

Scacco in 10 mosse ai

Sono dieci le scelte strategiche individuate dalla Provincia di Bologna all'interno del Piano della Mobilità provinciale, elaborato dall'assessorato alla Pianificazione Territoriale e ai Trasporti, per riorganizzare il sistema dei trasporti pubblici e privati



Strategia 1 Bologna, nodo della rete europea dei trasporti

La crescita dei volumi di traffico e gli interventi di potenziamento infrastrutturale del nodo bolognese multimodale (uso combinato di diversi mezzi di trasporto) pongono la Provincia di Bologna di fronte al compito di assicurare l'attivazione di tutte le possibili azioni. Il Piano della Mobilità Provinciale vuole essere lo strumento principale per ricondurre a una visione unitaria e coordinata i diversi "patti" sottoscritti fra le istituzioni, in modo da dotare il bacino bolognese di un sistema integrato a servizio delle sue funzioni nazionali e locali.



Strategia 2 Un nuovo impulso per il Servizio Ferroviario Metropolitano

La riorganizzazione del trasporto pubblico locale passa attraverso la piena attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano. È questo, infatti, per la Provincia di Bologna l'elemento cardine rispetto a cui ridefinire i percorsi e gli orari del trasporto su gomma extraurbano, elaborare le politiche di integrazione tariffaria ed organizzativa delle reti urbane ed extraurbane, determinare la localizzazione dei parcheggi scambiatori e le strategie di interconnessione con i sistemi di trasporto rapido di massa.



Strategia 3 Tre stazioni per la città di Bologna

Il Piano per la Mobilità propone che la stazione centrale di Bologna venga affiancata, nel suo ruolo di porta e nodo di interscambio con i servizi di trasporto pubblico urbano, dalle due stazioni di Prati di Caprara e San Vitale (l'attuale Rimessa). La riorganizzazione della stazione centrale legata alla realizzazione dell'Alta Velocità, di cui il progetto di restyling costituisce

solo un aspetto, deve accompagnarsi all'adeguamento dei sistemi di trasporto rapido di massa che interessano Bologna. In particolare, i binari a nord della nuova stazione centrale saranno dedicati ai treni a lunga percorrenza, facendo gravitare le linee del Servizio Ferroviario Metropolitano sul fronte storico della stazione, in corrispondenza del quale si dovrà ottimizzare l'interscambio con la rete urbana e l'autostazione. Le stazioni di Prati di Caprara e San Vitale avranno la funzione, oltre che di porte di accesso alla città rispettivamente da ovest e da est, di snodi di interscambio con il trasporto pubblico urbano.

Strategia 4 Il trasporto pubblico in città

Le 16 stazioni del Servizio Ferroviario Metropolitano presenti nel comune di Bologna costituiscono, già oggi, un capitale di straordinario valore per la città e per tutta la provincia.

La Provincia di Bologna è favorevole alla realizzazione di nuove stazioni in ambito urbano, integrate a strutture di interscambio con la rete dei trasporti pubblici locali, in modo da moltiplicare le possibilità di mobilità all'interno della città. Sarà inoltre privilegiato il sistema di metroltramvia attraverso l'ampliamento della rete e la realizzazione di una molteplicità di connessioni con il Servizio Ferroviario Metropolitano non più limitate alla stazione centrale.

Strategia 5 L'integrazione del trasporto pubblico provinciale

Il trasporto pubblico provinciale sarà garantito dall'integrazione tra il Servizio Ferroviario Metropolitano e il sistema di trasporto collettivo, suburbano ed extraurbano, su gomma. I percorsi del trasporto extraurbano su gomma saranno riorganizzati su aree territoriali vaste e complementari rispetto al Servizio Ferroviario Metropolitano, in modo da garantire quei collegamenti trasversali che la rete ferroviaria non è in grado di soddisfare, ma che lo sviluppo del sistema insediativo e produttivo richiede soprattutto nell'area della Pianura. L'integrazione tariffaria tra Servizio Ferroviario Metropolitano e i servizi su gomma è un elemento decisivo di questa strategia, capace di incidere significativamente sull'appetibilità del servizio intermodale.

problemi della mobilità

Strategia 6 La comunità protagonista nella programmazione dei servizi ferroviari

Per il successo del Servizio Ferroviario Metropolitano è determinante che alla comunità metropolitana di Bologna siano attribuite competenze sulla programmazione dei servizi ferroviari.

