

Seconda parte del resoconto del dibattito scaturito in occasione del Convegno "La mobilità urbana e metropolitana pubblica e privata a Bologna - Problematiche oggetto da anni di studi e progetti, ma non risolte" che si è svolto il 24 settembre u.s. presso il Cinema-Teatro Galliera All'evento, aperto al pubblico ed organizzato da Federmanager Bologna e dall'Ordine Ingegneri di Bologna. Hanno partecipato come relatori: la Prof. Simona Tondelli della Scuola di Ingegneria e Architettura dell'Università di Bologna, l'Ing. Andrea Bottazzi Dirigente TPER di Bologna, il Dott. Mario Sacco della AUSL di Ferrara, la Dott. Irene Priolo Consigliere delegato della Città Metropolitana di Bologna.

5) Del Piano

Sono Alessandro Del Piano, ingegnere, responsabile negli ultimi 10 anni della Pianificazione Urbanistica nella Provincia di Bologna e vorrei porre una domanda al relatore ing. Bottazzi.

Prima di tutto però vorrei richiamare un punto importante che è già stato trattato quando ci si è posti il quesito: in questo periodo abbiamo fatto o non abbiamo fatto? Quesito che io trasformerei in: abbiamo fatto abbastanza o non abbiamo fatto abbastanza?

Perché l'exkursus che la prof.ssa Tondelli ha fatto nella sua relazione di ciò che non è stato realizzato in questi ultimi 50 anni, vorrei fosse integrato con quanto abbiamo fatto, onde verificare se abbiamo fatto abbastanza. Lo dirò in altri termini citando casi concreti, per poi dichiarare che purtroppo non si è fatto abbastanza.

Occorre ripensare alle scelte che il Piano Territoriale iniziale fece in merito allo sviluppo produttivo di varie aree del territorio provinciale, che in certi casi scontava la presenza del Passante Nord. Siccome però in seguito, come ha correttamente affermato anche la dott.ssa Priolo, è stato ridotto il numero tra le aree produttive iniziali ad un numero ristretto più aderente alla realtà, si può affermare che nelle aree produttive rimaste nel Piano alcune sono partite anche senza la presenza del Passante.

Mi riferisco in particolare ad Aziende come la Philips Morris, la Darfoss, la Lamborghini, la Basf e ad altre Aziende più piccole che si

sono insediate qua e là nel territorio, perché hanno fatto una scelta strategica sul manifatturiero ed hanno poi trovato una Amministrazione pubblica capace di trasformare tali aree in maniera coerente, introducendo le infrastrutture necessarie. In particolare l'area di Crespellano sarà una di quelle: essa verrà trasformata nel suo assetto attuale in modo da consentire l'insediamento produttivo di tali Aziende.

Segnalo l'elenco delle principali infrastrutture realizzate più di recente o di prossima realizzazione: è stato aperto il casello della Fiera e tra breve verrà aperto quello di Crespellano, entrambi in coordinamento con Autostrade; sono in funzione la nuova Galliera e la nuova Lungo Savena; fra poco partiranno i lavori nel nodo di Casalecchio ed è già stato finanziato il nodo di Rastignano; sono finanziate alcune tangenziali importanti come quelle di S. Giovanni Persiceto, Budrio e Crevalcore.

Il Servizio Ferroviario Metropolitano ha investito 350 Milioni di Euro che sono stati concessi dallo Stato perché promossi, programmati e progettati dall'Amministrazione del nostro territorio.

Il nodo di Bologna per l'Alta Velocità Ferroviaria è stata una realizzazione importante per il nostro territorio attuata dalle FS. Per l'Aeroporto della nostra città, a partire dal 2007, è stata progettata una profonda riqualificazione, ultimata lo scorso maggio, ed a breve seguirà la nuova aerostazione.

Possiamo quindi dimostrare di aver realizzato in questi anni molte delle infrastrutture indispensabili per il nostro territorio. Secondo me, se vogliamo fare un'operazione utile, dobbiamo domandarci se tutto ciò è stato sufficiente. Come dicevo prima, la risposta è no, ma è diverso dal dire che non si è fatto nulla.

Vorrei ora porre la domanda all'ing. Bottazzi. Nella parte riguardante il trasporto pubblico non siamo riusciti ad invertire un dato che purtroppo ci mette in fondo alla classifica, mentre per altri dati siamo ai primi posti.

