



PUMS

BOLOGNA
METROPOLITANA

ALLEGATO B RAPPORTO PRELIMINARE

REPORT PRIMA FASE DI PARTECIPAZIONE SUGLI OBIETTIVI

Indice

IL PERCORSO PARTECIPATIVO DEL PUMS DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA	3
La cornice di riferimento (1): le Linee di indirizzo del PUMS della Città metropolitana di Bologna	4
La cornice di riferimento (2): i macro-obiettivi del PUMS previsti dalle Linee guida ministeriali	5
PRIMA FASE: DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PUMS	6
Il primo ciclo di incontri con gli stakeholder (Tavolo per la definizione degli obiettivi del PUMS)	8
L'indagine online presso i cittadini	17
Il secondo ciclo di incontri con gli stakeholder (Tavolo per la definizione delle priorità)	19
LA PARTECIPAZIONE "ISTITUZIONALE" E GLI INCONTRI NEI QUARTIERI	21
SECONDA FASE: COSTRUZIONE DELLO SCENARIO DI PIANO (PARTECIPAZIONE IN ITINERE)	22

1. Il percorso partecipativo del PUMS della Città metropolitana di Bologna

Lo sviluppo di percorsi partecipativi quale contributo fondante della programmazione e delle politiche pubbliche è un'opzione ormai condivisa da un ampio spettro di discipline: filosofia e scienza della politica, economia istituzionale e ambientale, pianificazione territoriale, urbanistica, ecc..

Nello specifico campo della pianificazione delle politiche di mobilità alla scala urbana e di area vasta **la necessità di un approccio partecipato è più volte ribadito dalle Linee guida comunitarie** per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), elaborate all'interno del programma europeo Intelligent Energy – Europe (IEE). Inoltre, le **Linee guida nazionali per i PUMS** recentemente approvate con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (n. 397 del 4 agosto 2017) focalizzano con chiarezza, tra i *“passi procedurali necessari alla redazione e approvazione del PUMS”*, il ruolo della partecipazione. In particolare (punto 2 lett. c ed e dell'All. 1) si fa riferimento al percorso partecipativo sia per la **definizione degli obiettivi**, sia per la **costruzione dello scenario di piano**.

Tutte le fasi di redazione del **PUMS della Città metropolitana di Bologna** prevedono un **contributo rilevante da parte del processo partecipativo**. Vengono coinvolti portatori di interesse (stakeholder) e cittadini sia nella fase di definizione degli obiettivi, sia nella fase delle scelte operative, sia nella verifica dell'attuazione del Piano. Il processo partecipativo si avvale dell'**interazione continua e attiva con il Forum per la mobilità sostenibile, istituito il 21 novembre 2017**, e si articola in più fasi, tra loro in parte sovrapponibili (vedi cronoprogramma).

Cronoprogramma delle fasi iniziali delle attività di partecipazione

Attività	1° mese	2° mese	3° mese	4° mese	5° mese	6° mese	7° mese
Costituzione del Forum della Mobilità							
Attività propedeutiche	■	■					
Riunione plenaria		■					
Definizione degli obiettivi (partecipazione ex-ante)							
Incontri istituzionali con le Unioni		■	■	■	■		
Incontri con i quartieri di Bologna		■	■				
1° ciclo di incontri con stakeholder		■					
Indagine online per i cittadini			■	■	■		
2° ciclo di incontri con stakeholder				■			
Costruzione dello scenario di piano (partecipazione in itinere)							
Partecipazione sulle scelte e sulla proposta di documento preliminare					■	■	■
Partecipazione sul documento preliminare						■	■

La prima fase (**partecipazione ex-ante**), oggetto del presente report, è dedicata alla **definizione degli obiettivi del Piano e all'individuazione delle priorità**, come meglio specificato di seguito.

Nella seconda fase (**partecipazione in itinere**), la partecipazione contribuirà alla costruzione degli scenari di progetto, ovvero alla **specificata valutazione delle azioni che verranno via via proposte**. Il coinvolgimento degli stakeholder attraverso il Forum per la mobilità sostenibile riguarderà la valutazione sia delle principali azioni di medio e lungo periodo che andranno a costituire l'ossatura del PUMS, sia le azioni principali di breve periodo previste dal Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU). Tale fase

seguirà tutto il processo di costruzione, adozione e approvazione del Piano (nel cronoprogramma sopra è riportato il dettaglio solo fino alla redazione del documento preliminare).

Infine, a valle dell'approvazione del PUMS verrà attivata una fase di **partecipazione ex-post** finalizzata al **monitoraggio dell'attuazione del Piano**. Gli strumenti implementati consentiranno al Forum per la mobilità sostenibile di tenere traccia dei progressi verso il raggiungimento degli obiettivi fissati, di identificare i problemi e le sfide per la messa in campo delle azioni entro i tempi stabiliti, di informare regolarmente i cittadini sui progressi nell'attuazione delle misure.

1.1. La cornice di riferimento (1): le Linee di indirizzo del PUMS della Città metropolitana di Bologna

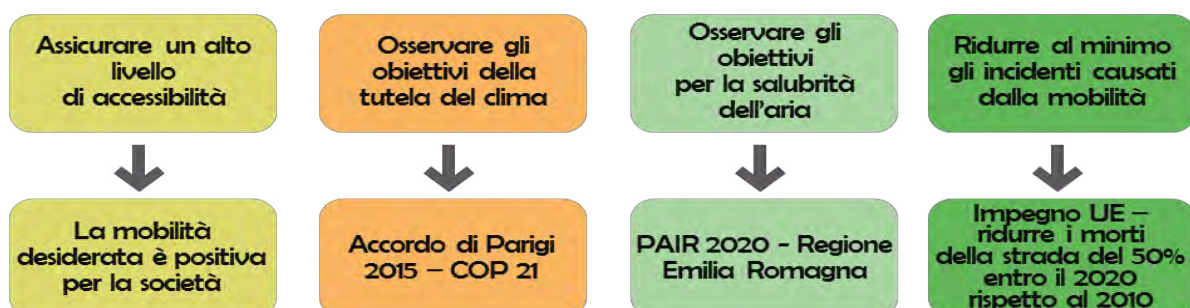
La Città metropolitana di Bologna e il Comune di Bologna hanno predisposto e approvato con delibera del Consiglio Metropolitan (27 aprile 2016) e con delibera di Giunta Comunale (10 maggio 2016) le Linee di indirizzo per la redazione del PUMS. Le Linee di indirizzo sono state elaborate tenendo conto degli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti fissati dalla comunità internazionale (a livello globale e a livello comunitario) e recepiti dalla Regione Emilia Romagna. Si tratta quindi di obiettivi sovraordinati imprescindibili che di per sé determinano in misura sostanziale gli indirizzi e la visione del PUMS, nonché le conseguenti strategie da implementare.

In particolare, a seguito dell'Accordo di Parigi 2015 – COP 21 gli Stati membri dell'Unione Europea hanno concordato un obiettivo vincolante di **riduzione del 40% delle emissioni di gas serra entro il 2030** (rispetto alle emissioni del 1990) e del 90-95% entro il 2050. Le politiche dei trasporti, alle diverse scale territoriali, dovranno contribuire significativamente al raggiungimento degli ambiziosi target di contenimento dei livelli di emissione.

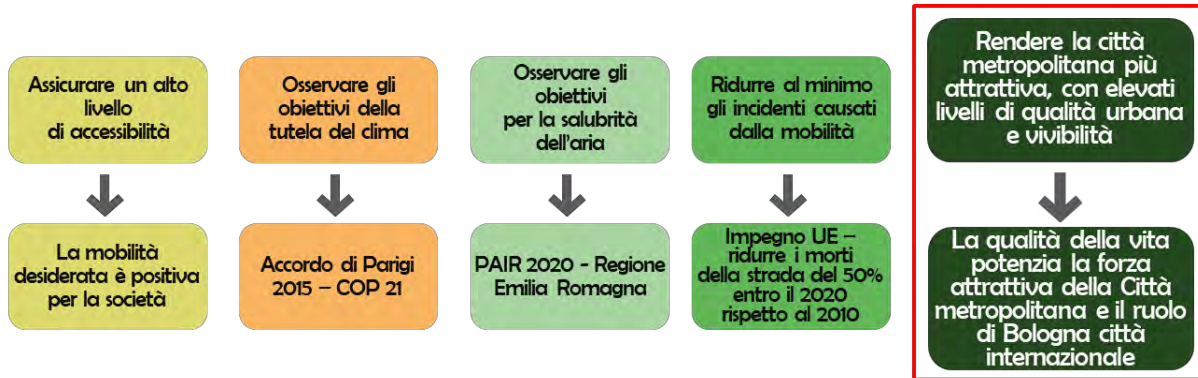
L'altro indirizzo fondamentale per la riduzione dell'inquinamento è la Direttiva Europea 2008/50/CE sulla qualità dell'aria nell'ambiente, recepita nella normativa italiana dal D. Lgs. n. 155/2010 e dalla Regione Emilia Romagna attraverso il **PAIR 2020 (Piano dell'Aria Integrato Regionale)** approvato nel 2017. Per il settore dei trasporti, il PAIR stabilisce una serie di obiettivi quantitativi, sia per la mobilità delle persone sia per l'ottimizzazione della mobilità delle merci, recepiti dalle Linee di Indirizzo come **riduzione del traffico automobilistico del 20% entro il 2020**.

