



La Mobilità a Bologna – Alcune proposte

In una nostra ricerca sul futuro di Bologna notavamo che negli ultimi venti anni si sono moltiplicati i progetti sulla mobilità, quasi sempre parziali e tutti caratterizzati da un dato negativo: sono stati imposti di volta in volta, senza cercare di costruire un consenso trasversale fra amministrazione, forze politiche, forze sociali, operatori economici. La loro fattibilità è stata quindi tendente a zero, inversamente proporzionale alle polemiche suscitate.

Nell'ultimo anno abbiamo svolto analisi più approfondite sul problema, ed abbiamo ancora una volta constatato che questa lunga e inconcludente vicenda ha prodotto un unico progetto organico, quello del Sistema Ferroviario Metropolitano.

Ma questo progetto non è mai stato veramente discusso in tutti i suoi aspetti: nonostante siano già state spese ingenti risorse, se ne parla come fosse qualcosa di scontato, che tutti più o meno condividono ma che resta sullo sfondo: sembra che pochi siano consapevoli degli impegni necessari, dell'utilità che può avere e dei cambiamenti che può indurre sulla città e sulle abitudini dei cittadini. Questa scarsa attenzione ha tanti motivi, e ne ricordiamo solo alcuni.

Innanzitutto:

- si tratta di un impegno a lunga scadenza, con effetti positivi strutturali ma non immediati, e quindi non spendibili in una campagna elettorale o nei fatidici primi cento giorni di una nuova amministrazione;
- si tratta di un impegno che non risolve tutti i problemi della mobilità di Bologna, ma solo quelli di scala metropolitana, e interessa gli abitanti dell'intera area urbana bolognese "dilatata", e non solo i residenti del Comune di Bologna, da ciò un maggiore interesse delle cronache cittadine ai temi "di casa" (metrò, Civis, People Mover, parcheggi...);
- si tratta di un impegno che non può essere assunto da un solo ente, il Comune di Bologna, ma coinvolge la Provincia, le Ferrovie, la FER che gestisce le ferrovie regionali, l'ATC.

Infatti, perché il Servizio Ferroviario Metropolitano funzioni a regime:

- occorre che siano liberi i binari necessari, cioè che sia completato il sistema dell'Alta Velocità, e siamo di fronte a ritardi significativi da parte delle Ferrovie;
- occorre comprare materiale rotabile (treni per pendolari!) che non costa poco, come dimostra l'annosa e penosa vicenda dei mezzi che circolano sulla Casalecchio-Vignola e sulla Porrettana, e questo coinvolge la FER;
- si deve completare il sistema delle stazioni nell'area urbana, e questo comporta non solo spese notevoli, ma richiede anche un più forte impegno del Comune per riorganizzare le zone interessate a queste stazioni;
- si deve integrare il Sistema Ferroviario con le linee locali, siano esse autobus, filobus, People mover, navette elettriche o piste ciclabili, o qualunque altro mezzo (con la sola esclusione degli ascensori e dei battelli fluviali perché non usabili nel territorio bolognese!), e questo richiede una forte programmazione e gestione concordata fra Comune, Provincia, altri Comuni, ATC, FER.

L'ultimo punto è probabilmente il più difficile da affrontare, ed è invece il nodo essenziale del problema: lo dimostra chiaramente l'esperienza delle altre città europee, oggetto della ricerca sviluppata per il nostro Centro Studi dall'Ing. Giuseppe Cassino.

Approfondiamo questo aspetto del problema. Il progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano viene spesso visto come "altro" rispetto alle tante diverse iniziative che si sono succedute finora senza successo. Invece è un elemento determinante per tutte le decisioni riguardanti il trasporto pubblico locale.

Dobbiamo partire da una constatazione di base. In un'area urbana come quella bolognese, caratterizzata da una bassa densità di abitanti e da una forte diffusione "a ventaglio" dalla collina verso tutte le direzioni della pianura, non è possibile concentrare su una linea di metropolitana tradizionale una quantità di utenti tale da raggiungere una ragionevole economia di esercizio. Questo era chiaro già nel 1985, quando furono fatti i primi studi di Winkler ed un grande esperto come Ernesto Stagni stimava che i livelli di utenza ipotizzabile fossero appena al limite dell'accettabilità, e sostenibili solo con una forte politica di concentrazione degli insediamenti attorno al tracciato previsto per il metrò. Da allora la densità di popolazione nelle aree centrali è calata, e si sono ridotti i pendolarismi a percorso obbligato, aumentando invece la mobilità più libera e relativamente imprevedibile tipica di un organismo urbano che è diventato sempre più terziario e si è dilatato nei comuni della prima e seconda cintura.

Non è un caso che i progetti successivi hanno escluso una metropolitana tradizionale, puntando su un "metrò leggero" con forte riduzione dei costi di costruzione e/o di gestione: la Giunta Vitali propose infatti la metrotranvia di Husler collegata all'esperienza di Zurigo, con grandi tratti in superficie; la Giunta Guazzaloca propose il metrò semiautomatico che arrivava alla STAVECO e il CIVIS.

