



CAMUGNANO
CASTEL D'AIANO
CASTEL DI CASIO
CASTIGLIONE DEI PEPOLI
GAGGIO MONTANO
GRIZZANA MORANDI
LIZZANO IN BELVEDERE
MARZABOTTO
MONZUNO
SAN BENEDETTO VAL DI SAMBRO
VERGATO

Prot. nr. 2019/0013882

16 settembre 2019

Servizio Pianificazione Territoriale
e Urbanistica, dei Trasporti e del Paesaggio

Viale Aldo Moro, 30 – 40127

Bologna

segreteriaaprit@regione.emilia-romagna.it

Oggetto: Piano regionale integrato dei trasporti - PRIT 2025. Osservazioni e proposte.

Con riferimento al PRIT2025 adottato questa Unione ritiene corretta l'impostazione generale volta a rilanciare una strategia integrata per il governo della mobilità regionale attraverso strumenti programmatori territoriali e settoriali, incentivando quella spinta al cambiamento che non sia vissuta come vincolo o limite, ma si tramuti in leva per un nuovo sviluppo e un nuovo impulso alla crescita economica regionale, garantendo la coesione sociale e la qualità della vita. Questo sarà possibile nella misura in cui il sistema regionale nel suo complesso si farà carico di scelte che sappiano coniugare ambiente, economia e società. In questo quadro, i trasporti possono svolgere un ruolo fondamentale, se correttamente orientati a favorire una mobilità sostenibile attenta alle diverse esigenze di cittadine e cittadini, sostenendo azioni che favoriscano la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro con le esigenze di mobilità delle donne e degli uomini, degli anziani, delle diverse componenti sociali, nonché di tutte le fasce deboli della cittadinanza.

Su tali premesse, questa Unione condivide la vision che vede il trasporto ferroviario come elemento strategico della mobilità regionale, evidenziando comunque la necessità di potenziare anche altri sistemi di trasporto: pertanto in un'ottica di collaborazione istituzionale ritiene utile formulare le seguenti osservazioni.

1. Relativamente alla integrazione del PRIT con gli altri strumenti di pianificazione, risulta necessario rendere coerenti le previsioni del piano con quelle del PUMS della Città Metropolitana di Bologna, già adottato dall'Ente e che tuttora sta completando il proprio iter approvativo.
2. Relativamente agli interventi previsti sul tratto di ferrovia Porrettana (Bologna C.le – Porretta Terme) e su quella della Val di Setta (Bologna C.le – Prato C.le), come sviluppato di seguito:

LINEA FERROVIARIA PORRETTANA

La tratta in oggetto, risulta di gran lunga la tratta regionale più utilizzata, con circa 10000 utenti giornalieri che utilizzano il SFM per gli spostamenti abituali verso i luoghi di studio e lavoro. Gli interventi recentemente implementati per il potenziamento delle stazioni, assieme alle previsioni del PUMS della Città Metropolitana, denotano che c'è sì attenzione verso questo tratto di infrastruttura ferroviaria, ma vediamo che il piano prevede soltanto di valutare il raddoppio dei

binari tra Casalecchio e Sasso Marconi. Riteniamo che in una pianificazione ambiziosa della mobilità, possa consentire di mettere le basi per un vero cambio di passo nell'attrattività e fruibilità dell'Appennino Bolognese, per cui si chiede:

- 1) riduzione dei tempi di percorrenza su tutta la linea;
- 2) raddoppio dei binari per estendere il cadenzato sull'intera linea fino a Porretta Terme;
- 3) di implementare corse notturne nell'ottica di aumentare la sicurezza negli spostamenti;

LINEA FERROVIARIA DIRETTISSIMA BOLOGNA C.LE – PRATO C.LE

Per potenziare la connessione dei territori della Valle del Setta, si ritiene importante recepire le previsioni del PUMS di Bologna con:

- l'inserimento di linee passanti, che consentano la connessione veloce della linea Porretta – Bologna – Prato;
- l'aumento delle frequenze dei treni nelle ore di punta e la previsione di inserimento di ulteriori corse dirette tra le stazioni di San Benedetto Val di Sambro - Castiglione dei Pepoli e Bologna (sia in andata che in ritorno);
- la predisposizione del progetto di fattibilità tecnica ed economica della nuova stazione dei treni in comune di Castiglione dei Pepoli.

A riguardo, si chiede inoltre che il piano contenga indicazioni ben precise riguardo alla futura interruzione della linea, propedeutica alla esecuzione dei lavori di adeguamento e riqualificazione infrastrutturale necessari per il raggiungimento della sagoma PC80, indicazioni che prevedano l'esecuzione dei lavori in orario notturno.

Anche in questo caso, nell'ottica di aumentare la sicurezza negli spostamenti, si rammenta la necessità più volte espressa dalla vallata di implementare corse notturne, disincentivando ulteriormente l'utilizzo delle auto private anche in tali fasce orarie.

3. Relativamente al potenziamento del servizio di trasporto pubblico locale su gomma e dell'intermodalità ferro – gomma, si rende necessario integrare nei comuni di questa Unione il trasporto pubblico su gomma:
 - incrementando i collegamenti pubblici tra i Comuni limitrofi (che praticamente si azzerano nei giorni festivi) e con la Città di Bologna, collegamenti che sono addirittura assenti tra le frazioni interne dei singoli territori, ponendo di fatto un grosso freno alle necessità di spostamenti e, dunque, di crescita e sviluppo economico, sociale e turistico;
 - potenziando l'intermodalità sino ad arrivare ad avere una corriera (anche di dimensioni ridotte, tipo navetta) in coincidenza con ogni corsa ferroviaria.
4. Relativamente all'accessibilità del sistema ferroviario, si rende necessario integrare le previsioni del piano inserendo il potenziamento delle stazioni ferroviarie di fondovalle dei Comuni dell'Appennino Bolognese, oggi in grande sofferenza per la mancanza di adeguati spazi per la sosta di auto private, aspetto questo che si concretizza in un forte sotto utilizzo di tale sistema di trasporto.
5. Relativamente alla integrazione tariffaria, è necessario quanto prima addivenire al completamento del processo anche in ambito extraurbano in tutti i comuni dell'Unione e per ogni sistema di trasporto: un solo abbonamento al trasporto pubblico per poter viaggiare ovunque e con ogni mezzo per tutti i cittadini di questa Unione titolari di un abbonamento di trasporto pubblico, sia su linee urbane che su linee extraurbane.
6. Relativamente ai collegamenti tra i Comuni dell'Unione e la Città di Bologna rispettivamente a sud della stessa (valle del Savena) e lungo la valle del Reno, il potenziamento degli attuali sistemi di

trasporto, se sarà necessario anche inserendone di nuovi, allo scopo di rendere più veloci e sicuri gli spostamenti sia per motivi di studio e lavoro (non va in proposito dimenticato che le aziende patiscono la carenza di un sistema di trasporti snelli e veloci tra l'Appennino, la pianura bolognese e la Toscana, con conseguenti costi che incidono negativamente sul funzionamento delle aziende stesse e sulle conseguenti decisioni degli imprenditori), sia per turismo.

Si rimane ovviamente a disposizione per qualsiasi ulteriore necessità e/o chiarimento, fiduciosi del pieno recepimento di tali osservazioni che in maniera unanime e condivisa questa Unione ritiene fondamentali per il rilancio economico, sociale e turistico dell'Appennino, e che pertanto si chiede possano trovare attuazione già nel breve periodo.

IL PRESIDENTE

Dott Maurizio Fabbri
(firmato digitalmente)