



4.7

**PIANO DEI PARCHEGGI  
(ATTESTAMENTO,  
INTERSCAMBIO,  
PERTINENZIALI)**

19.06.2013

## **INTRODUZIONE AL PROGETTO**

### **Caratteristiche di strategicità del progetto**

Il Comune di Bologna conta oggi su una significativa dotazione di parcheggi d'interscambio, posti in aree esterne, che tramite i collegamenti con linee bus consentono ai city users, talvolta anche gratuitamente, di lasciare il proprio mezzo e di usare poi il servizio pubblico per penetrare all'interno della città. Tale soluzione è senza dubbio la migliore sotto il profilo sia trasportistico che ambientale, poiché evita fenomeni di congestione, inquinamento e incidentalità non solo in centro, ma in tutti i quartieri della città, a beneficio soprattutto delle strade radiali.

Pur constatando un andamento maggiormente bilanciato tra domanda e offerta di sosta nel centro storico, frutto della politica fin a ora applicata, la parte sud del centro storico resta comunque in forte sofferenza. Pertanto sono stati compiuti approfondimenti su alcune aree che consentono una sufficiente garanzia di realizzazione di strutture interrato o fuori terra.

Sempre nell'ottica di colmare la carenza di parcheggi, che può localmente presentarsi, si rimanda alla scelta strategica contenuta nel Piano Strutturale, volta a favorire la realizzazione di parcheggi pertinenziali a uso privato su suolo privato anche mediante l'introduzione di bonus urbanistici, tenendo conto delle novità introdotte dalle recenti modifiche di legge sul rapporto di pertinenzialità all'intero del territorio comunale a prescindere dal fatto che il parcheggio e l'immobile principale sia interno o esterno al centro storico.

## SEZIONE A: DESCRIZIONE DEL PROGETTO

### 1. Descrizione

#### a. obiettivi dell'intervento (indicare gli obiettivi generali)

Si prevede la progettazione e realizzazione di un sistema di parcheggi situati nella città di Bologna, in particolare nelle immediate vicinanze e all'interno del centro storico, ma a servizio dell'intera area metropolitana, considerando i notevoli flussi veicolari in entrata che il capoluogo quotidianamente genera per motivi di lavoro, uso dei servizi e tempo libero (si calcola, infatti, che ogni giorno circa il 25% degli spostamenti compiuti sia di scambio fra Bologna e l'hinterland).

#### b. fasi di lavoro

Il progetto prevede di rafforzare la dotazione delle seguenti tipologie di strutture:

- **Parcheggi d'attestamento** al centro storico: le strutture esistenti (e i due interventi previsti) sono messe in relazione alle strade di accesso dall'esterno e sono analizzate per le possibilità di interscambio con i sistemi bus e taxi e per i percorsi di accesso al centro; nella situazione attuale tutti questi parcheggi permettono di accedere a piedi a piazza Maggiore con tempi compresi tra i 10 e i 20 minuti. I due parcheggi di previsione sono legati alla attuazione di due interventi di riqualificazione urbanistica delle aree ex Officine del gas (sede Hera) ed ex Staveco; si tratta di interventi che possono essere attuati sia come esito finale di quelle trasformazioni (già previsti negli strumenti di pianificazione) sia in modo provvisorio, in tempi ragionevolmente brevi.
- **Parcheggi pertinenziali** interrati, ossia quelli destinati alle automobili dei residenti in centro storico, quale risposta diffusa a due criticità: la cronica insufficienza dello spazio pubblico rispetto al numero dei mezzi posseduti dagli abitanti del centro e la necessità di innalzare la qualità urbana liberando strade e piazze di maggior pregio dalla attuale presenza invadente della sosta.

Secondo le prime analisi, i nuovi parcheggi, sia d'attestamento che pertinenziali, si rendono in particolare necessari nella parte sud della città, nella zona pedecollinare, e tramite un significativo potenziamento dell'area ex Staveco, già in parte adibita a parcheggio.

