

Cos'è un PUMS, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Il PUMS è un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale medio lungo, ma con verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti, che sviluppa una visione di sistema della mobilità e si correla e coordina con i piani settoriali ed urbanistici a scala sovraordinata e comunale.

I principi ispiratori del PUMS sono quindi l'integrazione, la partecipazione, la valutazione ed il monitoraggio.

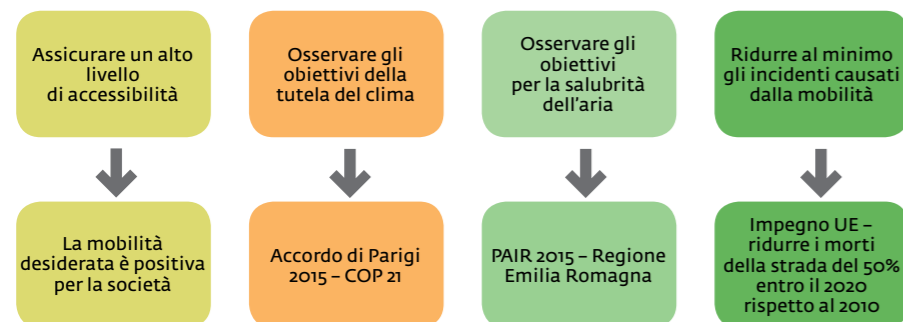
Il PUMS della Città metropolitana di Bologna ha come ambito territoriale di riferimento l'intero territorio metropolitano e si occupa delle relazioni tra i Comuni, trasversali e radiali, analizzando con particolare attenzione gli spostamenti da e verso il capoluogo in considerazione del suo elevato potere attrattivo e su Imola.

Il PUMS dovrà essere approvato entro Dicembre 2017.

Gli obiettivi

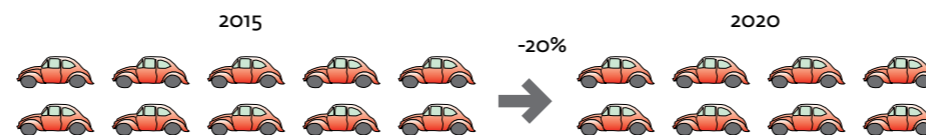
Le linee di indirizzo per qualsiasi strategia di un Piano dipendono strettamente dagli obiettivi che si vogliono raggiungere. Nel caso dei PUMS vi sono degli obiettivi sovraordinati, stabiliti dalle comunità internazionali e nazionali, di tale incisività che, da soli, riescono ad orientare in modo determinante gli indirizzi e le conseguenti strategie.

Obiettivi generali

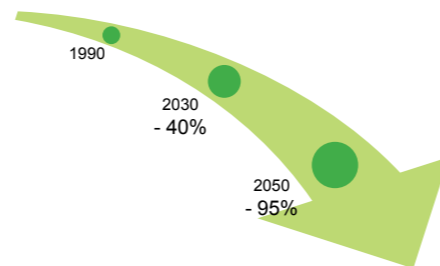


Obiettivi specifici

Per il 2020 ogni sforzo sarà concentrato per rispettare quanto stabilito dal PAIR: l'obiettivo guida, che determinerà poi tutta la complessità dei provvedimenti, delle misure e dei progetti, è quello della **riduzione del 20%** delle dei flussi di traffico nei centri abitati.



Per il 2030 è l'Accordo di Parigi sul Clima a determinare gli obiettivi da raggiungere. Anche se non definito nell'Accordo, con il presente Piano le Amministrazioni si assumono l'impegno di ridurre le emissioni climalteranti anche nel settore della mobilità almeno del **40% entro il 2030** e di creare le condizioni affinché successivamente possano continuare a diminuire per raggiungere livelli minimi entro il 2050.



