

CONCLUSIONI

Nonostante molto sia già stato realizzato, i temi su cui continuare a lavorare sono molteplici e dovranno coinvolgere attivamente tutti gli Enti e le Imprese interessate. Per tali ragioni concludiamo il presente rapporto riassumendo qui di seguito, le problematiche ancora aperte ed oggetto degli impegni futuri, ai fini del completamento del SFM e del suo avvio a regime:

- realizzazione e attivazione delle ultime stazioni mancanti, per aumentare l'accessibilità e l'attrattività del sistema (sono tutte collocate nel Comune di Bologna, in situazioni strategiche) e aumentare il bacino di utenza;
- miglioramento delle informazioni all'utenza, attraverso azioni di comunicazione su più livelli, anche attraverso la realizzazione del Progetto di Riconoscibilità;
- miglioramento della qualità del servizio e sua riorganizzazione attraverso:
 - attivazione dei servizi passanti e cadenzati,
 - acquisto di materiale rotabile che consenta un comfort maggiore e una migliore affidabilità del servizio offerto,
 - aumento dell'affidabilità generale del servizio offerto,
 - riqualificazione e rivitalizzazione delle stazioni per renderle più efficaci e accoglienti;
- riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale per integrarli in modo più efficace ed efficiente con il Servizio Ferroviario Metropolitano, anche attraverso il coordinamento degli orari;
- completamento del sistema tariffario integrato STIMER – MIMUOVO, con l'introduzione del titolo unico di viaggio;
- attuazione delle scelte insediative ed urbanistiche orientate verso il SFM, in modo coerente con quanto stabilito dagli strumenti di pianificazione fino ad ora adottati.

Di tutti questi aspetti imprescindibili per il completamento del progetto, quello della comunicazione, in questa fase, risulta essere prioritario per riuscire ad incrementare lo spostamento modale dalla strada alla ferrovia.

La promozione del Servizio Ferroviario Metropolitano è perciò alla base degli interventi futuri; in questo senso nel corso del 2011 ci si attende, da una parte, la programmazione di un preciso programma di promozione del progetto e, dall'altra, l'estensione del Progetto Riconoscibilità alla due linee regionali Bologna-Vignola e Bologna-Portomaggiore, come prosecuzione di quello già concluso per linee Porrettana, Ferrara ed Imola.

La realizzazione di una parte cospicua delle citate necessità è condizionata al reperimento di risorse finanziarie rilevanti.

L'Accordo del 2007 prevedeva l'avvio a regime del SFM per la fine del 2011, e oggi questo termine non può che essere spostato al 2013-2014, con riferimento specifico alla realizzazione delle nuove fermate ed ai passanti ferroviari (la fine dei lavori della stazione sotterranea AV è prevista nel dicembre del 2012, a cui dovranno seguire i lavori della stazione C.le).

Per concludere è infine da richiamare, come fondamentale ed urgente per il buon esito del

SFM, il rafforzamento del ruolo del Comune e della Provincia di Bologna nella programmazione e organizzazione del SFM, per la creazione di una regia unica sul progetto. Ciò è anche coerente con la previsione di un riassetto istituzionale del territorio metropolitano bolognese, ed è peraltro previsto dall'art. 12 dell'Accordo del 19-6-2007 sul SFM .