

L'interscambio con il TPL nelle stazioni primarie e secondarie

La situazione dell'integrazione, nel trasporto pubblico, tra la modalità ferroviaria e quella autobussistica risulta ancora carente, se si considera che non vi è ancora un sistema SFM completo e cadenzato. Vi sono tuttavia vari casi di coordinamento tra i due servizi.

Il quadro dell'integrazione, valutato per le stazioni che il PMP, aveva individuato per svolgere il ruolo di nodi di interscambio, viene sintetizzato nelle tabelle successive, dove vengono evidenziate le stazioni, primarie e secondarie in cui è prevista la fermata di almeno una linea del servizio TPL.

	STAZIONE PRIMARIA SFM	Interscambio con TPL Realizzati												
		Linee ATC al 2010												
1	Anzola	no												
2	Bazzano	656	657	658	671									
3	Bologna c.le	varie												
4	Borgo Panigale	no												
5	Budrio	211	212	213	214	243	244	257	273	331	5200			
6	Castel SP	110	112	113										
7	Funò	no												
8	Imola	1	2	3	4	44	9							
9	Marzabotto	716												
10	Mazzini	-												
11	Molinella	243	244	247	358	2700								
12	Ozzano	no												
13	Pianoro	no												
14	Pilastrino	686												
15	Porretta	746	747	756	757	760	767	768	770	776	787	796	797	798
16	Prati di Caprara	-												
17	S. Benedetto VS	826	828	856	857									
18	S. Giorgio P.	435												
19	S. Giovanni P.	538 536												
20	S. Lazzaro S.	19C												
21	S. Pietro C.	433	455	97	456									
22	S. Vitale-Rimesse	no												
23	Sasso Marconi	827												
24	Stellina	no												
25	Vergato	726	727	728	737	806	846	29/BO	60/BO					

Tabella 12 – Possibile interscambio ferro-bus nelle Stazioni primarie

STAZIONE SECONDARIA SFM	Interscambio con TPL Realizzati	
	Linee ATC al 2010	
1 Calderara-Bargellino		no
2 Cas. Garibaldi		85 20
3 Castel Maggiore		436
4 Casteldebole		no
5 Castenaso		no
6 Corticella		27
7 Crevalcore		537
8 Grizzana		825 846
9 Libia-S. Orsola	14 25 36 60 89 94 99	
10 Marzabotto		716
11 Mezzolara		no
12 Monzuno		827
13 Riola		808
14 Rastignano	96 900 903 904 905 906	
15 S. Ruffillo		55
16 Variqnana		no
17 Zanardi		17 18
18 Zanolini		B 36 60

