

Mobilità Urbana

Competenze

- Pianificazione e progettazione del sistema della mobilità (infrastrutture; schemi circolatori; aree pedonali e zone 30, sosta su strada e parcheggi; trasporto pubblico, taxi e NCC, piste ciclabili, ecc.) e attuazione dei provvedimenti conseguenti.
- Verifica della congruità tecnica e funzionale in rapporto con gli strumenti di pianificazione del territorio comunali e sovraordinati, in raccordo con il Settore Territorio e Urbanistica.
- Atti tecnici e amministrativi relativi al Piano Generale del Traffico Urbano e al Regolamento Viario.
- Gestione amministrativa e tecnica delle concessioni e dei contratti di servizio di trasporto pubblico.
- Autorizzazioni, ordinanze (temporanee e permanenti), concessioni in materia di traffico, trasporti e occupazione delle sedi stradali; regolamentazione dei permessi di accesso alla Zona a Traffico Limitato, alla "T", alle Zone a Traffico Pedonale Privilegiato.
- Coordinamento e controllo delle fasi di progettazione e realizzazione delle infrastrutture relative al trasporto rapido di massa (Metrotranvia, People Mover, TPGV) e al Nodo Ferroviario (SFM, SFR, AV) in raccordo con i settori e gli enti collegati.
- Gestione della centrale semaforica e dei sistemi telematici di regolazione e monitoraggio della Mobilità Urbana, attuazione politiche di Mobility Management e di Logistica urbana.
- Gestione della comunicazione e dell'informazione ai cittadini in riferimento a tutte le attività svolte dal Settore, in raccordo con il Settore Comunicazione e rapporti con i cittadini.

Progetti

Si riporta di seguito la descrizione e lo stato attuale di alcuni fra i principali progetti in capo al Settore Mobilità Urbana.

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO E INTERVENTI A FAVORE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Obiettivo

Migliorare la qualità dell'aria, della salute e della vita dei cittadini; rendere più razionale e sicuro l'utilizzo e la fruizione dello spazio pubblico, favorendo le modalità di spostamento meno impattanti (trasporto pubblico, bicicletta, a piedi); ridurre il consumo energetico nel settore dei trasporti; attivare momenti e modalità di ascolto e confronto con i cittadini sulle tematiche relative alla mobilità urbana.

Descrizione

Nel mese di giugno 2007 il Comune di Bologna ha approvato in via definitiva il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano di cui è in corso la fase attuativa. Il PGTU è lo strumento di pianificazione di breve periodo (l'orizzonte temporale è di 2-4 anni) finalizzato al miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico ed al risparmio energetico.

Per l'elaborazione del nuovo PGTU l'Amministrazione comunale ha scelto di valorizzare il piano dell'ascolto con i soggetti che costituiscono il tessuto associativo ed economico della città, nonché con i cittadini, in un'ottica di confronto aperto e di ampia collaborazione attraverso il Forum sulla mobilità, prosecuzione del forum cittadino "Bologna. Città che cambia". Il percorso del Forum sul PGTU, oltre gli incontri dal vivo, ha visto il supporto di un forum web, strumento di partecipazione a distanza. Moderato e arricchito di documentazione e report dai tecnici dell'Amministrazione, il forum web ha registrato molte segnalazioni per le quali è stato necessario intervenire nel merito, fornendo informazioni sui progetti e i lavori in discussione. Le fasi attuative delle previsioni del PGTU devono basarsi sulla redazione di progetti e piani particolareggiati di quartiere: per gli interventi di maggiore rilevanza saranno messi in atto specifiche azioni di coinvolgimento, partecipazione e confronto con la società civile e con i cittadini delle porzioni di territorio interessati dagli interventi.

Nella definizione del Piano sono stati individuati i principali campi di criticità (inquinamento, incidentalità, congestione del traffico) che quotidianamente affliggono la vita dei cittadini, peggiorandone salute, sicurezza e qualità della vita. Dall'analisi di tali criticità si è passati alla quantificazione degli obiettivi da raggiungere e all'individuazione delle azioni in grado di dare risposte efficaci alle diverse problematiche. Le azioni del nuovo PGTU sono finalizzate ad un miglioramento complessivo della qualità della vita di tutti i cittadini con interventi integrati mirati a garantire un'accessibilità sostenibile e diffusa in tutte le aree della città in una logica di incremento del trasporto pubblico e della ciclabilità e di tutela delle zone a maggior pregio ambientale e architettonico. Il piano assume quindi il ruolo di strumento di riorganizzazione complessiva della mobilità urbana in grado di incidere non solo nel breve ma anche nel medio periodo.

Il principale ambito d'azione per ridurre l'impatto del sistema dei trasporti sull'ambiente e la salute consiste nell'incrementare la quota degli spostamenti con modalità a basso impatto (trasporto pubblico, bici, piedi,...) fino a riequilibrarne l'incidenza percentuale rispetto alla quota della motorizzazione privata.

I piani del traffico generalmente esprimono delle intenzionalità, delle volontà, degli obiettivi per lo più di carattere qualitativo: elemento qualificante di questo PGTU è anche l'indicazione di obiettivi quantitativi, e pertanto verificabili da parte di tutti, con l'impegno di riuscire a raggiungere i risultati attesi entro l'arco di validità del piano.

Di seguito sono indicate le principali linee d'azione previste dal PGTU e i risultati attesi.

- Trasporto pubblico di linea: potenziare e rendere competitivo il trasporto pubblico di linea su gomma.

Con un forte rilancio, in termini quantitativi e qualitativi, il trasporto pubblico dovrà interessare un numero di spostamenti giornalieri non inferiore a quella del trasporto privato; di seguito si riportano alcuni punti del PGTU relativi al programma di potenziamento del trasporto pubblico:

- miglioramento della qualità: livello e frequenza del servizio a partire dalle linee portanti;
- riqualificazione della sede stradale per ridurre le interferenze con il traffico privato;
- ristrutturazione e riordino delle fermate, prevedendo aree di fermata di lunghezza adeguata alle dimensioni dei mezzi, alla frequenza e al numero di linee transitanti, con una distanza tra le fermate, ove possibile, non inferiore a 250 metri, e favorendo l'interscambio tra le varie linee;
- estensione della priorità semaforica, legata al telecontrollo della flotta autobus su tutti gli assi d'ingresso al Centro storico, prevedendo l'attivazione di tale strumento almeno su 50 intersezioni con semaforo;
- potenziamento del servizio filobus (a partire dalle linee 13, 14 e 27);
- riduzione e riordino del traffico autoveicolare al fine di contenere il livello di congestione, intervenendo sul miglioramento di alcune intersezioni oggi di forte criticità per l'intera rete;
- aumento della capacità dei mezzi, prevedendo sulle principali linee portanti e a media frequenza l'uso di mezzi autosnodati di 18 metri;
- allargamento delle zone servite, prevedendo un servizio pubblico nelle aree in forte espansione urbanistica;
- potenziamento di alcune linee di media frequenza, ipotizzando un aumento delle frequenze;
- istituzione di percorsi di attraversamento della città alternativi alle linee portanti, per collegamenti diretti con i poli terziari di particolare valenza;
- incremento/razionalizzazione dei punti di interscambio tra linee di media frequenza e linee portanti;
- revisione del servizio a media e debole frequenza, con una razionalizzazione dei percorsi e l'estensione del servizio ad aree non servite;
- istituzione di servizi flessibili per zone a domanda debole (a chiamata o integrati con servizi non di linea), da organizzarsi caso per caso in servizi a percorso variabile, utilizzando mezzi da 8 posti su percorso variabile con fermate predefinite, o sostituiti con taxi o NCC a prezzi convenzionati, per un servizio di collegamento con le fermate più vicine;
- ristrutturazione del servizio notturno: se ne prevede l'estensione e un deciso potenziamento.