Tenendo conto di questa imprescindibile cornice di riferimento normativa e di indirizzo **la visione di fondo del PUMS è stata ricondotta a quattro obiettivi generali riguardanti l'accessibilità, la tutela del clima, la salute e la sicurezza**, così come di seguito esposti.

Obiettivi generali (vision) individuati dalle Linee di indirizzo per la redazione del PUMS_{metrobo}



A questi quattro, **si aggiunge un quinto obiettivo generale**, frutto anche dei contributi elaborati dal Comitato Scientifico del PUMS, mirato alla **qualità, vivibilità e attrattività** delle città e dei territori. Il quinto obiettivo generale è enunciato come segue.



Le Linee di indirizzo hanno poi individuato un sistema integrato di **dieci strategie operative** necessarie a sostanziare la visione generale. L'elenco delle dieci strategie è riportato di seguito per soli "titoli".

1. A piedi e in bici: una scelta desiderabile.
2. Agire perché sia possibile un miglior uso dell'auto: più sicuro ed ecologico.
3. SFM: struttura portante del trasporto pubblico della città metropolitana.
4. A Bologna il futuro è in tram: un nuovo e più capace sistema di trasporto pubblico urbano.
5. Il potenziamento del trasporto pubblico su gomma suburbano ed extraurbano.
6. Una cabina di regia per un sistema unitario integrato del trasporto pubblico.
7. Imola, una città a misura di pedoni e ciclisti.
8. La logistica sostenibile.
9. Il nodo autostradale, tangenziale e la viabilità regionale e metropolitana.
10. Sviluppi urbanistici e poli attrattori in coerenza con la rete portante del trasporto pubblico.

1.2. La cornice di riferimento (2): i macro-obiettivi del PUMS previsti dalle Linee guida ministeriali

Se le Linee di indirizzo della Città metropolitana costituiscono il punto di partenza, allo stesso tempo la redazione del Piano dovrà tenere conto delle recenti Linee guida ministeriali (pubblicate nella G.U. n°233 del 5-10-2017), le quali individuano **17 macro-obiettivi "minimi obbligatori"** del PUMS all'interno di quattro "aree di interesse".

La redazione del PUMS della Città metropolitana di Bologna deve dunque **integrarsi con gli obiettivi indicati dalle Linee guida ministeriali** (macro-obiettivi "minimi" e "obbligatori"), i quali si dovranno meglio specificare e ampliare sulla base dell'identità e della visione strategica condivisa attraverso il Piano.

2. Prima fase: definizione degli obiettivi del PUMS

È all'interno del contesto sopra sinteticamente delineato che si inserisce il percorso partecipativo con i portatori di interesse (stakeholder) della Città metropolitana.

La procedura utilizzata ha la sua genesi dai nuovi approcci alla valutazione della sostenibilità che negli ultimi anni sono stati sviluppati e sperimentati, in Europa e nel Nord America, **metodi che combinano l'approccio qualitativo (discussione pubblica tra soggetti) con quello quantitativo**. Sono metodi particolarmente raccomandati per la valutazione di politiche, programmi, progetti in ambiti complessi e dove emergono punti di vista molto diversi (tipicamente le questioni dello sviluppo sostenibile e della **mobilità sostenibile**). Si caratterizzano per alcuni principi:

- tengono conto di tipologie differenti di conoscenza/informazione (monetaria e non-monetaria, quantitativa e qualitativa);
- prendono seriamente in considerazione la questione dell'equità intergenerazionale;
- danno l'opportunità di generare apprendimento durante il processo di valutazione;
- assicurano trasparenza ad ogni passaggio del processo di valutazione;
- mettono al centro il coinvolgimento dei cittadini e degli stakeholder.

Tra i diversi approcci innovativi di valutazione partecipata, per il PUMS della Città metropolitana di Bologna si adotta il **metodo del "dialogo strutturato tra stakeholder (e cittadini)"**¹ che Isfort ha sperimentato in numerosi contesti urbani e aree sistema nazionali applicandolo a Piani della mobilità e PGTU.

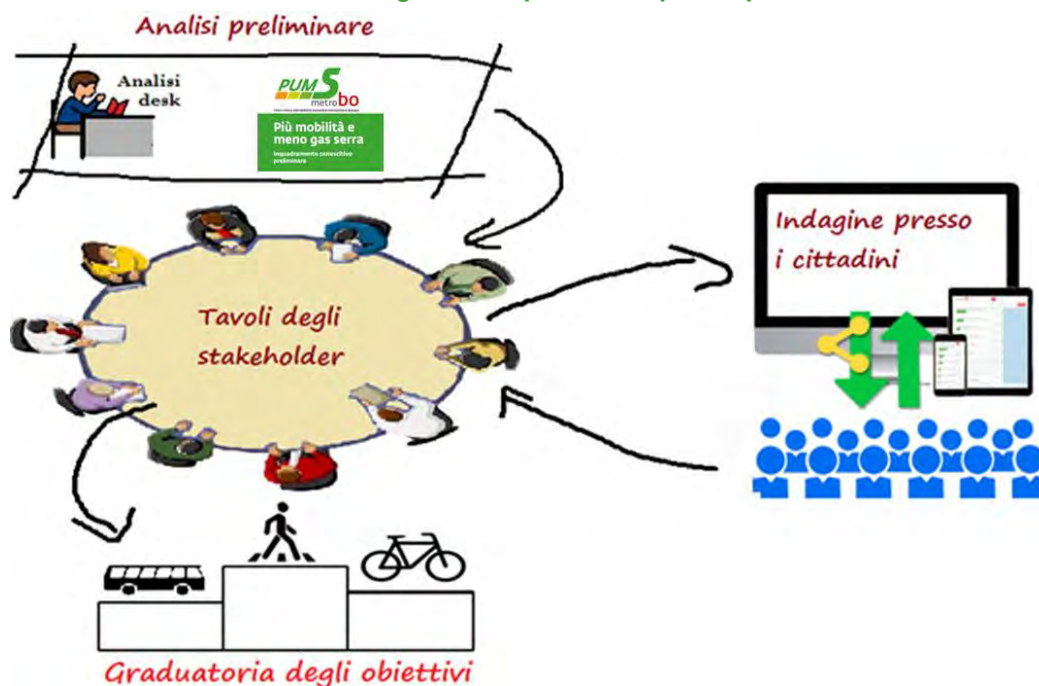
La procedura prevede la combinazione di diversi strumenti di discussione strutturata e di valutazione pubblica delle alternative lungo tutto il percorso di elaborazione del PUMS per consentire di:

- A. completare e calibrare il quadro minimo dei macro-obiettivi** indicati dalle Linee guida ministeriali, anche tenendo conto dei riferimenti di indirizzo già elaborati (identità, visione generale e strategie operative) dalla Città metropolitana;
- B. individuare le priorità** nell'ambito del sistema di obiettivi discusso e integrato;
- C. definire uno schema di Piano condiviso**, che partendo dagli obiettivi porti a **identificare un quadro futuro di azioni** che favoriscano vivibilità, accessibilità e qualità urbana, anche in sintonia con il ruolo internazionale di Bologna;
- D. approfondire le possibili alternative di intervento** per il raggiungimento degli obiettivi discussi, contribuendo a definire le **scelte operative del PUMS**.

¹ Il "dialogo strutturato tra stakeholder" è caratterizzato dall'uso combinato di tecniche di dialogo di gruppo e forme qualitative di analisi multicriteria per supportare la formazione delle decisioni tra diverse opzioni politiche. È un metodo che studia in profondità la struttura dei problemi in discussione, evidenzia le finalità delle diverse opzioni, «tira fuori» i criteri per la valutazione e i giudizi dei partecipanti attraverso un dialogo strutturato. È un metodo particolarmente raccomandabile per la valutazione di politiche, programmi o progetti dove è importante lavorare innanzitutto sulla comune comprensione del problema e dove una valutazione di massima degli impatti è sufficiente come input per il processo decisionale (vedi in particolare Stagl S. Emerging Methods for Sustainability Valuation and Appraisal, Final Report, SDRN - Sustainable Development Research Network, London, 2007)

Nella prima fase - quella riportata nel presente report - la procedura di “dialogo strutturato” con gli stakeholder è stata finalizzata a discutere lo schema dei macro-obiettivi del Piano per costruire una gerarchia degli stessi ed è stata affiancata da un’indagine online, per mezzo della quale sono state raccolte le opinioni delle comunità locali circa le priorità che il PUMS dovrà perseguire.