Tabella 13 – Possibile interscambio ferro-bus nelle Stazioni secondarie

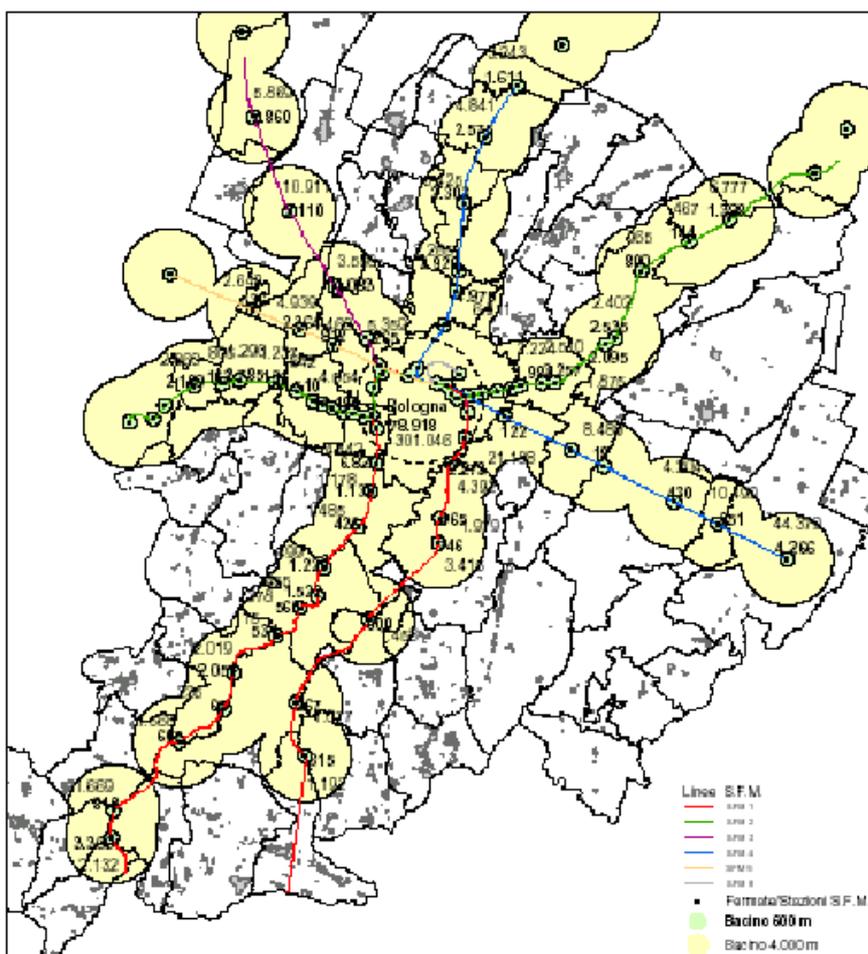
Dalle tabelle precedenti si desume solo la presenza, nelle immediate vicinanze delle stazioni ferroviarie considerate, di un servizio di autobus; esse non dicono se gli orari del servizio TPL sono coordinati con gli arrivi e le partenze del treno. Sia per lo scarso cadenzamento sia per problemi di affidabilità degli orari ferroviari, sono infatti poche le stazioni in cui l'orario dell'autobus è stato pienamente coordinato con l'orario del treno.

Si ricorda, infine, che l'interscambio treno-bus organizzato studiando il coordinamento tra gli orari dei due servizi, in modo da rendere minimo il tempo perso per passare da una modalità all'altra, è previsto, sempre nel PMP, con caratteristiche diverse in base alla categoria della stazione, ovvero:

- nelle stazioni primarie: l'interscambio con il TPL deve essere organizzato in modo ottimale per tutta la giornata;
- nelle stazioni secondarie: l'interscambio con il TPL viene ottimizzato nelle sole ore di punta.

IL RAPPORTO DEL SFM CON IL TERRITORIO

I tracciati delle ferrovie presenti nel territorio bolognese si estendono a raggiera, attraversando più della metà dei Comuni della Provincia (31 su 60) e servendo potenzialmente la maggior parte dei residenti (circa 692.000 abitanti, pari al 75% del totale).



Bacino d'influenza delle fermate SFM

Tale risultato è stato ottenuto grazie anche all'accorta pianificazione degli ultimi decenni, a cominciare dal PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) fino ai PSC (Piano Strutturale Comunale). Nel PTCP, come indicato nel paragrafo 2.2.2, promuove la valorizzazione dei centri abitati mediante la presenza di servizi pubblici, attività commerciali e residenza.

Nei paragrafi successivi si analizza come i PSC, per i Comuni che si sono già dotati di tale strumento, o come i vecchi PRG hanno recepito la norma del PTCP.

Per facilitare la lettura delle tabelle si citano nell'Allegato 20 anche le definizioni dei vari ambiti secondo la LR 20/2000.

Le previsioni urbanistiche per le zone residenziali

Nell'ambito dei PSC dei Comuni della Provincia di Bologna, si è valutato se gli strumenti urbanistici prendono in considerazione le aree disponibili nell'intorno delle stazioni SFM per localizzarvi ambiti per nuovi insediamenti residenziali e per riqualificazioni urbanistiche.