Il nuovo PGTU affronta il tema quantificando i risultati che l'attuazione delle misure comporterà per il miglioramento del trasporto pubblico; si riportano di seguito in estrema sintesi alcuni valori esemplificativi:

- 17 km/h è la velocità media da garantire alle linee bus, con un incremento del 21% rispetto all'attuale;
- 70% è l'obiettivo di corse giornaliere in cui la frequenza oraria sia sostanzialmente rispettata;
- 30% è l'incremento di corsie preferenziali riservate ai bus in più rispetto ai 40 km attuali, per rendere il mezzo pubblico sempre più veloce;

- 50 sono i nuovi incroci in cui dare priorità semaforica agli autobus;
- la 13 e la 14 sono le linee portanti ove sono già in corso progetti di potenziamento e riqualificazione del servizio. Il PGTU prevede interventi della stessa tipologia anche per altre linee portanti;
- 6 sono le nuove zone di recente urbanizzazione, in cui è necessario garantire l'introduzione o il potenziamento del servizio di trasporto pubblico;
- 1 Milione è l'aumento programmato dei chilometri percorsi in un anno dalla flotta urbana degli autobus, rispetto ai circa 18.000.000 attuali, con un incremento dell'11%;
- 40.000 è l'aumento degli utenti al giorno (pari a +17%) per i mezzi pubblici da realizzare entro il 2010;
- 30% è la quota degli spostamenti in bus in città previsti con la completa attuazione del PGTU.

L'attuazione di alcuni di questi interventi è già in corso: al riguardo si ricordano il prolungamento e il potenziamento del servizio delle linee A e B; il potenziamento della linea 35 e il suo prolungamento fino a Via del Lazzaretto; il potenziamento della linea 36 negli orari di maggiore domanda; il prolungamento e il potenziamento della linea 30 a servizio anche del nuovo complesso nell'area della nuova sede degli uffici comunali in zona Bolognina; si ricorda inoltre la sottoscrizione di un accordo di programma stipulato con il Ministero dell'Ambiente per il trasferimento al Comune di Bologna di fondi per il potenziamento e la sostituzione con mezzi a basso impatto ambientale delle flotte ATC ed il Piano per la realizzazione di opere di riqualificazione dell'accessibilità alle fermate del bus, oltre alla prossima realizzazione del sistema di trasporto pubblico a guida vincolata TPGV (detto CIVIS), il sistema di trasporto pubblico di tipo innovativo che collegherà San Lazzaro di Savena al centro storico di Bologna, i cui cantieri già interessano il territorio comunale.

- Mobilità ciclabile: ricucire e ampliare la rete di piste ciclabili, rafforzare e sviluppare servizi complementari.

La promozione dell'uso della bicicletta come alternativa ai veicoli a motore rappresenta uno dei più significativi impegni per uno sviluppo sostenibile, concorrendo alla riduzione di emissione di gas inquinanti nell'atmosfera e al decongestionamento del traffico urbano. Per incoraggiare la riduzione dell'uso dell'auto è fondamentale creare una rete di collegamenti ciclabili continua, sicura e ben riconoscibile, nonché integrata con altre forme di mobilità.

I principali criteri che saranno seguiti nell'attività di pianificazione di breve-medio periodo possono essere sintetizzati nei seguenti punti:

- completamento e continuità degli itinerari, a partire da Centro storico e prima Periferia, anche in funzione delle fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano;
- alternative ciclabili nel Centro storico, secondo il modello della ciclabilità diffusa e dell'utilizzo di zone pedonali e/o a traffico pedonale privilegiato e "Isole ambientali";
- nuovi percorsi;
- collegamento con la rete dei Comuni limitrofi;
- manutenzione straordinaria della rete per garantire sicurezza e maggiore fruibilità.

Si prevede quindi un deciso potenziamento della mobilità ciclabile, puntando alla ricucitura e ad una maggiore estensione della rete (dai 77 km percorsi ciclabili esistenti nel 2004 si è passati ai 92 km del 2006 fino ai 110 km attuali; altri 10 km sono in corso di realizzazione);, oltre a iniziative e azioni volte a favorire e promuovere l'uso della bicicletta per portare così la quota modale degli spostamenti interni al 9% (dal 6-7% attuale), grazie a 20.000 spostamenti in più effettuati in bicicletta.

Oltre alla realizzazione di infrastrutture ciclabili, l'azione dell'Amministrazione a favore della mobilità ciclabile passa anche attraverso una serie di iniziative complementari. Obiettivo di fondo è quello di ridurre la permanenza delle biciclette sul suolo pubblico e aumentare la sicurezza rispetto al rischio di furto, garantendo al contempo una buona qualità degli spazi urbani.

Sono stati quindi attivati numerosi interventi e realizzate iniziative a sostegno della mobilità ciclabile in città, tra i quali si ricordano:

- "C'entro in bici": un servizio gratuito di noleggio biciclette a prelievo automatico; nel corso del 2008 l'offerta è stata ampliata giungendo ad un totale di 160 biciclette disponibili in 19 postazioni.
- Deposito biciclette custodito e videosorvegliato di Via IV Novembre situato in pieno Centro Storico.
- Lotta al furto: marchiatura biciclette.
- "Al lavoro in bici": un progetto pilota in base al quale il Comune di Bologna ha acquistato 10 biciclette a pedalata assistita affidandole in comodato gratuito per un periodo di 3 mesi a propri dipendenti che si impegnano ad utilizzare il mezzo prevalentemente per il tragitto casa-lavoro e per eventuali spostamenti durante l'orario di lavoro.
- "Amici della bici" - Convenzione con il Comune di Bologna in base alla quale i riparatori e rivenditori di biciclette aderenti mettono a disposizione gratuitamente una pompa per il gonfiaggio degli pneumatici a coloro che ne hanno necessità.
- Agevolazione tariffaria "P + bici": agevolazione rivolta agli utenti di alcuni parcheggi di interscambio. Coloro che lasciano la propria bicicletta in deposito presso il parcheggio ed effettuano l'interscambio auto-bici sono esentati dal pagamento della sosta auto.
- Fornitura gratuita di rastrelliere ai condomini e alle scuole, oltre alla installazione di rastrelliere sul suolo pubblico.

