IL FERRO A BOLOGNA

UNA CURA MANCATA

5 MARZO 2016

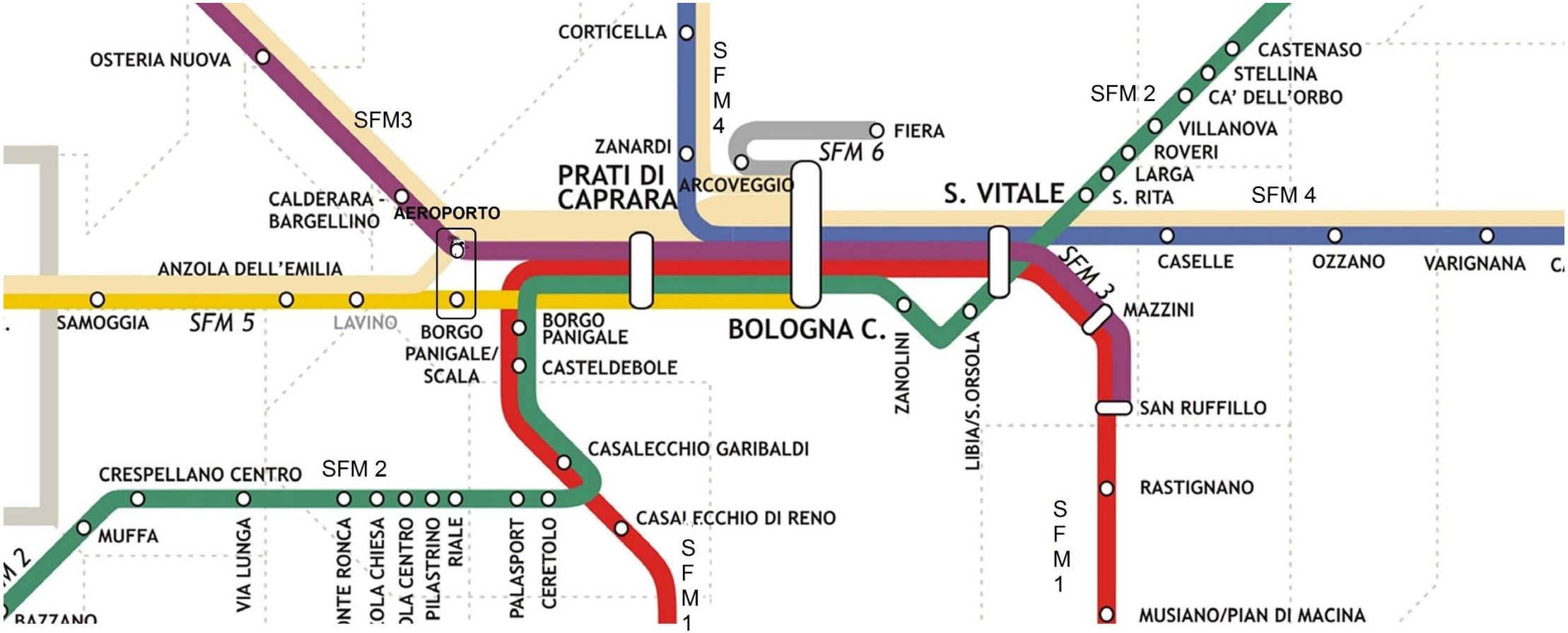
PAOLO SERRA WWW.BOLOGNARAGIONEVOLE.ORG

IL PROGETTO DI WALTER VITALI 1999

SFM

QUESTO SCONOSCIUTO (NON 1 HUB AND 8 SPOKE MA RETE)

OVVERO 4 LINEE PASSANTI +2 IN CENTRALE 3 +2 A PRATI DI CAPRARA 4+1 A S.VITALE-RIMESSE



19 anni sprecati, o quasi...

