

Marzo

atc

Trasporti Pubblici Bologna

23 APR. 2008

COMUNITA' MONTANA - ZONA 11		
Protocollo Generale		
NR.	000342	
CAT.	CLASS.	FASC.
1	15	7

Spett.le

Comunità Montana Cinque Valli Bolognesi

Viale Risorgimento, 1

40065 Pianoro

BO

c.a. del Presidente Andrea Marchi

005769

Bologna, 21/04/2008

SE/PGR RC/sms

Prot. 88/08

Oggetto: Trasmissione osservazioni sul PSC in forma associata dei comuni di Loiano, Monzuno, Pianoro.

In riferimento al procedimento di approvazione del Piano Strutturale Comunale, redatto in forma associata dai comuni di Loiano, Monzuno e Pianoro, trasmettiamo in allegato le osservazioni di ATC in merito alla documento presentato.

Restando a disposizione per eventuali chiarimenti, porgiamo cordiali saluti.

atc s.p.a.
Settore Esercizio
Il Dirigente
(Riccardo Capelli)



Allegato: osservazioni sul PSC dei comuni di Loiano, Monzuno e Pianoro

OSSERVAZIONI SUL PIANO STRUTTURALE COMUNALE DELLA COMUNITÀ MONTANA CINQUE VALLI BOLOGNESI COMUNI DI LOIANO, MONZUNO, PIANORO

In merito al documento del PSC elaborato in forma associata dai comuni di Loiano, Monzuno e Pianoro, si presentano alcune osservazioni e considerazioni sia in merito all'analisi dello stato di fatto (Quadro Conoscitivo) sia in merito alle ipotesi di progetto (Documento Preliminare).

Documento preliminare: il sistema di trasporto pubblico

Le osservazioni che muoviamo al documento preliminare, si riferiscono in particolare alla tesi sintetizzata nella seguente frase:

“Innanzitutto si parte dalla centralità del Servizio Ferroviario Metropolitano che dovrà configurarsi quale sistema portante del trasporto delle persone, per motivi sistematici e non. ... Occorrerà che la rete di trasporto pubblico su gomma si trasformi, ridisegnando i servizi di bacino per funzionare da sistema di raccolta dell'utenza verso la rete ferroviaria, ma anche tendendo a ridurre la concorrenza longitudinale dei servizi su ferro e su gomma, ...”

Come già evidenziato in occasione dell'elaborazione del PTCP e di altri Piani Strutturali Comunali, concordiamo sul fatto che il Servizio Ferroviario Metropolitano, con i livelli di servizio pianificati, a regime avrà sicuramente un ruolo centrale nella mobilità della Provincia di Bologna e comporterà necessariamente una riorganizzazione dei servizi di linea su gomma, in particolare di quelli extraurbani. Tale riorganizzazione dovrà portare ad un efficace integrazione con la rete ferroviaria e consentire la diversificazione dell'offerta nell'ambito del trasporto pubblico, diversificazione tanto auspicata da poter finalmente rendere competitivo ed appetibile il trasporto pubblico rispetto al trasporto privato.

L'offerta di trasporto pubblico su gomma e su ferro non deve essere tuttavia vista a priori come l'offerta di due servizi paralleli e quindi in concorrenza, perché le situazioni di sovrapposizione vanno valutate puntualmente, tenendo conto delle caratteristiche specifiche della domanda e del territorio da cui essa si genera.

L'eliminazione indifferenziata delle linee parallele, esclusivamente in quanto tali, non riteniamo sia un modo per rendere competitivo il sistema del trasporto pubblico nel suo complesso rispetto all'auto privata. Operare ai fini della competitività è un obiettivo condiviso se riferito ad un unico sistema di trasporto pubblico gomma-ferro, nei confronti del sistema di trasporto privato. L'offerta ferroviaria rappresenta una valida alternativa all'uso dell'auto privata soprattutto su spostamenti di media-lunga distanza, ma è anche vero che il servizio su gomma risponde a requisiti di capillarità che è elemento indispensabile per gli utenti nella scelta della modalità di spostamento. Le realtà territoriali ed insediative che caratterizzano diverse direttrici

di traffico parallele alle linee ferroviarie, generano una domanda di spostamento che trova soddisfazione nel servizio su gomma, che in ambito extraurbano ha una distanza media tra le fermate di 500-600 metri, a scapito del traffico privato e non di quello ferroviario.

