenziamento e soprattutto attuazione effettiva delle misure, pur molto parziali, del **Piano Aria Regionale**, impegnando i comuni dell'area metropolitana ed in primo luogo il Comune di Bologna ad una loro applicazione più estensiva e concertata e ad un reale controllo del rispetto dei limiti disposti.
16. Ubicazione dei **nuovi insediamenti** che generano domanda di mobilità **vicino ai nodi del trasporto pubblico**, e, in particolare, quelli a maggiore affluenza (attrezzature sportive importanti, scuole superiori, uffici e servizi a livello metropolitano) vicino alle fermate SFM.

Per la realizzazione di queste priorità di intervento **occorre una netta inversione di tendenza** nella destinazione dei finanziamenti a vantaggio della mobilità collettiva e sostenibile, rispetto agli interventi funzionali alla mobilità privata su gomma.

Allo scopo di sostenere le posizioni e le richieste espresse:

- si costituisce un **Osservatorio autonomo sull'attuazione del PUMS** che, a partire dalla richiesta/proposta di svolgere in tempi brevi una restituzione pubblica delle principali osservazioni presentate al Piano nella fase di consultazione, interagisca propositivamente e criticamente circa la sua attuazione con le Amministrazioni.
- Si decide di sviluppare **una banca dati di documentazione**, con particolare riferimento al progetto tram, per dare vita ad uno scambio informativo in più direzioni, utilizzando canali di contatto diretto e via web.
- Si attueranno forme di **sensibilizzazione, coinvolgimento e mobilitazione della cittadinanza** per sostenere un percorso coerente e a tappe serrate di sviluppo della mobilità sostenibile, sempre in rapporto alla riduzione dell'inquinamento dell'aria, alla tutela della salute e al miglioramento della qualità della vita di tutta l'area metropolitana.

Le associazioni

Legambiente, FIAB Bologna - Monte Sole Bike Group, PUMS sì ma come?, Salvaiciclisti, Consulta della Bicicletta, Associazione Pendolari Bologna-Portomaggiore, Italia Nostra, WWF.

(Possibili ulteriori adesioni).

Bologna, 30 novembre 2019.