

COMUNE DI BOLOGNA, AREA CAAB, IPOTESI DI SERVIZIO DI TPL.

L'area CAAB è destinata a veder incrementati significativamente i carichi urbanistici già presenti. Il Comune di Bologna e la Provincia di Bologna, insieme con i Comuni confinanti di Castenaso e di Granarolo dell'Emilia, stanno raggiungendo un accordo circa la sostenibilità di questa trasformazione territoriale.

L'accessibilità all'area rappresenta uno dei temi da trattare e risolvere. In particolare, deve essere risolto il tema della mobilità - in origine e in destinazione - collettiva.

La Provincia di Bologna ha richiesto alla scrivente Agenzia un supporto in quest'operazione. Il presente documento è il risultato di due incontri condotti e di una verifica dettagliata eseguita in esito ad essi.

Sono da tenere presenti alcune considerazioni, che valgono come premesse:

- l'area è piuttosto ampia, con insediamenti diffusi e con funzioni miste; essa è ben infrastrutturata ed è destinata ad incrementare lo standard con il completamento della Lungo Savena. La domanda di accessibilità veicolare è alta e sufficientemente garantita, l'area si presterebbe come punto di interscambio, se non fosse vicino al parcheggio Michelino e sulla sua stessa direttrice di accesso a Bologna;
- l'area è da collegare alla città di Bologna, in particolare al suo centro storico, ma anche ad un ambito provinciale più esteso;
- è in corso l'avvio dell'esercizio filoviario sulla via Massarenti (linea 14) che impone una revisione del servizio reso oggi a nord della rotonda Paradisi (via Larga, Pilastro, zona industriale di via dell'Industria);
- la stazione Rimesse è destinata a diventare, nel breve-medio periodo, una "porta" alla città per l'accesso mediante SFM, così come riportato negli strumenti di pianificazione della mobilità del Comune e della Provincia.

Il PSC del Comune di Bologna disegna la linea di metrotranvia attestata al CAAB, in corrispondenza della Facoltà di Agraria. Per la fase transitoria di infrastrutturazione del sistema - e presumibilmente anche per la fase a regime - è ragionevole pensare ad un servizio su gomma che:

- fra oggi e l'avvio del servizio della metrotranvia garantisca, con modularità e flessibilità, l'accessibilità all'area;
- a regime, assolva alla funzione di raccolta e distribuzione dei flussi recapitati dal sistema metrotranviario e destinati in un'area che è oggettivamente piuttosto vasta e diffusa.

Si è dunque ipotizzato di intervenire:

- variando il tracciato della linea 35 in modo da raggiungere la via del Frullo e ipotizzando una maggiore cadenza del servizio nelle fasce di punta, sul modello di ciò che è stato recentemente realizzato sulla stessa linea, al capolinea della rotonda Prati di Caprara, per raggiungere la nuova sede della Facoltà di Ingegneria. La variazione del tracciato della linea 35 potrebbe essere realizzata a parità di percorrenze (vedi sotto);
- assorbendo le diramazioni della 14b, della 14c e della 56 a nord della rotonda Paradisi, in modo da dare origine ad un servizio di collegamento fra l'area CAAB e la fermata SFM Rimesse, attraverso via Massarenti, via Larga e il Pilastro che, con frequenza costante nella giornata, serva l'interscambio col servizio ferroviario e il trasbordo con la linea 14 per il Sant'Orsola e il centro storico. La "navetta locale" di collegamento tra il CAAB e Rimesse potrebbe avere uno sviluppo di circa 11 km (vedi sotto), non interessando l'area industriale;
- rivedendo il tracciato della linea 55, per la quale si dovrebbe prevedere la deviazione, superata la rotonda Paradisi, verso l'area industriale e via dell'Industria (vedi sotto). Quest'ultima sarebbe servita con frequenza maggiore rispetto alla situazione attuale, in sostanziale costanza di percorrenze rispetto ad oggi.