In sostanza, noi facciamo un alto uso del trasporto pubblico urbano, mentre per il trasporto interurbano presentiamo un valore medio-basso, ossia siamo in fondo alla classifica (63° posto) per numero di km. di linee di trasporto a guida vincolata rispetto alle restanti città europee. Altre città italiane, come Milano, Firenze, Padova, Mestre, Cagliari, Brescia, hanno raggiunto valori più elevati di Bologna. E' evidente che nella nostra area metropolitana permangono alcuni aspetti che ci inducono a dire che non abbiamo fatto abbastanza. Chiedo se si ritiene possibile anche per noi effettuare questa svolta verso un maggior utilizzo di mezzi a guida vincolata in ambito interurbano.

Bottazzi

La risposta alla domanda dell'ing. Del Piano sarebbe articolata e complessa. Cercherò comunque di sintetizzarla al massimo.

In effetti, per gestire il servizio ferroviario metropolitano occorrono sia le stazioni, sia i mezzi di trasporto. Attualmente sono già state allestite un buon numero di stazioni, ma stiamo attendendo la fornitura di 7 elettrotreni già ordinati, di cui uno sta arrivando in questi giorni. Inoltre, posto che la gara per la gestione del servizio in Emilia Romagna è stata aggiudicata alla TPER ferroviaria, il Consorzio si è già impegnato a destinare 210 milioni di Euro per acquistare altro materiale rotabile. Questo materiale si andrà ad aggiungere ai 12 mezzi di trasporto attualmente funzionanti. Tutte queste integrazioni consentiranno di trasformare il servizio ferroviario metropolitano da dipendente dal gasolio a servizio completamente elettrificato.

Occorre tener però presente che con la nuova regolamentazione che ha introdotto le Agenzie, nelle gare che vengono indette da queste ultime gli operatori non possono più pianificare le reti, ma soltanto proporre l'offerta dei servizi che potranno essere correttamente gestiti, una volta accettata e tradotta in ordine l'offerta.

Con riferimento poi alla domanda formulata di poter realizzare un servizio di trasporto di massa a guida vincolata, la risposta è che ci si è impegnati e che si sta operando in questa direzione, anche perché il mancato raggiungimento di questo obiettivo porterebbe a creare buchi economici non sopportabili nei bilanci dell'operatore.

La realizzazione di tutte le infrastrutture è quindi fondamentale sia per l'azienda che per il sistema.

La rete è già integrata come servizio ferroviario, come sistema a guida vincolata e come rete filoviaria estesa, tutto ciò con il benessere del Ministero. Purtroppo, nella realtà, i tempi tecnici di attuazione sono sempre più lunghi del desiderato: tra l'approvazione di un progetto, la progettazione esecutiva, il benessere delle varie Autorità, la pubblicazione dei bandi in Gazzetta Ufficiale, e l'assegnazione, possono occorrere fino a 5 anni prima dell'inizio dei lavori.



Alla completa realizzazione del progetto, Bologna avrà però la rete filoviaria più estesa in Europa.

Tondelli

Volevo soltanto chiarire una cosa, perché nell'esposizione della mia relazione posso essere stata fraintesa. Non ho voluto dire che alcune aree produttive non sono partite perché non è stato realizzato il Passante Nord, ma non sono partite perché è intervenuta la crisi economica.

Quello che volevo dire è che il Piano iniziale ha fatto delle scelte di localizzazione, di individuazione e di selezione di aree produttive in base alla prevista esistenza del Passante. C'era cioè un Passante che aveva condizionato la stesura del Piano. Oggi c'è da chiedersi se le aree individuate come produttive in tale Piano abbiano ancora un senso senza il Passante.

Inoltre non ho detto che non è stato fatto nulla: ho detto che sono state fatte molte cose, ma non sempre in maniera coordinata ed organica.

Ad esempio, per il casello autostradale di Crespellano, che è un ottimo intervento, ma che oggi, non essendo ancora attivo, crea grossi problemi di transito attraverso quel paese, per il mancato completamento dell'asse stradale esterno al centro abitato.