- Piano di segnalamento degli itinerari ciclabili.
- Pubblicazione "Bologna Voglia di Bici": nata da una collaborazione con una libera associazione (Montesole Bikegroup), tale pubblicazione raccoglie una serie di informazioni utili per il ciclista.
- Nel settembre 2007 è stato attivato al Parcheggio Tanari il servizio denominato "Bici Navetta" che prevede la possibilità di noleggiare biciclette a pedalata assistita e di depositarle gratuitamente in Centro Storico nel deposito bici di via IV Novembre. Da settembre 2008 è invece attivo un accordo con ditte costruttrici e riparatori bici che prevede la possibilità di ricaricare le biciclette a pedalata assistita presso i locali dei soggetti aderenti;

- Mobilità pedonale: creare nuove "Isole ambientali" e "zone 30" in tutto il territorio cittadino; realizzare nuove aree pedonali in centro: Zona Universitaria e via del Pratello.

Con l'obiettivo di ridurre i volumi di traffico (accessibilità garantita ai soli aventi diritto), migliorare la qualità dell'aria (riduzione dell'inquinamento e del rumore), aumentare la fruibilità ciclo-pedonale, ridurre i conflitti tra le varie componenti di traffico (soprattutto tra auto e utenza debole), tutelare e valorizzare i diversi aspetti artistico-monumentali e l'uso diversificato degli spazi, in connessione con i programmi di riqualificazione urbanistico-commerciale il nuovo PGTU prevede di attuare le seguenti ciclo-pedonalizzazioni:

1) progetto di ciclo-pedonalizzazione della Zona Universitaria, che interessa un'area di circa 50 ettari (il quadrante Nord-Est del Centro, ricompreso tra i Viali, Via Irnerio, Via Indipendenza, Via Rizzoli - Via S. Vitale). Si prevede di arrivare alla completa attuazione dell'intervento in più fasi successive, per introdurre in modo progressivo le limitazioni al traffico in funzione della disciplina circolatoria e dei carichi veicolari; la sperimentazione della prima fase del progetto ha preso avvio nel mese di maggio 2008.

2) progetto di ciclo-pedonalizzazione del Pratello, che riguarda tutta via del Pratello dai Viali di circonvallazione fino a Piazza Malpighi, per circa 16 ettari.

La tutela e la valorizzazione della mobilità pedonale, come elementi imprescindibili per il miglioramento dell'accessibilità alla città, della sicurezza stradale e di inclusione sociale, e la riqualificazione di aree prevalentemente residenziali situate nell'intero territorio comunale, sono alla base della prevista istituzione di 13 nuove "Isole ambientali", in accordo con i diversi Quartieri, in cui saranno progettati una serie di interventi integrati tra loro i cui benefici attesi sono:

- protezione di pedoni e utenti deboli in generale;
- riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e visivo;
- minor livello di congestione;
- miglioramento dell'immagine e della funzionalità della strada;
- aumento di posti auto per i residenti;
- aumento della sicurezza;
- riqualificazione commerciale;
- coinvolgimento del cittadino per la propria strada;
- dare la giusta centralità anche a zone collocate nelle periferie.

Le misure che verranno messe in pratica consistono essenzialmente in interventi di moderazione del traffico che possono essere sintetizzati in diverse tipologie:

- limitazione della velocità, anche attraverso la messa in opera di dispositivi di dissuasione quali dossi rallentatori e rialzi della pavimentazione stradale in corrispondenza di attraversamenti pedonali o incroci;

- modifica della geometria della carreggiata, tramite la realizzazione di isole mediane o penisole laterali lungo i rami stradali, di golfi alle intersezioni, o attraverso la semplice riorganizzazione della sosta veicolare e l'interruzione di lunghi percorsi rettilinei con la realizzazione di deflessioni e "chicanes";
- arredi stradali particolari e "porte di accesso" che evidenzino e rendano riconoscibile la strada come luogo di frequentazione "lenta" da parte dei pedoni;
- adozione di schemi circolatori che rendano sconveniente l'utilizzo di tali strade come percorsi alternativi alla viabilità principale.

Complessivamente verranno coinvolti circa 100.000 residenti, di cui circa 50.000 nel Centro storico, su una superficie territoriale estesa più di 800 ettari. Sono già state attuate la zona "Treno" nel Quartiere Reno e la zona "Cirenaica" nel Quartiere San Vitale, mentre le prossime aree oggetto di intervento sono la zona "Giorgione" nel Quartiere Reno, la zona "Mattei Martelli" alla Croce del Biacco nel Quartiere San Vitale e la zona "Garavaglia" nel Quartiere San Donato.

- Motoveicoli: regolamentare l'uso di motocicli e ciclomotori nella ZTL e nell'area T, in base all'impatto ambientale.
L'Amministrazione comunale metterà in campo alcuni interventi riguardanti la motorizzazione a due ruote al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico e rendere meno impattanti gli effetti dei motoveicoli su pedoni e ciclisti (anche in termini di sicurezza stradale), provvedendo a:
 - a) interdire la circolazione ai mezzi più inquinanti, in determinati ambiti, in maniera totale o parziale;
 - b) istituire un sistema di rilascio dei permessi per motoveicoli, e condizionarne l'accesso (area T e ZTL) al livello di emissione del mezzo;
 - c) favorire un parco motoveicolare meno inquinante (ZEV, elettrico, ECO, sperimentazione del GPL);
 - d) favorire la conversione verso modalità meno impattanti (es.: bus e bici a pedalata assistita).

- Supervisore del traffico: nuove tecnologie per la gestione delle informazioni sulla mobilità.
Le tecnologie ITS (Intelligent Transport System) consentono oggi di realizzare un salto di qualità nella gestione della mobilità urbana, rendendo disponibili in modo sistematico ed in tempo reale le informazioni sullo stato della rete stradale e sul trasporto pubblico.
E' in corso di realizzazione un nuovo sistema Supervisore del traffico in grado di integrare le informazioni dei vari sistemi già attivi. Tale sistema costituirà:
 - a) un valido contributo per la pianificazione della mobilità nell'area metropolitana, consentendo di assumere provvedimenti per gestire il carico sulla rete stradale, ad es. ottimizzando le fasi semaforiche sulla base dei dati acquisiti in tempo reale;
 - b) un prezioso supporto agli utenti sia prima di compiere lo spostamento, grazie all'offerta di una immagine complessiva delle diverse possibilità disponibili per muoversi in città - in termini di modi di trasporto, tempi di percorrenza stimati e costi - sia

indirizzando chi già ha scelto di spostarsi con un mezzo privato verso itinerari più scorrevoli, offrendo magari l'alternativa del parcheggio e del trasbordo sul mezzo pubblico.