Le stazioni SFM considerate sono quelle ricadenti nei territori dei Comuni che hanno adottato/approvato il PSC (o PRG), sia che fossero previste nell'assetto base sia nell'assetto potenziato del SFM (quindi anche Arcoveggio, Aldini, CNR e Toscanella). In totale si tratta di 77

stazioni.

Il dato (rintracciabile nella sua interezza e integrità nella tabella riportata nell'Allegato 18) è incoraggiante, se si considera che in 43 stazioni, pari al 59% delle stazioni dell'assetto base e 56% dell'assetto potenziato, sono previsti ambiti per la realizzazione di nuovi insediamenti residenziali. L'analisi è stata svolta anche sul numero degli alloggi previsti, qualora indicati, e ha fornito il dato complessivo di circa 18.500 nuovi alloggi.

Per quanto riguarda le riqualificazioni, in 29 stazioni SFM sono stati riservati ambiti con questo scopo, dato che corrisponde al 40% delle stazioni previste nell'assetto base e al 38% nel caso dell'assetto potenziato. Il numero degli alloggi, in questo caso, ammonta a circa 3.600.

Per le specifiche relative ai singoli Comuni e alle diverse stazioni, le informazioni sono esplicitate nella tabella già citata.

Le previsioni urbanistiche per gli ambiti produttivi

Gli ambiti specializzati per attività produttive e per i poli funzionali, secondo quanto indicato dal PTCP, devono essere concentrati nel territorio, in modo da ridurre al massimo il consumo di suolo e da ottimizzare l'uso delle infrastrutture primarie per la mobilità. In base al concetto precedente anche se, naturalmente, non tutte le stazioni SFM potranno essere associate ad ambiti produttivi, né tanto meno a poli funzionali, l'indicazione del PTCP va verso la strada della preferenza, tra gli ambiti produttivi a cui dare la precedenza nella realizzazione, a quelli dotati di stazione SFM.

Attualmente, nel territorio provinciale, in 16 stazioni SFM gli strumenti urbanistici hanno indicato la realizzazione di un ambito produttivo nell'intorno di 1,5 km, per un totale di 68 Ha di nuove aree con tale destinazione d'uso.

Dei Poli Funzionali decisi nel PTCP, invece, 5 sono dotati di una stazione ferroviaria, e precisamente la Fiera, il Palasport di Casalecchio, l'area del Centergross di Funo, l'area di S. Giorgio di Piano e quella di S. Lazzaro di S., per un totale di 39 Ha serviti.

Per le specifiche relative ai singoli Comuni e alle diverse stazioni, le informazioni sono esplicitate nella tabella riportata nell'Allegato 19.

LA GESTIONE DELLE STAZIONI

La questione della gestione delle stazioni, intese come fabbricati viaggiatori locali tecnici e aree di pertinenza, merita un approfondimento soprattutto perché diversi sono i soggetti coinvolti.

Delle 87 stazioni SFM previste nell'assetto base, 57 sono di gestite da RFI (Rete Ferroviaria Italiana) e 28 da FER (Ferrovia Emilia-Romagna), mentre nelle rimanenti 2, Casalecchio Garibaldi-Meridiana e S. Vitale-Rimesse, sono presenti entrambi i gestori.

Negli ultimi anni RFI ha stipulato comodati con alcuni Comuni per l'uso a titolo gratuito dei locali non strettamente necessari all'esercizio ferroviario e per la manutenzione ordinaria delle stazioni e fermate ferroviarie. Conseguenza di tale politica è stata la comparsa, in tali situazioni, di attività no-profit, riferite ad es. ad associazioni oppure agli stessi Comuni, come nel caso di Monzuno-Vado, dove il Comune ha ristrutturato un vecchio magazzino trasformandolo in una sala polivalente per eventi pubblici; tali attività svolgono anche la

funzione di presidio e di rivitalizzazione delle stazioni. Nello specifico, tra i 25 Comuni in cui sono presenti stazioni con Fabbricato Viaggiatori, più della metà (14) hanno stipulato comodati gratuiti con RFI.

