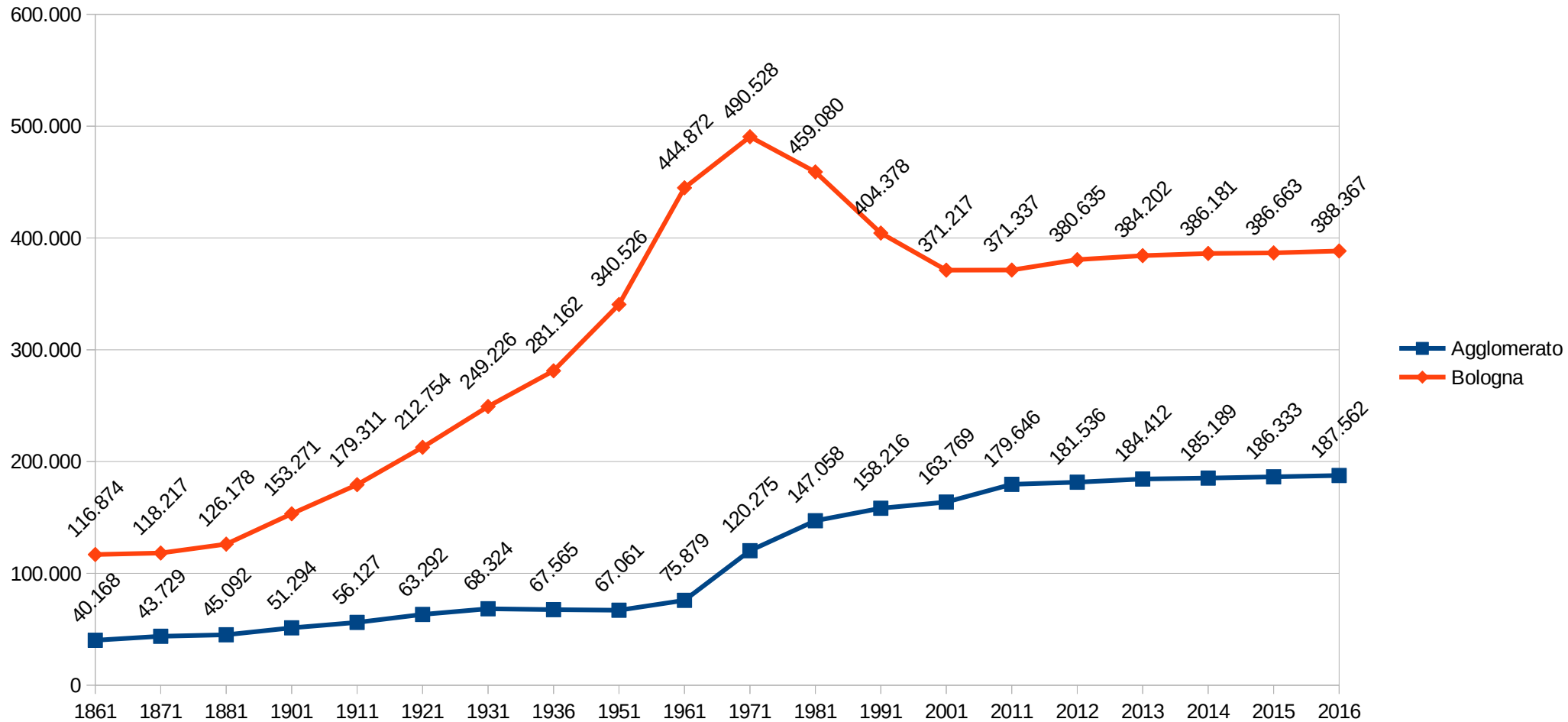


# **Istruttoria pubblica sul POC di Bologna mobilità e urbanistica**

- Urbanistica, demografia e sprawl urbano
- Mobilità alternativa
- Strade e autostrade
- Scelte urbanistiche