Nella mia relazione ho parlato di necessità di integrare i sistemi di

servizio pubblico, ma si parla anche di integrazione tra pubblico e privato. Gli interventi eseguiti in maniera fra loro coordinata danno effetti maggiori della somma dei benefici apportati dagli interventi singoli.

6) Pettinari (moderatore)

Vorrei anch'io porre ai relatori una domanda in merito al significato del

termine "comunicazione" e sul rispetto di tale principio. Secondo quanto è a mia conoscenza, esiste una comunicazione "attiva", ossia quella che io voglio o debbo trasmettere (verbalmente o con altri mezzi) e quella "passiva", ossia quella che io voglio o debbo ricevere (sempre verbalmente o con altri mezzi).

Ecco alcune riflessioni su questi due tipi di comunicazione applicati al comportamento del cittadino.

In merito alla comunicazione attiva. Girando parecchio in auto, ho notato che in Italia per gli autisti di mezzi pubblici o privati le strisce pedonali sono una macchia bianca sulla strada. Sarebbe invece importante che chi utilizza questi mezzi sulla strada comunicasse la sua volontà di dare "sempre" la precedenza sulle strisce bianche ai pedoni. E' evidente che l'applicazione di questo

comportamento va ad impattare sui tempi di percorrenza di chi viaggia velocemente, ma purtroppo nella realtà tale comportamento è spesso disatteso specie dai conducenti di mezzi pubblici. Come si potrà migliorare questa situazione?

In merito alla comunicazione passiva. Negli ascensori, nei cantieri, nelle officine, nelle abitazioni vengono posti cartelli di attenzione contenenti i pericoli più o meno gravi cui si può incorrere non rispettando le norme indicate. Come si possono trasferire questi messaggi anche sulla strada, introducendo i concetti di: ascolta, guardati attorno, educati ad ascoltare quello che ti viene detto, etc.?

Bottazzi

Nella mia azienda io non appartengo al personale viaggiante, perché faccio l'ingegnere, ma posso riferire quanto avviene in quel settore. Nel merito non ho notizie di problematiche del nostro personale viaggiante con le strisce pedonali. Alcuni problemi si sono verificati con i ciclisti in particolari situazioni: di questi ho conoscenza e vi sono dati in merito. Il rispetto delle strisce pedonali è invece di natura sistemica.

Sacco

In sintesi vi sono tre tipi di comunicazione: "informativa", "comunicativa" e quella del cosiddetto "fare come". L'informativa è banale e funziona nella prima età, cioè fornendo ai ragazzi nella scuola concetti semplici ed immediati. Nella comunicativa non viene data solo l'informazione, ma anche un messaggio, che deve toccare i livelli emotivi della persona che lo riceve: se non li tocca, l'informazione non arriva. Vi sono in proposito scuole e metodologie psicologiche che insegnano come si deve agire per

costruire messaggi di questo tipo (specie in ambito pubblicitario). Nella terza modalità di comunicazione, il messaggio trasmesso deve anche essere accompagnato dall'esempio: "se voglio che venga rispettata la precedenza del pedone sulle strisce pedonali io debbo per primo rispettarla". In questo messaggio la comunicazione che arriva contiene l'esempio di come fare.

7) Melega (vice Presidente)

Sono Massimo Melega, ingegnere, vice Presidente di Federmanager Bologna.

Su quanto accennava l'ing. Pettinari, faccio due esempi di ciò che mi è capitato con TPER.

Primo episodio. Oggi, ad una fermata dell'autobus su cui viaggiavo, ho assistito ad una scenetta. Salgono due stranieri che, dopo essersi guardati attorno, mostrano timidamente i soldi per pagare la corsa all'autista, che però resta muto. Un passeggero caritatevole mostra loro la colonnetta in cui infilare i soldi. A quel punto l'autista si attiva dicendo che la colonnetta non funziona e di leggere il cartello. I due rimangono interdetti ed il passeggero caritatevole dice loro di andare dal tabaccaio a prendere il biglietto. I due ubbidiscono e scendono dall'autobus, che riparte.

Prima riflessione: Cosa si può fare perché in questi casi il personale che è presente sul mezzo diventi personale accogliente? Ad esempio dotare l'autista di biglietti di viaggio a pagamento?