10 Strategie per La mobilita' sostenibile

1 A piedi e in bici: una scelta desiderabile

Muoversi a piedi e in bicicletta, non solo è economico, salutare, ed efficiente, ma è anche un modo di spostarsi rispettoso dell'ambiente e delle città, che permette di entrare in contatto diretto con gli altri e con gli spazi che si percorrono, un modo che libera dallo stress da coda e migliora la qualità della vita.

Il PUMS adotterà le misure necessarie affinché muoversi a piedi e in bicicletta riconquisti la dignità che si merita e diventi, quindi, il modo più comune di spostarsi. La strategia prioritaria consiste nel realizzare le condizioni affinché muoversi a piedi e in bicicletta diventino scelte desiderabili, spontanee: la prima scelta. Ciò può avvenire dotando la Città metropolitana di una adeguata rete di piste e percorsi ciclabili, favorendo la ciclabilità diffusa, restituendo ai pedoni e ai ciclisti gli spazi pregiati dei centri abitati, migliorando le infrastrutture e i servizi per l'utilizzo della bicicletta (aumentandone la qualità, la quantità e la sicurezza), realizzando i percorsi e i servizi per inserire Bologna nella rete delle Ciclovie europee ed italiane (in particolare EV7 e Ciclovia del Sole), promuovendo campagne di informazione e formazione a favore del camminare e dell'uso della bicicletta, ecc.

2 Un miglior uso dell'auto: più sicuro ed ecologico

L'obiettivo del PUMS è ridurre l'utilizzo dell'automobile (del 20% entro il 2020 e successivamente di una ulteriore quota) attraverso politiche e misure che rendano questa prospettiva non solo necessaria ma soprattutto auspicabile. Questa linea strategica deriva dalla convinzione che in una società moderna vada garantito ai cittadini il diritto alla mobilità senza che questi debbano necessariamente possedere un'automobile. Una città che offre condizioni tali da poter vivere bene senza un'auto, è una città che rende più "ricchi" i propri cittadini (il costo medio mensile di una utilitaria si aggira intorno ai 350 €).

Per realizzare le condizioni e i servizi essenziali per rinunciare all'auto, per la maggior parte delle attività quotidiane, è però necessario trovare lo spazio per un trasporto pubblico efficace e di qualità, un servizio moderno ed efficiente di car e bike sharing, per i percorsi ciclabili e, soprattutto, per ridisegnare gli spazi urbani per renderli attrattivi ai pedoni.

Verranno rafforzate le politiche sulla sosta, coerentemente con la scelta di poter destinare sempre più spazio pubblico ai pedoni e ai ciclisti.

Per aumentare la compatibilità dell'uso dell'auto con gli obiettivi ambientali la Città metropolitana insieme ai Comuni incentiverà il rinnovo del parco auto, moto e mezzi commerciali con veicoli a minor impatto ambientale.

Per la mobilità elettrica e a basso impatto sarà elaborato uno specifico piano d'azione con l'obiettivo di raggiungere entro il 2030 il 50% del parco circolante privato e il 100% del parco pubblico a basso impatto (elettrico, ibrido, metano e gpl).

Per ridurre gli incidenti stradali (almeno del 50% entro il 2020), la Città metropolitana, insieme a tutti i Comuni adotterà uno specifico piano d'azione con l'impegno di destinare per queste attività anche una quota consistente degli introiti derivanti da sanzioni stradali.

3 SFM: struttura portante del trasporto pubblico della città metropolitana

Il piano prevede entro il 2030 un aumento sensibile di passeggeri trasportati giornalmente dal trasporto pubblico; il SFM dovrà quindi attrezzarsi per poter accogliere il doppio degli attuali passeggeri.

Si tratta di un obiettivo realisticamente raggiungibile attraverso interventi già individuati in precedenti progetti e lavori necessari per consentire di sfruttare il vero potenziale di questa preziosa rete di trasporto, come ad esempio:

- regolarizzare il servizio attraverso un orario effettivamente cadenzato almeno a 30';
- realizzare le linee passanti per consentire una efficace distribuzione urbana;
- costruire un'identità unitaria e riconoscibile del servizio;
- realizzare le fermate urbane progettate;
- migliorare gli accessi alle stazioni e la loro riconoscibilità;
- ammodernare il materiale rotabile tenendo conto del sostanziale aumento della domanda di trasporto previsto.