- 17 luglio 1997 Accordo FS-MIT-RER-Comune-Provincia
- Ribadito il 19 giugno 2007 e
- Confermato il 5 febbraio 2014

SFM UTENZA METROPOLITANA 2013

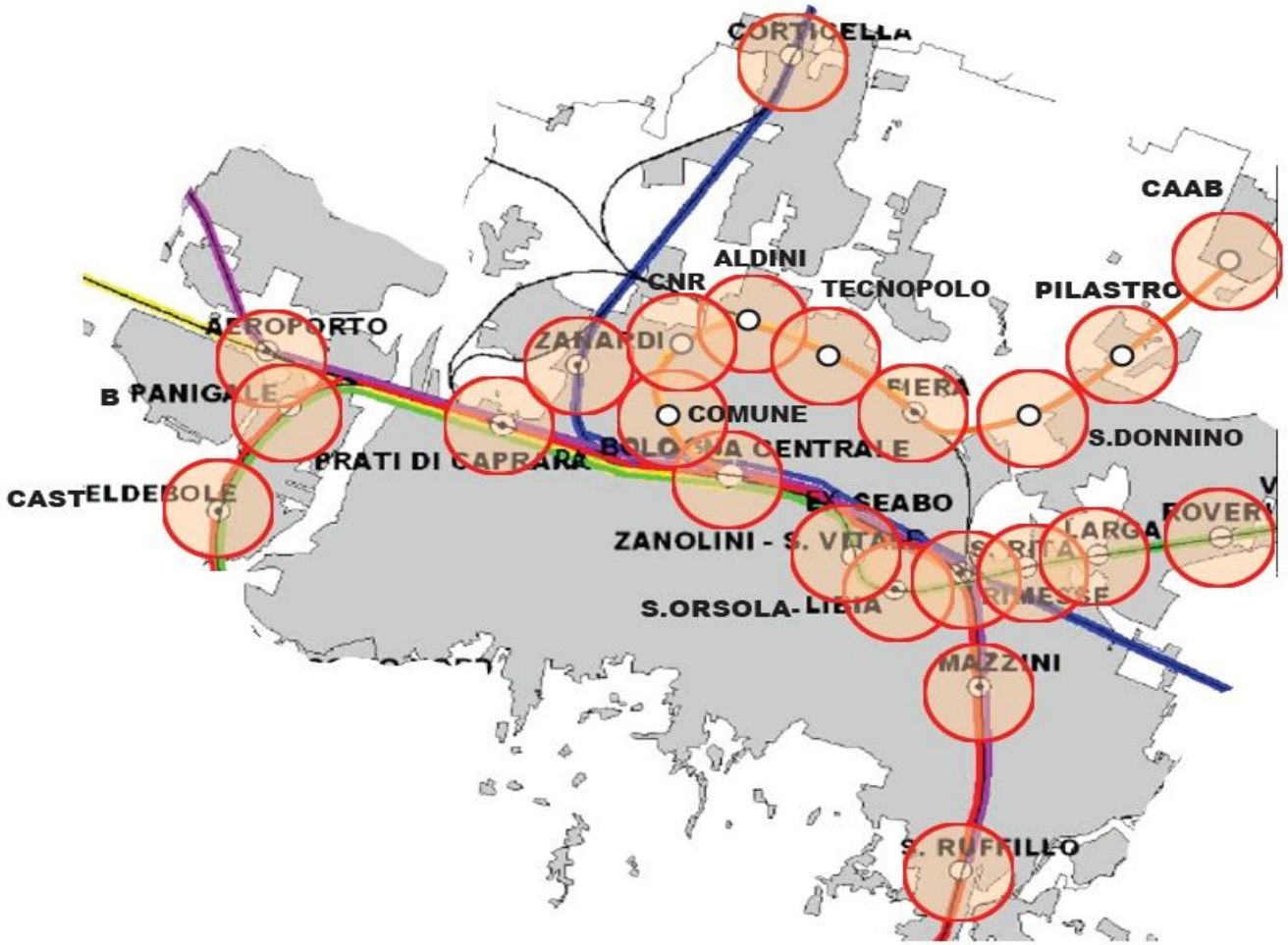
direzione	Mov.giorno	Km. strada	Durata min	Nume. Staz.	Km/staz
PORRETTA	20.013	62	70	17	3,6
S. BEN. V.S.	4.060	45	44	10	4,4
VIGNOLA	7.230	35	60	18	1,9
PORTOMAG.	9.252	64	66	17	3,8
POGGIORUS.	10.863	72	56	9	6,2
FERRARA	13.942	47	49	10	4,7
IM0LA	8.616	36	30	7	5,1
MODENA	5.492	40	28	5	8
TOTALE	**82.037**				

