

Piano provinciale della mobilità

Il completamento e il potenziamento di tutte le otto tratte del Sistema ferroviario metropolitano (Sfm), un Passante autostradale a Nord dei comuni della prima cintura del capoluogo, l'integrazione tra il trasporto pubblico su gomma con quello ferroviario e, soprattutto, la realizzazione del biglietto unico che permetta ai viaggiatori di spostarsi liberamente sia sui bus che sui treni. Queste le linee portanti del Pmp (Piano della mobilità provinciale) adottato il 6 maggio scorso dal Consiglio provinciale con 20 voti favorevoli (Pd e Idv), 6 astenuti (Prc, Pdc, Sd e Verdi) e 7 contrari (An-Pdl, Fi-Pdl e Gdl). Un piano che la Giunta provinciale di Bologna vuole varare entro la fine del mandato, se non entro la fine del 2008.

Gli obiettivi strategici del PMP

Presentati per la prima volta nel 2006, gli indirizzi del Pmp in questi due anni sono passati al vaglio di più di 40 soggetti, organizzati e non, che hanno partecipato alla conferenza di pianificazione in rappresentanza di istituzioni pubbliche, associazioni degli imprenditori, sindacati, comitati dei cittadini, unioni e associazioni dei Comuni e Regione Emilia-Romagna.

“Proprio quest’ultima - sottolinea Giacomo Venturi, vice presidente della Provincia di Bologna con delega alla Mobilità e Pianificazione urbanistica - alla fine di questo percorso ha condiviso il nostro progetto al punto di proporci un accordo di pianificazione che abbiamo firmato lo stesso 6 maggio scorso, poco prima dell’approvazione del Pmp da parte del Consiglio provinciale”.

Rispetto alla proposta e agli indirizzi del 2006 che novità ci sono in questa nuova stesura del Pmp?

Gli indirizzi del piano sono sostanzialmente confermati e la scelta strategica principale rimane quella dell’Sfm.

Un elemento ordinatore di tutti i progetti di sviluppo locale che stiamo elaborando con i Comuni nell’ambito della stesura dei Piani Strutturali.

Altra grande infrastruttura importante, prevista dal Pmp, è il Passante autostradale Nord. Stiamo aspettando a giorni la “sentenza” dell’Unione europea in merito all’affidamento diretto dell’opera al gruppo Autostrade per l’Italia. Questo perché consideriamo l’opera come una variante all’attuale A14 che attraversa il cuore della città di Bologna.

Cosa manca, cosa bisogna fare an-

IL PIANO GLI INDIRIZZI, LE DIFFICOLTÀ, I RISULTATI RAGGIUNTI. UN’AZIONE COMPLESSA DI PIANIFICAZIONE SUL TERRITORIO E DI IMPORTANZA NAZIONALE. NE PARLIAMO CON GIACOMO VENTURI di Nicodemo Mele

cora per il completamento e potenziamento dell’Sfm?

La nostra base di partenza è il nuovo accordo firmato su questo tema con la Regione e il Comune di Bologna nel 2007 per recuperare i ritardi, aggiornare le situazioni, verificare lo stato di

avanzamento dell’infrastruttura e, non ultimo, allargare il consenso su questo progetto ad altre istituzioni pubbliche. Mancava solo la firma del ministro, purtroppo la legislatura si è interrotta all’improvviso e adesso contiamo che il nuovo Governo riassume questo progetto, lo sottoscriva e ci metta le risorse per i nuovi treni (almeno 200 milioni di euro) e per l’esercizio corrente, circa 20 milioni di euro l’anno con cui raddoppiare la cadenza dei treni. Intanto, in questi mesi abbiamo completato l’elettificazione della Bologna-Budrio-Portomaggiore e ora tutte le otto linee dell’Sfm sono elettrificate.

Entro l’anno saranno inaugurate le stazioni del Bargellino a Calderara di Reno, di Caselle a San Lazzaro di Savena e nel 2009 quelle di Mazzini in città e di Pian di Macina a Pianoro. Inoltre, sulla Bologna-Vignola nelle ore di punta hanno cominciato a circolare le prime quattro coppie di treni elettrici ed entro l’estate cominceranno a circolare anche sulla Bologna-Portomaggiore.

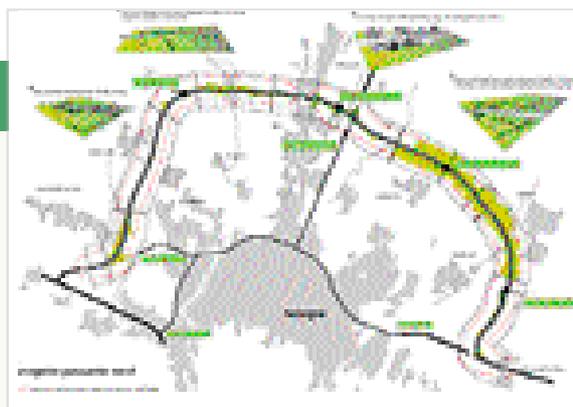
Passante Nord: in attesa della “sentenza Ue” cosa si muove?