Questo disegno potrebbe essere accompagnato dalla previsione:

- della realizzazione di alcuni punti di parcheggio del servizio di car-sharing, destinati ad offrire ai residenti e agli addetti dell'area maggiore flessibilità episodica rispetto al trasporto collettivo;
- di un servizio aggiuntivo integrato, di competenza provinciale, di collegamento fra San Lazzaro, Castenaso, Granarolo e Castel Maggiore, che abbia nell'area CAAB il baricentro della domanda di mobilità.

L'ipotesi prospettata, naturalmente, riguarda la fase operativa del servizio e i costi a questa connessi. Essa deve essere preceduta da una fase di infrastrutturazione, i cui costi dipendono fortemente dal disegno e dalla normativa che saranno applicati all'area.

Fin d'ora è doveroso sottolineare quanto sia importante impostare la progettazione con l'obiettivo molteplice di collegare con efficacia gli edifici ai punti di fermata del Tpl e di garantire velocità e regolarità ai mezzi di trasporto collettivo.

Si procede ora a stimare un primo bilancio dell'impatto degli interventi previsti sulle percorrenze del servizio su gomma.

Il raffittimento della linea 35 alla frequenza di 10 minuti fra le 7:00 e le 10:00 e fra le 17:00 e le 20:00 nei soli giorni feriali porterebbe un incremento di circa 96.000 km/anno. La deviazione, come detto, non impatterebbe sulle percorrenze.

La "navetta locale" così come ipotizzata, con una frequenza di 10 minuti fra le 6:00 e le 22:00 nei giorni feriali, ridotta a 20' nei sabati e a 30' nei festivi, consuntiverebbe circa 632.000 km/anno. Si è approssimata la stima facendo riferimento al percorso esteso, potendo in realtà prevedersi un raffittimento sul percorso ridotto a servizio delle sole aree residenziali, soprattutto per la fascia 20:00 - 24:00, e una concentrazione dei servizi all'area HERA solo nelle fasce di punta.

I servizi attualmente erogati sulle diramazioni 14b (ca. 15' solo nella punta del mattino, solo nei feriali) e 14c (ca. 12' fra le 6:30 e le 24:00) e sulla linea 56 (10' fra le 12:30 e le 20:00, solo nei feriali) sommano percorrenze per circa 334.000 km/anno.

La linea 55 deviata verso via dell'Industria, a parità di frequenza di servizio (20' fra le 6:00 e le 20:00), determinerebbe un saldo di percorrenze pari ad un risparmio di circa 32.000 km/anno.

Il bilancio complessivo delle percorrenze ammonta ad un incremento di circa 363.000 km/anno.

All'ipotesi avanzata dal Comune di Bologna - di un collegamento diretto fra l'area CAAB e il centro storico di Bologna, sui percorsi consolidati del Tpl - corrisponde un percorso andata-ritorno di circa 21 km. Se per questo servizio si prevede uno standard di esercizio con una frequenza ai 15 minuti fra le 7:00 e le 20:00 nei giorni feriali e nei sabati invernali, che scende a 30 minuti nei sabati estivi e nei festivi, si ottengono percorrenze aggiuntive per circa 358.000 km/anno. Per le quali il Comune stima un costo complessivo di 1,7 milioni di Euro/anno.

Risulta trattarsi evidentemente di una articolazione diversa di servizi che consuntivano percorrenze corrispondenti.