# Urbanistica, demografia, mobilità

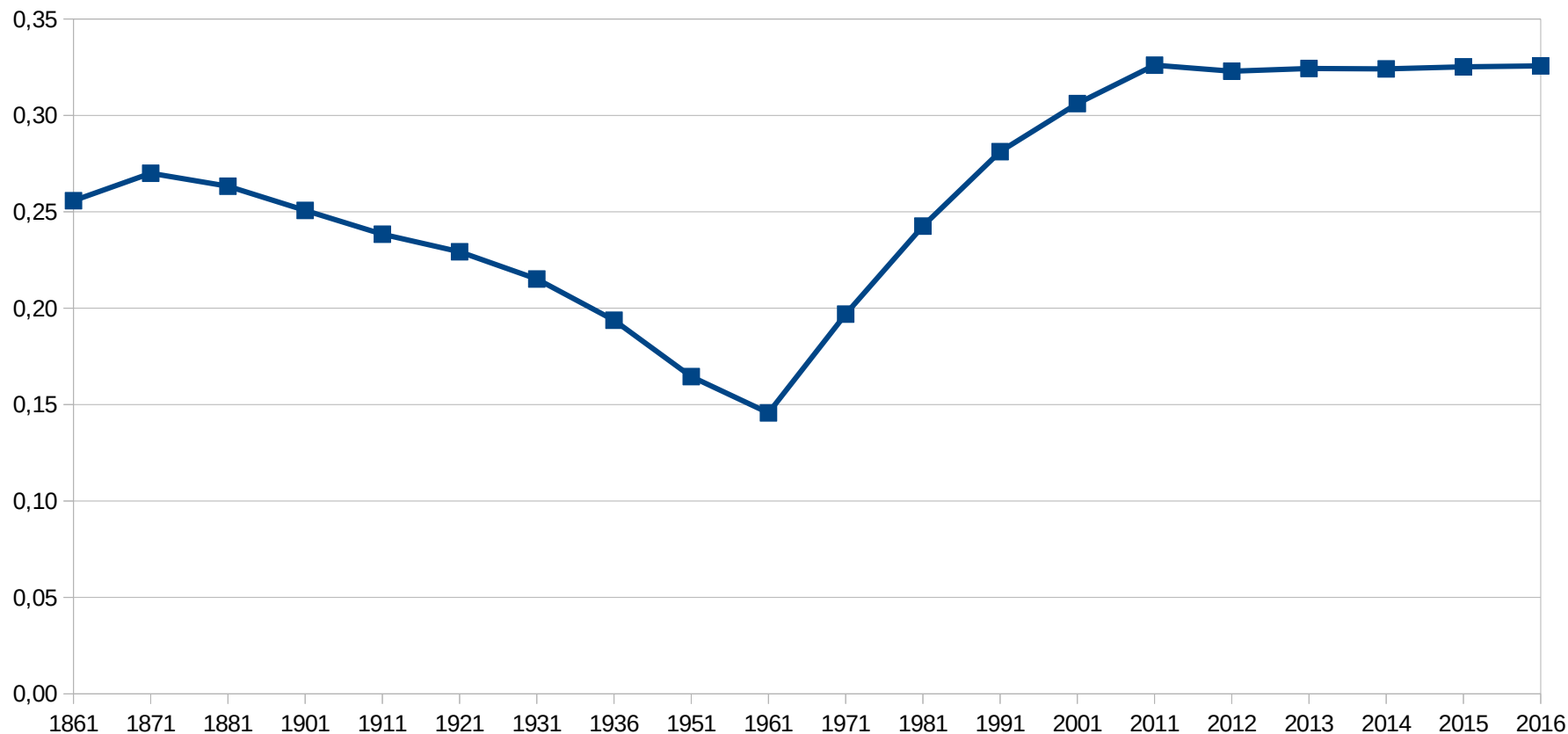


La popolazione residente nell'Agglomerato urbano (elaborazione su dati Istat e ufficio statistica del Comune di Bologna). L'Agglomerato comprende i comuni di Zola Predosa, Casalecchio, Calderara, Castel Maggiore, Argelato, Granarolo, Castenaso, San Lazzaro, Ozzano, Pianoro