- Infine, nell'ottica di favorire l'intermodalità anche fuori dal capoluogo, il progetto prevede il potenziamento e la realizzazione di nuovi **parcheggi di interscambio** a servizio delle

stazioni ferroviarie del servizio metropolitano. In particolare i nuovi parcheggi saranno progettati e realizzati nelle nuove stazioni del servizio SFM. Si ricorda che per il progetto SFM sono stati realizzati, fino al 2010, 4.607 posti auto localizzati nei piazzali delle stazioni ferroviarie, di cui 520 nelle stazioni attive nel comune di Bologna (come si deduce dalla tabella allegata). A conclusione del progetto SFM, ovvero quando verranno realizzate e attivate le 5 stazioni mancanti, tutte nel comune di Bologna, l'offerta di posti auto nei parcheggi scambiatori, aumenterà di ulteriori 288 posti auto nel comune di Bologna. In particolare, si riportano di seguito i dati relativi alle stazioni ferroviarie suddivisi per Comune:

<b>Stazione</b>	<b>Posti auto realizzati - 2010</b>	<b>Posti auto programmati PTCP</b>
ANZOLA DELL'EMILIA	129	129
BAZZANO	150	178
BOLOGNA CENTRALE	20	0
BORGO PANIGALE	136	139
BORGO PANIGALE SCALA	0	97
BORGONUOVO	59	59
BUDRIO	150	150
BUDRIO CENTRO	99	99
CA' DELL'ORBO	0	0
CARBONA	10	0
CASALECCHIO DI RENO	72	72
CAS. GARIBALDI-MERIDIANA	157	157
CASALECCHIO PALASPORT	100	0
CASTEL MAGGIORE	217	339
CASTEL S. PIETRO TERME	290	0
CASTENASO	30	0
CORTICELLA	15	0
CREPELLANO CENTRO	30	30
FIERA	0	0
FUNO	336	336
GALLIERA	25	25
GRIZZANA MORANDI	40	120
GUARDA	0	0
IMOLA	274	1045
LAMA DI RENO	64	64
VIA LARGA	100	0
LAVINO	0	0
LIBIA\S.ORSOLA	0	0
MARZABOTTO	150	130
MAZZINI	100	195
MOLINELLA	46	46
MONZUNO-VADO	23	23
MUFFA	0	40
MUSIANO - PIAN DI MACINA	226	226
OSTERIA - NUOVA	112	315
OZZANO DELL'EMILIA	190	160

Stazione	Posti auto realizzati - 2010	Posti auto programmati PTCP
PIAN DI VENOLA	0	0
PIANORO	117	117
PILASTRINO	123	123
PONTE RONCA	32	32
PONTECCHIO MARCONI	0	0
PRATI DI CAPRARA	0	84
RASTIGNANO	34	34
RIALE	25	19
RIOLA	40	219
S. LAZZARO DI SAVENA	20	226
S. RITA	20	0
S. RUFFILLO	60	0
S.BENEDETTO VAL DI SAMBRO	60	185
SAMOGGIA	10	0
SAN GIORGIO DI PIANO	80	43
SAN GIOVANNI IN PERSICETO	20	303
SAN PIETRO IN CASALE	116	116
SAN VITALE	55	0
SILLA	150	67
STELLINA	29	29
VARIGNANA	96	96
VERGATO	60	254
VILLANOVA	30	30
ZANARDI	0	152
ZANOLINI	0	67
ZOLA CENTRO	50	250
ZOLA CHIESA	30	0
totale SFM	4.607	6.620
totale Bologna	520	808

### c. metodologia e strumenti

Per la realizzazione di tali parcheggi si seguiranno le procedure del Decreto Leg. 163/2006.

### d. risultati attesi (indicare cambiamenti osservabili e misurabili)

Il progetto presenta una valenza in particolare in ambito trasportistico. Tuttavia, la prevista razionalizzazione della sosta per aree sensibili come il centro storico e le sue immediate vicinanze porterebbe benefici anche dal punto di vista ambientale, favorendo la mobilità con modalità non inquinanti (bicicletta e pedonalità) e riducendo le distanze percorse dalle auto (anche grazie alla riduzione del tempo impiegato dagli automobilisti per trovare uno stallo disponibile).

e. ambito territoriale di impatto del progetto/localizzazione

Centri urbani e punti di interscambio.

## 2. Attori/Enti coinvolti e/o da coinvolgere

Anche alla luce degli stretti limiti e vincoli in cui versa oggi la finanza pubblica, un'ipotesi realistica di implementazione del progetto può andare nella direzione del coinvolgimento pieno di soggetti economici privati nella realizzazione dei nuovi parcheggi.

