

IL CONSIGLIO PROVINCIALE

1. rilevato

- 1.1. lo stato di attuazione non soddisfacente del Servizio Ferroviario Metropolitano, come verificato da questo Consiglio mediante il lavoro di analisi del progetto, di ascolto di rappresentanze degli utenti, e di sperimentazione diretta mediante sopralluoghi sul funzionamento effettivo del Servizio;
- 1.2. che l'insoddisfazione deriva principalmente da problemi di cadenzamento degli orari, di frequenti ritardi e disservizi, di sovraffollamento, da insufficiente dotazione di vetture confortevoli, dalla scarsa integrazione con il trasporto pubblico su gomma (intermodalità), e talvolta anche da condizioni disagiate delle stazioni;

2. riaffermato

- 2.1. il carattere strategico e fondamentale del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) quale sistema portante per una mobilità agile e sostenibile sul nostro territorio, in grado di mitigare la congestione stradale;
- 2.2. che il SFM è parte integrante e determinante di un più ampio e complesso sistema integrato della mobilità metropolitana;
- 2.3. che la dimensione della mobilità nel bacino bolognese è tale da giustificarne e richiederne una organizzazione ed una programmazione dotata di autonomia funzionale e gestionale, integrata con il sistema complessivo della mobilità nell'area metropolitana;
- 2.4. che l'SFM non potrà esplicare in modo soddisfacente la propria funzione finché non verrà potenziata e migliorata l'offerta di trasporto ferroviario rispetto a quella attuale;
- 2.5. che tale potenziamento e miglioramento deve riguardare non solo la situazione "a regime", ovvero successiva all'entrata in esercizio della linea ad Alta Velocità / Capacità, ma anche la situazione "transitoria", ovvero precedente a tale entrata in esercizio;

3. Considerato

- 3.1. che gli interventi e gli investimenti programmati negli Accordi del 1994 e del 1997 si stanno attuando in misura inferiore e con ritardo rispetto alla tabella di marcia allora prevista, sia riguardo la rete gestita da FER, sia riguardo la rete gestita da Trenitalia;
- 3.2. che invece sul nostro territorio la domanda di servizi ferroviari è in crescita, soprattutto da parte dell'utenza pendolare, in linea con quanto avviene in tutte le aree urbane e metropolitane italiane ed europee;
- 3.3. che il completamento dei lavori dell'Alta Velocità / Capacità, con la conseguente liberazione dei binari di superficie dal traffico ferroviario di attraversamento, potrà esplicare appieno tutti i vantaggi per il territorio Bolognese - dopo i disagi dovuti ai cantieri - soltanto se sarà disponibile per il trasporto ferroviario locale nuovo materiale rotabile adeguato per quantità e per qualità.
- 3.4. che, visti i tempi di consegna dei mezzi ferroviari, tale disponibilità è condizionata ad una pianificazione pluriennale dell'acquisizione di tali mezzi (locomotori e carrozze).

4. Esprime

- 4.1. La ferma volontà di chiedere il pieno rispetto degli impegni previsti per il nodo ferroviario bolognese e l'adozione di scelte in linea con le esigenze di potenziamento e qualificazione del servizio ferroviario (materiale rotabile, cadenzamento orario, interventi sulle infrastrutture) sollecitando i soggetti istituzionali competenti a comportamenti conseguenti;
- 4.2. l'urgenza di arrivare ad un aggiornamento, una revisione e un rafforzamento degli accordi interistituzionali a suo tempo stipulati per la realizzazione dell'SFM;
- 4.3.** la necessità, anche attraverso le opportune modifiche normative, di pervenire all'istituzione di un unico gestore delle ferrovie locali subregionali, al fine di responsabilizzare un interlocutore unico al quale affidare l'attuazione complessiva dell'intero servizio, in funzione del superamento dei gravi disagi che oggi colpiscono l'utenza, e favorire così il processo di coordinamento intermodale necessario al corretto funzionamento del sistema trasportistico bolognese; in particolare vanno favoriti i collegamenti tra i comuni che non sono collocati sui tragitti del SFM e le fermate più vicine, in un raccordo gomma - ferro che renda migliori in termini di efficienza e d'efficacia il trasporto pubblico locale
- 4.4. l'urgenza di reperire i finanziamenti necessari per l'acquisto del materiale rotabile adeguato al servizio previsto, ovvero con capacità di accelerazione rapida e con la maggiore portata possibile (carrozze a due piani), in modo che sia disponibile al momento dell'entrata in esercizio della linea Alta Velocità / Capacità, e di individuare le fonti di sostentamento finanziario per l'esercizio nel tempo dell'SFM; operando a questo proposito anche per usufruire del fondo di 100 milioni di euro annui previsto dalla legge finanziaria, istituito presso il ministero dei trasporti per il triennio 2007-2009 destinato al potenziamento del trasporto pubblico locale.
- 4.5. la necessità di realizzare tutti gli interventi infrastrutturali necessari sulle linee ferroviarie (elettrificazione delle linee ancora sprovviste, interrimento delle tratte più critiche per l'interferenza con il traffico urbano, raddoppio di binari su tratte specifiche di linee a binario unico in modo da facilitare l'incrocio di treni, realizzazione della fermata di servizio al complesso ospedaliero S. Orsola – Malpighi, in ottemperanza al relativo Accordo Territoriale).
- 4.6. la richiesta ai gestori ferroviari di mettere in atto da subito, ovvero prima dell'entrata in esercizio della linea Alta Velocità / Capacità, tutte le azioni idonee a migliorare l'offerta del servizio ferroviario esistente, in termini di cadenzamento orario, di materiale rotabile, di coordinamento intermodale;
- 4.7. la richiesta di procedere subito all'introduzione della tariffa unica integrata per l'area bolognese.
- 4.8. la necessità di dedicare la massima attenzione ai problemi relativi alla sicurezza dei luoghi e dei percorsi per raggiungere le fermate, quali piste ciclabili, parcheggi per auto e moto, sottopassi, etc.
- 4.9. L'importanza di promuovere - dove esistono le condizioni - forme di gestione delle fermate e delle stazioni in stretto rapporto con i comuni, che consentano, coinvolgendo il privato e il privato sociale, di fornire servizi utili e confortevoli, attraverso sale d'attesa, depositi per biciclette, punti di ristoro, anche al fine di contrastare i rischi di degrado.

febbraio 2006