Secondo episodio. Stazione di Pianoro. La stazione è sempre disestata, sporca, con ascensore che non funziona quasi mai, e macchinetta erogatrice dei biglietti che, non essendovi tabaccaio nei pressi, dovrebbe sempre funzionare. Ore 7,25. Il treno che debbo prendere per Bologna passa

alle ore 7,30. La macchinetta è fuori uso e non ho tempo per acquistare il biglietto altrove. Salgo sul treno senza biglietto, pensando di trovare a bordo una macchinetta funzionante, che però non trovo. Dopo qualche tempo arriva il controllore che non accetta la mia giustificazione ed oltre al prezzo del biglietto mi applica la sanzione di 65 Euro.

Seconda riflessione: Anche in questo caso si dovrebbe ricorrere a provvedimenti compensativi, come minimo con un avviso scritto per i passeggeri, o meglio controllando di frequente le macchinette erogatrici, sostituendole se guaste.

Bottazzi

Rispondo sui due episodi a lei occorsi.

Nel primo, nel caso di autobus urbano e di colonnina non funzionante, viene di norma apposto un cartello dall'autista, se viene avvertito da qualche passeggero, scritto però soltanto in lingua italiana.

In merito alla possibilità di dotare gli autisti di biglietti a pagamento, ossia sulla vendita di biglietti a bordo, salvo rari casi di autisti che si prestano volontariamente, è necessario venga stipulato un apposito accordo sindacale, che finora però non si è riusciti a raggiungere.

Pertanto secondo il regolamento, l'utente che non riesce a munirsi sul mezzo del biglietto deve scendere alla prima fermata per salire sul mezzo successivo. In caso contrario, l'utente, se sale a bordo un controllore, rischia la sanzione.

Nel caso di trasporto ferroviario sia con mezzi TPER che Trenitalia, il passeggero che sale sul treno privo di biglietto deve subito cercare un controllore e avvertirlo, perché provveda a metterlo in regola, dichiarando il motivo di tale mancanza. Il controllore provvederà di conseguenza facendo pagare non

l'intera sanzione, ma soltanto un modesto sovrapprezzo.

In merito alla manutenzione e/o sostituzione delle macchinette erogatrici montate su ciascun mezzo, il nostro servizio ha attivo un collegamento permanente via radio di tutti i mezzi con la centrale operativa. Qualunque guasto venga segnalato dal conducente (e quindi anche quello delle macchinette erogatrici) viene preso in carico dalla centrale operativa, che mantiene, su più turni, operatori nella piazza centrale, attraverso la quale transitano la maggior parte dei mezzi. Al passaggio del mezzo che ha segnalato il disservizio, l'operatore sale a bordo e ripara il guasto. Le macchinette erogatrici sono amovibili perché in passato tali apparecchi, contenendo soldi, potevano essere rubati, come a volte è avvenuto.

8) Carà

Sono Lorenza Carà, ingegnere e architetto di Bologna.

Faccio una breve premessa: avendo viaggiato parecchio all'estero sia in Europa che extra Europa, ho notato che dall'Inghilterra, al Perù alla Cina i sistemi pubblici, in genere gli autobus, accolgono gli utenti abituali muniti di un pass acquistato a terra, utenti che entrano in maniera ordinata attraverso un tornello che si apre soltanto dopo aver validato il pass. Questo sistema, anche se rallenta alquanto l'ingresso degli utenti e richiede adeguati e frequenti controlli, sembra il migliore, perché abitua all'educazione civile ed evita anche la microcriminalità, dato che chi sale per rubare un portafogli non si munisce certo di un pass.

Voi avete fatto cenno all'utilizzo dei tornelli e vi chiedo se questo sistema verrà impiegato su tutti i mezzi e quando anche a Bologna.

Bottazzi

Vorrei sapere quali sono le città in cui lei è stata: New York, Londra...? Secondo me lei è stata in città in cui prevale un servizio di metropolitana. Questo cambia la situazione perché il gran numero di utenti viene trasportato dalla rete metropolitana ed i rimanenti sono trasportati con servizi di addizione, utilizzando autobus su particolari tratte non servite dalla metropolitana.