Una riorganizzazione dei servizi su gomma, che preveda una piena integrazione della rete di trasporto pubblico intesa nella sua globalità di trasporto su gomma e su ferro, è necessaria e richiede investimenti ulteriori, oltre a quelli previsti per il SFM.

Non solo l'integrazione ma anche la diversificazione dell'offerta di trasporto pubblico intesa nella sua completezza di trasporto su gomma e su ferro sono la chiave per superare l'inevitabile maggiore rigidità del trasporto pubblico - collettivo rispetto a quello privato - individuale e per prospettare un salto di qualità nel livello dei servizi offerti.

A sostegno di questa tesi sta anche l'esperienza che possiamo osservare su alcune direttrici del trasporto pubblico bolognese. Un esempio su tutti: lungo la direttrice Nord Bologna – San Pietro in Casale – Ferrara esiste un buon servizio ferroviario con treni IR cadenzati ogni ora e treni Regionali che intensificano il servizio. Da San Pietro in Casale a Cento è in servizio la linea 455 che è in coincidenza con tutti i treni da e per Bologna alla stazione di San Pietro in Casale. Nonostante questo buon servizio integrato treno + bus, la linea 97 Bologna - Cento risulta essere molto utilizzata, non solo, è stata richiesta e attivata dallo scorso settembre una corsa diretta “Cento – Bologna” proprio per avvantaggiare i cittadini di Cento e anch'essa risulta essere molto utilizzata, a sostegno del fatto che il trasporto su gomma ha un suo specifico segmento di utenza che non trova soddisfazione nel trasporto ferroviario.

Riteniamo infine importante sottolineare che qualora l'integrazione dei vari servizi di tpl si realizzi con l'interscambio gomma-ferro, si debba tenere in adeguata considerazione la componente di disagio per l'utenza, proveniente dal perditempo dovuto al trasbordo. Il trasbordo su brevi percorsi rende il sistema del trasporto pubblico meno competitivo in quanto il perditempo acquisisce un valore rilevante sulla durata complessiva del viaggio, mentre su lunghe distanze, può venire totalmente assorbito dalla maggiore velocità commerciale del trasporto ferroviario. Pertanto riteniamo che sia molto importante la scelta delle stazioni di interscambio. Queste non dovrebbero essere localizzate troppo a ridosso dell'area urbana di Bologna affinché il tempo trascorso a bordo del bus sia inferiore a quello trascorso sul treno e quindi il tempo perso nel trasbordo sia “ammortizzato” dalla maggiore velocità del treno sulle lunghe distanze.

Quadro conoscitivo: analisi della rete TPL su gomma

Pur avendo già espresso nel primo paragrafo il pensiero generale di atc riguardo alla pianificazione del trasporto pubblico, tuttavia si obietta sulle seguenti affermazioni espresse nel “Quadro conoscitivo”.

“la questione che emerge in questa analisi riguarda le potenzialità dei sistemi integrati che rimangono inespresse per questioni strutturali. Un esempio per tutti: non esiste alcuna linea di autobus che colleghi direttamente Loiano alla stazione di Vado.”

E ancora:

“inadeguatezza del servizio di trasporto pubblico locale su gomma nel bacino dei comuni di Monzuno e di Loiano, in relazione alla stazione di Vado. L’assetto di rete e di servizio esistente non consente un favorevole interscambio tra i sistemi di trasporto pubblici collettivi”

In effetti la direttrice della Futa è scarsamente collegata con la Val di Setta con il trasporto pubblico, questo evidentemente perché negli anni non si è sviluppata una particolare richiesta in questo senso e d’altra parte l’opzione citata di andare da Loiano a Vado in bus per poi prendere il treno per Bologna non sarebbe competitiva in alcun modo.

Infatti, il collegamento Loiano – Vado – Bologna stazione in bus + treno con interscambio alla stazione di Vado richiederebbe circa 1h05’ solamente di tempo di percorrenza, se a questi si aggiungono almeno altri 7/8 minuti per garantire il trasbordo sul treno, il tempo di viaggio complessivo fino alla stazione di Bologna sarebbe di circa 1h13’. D’altra parte, il collegamento Loiano – Bologna autostazione con la linea 906 impiega circa 1h07’, sostanzialmente lo stesso tempo (anche considerando un po’ di ritardo), ma senza il disagio di un cambio di mezzo (o di due cambi per chi prosegue il viaggio in ambito urbano) e senza considerare il fatto che dopo 50’ si è già in ambito cittadino e da qui si può interscambiare con la rete urbana per raggiungere la destinazione desiderata.