Schema logico della procedura partecipata



Lo schema sopra riportato si è quindi tradotto in una serie di passaggi, incontri ed attività sintetizzabili nella tabella che segue, all’interno della quale sono esplicitati gli strumenti utilizzati, gli output, le modalità di svolgimento, nonché il periodo di svolgimento.

Tabella 1: Gli step della valutazione partecipata degli obiettivi del PUMS (partecipazione ex-ante): soggetti coinvolti, strumenti utilizzati, tempistiche e output

Step	Strumento utilizzato	Output	Modalità di svolgimento	Periodo di svolgimento
1	Indirizzi e documentazione di base (Linee di indirizzo PUMS MetroBo, Linee guida ministeriali)	Versione preliminare del quadro dei macro-obiettivi	Confronto tecnico Amministrazione-Consulenti	13/11/2017-05/12/2017
2	“Dialogo strutturato tra gli stakeholder” – Primo Tavolo (Ciclo di incontri – Discussione guidata)	Versione finale del quadro degli macro-obiettivi	Istituzione Forum per la mobilità sostenibile (21/11/2017) + 5 incontri con gli stakeholder per sottogruppi	12-14-15/12/2017
3	Indagine sui cittadini	Valutazione dei macro-obiettivi	Questionario on-line	22/12/2017-28/01/2018
4	“Dialogo strutturato tra gli stakeholder” – Secondo Tavolo (Ciclo di incontri – Analisi multicriteria)	Graduatoria dei macro-obiettivi	Incontri con gli stakeholder per sottogruppi	31/01/2018-01/02/2018

In questo contesto, infine, è importante sottolineare la significativa attività di comunicazione messa in campo, dalla definizione della *visual identity*, all'avvio di un sito internet dedicato (<https://pumsbologna.it>), alla predisposizione di una newsletter periodica, alla definizione di canali diretti di comunicazione (ad esempio indirizzo email dedicato "segreteria@pumsbologna.it").

2.1. Il primo ciclo di incontri con gli stakeholder (Tavolo per la definizione degli obiettivi del PUMS)

Il primo ciclo di incontri con gli stakeholder ("Primo Tavolo") ha avuto quindi per oggetto la **discussione e la valutazione degli obiettivi del PUMS a partire dalla proposta di uno schema di macro-obiettivi** (Schema 0).

Lo Scherma 0 riportato nella tabella 2, si strutturava sostanzialmente nei 17 macro-obiettivi indicati dalle Linee guida ministeriali con alcune integrazioni, a ciascuno dei quali è stato associato, per una miglior comprensione del significato dell'obiettivo ed a titolo esemplificativo, un nucleo di possibili azioni, in gran parte già presenti nelle Linee di indirizzo della Città metropolitana e che verranno condivise ed integrate nelle successive fasi di partecipazione del Piano.

Il primo ciclo di incontri per la calibrazione della lista degli obiettivi si è strutturato in **5 distinti Tavoli di discussione**, realizzati tra il 12 ed il 14 dicembre 2017 e che nel loro complesso hanno visto confrontarsi 93 persone in rappresentanza di circa 75 tra associazioni, enti, società, ecc., sia di respiro comunale che metropolitano. La discussione guidata dei Tavoli ha prodotto una serie di **modifiche allo schema di partenza**, riguardanti sia la struttura dei macro-obiettivi sia le possibili azioni di accompagnamento (**Schema 1** riportato nella tabella 3).

Gli obiettivi generali e specifici del PUMS

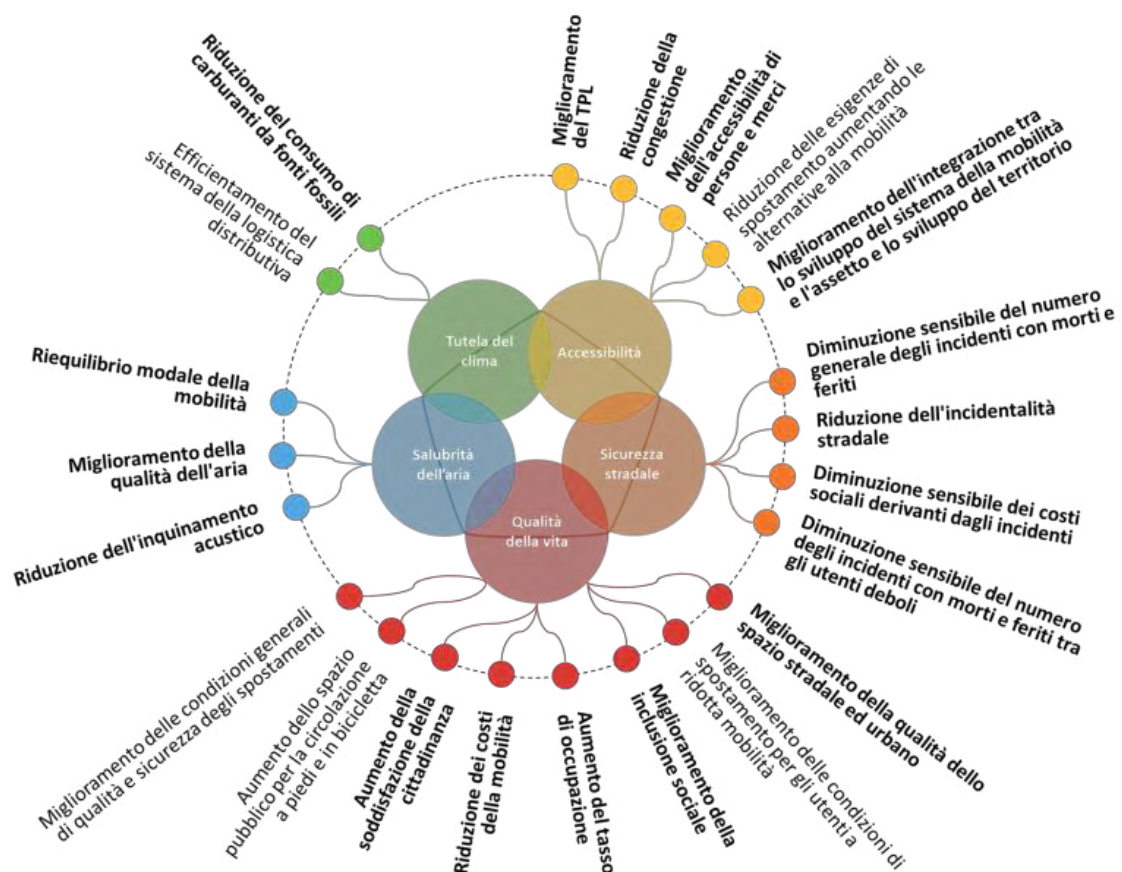


Tabella 2: Schema 0 dei macro-obiettivi del PUMS della Città metropolitana di Bologna per la discussione con gli stakeholder (Primo Tavolo)

Obiettivi generali	Macro-obiettivi
A. Assicurare un alto livello di accessibilità	<p>A1. Miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (TPL)* <i>Incremento dell'efficacia e dell'efficienza della rete di TPL (incremento passeggeri) in relazione ai bisogni di mobilità espressi dagli utenti dell'area metropolitana</i> <i>(Alcune possibili azioni: regolarizzare il servizio ferroviario metropolitano con orari cadenzati, realizzare nuove stazioni ferroviarie e riqualificare/migliorare la riconoscibilità di quelle esistenti, realizzare sistemi ad alta capacità (tram) sulle linee a domanda forte, riorganizzare e rendere più funzionali i servizi di trasporto pubblico su gomma suburbano ed extraurbano, completare la rete filoviaria prevista ed estenderla alle linee portanti a minore domanda, rinnovare, potenziare il parco filobus e autobus a basso impatto ambientale, incrementare e proteggere le corsie preferenziali per i bus, potenziare il servizio per la mobilità serale/notturna/festiva, completare l'integrazione tariffaria (gomma e ferro), istituire un'unica cabina di regia per il TPL,...)</i></p>
	<p>A2. Riduzione della congestione* <i>Abbatere i costi generalizzati (perditempo, risorse energetiche, ecc.) associati alla congestione stradale</i> <i>(Alcune possibili azioni: riorganizzare le sedi stradali e gli schemi di circolazione, promuovere sistemi ITS per il coordinamento semaforico e per l'indirizzamento dei flussi di traffico (infomobilità, app ecc.), rafforzare i controlli sulla disciplina del traffico (sosta "selvaggia", doppia fila,.. ecc.),...)</i></p>
	<p>A3. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci* <i>Migliorare la circolazione di persone e merci nel territorio della città metropolitana, facilitando l'accesso all'area dall'esterno e consentendo di accedere agevolmente ai luoghi, alle funzioni e ai servizi del territorio</i> <i>(Alcune possibili azioni: garantire un'accessibilità sostenibile ai grandi poli attrattori (Ospedali, Aeroporto, Stazione centrale e stazioni SFM, Fiera, Università ecc.), utilizzare sistemi ITS per la riorganizzazione degli accessi ai centri urbani, oltre a tutti gli interventi, indicati negli altri obiettivi, che facilitano la circolazione di persone e merci,...)</i></p>
	<p>A4. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)* <i>(Alcune possibili azioni: integrare e coordinare la pianificazione urbanistica con la pianificazione della mobilità, contrastare la dispersione insediativa e rafforzare le direttrici servite dal TPL, ridurre le distanze fisiche di accesso ai servizi per i cittadini, garantire un'accessibilità sostenibile ai grandi poli attrattori (Ospedali, Aeroporto, Stazione centrale e stazioni SFM, Fiera, Università ecc.),...)</i></p>
	<p>A5. Ridurre le esigenze di spostamento aumentando le alternative alla mobilità <i>(Alcune possibili azioni: sperimentare il tele-lavoro presso gli enti pubblici, promuovere l'istituzione di nidi aziendali o interaziendali per la riduzione della mobilità familiare, potenziare i sistemi di e-governement accessibili via internet, incentivare il commercio di prossimità e il consumo di prodotti a km zero,...)</i></p>

