

L'azione della Provincia

Un sistema già più razionale ed efficiente anche grazie alla partecipazione

Mentre la scorsa legislatura è stata caratterizzata dalla redazione del Piano dei Trasporti, questa che si sta concludendo è stata spesa per la realizzazione dell'obiettivo: sono stati predisposti studi e progetti, innescati processi, iniziate procedure. Infatti l'attuazione del Piano dei Trasporti non si traduce in sole realizzazioni infrastrutturali, ma in azioni organizzative e gestionali che rendono l'intervento della Provincia vario e composto, in cui l'attività di progettazione esecutiva non è l'unica. La Provincia ha quindi operato nel settore dei trasporti attraverso la partecipazione, assumendo spesso il ruolo di coordinamento ad azioni come studi e progetti che l'hanno vista impegnata, insieme ad altri enti ed aziende in una serie di operazioni. Tra queste vanno ricordate la realizzazione di un'unica azienda di trasporto pubblico, la ristrutturazione dell'attuale sistema di trasporto collettivo, la progettazione di un nuovo sistema tariffario, gli approfondimenti inerenti alla realizzazione di un sistema di trasporto in sede propria ed automatizzato a trasformazione della ferrovia Modena-Sassuolo, gli studi e i progetti per il prolungamento dell'Autobrennero sino a Sassuolo.

Il primo luglio '88, dopo un lungo lavoro di preparazione, si è costituita la nuova Azienda di Trasporto Collettivo Pubblico, che ora gestisce il trasporto pubblico nella provincia di Modena, compresa l'area urbana di Modena, comprendendo il 98% del servizio complessivo provinciale. La rete di trasporto collettivo così organizzata si inserisce in un sistema in cui l'integrazione tra le diverse modalità (pubblico e privato, su gomma e su ferro) è l'elemento indispensabile per la funzionalità del sistema stesso. E' in questa ottica che è stata rivolta dalla Provincia particolare attenzione alle ferrovie Modena-Sassuolo e Modena-Carpi: per la prima, già in fase di redazione del Piano dei Trasporti, è stato predisposto uno studio di fattibilità per verificare la possibilità di fare di questa ferrovia - utilizzando però moderne tecnologie - l'itinerario fondamentale di collegamento del sistema urbano della «ceramica» con Modena, ed essere all'interno della città la linea di forza del trasporto collettivo. La Provincia ha avuto un ruolo non secondario nella presentazione da parte dell'Atcm al Ministero dei Trasporti della richiesta di finanziamenti per la ristrutturazione della ferrovia, in base alla quale sono stati concessi 50 miliardi. Più complessa la vicenda della Modena-Carpi, con una serie di trattative con le Ferrovie dello Stato per sperimentazioni sull'alta velocità, progetto nell'ambito del quale è previsto anche il quadruplicamento dei binari della Milano-Bologna-Firenze. Tra le altre azioni compiute nell'ultima legislatura c'è la regolamentazione del noleggio di rimessa con conducente, con l'obiettivo di inserire questo segmento del trasporto collettivo nel più ampio contesto del sistema di trasporti, per integrare l'Azienda pubblica nelle aree a domanda debole.

Altri temi affrontati sono la sicurezza stradale e l'ambiente. Per quanto riguarda il primo argomento, è stato pubblicato in collaborazione con l'Usi di Modena il testo «La prevenzione degli infortuni nell'ambiente di vita: la sicurezza sulla strada». E' stata inoltre realizzata una campagna di informazione finalizzata alla prevenzione di incidenti stradali, specie quelli che avvengono il fine settimana, dal titolo «Love my life», diretta in partico-



Ampio ventaglio di iniziative sulla sicurezza stradale

Nella culla della Ferrari la campagna per la vita

Sono molte le discoteche più o meno giganti sparse nella provincia di Modena. E tante sono anche le auto potenti di grossa cilindrata. Il mito del cavallino rampante è fortissimo nella testa dei giovani (e non solo) che vivono nella culla della Ferrari. L'allarme è tutt'altro che ingiustificato, quindi, per il ripetersi dei tragici incidenti del sabato sera.