Tutte le grandi città trasportano la maggior parte dei passeggeri con la rete metropolitana, mentre la nostra città, che ha una popolazione inferiore, trasporta la maggior parte dei passeggeri mediante autobus o filobus. Se una città ha un servizio di trasporto pubblico in sede completamente riservata, come una rete metropolitana, è chiaro che lì l'accesso al servizio può essere fatto in modo diverso.

A Bologna quasi tutto il trasporto pubblico urbano viaggia su gomma e una gestione come quella a tornelli da lei auspicata avrebbe costi esorbitanti. Oltre al motivo economico, l'accesso mediante tornelli non consentirebbe di mantenere le velocità commerciali ed i tempi di percorrenza attuali. C'è quindi del vero in quanto lei dice, ma non è integralmente applicabile. Nella nostra città limiteremo il servizio a tornelli alle linee e sugli autobus su cui è tecnicamente ed anche economicamente possibile: ad esempio nella sperimentazione in corso, stiamo operando su alcune linee extraurbane e su mezzi a due porte, con ingressi non a gradini, ma a pianali ribassati.

9) Kolletzek

Sono Massimo Kolletzek, ingegnere, e mi occupo di servizi di ingegneria e consulenza.

Vorrei proporre ai relatori due domande, riportando anch'io due esperienze personali.

La prima domanda la rivolgo all'ing. Bottazzi. Quando ci siamo incontrati per organizzare il Convegno, avevo ipotizzato, per migliorare la mobilità pubblica urbana, la possibilità di introdurre il sistema **"Hub & Spoke"** a Bologna, ossia trasformare l'attuale sistema punto a punto con un sistema a coincidenze. Ma poi mi sono reso conto che questo sistema è impraticabile nella nostra città ove la gran parte del traffico urbano è promiscuamente pubblico e privato, ed è praticamente impossibile rispettare la velocità commerciale, specie nelle zone centrali.

Ho però voluto togliermi la curiosità di verificare quanto impiega un mezzo pubblico a percorrere in centro un tratto di via Rizzoli incolonnato dietro ad altri 5 mezzi pubblici: poiché i mezzi erano in fila e non si potevano ovviamente superare, il tempo impiegato a percorrere 300 metri è stato di quasi 6 minuti.

Occorre quindi trovare, senza ricorrere al sistema "Hub & Spoke" un modo di migliorare l'efficienza e di aumentare la velocità commerciale, perché se la velocità commerciale è bassa, i mezzi si concentrano in parte in zone limitate del centro ostacolandosi l'uno con l'altro.

Questa obiettivamente non è una cosa facile da realizzare. La domanda è: come si può operare?

La seconda domanda è riferita all'educazione alla mobilità: nella nostra città, o forse ormai ovunque, si sta andando verso una progressiva diseducazione alla mobilità. Credo che questo non sia dovuto solamente al peggioramento di una serie di situazioni, ma al fatto che sta aumentando la tolleranza, come ha detto il dott. Sacco, verso la violazione della norme.

Ormai è diventata abitudine, ed è quasi considerato un personaggio strano chi si ferma alle strisce pedonali, se è automobilista o

ciclista, rispettando le regole. E' ormai un comportamento generale. La domanda è: c'è una vera intenzione di recuperare l'educazione alla mobilità, oltre che con la minaccia delle sanzioni, anche con campagne informative e con una minor tolleranza verso chi non rispetta le regole?

Secondo l'opinione corrente supportata dai media, nel nostro Paese quella che è considerata anche dal punto giuridico la parte debole non è mai colpevole.

Ad esempio, se un pedone che vuole suicidarsi, si butta sulla strada e viene investito da un SUV, il "colpevole" è l'orrido individuo che guidava il grosso mezzo. Altro esempio, se avviene un incidente tra un'auto ed un ciclista, si incolpa il guidatore dell'auto, senza sapere perché ha travolto il ciclista. Ancora, se capita un grosso incidente sul lavoro nel quale qualcuno perde la vita, si legge la notizia: basta con queste morti per colpa del datore di lavoro, quando non si sa se sia così, ma forse è il lavoratore che ha commesso una violazione alle regole. Infine se un bambino è stato investito perché sfuggito alla sorveglianza della madre: povero bambino e povera madre, anche se è la madre che si è distratta.

Se si vuole veramente ricostruire una cultura della mobilità, occorre modificare questi approcci. In molti Paesi vi sono già delle norme molto chiare e severe che impediscono di fornire su giornali e TV notizie tendenziose prima della verifica dei fatti.