SFM POTENZIALE DOPO IMPLEMENTAZIONE ACCORDI 2014

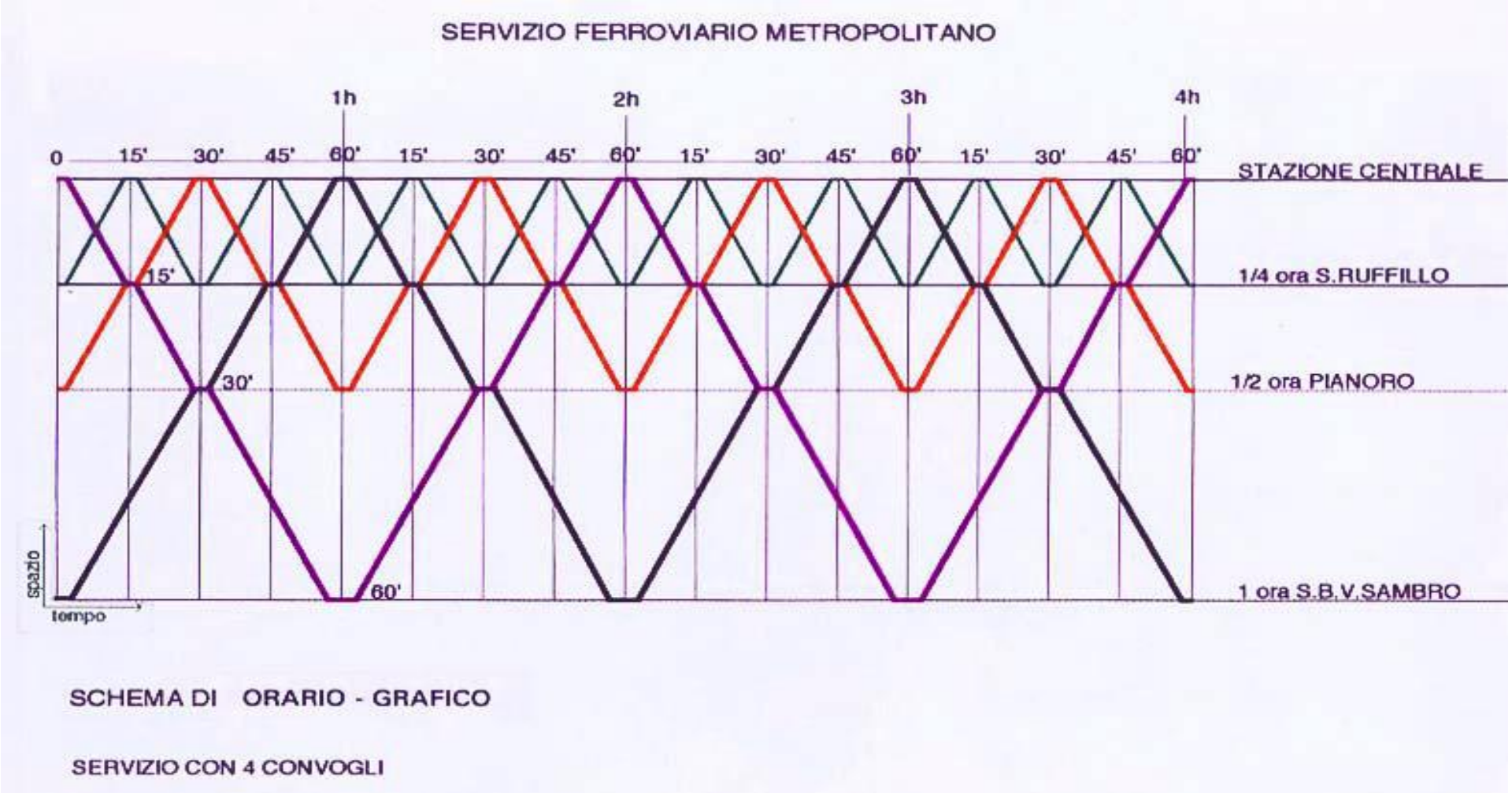
150.000 PASS/GIORNO

direzione	Pass.giorno	Km. strada	Durata min	Nume. Staz.	Km/staz
PASSANTE CASTENASO PONTERONCA		25		21	1,2
PASSANTE SANRUFFILLO CASALECCHIO		13		11	1,2

COPERTURA URBANA SFM



SCHEMA DI ORARIO TIPO



IL COMUNE DI BOLOGNA CREDE NEL SFM? (E LA RER?)

