

## Un collegamento su ferro “Meraville/Caab/FICO - Stazione - Centro di Bologna”

*L'occasione di realizzare un'infrastruttura strategica per il capoluogo e la città metropolitana*

Tutto il **quadrante nord-est di Bologna** è vocato, in ragione della sua stessa qualifica funzionale, ad ospitare insediamenti e funzioni di rango sovracomunale, unici nella pianificazione del territorio metropolitano per qualità, dimensione ed attrattività. Già il PTCP del 2004 e il successivo Accordo Territoriale del maggio 2008 riconoscevano il Polo funzionale Caab - per estensione, numero e specializzazione delle funzioni previste - come **l'ambito metropolitano a maggior vocazione insediativa per funzioni di eccellenza**. La successiva scelta di insediare qui anche il parco agroalimentare F.I.Co (apertura prevista: 2016), hanno ancor più assegnato all'area un ruolo di grande richiamo metropolitano, nazionale e internazionale.

Sempre secondo quanto stabilito dal PTCP, le **Aree edificabili annesse sud**, ad oggi gestite dalla società Idea Fimit, sono destinate in buona parte ad uso residenziale. L'Accordo della Giunta Comunale con Idea Fimit del marzo 2014 prevede che sulle Aree annesse sud si potranno costruire circa **83.500 mq di superficie**, di cui 58.500 residenziale, anche sociale (per un totale dunque di **oltre 800 alloggi e circa 2.500 abitanti**) e 25.000 di altri usi (commerciale e direzionale). Il progetto dei due ambiti, Aree annesse sud e Pioppe, prevede anche la realizzazione di una nuova Caserma dei Carabinieri e la localizzazione di una nuova scuola.

Tutto questo va ad aggiungersi alle altre importanti funzioni già esistenti quali Il **Parco Commerciale Meraville** (uno dei più grandi d'Italia), il **Business Park** e la facoltà di **Agraria**. Un polo di tale importanza, dimensione e frequentazione richiede sistemi di accessibilità e di trasporto pubblico efficaci ed efficienti.

I collegamenti previsti da Tper **a partire dall'apertura di F.I.Co** prevedono, oltre alle linee di bus già esistenti, **una linea di trasporto “a biglietto speciale” con autobus ibridi ad alta capacità (mt. 18) e percorso diretto dalla Stazione ferroviaria con 1 o 2 fermate intermedie (Fiera e forse un'altra)**. Il costo del biglietto diverso da quello base e il percorso particolare non permettono di considerare tale previsto servizio come parte del trasporto pubblico urbano, e lo assimilano piuttosto al modello BLQ (da punto a punto). **Questa soluzione appare limitata e non lungimirante per tre motivi.**

- 1) **Non soddisfa né la domanda attuale né, tantomeno, quella futura** (già oggi il sistema viario circostante è messo in forte crisi negli orari di punta di accesso al Meraville, e il traffico aumenterà a dismisura con l'insediamento di F.I.Co, delle nuove residenze e delle nuove attività commerciali e direzionali).
- 2) **Non assume** in alcun modo, in capo al trasporto pubblico, **il valore di asse strutturante** dei nuovi insediamenti, i cui progetti **dimenticano perfino di prevedere le fermate** cui assegnare il ruolo centrale dell'organizzazione funzionale del nodo, delle reti dei percorsi pedonali e ciclabili e dei parcheggi.
- 3) Le nuove linee di “bus a biglietto speciale” **ignorano del tutto il collegamento fra i tanti Poli** di eccellenza già presenti nel quadrante nord, limitando la loro funzione al collegamento fra F.I.Co e Stazione Ferroviaria.

L'occasione per tutta la città metropolitana è invece strategica e non va persa.

C'è dunque bisogno di **un sistema di trasporto forte, in sede propria**, che colleghi non solo F.I.Co alla Stazione, ma anche **tutti i luoghi attrattivi già esistenti** nel quadrante nord-ovest: il **Meraville**, la **Facoltà di Agraria**, i nuovi insediamenti previsti (**Business Park** e residenze nelle **aree annesse Sud e Pioppe**), la **Fiera**, il nuovo **Tecnopolo** (ex Manifattura Tabacchi), le **Aldini**, il **CNR** e il nuovo polo universitario di **Chimica e Farmacia**, e infine la **nuova sede Comunale**, con il nuovo quartiere dell'ex Mercato ortofrutticolo.

Questi Poli, **attrattivi di migliaia di accessi quotidiani**, generano già oggi una forte domanda di mobilità e, con i nuovi insediamenti previsti, rendono necessario un sistema di trasporto in sede propria capace di svolgere una funzione strutturante degli insediamenti lungo il suo percorso, ed in particolare nel suo punto di arrivo, le cui aree sono in corso di progettazione, e dove già oggi vivono molti residenti, destinati ad aumentare.

Va ricordato che **il collegamento su ferro per la zona CAAB ha significativi precedenti**, come la “Corsetta” che collegava stabilmente Stazione e Scalo merci San Donato a beneficio dei ferrovieri che vi lavoravano, e come il servizio ferroviario allestito nel settembre 1997 per smaltire i 400.000 spettatori del concerto di Bob Dylan con Giovanni Paolo II al Caab). E che anche **il Sindaco Virginio Merola**, in un'intervista al Corriere Bologna del 22 febbraio 2014, sottolineava l'esigenza di un sistema di trasporto per tutta l'area nord che servisse “ F.I.Co ed anche tutta l'area del Caab, la Fiera, La Regione e Tecnopolo”. In quella intervista Il Sindaco anticipava l'idea di rivoluzionare la mobilità di tutta quell'area strategica della città con una linea in sede propria, esattamente nella prospettiva che qui stiamo avanzando.

