

## **Bologna 2004 - Documento programmatico su Mobilità e Ambiente**

### **1) LA MOBILITÀ**

#### **1.1 GLI OBIETTIVI STRATEGICI**

La mobilità provinciale deve superare innanzitutto il modello di sviluppo legato all'auto privata.

Alla promozione della sicurezza e della qualità complessiva del sistema trasportistico deve essere associata la tutela e la sicurezza di tutti i cittadini ed il recupero della qualità ambientale attraverso la riduzione e l'internalizzazione dei costi esterni: inquinanti nocivi per il clima, inquinamento acustico e congestione del traffico urbano.

E' necessario ed indifferibile ricondurre la mobilità provinciale al rispetto degli obiettivi posti dal protocollo di Kyoto ed all'atto della commissione europea Trasporti CO2 (COM(98)204).

I PMU ed i PUT devono attenersi in questo senso agli indirizzi sopracitati implicando una ridiscussione dell'intero PRIT regionale.

Il diritto di tutti alla mobilità deve essere perseguito sviluppando la dotazione e la qualità del trasporto pubblico, incentivando l'intermodalità, centralizzando il trasporto collettivo e garantendo ai cittadini la migliore accessibilità e fruibilità di tutto il territorio provinciale.

Deve pertanto essere garantito e facilitato il pendolarismo scolastico e lavorativo, l'accesso alle strutture socio sanitarie, amministrative e culturali, infine nei servizi minimi devono rientrare quelli a basso carico e quelli che riguardano le Comunità montane.

#### **1.2. LA SITUAZIONE ATTUALE E LE SOLUZIONI**

La situazione del traffico nella provincia di Bologna è al limite della saturazione per importanti nodi e comunque di grande sofferenza per tutta la rete. Il traffico è la principale causa del grave inquinamento dell'aria che sfora i limiti comunitari con sempre maggiore frequenza anche in zone lontane dal capoluogo. Le proiezioni più moderate dell'incremento del traffico, stradale ed autostradale, prospettano a breve il raggiungimento diffuso dei limiti di saturazione della rete con le inevitabili paralisi nella mobilità su gomma. Si impone quindi una decongestione del traffico.

Il potenziamento della rete regionale ferroviaria è strategico per sottrarre domanda di mobilità sul sistema stradale ed autostradale che non reggono agli incrementi di traffico previsti mentre è evidente che una sua corretta interconnessione con le infrastrutture della mobilità pubblica provinciale dà respiro alle funzioni primarie di Bologna nel contesto regionale. Sono necessarie all'uopo grandi risorse che possono essere reperite anche con gli strumenti dell'autonomia tributaria regionale.

La localizzazione dei nuovi insediamenti lungo le direttrici di trasporto collettivo va accompagnata da previsioni di sviluppo infrastrutturale della mobilità e dal sostegno al trasporto pubblico protetto e su ferro. Crediamo opportuno proseguire nel riutilizzo dei percorsi ferrati esistenti o abbandonati per servire anche le direttrici attualmente non operative. Si deve predisporre un piano del traffico sovramunicipale, discusso e approvato da tutte le municipalità dell'area metropolitana, per condividere le scelte di fondo e la dimensione territoriale adeguata delle misure attuative.

#### **1.3 IL RUOLO DEL TRASPORTO PUBBLICO E DEL FERRO**

Con la realizzazione del SFM, i treni di interesse nazionale saranno distinti dal trasporto cadenzato locale, che funzionerà come una metropolitana di superficie.

Vanno previste nelle nuove fermate/stazioni collegamenti ciclo pedonali protetti ed interconnessioni con la rete ATC su gomma, così da meglio sviluppare i collegamenti trasversali tra le otto direttrici del SFM, in modo da offrire per la media e lunga percorrenza una alternativa valida all'uso dell'auto privata. Per le stazioni più decentrate si possono prevedere parcheggi scambiatori per le auto.