# Urbanistica, demografia, mobilità

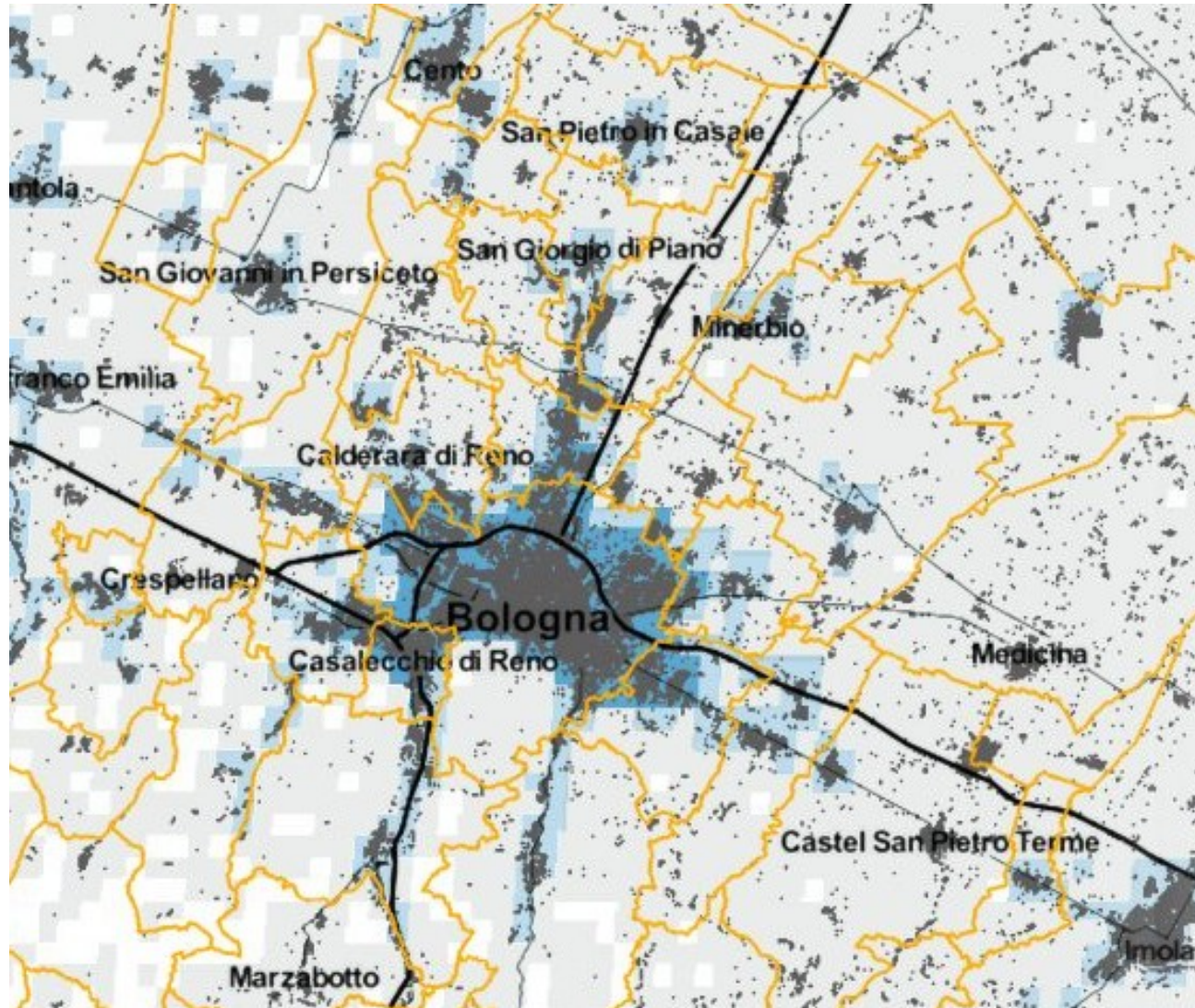
Indice di sprawl nell'agglomerato di Bologna

residenti fuori città / residenti totali



Considerando la popolazione complessiva dell'agglomerato, inclusa Bologna, nel 1971 solo il 15% della popolazione risiedeva nei comuni limitrofi, percentuale salita al 33% dal 2011 a oggi. Più alto è l'indice, maggiore è la dispersione urbana (sprawl).

# Urbanistica, demografia, mobilità



La dispersione urbana (sprawl): la popolazione è dispersa su un territorio vasto. Lo sprawl aumenta la necessità di spostamenti fra città e comuni limitrofi, con effetti negativi sulla congestione del traffico e sull'inquinamento.