* NB Obiettivo indicato come obbligatorio dalle linee guida per i PUMS del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

(segue)

Tabella 2: Schema 0 dei macro-obiettivi del PUMS della Città metropolitana di Bologna per la discussione con gli stakeholder (Primo Tavolo)

Obiettivi generali	Macro-obiettivi
B. Osservare gli obiettivi della tutela del clima	<p>B1. Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili* <i>Ridurre le emissioni di sostanze in grado alterare il clima del pianeta (CO2, alocarburi, ecc.)</i> <i>(Alcune possibili azioni: incentivare il rinnovo del parco auto, moto e mezzi commerciali a minor impatto ambientale, elaborare uno specifico piano di azione per la mobilità elettrica con l'obiettivo di raggiungere entro il 2030 il 50% del parco circolante privato e il 100% del parco pubblico con modalità a basso impatto (elettrico, ibrido, metano e gpl), promuovere l'eco-driving,...)</i></p>
	<p>B2. Efficientare il sistema della logistica distributiva <i>(Alcune possibili azioni: sottoscrivere accordi con le grandi piattaforme intermodali, rinnovare il parco mezzi per il trasporto merci, gestire il trasporto merci nell'ultimo miglio e nelle ZTL con veicoli a basso impatto, ottimizzare della logistica delle merci a corto raggio (50-60 km), spostare progressivamente il trasporto merci dalla gomma alla rotaia,...)</i></p>
C. Osservare gli obiettivi per la salubrità dell'aria	<p>C1. Riequilibrio modale della mobilità* <i>Ridurre la percentuale complessiva di spostamenti dei cittadini con l'auto privata (oggi al 59% nella città metropolitana), a favore delle alternative di spostamento più sostenibili (mobilità pedonale, mobilità ciclistica, mobilità pubblica su gomma e su ferro).</i> <i>(Alcune possibili azioni: estendere le ZTL e le aree pedonali, favorire la creazione di "isole ambientali" nei centri abitati, garantire l'accessibilità pedonale, aumentare la ciclabilità diffusa, sviluppare una rete ciclabile capillare, diretta e di qualità, sviluppare sistemi di "park and ride" e incrementare la sosta di scambio, rafforzare le politiche sulla sosta e rimodulare le aree dedicate - coerentemente con la scelta di poter destinare sempre più spazio pubblico ai pedoni e ai ciclisti- attività di informazione e formazione,...)</i></p>
	<p>C2. Miglioramento della qualità dell'aria* <i>Ridurre le emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera (PM10, CO2, ecc.) generate dai trasporti.</i> <i>(Alcune possibili azioni: l'insieme integrato delle misure, previste per gli altri obiettivi, volte a ridurre l'uso dell'auto e la congestione da traffico, a mitigare le velocità dei mezzi, a rinnovare il parco veicolare privato e pubblico con mezzi a minore impatto ambientale,...)</i></p>
	<p>C3. Riduzione dell'inquinamento acustico* <i>Ridurre le emissioni acustiche generate dai trasporti</i> <i>(Alcune possibili azioni: ampliare le aree a velocità moderata (zone 30), favorire la creazione di "isole ambientali" nei centri abitati, incentivare l'uso di dispositivi e motorizzazioni meno rumorose dei veicoli privati e pubblici, mantenere il coordinamento del PUMS con quanto previsto dal Piano di zonizzazione acustica;...)</i></p>

* NB Obiettivo indicato come obbligatorio dalle linee guida per i PUMS del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

(segue)

Tabella 2: Schema 0 dei macro-obiettivi del PUMS della Città metropolitana di Bologna per la discussione con gli stakeholder (Primo Tavolo)

Obiettivi generali	Macro-obiettivi
D. Ridurre al minimo gli incidenti causati dalla mobilità	<p>D1. Riduzione dell'incidentalità stradale*</p> <p><i>(Alcune possibili azioni: aumentare le zone 30 e le aree pedonali, la creazione di “isole ambientali” nei centri abitati, rafforzare le politiche di moderazione e di controllo del traffico, promuovere la messa in sicurezza delle aree critiche (punti neri) delle infrastrutture attraverso l’adeguamento progettuale, dare piena attuazione al Piano provinciale e ai Piani comunali per la sicurezza stradale, migliorare i livelli di servizio della rete stradale (ampliamenti marciapiedi, manutenzione, qualità della progettazione, segnaletica, illuminazione), promuovere una cultura della sicurezza stradale a tutti i livelli (Amministratori, pianificatori, progettisti, utenti della strada, cittadini), sperimentare nuovi strumenti e tecnologie per migliorare gli standard di sicurezza e per il rilievo delle informazioni (anche attraverso sistemi ITS), migliorare l’utilizzazione del personale di polizia municipale, promuovere processi partecipativi per l’individuazione delle misure di intervento per garantire la sicurezza stradale,...)</i></p>
	<p>D2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti*</p> <p><i>Ridurre la mortalità e la lesività degli incidenti stradali (morti e feriti per incidente)</i></p> <p><i>(Alcune possibili azioni: tutte quelle esplicitate per l’obiettivo D1,...)</i></p>
	<p>D3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti*</p> <p><i>Riduzione dei “costi umani” derivanti dalla perdita di produttività per la società, dalla perdita affettiva, ecc., nonché dei “costi generali” riferiti all’incidente stradale derivati dai danni al veicolo, dalle spese per il rilievo degli incidenti e dei servizi di emergenza, dai costi legali e amministrativi di gestione, dai danni causati all’infrastruttura stradale e agli edifici</i></p> <p><i>(Alcune possibili azioni: tutte quelle esplicitate per l’obiettivo D1,...)</i></p>
	<p>D4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)*</p> <p><i>(Alcune possibili azioni: tutte quelle esplicitate per l’obiettivo D1,...)</i></p>

* NB Obiettivo indicato come obbligatorio dalle linee guida per i PUMS del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

(segue)

Tabella 2: Schema 0 dei macro-obiettivi del PUMS della Città metropolitana di Bologna per la discussione con gli stakeholder (Primo Tavolo)