Ferma restando la titolarità della Regione Emilia-Romagna, si auspica che presto sia conferita alla Provincia di Bologna un'effettiva co-titolarità nella programmazione del trasporto ferroviario in ambito provinciale, così da poterne garantire l'integrazione con i servizi su gomma extraurbani nell'ottica di una gestione unitaria della rete.

Strategia 7 La nuova Tangenziale e il Passante Nord

I due grandi progetti del Passante Nord e del Servizio Ferroviario Metropolitano devono essere necessariamente legati: alla sostenibilità del primo deve corrispondere una compensazione per la comunità bolognese attraverso nuove risorse destinate al potenziamento infrastrutturale, tecnologico e gestionale dei trasporti pubblici locali su ferro.

Il pedaggio aggiuntivo previsto ai caselli in accesso alla tangenziale è l'elemento di maggior rilievo di questa concezione, perché assicurerà, in maniera sistematica, le risorse necessarie per l'adeguamento e il potenziamento del sistema di trasporto pubblico bolognese.

Strategia 8 Il road pricing per il trasporto pubblico

La leva tariffaria è uno degli strumenti che il Documento di indirizzi strategici per il Piano della Mobilità Provinciale intende proporre per risolvere la situazione prossima al collasso in cui versa la rete stradale bolognese e, allo stesso tempo, accelerare il processo di attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano. La strategia prevede la riscossione di un pedaggio per l'uso del sistema tangenziale-autostradale che venga utilizzato per finanziare il potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitano, in particolare sulle direttrici di provenienza degli utenti automobilisti. Il Piano della Mobilità Provinciale prevede una struttura coerente, equa e trasparente dei prezzi: dal-

la tariffazione della sosta nelle aree centrali alle tariffe integrate di sosta + trasporto collettivo nei parcheggi di interscambio con la rete portante urbana, dal pedaggio aggiuntivo per cofinanziare il potenziamento della rete di trasporto pubblico al sistema tariffario integrato su base provinciale. La Provincia di Bologna mira così a riequilibrare i termini della competizione tra trasporto privato e collettivo, lasciando all'utente libertà di scelta in funzione delle proprie esigenze di mobilità.

Strategia 9 Intermedia di pianura e viabilità trasversale: una rete integrata

La rete portante multimodale provinciale costituita dal sistema tangenziale-autostradale e dal Servizio Ferroviario Metropolitano dovrà trovare il suo naturale completamento nell'adeguamento della viabilità ordinaria. Attraverso l'aggiornamento, anche con nuovi tracciati, della viabilità ordinaria si mira a migliorare l'accessibilità ai poli funzionali e produttivi e a rafforzare i collegamenti trasversali del territorio provinciale con la viabilità primaria e le stazioni del Servizio Ferroviario Metropolitano. Un esempio è l'Intermedia di Pianura, opera prevista dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).

Strategia 10 La logistica

Così come il road pricing applicato ai veicoli leggeri andrebbe a cofinanziare il Servizio Ferroviario Metropolitano, i proventi del pagamento del pedaggio da parte dei mezzi pesanti sul sistema tangenziale-autostradale potrebbero essere destinati a forme di razionalizzazione del trasporto delle merci e della loro distribuzione in ambito urbano. Il pedaggio incentiverebbe inoltre la migrazione verso forme di aggregazione degli operatori in consorzi e la ricerca di una maggiore efficienza del trasporto (massimizzazione dei carichi, minimizzazione dei percorsi). Interporto e CAAB dovrebbero di venire i luoghi privilegiati per l'organizzazione di piattaforme logistico-distributive e per la sperimentazione di logistica di filiera, soprattutto nello scenario che vede completato il nuovo sistema autostradale con il Passante Nord.