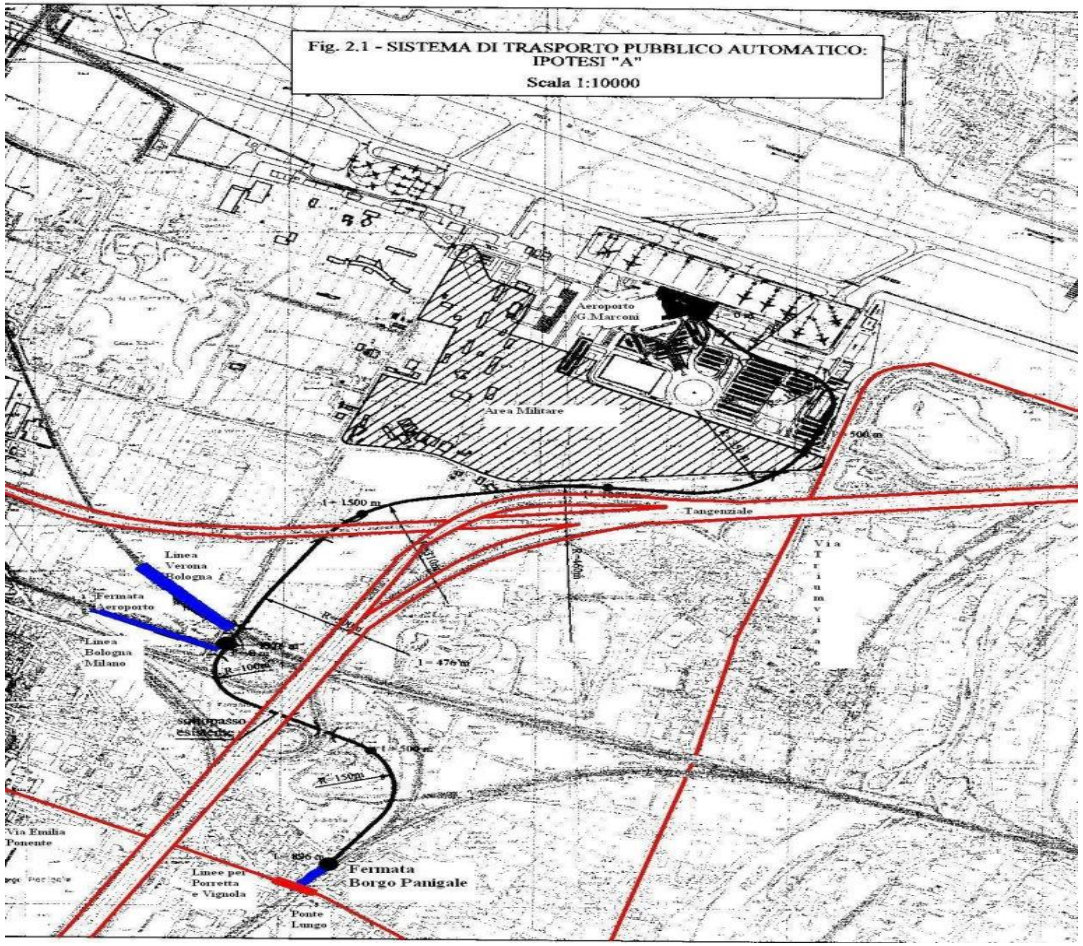
• Uno dei due nodi secondari più importanti (stazione Prati di Caprara) e la stazione Zanardi non sono stati ancora costruiti ed attendono la ripartizione dei fondi ex-metrotramvia. • I binari 13, 14 e 15 della stazione Centrale non sono ancora stati ripristinati ed il 16 è stato sacrificato per il progetto del people mover. • Sulla implementazione effettiva delle linee passanti non si hanno notizie dall'8 giugno 2013. •Il progetto dell'interramento della parte urbana della Bologna – Budrio, già pronto per la Conferenza di Servizi l'8 gennaio 2009, che teneva conto del possibile sviluppo futuro della linea, è stato sostituito il 28 maggio 2010 da uno che rende impossibile la cadenza a 15 minuti e la stazione Sant'Orsola viene spostata sul lato opposto all'Ospedale • Non risultano studi sulla ristrutturazione della rete bussistica urbana e metropolitana a SFM implementato.

IL COMUNE DI BOLOGNA CREDE NEL SFM?