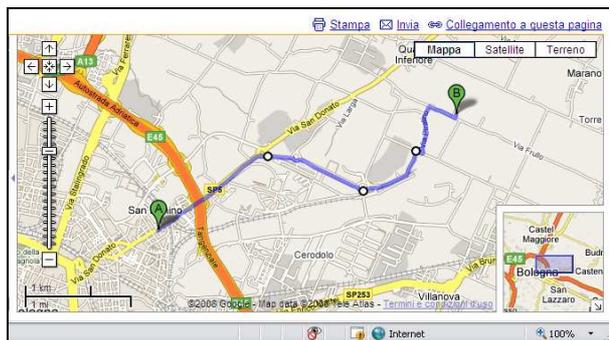
Risultano pertanto assolutamente allineate anche le ipotesi di costo, con la riserva del fatto che l'ipotesi di integrazione con i servizi ferro-gomma esistenti, rispetto a quella incrementale, dovrebbe poter prevedere velocità maggiori e minori perturbazioni da congestione veicolare. Potendosi conseguentemente attestare, presumibilmente, su costi unitari più contenuti e su standard di regolarità più elevati.

Concludendo, potrebbe stimarsi un costo complessivo di circa 1,6 milioni di Euro/anno e un'esigenza di contribuzione a carico degli enti locali - assunta in ragione di una previsione di domanda in linea con il livello medio attuale del bacino bolognese - dell'ordine di circa 1,2 milioni di Euro/anno.

Per garantire la quale il Comune di Bologna potrebbe dare avvio ad un programma di mobility management di comparto fin dalla fase di insediamento e di infrastrutturazione dell'area.

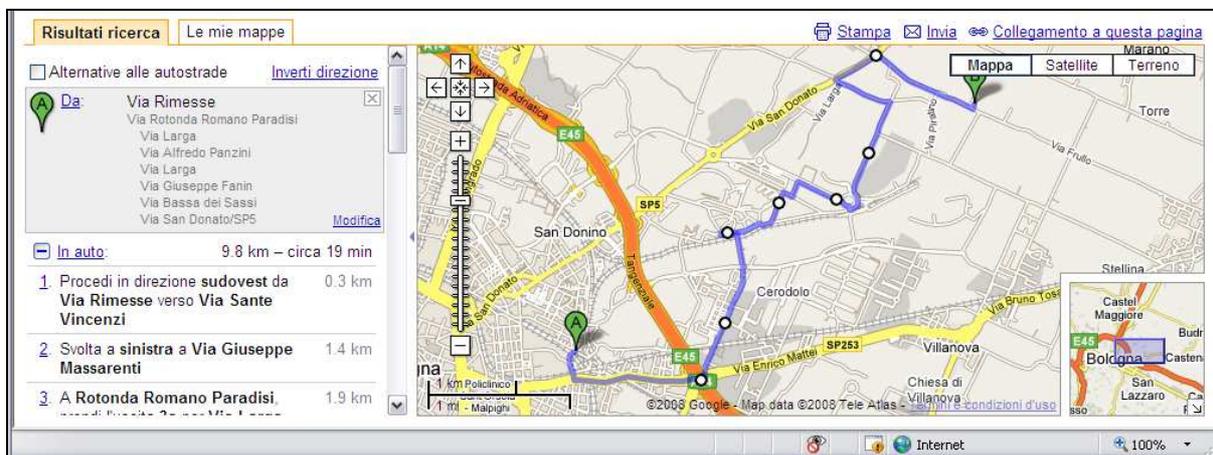


Percorso ~ 6,3 km



Percorso ~ 6,1 km

Variatione tracciato linea 35.



Ipotesi di tracciato della "navetta locale".



Ipotesi deviazione linea 55 a nord della rotonda Paradisi.

Km

Stazione FS -> rotonda Baroni: 10,6 km (ritorno 9,1 km) - 35

Tangenziale San Vitale -> rot. Negroni: 4,9 km (ritorno 3,5 km) - 14b/56

Tangenziale San Vitale -> Pilastro: 4,2 km (ritorno 4,7 km) - 14c

Rot. Baroni -> Antolini 6,2 km (ritorno 7,4 km) - 55

Corse/anno

14b - 4.995

14c - 54.738

55 - 23.660

56 - 15.552

35 - 26.172

Ipotesi del comune