Si rinunciava ad una metropolitana tradizionale, economicamente insostenibile; ma questa scelta si poteva fare perché una parte delle funzioni di trasporto pubblico locale era affidata al Sistema Ferroviario Metropolitano, ottenuto dalla Giunta Vitali (Intesa del 1994) come condizione compensativa per il passaggio dell'Alta Velocità nella Stazione Centrale di Bologna. In altri termini, si valutava che i movimenti pendolari, già allora crescenti, potevano essere risolti dalla grande opportunità di avere otto linee ferroviarie che entrano in città e che possono fare fermate anche in zone semicentrali (Pontevecchio, S.Ruffillo, Zanardi, Ospedale Maggiore, ecc.), affidando a sistemi di trasporto veloce nell'area urbana "interna" un ruolo "complementare" al Servizio Ferroviario Metropolitano.

Negli anni successivi si è persa di vista questa struttura complessiva del trasporto pubblico.

I progetti di scala urbana sono stati portati avanti singolarmente, senza un'idea d'insieme, con ribaltamenti, tagli e modifiche irrazionali, sotto il continuo ricatto di penali economiche da pagare e di sconfitte politiche da evitare.

QuickTime™ e un
decompressore
sono necessari per visualizzare quest'immagine.

Le aree della provincia che potranno essere servite dalle fermate SFM. Quasi 800.000 abitanti saranno nel raggio di 600 metri a piedi o 4 Km con bici o altri mezzi

Nota: dal 1998 al 2008 l'utenza delle fermate già esistenti è aumentata di oltre il 50%

Oggi sembra che finalmente sia venuta l'ora di azzerare tutto questo spreco di energie e di parole, ricostruendo un progetto d'insieme.

Sotto questo profilo, è relativamente poco importante – da un punto di vista politico e di metodo – se si deciderà di realizzare il People Mover fra l'Aeroporto e la Stazione (magari anche con prosecuzione fino alla Fiera) e se si riuscirà a trasformare il CIVIS in un normale filobus con tratti in sede protetta, riducendo i danni economici dell'operazione e utilizzando i lavori stradali già fatti. E' importante invece che il Comune riesca a superare l'impasse di questi anni cercando ad ogni costo di arrivare a proposte il più possibile condivise, non ribaltabili continuamente, pensate sul medio e lungo termine e con un'ottica di città metropolitana, mettendo intorno a un tavolo non solo le forze politiche, ma anche quelle economiche, sociali e culturali, e non solo quelle del comune di Bologna, ma anche quelle dei comuni che ogni giorno scambiano con Bologna almeno cento mila persone.

Il progetto prevedeva la costruzione di 16 nuove fermate, di cui 8 nel comune di Bologna (già realizzate Via Lunga, Casteldebole, Mazzini, da realizzare Borgo Panigale, Libia/S.Orsola, Prati di Caprara, S.Vitale/Rimesse, Zanardi, in parte in costruzione), la riqualificazione della maggior parte delle stazioni già esistenti, fornendole di sottopassi e di parcheggi scambiatori, l'adozione di orari regolari e cadenzati, per garantire una frequenza di 30 minuti (15 minuti e anche meno nell'area centrale per sovrapposizione di linee)

In un documento dell'anno scorso, la Provincia, che sembra l'unico ente che davvero punta sul SFM, facendo il punto sullo stato d'attuazione e sulle prospettive, lamentava:

- la mancanza di una regia unica per il progetto
- la mancanza di finanziamenti per il completamento delle nuove fermate e per gli adeguamenti infrastrutturali necessari (il Governo non ha sottoscritto l'Accordo del 19-6-2007; erano già stati spesi 75 milioni di euro, si stimava ne occorressero ancora qualcosa come 50 milioni);
- forti carenze nella disponibilità di adeguato materiale rotabile, anche se alcune scelte importanti erano state compiute (necessità di oltre 220 milioni di euro per 30 treni, ma già FER aveva ordinato 12 treni, con spesa di 75 milioni),
- la necessità di programmare interventi importanti per le due ferrovie regionali Bologna-Vignola e Bologna-Portomaggiore, in capo alla Società regionale FER, in modo che sia possibile dal 2012-13 realizzare un unico passante ferroviario.

Senza tentare più precise valutazioni economiche, e senza entrare in dettagli tecnici che non ci competono, appare evidente il peso di questo progetto, e la necessità di perseguirlo con coerenza nel tempo, e nel frattempo di sfruttare pienamente tutte le opportunità che offre, anche prima del suo completamento. Abbiamo visto del resto che già nelle attuali condizioni certo non ottimali è aumentato in 10 anni più del 50% il numero degli utenti pendolari.

Sfruttare già da ora le opportunità significa qualcosa di molto concreto, in particolare, come già segnalato con forza nelle nostre ricerche, significa adeguare al SFM tutto il resto del sistema del Trasporto Pubblico Locale, razionalizzando l'offerta.