• La costruzione della stazione Aeroporto in via Bencivenni a cavallo delle due linee per Verona e per Modena è stata interrotta al grezzo e verrà completata solo per la parte modenese con la denominazione Borgo Panigale-Scala. • Il people mover implementato sul SFM (e sul tram) progettato nel 2000 da SAB (studi Tecnicoop e MM) affossato da Guazzaloca non è stato ripreso dai successori. •Della linea 6 Stazione-Fiera, prolungabile, secondo un progetto della Provincia che riprendeva la tesi di laurea Belluzzi-Praderio del 2011 fino al CAAB-FICO (ed anche fino ad Agraria ad Ozzano) non si hanno notizie se non su una sua fantomatica trasformazione in linea tramviaria. • Neppure si hanno notizie sul necessario rinnovo di parti infrastrutturali e tecnologiche obsolete della regionale Vignola-Bologna-Portomaggiore.

PROGETTO PEOPLE MOVER LEITNER
SAB – TECNICOOP luglio 2000

Da 69 fermate del SFM su 81 e da 8 capoluoghi di provincia su 9 direttamente al Marconi e, comunque otto treni locali ogni ora da e per la Centrale, oltre ai regionali.



FERMATA SFM "AEROPORTO" VIA BENCIVENNI

LA STAZIONE SFM "AEROPORTO" NEL MASTERPLAN DEL MARCONI CON IL NUOVO TERMINAL

PASSANTE NORD: PIU' STRADE O PIU' TRENI?

Non si può risolvere un problema con la stessa mentalità che l'ha generato

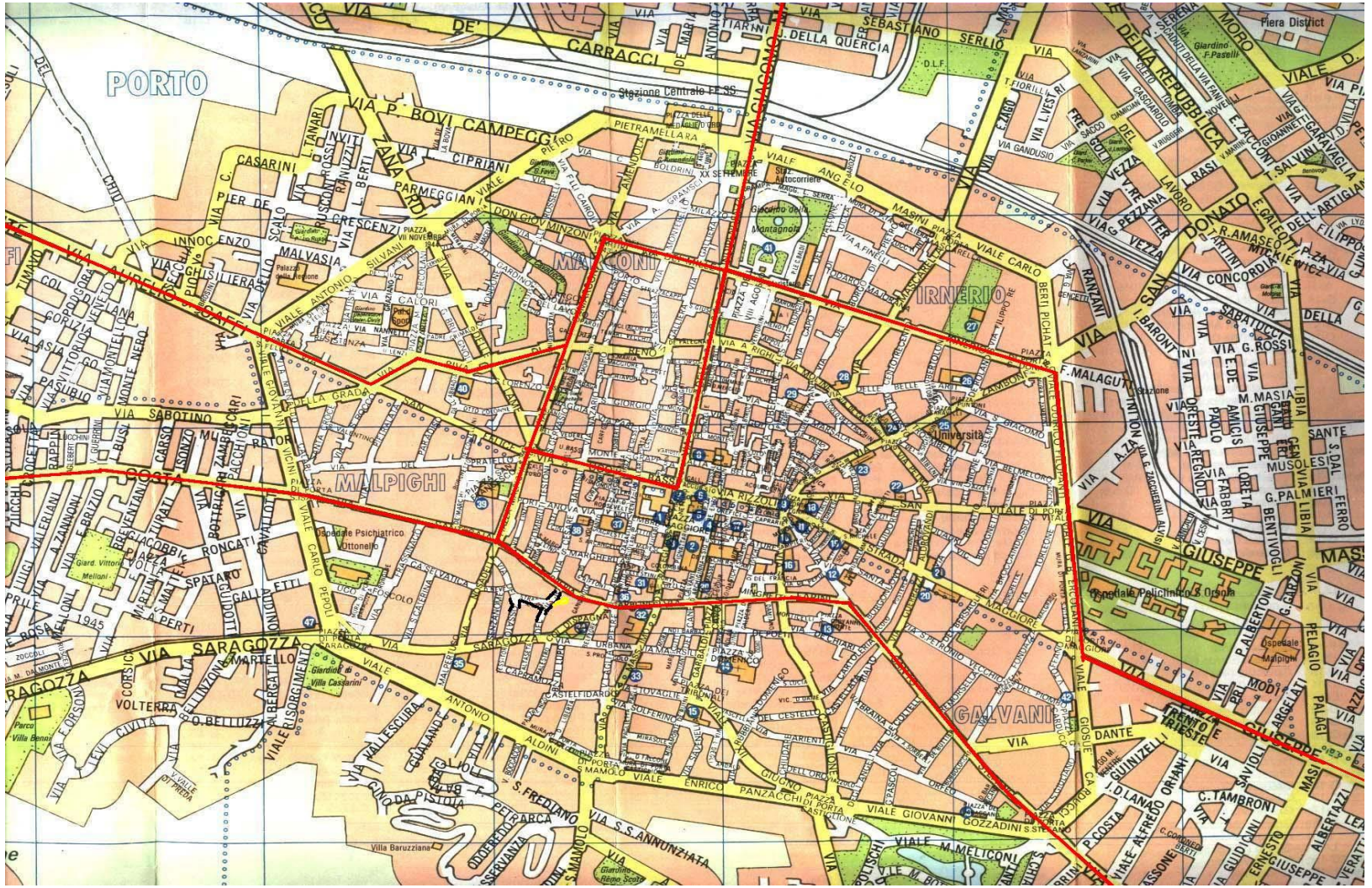
Movimenti al giorno vetture + veic. ind. Autostr. A14/tang. di Bologna dati RER (ass. Donini 17/02/ ass.Reno)