# Urbanistica, demografia, mobilità

- Fattori demografici ed economici hanno determinato una forte dispersione urbana, ulteriormente favorita dallo sviluppo della mobilità privata fondata sull'automobile
- Una città dispersa aumenta la necessità di spostarsi per esigenze quotidiane, come andare a scuola o al lavoro
- Un'alta domanda di mobilità determina effetti gravi sulla qualità dell'aria, se il modello è fondato sull'automobile
- Occorre cambiare il modello di mobilità a favore di sistemi più sostenibili, come il trasporto pubblico su ferro (tram, metropolitana ferrovie locali) e la mobilità dolce (piedi e bici)
- Purtroppo a Bologna lo sviluppo di mobilità alternativa all'auto segna il passo da decenni

# Istruttoria pubblica sul POC di Bologna mobilità e urbanistica

- Urbanistica, demografia e sprawl urbano
- Mobilità alternativa
- Strade e autostrade
- Scelte urbanistiche

# La rete ferroviaria

21 luglio 1859	Inaugurazione della stazione di Bologna e della linea Bologna-Piacenza-Milano
1 settembre 1861	Apertura della linea Bologna-Rimini-Ancona
26 gennaio 1862	Apertura della linea Bologna-Ferrara-Venezia
18 agosto 1862	Apertura della tratta Bologna-Casalecchio Vergato sulla linea Bologna-Pistoia
22 settembre 1864	Completamento della linea Bologna-Pistoia
1910-1930	Elettrificazione delle linee ferroviarie
22 aprile 1934	Inaugurazione della direttissima Bologna-Firenze via Prato

Lo sviluppo della rete ferroviaria bolognese



# La rete ferroviaria



La rete ferroviaria è sostanzialmente invariata dagli anni 30, se si escludono i lavori per l'alta velocità, che però non migliorano i trasporti locali tra Bologna, l'agglomerato e gli altri comuni della provincia, cioè gli unici che potrebbero costituire un'alternativa all'automobile



# SFM

## Sistema Ferroviario Metropolitano: buone intenzioni, poche azioni (fonte: Wikipedia)

1982: viene elaborato il Piano integrato dei trasporti di bacino della provincia di Bologna che assieme al successivo (1984) piano urbanistico intercomunale assegnava alla rete ferroviaria l'asse portante della mobilità

1994: intesa per la riorganizzazione dei trasporti pubblici nell'area metropolitana bolognese

1997: accordo attuativo e integrativo

2001: accordo di programma 2001-2003

2004: accordo di programma 2003-2006

2007: accordo di programma 2007

2009: il Piano della mobilità della provincia di Bologna viene elaborato tenendo in considerazione l'attivazione dell'SFM

8 giugno 2013:

viene inaugurata la stazione di Bologna Centrale AV, che decongestiona i binari di superficie, prerequisite essenziale per effettuare **servizi suburbani passanti** per Bologna Centrale e non più attestati

viene attivata la stazione di Bologna Mazzini: l'inaugurazione è caratterizzata dalla campagna di informazione **Arriva la esse bolognese** e dall'attivazione del sito ufficiale del SFM

14 settembre 2014: viene attivata la stazione di Bologna San Vitale per la linea S4B da e per Imola

13 dicembre 2015: attivazione della stazione di Bologna San Vitale anche per la linea S1B da e per San Benedetto Sambro-Castiglione Pepoli

# SFM



Il sistema ferroviario metropolitano (SFM). Le stazioni in blu sono previste dagli innumerevoli accordi di programma, ma in parte ancora non esistono. Quella all'aeroporto non esisterà per i prossimi 40 anni per non fare concorrenza al People Mover