Obiettivi generali	Macro-obiettivi
E. Rendere la città metropolitana più attrattiva, con elevati livelli di qualità urbana e vivibilità	<p>E1. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano* <i>(Alcune possibili azioni: migliorare e integrare la progettazione settoriale per assicurare la qualità degli spazi e la loro fruibilità e sicurezza, soprattutto da parte dei cittadini che si spostano a piedi e in bici, favorire la creazione di "isole ambientali" nei centri abitati, ciclabilità diffusa,...)</i></p>
	<p>E2. Miglioramento della inclusione sociale* <i>Gli interventi del PUMS nel loro insieme devono assicurare a tutti i cittadini, in particolare alle fasce deboli (minor reddito, disabili ecc.) pari opportunità nell'accesso alle soluzioni di mobilità, in particolare quella pubblica, e più in generale a luoghi, funzioni, servizi della città metropolitana</i> <i>(Alcune possibili azioni: tutti gli interventi già previsti dagli altri obiettivi che contribuiscono ad incrementare e migliorare le opportunità di accessibilità e vivibilità per tutti i cittadini)</i></p>
	<p>E3. Aumento della soddisfazione della cittadinanza* <i>Migliorare la soddisfazione dei cittadini per i diversi mezzi di trasporto utilizzati, in particolare per i mezzi più sostenibili (a piedi, in bici, con mezzi pubblici, con mezzi in condivisione) e rispetto a diversi fattori (rapidità degli spostamenti, regolarità del servizio pubblico, comfort del viaggio, informazioni a terra e a bordo mezzi, sicurezza dello spostamento,...)</i> <i>(Alcune possibili azioni: tutti gli interventi già previsti dagli altri obiettivi che contribuiscono a migliorare i livelli di prestazione dei diversi servizi e modi di trasporto)</i></p>
	<p>E4. Aumento del tasso di occupazione* <i>Gli interventi del PUMS nel loro insieme devono avere effetti positivi sui livelli di occupazione nella città metropolitana</i> <i>(Alcune possibili azioni: tutti gli interventi già previsti dagli altri obiettivi che favoriscono lo sviluppo dell'area metropolitana e contribuiscono quindi ad incrementarne i livelli di occupazione; le attività e i servizi che promuovono il marketing territoriale e la promozione turistica,...)</i></p>
	<p>E5. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)* <i>(Alcune possibili azioni: promuovere i sistemi di mobilità all'uso e al possesso dell'auto, in particolare la mobilità «in condivisione» (estensione del bike sharing, car sharing, car pooling), promuovere le azioni di mobility management, diversificare le tariffe per la sosta per fasce orarie e territoriali, sviluppare l'infomobilità per ridurre i tempi di viaggio, prevedere di «buoni taxi» per alcune categorie di utenti deboli)</i></p>
	<p>E6. Migliorare le condizioni generali di qualità e sicurezza degli spostamenti <i>(Alcune possibili azioni: promuovere l'eco-driving, mantenere alto il livello di sicurezza percepita (in termini di security) sui mezzi, nelle stazioni, nei parcheggi di scambio, sulla rete ciclabile e nelle aree pedonali, migliorare il decoro urbano e l'illuminazione, favorire lo sviluppo di isole ambientali e la realizzazione di zone 30 nei centri abitati,...)</i></p>
	<p>E7. Migliorare le condizioni di spostamento per gli utenti a ridotta mobilità (disabili permanenti e temporanei, bambini, anziani, donne in gravidanza) <i>(Alcune possibili azioni: migliorare le condizioni di accesso e di comfort di viaggio sui mezzi pubblici, migliorare l'accessibilità ai servizi di trasporto pubblico (stazioni, fermate;...) per abbattere le barriere architettoniche, ampliare e riqualificare i marciapiedi,...)</i></p>

* NB Obiettivo indicato come obbligatorio dalle linee guida per i PUMS del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Tabella 3: Schema 1 dei macro-obiettivi del PUMS della Città metropolitana di Bologna per la discussione con gli stakeholder (Primo Tavolo)

Obiettivi generali	Macro-obiettivi
A. Assicurare un alto livello di accessibilità	<p>A1. Miglioramento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL) <i>Aumento dell'efficienza e incremento dei passeggeri che utilizzano la rete di TPL attraverso alcune azioni, ad esempio: promuovere il cadenzamento orario del servizio ferroviario metropolitano, realizzare le nuove stazioni ferroviarie previste e riqualificare/migliorare la riconoscibilità di quelle esistenti, riorganizzare e rendere più funzionali i servizi di trasporto pubblico su gomma suburbano ed extraurbano anche a rete invariata, assicurare un maggiore equilibrio dell'offerta di servizi tra Bologna e il territorio metropolitano e un'adeguata armonizzazione degli orari del Tpl, potenziare i servizi di Tpl trasversali tra comuni della Città metropolitana, potenziare il servizio per la mobilità serale/notturna/festiva, completare l'integrazione tariffaria gomma e ferro, istituire un'unica cabina di regia per il TPL, ...</i></p>
	<p>A2. Potenziamento delle reti dedicate e del materiale rotabile per il Traporto Pubblico Locale <i>Aumento dell'efficienza e incremento dei passeggeri che utilizzano la rete di TPL attraverso alcune azioni, ad esempio: realizzare sistemi ad alta capacità (tram) sulle linee a domanda forte, incrementare e proteggere le corsie preferenziali per i bus, completare ed estendere la rete filoviaria, rinnovare e potenziare il parco autobus, ...</i></p>
	<p>A3. Riduzione della congestione <i>Abbatere i costi associati alla congestione stradale, come le perdite di tempo e il consumo di carburante. (Alcune possibili azioni: riorganizzare le sedi stradali e gli schemi di circolazione, promuovere sistemi ITS per il coordinamento semaforico e per l'indirizzamento dei flussi di traffico (infomobilità, app, ecc.), rafforzare i controlli sul rispetto della disciplina della sosta, ...)</i></p>
	<p>A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci, in particolare verso e da i poli attrattori <i>Migliorare la circolazione di persone e merci nel territorio della città metropolitana, consentendo a tutti di accedere agevolmente ai luoghi, alle funzioni e ai servizi del territorio, nel rispetto della tutela delle zone di maggior pregio e assicurando un equilibrato uso dello spazio pubblico tra persone e merci (ad es. per la sosta) (Alcune possibili azioni: garantire un'accessibilità sostenibile ai poli attrattori (Ospedali, Aeroporto, Interporto, Autostazione, Stazione centrale e stazioni SFM, Fiera, Università, Fico, aree industriali e commerciali ecc.) rafforzando i servizi di Tpl e le misure di mobility management, istituire navette e intensificare i servizi di trasporto flessibile, utilizzare sistemi ITS per la riorganizzazione degli accessi ai centri urbani, oltre a tutti gli interventi, indicati negli altri obiettivi, che facilitano la circolazione di persone e merci, ...)</i></p>
	<p>A5. Miglioramento dell'integrazione tra sistema della mobilità e sviluppo urbanistico <i>(Alcune possibili azioni: integrare e coordinare la pianificazione urbanistica con la pianificazione della mobilità, contrastare la dispersione insediativa e rafforzare le direttrici servite dal TPL, ridurre le distanze fisiche di accesso ai servizi per i cittadini, ...)</i></p>
	<p>A6. Riduzione delle esigenze di spostamento aumentando le alternative alla mobilità <i>(Alcune possibili azioni: sperimentare il tele-lavoro presso gli enti pubblici, promuovere l'istituzione di nidi aziendali o interaziendali per la riduzione della mobilità familiare, potenziare i servizi della pubblica amministrazione accessibili via internet, incentivare il commercio di prossimità e il consumo di prodotti a km zero, ...)</i></p>

(segue)

Tabella 3: Schema 1 dei macro-obiettivi del PUMS della Città metropolitana di Bologna per la discussione con gli stakeholder (Primo Tavolo)

Obiettivi generali	Macro-obiettivi
B. Osservare gli obiettivi della tutela del clima	<p>B1. Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili <i>Ridurre le emissioni di sostanze in grado alterare il clima del pianeta (CO2, ecc.).</i> <i>(Alcune possibili azioni: incentivare il rinnovo del parco auto, moto e mezzi commerciali a minor impatto ambientale, elaborare uno specifico piano di azione per la mobilità elettrica con l'obiettivo di raggiungere entro il 2030 il 50% del parco circolante privato e il 100% del parco pubblico con modalità a basso impatto (elettrico, ibrido, metano e gpl), promuovere l'eco-driving, ecc.), portare avanti le azione del Piano Energetico Regionale inerenti la mobilità sostenibile, ...)</i></p>
	<p>B2. Efficientamento del sistema della logistica distributiva <i>(Alcune possibili azioni: sottoscrivere accordi con le grandi piattaforme intermodali, rinnovare il parco mezzi per il trasporto merci, gestire il trasporto merci nell'ultimo miglio e nelle ZTL con veicoli a basso impatto (anche cargo-bike), ottimizzare l'e-commerce e la logistica delle merci a corto raggio (50-60 km), spostare progressivamente il trasporto merci dalla gomma alla rotaia, ...)</i></p>
C. Osservare gli obiettivi per la salubrità dell'aria	<p>C1. Riequilibrio modale della mobilità <i>Ridurre la percentuale complessiva di spostamenti dei cittadini con l'auto privata (oggi al 59% nella città metropolitana), a favore delle alternative di spostamento più sostenibili (mobilità pedonale, mobilità ciclistica, mobilità pubblica su gomma e su ferro).</i> <i>(Alcune possibili azioni: estendere le ZTL, le aree pedonali e le "isole ambientali" nei centri abitati, aumentare la ciclabilità diffusa, riorganizzare e rafforzare le restrizioni alla sosta in particolare nei centri storici, attivare sistemi di "park and ride" e incrementare la sosta di scambio, promuovere attività di informazione ed educazione alla mobilità sostenibile, ...)</i></p>
	<p>C2. Miglioramento della qualità dell'aria <i>Ridurre le emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera (PM10, NOX, ecc.) generate dai trasporti.</i> <i>(Alcune possibili azioni: l'insieme integrato delle misure, previste per gli altri obiettivi, volte a ridurre l'uso dell'auto, a rinnovare il parco veicolare privato e pubblico con mezzi a minore impatto ambientale, portare avanti le azioni previste dal Piano Aria Integrato Regionale 2020 inerenti la mobilità sostenibile, ...)</i></p>
	<p>C3. Riduzione dell'inquinamento acustico <i>Ridurre le emissioni acustiche generate dai trasporti.</i> <i>(Alcune possibili azioni: ampliare le aree a velocità moderata (zone 30), favorire la creazione di "isole ambientali" nei centri abitati, incentivare l'uso di dispositivi e motorizzazioni meno rumorose dei veicoli privati e pubblici, mantenere il coordinamento del PUMS con quanto previsto dal Piano di zonizzazione acustica, ...)</i></p>