Le informazioni disponibili presso il sistema Supervisore saranno diffuse all'utenza per mezzo di una grande varietà di canali di comunicazione (pannelli a messaggio variabile, radio e navigatori satellitari delle vetture mediante la tecnologia RDS-TMC, WEB, SMS), con l'obiettivo di informare il cittadino in modo il più possibile tempestivo, capillare, chiaro ed affidabile.

- Piano rotatorie: migliorare la circolazione e rendere le strade più sicure, anche per pedoni e ciclisti.

Gli incroci a rotatoria procurano alcuni importanti benefici:

- aumentare la sicurezza agli incroci, costringendo tutti i veicoli a rallentare o a fermarsi in prossimità della rotatoria, forzandoli a percorrere una traiettoria non rettilinea;
- rendere la circolazione veicolare più fluida, in particolare fra strade dello stesso livello gerarchico, permettendo di eliminare i semafori.

Nella realizzazione delle rotatorie una maggiore attenzione è dedicata alla tutela dell'utenza debole e al contesto urbano di inserimento, anche attraverso la realizzazione di marciapiedi ed anelli ciclabili esterni alla rotatoria ed attraversamenti pedonali sicuri e ben segnalati, considerati parti integranti ed imprescindibili per l'opera.

Inoltre, per quanto riguarda l'inserimento nel contesto urbanistico-ambientale, oltre alla riduzione delle dimensioni complessive della rotatoria ci si è indirizzati verso una maggiore attenzione alla tipologia dei materiali, agli impianti di illuminazione e alla sistemazione dell'isola centrale.

Nel periodo che va dal 2004 ad oggi sono state realizzate 40 rotatorie, mentre altre sono in corso di realizzazione o di progettazione.

- Car sharing: rilanciare l'uso dell'auto pubblica condivisa come alternativa al mezzo privato.

Il car sharing offre a ciascun utente la possibilità di usare un'auto pubblica condivisa solo per il tempo necessario, cosicché più persone possono usare la stessa auto. Con un maggior ricorso al car sharing, quindi, diminuiscono le auto in circolazione e aumenta il numero dei parcheggi disponibili a beneficio della città. Attualmente, infatti, in Europa l'80% delle vetture circolanti in città viaggia non più di sessanta minuti al giorno trasportando in media 1,2 persone.

I vantaggi per il cittadino mostrano come il servizio possa essere una valida alternativa all'acquisto di un mezzo proprio:

- opportunità di scelta garantita dalla varietà del parco auto;
- possibilità di muoversi senza sostenere disagi e limitazioni (le auto car sharing entrano in centro senza limitazioni e parcheggiano gratuitamente);

- nessun costo fisso legato al possesso dell'automobile (si paga l'uso del mezzo per tempo e km, mentre sono gratuite perché comprese nell'abbonamento il carburante, l'assicurazione, ecc.).

Per la diffusione del servizio – si mira a raggiungere 2.000 nuovi iscritti, oltre al migliaio attuale - si prevede l'aumento dell'utilizzo della flotta (in termini temporali) affiancato da un effettivo incremento delle vetture e delle postazioni dedicate, in modo da raggiungere i seguenti obiettivi:

- utilizzo dal 25% al 30%;
- raddoppio della flotta urbana da 30 a 60 auto, con preferenza verso veicoli a minore impatto ambientale (metano/gpl/ibridi).
- aumento delle postazioni da 16 a 30/40.

- Mobility Management: gestire la domanda di mobilità per gli spostamenti da casa a scuola e lavoro.

Il Mobility Management riguarda la gestione e razionalizzazione della mobilità abituale, al fine di ridurre l'utilizzo dei mezzi privati individuali – specie quelli ad elevato impatto ambientale - con una migliore organizzazione della domanda di trasporto.

I positivi risultati raggiunti nell'ambito della mobilità casa-lavoro dei dipendenti delle aziende situate sul territorio comunale (ad esempio, in termini di riequilibrio tra trasporto pubblico e privato, dai circa 600 dipendenti che possedevano l'abbonamento annuale autobus prima della sottoscrizione degli Accordi di mobility management, si è passati agli oltre 8.200 del 2008, contribuendo in maniera rilevante alla fidelizzazione nell'uso del bus, e apprezzabili risultati sono stati raggiunti anche sull'uso del treno con oltre 1.000 nuovi abbonati annuali nell'ambito degli accordi di MM) hanno portato alla conferma anche per il futuro dell'impegno profuso dall'Amministrazione comunale riguardo le politiche di mobility management, orientato in particolare al perseguimento delle seguenti azioni:

- allargare la platea degli addetti coinvolti, incoraggiando i dipendenti a utilizzare sia il trasporto pubblico sia altre forme di trasporto alternativo all'uso privato dell'auto e del motoveicolo;
- proseguire nell'azione di fidelizzazione all'uso del trasporto pubblico (tramite gli abbonamenti annuali), influenzando in tal modo anche le scelte modali di natura occasionale;
- sensibilizzare ad un uso più razionale e meno impattante dell'auto;
- diffondere la pratica dell'uso della bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro e lavoro-lavoro;
- definire politiche di mobility management di zona, al fine di operare anche in aree attrattive caratterizzate da criticità di traffico privato, scarsa offerta di trasporto pubblico ed elevato numero di addetti anche in piccole unità locali, sperimentando anche soluzioni di trasporto pubblico non di linea.

A tutt'oggi, 37 sono i mobility manager nominati rispetto ai 50 individuati ai sensi del Decreto Ronchi, interessando il 90% dei dipendenti rispetto alla platea di riferimento; dei circa 206.000 addetti in unità locali di imprese e di istituzioni (ISTAT 2001), circa 50.000 prestano servizio in strutture aventi la figura del mobility manager. Anche in termini di presentazione dei Piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL) il quadro di riferimento non è dissimile: gli addetti coinvolti sono nell'ordine dei 38.000. Gli Accordi di mobility management sottoscritti hanno interessato 31.000 dipendenti, pari al 46% della platea di riferimento.

Riguardo le strategie di MM adottate dal Comune di Bologna, le possibili azioni riguardano:

- integrazione con il progetto "Scuolambiente", per proporre alle scuole iniziative di valutazione della qualità dell'aria e inquinamento da rumore determinato dal traffico;
- sensibilizzazione al tema della mobilità sostenibile tra bambini delle scuole elementari e medie e loro genitori, in particolare promuovendo forme di mobilità alternative (es. "walk pooling") e l'uso di mezzi pubblici e bicicletta per i tragitti casa-scuola;
- possibilità di rendere flessibili gli orari di ingresso/uscita negli istituti superiori, per attenuare la sovrapposizione ai picchi di domanda del trasporto pubblico degli spostamenti casa-lavoro, in particolare per le scuole del Centro storico;
- promozione di iniziative per agevolare il costo degli abbonamenti al trasporto pubblico e l'utilizzo della bicicletta in tutte le scuole (Università compresa).