Un interscambio a Pianoro in presenza di un’offerta ferroviaria regolare e quantitativamente elevata, renderebbe sicuramente molto vantaggioso il collegamento per i passeggeri diretti nella zona centrale di Bologna, permettendo di bypassare il nodo di Rastignano in tempi rapidi, lasciando comunque al collegamento su gomma la distribuzione su zone periferiche.

Al riguardo aggiungiamo che lungo la direttrice della Futa sono in funzione due coppie di corse dirette (linea 900 Monghidoro – Loiano - Bologna) che risultano essere molto cariche, quindi molto apprezzate dall’utenza. Inoltre recentemente il Comune di Monzuno ha chiesto a questa azienda di valutare la possibilità di prevedere una “corsa diretta” Monzuno – Bologna via autostrada (e non un potenziamento del collegamento con la stazione di Vado), e questo evidenzia che lungo alcune direttrici e per certe relazioni, il trasporto pubblico su gomma ha ancora una certa appetibilità che non può essere soddisfatta dal trasporto ferroviario.

Un’altra osservazione si muove nei confronti della seguente affermazione:

“il bacino di influenza reale, non teorico, si produce in un intorno molto ridotto (150 m) delle fermate stesse.”

E' consuetudine ritenere che la propensione delle persone a compiere spostamenti a piedi sia inversamente proporzionale alla grandezza del centro abitato in cui si risiede. Quindi si è più disposti a camminare in città che non in paesi più piccoli. D'altra parte l'ampiezza del raggio d'azione di una fermata è influenzata più dalle caratteristiche di sicurezza e di piacevolezza del percorso per accedere al punto di fermata che non dalla lunghezza effettiva del percorso. In ogni caso appare eccessivamente limitante considerare il raggio d'influenza di una fermata dell'autobus di soli 150 metri, mentre si ritiene che in ambito extraurbano questo possa essere considerato di circa 400 – 500 m.

Nell'analisi del servizio di TPL su gomma, tra le linee prese in considerazione, sono state erroneamente considerate anche alcune linee che non toccano il territorio dei 3 comuni interessati.

La linea 808 (Vergato, Camugnano, Enea Brasiamone, Castiglione dei Pepoli), la linea 825 (Grizzana Stazione, S.Benedetto V.S. stazione, Castiglione dei Pepoli) e la linea 828 (Castiglione, S.Benedetto V.S. stazione) servono un territorio all'interno della comunità montana Cinque Valli Bolognesi, ma non relativo ai comuni di Monzuno, Loiano e Pianoro. Pertanto anche i dati relativi all'offerta totale di servizio di tpl nell'area oggetto del presente PSC sono da rivedere.

Riguardo ai dati di offerta e di utilizzo del servizio tpl, si obietta il fatto che siano stati confrontati i dati di utilizzo del servizio di tpl nell'area dei 3 comuni con l'area di Bologna. Si ritiene che i due ambiti territoriali siano profondamente diversi tra loro: da una parte un ambito urbano costituito dalla città di Bologna, dall'altra tre comuni di collina, di cui uno a ridosso della città, gli altri due nella seconda cerchia periferica. Pertanto i due territori non sono confrontabili tra loro, e non lo sono neanche l'offerta di trasporto pubblico e di conseguenza l'utilizzo dello stesso. Altra cosa sarebbe stato confrontare l'offerta e l'utilizzo del servizio di tpl con altri ambiti con caratteristiche geografiche simili.

“da questo breve quadro emerge una sicura situazione di crisi, ..., circostanza che determina un disavanzo di esercizio non proprio contenuto, tema che occorre approfondire per condizionare la progettualità del sistema di trasporto nel territorio in esame.”

La frase sopra riportata e tratta dal documento non trova riscontri nella realtà e si ritiene che comunque non si possa trovare nella soppressione dei servizi su gomma la soluzione per evitare un eventuale disavanzo di esercizio. In questo modo si realizzerebbe soltanto un'offerta di trasporto pubblico inadeguata a rispondere alla domanda reale e potenziale di mobilità ed estremamente rigida.