(segue)

Tabella 3: Schema 1 dei macro-obiettivi del PUMS della Città metropolitana di Bologna per la discussione con gli stakeholder (Primo Tavolo)

Obiettivi generali	Macro-obiettivi
D. Ridurre al minimo gli incidenti causati dalla mobilità	<p>D1. Riduzione dell'incidentalità stradale <i>(Alcune possibili azioni: favorire la creazione di zone 30 nei centri abitati, rafforzare le politiche di moderazione e di controllo della disciplina del traffico, promuovere la messa in sicurezza delle aree critiche delle infrastrutture stradali (a partire dai punti neri), migliorare i livelli di servizio della rete stradale (ampliamenti marciapiedi, manutenzione, qualità della progettazione, segnaletica, illuminazione), promuovere una cultura della sicurezza stradale a tutti i livelli, sperimentare nuovi strumenti e tecnologie per migliorare gli standard di sicurezza e per il rilievo delle informazioni (sistemi ITS), miglioramento dei livelli di sicurezza della rete ciclabile e pedonale, ...)</i></p>
	<p>D2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti e dei relativi costi sociali <i>Ridurre la mortalità e la lesività degli incidenti stradali (morti e feriti per incidente), ridurre i "costi umani" derivanti dalla perdita di produttività per la società, dalla perdita affettiva, ecc., nonché dei "costi generali" riferiti all'incidente stradale derivati dai danni al veicolo, dalle spese per il rilievo degli incidenti e dei servizi di emergenza, dai costi legali e amministrativi di gestione, dai danni causati all'infrastruttura stradale e agli edifici.</i> <i>(Alcune possibili azioni: tutte quelle esplicitate per l'obiettivo D1)</i></p>
	<p>D3. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65) <i>(Alcune possibili azioni: tutte quelle esplicitate per l'obiettivo D1)</i></p>

(segue)

Tabella 3: Schema 1 dei macro-obiettivi del PUMS della Città metropolitana di Bologna per la discussione con gli stakeholder (Primo Tavolo)

Obiettivi generali	Macro-obiettivi
E. Rendere la città metropolitana più attrattiva, e con elevati livelli di qualità urbana e vivibilità	E1. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano e delle condizioni generali di sicurezza degli spostamenti <i>(Alcune possibili azioni: migliorare e integrare la progettazione settoriale, in coerenza con le forme storiche delle città, per assicurare la qualità degli spazi, la loro fruibilità e sicurezza, mantenere alto il livello di sicurezza reale e anche “percepita” sui mezzi, nelle stazioni, nei parcheggi di scambio, sulla rete ciclabile e nelle aree pedonali, migliorare il decoro urbano e l’illuminazione,...)</i>
	E2. Miglioramento della inclusione sociale e delle condizioni di spostamento per gli utenti a ridotta mobilità <i>Gli interventi del PUMS nel loro insieme devono assicurare a tutti i cittadini, in particolare alle fasce deboli (minor reddito, disabili, altri utenti a ridotta mobilità ecc.), pari opportunità fisiche ed economiche nell’accesso alle soluzioni di trasporto, e più in generale a luoghi, funzioni, servizi della Città metropolitana.</i> <i>(Alcune possibili azioni: migliorare le condizioni di accesso e di comfort di viaggio sui mezzi pubblici, migliorare l’accessibilità ai servizi di trasporto pubblico (stazioni, fermate, ecc.), abbattere le barriere architettoniche, ampliare e riqualificare i marciapiedi, rafforzare le agevolazioni tariffarie per le fasce a minor reddito (Tpl, sosta), assicurare la sosta vicino ai centri per anziani e utenti a ridotta mobilità, ...)</i>
	E3. Aumento della soddisfazione della cittadinanza <i>Migliorare la soddisfazione dei cittadini per i diversi mezzi di trasporto utilizzati, in particolare per i mezzi più sostenibili (a piedi, in bici, con mezzi pubblici, con mezzi in condivisione) e rispetto a diversi fattori (rapidità degli spostamenti, regolarità del servizio pubblico, comfort del viaggio, informazioni a terra e a bordo mezzi, sicurezza dello spostamento, ecc.).</i> <i>(Alcune possibili azioni: tutti gli interventi previsti in altri obiettivi che contribuiscono a migliorare i livelli di prestazione dei diversi servizi e modi di trasporto)</i>
	E4. Aumento del tasso di occupazione <i>Gli interventi del PUMS nel loro insieme devono avere effetti positivi sui livelli di occupazione nella città metropolitana.</i> <i>(Alcune possibili azioni: tutti gli interventi già previsti dagli altri obiettivi che favoriscono lo sviluppo dell’area metropolitana e contribuiscono quindi ad incrementarne i livelli di occupazione, le attività e i servizi che promuovono il marketing territoriale e la promozione turistica)</i>
	E5. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato) <i>(Alcune possibili azioni: promuovere la mobilità «in condivisione» anche del mezzo privato (estensione del bike sharing, car sharing, car pooling), le azioni di mobility management, diversificare le tariffe per la sosta per fasce orarie e territoriali, sviluppare l’infomobilità per ridurre i tempi di viaggio, prevedere «buoni taxi» per alcune categorie di utenti deboli, ...)</i>
	E6. Aumento dello spazio pubblico per la circolazione a piedi e in bicicletta <i>(Alcune possibili azioni: favorire la ciclabilità diffusa, estendere e ricucire i percorsi ciclabili e pedonali nell’intera area metropolitana, metterli in sicurezza e adeguare la segnaletica, promuovere i percorsi sicuri casa scuola/casa lavoro, introdurre nuovi servizi (deposito e noleggio bici), incentivare le bici a pedalata assistita e il bike sharing, promuovere campagne di informazione e formazione a favore del camminare e della bici, ...)</i>
	E7. Sviluppo di azioni di smart mobility per promuovere una città moderna, innovativa, internazionale <i>(Alcune possibili azioni: incentivare sharing mobility e l’infomobilità, favorire la mobilità elettrica, portare avanti studi per la promozione di veicoli a guida autonoma e di sistemi avanzati per il trasporto merci urbano, ...)</i>

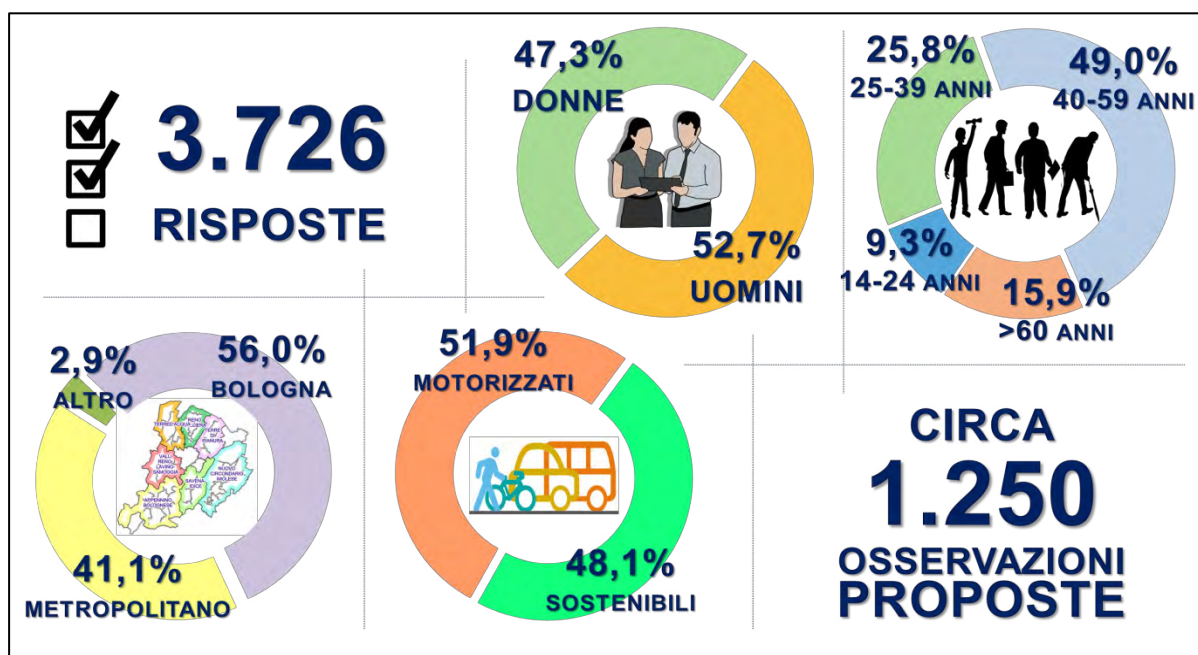
2.2. L'indagine online presso i cittadini

Lo Schema 1 degli obiettivi definiti con la partecipazione attiva degli stakeholder è stato poi portato all'attenzione dei cittadini attraverso un'indagine online utilizzando un Modulo Google. L'indagine è stata avviata il 22 dicembre 2017 e si è conclusa la notte del 28 gennaio 2018.