# Scelte sulla mobilità

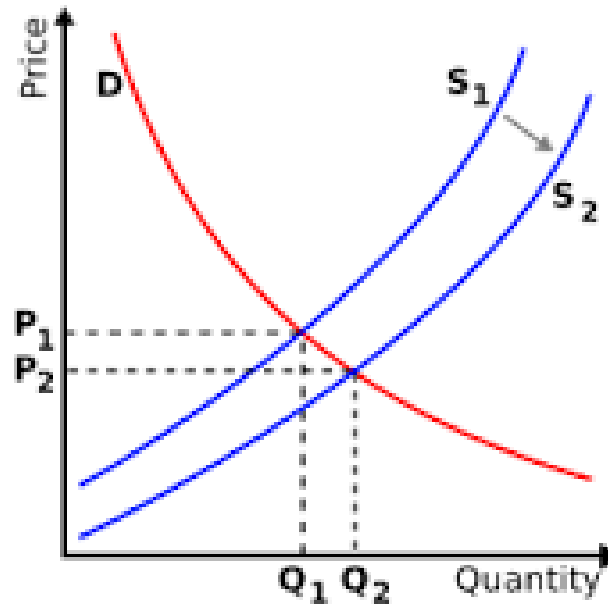
## Perché sono problematiche

- Costruire o potenziare strade (e autostrade urbane) è un incentivo al traffico veicolare privato
- La scarsità di investimenti in mobilità alternativa (tram, ferrovia, bici) non fa che confermare un modello di mobilità superato e insostenibile
- Mettere al centro il traffico veicolare privato significa confermare e aggravare lo sprawl urbano
- La dispersione urbana e la centralità dell'automobile causano problemi gravi all'ambiente e alla salute

# Istruttoria pubblica sul POC di Bologna mobilità e urbanistica

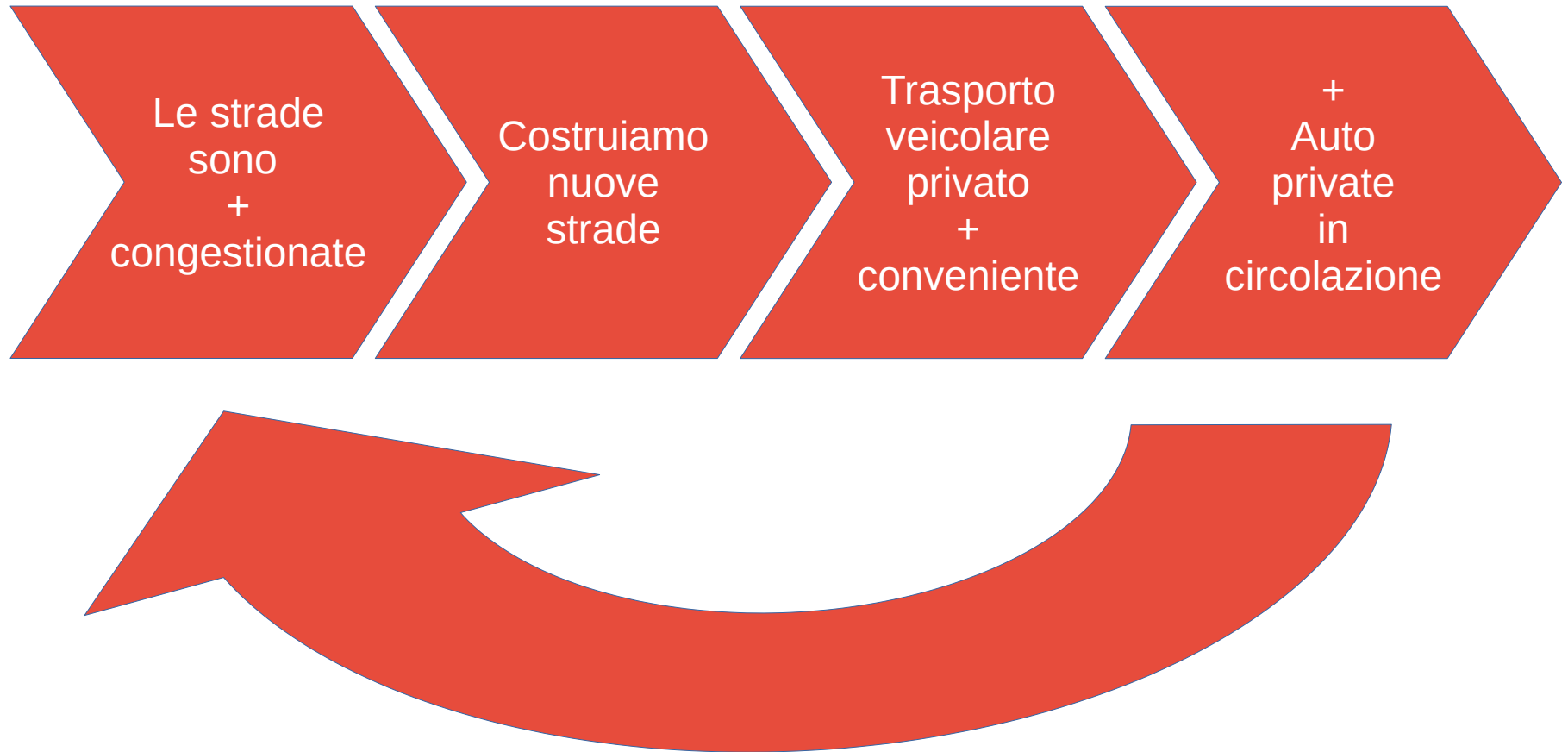
- Urbanistica, demografia e sprawl urbano
- Mobilità alternativa
- Strade e autostrade
- Scelte urbanistiche