4 A Bologna il futuro è in tram

Il servizio pubblico urbano di Bologna serve ad oggi il 31% degli spostamenti complessivi giornalieri dei bolognesi. Nell'ottica di riequilibrare l'utilizzo delle diverse modalità di trasporto, riducendo l'uso dell'automobile del 20% entro il 2020 (obiettivo imposto dal PAIR) e di un ulteriore quota entro il 2030 (per rispettare gli obiettivi per la tutela del clima), è necessario trasferire una quota consistente di utenti sul trasporto pubblico urbano.

Il sistema di trasporto attuale composto da autobus e filobus sta raggiungendo il limite delle proprie capacità sulle direttrici di maggior traffico. Il completamento delle linee filoviarie già in programma consentirà un aumento della capacità di trasporto,

ma non sarà in grado di fare fronte al futuro fabbisogno.

Per cui, il salto di qualità necessario, sia dal punto di vista della capacità che della qualità del servizio di trasporto urbano, sarà possibile solamente con il passaggio ad una diversa modalità di trasporto che possa rispondere efficacemente alle esigenze future della città di Bologna: il tram.

Il tram ha dimostrato di possedere le più idonee caratteristiche per rispondere a questa domanda di trasporto ed il miglior rapporto costi e benefici. Molte altre città europee, proprio grazie al tram, hanno infatti raggiunto alti livelli di qualità del trasporto pubblico e della qualità di vita, ai quali anche Bologna ambisce.

Si dovrà quindi procedere a sviluppare un progetto di una funzionale rete tranviaria, adeguata alle caratteristiche urbane e alla domanda di mobilità da soddisfare, la cui realizzazione, perlomeno per le linee di maggior importanza, dovrebbe essere completata entro il 2030.

A integrazione delle misure principali sarà necessario continuare a lavorare per il rinnovo/potenziamento del parco filobus e autobus a basso impatto ambientale, l'incremento e la protezione delle corsie preferenziali, l'aumento della velocità commerciale e la riqualificazione delle fermate del trasporto pubblico anche nei punti di interscambio modale ferro-gomma-bici.

5 Il potenziamento del trasporto pubblico su gomma suburbano ed extraurbano

Se il SFM rappresenta la struttura portante della rete del trasporto pubblico metropolitano, il trasporto suburbano ed extraurbano su gomma ha il ruolo di affinare le maglie della rete e di fungere da servizio di adduzione al SFM nonché di raccogliere e distribuire i passeggeri nelle periferie dei centri urbani.

In base agli obiettivi del 2030, il trasporto pubblico suburbano ed extraurbano dovrà farsi carico di ulteriore consistente fetta di utenza, rispetto ai numeri attuali.

Nell'ambito di un generale ridisegno dei servizi di trasporto pubblico, sarà posta particolare attenzione a:

- evitare servizi paralleli al SFM a meno che questi non siano di reale e necessario supporto e integrazione;
- analizzare attentamente le possibilità di realizzare – direttamente o attraverso il sistema a rete – dei collegamenti trasversali, tra i centri/poli di attrazioni esterni all'area bolognese e imolese;
- individuare le misure più efficaci che consentano a questi servizi di fare fronte ad una domanda che crescerà sensibilmente.

Anche in questo caso a completamento delle misure principali sarà necessario continuare a lavorare per il rinnovo/potenziamento del parco filobus e autobus a basso impatto ambientale, l'incremento e la protezione delle corsie preferenziali, l'aumento della velocità commerciale e la riqualificazione delle fermate del trasporto pubblico anche nei punti di interscambio modale ferro-gomma-bici.