Il questionario si strutturava fondamentalmente in tre parti: la prima riguardava gli obiettivi generali, la seconda gli obiettivi specifici, la terza ed ultima gli aspetti socio-anagrafici più rilevanti. E' stata inoltre offerta la possibilità, a chi ha compilato il questionario, di lasciare liberamente commenti, proposte, suggerimenti, nonché il proprio indirizzo email per eventuali ulteriori comunicazioni (ad esempio la newsletter prima citata). In merito agli obiettivi, per ciascuno di essi era possibile esprimere una valutazione di priorità in scala da 0 a 3: 0=inutile o non rilevante, 1=bassa priorità, 2=media priorità, 3=alta priorità.

All'indagine hanno **partecipato 3.726 cittadini**, lasciando oltre **1.250 tra osservazioni e proposte**. Il **profilo socioanagrafico** dei partecipanti è **abbastanza equilibrato**: il 52,7% sono uomini, il 47,3% donne. Per quel che riguarda l'età, la maggior parte dei partecipanti si colloca nella fascia tra i 40 e i 59 anni (49%), seguono i 25-39enni (25,8%), gli over 60 (15,9%) e la fascia dei giovanissimi 14-24 anni (9,3%). Il 51,9% di chi ha risposto, inoltre, utilizza principalmente auto o moto mentre il 48,1% si sposta soprattutto con mezzi sostenibili (trasporto pubblico, piedi, bici).

Chi ha partecipato all'indagine



In relazione agli obiettivi generali, per i cittadini che hanno spontaneamente deciso di rispondere al questionario è prioritario "osservare gli obiettivi per la salubrità dell'aria", a cui segue la necessità di "osservare gli obiettivi della tutela del clima", l'opportunità di "assicurare un alto livello di accessibilità", "ridurre al minimo gli incidenti causati dalla mobilità" e, infine, "rendere la città metropolitana più attrattiva, con elevati livelli di qualità urbana e vivibilità.

Per quanto concerne la scelta degli obiettivi specifici del PUMS, ai primi cinque posti nelle preferenze espresse dai cittadini si trovano:

1. **Miglioramento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL);**
2. **Miglioramento della qualità dell'aria;**
3. **Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65);**
4. **Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili;**
5. **Aumento dello spazio pubblico per la circolazione a piedi e in bicicletta.**

È interessante sottolineare che in questo nucleo di obiettivi specifici sono rappresentati tutti e cinque gli obiettivi generali del PUMS: accessibilità (Miglioramento servizi Tpl), salubrità dell'aria (Miglioramento della qualità dell'aria), sicurezza stradale (Riduzione incidenti tra gli utenti deboli), tutela del clima (Riduzione del consumo di carburanti fossili) e vivibilità (Aumento dello spazio per pedonalità e bici). I partecipanti all'indagine sembrano quindi condividere nelle loro valutazioni l'approccio multidimensionale della vision strategica del PUMS, distribuendo le priorità tra i diversi obiettivi generali senza concentrarsi esclusivamente solo su uno o su qualcuno di essi.

La figura che segue contiene la graduatoria completa degli obiettivi, classificati in relazione sia ad un voto ponderato (compreso tra 0 e 100) - determinato dal rapporto tra la somma dei prodotti "numero risposte 1=bassa priorità*0,33" + "numero risposte 2=media priorità*0,66" + "numero risposte 3=Alta priorità*1 e il totale delle risposte -, sia alla percentuale dei soli punteggi 3 (alta priorità).

Gli obiettivi specifici – Le priorità per i cittadini

	Voto*	% Alta priorità
1 Miglioramento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL)	87,6	69,1
2 Miglioramento della qualità dell'aria	87,1	71,2
3 Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	85,5	68,8
4 Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili	84,5	64,9
5 Aumento dello spazio pubblico per la circolazione a piedi e in bicicletta	82,0	63,2
6 Miglioramento della inclusione sociale e delle condizioni di spostamento per gli utenti a ridotta mobilità	81,6	56,6
7 Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti e dei relativi costi sociali	81,5	59,7
8 Riduzione della congestione	81,2	57,1
9 Potenziamento delle reti dedicate e del materiale rotabile per il Trasporto Pubblico Locale	80,5	56,1
10 Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano e delle condizioni generali di sicurezza degli spostamenti	80,1	53,2
11 Riduzione dell'incidentalità stradale	79,8	56,4
12 Riduzione delle esigenze di spostamento aumentando le alternative alla mobilità	79,0	54,5
13 Riequilibrio modale della mobilità	78,5	57,3
14 Aumento della soddisfazione della cittadinanza	78,2	49,8
15 Miglioramento dell'integrazione tra sistema della mobilità e sviluppo urbanistico	77,3	46,8
16 Efficientamento del sistema della logistica distributiva	76,7	47,1
17 Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci, in particolare verso e da i poli attrattori	76,1	45,3
18 Aumento del tasso di occupazione	73,3	43,4
19 Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	71,6	40,8
20 Sviluppo di azioni di smart mobility per promuovere una città moderna, innovativa, internazionale	69,8	38,6
21 Riduzione dell'inquinamento acustico	67,3	34,1

Rispetto alle priorità indicate dai cittadini in generale, appare interessante analizzare la valutazione specifica degli utenti “motorizzati” (che usano prevalentemente auto o moto) e degli utenti “sostenibili” (che usano prevalentemente il mezzo pubblico, la bici o vanno a piedi). Se per entrambi, infatti, risultano prioritari il miglioramento del Trasporto Pubblico Locale e della qualità dell’aria, per gli automobilisti sono poi particolarmente rilevanti gli obiettivi di riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili e la riduzione della congestione (che non compare nella top five dei “sostenibili”), mentre per gli utenti prevalenti dei mezzi sostenibili sale la priorità assegnata all’obiettivo di incrementare lo spazio pubblico per pedoni e ciclisti.

Considerando poi solo chi abita a Bologna, la principale priorità è il miglioramento della qualità dell’aria, a cui si associano gli obiettivi di potenziamento dei mezzi di trasporto sostenibili (trasporto pubblico, bici, pedonalità), mentre per i cittadini del territorio metropolitano il miglioramento del trasporto pubblico, sia nei servizi che nelle reti infrastrutturali (ferrovia), sembra essere l’emergenza assoluta.

2.3. Il secondo ciclo di incontri con gli stakeholder (Tavolo per la definizione delle priorità)

Gli stakeholder protagonisti dell’avvio del Forum per la mobilità sostenibile e del primo ciclo di incontri, a seguito dell’indagine online, sono stati poi nuovamente chiamati ad esprimere le loro opinioni attraverso **4 Tavoli di discussione** che si sono tenuti il 31 gennaio ed il primo febbraio 2018. Gli obiettivi specifici sono stati valutati come contributo al raggiungimento dei diversi obiettivi generali utilizzando uno schema di valutazione multicriteria, sintetizzato nella figura che segue.

Dialogo strutturato: lo schema logico di assegnazione dei voti per la valutazione degli obiettivi

Obiettivi	Dimensioni				Valutazione finale
	Accessibilità	Sicurezza	Attrattività/ vivibilità	Inquinamento	
	PA	PB	PC	PD	
1. Miglioramento del Trasporto Pubblico Locale	V1A	V1B	V1C	V1D	V1
2. Potenziamento delle reti dedicate e del materiale rotabile per il Trasporto Pubblico Locale	V2A	V2B	V2C	V2D	V2
3. Riduzione della congestione	V3A	V3B	V3C	V3D	V3
...					

Leggenda:
PA = peso attribuito dagli stakeholder alla dimensione A (Accessibilità)
V1A = voto attribuito dagli stakeholder all’obiettivo 1 (Miglioramento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale)
V1 = voto attribuito dagli stakeholder all’obiettivo 1 ($V1=V1AxPA + V1BxBP + V1CxPC + V1DxDPD$)

I vari incontri hanno visto la partecipazione di 74 persone, in rappresentanza di oltre 60 tra enti, associazioni, ecc.. In casi sporadici, alcuni stakeholder hanno scelto di non partecipare alla procedura di valutazione preferendo aderire al processo di costruzione del PUMS attraverso altre forme (proposte scritte, incontri specifici, ecc.).

Ad ognuno dei quattro incontri è stato assegnato, per la valutazione, uno degli obiettivi generali: accessibilità, inquinamento (accorpare i due obiettivi generali ambientali ovvero salubrità e clima), sicurezza, attrattività/vivibilità.