Da tempo la Provincia di Modena è impegnata con campagne di sensibilizzazione sui rischi dell'alcol per chi guida specie di notte. Manifesti, locandine, scatole di cerni e adesivi sono il materiale impiegato nella campagna «I lo-

ve my life» (amo la mia vita) partita nell'estate dell'anno scorso e ripresa quest'anno con ancor maggiore impegno. Vengono utilizzati anche video e cartoline, con messaggi «positivi», non terroristici, ma in grado di indurre reazioni di responsabilità anziché di paura, in modo quindi giudicato più efficace dagli psicologi.

Durante lo scorso anno sono state realizzate anche altre iniziative. La Provincia si è incanalata nell'organizzazione di un concerto rock dei «Pitfall» e degli «Shoutin» in memoria di un componente di uno dei complessi e dei ragazzi morti negli incidenti del sabato notte. Da due anni, poi, circola un volantino «La sicurezza sulla strada» realizzato da Provincia e Usi 16 al servizio di coloro che insegnano educazione stradale nel mondo delle scuole e nelle autoscuole.

Sempre alle scuole guida sono rivolti i corsi per istruttori, che vengono aggiornati su materie di più recente introduzione, relative agli incidenti, agli effetti di alcol e droghe e all'assistenza alle vittime. Il corso è stato suddiviso in due sessioni, a causa della notevole affluenza, nel marzo scorso e nell'ottobre prossimo.

Un dei dati più interessanti di questa legislatura è stata la capacità della Provincia di diventare protagonista nella programmazione e nella gestione dei grandi interventi viari, non solo per quanto riguarda la viabilità provinciale, ma anche per la viabilità statale e autostradale, con particolare riferimento alle esigenze dei Comuni. Così l'assessore ai Trasporti per la Provincia di Modena, Renzo Montorsi, introduce il tema della

grande viabilità, in una città che rappresenta lo snodo del traffico diretto a nord - Milano - e a nord-est - Brennero, quinta di Germania - e in una zona, più limitata ma non per questo meno complessa, che vede aggregati produttivi fitti di scambi come le aree di Carpi e di Sassuolo. «Mentre il traffico in trent'anni è quadruplicato, qui abbiamo ancora la struttura stradale immutata e realizzata dai Duchi, gli Estensi - spiega Montorsi - La

razionalizzazione sta già avvenendo, però. E' stata appena completata la realizzazione del primo tratto della Modena Sassuolo, tra la statale 486 presso Casalballo e la statale 12 del Brennero presso Baggiore. I due successivi tratti consentiranno di congiungere la Pademontana alla tangenziale di Modena. Si tratta per il polo ceramico della risposta più incisiva, in termini di mobilità, ai problemi di un'area a forte sviluppo economico e insediativo, con un enorme volume di movimentazione merci e persone, basata sulla diversificazione del traffico anziché sulla sua concentrazione».

L'attività della Provincia sulla grande viabilità non si ferma qui. Il primo tratto della Modena-Sassuolo è stato realizzato con l'apporto anche dei Comuni di Modena, Fiorgine, Sassuolo e Fiorano. Ma le opere in strade statali che la Provincia sta progettando richiedono un impegno dell'Anas, e un forte investimento finanziario. In più il disegno della grande viabilità provinciale prevede altre opere di gran peso. La Nuova Estense serve a collegare la montagna con la pianura. E' già stata realizzata una parte, ed è in costruzione il tratto tra Pavullo e Pradolino. Su questa direttrice è stata costruita a Strettrara una galleria e tutto il tracciato, rinnovato, consente di raggiungere la città con la massima rapidità. «Chi resta in montagna deve godere degli stessi servizi di chi sta in città - dice ancora Montorsi - ed è un segno di sviluppo e di civiltà consentire «pari opportunità».