# Perché costruire o potenziare strade in città aumenta la congestione del traffico



Quando l'offerta di un bene aumenta da S<sub>1</sub> a S<sub>2</sub> il suo prezzo scende da P<sub>1</sub> a P<sub>2</sub> e la quantità consumata aumenta da Q<sub>1</sub> a Q<sub>2</sub>. Più strade = trasporto privato più conveniente rispetto a quello pubblico = più trasporto privato = più traffico.

# Il circolo vizioso della mobilità stradale

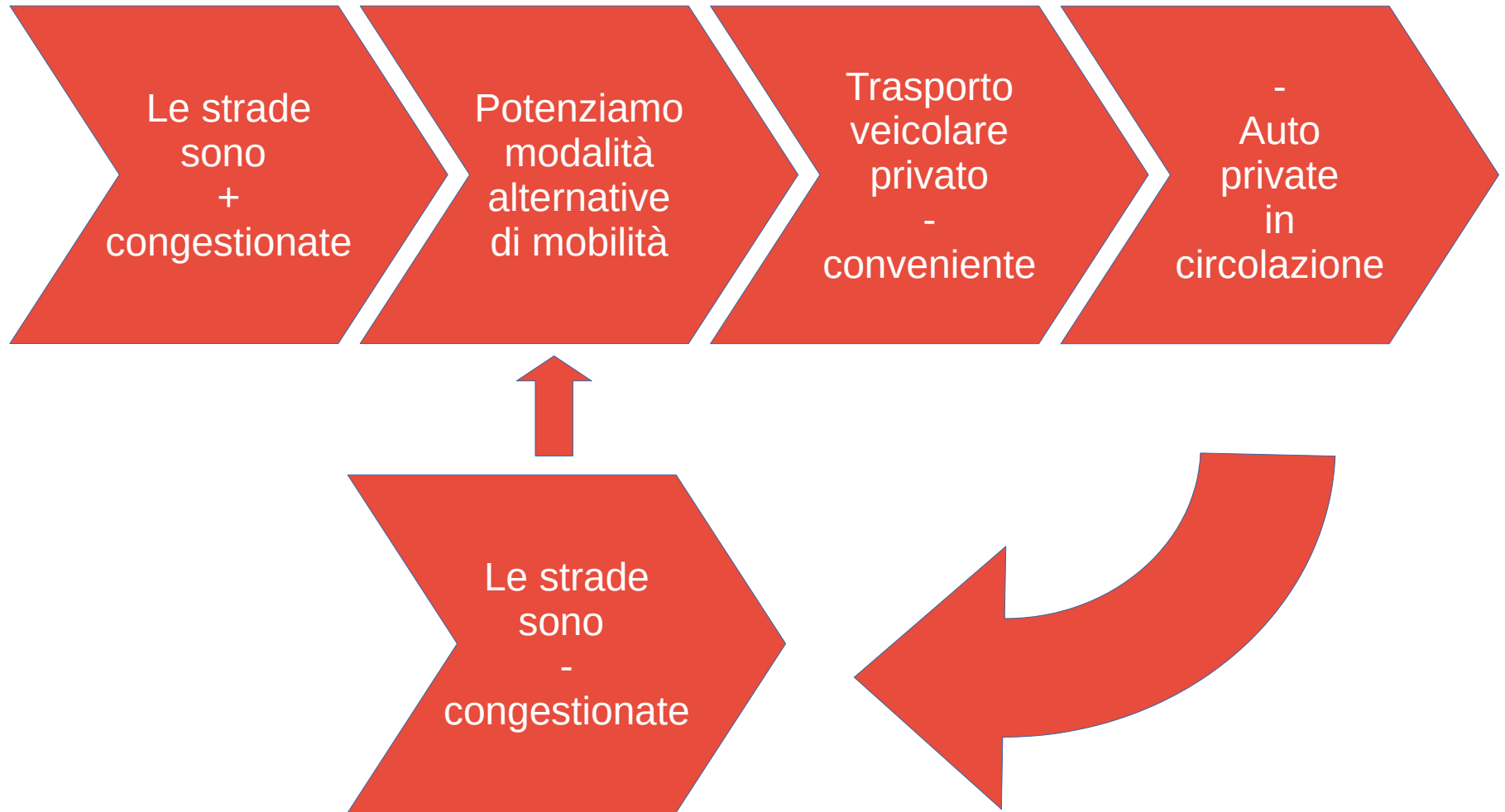


