

# Per un metrò integrato

di ANDREA BONZI

Le idee e le proposte avanzate da Palazzo Malvezzi per un servizio di metropolitana più fruibile, flessibile e integrata con gli altri sistemi di trasporto del territorio

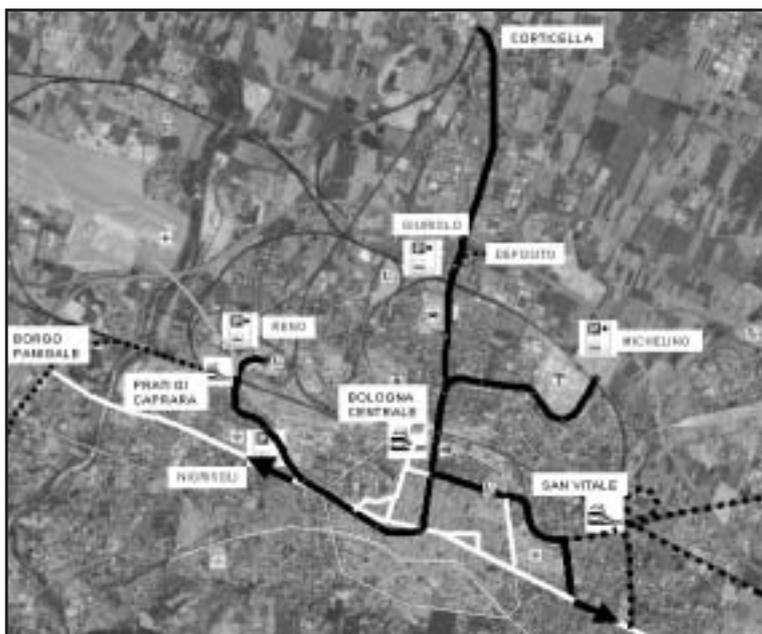
**U**na metropolitana più sostenibile e meno costosa. La Provincia e i Comuni della cintura mettono sul piatto la loro proposta per la mobilità dell'area metropolitana bolognese, per dimostrare che è possibile realizzare un'infrastruttura meno costosa e più razionale della Mab metropolitana voluta dal Comune di Bologna.

Teatro della presentazione dell'ipotesi di massima stilata dai tecnici di Palazzo Malvezzi è stato il salone "Europolis", tenutosi recentemente alla Fiera di Bologna. Oltre al vicepresidente Tiberio Rabboni, hanno partecipato anche Luigi Castagna, sindaco di Casalecchio di Reno, in rappresentanza dei Comuni della cintura, e il consulente Stefano Ciurnelli.

Nonostante la giunta di palazzo D'Accursio abbia ribadito la volontà di tirare dritto e indire il bando di gara per la linea 1 (Fiera-Stazione-Steveco), una revisione del progetto si è resa inevitabile. Infatti, l'intesa tra il Governo e la Regione, siglata lo scorso 19 dicembre, «costringe a rivedere le caratteristiche dell'opera - esordisce Rabboni - e a cercare un accordo con gli altri enti locali. Pena l'annullamento di tutti i suoi atti, contrari anche alla precedente sentenza della Corte costituzionale».

Il tracciato - lungo 16 chilometri, parzialmente in superficie - è tutto nuovo e disegna una "T" rovesciata che collega da sud a nord la stazione di Corticella e piazza del Nettuno, e da est ad ovest, sull'asse della via Emilia più intensamente trafficato, i Prati di Caprara e San Vitale-via Rimesse. È previsto in ogni caso un collegamento tra la stazione centrale e la Fiera e vengono gettate le basi per future espansioni verso l'aeroporto Marconi (inizialmente servito da un servizio di navetta "people mover") e le zone Pilastrino e Borgonuovo. Sparisce invece l'allungamento a sud verso l'area Steveco. Il costo stimato per la rete complessiva è tra i 600 e i 700 milioni di euro.

La guida automatica della Mab viene abbandonata in favore di un sistema di metrò leggero in sede propria ad elevata flessibilità e adattabilità. «In altri termini - osserva Rabboni -, mezzi in grado di circolare in galleria o in superficie a seconda delle necessità e delle opportunità, con notevoli risparmi nei costi di realizzazione delle tratte in superficie rispetto a quelle in galleria e con prestazioni e costi di



*L'assetto complessivo della rete con le possibili integrazioni tra metropolitana leggera e linee ferroviarie esistenti*

gestione paragonabili a quelli assicurati dal metrò a guida automatica». Sono proprio le tratte in superficie a rendere più economica l'opera: con circa 450 milioni di euro si realizzano 8 chilometri e mezzo di rete, tre in più dell'ipotesi del Comune. E non è tutto: secondo le stime elaborate dai tecnici di Palazzo Malvezzi, la nuova opera servirebbe il 39% di residenti in più. L'obiettivo è «correggere i tre elementi di debolezza della Mab del Comune - precisa Rabboni -, che non si sviluppa lungo la principale direttrice di mobilità, cioè l'asse della via Emilia, non si integra con il filobus e con il servizio ferroviario metropolitano e infine, scegliendo un sistema a guida automatico, risulta troppo rigido e costoso». "Integrazione" è invece la parola chiave del progetto di Palazzo Malvezzi. Con la rete ferroviaria, innanzitutto: la Provincia ha ben chiara l'importanza della "cura del ferro", ovvero la necessità di favorire l'uso dei treni, convincendo, con un servizio capillare e frequente, i cittadini a lasciare a casa l'auto.

Sono quattro infatti gli interscambi del nuovo metrò con i nodi ferroviari: Corticella, Stazione centrale, Prati di Caprara e San Vitale. «Nella stazione di Prati di Caprara - spiega Rabboni - i cittadini potranno salire sui treni

regionali verso Verona, Piacenza, Vignola e Porretta; a San Vitale-via Rimesse sono disponibili i convogli destinati a Portomaggiore, Rimini e Firenze; infine a Corticella passa la linea per Ferrara».

Si assicura in questo modo anche la continuità tra rete ferroviaria e metrò, a rafforzamento del Servizio ferroviario metropolitano (Sfm), verso le aree urbane della periferia e della prima cintura. Infine il metrò intercetterà nel centro di Bologna anche il futuro filobus a via guidata sull'asse Borgo Panigale-San Lazzaro e sarà possibile espandere la rete verso est e verso ovest, quando la capacità di carico del filobus si dimostrerà insufficiente a corrispondere alla domanda reale. Insomma, osserva Rabboni, l'ipotesi della Provincia consente la «massima accessibilità di tutti i poli d'eccellenza della città: Fiera, Stazione centrale, Università, centro storico, ospedale Maggiore e ospedale S. Orsola, nuovi insediamenti universitari del Lazzaretto e aeroporto Marconi.» Per affinare i particolari dell'idea ci sarà tempo: «non vogliamo entrare nel merito di specifiche scelte progettuali - conclude Rabboni - perché intendiamo rimandarle al confronto con gli interlocutori istituzionali, con i Quartieri e con i cittadini.» □