- Ricambio parco veicolare: favorire il ricambio tecnologico eco-sostenibile del parco veicolare pubblico e privato.

- Mezzi privati:

nel nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) vengono proposte azioni volte a favorire il rinnovo del parco auto (motorizzazioni euro IV e successive) e ad incentivare la conversione (intesa sia come ricambio che come trasformazione) con veicoli ad emissioni ridotte o nulle. Anche grazie agli incentivi per promuovere la conversione dei veicoli verso forme di alimentazione maggiormente ecosostenibili, la composizione del parco delle autovetture circolanti a Bologna registra oggi un tasso di ricambio molto elevato rispetto alla media nazionale, con una forte diffusione dei carburanti meno impattanti; dai dati ACI al 31/12/2007 risulta che il parco autovetture a metano/GPL a Bologna era del 8,4% (in netta crescita rispetto al 4,8% di 4 anni prima) ed anche nei veicoli merci si è assistito ad una interessante crescita (dal 2% al 5%)..

In attuazione delle politiche nazionali e regionali di incentivo alla conversione dei veicoli a benzina in mezzi a metano e GPL, nonché alla diffusione degli stessi oltre a quelli elettrici ed ibridi, proseguiranno le campagne di incentivazione alla trasformazione a metano e GPL degli autoveicoli di privati cittadini. Oltre all'incentivazione sui costi di installazione/acquisto degli impianti, saranno estese le forme di abbonamento ridotto della sosta per veicoli a metano e GPL nonché ulteriori agevolazioni per i veicoli ad impatto ambientale molto basso o ad emissioni zero. Le tipologie di veicoli ad impatto ambientale basso, molto basso o ad emissioni zero non sono infatti soggette alle restrizioni alla circolazione, in attuazione degli Accordi regionali per la qualità dell'aria.

Il PGTU si propone di raggiungere l'obiettivo del 10% quale quota del parco circolante alimentato a metano/GPL, con un programma di 3.000/4.000 conversioni all'anno.

- Mezzi commerciali:

relativamente al sistema degli incentivi-disincentivi economici, per favorire i mezzi commerciali più eco-compatibili il Piano Merci (approvato nel mese di marzo 2006) prevede una disciplina di accesso per fasce orarie alla ZTL (in corso di attuazione) ed alla "T" (già attivo) e l'istituzione già avviata dei permessi a pagamento. La seconda fase del Piano Merci prevede l'attivazione del progetto "Van sharing" per specializzare ulteriormente gli operatori che operano nel Centro storico, attraverso

la promozione di modalità di rifornimento merci della ZTL maggiormente sostenibili, grazie anche all'utilizzo delle nuove tecnologie per la definizione del percorso e la prenotazione delle piazzole di carico/scarico.

La razionalizzazione dei permessi operativi attraverso l'introduzione di strumenti di pricing ha consentito di ridurre i permessi operativi del 27% (con riduzione dei veicoli con permesso "operativo" del 28%), riducendo del 10% il numero complessivo dei permessi concessi per l'accesso alla ZTL.

L'attuazione della prima parte del Piano Merci ha indubbiamente avuto effetti anche sulla composizione veicolare della flotta dei veicoli operativi, se si considera che, per la prima volta, nel 2006 si è registrata una crescita dei veicoli alimentati a metano o GPL (dal 3,0% al 4,2%) e questa tendenza si verifica soprattutto sui veicoli più recenti (es. gli EURO 4 a metano sono il 13% del totale degli euro 4).

- Mezzi pubblici:

è obiettivo del PGTU l'adeguamento progressivo della flotta autobus verso mezzi maggiormente ecocompatibili, già oggi il 40% di quelli in servizio urbano. La strategia ambientale del rinnovo del parco autobus prevede: filobus; veicoli elettrici a batteria, con colonnine di alimentazione all'interno dei depositi; utilizzo di veicoli ibridi; impiego di veicoli a metano e adozione di un sistema metano con 2 stazioni di rifornimento all'interno dei depositi ATC; utilizzo di combustibili meno inquinanti; installazione di dispositivi atti ad abbattere le emissioni.

- Sicurezza stradale: ridurre i morti e i feriti per incidente stradale del 50% entro il 2010.

Sotto l'aspetto della sicurezza stradale, il nuovo PGTU fa proprio l'obiettivo di ottenere una riduzione del 50% del numero dei morti e feriti per incidente (al 2010 rispetto al triennio di riferimento 1999-2001) posto a livello nazionale ed europeo dagli strumenti pianificatori in materia: si ritiene che un decisivo aumento del livello di sicurezza delle strade, con protezione in particolare anche dell'accessibilità e della sicurezza dei pedoni e dei ciclisti, possa essere ottenuto attraverso la realizzazione di percorsi pedonali protetti, la ricucitura di percorsi pedonali attraverso la posa di nuovi marciapiedi, l'introduzione di percorsi sicuri casa-scuola, il ricorso agli strumenti di telecontrollo, oltre in generale ai benefici che proverranno indirettamente dalle altre misure previste.

- Inclusione sociale.

In seguito alla manifestazione evidente di alcuni fenomeni sociali cui si è assistito negli ultimi anni (invecchiamento della popolazione, incremento numero degli stranieri, redistribuzione dei redditi,...) è emersa in modo imprescindibile la necessità di operare non solo per il miglioramento della sostenibilità ambientale della mobilità (con connessa riduzione dei rischi per la salute) ma anche per tutelare il diritto per tutti i cittadini ad avere un'adeguata accessibilità ai servizi, allo studio, al lavoro.

Allo scopo di contribuire a dare risposte efficaci a tali bisogni e per cercare di ridurre fenomeni di disagio sociale, il nuovo PGTU si è posto anche obiettivi di miglioramento dell'accessibilità diffusa e di riduzione dell'esclusione sociale. Per ciascun ambito di intervento, nel PGTU si è quindi cercato di individuare soluzioni appropriate per migliorare l'attuale assetto delle relazioni urbane

e per evitare l'insorgenza di ripercussioni negative in termini di accessibilità causate dalle misure di regolazione della circolazione su mezzo privato.

Gli interventi di potenziamento del trasporto pubblico, e in particolare l'introduzione di sistemi flessibili, permetteranno di supportare i processi di integrazione sociale, garantendo maggiori livelli di servizio per le aree marginali oggi penalizzate dalla presenza di linee di trasporto pubblico troppo rigide, a beneficio delle categorie con maggiori problemi di mobilità.

Ricordando ad esempio che già oggi il 25% della popolazione ha un'età superiore ai 65 anni, è necessario prevedere che i servizi destinati alle utenze deboli garantiscano il maggior livello possibile di accessibilità ai servizi in particolare legati all'assistenza sociale e sanitaria.

Gli interventi di realizzazione delle "Isole ambientali" ("Zone 30" e Centro storico) garantiranno una maggiore tutela delle categorie deboli, mettendole nelle condizioni di muoversi con maggiore sicurezza non solo nell'area del Centro storico ma anche nelle zone periferiche valorizzandone il ruolo sociale, culturale e commerciale.