Il circolo vizioso della mobilità stradale: potenziare l'offerta di strade significa aumentare la congestione complessiva del sistema:



# Mobilità stradale

## Cambiare strategia è indispensabile



Interrompere il circolo vizioso: potenziare modalità alternative (ferro, bici, pedonalità) per rendere meno conveniente il trasporto veicolare privato

# Istruttoria pubblica sul POC di Bologna mobilità e urbanistica

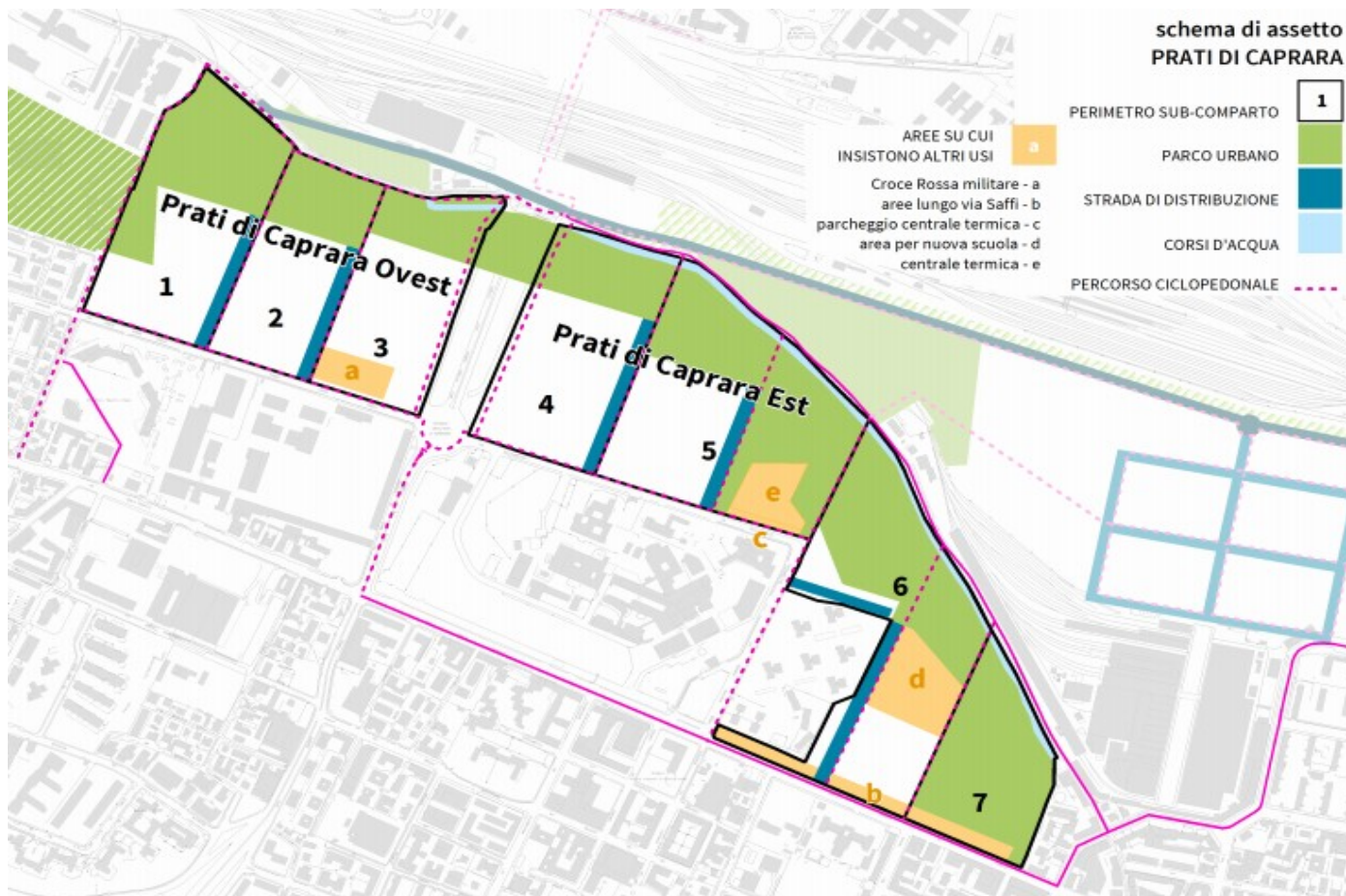
- Urbanistica, demografia e sprawl urbano
- Mobilità alternativa
- Strade e autostrade
- Scelte urbanistiche

