



Partito Democratico

Gruppo Assembleare

Regione Emilia-Romagna

Bologna, 15 novembre 2019

Alla Presidente dell'Assemblea Legislativa
Simonetta Saliera
SEDE

Interrogazione a risposta scritta

Premesso che

- Ogni giorno nell'area metropolitana bolognese il 59% degli oltre 2,7 milioni di spostamenti vengono effettuati con il mezzo privato: un dato che rappresenta un elemento di forte criticità relativamente alle condizioni di vivibilità urbana e alla qualità ambientale.
- L'obiettivo di riduzione del traffico motorizzato privato è perseguitabile solo se il trasporto pubblico è in grado di fornire una reale alternativa all'utilizzo del mezzo proprio non solo in termini di servizio offerto, ma anche di affidabilità, efficacia ed efficienza.
- Il Piano Strategico Metropolitano di Bologna 2.0 del luglio 2018 individua, tra gli obiettivi del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM), la regolarizzazione del servizio ferroviario metropolitano, in un'ottica di orari cadenzati, e l'attivazione delle relazioni passanti.

Considerato che

- Il passante ferroviario consiste in un tipo di collegamento ferroviario che ha lo scopo di razionalizzare l'attraversamento di un centro cittadino, collegando nello stesso tempo le relazioni ferroviarie e metropolitane e le relative stazioni, allo scopo di realizzare un servizio di tipo integrato. In tal modo si superano i disagi del trasferimento dei viaggiatori che da una rete devono trasferirsi ad un'altra per proseguire il viaggio, dato che tale infrastruttura consente di realizzare collegamenti in treno da un punto all'altro della città senza più la necessità di effettuare cambi.

Valutato che

- La rete attuale del SFM è strutturata in 8 direttrici tutte attestate a Bologna Centrale, tranne alcuni servizi passanti Ferrara-Imola. Lo stato di attuazione del modello di esercizio originario del SFM è ancora parziale e su alcune linee neanche cadenzato.
- Un dato di particolare interesse riguarda la domanda sulle linee afferenti a Bologna Centrale, su cui insistono anche servizi "non SFM" (treni regionali e regionali veloci "passanti" o attestati al di fuori del bacino SFM, ad esempio Piacenza-Rimini o Venezia Bologna). Da una valutazione della domanda globale che attualmente si muove in auto privata su relazioni potenzialmente servibili dal SFM, infatti, risulta che degli oltre 115 mila spostamenti su auto tra comuni direttamente serviti da SFM, oltre il 40% costituisce domanda potenzialmente

interessata ai servizi “passanti”, di questi 22.500 avvengono tra linee SFM “non adiacenti” (pari al 20% degli spostamenti auto totali) – Dati PUMS Bologna Metropolitana: La Rete portante del Trasporto Pubblico Metropolitano (TPM) del 7 marzo 2018.

Sottolineato che

- Dalla sovrapposizione dei treni delle diverse linee, si realizza quello che il PUMS individua come il “passante urbano di Bologna”, compreso tra Casalecchio Garibaldi e Bologna San Vitale, su cui sarà possibile beneficiare di 6 coppie di treni all’ora sulla tratta urbana compresa tra Casalecchio Garibaldi e San Vitale-Rimesse.
- Un elemento ad ulteriore sostegno dell’intermodalità e distribuzione urbana degli spostamenti è legata al fatto che sostanzialmente tutte le fermate del passante urbano (da Casalecchio Garibaldi fino a Rastignano) saranno collegate alla rete tranviaria metropolitana, consentendo di raggiungere un numero elevato di attrattori urbani con un solo interscambio.

Tenuto conto che

- Tra gli obiettivi contenuti nel “Protocollo di Intesa per l’attuazione del concorso della Città metropolitana alla programmazione del SFM”, sottoscritto a luglio 2017 dalla Regione Emilia-Romagna e la Città Metropolitana di Bologna, vi è il completamento del SFM di Bologna, al fine di creare le condizioni per un incremento dell’utenza dagli attuali 40mila a 80mila utenti al giorno.
- In particolare, con tale Protocollo la Regione Emilia-Romagna si è impegnata ad avviare le attività di approfondimento tecnico e di confronto istituzionale per realizzare una rete portante del trasporto locale unitaria e realmente integrata, che non può prescindere dalla rapida realizzazione dei passanti ferroviari del SFM bolognese.

Interroga la Giunta per sapere

- A che punto sono le verifiche in corso con il gestore della rete per individuare le potenzialità della stazione di Bologna a sostenere, dal punto di vista infrastrutturale, impiantistico e di gestione, un modello di trasporto locale unitario e realmente integrato.
- A che punto è la realizzazione delle linee passanti previste dai documenti di programmazione richiamati.

Giuseppe Paruolo