A tale proposito facciamo due domande:

- A che punto è il progetto del Piano Strategico Metropolitan chiamato “**il binario dell’innovazione**” che ha proprio le finalità sopra richiamate?
- Che fine ha fatto **lo studio di fattibilità** che, a quanto ci risulta, avrebbe dovuto seguire quel progetto?

La ormai abbandonata (?) **linea SFM 6 (Bologna Centrale – Fiera – Caab)** era stata progettata come asse strutturante della “Città della Ferrovia” proprio per servire questi poli, prevedendo fermate intermedie presso la nuova sede Comunale, il CNR, le Aldini e il Tecnopolo.

I binari esistenti permetterebbero **un prolungamento per San Donnino, Pilastro e fino al CAAB**, e la loro utilizzazione (con i necessari adeguamenti, secondo progetti già esplorati dalla Provincia di Bologna) assicurerebbe la realizzazione di un sistema di mobilità pubblica di valenza urbana e metropolitana, utile a tutta l’area nord e a quella metropolitana, con **una tecnologia “tram-treno”** (Es Karlsruhe in Germania) tale da permettere, laddove possibile, l’uso delle linee ferrate esistenti e dismesse, e di nuovi tracciati a carattere tramviario a loro integrazione, allo scopo di ottenere un **servizio di trasporto** di carattere **urbano**, con ampia **capacità di raccolta** (grazie a fermate nei punti strategici), grande **portata e rapidità** di collegamento (grazie alla sede propria che evita l’interferenza con il traffico stradale). In alternativa, se i binari coinvolti fossero ancora necessari all’esercizio ferroviario, e non potessero essere utilizzati per funzioni di trasporto urbano, si può pensare ad una vera e propria **linea tramviaria parallela** a quella ferroviaria: lo spazio non manca.

Tale progetto, i cui primi approfondimenti sul piano tecnico ed economico aprono interessanti prospettive di fattibilità, offre **una grande potenzialità di raccolta utenti** ad un estremo (zona Caab, Pilastro, Facoltà di Agraria, Meraville), serve lungo il percorso **funzioni di rango metropolitano** (Tecnopolo, Aldini, CNR, nuova Sede Comunale e quartiere ex Mercato) e ha il pregio di poter raggiungere, all’altra estremità, la stazione ferroviaria come nodo di scambio per la rete del SFM e dei servizi di trasporto per l’aeroporto oltre che come punto di accesso al centro storico. Inoltre contribuisce alla **qualificazione sociale e urbanistica di un quartiere popolare come il Pilastro**, avvicinandolo al centro (dato che nelle città la distanza si misura in minuti).

Ma **un centro di eccellenza come F.I.Co** (80.000 mq di esposizione permanente del settore agroalimentare italiano, con milioni di visitatori annuali) ha bisogno di un **collegamento ancora più diretto con il centro città**; e solo disponendo di un servizio di trasporto efficace e qualificato potrà diventare un formidabile motore di sviluppo del territorio e una decisiva occasione di promozione per le ambizioni turistiche del nostro centro storico. Non a caso anche il recente **accordo tra F.I.Co e Teatro Comunale**, per la realizzazione di una programmazione musicale coordinata, segnala la consapevolezza di tale obiettivo strategico.

A tal fine, una volta che il collegamento in sede propria qui proposto sia arrivato alla Stazione, diventa possibile proseguire **con una linea di tipo tramviario** lungo la via Carracci, svoltando in via Matteotti e **percorrendo tutta via Indipendenza** fino ad attestarsi con un capolinea (ad inversione di marcia) all’incrocio con piazza Re Enzo. Oppure in alternativa si potrebbe prolungare la linea fino a piazza Roosevelt, realizzandovi un capolinea circolare, o seguire (se compatibile con la recente ripavimentazione di via Ugo Bassi) il percorso ideale, già più volte auspicato, che ritorni alla Stazione con l’anello costituito da Indipendenza, Ugo Bassi, Marconi e Amendola. L’importante è **evitare che F.I.Co si configuri come corpo separato** dalla città, e che le sue migliaia di visitatori quotidiani finiscano per saltare Bologna.

Col progetto qui tratteggiato invece saremo in grado di cogliere appieno questa opportunità, e doteremo finalmente Bologna di **una infrastruttura su ferro efficace, ecologica e tecnologicamente avanzata**, in grado di servire in modo rapido e qualificante tutta l’area nord urbana e metropolitana. A partire da un progetto di questa portata andranno collocate rapidamente le fermate possibili lungo tutto il tracciato per riorganizzare intorno ad esse, come a nodi strutturanti, tutte le funzioni urbane (in particolare pedonali, ciclabili e di interscambio), almeno nei punti, come quelli relativi a tutta l’area Caab e le aree annesse Sud, ancora in corso di progettazione. Per quanto riguarda il centro cittadino, i cantieri necessari andranno naturalmente programmati in accordo con residenti e commercianti, in modo da **limitare gli inevitabili disturbi** che però sarebbero temporanei ed **ampiamente giustificati dagli evidenti e permanenti vantaggi** finali.

Si tratta di scelte coraggiose e di largo respiro, che possono costituire il primo passo di un grande progetto infrastrutturale (che manca da decenni) per la Bologna del prossimo futuro. Su queste scelte riteniamo debba necessariamente **esprimersi con chiarezza chi si candida a guidare Bologna nel 2016.**

*PerDavvero, giugno 2015*