# Tendenze urbanistiche e di mobilità



Aree oggetto di futuri interventi di trasformazione nel PSC

# Tendenze urbanistiche e di mobilità



Oltre 1.000 nuovi alloggi per circa 2.500 residenti, più aree commerciali → Aumento della popolazione esposta all'inquinamento, aumento dell'inquinamento dovuto a consumi energetici e traffico indotto in un'area già congestionata.



# Tendenze urbanistiche e di mobilità



Nuovi insediamenti in prossimità della tangenziale. Via Rivani: licenza edilizia con cambio di destinazione d'uso rilasciata il 18 aprile 2017, già in previsione dell'allargamento

# **Le previsioni insediative devono allontanarsi da strade molto trafficate**

- La maggior parte dei nuovi insediamenti previsti dal POC, compresi quelli ai Prati di Caprara, sono in prossimità di grandi arterie stradali come la tangenziale o l'incrocio fra via Emilia e raccordo di Casalecchio  
Gli insediamenti prossimi alla tangenziale furono pianificati in previsione del Passante Nord, cioè di una sostanziale riduzione di traffico sul tratto urbano della A14. Senza riduzione del traffico, quegli insediamenti saranno esposti ad alti livelli di inquinamento atmosferico e acustico
- In prospettiva occorre superare il modello obsoleto della tangenziale ed eliminare l'autostrada dal panorama urbano



# Sviluppo urbanistico ecosostenibile

Il futuro delle autostrade urbane

Madrid



# Sviluppo urbanistico ecosostenibile

Il futuro delle autostrade urbane

Seoul Cheonggye Freeway



# Azioni positive per una città nuova, moderna e sostenibile

- Non costruire insediamenti residenziali in prossimità di arterie stradali molto trafficate
- Potenziare le infrastrutture di mobilità alternativa in città, specialmente ferro e ciclabili
- Preservare e potenziare il verde urbano, specialmente i boschi urbani come i Prati di Caprara
- Darsi come obiettivo la riduzione delle emissioni inquinanti da traffico veicolare e la riduzione della popolazione esposta
- Depotenziare la rete stradale urbana, superando il sistema obsoleto della tangenziale
- Delocalizzare o interrare il tratto urbano della A14 perché autostrada e città sono due sistemi incompatibili

# Partecipazione

- Applicare la convenzione di Aarhus recepita anche dallo statuto della Città Metropolitana
- Coinvolgere i cittadini prima di prendere decisioni
- Informare adeguatamente e per tempo i cittadini
- Abbandonare lo schema Decidi, Annuncia, Difendi (DAD) che ha caratterizzato scelte strategiche come le opere compensative dello stadio o il Passante di Mezzo e che non è partecipazione, ma propaganda
- L'urbanistica del futuro o sarà partecipata o continuerà a partorire scelte conflittuali e spesso dannose per la salute pubblica, l'ambiente e la qualità della vita dei cittadini