I percorsi sicuri casa-scuola e le politiche di mobility management indirizzate ai ragazzi non solo aumenteranno la sicurezza dei loro spostamenti, ma contribuiranno a infondere nelle generazioni future una maggiore consapevolezza delle criticità legate al traffico e delle potenzialità delle modalità alternative all'auto e alle moto.

Quelli riportati sono solo esempi dell'approccio seguito nella definizione del Piano che, grazie anche al contributo dei diversi settori coinvolti, tiene conto in modo adeguato dell'esigenza di non affrontare il tema della mobilità solo dal punto di vista tecnico-settoriale ma correlandolo anche alle diverse problematiche sociali ad esso connesse.

ATTIVAZIONE E IMPLEMENTAZIONE SISTEMI DI TELECONTROLLO DEL TRAFFICO E DEGLI ACCESSI

Obiettivo

Rendere più efficiente, efficace e trasparente la funzione di controllo della pubblica amministrazione tramite mezzi immediati, economici e automatici. Rispettare le regole sancite per ridurre l'inquinamento e razionalizzare l'uso del territorio. Migliorare il servizio di trasporto pubblico e ridurre il numero di incidenti stradali.

Descrizione

Spinto dalla necessità di disporre di uno strumento utile ad affrontare l'emergenza del traffico e dell'inquinamento atmosferico nell'area urbana di Bologna, il Comune ha approvato nel febbraio 2005 il Piano Straordinario per la Qualità dell'Aria e la mobilità sostenibile – PSQA. Nel complesso delle azioni previste, integrate e finalizzate a contenere gli sforamenti delle polveri sottili anche favorendo i sistemi di mobilità meno impattanti, il PSQA è stato caratterizzato dall'impiego di nuove tecnologie volte a garantire il rispetto dei provvedimenti adottati: gli interventi contenuti sono stati quindi affiancati dall'accensione del sistema di telecontrollo degli accessi alla ZTL (SIRIO), che ha anche rappresentato una misura cardine per favorire la riorganizzazione della mobilità verso il Centro storico e per definire un diverso uso della città.

L'attivazione di SIRIO è stata affiancata dallo sviluppo del programma RITA, consistente nell'installazione di telecamere per la sorveglianza elettronica di alcuni percorsi particolarmente importanti per il trasporto pubblico e dell'attraversamento del Centro storico attraverso la cosiddetta area "T".

Nella stessa occasione è stato avviato il progetto STARS per il sanzionamento automatico delle infrazioni del rosso semaforico attraverso telecamere poste in corrispondenza di alcuni fra gli incroci dove si registrava il maggior numero di incidenti gravi (a tutt'oggi sono controllati quattro incroci, mentre uno è in sperimentazione e dieci sono programmati).

Risultati ottenuti:

- SIRIO (sistema di telecontrollo della zona a traffico limitato ZTL, attivato nel febbraio 2005): a fronte dei circa 22 milioni di accessi registrati nel 2004 (prima dell'accensione delle telecamere), già nel 2005 si era avuto un calo di circa 3,5 milioni, trend confermato negli anni successivi fino ai poco più di 16 milioni di accessi registrati nel 2008. Una variazione pari a circa il 26% in meno, cui evidentemente corrisponde una conseguente riduzione di emissioni inquinanti. E' opportuno sottolineare come i rilevamenti sui flussi di traffico effettuati dopo l'accensione del sistema SIRIO non abbiano mostrato alcun aumento delle auto circolanti nemmeno al di fuori della ZTL.
- RITA (sistema di telecontrollo dell'area T e delle corsie riservate autobus, attivato progressivamente a partire dal 2003): il sistema ha consentito di ridurre gli accessi nell'area T del 30%, mentre il traffico non autorizzato sulle corsie riservate controllate si è ridotto del 70%.
- STARS (sistema di telecontrollo del rosso semaforico): nei quattro incroci dove è stato attivato in via prioritaria il sistema, si è registrata una riduzione media del 33% degli incidenti, e col tempo si è verificato un dimezzamento delle sanzioni elevate dall'attivazione.

I risultati ottenuti dai sistemi descritti hanno fatto sì che il nuovo PGTU abbia confermato e rilanciato il ruolo degli strumenti di telecontrollo, prevedendone un'estensione della rete per un maggior rispetto delle regole della circolazione, un miglioramento del servizio di trasporto pubblico e una maggiore sicurezza stradale.

Per completare i sistemi SIRIO e RITA, quindi, il posizionamento di ulteriori telecamere perfezionerà la copertura degli accessi alla ZTL, favorendo l'efficienza del trasporto pubblico: alle 23 telecamere attive al momento dell'approvazione del PGTU ne verranno aggiunte circa 30. Sarà inoltre possibile gestire il controllo degli accessi in modo flessibile, per fasce orarie e grado di ecocompatibilità dei veicoli, come previsto dal Piano Merce e dalle politiche di razionalizzazione degli accessi dei motoveicoli al Centro storico.

Mediante RITA, il controllo e sanzionamento automatico dei transiti abusivi sulle corsie riservate al trasporto pubblico sarà esteso a tutti i principali assi del trasporto urbano, con un approccio lineare a più punti. E' stata inoltre attivata nel mese di aprile 2008 la vigilanza telematica sulle direttrici interessate dal TPL al fine di eliminare la sosta vietata e/o in doppia fila o in intralcio al passaggio dei mezzi pubblici (sistema SCOUT).

Per quanto riguarda il sistema STARS, invece, alla luce dei positivi dati emersi in termini di riduzione della gravità e del numero di incidenti in corrispondenza degli incroci già dotati di telecamera, nel mese di settembre 2008 la rete del telecontrollo del rosso semaforico è stata allargata ad altre intersezioni caratterizzate da una particolare gravosità degli incidenti.

Oltre al controllo degli accessi e del rispetto del semaforo rosso (sistema STARS), sarà infine avviato un consistente piano di controllo della velocità, con l'ausilio di sistemi fissi e mobili: attualmente 3 rilevatori di velocità a fine informativo sono posizionati lungo tre delle principali radiali, mentre è in corso di realizzazione un progetto per realizzare progressivamente una rete di rilevatori di velocità con effetto sanzionatorio posizionati lungo le principali radiali.

GESTIONE DELLA SOSTA E PROGETTAZIONE DEI PARCHEGGI

Obiettivo

Ridurre l'occupazione (fisica e/o temporale) delle sedi stradali; reindirizzare la domanda di sosta/parcheggio e i tempi della stessa; ridurre congestione ed inquinamento, attraverso l'aumento di aree a sosta regolamentata su strada e di parcheggi di interscambio lungo le radiali.