A questi casi vanno aggiunte tutte le situazioni in cui in stazione sono presenti attività commerciali, come bar ed edicole (in totale presenti in 15 stazioni), attività che non comportano comodati d'uso con le amministrazioni, ma che vengono affidati direttamente da RFI.

In alcuni casi, per le stazioni più importanti, sono previsti anche distributori automatici di generi di conforto.

Le immagini successive mostrano alcuni di queste situazioni sulla rete RFI.



Un distributore automatico nella stazione di Castel S. Pietro T.



L'info-point nella stazione di Pianoro



La torre dell'orologio con il bar a Funo-Centergross

Per quanto riguarda le stazioni gestite da FER, non sono ancora stati stipulati comodati per l'uso gratuito dei locali di stazione, anche se tale ipotesi sta prendendo consistenza anche sulle linee regionali. In ogni caso è già possibile trovare stazioni in cui i Fabbricati Viaggiatori ospitano attività commerciali, svolgendo così anche una funzione di presidiando.

Di seguito si riportano alcune immagini esplicative.



Il bar-edicola a S. Vitale-Zanolini



Il bar della stazione di Budrio

La gestione degli spazi antistanti le stazioni, destinati per lo più a parcheggi, è di competenza dei Comuni, così come per i percorsi ciclo-pedonali e il funzionamento degli ascensori. Solitamente sono tenuti in buono stato, anche se in alcuni casi, sia per la presenza di graffiti

che per la scarsa manutenzione e pulizia (ad es. erba alta), predomina la sensazione di abbandono ed insicurezza.

Di seguito si riportano alcune immagini che evidenziano le situazioni riscontrate.



Il piazzale di S. Lazzaro di Savena



Il parcheggio di Musiano-Pian di Macina



Gli ascensori nelle stazioni di Casalecchio-Garibaldi e Rastignano

Sul tema delle informazioni all'utenza (cartacee, audio e video) la competenza spetta al gestore del servizio, quindi a Trenitalia per le linee di proprietà RFI e FER per le linee regionali. Su questo argomento, la situazione più critica riguarda la sistemazione delle bacheche con gli orari, non sempre aggiornate o di facile e immediata lettura, specie per le linee FER.

Le immagini successive mostrano alcuni esempi.



Bacheche e informazioni gestita da Trenitalia



Bachecca gestita da FER

Sempre sul tema delle informazioni all'utenza, va segnalato che per le linee della FER da dicembre 2010 è attivo il servizio "chiamatreno", un numero verde che consente agli utenti di conoscere con una telefonata gratuita eventuali ritardi, soppressioni e provvedimenti relativi ai treni in transito nella stazione di interesse.

Per ciò che riguarda i piazzali delle stazioni, alcuni Comuni hanno anche previsto delle bacheche supplementari, posizionate nei piazzali antistanti, con mappe delle aree urbane e informazioni utili.



Bacheche gestite dai Comuni, rispettivamente, di Sala Bolognese e S. Lazzaro di S.

I gestori delle linee gestiscono anche la manutenzione delle oblitteratrici e delle biglietterie automatiche, spesso purtroppo vandalizzate e non riparate tempestivamente, con grave danno per l'utenza, che, soprattutto nelle situazioni in cui le stazioni ferroviarie si trovano lontane dalle aree urbane, non hanno possibilità di reperire il titolo di viaggio.

Le immagini seguenti mostrano le diverse situazioni.



Una biglietteria automatica di Trenitalia



Una oblitteratrice vandalizzata

Sulle linee regionali è in corso anche la sostituzione delle vecchie oblitteratrici con le nuove del progetto regionale "Mi Muovo", come si vede nell'esempio riportato (sulla rete gestita da Trenitalia tale operazione di sostituzione non è ancora cominciata).



*Obliteratrice nella stazione di Casalecchio
Garibaldi-Meridiana*