Nel 2007 abbiamo chiesto ed ottenuto in legge Finanziaria 9 milioni di euro per la progettazione. Con quest’altro atto ci siamo tenute aperte due strade. Se, da un lato, l’Ue ci dà il benestare per l’affido dei lavori ad Autostrade per l’Italia, questa è pronta a realizzare il Passante Nord, visto che nel 2008 ha già stanziato nel proprio budget 1 miliardo e 300 milioni di euro per questa opera. Quindi, il Passante si potrà fare in fretta e senza costi a carico dello Stato. Se, pe-



GLI OBIETTIVI GENERALI DEL PMP

**Perseguire una mobilità
ambientalmente sostenibile**



Reinternalizzare i costi del trasporto

**Favorire la diversione modale
e l'intermodalità**

**Perseguire la fattibilità degli
interventi previsti**

rò, dall'altro lato questa strada non producesse gli effetti sperati, i 9 milioni di euro in legge Finanziaria diventano un fatto politico oltre che finanziario, in quanto l'opera è ritenuta di priorità nazionale. In pratica, dal momento che lo Stato ci dà i soldi per fare il progetto, non ci potrà poi negare quelli per fare le opere.

Altro obiettivo del Pmp è la nuova centralità delle ferrovie bolognesi. Cosa ci porterà?

Riguarda le tre nuove stazioni della città, ossia le tre nuove grandi centralità cittadine e metropolitane. La prima è rappresentata dalla nuova stazione di Bologna. Il concorso per la progettazione si è appena concluso con la vittoria

di Arata Isozaki (vedi box sotto). Le altre due grandi centralità sono quelle di Prati di Caprara e di San Vitale. Con la situazione a regime (lavori completati per l'Alta velocità e per l'Sfm e treni acquistati), sui Prati di Caprara avremo la connessione di 4 linee principali (Bologna-Verona, Bologna-Modena, Bologna-Vignola e Bologna-Porretta) e un treno

LA GRANDE STAZIONE DI BOLOGNA SARÀ REALIZZATA DAL GIAPPONESE ISOZAKI

È giapponese il progetto vincitore del concorso per il completamento della nuova stazione centrale di Bologna, presentato martedì primo luglio a Bologna dal sindaco Sergio Cofferati, dalla presidente della Provincia Beatrice Draghetti, dall'assessore regionale Alfredo Peri, assieme all'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Mauro Moretti. La giuria, presieduta dall'architetto Gae Aulenti, ha dunque scelto la proposta presentata dall'architetto **Arata Isozaki**, che è a capo di un gruppo di progetto che comprende an-

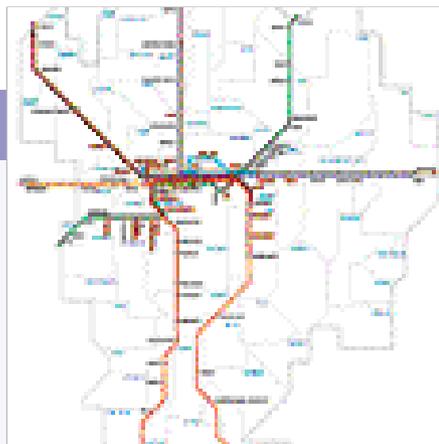
che Ove Arup & Partners international e lo studio italiano M+P & partners. L'architetto giapponese si è formato nello studio di Kenzo Tange e tra le sue opere figurano la Stazione di Ueno a Tokyo, il Palazzo dello Sport Sant Jordi a Barcellona. Il bianco è il colore dominante con intonaco all'esterno, il tetto coperto da ghiaia e resine bianche per gli interni.



GLI OBIETTIVI STRATEGICI DEL PMP

Completamento e potenziamento del SFM

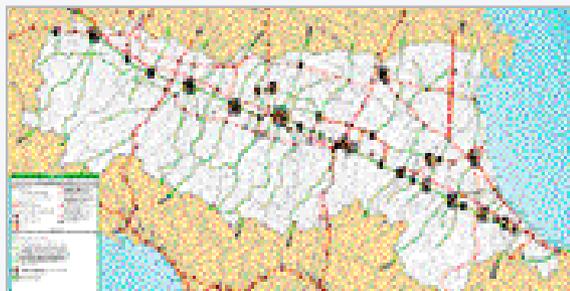
Creazione di nuove centralità ferroviarie per Bologna



Ottimizzazione dell'accessibilità ai poli funzionali

Realizzazione del Passante Nord

Completamento della rete viaria regionale del PRIT



ogni 6-7 minuti. Stessa cosa per San Vitale.

Sul completamento della rete viaria secondo il Prit (Piano regionale integrato dei trasporti). Cosa rimane ancora da fare?

Le priorità individuate riguardano l'Intermedia di Pianura (importante per il sistema di mobilità che oggi insiste sulla Tangenziale o sulla Trasversale di Pianura), la Nuova Bazzanese, la Nuova Galliera, il Nodo di Rastignano e il Nodo ferrostradale di Casalecchio.

Trasporto pubblico locale e integrazione tra i sistemi su gomma e su ferro: quali le novità?

La Provincia punta al varo del Piano di bacino che si basa sull'accordo di programma tra le associazioni dei Comuni. Obiettivo: riorganizzare il trasporto pubblico locale su gomma, soprattutto a

favore delle località che non sono servite dall'Sfm. Ma il vero salto di qualità sarà il biglietto unico, da usare sia sui bus che sui treni del Sfm. Inoltre, stiamo investendo sul potenziamento delle linee ferroviarie di montagna, la Porrettana e la Bologna-Firenze.

Il road-pricing, il pedaggio sulla Tangenziale è davvero necessario?

I progetti del Pmp sono tutti attuabili e prevedono anche i sistemi per reperire le risorse.

Il libro bianco dell'Ue dà le indicazioni operative su come trovarle.

A Bologna si vuole sperimentare un sistema che ci consente di raccogliere risorse da destinare poi al trasporto pubblico e soprattutto a quello dell'Sfm.

In pratica, è prevista una tariffa aggiuntiva su chi esce dall'autostrada in corrispondenza di Bologna. ■



Foto: V. Cavazza