Descrizione

La sosta delle autovetture rappresenta una rilevante criticità. La città di Bologna è infatti caratterizzata, soprattutto nel centro storico, da una particolare scarsità di suolo dedicato alla sosta, per la presenza di strade molto strette e di conflitti tra i diversi usi delle stesse. A questo si somma un tasso di motorizzazione molto elevato e il progressivo aumento delle dimensioni dei veicoli. Questo problema non incide solo sulla funzionalità della rete viaria, ma anche sulla fruibilità complessiva dello spazio urbano: dalle indagini svolte nell'ambito della realizzazione del quadro conoscitivo del PSC, è emerso che quasi il 45% delle abitazioni non dispone di posti auto propri, dato ancora più elevato nel Centro Storico (74%).

Per quanto riguarda le questioni della sosta e dei parcheggi, gli obiettivi sono stati quelli di ridurre l'occupazione (fisica e/o temporale) delle sedi stradali e di reindirizzare la domanda di sosta/parcheggio e i tempi della stessa.

Gli interventi si sono svolti lungo due direttrici, quella della sosta e quella dei parcheggi.

Per quanto concerne l'offerta complessiva di sosta regolamentata sul territorio comunale, al 2008 si annoverano circa 37.000 posti auto su strada (comprensivi dell'ampliamento del Piano Sosta nei Quartieri Saragozza, S. Donato e Navile) e circa 12.500 posti auto collocati in parcheggi pubblici (comprensivi dei parcheggi Riva Reno, Ex-Buton ed Ex-Panigal di imminente apertura), per un totale complessivo di oltre 49.500 posti auto. A questo dato occorre aggiungere quello relativo alle autorimesse (1.523 posti auto in Centro Storico).

In particolare, per il Centro Storico si deve registrare da un lato un'oggettiva difficoltà a mantenere il numero di posti auto su strada e, dall'altro, i problemi di realizzazione, per motivi strutturali ambientali e di accessibilità, di parcheggi pertinenziali su spazi pubblici, tali da far fronte alla carenza di offerta rispetto alla domanda.

Il nuovo PGU prevede un generale allargamento della zona a tariffazione e una progressiva trasformazione in tal senso delle zone di frangia. Fra queste sono già state oggetto della trasformazione le zone F ed E, peraltro già indicate nel Piano Straordinario della Qualità dell'aria.

Nel corso del triennio 2006/2007/2008 sono stati attuati gli ampliamenti del Piano Sosta delle Zone F (Quartiere Porto), E (Quartiere Saragozza), A (Quartiere Navile, area Casaralta) e la trasformazione della Zona di Frangia B (Quartiere San Donato). Nel corso del 2007 peraltro si è anche verificato un importante passaggio di consegne per quanto attiene la gestione dell'area di sosta del Quartiere Fieristico da ATC Spa a Bologna Fiera Parking Spa, concessionario peraltro per la costruzione e gestione del nuovo parcheggio Michelino, in corso di costruzione.

Per quanto riguarda il sistema dei parcheggi, in quelli Antistadio e Giuriolo sono state attivate le iniziative P+bus e P+bici (sosta gratuita per il conducente di un veicolo che acquista un biglietto bus presso il parcheggio o che dispone di un abbonamento valido per l'autobus), già presenti nei parcheggi Tanari e Prati di Caprara. In particolare per il parcheggio Tanari si prevede un incremento del numero di posti auto determinato dalla delocalizzazione della Depositeria.

Per gli altri parcheggi pubblici, lo stato dell'arte è il seguente:

- del parcheggio da ubicarsi presso l'ospedale Maggiore, in Largo Nigrisoli, è stato approvato il progetto preliminare;
- dopo una lunga interruzione dei lavori causata dal rinvenimento di un manufatto idraulico medievale, si stanno portando a termine i lavori di realizzazione dell'Ex Manifattura Tabacchi. L'inizio della gestione è previsto entro la primavera 2009.
- sono iniziati i lavori per la costruzione del parcheggio pubblico nella struttura "Michelino", in Zona Fiera (che conterà circa 5.500 posti auto): ad oggi sono stati consegnati circa 3000 posti auto;
- nel corso del 2008 è proseguito l'iter progettuale per la realizzazione dei parcheggi pubblici nella struttura Ex-Euraquarium (Via Emilia Levante/Viale Lenin, circa 160 posti auto), individuato per la compensazione delle aree di sosta soppresse per i lavori del Civis, ed Ex Riva Calzoni (via Emilia Ponente/via della Ferriera, circa 200 posti auto).

GRANDI INFRASTRUTTURE

Obiettivo

Potenziare l'offerta e l'appetibilità del trasporto pubblico attraverso nuove modalità collettive (integrate al resto della rete) con migliore livello di servizio sia per frequenza che per tempi di percorrenza. Diminuire inquinamento atmosferico ed acustico; aumentare il risparmio energetico.

Descrizione

Oltre alle infrastrutture previste per il collegamento della città di Bologna al territorio circostante e all'area vasta (tra cui ricordiamo il nuovo Passante autostradale e per quanto riguarda il sistema ferroviario la piena attuazione del SFM – Servizio Ferroviario Metropolitano e i lavori per il nuovo sistema Alta Velocità/Alta Capacità con il suo nodo nella nuova stazione centrale di Bologna), a livello urbano sono in corso di progettazione grandi opere infrastrutturali per il trasporto di massa, che certamente indurranno un ulteriore mutamento nella scelta del mezzo di trasporto da parte di una quota rilevante di

popolazione a favore del trasporto pubblico collettivo e a discapito del veicolo privato, con conseguente riduzione dei veicoli in circolazione nella città e dunque delle emissioni inquinanti prodotte.

L'infrastruttura portante del sistema è rappresentata dalla Metrotranvia (caratterizzata da tecnologie e materiali rotabili metrotranviari, idonei sia al tracciato in galleria in sede segregata sia al tracciato in superficie in sede riservata, con tratti in promiscuo) che ha l'obiettivo di dare risposte alla domanda esistente e di supportare nuove previsioni insediative; la linea 1 percorrerà il seguente tracciato: Fiera – Liberazione – Matteotti - Stazione Centrale FS - Indipendenza – U. Bassi – Porta S. Felice – Ospedale Maggiore – Emilia Ponente – M. E. Lepido – Normandia con diramazione Ospedale Maggiore/Prati di Caprara – Lazzaretto e prolungamento sul lato opposto al CAAB. Poiché il nuovo tracciato previsto per la metrotranvia avrebbe coinciso in parte con il tracciato approvato per il filobus a via guidata (TPGV - CIVIS), e in particolare per quanto riguarda la parte che va dal Centro a Borgo Panigale, si è rivisto il tracciato Ovest del sistema a filovia guidata, nella porzione compresa fra l'incrocio di via San Felice - via Riva Reno ed il terminale di Borgo Panigale (diramazione per via Battindarno compresa).