Per gli obiettivi che hanno ricevuto i **punteggi più discordanti** sono state **discusse le motivazioni** di tali punteggi, lasciando la possibilità agli stakeholder di **rivedere la propria posizione** convergendo verso posizioni mediane (come in effetti è avvenuto in diversi casi).

Al completamento del secondo Tavolo ciascun obiettivo specifico è stato quindi valutato per la sua capacità di contribuire al raggiungimento di tutti gli obiettivi generali, non solo di quello di originaria appartenenza (approccio multicriteria). Ciò ha consentito di definire le priorità, così come riportato nella tabella che segue.

Gli obiettivi specifici – Le priorità per gli stakeholder

	<i>Voto medio ponderato</i>
1 Miglioramento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL)	2,55
2 Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci, in particolare verso e da i poli attrattori	2,38
3 Potenziamento delle reti dedicate e del materiale rotabile per il Traporto Pubblico Locale	2,34
4 Riequilibrio modale della mobilità	2,26
5 Miglioramento dell'integrazione tra sistema della mobilità e sviluppo urbanistico	2,24
6 Aumento dello spazio pubblico per la circolazione a piedi e in bicicletta	2,17
7 Miglioramento della inclusione sociale e delle condizioni di spostamento per gli utenti a ridotta mobilità	2,16
8 Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano e delle condizioni generali di sicurezza degli spostamenti	2,11
9 Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	2,11
10 Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti e dei relativi costi sociali	2,04
11 Riduzione della congestione	2,04
12 Riduzione dell'incidentalità stradale	2,04
13 Miglioramento della qualità dell'aria	2,02
14 Aumento della soddisfazione della cittadinanza	1,98
15 Efficientamento del sistema della logistica distributiva	1,95
16 Sviluppo di azioni di smart mobility per promuovere una città moderna, innovativa, internazionale	1,90
17 Riduzione delle esigenze di spostamento aumentando le alternative alla mobilità	1,88
18 Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	1,79
19 Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili	1,78
20 Riduzione dell'inquinamento acustico	1,48
21 Aumento del tasso di occupazione	1,30

Ad una prima lettura dei risultati, in fase di approfondimento, emerge il ruolo assolutamente prioritario assegnato dagli stakeholder al Trasporto Pubblico Locale, sia in termini di servizi, che di potenziamento delle reti dedicate e del materiale rotabile. In generale, appaiono particolarmente significati tutti quei obiettivi specifici in grado garantire la possibilità di spostarsi agevolmente in modo sostenibile all'interno della Città metropolitana e accedere facilmente dall'esterno, nonché alle funzioni e ai servizi del territorio. Da sottolineare l'importanza assegnata, come indicazione generale, ai processi di riequilibrio modale, guardando quindi – oltre al trasporto pubblico - alla promozione della mobilità

ciclabile e pedonale. Resta rilevante poi il tema delle “utenze deboli”, come registrato nella graduatoria dei cittadini, in relazione sia ai problemi di sicurezza degli spostamenti, sia alla questione dell’accessibilità ai luoghi e ai servizi del territorio, quindi come declinazione più ampia di “inclusione sociale”.


Infine, da questa sintetica prima analisi dei dati, merita una menzione particolare l’alta priorità (sesta posizione) assegnata all’obiettivo di integrazione tra pianificazione urbanistica e pianificazione dei trasporti che non era stato invece specificamente apprezzato nelle valutazioni dei cittadini.

Da rilevare che gli obiettivi più direttamente di matrice ambientale (qualità dell’aria, riduzione consumi energetici fossili) “scalano” poco questa graduatoria (13° e 19° posizione) a differenza di quanto registrato nell’indagine sui cittadini (2° e 4° posizione). Il dato non va tuttavia interpretato come sottovalutazione dei problemi di inquinamento del territorio metropolitano. A ben guardare, così declinati gli obiettivi ambientali hanno carattere di obiettivi di secondo livello: è infatti evidente che perseguendo le azioni di miglioramento del trasporto pubblico, di sviluppo della mobilità pedonale e ciclabile, di riequilibrio modale – per citare alcune tra le primissime posizioni in graduatoria – si traggono anche gli obiettivi ambientali di riduzione delle emissioni inquinanti.

3. La partecipazione “istituzionale” e gli incontri nei Quartieri

In parallelo al percorso strutturato di partecipazione con gli stakeholder finalizzato a definire le priorità del Piano e descritto in precedenza, sono stati promossi due cicli di incontri di informazione, ascolto e partecipazione sul PUMS: il primo di carattere istituzionale con le sette Unioni di Comuni appartenenti al territorio metropolitano, il secondo di coinvolgimento della cittadinanza attraverso i Consigli di Quartiere aperti della città di Bologna.

Gli incontri con le Unioni



- ✓ 20/11/17 - Unione dei Comuni dell’Appennino bolognese
- ✓ 05/12/17 - Unione Reno Galliera
- ✓ 08/01/18 - Unione dei Comuni Savena-Idice
- ✓ 15/01/18 - Unione dei Comuni Valli del Reno Lavino Samoggia
- ✓ 19/01/18 - Unione Terre d’acqua
- ✓ 29/01/18 - Unione Terre di Pianura
- 06/03/18 - Unione Nuovo circondario imolese

L'avvio del processo di partecipazione con le Unioni ha posto al centro il loro coinvolgimento per focalizzare da subito, sul territorio di loro competenza, le criticità e mettere in luce richieste e proposte come punto di partenza per la pianificazione della mobilità sostenibile nel territorio metropolitano.


In ciascuna Unione sono state condivise le modalità di sviluppo del PUMS, le sue finalità e il suo campo d'azione. Inoltre sono stati illustrati i dati di mobilità dello specifico territorio dell'unione e condivisi obiettivi e strategie di indirizzo.

Per quanto riguarda gli incontri nei Consigli di quartiere aperti alla cittadinanza, l'obiettivo degli incontri è stato triplice:

1. informare le istituzioni di quartiere e i cittadini sul percorso di costruzione del PUMS, illustrando le premesse strategiche del Piano, i dati essenziali del quadro conoscitivo sulla mobilità metropolitana, i contenuti e le tempistiche del lavoro di redazione;
2. raccogliere opinioni e valutazioni dei cittadini (fase di ascolto), sia in generale sul PUMS sia in relazione a segnalazioni e questioni puntuali utili per la definizione degli interventi che sostanzieranno sia il PUMS metropolitano che il PGTU di Bologna;
3. avviare un primo momento di confronto con i quartieri e di partecipazione attiva dei cittadini sulle criticità che il PUMS dovrà affrontare e sulle soluzioni che possono essere messe in campo; a tal fine è stato chiesto ai Presidenti di Quartiere di raccogliere in una scheda le "criticità" e le "esigenze" consolidate e percepite.

Nello specifico sono stati organizzati 6 incontri, uno per ogni consiglio di quartiere, secondo la cadenza temporale illustrata nella tabella a seguire:

Processo di partecipazione PUMS sugli obiettivi (Prima Fase)

Data	Ora	Quartiere	
19/12/2017	20.30	Quartiere Borgo Panigale-Reno	
18/12/2017	18.00	Quartiere Navile	
14/12/2017	20.30	Quartiere Porto-Saragozza	
21/12/2017	19.00	Quartiere San Donato-San Vitale	
15/12/2017	20.30	Quartiere Santo Stefano	
13/12/2017	19.30	Quartiere Savena	

4. Seconda fase: costruzione dello scenario di piano (partecipazione in itinere)

La seconda fase della partecipazione per la costruzione del PUMS, che prevede anche l'avvio della partecipazione per il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano di Bologna, si sostanzia nell'organizzazione di workshop tematici sulle scelte-chiave del PUMS, a cui i diversi stakeholder

potranno partecipare a seguito di una esplicita richiesta. Una prima ipotesi tematica prevede la costituzione dei seguenti tavoli di discussione:

1. Trasporto pubblico metropolitano;
2. Mobilità attiva (pedonalità e ciclabilità urbana ed extraurbana);
3. Smart Mobility (sharing mobility, infomobilità, elettrico, ecc.);
4. Lo spazio stradale – progettazione e regolamentazione;
5. Logistica;
6. Pianificazione integrata trasporti – territorio;
7. Il PGTU di Bologna.

Per ciascun tavolo si procederà ad una discussione guidata sulla base di un documento tecnico aperto preventivamente inviato ai partecipanti e contenente il collegamento tra le scelte (azioni) proposte dal Piano e gli obiettivi definiti e gerarchizzati nella prima fase della partecipazione, la descrizione tecnica (sintetica e comprensibile) degli interventi per ciascun tema di discussione, nonché l'evidenza specifica delle questioni ancora da definire e su cui esistono opzioni diverse, alternative o integrate tra di loro, rispetto alla quali è in particolare sollecitato il contributo (motivato) degli stakeholder.

L'avvio delle attività della seconda fase di partecipazione è previsto indicativamente a partire dal mese di marzo 2018.