assi	2015 cons	2025 prev	diff
A14	71.000 (+ 8.000)	76.000 (+ 10.000)	5.000 (+ 2.000)
Tang.	53.000 (+ 1.800)	58.000 (+ 2.300)	5.000 (+ 500)
tot	124.000 (+ 9.800)	134.000 (+12.300)	10.000 (+ 2.500)

Quanti dei nuovi 70.000 movimenti SFM concentrati nelle ore di punta si trovano all'interno di questi numeri?

3 TRAM PER BOLOGNA PEDONALIZZANDO IL CENTRO STORICO

L'OCCASIONE PERSA DA COFFERATI



1) Corticella-Matteotti-Pietramellara-Don Minzoni-Marconi-Bassi-Indipendenza-Matteotti-Corticella.
2) Borgo Panigale-Saffi-S.Felice-Rivareno-Marconi-Don Minzoni- Pietramellara-Indipendenza-Bassi-Marconi-Riva Reno-S.Felice-Saffi-Borgo Panigale.
3) S.Lazzaro-Mazzini-Ercolani-Irnerio- doppia opzione Indipendenza-Pietramellara-Don Minzoni-Marconi-Bassi-Indipendenza o viceversa-Irnerio-Ercolani-Mazzini-S.Lazzaro.

---

1. **Servire il centro storico dalle zone residenziali nord, est, ovest.**
2. **Evitare tunnel.**
3. **Evitare le Due Torri, l'inizio di S.Felice ed ogni strada che vincoli eccessivamente la tecnologia e la lunghezza delle carrozze e dei convogli.**
4. **Formare una rete a grande capacità di interscambio e con possibilità di sviluppo.**
5. **Far partire i capolinea in corrispondenza di fermate del Sfm.**
6. **Consentire risparmi di gestione sulle linee esistenti Atc. 7.**
7. **Costare non di più della somma già accantonata per Teo e per il metrò/tram.**
8. **Servire quattro grandi isole pedonali (Università, Quadrilatero, Azzogardino. Galliera)**

Zurigo ab. 380.000 area 1,3 milioni

Dresda ab. 520.000

Bordeaux ab.240.000 area metr.1,2 milioni

Lisbona ab. 530.000

TRAM FIRENZE 13 MILIONI DI PASSEGGERI ANNUI

COL PAREGGIO ECONOMICO FINANZIARIO A 11...

Dresda cargotram (addirittura…!!!!)

LA BASSA SIDEREMIA BOLOGNESE SI PUÒ CURARE?

Riproporre le tramvie dopo la saga di TEO/CIVIS/ CREALIS sarebbe insensato ma la soluzione filoviaria si dimostrerà sempre più insufficiente sulla solita T rovesciata. Non resta che puntare velocemente tutto sul SFM secondo gli accordi già presi:

- **Ripristino** binari in Centrale.
- Implementazione delle **quattro linee passanti** e delle due di testa.
- **Ammodernamento tecnologico** per le infrastrutture di competenza regionale.
- Ripristino **stazione via Bencivenni** con o senza il people mover.
- Ripristino primo progetto **Bologna-Portomaggiore**.
- Acquisto **treni adatti** per le linee ad alta intensità di fermate.
- **Riorganizzazione rete auto-filobussistica** post implementazione SFM ed entrata in funzione reale della rete dei **semafori intelligenti** che nel giugno 1999 ottenne a Stoccolma il *Bangemann Challenge Award* della U.E.
- Finanziando il tutto ripristinando **l'addizionale regionale del 10% sul bollo** autoveicoli eliminata nel 2001 (**circa 23 euro per veicolo, 60 milioni annui**).