Nel corso del 2007 hanno avuto inizio i lavori di realizzazione del Civis nel Comune di San Lazzaro di Savena e nel 2008 sono iniziati i lavori nel territorio del Comune di Bologna, che interesseranno alcune tratte cittadine per 2/3 anni. Inoltre nell'ottica di un'integrazione dei servizi di trasporto rapido di massa, visti anche i programmi di potenziamento infrastrutturale dell'Aeroporto Marconi di Bologna, e l'ormai imminente completamento del sistema ferroviario Alta Velocità/Alta Capacità e della stazione di Bologna, che ne sarà snodo fondamentale, si rende necessario urgentemente un collegamento Stazione - Aerostazione. Tale collegamento, infatti, permetterà all'Aeroporto di Bologna di divenire appetibile ad un bacino di utenza superiore, diminuendo contestualmente sia tempi che costi di accessibilità. Per tale collegamento si prevede la realizzazione di un People Mover su viadotto a guida completamente automatica, con un servizio che verrà organizzato con frequenze e tempi di percorrenza inferiori a 10 minuti. L'infrastruttura sarà strutturata in viadotto, con convogli a lunghezza modulare e con un'unica fermata intermedia al fine di garantire da un lato flessibilità e dall'altro velocità del servizio.

In tale contesto lo stato dell'arte è il seguente:

- per quanto riguarda il filobus a via guidata (TPGV - Civis) si sta procedendo alla realizzazione dei lavori in più tratte cittadine;
- per quanto riguarda la metrotranvia, a valle dell'approvazione del progetto definitivo e della conseguente assegnazione in via definitiva dei finanziamenti statali da parte del CIPE, si potrà procedere all'emissione del bando per la realizzazione dell'opera;
- per quanto riguarda il People Mover, e' attualmente in corso l'esame da parte del Comune di Bologna delle offerte ricevute a seguito della pubblicazione del bando di gara per l'affidamento della concessione, costruzione e gestione dell'opera.

POTENZIAMENTO SISTEMA AUTOSTRADALE – TANGENZIALE

Obiettivo

Fluidificare e rendere più sicuro il sistema viario autostradale/tangenziale; migliorare e potenziare l'accessibilità locale alla rete autostradale/tangenziale; ridurre gli impatti atmosferici e acustici.

Descrizione

Il 16 gennaio 2008, con sei mesi di anticipo rispetto ai tempi previsti, è stata inaugurata la 3^a corsia dinamica lungo il tratto urbano dell'autostrada A14 compreso tra lo svincolo di Borgo Panigale e lo svincolo di San Lazzaro, per un tratto di 13,3 km, che si sviluppa parallelamente alla tangenziale di Bologna. Si tratta di un intervento fondamentale per migliorare e potenziare la viabilità del nodo bolognese e dell'intera regione Emilia Romagna, poiché ormai da troppi anni quel tratto risultava spesso congestionato e non più in grado di garantire adeguati livelli di servizio in presenza di volumi crescenti di traffico.

La realizzazione della terza corsia dinamica permette di aumentare la capacità dell'arteria autostradale nei momenti di massima congestione, facendola passare da due a tre corsie, e limitare drasticamente le code e gli incolonnamenti, con conseguente riduzione della congestione e dei fenomeni di *stop and go*, principali responsabili delle emissioni inquinanti in atmosfera.

L'intervento di rinnovamento e potenziamento del sistema autostradale ha riguardato anche l'installazione di portali con pannelli a messaggio variabile e la riqualificazione delle barriere di sicurezza. I portali con i pannelli a messaggio variabile, dislocati lungo l'autostrada (43) e la tangenziale e sugli incroci con la viabilità urbana (25), forniranno informazioni aggiornate sulla situazione del traffico.

Sintetizzando in termini numerici gli effetti della realizzazione degli interventi, sempre da stime effettuate con modelli di simulazione, la realizzazione della Terza Corsia Dinamica sulla Autostrada permetterà nell'ora di punta di ogni giorno di ridurre il tempo complessivo di percorrenza (somma dei tempi di percorrenza di tutti i veicoli) da 2.374 ore a 1.945 ore (con un risparmio del 18%), e di innalzare la velocità media (fluidificazione) di circa 20 Km/h, mentre gli interventi sugli svincoli della Tangenziale permetteranno nell'ora di punta di ogni giorno di ridurre il tempo complessivo di percorrenza da 3.741 ore a 2.833 ore (con un risparmio del 24%), e di innalzare la velocità media (fluidificazione) da 47 Km/h a 55 Km/h.

Di conseguenza, ipotizzando grossolanamente che le emissioni inquinanti in atmosfera dei veicoli siano proporzionali ai relativi tempi di percorrenza dall'origine alla destinazione, risulta evidente l'effetto positivo dell'intervento per quanto riguarda la riduzione delle emissioni in atmosfera.

Il progetto ha consentito inoltre la realizzazione di una serie di interventi con forti ricadute positive sul territorio, tra i quali il potenziamento e la riqualificazione della tangenziale. I lavori hanno visto, oltre all'ampliamento della corsia di emergenza, l'ottimizzazione di una serie di svincoli per migliorare il collegamento con la viabilità urbana e assicurare così maggiore scorrevolezza e sicurezza al traffico.

Parte integrante del progetto complessivo sono stati anche la realizzazione del nuovo svincolo autostradale "Bologna Fiera" e il rinnovamento dello svincolo tangenziale uscita 4 Aeroporto – Via Triumvirato, progettato allo scopo di alleggerire il traffico in corrispondenza del nodo della zona aeroportuale. Qui sono state realizzate nuove rampe e rotatorie in sostituzione dei precedenti incroci semaforizzati, e un nuovo sistema stradale in sottopassaggio di Via Triumvirato per la direttrice verso Calderara di Reno in corrispondenza dell'incrocio verso l'Aeroporto Marconi. Con questo intervento si è raggiunto l'obiettivo di assicurare una rinnovata e più funzionale accessibilità stradale al polo aeroportuale di Bologna.

In sintesi le opere viabilistiche che interessano la connessione tra tangenziale e rete urbana a favore del territorio urbano del Comune di Bologna consistono in :

- 8 nuove rotatorie di raccordo con le rampe della tangenziale
- 5 nuove rampe di immissione in tangenziale
- 1 nuovo casello autostradale per il quartiere fieristico
- 3 km di nuova viabilità e 7 nuove rotatorie per il raccordo tra il nuovo casello e viabilità urbana

Si segnala inoltre che, ai lati della tangenziale, si è provveduto al posizionamento di 9,7 Km di barriere antirumore e alla realizzazione di altre opere di mitigazione acustica (tra cui una galleria antirumore in località S. Donnino) per proteggere le zone abitate immediatamente circostanti, oltre alla posa in opera su tutte le carreggiate di asfalto drenante e fonoassorbente. Ciò per consentire, per quasi tutti i ricettori, in una fascia di 100 metri per lato, di restare al di sotto dei 65 Decibel diurni e dei 55 Decibel notturni, valori ampiamente inferiori a quelli della vigente normativa, che prevede invece valori rispettivamente di 60 e 70 Decibel.