

INTEGRAZIONE E MODIFICA DELLE OSSERVAZIONI AL PRIT PRESENTATE DALLA FEDERAZIONE DEI VERDI DELL'EMILIA ROMAGNA

Ad integrazione e modifica parziale delle Osservazioni al Prit 2025 sottoscritte da Silvia Zamboni, Paolo Galletti e Sauro Turrone a nome della Federazione dei Verdi dell'Emilia Romagna, ed inviate il 16 settembre u.s. a segreteriaaprit@regione.emilia-romagna.it, chiediamo di:

- 1) a pagina 6, dopo il paragrafo **Nell'impianto complessivo di piano in pratica risulta scarsa (o nulla) la relazione del PRIT 2025 con i PUMS e una valutazione della coerenza degli stessi con il PRIT, nonostante l'attuazione del PRIT venga formalmente demandata agli Enti locali.**

inserire integralmente l'osservazione sul Servizio Ferroviario Metropolitan (SFM) nell'area bolognese riportata di seguito:

SFM

Servizio Ferroviario Metropolitan come rete portante della mobilità metropolitana

Si chiede di realizzare:

- la piena attuazione degli Accordi sottoscritti sul SFM, in particolare quello del 19 giugno 2007: **“Accordo per il completo sviluppo ed attuazione del servizio Ferroviario Metropolitan bolognese (SFM)”** tra Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna e gruppo FS S.p.A., in cui l'assetto base avrebbe dovuto essere realizzato entro il 2011 e, ancora oggi, in gran parte non è stato realizzato;
- realizzare quanto previsto, per il SFM, nel PUMS adottato dal Comune di Bologna.

In particolare, è necessario che siano realizzate rapidamente le condizioni basilari:

- servizi ferroviari pienamente cadenzati, con frequenza generalizzata e omogenea di 30', senza differenziazione di offerta tra le stazioni (comprese, da subito, quelle di Bologna), di orario (con particolare attenzione alle fasce di punta, oggi,

in alcune linee e fermate, le più carenti di servizio), e giorni, e fino alle ore 24;

- servizi ferroviari passanti, previsti da tutti gli Accordi e da inserire nel PRIT, con i quali è previsto un consistente aumento di utenza e che possono aiutare a ridurre il traffico in tangenziale;
- tutto ciò renderà possibile ridisegnare la rete delle autolinee per un assetto pienamente integrato con SFM, con una rete di adduzione/distribuzione alle stazioni, evitando elementi di parallelismo e sovrapposizione funzionale;
- realizzare una completa integrazione di rete e tariffaria treno-bus (come già in funzione a Milano).

Per migliorare i servizi attuali, e assicurarne regolarità e affidabilità in caso di perturbazioni del traffico, è necessario rimuovere alcuni limiti infrastrutturali:

- velocizzare e realizzare da subito, in primo luogo, gli incroci che mancano nelle linee a semplice binario (in particolare Vignola e Portomaggiore);
- eliminare i passaggi a livello esistenti;
- prevedere (anche nel PRIT), il raddoppio totale delle linee a binario unico, per consentire i servizi previsti dagli accordi e dal PUMS, iniziando con il raddoppio selettivo di alcuni tratti più importanti lungo le linee:
 - per la linea di Porretta è importante iniziare dal raddoppio del primo tratto, fino a Sasso Marconi, e di alcuni tratti lungo la linea;
 - per la linea di Vignola iniziare dal primo tratto, non problematico, fino a Zola Predosa e raddoppiare alcuni tratti lungo la linea;
 - per la linea di Portomaggiore bisogna cambiare il progetto di interrimento, allargando di mt.3,60 la canna prevista, per contenere il binario doppio, e consentire gli sviluppi futuri della linea e dei servizi relativi. Senza preoccuparsi della piccola strettoia, a semplice binario, che si trova in zona Zanolini, distante 111 metri dall'inizio dell'area di intervento, e che, per la sua brevità, non impedirebbe lo sviluppo futuro dei servizi, e che, volendo, in un momento

successivo, con tecnica adeguata, sarebbe anche possibile allargare per contenere il 2° binario, e raddoppiare alcuni tratti lungo la linea;

- realizzare subito le nuove fermate di Bologna, previste nel “progetto PIMBO”, già finanziate;
- superare gli attuali limiti di capacità di alcune linee a doppio binario (come le linee per Rimini, per Ferrara e per Verona), con interventi tecnologici e infrastrutturali (es: riduzione delle sezioni di blocco, raccordi, quadruplicamenti selettivi);
- ripristinare i binari dal 12 in poi della Stazione Centrale, sopra la nuova stazione AV/AC interrata, come previsto dagli Accordi, per aumentare la capacità della stazione stessa

2) a pag. 12, modificare l’osservazione 13 sull’autostrada Campogalliano-Sassuolo come segue:

13. Osservazione sull’autostrada Campogalliano-Sassuolo
(Rel. tecnica cap.3 pag. 47)

Chiediamo lo stralcio di quest’opera la cui realizzazione è sempre stata storicamente avversata dai Verdi dell’Emilia Romagna. Come opere compensative chiediamo che vengano inseriti raddoppi selettivi della ferrovia Modena-Sassuolo, tali da consentire un incremento della frequenza dei treni e la prosecuzione di alcuni di essi non solo verso Carpi, ma anche verso Mantova e Verona con un programma di esercizio affidabile.

Chiediamo inoltre che venga prevista una linea di trasporto pubblico con orario cadenzato sulla tratta Carpi-Rubiera-Sassuolo per favorire l’interscambio con la ferrovia Milano-Bologna e ridurre il traffico sulla rete stradale locale.