Sempre in materia di lotta alla congestione del traffico, occorre prevedere una progettazione integrata del SFM e del sistema di trasporto collettivo locale, finalizzata ad avere un sistema urbano del Comune di Bologna in sintonia con la domanda effettiva di trasporto dei residenti, con le esigenze dei Comuni dell'Area Metropolitana, e con le necessità di una gestione della rete di trasporto sostenibile economicamente. Il trasporto locale su rotaia dovrà quindi adottare tecnologie e vettori compatibili a questa integrazione permettendo l'accesso a tutte le principali località alle quali è rivolta la domanda di trasporto pubblico. In questo senso va decisamente potenziata la direttrice EST-OVEST ove si registra il massimo della domanda dell'utenza e dove la attuale giunta comunale prevede un filobus chiamato tram, con percorso in sede promiscua, con scarsa possibilità di mantenere cadenze di trasporto. In questo senso va superato i limiti dell'attuale progetto di metropolitana, che va ad intercettare una porzione minima dell'utenza bolognese, tende a collegare due parcheggi richiamando ulteriore traffico in città, opera con una tecnologia diversa da Tram e da SFM (triplicando i costi di gestione e manutenzione), e pone una seria ipoteca al reale utilizzo per i tempi d'accesso dovuti alla profondità e per il senso di insicurezza dovuto alla guida automatica (assenza di personale). La nostra proposta va invece nella direzione di un sistema integrato con quello di altri vettori di trasporto pubblico di massa (SFM), tale da viaggiare in superficie ove possibile e capace di scendere in galleria ove necessario.

#### **1.4. LA STAZIONE FERROVIARIA**

Va affrontato e riconsiderato il tema della stazione ferroviaria di Bologna centrale, che ha bisogno di diventare una struttura capace di accogliere e trattenere un numero notevole di viaggiatori locali, regionali e nazionali. La stazione deve essere accesso privilegiato ed efficiente alla città storica, all'area metropolitana e al sistema regionale e non può perciò bastare una semplice operazione di restyling ma occorre un importante progetto logistico funzionale.

#### **1.5. INCENTIVARE LA MOBILITA' PEDONALE E CICLABILE**

La dimensione del nucleo urbano di Bologna consente di investire nella bicicletta come in un mezzo di trasporto oggettivamente competitivo per gli spostamenti infra-urbani. Gli ostacoli che oggi ne limitano l'uso non sono dovuti infatti alle distanze, ma alla scarsa sicurezza dei percorsi, all'eccessivo inquinamento dell'aria, e talvolta anche alle difficoltà di parcheggio e di protezione dal furto. A fronte di questo deve trovare nuova coerente attuazione la politica delle piste ciclabili protette, di percorsi pedonali pure protetti, l'estensione non solo nei centri storici, ma anche nelle zone residenziali, di isole pedonali.

#### **1.6. I CONTROLLI E LE NUOVE TECNOLOGIE**

Le possibilità offerte dalle nuove tecnologie informatiche e telematiche in materia di controllo non possono mancare di essere applicate al problema mobilità a Bologna.

Tali tecnologie infatti possono utilmente essere impiegate sia nel controllo delle corsie riservate, sia nel controllo degli accessi veicolari a zone ad accesso riservato e limitato, sia nella progettazione di una rete semaforica intelligente perché sensibile ai flussi di traffico, sia nell'indirizzare gli automobilisti verso percorsi alternativi a fronte di blocchi della circolazione (si pensi ad esempio alla tangenziale).

#### **1.7. IL PASSANTE NORD**

Sulla scelta di un passante autostradale come soluzione della congestione del nodo di Bologna c'è dissenso tra Verdi, Rifondazione ed il resto della coalizione.