6 Una cabina di regia per un sistema unitario integrato del trasporto pubblico

È ampiamente riconosciuto che il successo del trasporto pubblico dipende, oltre che dalla qualità e quantità dell'offerta, dalla facilità del suo utilizzo e soprattutto, da un semplice e unitario sistema tariffario.

Oggi viviamo in una situazione paradossale dove, con una semplice carta di credito, possiamo girare tutto il mondo in automobile, mentre l'uso dei mezzi di trasporto pubblico messi a disposizione nella CMbo richiede una certa conoscenza del sistema. È fondamentale quindi definire un'unica regia che pianifichi i servizi e ne stabilisca le tariffe in modo tale che il servizio di trasporto pubblico sia percepito dalla clientela come un unico sistema a servizio del cittadino.

La cabina di regia, in capo alla Città metropolitana di Bologna insieme al Comune di

Bologna, alle Unioni di comuni e al Circondario, avrà i seguenti compiti:

- pianificazione di tutti i servizi di trasporto pubblico; ciò consentirà il più efficace utilizzo delle diverse modalità;
- sviluppo e introduzione di un sistema tariffario unico e integrato per tutti i servizi di trasporto pubblico, inclusi anche il car sharing ed il bike sharing;
- rafforzamento delle politiche e dei nodi intermodali;
- definizione degli standard di qualità e loro monitoraggio.

7 Imola, una città a misura di pedoni e ciclisti

La città di Imola è uno dei comuni con il più alto tasso di spostamenti auto contenuti, che nella maggior parte dei casi si risolvono entro i 15 minuti di percorrenza; ciò sottolinea la potenzialità della città in termini di crescita della mobilità attiva, che può ragionevolmente arrivare a eguagliare gli esempi virtuosi di Piacenza e Ferrara. Si punterà al completamento del sistema dei percorsi di collegamento tra i nuclei frazionali e l'area centrale, data l'ormai notevole estensione dei percorsi interni a quest'ultima.

Occorre prendere atto del funzionamento e dell'utilizzo attualmente poco soddisfacente del trasporto pubblico urbano; il PUMS dovrà interrogarsi sulle strategie di rilancio di tale servizio che possono anche dover prevedere l'introduzione di forme differenti -cioè smart e flessibili- di produzione.

Imola è anche una città sede di un importante nodo di corrispondenza del trasporto pubblico di scala territoriale/regionale, nel quale devono potersi integrare, in un nodo ben organizzato e accessibile, la gomma (pubblica e privata, motorizzata e non) e il ferro.

8 La logistica sostenibile

Il settore della logistica svolge una funzione fondamentale per lo sviluppo e la ricchezza del sistema produttivo nel territorio. Al tempo stesso però rappresenta uno dei fattori di maggiore impatto rispetto alla funzionalità della rete stradale e al conseguente deterioramento della qualità dell'aria.

Le linee di azione più recenti per la pianificazione e la razionalizzazione della distribuzione merci sono contenute nel Piano dell'aria integrato regionale (PAIR) e vengono recepite da questo Piano:

- rinnovo del parco mezzi per il trasporto merci;
- gestione delle merci nell'ultimo km e nelle ZTL con veicoli a basso impatto;
- promozione della sostenibilità e dell'ottimizzazione della logistica delle merci a corto raggio (50-60 km);
- spostamento modale delle merci su rotaia;
- utilizzo ottimale dei veicoli: Eco Driving.

A tali misure si ritiene fondamentale aggiungere la condivisione di strategie e la sottoscrizione di accordi specifici con le grandi piattaforme intermodali presenti, in particolare Aeroporto, Interporto e CAAB.