A scala provinciale, quasi tutte le linee di autobus che partono da Bologna per raggiungere diverse località potrebbero essere trasformate in navette a orario cadenzato che fanno la spola dalle fermate del SFM. E' una proposta ormai antica, fatta quasi venti anni fa quando si avviò il primo servizio cadenzato sulla Bologna-Porretta, e potrebbe essere attuata su tutte le direttrici servite dal SFM. Come esperimento, si potrebbe attrezzare in modo completo (parcheggi scambiatori, autobus in coincidenza...) una stazione già funzionante, ad esempio Pianoro.

A scala urbana, la rete ATC potrebbe essere trasformata distinguendo le linee ad alta capienza ed alta frequenza che dovrebbero essere collegate con le fermate "urbane" del SFM, mentre oggi quelle già funzionanti sono ignorate dalle linee ATC: valga per tutte l'esempio della stazione di S.Ruffillo, collocata a distanza veramente modesta dalla linea 13. Queste linee urbane "forti" (siano esse servite da filobus, autobus doppi o CIVIS rivisitato) dovrebbero svolgere il ruolo che era affidato in passato alle varie ipotesi di metrò leggero.

Le linee forti dovrebbero confluire in spazi di interscambio, da cui partono linee "leggere" per la distribuzione capillare, soprattutto nel centro storico, e con mezzi elettrici o comunque con ridotta capacità di inquinamento.

E' chiaro che tutto questo costa, e non poco, soprattutto se si tiene presente che l'ATC ha finora fatto una politica di riduzione di costi puntando su autobus a grande capienza. Ma se si vuole abbattere l'inquinamento delle aree centrali, ridurre i rischi

di vibrazioni dei grandi monumenti (è risibile che ci accorga del problema solo quando si vuole combattere il CIVIS, mentre tutto va bene quando per Strada Maggiore o Via S.Vitale da anni passano continuamente autoarticolati di peso quasi uguale al CIVIS), rendere abitabile e attraente per i turisti il centro della città è indispensabile aumentare gli spazi pedonali e ridurre il passaggio di mezzi non compatibili.

Per inciso, occorre anche riprendere gli antichi progetti di “transit point” per le merci, per ridurre l’accesso dei furgoni nelle aree centrali, ed affrontare contestualmente il problema della pedonalizzazione e dell’offerta di posti auto, cercando aree ed immobili che possano essere utilizzati per la realizzazione di parcheggi pluripiano, ad esempio in tutti i casi in cui esistono attività dismesse e non è detto che debbano essere sempre costruite nuove abitazioni che rischieranno di rimanere invendute. La ricerca di aree per parcheggi pluripiano, e di aree per lo scambio fra le linee di trasporto pubblico è essenziale, per razionalizzare il sistema della mobilità nell’area urbana.

Ma ancora più essenziale è la regia di tutte queste operazioni.

In tutte le esperienze europee di successo quello che emerge è appunto la presenza di una forte autorità di programmazione, in grado di imporre una visione unitaria dei problemi, e di perseguirla coerentemente per molti anni.

Abbiamo già notato che Bologna si è distinta negli ultimi venti anni per l’opposto.

L’esito dei recenti referendum sulla gestione dei servizi pubblici ha messo in crisi una logica teorica di separazione fra ente pubblico programmatore e privati gestori in libera concorrenza fra loro; d’altra parte l’attuazione di questa indicazione europea nel nostro paese finora non ha certo dato grandi risultati, e l’esperienza di altri paesi ci dimostra che possono esserci approcci anche diversi al problema, purché esista, in ultima analisi, un’autorità pubblica forte che possa avere garantire una visione strategica di lungo termine e garantire concretamente i diritti dei cittadini, di fronte ai gestori, siano essi le vecchie municipalizzate, le nuove società miste o imprenditori realmente privati.

Per troppo tempo a Bologna la politica del trasporto pubblico locale è stata svolta di fatto dall’azienda che lo doveva solo gestire; finché i problemi erano più modesti i risultati sono stati accettabili e talvolta anche eccellenti. Oggi una logica aziendale, autoreferenziale, non è più accettabile.

La “Città metropolitana”, di cui finalmente si torna a parlare, può essere l’organismo che assume questo compito strategico. Naturalmente non importa quali saranno le precise formule istituzionali che verranno adottate, importano le funzioni che verranno concretamente esercitate (anche per la mobilità) sull’intero territorio bolognese.

Per il Servizio Ferroviario Metropolitano sarebbe probabilmente assai utile istituire sin d’ora una Autorità partecipata da tutti i Comuni della provincia, non solo dal Comune capoluogo e dall’ente provinciale; una Autorità “politica” senza particolari incombenze amministrativo/gestionali, espressione diretta dei Sindaci, meglio ancora dei Consigli comunali. Insomma, la testa “direttiva” espressa autonomamente dal

territorio bolognese per l'ultimazione "fisica" dell'infrastruttura e l'avvio a regime della gestione futura.