L'episodio che mi è capitato e che volevo raccontare è il seguente. Sui viali di circonvallazione molti ciclisti continuano a circolare in mezzo al traffico, nonostante il fatto che al centro dei viali siano state ormai completate le piste ciclabili. Qualche giorno fa in un'ora di punta ero in macchina fermo ad un semaforo ed ho abbassato il

finestrino per chiedere ad un ciclista, fermo accanto a me con il quale avevo percorso in affiancamento ormai tre viali, perché, nonostante le piste ciclabili egli percorresse i viali in mezzo al traffico. Il ciclista, inizialmente gentile perché pensava forse che gli chiedessi un'indicazione stradale, ascoltata la mia domanda ha cominciato ad insultarmi e mi ha invitato a scendere dalla macchina, per potermi spiegare con le mani il perché. Siccome era molto più grosso di me, non sono sceso dalla macchina ed al verde ho ripreso, deluso per l'inattesa risposta, il mio tragitto.

Bottazzi

Rispondo alla prima domanda.

La regolamentazione della velocità e dei tempi dei mezzi pubblici di trasporto è un elemento molto preciso. Anche i percorsi stradali aperti al pubblico possono essere in congestione e quando vi è traffico molto elevato, la velocità dei mezzi pubblici degrada e può diventare nulla. I 6 veicoli in fila che lei ha rilevato non appartenevano sicuramente alla stessa linea, ma avevano un percorso comune in via Rizzoli dove si è manifestata la congestione del traffico.

Con la patologia che lei ha riscontrato noi conviviamo spesso e non è possibile eliminarla con una diversa regolamentazione da parte nostra. Noi infatti utilizziamo promiscuamente una sede con altri veicoli e subiamo la congestione degli spazi stradali percorsi da tutti ed il veicolo che dovrebbe essere distanziato di alcuni minuti si accoda perché quello davanti è fermo.

L'unica soluzione sarebbe quella di aumentare la quantità di sede riservata al trasporto pubblico locale, ma se l'istituzione locale che governa legittimamente non fa questa scelta, perché media con

altre esigenze, il servizio pubblico locale deve subire la stessa sorte del restante traffico.

Abbiamo già detto che il servizio riservato su sede propria, tipico per tram e metropolitana, non è estendibile ai mezzi su gomma, salvo alcune zone delimitate da strisce gialle sulle quali possono circolare, con limitazioni, anche altri mezzi privati.

Vorrei poi rispondere, su quanto lei ha proposto in merito all'educazione del cittadino alla mobilità, che da anni alcuni centri culturali organizzano corsi e lezioni sui trasporti, specie nei confronti dei minori, ed anche che il Comune di Bologna fa campagne per un maggior utilizzo dell'autobus, distribuendo abbonamenti per l'andata ed il ritorno da scuola.

Vedo queste iniziative molto importanti laddove si semina tra giovani, dove c'è maggior ricettività di apprendere. Non credo infatti che riusciremmo ad insegnare ad un cinquantenne a guidare meglio. Non è comunque nei nostri scopi istituzionali.

Sacco

Chiaramente le regole della strada valgono per tutti: per i bus, le auto, i motocicli, i ciclisti, i pedoni. Negli incidenti, il 5% della parte debole della popolazione, come lei l'ha definita, interviene come vittima con una corresponsabilità o addirittura con una colpa. Si tratta quindi di una percentuale di un certo livello sul totale degli incidenti che si verificano.

Per quanto riguarda i livelli di rischio lei forse ragiona non in termini cogenti, ma in termini culturali. Quindi non si può non condividere quanto lei dice, che è non solo condivisibile, ma addirittura auspicabile.

Un'altra cosa che vorrei dire è che esiste ormai una guerra culturale fra utenti della strada, su chi e come

utilizzare lo spazio urbano: vi sono ad esempio rivoluzionari della bicicletta contro automobilisti, che in casi estremi arrivano a commettere reati incendiando di notte i loro mezzi.

Concludo con un commento all'episodio che le è capitato in auto, di minacce ricevute da un ciclista: spero che, tornato a casa, il ciclista abbia riflettuto sul suggerimento che lei gli aveva dato.