9 Il nodo autostradale, tangenziale e la viabilità regionale e metropolitana

La soluzione dei problemi di attraversamento del nodo autostradale di Bologna viene affidata al potenziamento in sede dell'attuale corridoio autostradale/tangenziale, che offrirà una risposta alle criticità della tangenziale di Bologna, permettendo di sgravare le strade locali da impropri traffici di attraversamento. Il "Passante Metropolitano di Bologna" permetterà di risparmiare ettari di prezioso suolo agricolo, costruendo una grande infrastruttura ambientale fatta di bosco, territorio agricolo, gallerie di mitigazione ambientale di alta qualità architettonica, riducendo gli impatti oggettivi esistenti e azzerando quelli futuri.

Il progetto è accompagnato dalla realizzazione di alcune importanti opere stradali di adduzione all'autostrada, la cui implementazione deve essere resa il più coerente possibile con gli obiettivi di sostenibilità e con il PUMS, in un'ottica generale di sistema della mobilità e di competitività tra mezzi, nonché da interventi di ricucitura urbana relativi ai sottopassi e al sistema della viabilità locale.

Il riequilibrio modale prospettato dal PUMS sarà raggiunto solo se vi sarà anche una coerente politica in merito alle scelte sulla viabilità regionale e metropolitana. Per cui potranno essere finanziati solo quegli interventi finalizzati ad alleggerire i centri abitati dagli effetti negativi del traffico ma che non aumentino la competitività delle strade rispetto al trasporto pubblico. Saranno sottoposti a verifica tutti i progetti stradali per verificarne la coerenza con il presente Piano e verrà elaborato un elenco di priorità delle opere sulla rete stradale che tenga conto in maniera oggettiva del beneficio reale delle opere sia a livello locale che sistemico e della loro compatibilità con gli obiettivi del PUMS.

Un altro tema che il Piano dovrà assumere e sviluppare, coerentemente con quanto previsto nel progetto del "Passante Metropolitano di Bologna" e in altri progetti in corso, è la realizzazione e la gestione di fasce boscate che permettano non solo un migliore inserimento paesaggistico delle infrastrutture stradali, ma anche dei benefici sulla qualità dell'aria e una qualificazione di aree spesso marginali.

10 Sviluppi urbanistici e poli attrattori in coerenza con la rete portante del trasporto pubblico

L'accessibilità con il sistema del trasporto pubblico – esistente o futuro – sarà un criterio fondamentale nelle future scelte urbanistiche.

Le amministrazioni interessate sottoporranno i loro piani urbanistici, anche se già approvati, ad una attenta analisi per verificare la compatibilità delle localizzazioni di nuovi poli attrattivi con la loro accessibilità con i mezzi del trasporto pubblico.

Il nuovo Piano Territoriale Generale Metropolitano procederà ad una armonizzazione delle scelte insediative con le reti e i sistemi della mobilità, in particolare pubblica, eliminando le previsioni non coerenti.

La Pianificazione urbanistica dovrà quindi agire in maniera integrata e coordinata con la pianificazione della mobilità compiendo le scelte in un virtuoso rapporto di garanzia di accessibilità sostenibile alle nuove polarità di sviluppo ma anche di miglioramento dell'accessibilità sostenibile degli ambiti consolidati.

Va quindi contrastata la dispersione insediativa e rafforzate le direttrici e gli ambiti in cui i servizi per il trasporto pubblico sono già garantiti o possono essere rafforzati in ragione di una domanda esistente o potenziale e soprattutto in un'ottica di rete della mobilità e non di collegamento punto-punto.

Un altro tema particolarmente importante è l'azione trasversale per garantire che siano i servizi ad avvicinarsi ai cittadini, in maniera fisica o virtuale, perché possano essere limitati, e ridotti nelle distanze, gli spostamenti legati all'accesso ai servizi.

Infine sarà necessario fare una approfondita analisi del fabbisogno di accessibilità dei grandi poli attrattori del nostro territorio, dando loro risposte convincenti e integrate con la mobilità metropolitana: Ospedali, Aeroporto, Stazione centrale e stazioni SFM, Fiera, Interporto-Centergross, Università, FICO, Stadio e altri grandi luoghi dello sport e dello spettacolo, ecc.