## 2) L'ENERGIA

- 2.1 Concordiamo che la riduzione delle immissioni di gas serra (oltre che dei vari inquinanti) è un doveroso obbligo che investe tutti i livelli istituzionali e gli stili di vita dei cittadini. Conseguentemente il riequilibrio territoriale tra produzione e consumi di energia elettrica si deve perseguire in primo luogo con il risparmio energetico secondo le indicazioni del Piano Energetico Provinciale che concordemente condividiamo.
- 2.2 Nel respingere nettamente ipotesi di installazioni di centrali di grandi dimensioni riteniamo che uno spazio per aumentare la produzione elettrica locale stia in diffusi impianti di cogenerazione di piccole dimensioni che possano coprire i bisogni di acqua calda civile ed industriale. Bisogna superare i vincoli che vorrebbero liberalizzata la produzione solo per i grandi soggetti imprenditoriali permettendo l'autoproduzione e la microgenerazione su tutta la gamma di tecniche dal termico, idrico, eolico e fotovoltaico.
- 2.3 Impianti di produzione basati su biomassa possono essere progettati nell'ambito di progetti di forestazione e sviluppo di altre biomasse al quale affidare un riequilibrio ecologico dell'anomala produzione di anidride carbonica indotta dai consumi energetici locali. Il risparmio energetico ha le sue maggiori potenzialità nella climatizzazione degli edifici per cui è opportuno intervenire sia con incentivi che con riformulazione degli standard edilizi. L'uso dell'impronta ecologica deve entrare nella pianificazione provinciale definendo obiettivi di qualità e condizioni per ulteriori sviluppi.
- 2.4 Va inoltre favorita la sostituzione degli impianti di riscaldamento condominiale ancora a gasolio (inquinanti sia per l'atmosfera sia per la falda) con impianti a gas, agendo anche attraverso incentivi (es. contributi al costo di trasformazione) o disincentivi (es. di fiscalità locale).

## 3) L'ACQUA

- 3.1 L'acqua è il bene comune primario perché garantisce la vita. L'acqua è anche un bene limitato che i cambiamenti climatici rendono problematico. L'acqua è un bene compromesso da uno sviluppo che si misura dall'inquinamento prodotto. E' un bene sprecato da consumi impropri e crescenti. L'approvvigionamento esasperato di acqua di buona qualità ha pesanti impatti ambientali sia sulla montagna che sulla pianura. Gli emungimenti dalle falde sotterranee non solo intaccano riserve difficilmente ricostruibili ma provocano una gravissima subsidenza che compromette il deflusso delle precipitazioni.
- 3.2 Risulta strategico e necessario considerare unitariamente tutti gli interessi legati alla gestione della risorsa idrica (organizzazione urbanistica e edilizia, organizzazione del territorio agricolo e pianificazione delle coltivazioni, gestione degli acquedotti, ristrutturazione dei cicli produttivi, tutela ambientale) e che le Pubbliche Amministrazioni definiscano le politiche dell'acqua favorendo la discussione a partire dalle popolazioni attraverso percorsi di partecipazione, privilegiando quelle politiche che si basino sul risparmio della risorsa e sul ripristino della capacità naturale del territorio di trattenere e rilasciare l'acqua. A queste politiche devono essere ricondotte le attività delle Aziende di gestione dei servizi idrici e devono fungere da indirizzo per un loro rinnovamento che si basi su investimenti ambientali, risparmio idrico, manutenzione, tariffe adeguate, miglioramento dei servizi, qualificazione del lavoro, ricerca.
- 3.3 Diviene altresì prioritaria una pianificazione integrata dei servizi idrici basata su azioni e progetti di risparmio assoluto della risorsa idrica, su programmi di manutenzione del patrimonio impiantistico, su forniture diversificate per usi diversi.

- 3.4 Gli interventi strutturali per il governo della risorsa acqua, per far fronte alle sempre più frequenti esondazioni dei corsi d'acqua, per la tutela idro-geologica del territorio e per garantire le capacità irrigue per l'agricoltura a fronte di gravi siccità sono opere di grande impegno finanziario e di tempistica necessariamente pluriennale. Oltre alla necessità di minimizzare gli importanti impatti ambientali è necessario fare scelte commisurate alle risorse garantendo le disponibilità economiche per tutti gli interventi. Concordiamo quindi di dare avvio ad un piano complessivo, scientificamente valido e democraticamente partecipato che pur nei suoi inevitabili tempi pluriennali produca da subito corretti comportamenti di risparmio e di uso proprio della risorsa.

## **4) I RIFIUTI**

- 4.1 E' necessario operare per una sempre maggiore diffusione dell'idea e della pratica di un consumo eticamente sostenibile e di un impegno a tutti i livelli per la riduzione della produzione di rifiuti.
- 4.2 Il tema dei rifiuti è di grande rilevanza politica, perché la gestione di raccolta, smaltimento e riciclo costituisce oggettivamente un'attività economica estremamente redditizia. L'attività di pianificazione deve essere in questo senso molto rigida e individuare nei piani di ambito lo strumento principale con cui formulare gli indirizzi e la programmazione. Gli Ato devono qualificare gli obiettivi e regolamentare gli interventi su tutto il territorio provinciale basandosi principalmente su queste direttrici:

- Prevenzione della produzione di RSU
- Riduzione di RSU e smaltimento finale attraverso il riutilizzo, il riciclaggio ed il recupero delle materie.