Uno degli elementi importanti del piano sono le varianti ai centri abitati, per facilitare lo scorporo rapido del traffico. Il prossimo lavoro di questo tipo sarà la tangenziale a

Gomma e rotaia finalmente a braccetto

Trasporti a Modena

Ampia trasformazione in provincia nell'ottica della «rete integrata»

Il perno ferrovia

Liberazione della viabilità urbana ed extraurbana; nuovi collegamenti

Il piano provinciale dei trasporti è destinato a mutare completamente le forme di mobilità. Quella che a Modena si sta realizzando è una rete integrata tra «rotaia» e «gomma», ma anche tra pubblico e privato. Perno del sistema è la stazione di Modena. Nuovi collegamenti ferroviari con Carpi e Sassuolo e interazione tra Fs, viabilità e trasporto pubblico e collettivo.

Il concetto è semplice, anche se la realizzazione richiede investimenti notevoli: il sistema dei trasporti nella provincia di Modena è in corso di trasformazione con un'ottica di rete e di integrazione tra mezzi diversi. Ossia tra «gomma» e «rotaia», come oggi si usa dire. «La risposta alle mutate e accresciute esigenze di mobilità è un servizio a rete - spiega l'assessore provinciale ai Trasporti Renzo Montorsi - tutto il piano provinciale della viabilità parte anzitutto dall'esigenza di rispettare i centri abitati, aggirandoli il più possibile con le strade a grande traffico. Puniamo a un sistema che privilegi l'integrazione «ferro-gomma» e «pubblico-privato». Ciò significa fare in-teragire il sistema ferroviario con quello della viabilità extraurbana e urbana, e il trasporto collettivo - che toglie evidentemente sovraccarico di automobili sulle strade - con quello privato».

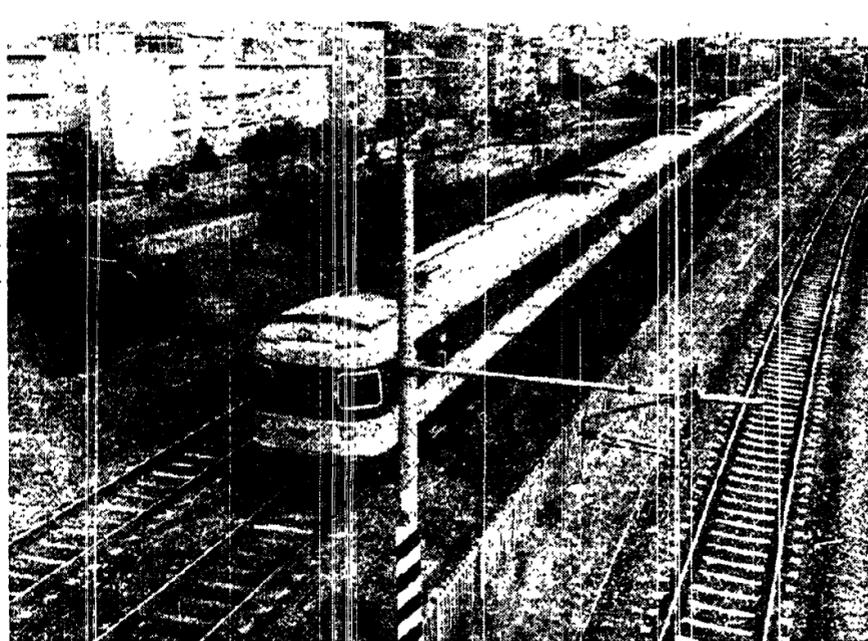
L'asse portante del progetto provinciale sono le due linee ferroviarie che attraversano Modena sulla direttrice Bologna-Milano e su quella del Brennero via Carpi. Inoltre raggiungiamo la Modena-Sassuolo, che presenta però caratteristiche un po' diverse. La realizzazione dei progetti è collegata a quello che le Fs riusciranno a fare per l'alta velocità: il tratto Modena-Carpi è rimasto chiuso per due anni proprio perché le ferrovie volevano sperimentare le linee superveloci. Inoltre, se si procederà in questo senso, anche tra Milano e Bologna i nuovi binari per l'alta velocità correranno paralleli, ma abbastanza spostati, a quelli attuali, alleggerendo il traffico di passaggio nella stazione di Modena. La stazione diventerà così la cerniera fondamentale di tutta la rete.