Denominazione ente/ associazione /organizzazione	Contributo al progetto	Già coinvolto nel progetto
Comune di Bologna		Sì
Provincia di Bologna		Sì
Comuni/ Unioni di Comuni		No

## 3. Grado di maturità attuativa/istituzionale

É già in atto una prima sperimentazione (progetto pilota)?	
É già presente uno studio di fattibilità operativa?	
Se no, si può promuovere subito uno studio di fattibilità operativa?	
Esiste l'esigenza di creare condizioni di contesto preliminari favorevoli? Quali?	

## 4. Stima tempi di realizzazione (cronoprogramma)

Per i parcheggi d'attestamento al centro storico, giugno 2013 – dicembre 2016:

- Sviluppo delle successive fasi di progettazione;
- Appalto dei lavori;
- Avvio dei lavori di realizzazione delle opere.

## **SEZIONE B: ELEMENTI DI SPECIFICITÀ DEL PROGETTO**

### **1. Se esiste, descrizione del progetto pilota**

### **2. Fattori critici di successo (FCS)**

Il precedente Piano urbano dei parcheggi che nella città di Bologna ha consentito l'attivazione dei parcheggi pubblici "8 Agosto" e "Riva Reno", oltre ai due parcheggi pertinenziali "D'Azeglio" e "Finelli".

**Descrizione dei FCS negativi (fattori, elementi, situazioni, posizioni, stati che possono compromettere il successo del progetto; probabilità che insorgano); contromisure previste:**

**Descrizione dei FCS positivi (fattori, elementi, situazioni, posizioni, stati che possono favorire il successo del progetto; probabilità che insorgano); misure previste:**

### **3. Stima soggetti interessati (se applicabile)**

<b>Breve descrizione dei soggetti interessati</b>	<b>Diretta/indiretta</b>	<b>Stima numerica</b>

## SEZIONE C: QUADRO ECONOMICO/SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA

### 1.a Stima costi di realizzazione progetto

### 1.b Stima risorse umane necessarie per la realizzazione progetto

## 2. Costi "a regime" del progetto attuato (se applicabile)

- i. L'intervento prevede risparmi di gestione su altre linee di servizio e funzioni? (Sì/No)

Se sì, indicare quale servizio o funzione potrebbe essere interessato a risparmi di gestione e in che misura

Ente	Servizio o funzione	Stima dei risparmi annui

- ii. L'intervento prevede nuovi o maggiori costi di gestione di servizio e funzione? (Sì/No)

Se sì, indicare quale servizio o funzione potrebbe essere interessato a nuovi o maggiori costi di gestione e in che misura

Ente	Nuovo servizio (SI/NO)	Servizio o funzione	Stima dei nuovi o maggiori costi annui di gestione



### 3. Possibili Fonti finanziarie per la realizzazione del progetto (non applicabile ai progetti di sola regolazione o amministrazione)

Ente / soggetto pubblico	Asse e/o normativa di riferimento e/o riferimenti fondo	Già attivato/ da attivare	Altre risorse messe a disposizione (management, tecnologie, infrastrutture, ecc.)

Ente / organizzazione / associazione privata	Già attivato/ da attivare	Altre risorse messe a disposizione (management, tecnologie, infrastrutture, ecc.)

Finanziamento attraverso tariffe a carico dell'utenza finale	% sul costo totale

## SEZIONE D: PROGETTI CONNESSI

### 1. Integrazione con altri progetti del medesimo o di altro Gruppo di lavoro (se applicabile)

Titolo del progetto	Indicare i vantaggi derivanti dalla sinergia/collegamento
Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano bolognese (Completamento del servizio ferroviario metropolitano e filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano)	L'obiettivo comune è quello di ridurre il traffico veicolare privato a favore dei mezzi di trasporto pubblico

### 2. Integrazione con progetti complementari (se applicabile)

Titolo del progetto	Indicato nel piano strategico metropolitano (SI/NO)	Indicare i vantaggi derivanti dalla sinergia/collegamento

## **Referenti/responsabili del progetto**

Comune di Bologna: Ing. Cleto Carlini (Direttore Settore Mobilità sostenibile)

## **Elenco Allegati (se presenti)**

## **Cluster delle idee progettuali presentate al tavolo di progettazione durante la prima fase del PSM e afferenti al gruppo di lavoro**

COBO\_AAUM\_2 - COMUNE DI BOLOGNA: Piano dei parcheggi d'attestamento e pertinenziali

I\_AAUM\_92 - ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI BOLOGNA: Parcheggi urbani