E' pertanto necessario monitorare ed aumentare gli impianti di selezione che preparano il materiale in funzione del riutilizzo. Gli EELL devono introdurre obiettivi di riduzione dei rifiuti nei capitolati d'appalto di fornitura di gestione degli enti di loro diretta competenza (uffici pubblici, mense, scuole, impianti sportivi, ospedali, ecc...) privilegiando prodotti e servizi che garantiscono minori rifiuti, nonché l'utilizzo di merci prodotte con materiali di recupero.

- 4.3 I Comuni devono attuare la raccolta differenziata ricorrendo al sistema di "campane stradali" ed al sistema di raccolta integrata, vietando al soggetto gestore la possibilità di smaltire i materiali recuperabili, pena la decadenza degli appalti. E' inoltre necessario differenziare e realizzare servizi di raccolta differenziata appositi per i rifiuti speciali assimilabili, in particolare per quelli provenienti dalle catene distributive al fine d'impedire che tali rifiuti finiscano nel flusso "ordinario" degli RSU.
- 4.4 Sarebbe opportuno introdurre nelle pratiche di rilascio delle licenze edilizie per nuove costruzioni, ampliamenti, ristrutturazioni, per unità produttive, commerciali e di distribuzione, vincoli al contenimento delle fonti di produzione di rifiuti sul territorio. I Comuni possono a riguardo stabilire convenzioni e usare forme di sostegno e riconoscimento, agli esercizi commerciali che realizzano obiettivi verificabili di riduzione dei rifiuti.
- 4.5 Occorre opporsi alla logica degli inceneritori come scelta elettiva di eliminazione dei rifiuti, in quanto dannosa per la salute dei cittadini ed alternativa a qualsiasi forma di recupero, riutilizzo e riciclaggio. Gli inceneritori possono essere una soluzione solo in presenza di rifiuti non recuperabili o riciclabili, quando si possa garantire la compatibilità ambientale all'interno della filiera locale di smaltimento e senza privilegiare l'interesse alla finalizzazione economica, ma in ogni caso non devono diventare pretesto per indebolire la politica di riduzione all'origine della produzione dei rifiuti e di recupero/riciclaggio degli stessi.

## 5) L'ELETTROSMOG

- 5.1 In applicazione della legislazione regionale e della delibera di indirizzo della Provincia, le amministrazioni comunali si doteranno di strumenti di pianificazione urbanistica degli impianti di telefonia mobile definendo le aree di qualità elettromagnetica, le collocazioni degli impianti tecnologici e le regolamentazioni normative sulle antenne radio base. Questo piano e le varianti normative saranno adottati con le modalità dell'urbanistica partecipata e impostati sulla base del principio di precauzione, di tutela dei possibili obiettivi sensibili e della razionalizzazione delle attrezzature atte a garantire il servizio dei gestori concessionari.
- 5.2 Le concessioni a seguito delle richieste dei gestori seguiranno le procedure contemplate dalla legislazione regionale garantendo sia la consultazione dei cittadini che l'esercizio effettivo delle valutazioni degli uffici dell'ASL e dell'ARPA. L'obiettivo dichiarato degli atti pianificatori, normativi e amministrativi deve essere la minimizzazione dell'esposizione della popolazione, la riduzione al minimo delle installazioni sulle abitazioni, il risanamento delle situazioni prodotte dall'impropria applicazione del decreto Gasparri, un diffuso monitoraggio dei livelli di campo.
- 5.3 Uguale attenzione deve essere osservata per le esposizioni alle basse frequenze delle linee di distribuzione elettrica, concordando col gestore della rete le bonifiche necessarie e adottando il criterio dell'interramento negli attraversamenti dei centri abitati. Per evitare che la diffusione della tecnologia UMTS risulti un proliferare selvaggio di micro antenne, va predisposto un regolamento all'uopo e inserito nel regolamento d'igiene comunale.

\*\*\*\*\*

Bologna, 16 dicembre 2003

Sottoscritto da:

.....(tutti i partiti presenti al tavolo)