Sui binari «liberati» potrebbero trovare posto i treni per collegare con corso cadenzate Modena e Carpi, mentre il tratto ferroviario Modena-Sassuolo è ora in concessione all'Atcm, la municipalizzata risultata dalla fusione tra le due aziende che si occupavano separatamente dei trasporti urbani ed extraurbani. Si pensa di poter realizzare un servizio cadenzato molto frequente (20 corse in andata e altrettante al ritorno) su questo tratto di particolare importanza, visto che su di esso insiste buona parte degli insediamenti produttivi del Modenese. Il progetto è di creare un servizio «T + B» treno più bus, extraurbani per servire tutta l'ampia area sassuolese, mentre, a partire dalla stazione cittadina, il collegamento avverrebbe con la normale rete urbana.

La rete extraurbana solo su gomma resta ovviamente per i collegamenti con la zona della montagna, anch'essi cadenzati e collegati con la stazione ferroviaria. A completamento di tutto questo disegno c'è il rapporto con il trasporto privato, con la costituzione di punti chiave di parcheggio auto adiacenti al fulcro del sistema, ossia la stazione ferroviaria. L'intero progetto richiede anche una serie di innovazioni tecnologiche di grande rilevanza: per fare un esempio, una centralina elettronica che programmi le cadenze dei treni in base alle fasce orarie di maggiore o minore afflusso di passeggeri. Si tratta di un disegno ambizioso ma non certo irrealizzabile. La legge finanziaria del 1987 ha stanziato 50 miliardi da destinare a opere di ristrutturazione per migliorare il servizio in città e collegare per il momento le attuali due stazioni di Modena, quella «grande» dove approdano i treni «di Stato» e quella «piccola» da cui attualmente partono i convogli per Sassuolo e cui fa capo la rete di bus extraurbani.

Un piano trasporti integrato vede tra i suoi capisaldi principali quello relativo all'assetto della città, al flusso del traffico all'interno, sia dei mezzi privati sia di quelli pubblici. In quest'ottica, anche Modena città va «regolamentata» in funzione della nuova mobilità, se non altro in quanto la stazione ferroviaria, che di questo sistema diventerà il centro funzionale, si trova poco lontano dalla Ghirlandina. Una delle cause primarie della congestione dei centri urbani è infatti la concentrazione di un eccessivo numero di

funzioni terziarie e di servizio a forte domanda di mobilità nelle zone più centrali, dove è estremamente difficile e costoso modificare la rete viaria e aumentare la possibilità di parcheggio. Nella proposta di riorganizzazione delle funzioni urbane sono determinanti due elementi: il recupero della fascia di primo insediamento industriale posto a nord lungo la linea ferroviaria, servita da trasporto in sede propria e non lontana dalla tangenziale, e la realizzazione dei poli terziari e di servizio adiacenti la grande viabilità



Il nuovo Prg della città decentra e quindi decongestiona

Più isola, meno traffico: favoriti le due ruote e il mezzo pubblico

Un piano trasporti integrato vede tra i suoi capisaldi principali quello relativo all'assetto della città, al flusso del traffico all'interno, sia dei mezzi privati sia di quelli pubblici. In quest'ottica, anche Modena città va «regolamentata» in funzione della nuova mobilità, se non altro in quanto la stazione ferroviaria, che di questo sistema diventerà il centro funzionale, si trova poco lontano dalla Ghirlandina. Una delle cause primarie della congestione dei centri urbani è infatti la concentrazione di un eccessivo numero di

funzioni terziarie e di servizio a forte domanda di mobilità nelle zone più centrali, dove è estremamente difficile e costoso modificare la rete viaria e aumentare la possibilità di parcheggio. Nella proposta di riorganizzazione delle funzioni urbane sono determinanti due elementi: il recupero della fascia di primo insediamento industriale posto a nord lungo la linea ferroviaria, servita da trasporto in sede propria e non lontana dalla tangenziale, e la realizzazione dei poli terziari e di servizio adiacenti la grande viabilità

Le esigenze dei Comuni, anche montani, al centro del nuovo assetto della «grande viabilità». Realizzazioni e progetti

Verso il futuro le strade dei Duchi

La razionalizzazione sta già avvenendo, però. E' stata appena completata la realizzazione del primo tratto della Modena Sassuolo, tra la statale 486 presso Casalballo e la statale 12 del Brennero presso Baggiore. I due successivi tratti consentiranno di congiungere la Pademontana alla tangenziale di Modena. Si tratta per il polo ceramico della risposta più incisiva, in termini di mobilità, ai problemi di un'area a forte sviluppo economico e insediativo, con un enorme volume di movimentazione merci e persone, basata sulla diversificazione del traffico anziché sulla sua concentrazione».

L'attività della Provincia sulla grande viabilità non si ferma qui. Il primo tratto della Modena-Sassuolo è stato realizzato con l'apporto anche dei Comuni di Modena, Fiorgine, Sassuolo e Fiorano. Ma le opere in strade statali che la Provincia sta progettando richiedono un impegno dell'Anas, e un forte investimento finanziario. In più il disegno della grande viabilità provinciale prevede altre opere di gran peso. La Nuova Estense serve a collegare la montagna con la pianura. E' già stata realizzata una parte, ed è in costruzione il tratto tra Pavullo e Pradolino. Su questa direttrice è stata costruita a Strettrara una galleria e tutto il tracciato, rinnovato, consente di raggiungere la città con la massima rapidità. «Chi resta in montagna deve godere degli stessi servizi di chi sta in città - dice ancora Montorsi - ed è un segno di sviluppo e di civiltà consentire «pari opportunità».

Uno degli elementi importanti del piano sono le varianti ai centri abitati, per facilitare lo scorporo rapido del traffico. Il prossimo lavoro di questo tipo sarà la tangenziale a

Nonantola, con la costruzione di un nuovo ponte, in sostituzione di quello attuale ormai inadeguato. Solo un servizio a rete, con più sbocchi, alleggerisce i centri residenziali e permette di raggiungere rapidamente i caselli autostradali. Anche questi verranno razionalizzati, spostando quello di inizio dell'Autobrennero a Campogalliano, il che permetterà a chi percorre questa autostrada di non trovare più l'imbuto del casello, obbligatorio anche per chi non esce dall'autostrada a Modena. La sistemazione dei caselli autostradali avrà anche una funzione ambientale: si eviterà così l'inquinamento prodotto dagli scarichi di migliaia di automobili, costretti a sostare ogni giorno, anche a lungo, per il pagamento di una «tranche» del pedaggio prima di proseguire la marcia.

Il disegno complessivo della Provincia in tema di grande viabilità è di vasto respiro. Prevede anche forti investimenti a carico dello Stato, che, una volta ottenuti sulla carta, non sono immediatamente erogati; anzi spesso si deve attendere parecchio tempo perché siano effettivamente disponibili. Esiste comunque una sintonia di fondo nell'approccio al problema tra le scelte della Provincia e quelle del Piano nazionale dei trasporti. E questo è un altro dato positivo.

Il disegno complessivo della Provincia in tema di grande viabilità è di vasto respiro. Prevede anche forti investimenti a carico dello Stato, che, una volta ottenuti sulla carta, non sono immediatamente erogati; anzi spesso si deve attendere parecchio tempo perché siano effettivamente disponibili. Esiste comunque una sintonia di fondo nell'approccio al problema tra le scelte della Provincia e quelle del Piano nazionale dei trasporti. E questo è un altro dato positivo.

SERVIZI DI PATRIZIA ROMAGNOLI