

Bologna, 1 settembre 2010

PRES. ASS. LEG. E-R
AR02092010 113100

Al Presidente dell'Assemblea Legislativa
Matteo Richetti

Sede

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA

Il sottoscritto Consigliere Damiano Zoffoli

PREMESSO CHE

- il PRIT 98-2010 (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) individuava tra le opere strategiche il MetroCosta (Trasporto Rapido Costiero - TRC) Ravenna-Cattolica quale soluzione per creare un sistema di trasporto pubblico rapido ed efficiente a servizio della riviera romagnola tra Ravenna e Cattolica;
- l'area costiera romagnola, che costituisce uno dei più rilevanti bacini turistici europei, ha progressivamente assunto una vera e propria connotazione metropolitana. Nel tratto compreso tra Ravenna e Cattolica si è infatti consolidato un insediamento urbano fortemente caratterizzato dallo sviluppo del turismo balneare, il cui tessuto si è sempre più dilatato a partire dai centri storici originari fino a configurare una città lineare di circa 60 km posta a ridosso degli arenili. L'insediamento costiero rappresenta, di fatto, la seconda città della Regione (che diventa la prima durante il periodo estivo), con una popolazione residente di circa 410.000 abitanti (dati del censimento 1991) distribuiti negli undici comuni che la compongono (Ravenna, Cervia, Cesenatico, Gatteo, Savignano sul Rubicone, S. Mauro Pascoli, Bellaria-Igea Marina, Rimini, Riccione, Misano Adriatico, Cattolica). La domanda turistica, che ha fatto registrare negli ultimi anni un considerevole sviluppo, va acquistando più evidenti connotati di stazionarietà essendo in aumento, al di fuori del periodo estivo, l'afflusso di visitatori per motivi socio-culturali, commerciali e, particolarmente per i tradizionali week-end, durante i quali aumenta sensibilmente soprattutto il livello di impegno della rete viaria;
- l'autostrada A14, la S.S. 16 "Adriatica" e le linee ferroviarie Bologna-Ancona e Rimini-Ravenna-Ferrara costituiscono, allo stato attuale, il supporto infrastrutturale fondamentale per le relazioni interne al sistema territoriale litoraneo e per quelle di scambio con il territorio esterno. Detto sistema presenta numerosi elementi di criticità per quanto riguarda gli standards infrastrutturali e di attrezzatura, che tendono a penalizzare significativamente i livelli di servizio offerti all'utenza nei vari periodi dell'anno;

PRESO ATTO CHE

- in particolare, l'attuale linea ferroviaria Bologna-Ancona attraversa centralmente l'insediamento costiero con evidenti effetti negativi sulla qualità urbana e ambientale (effetto barriera, inquinamento acustico, vibrazioni, riduzione dei livelli di accessibilità urbana);

- la potenzialità della linea Bologna-Ancona e i livelli di impegno a cui la stessa è sottoposta da parte dei traffici viaggiatori e merci fanno escludere, tra l'altro, la possibilità di attivazione di servizi ferroviari di tipo urbano sulla tratta Rimini-Cattolica, di servizi cioè diffusi uniformemente nelle fasce orarie del giorno, caratterizzati da una frequenza relativamente sostenuta (dell'ordine di 10') e da una distribuzione più capillare di stazioni e fermate (dell'ordine dei 400-500 m.);

PRESO ATTO INOLTRE CHE

la linea ferroviaria Rimini-Ravenna, a semplice binario elettrificato, è invece interessata quasi totalmente da servizi passeggeri di interesse locale e, solo debolmente da servizi merci; per questi motivi e, soprattutto, per la sua collocazione territoriale tale linea costituisce una utile risorsa nel quadro dei programmi di potenziamento del sistema di trasporto pubblico costiero;

CONSIDERATO CHE

la realizzazione del TRC, ancorché affrontabile per fasi funzionali successive, offre due ulteriori opportunità:

- la riorganizzazione della locale rete di autoservizi, che dovrà essere razionalizzata, valorizzata e coordinata con il servizio TRC per consentire il raggiungimento di più elevati livelli di efficacia e di efficienza di esercizio;
- la riorganizzare della disciplina della circolazione e della sosta nelle aree urbane, nell'ottica di incentivare l'interscambio tra autovettura privata e mezzo pubblico, secondo schemi atti ad indurre un benefico alleggerimento della pressione a cui è sottoposta la rete viaria soprattutto durante i mesi caldi per conseguire un miglioramento sostanziale della qualità urbana e ambientale;

OSSERVATO CHE

- il Documento di Programmazione Unitaria, documento di riferimento per l'attuazione delle programmazioni operative previste dalla politica regionale unitaria per il periodo 2007-2013, ha individuato come uno dei suoi obiettivi generali il "*rafforzamento della rete infrastrutturale per una mobilità sostenibile in grado di assicurare ai cittadini e alle imprese la miglior accessibilità al territorio regionale*". A questo proposito il DUP richiama l'attenzione, in particolare, sulla necessità di massimizzare l'efficienza interna del trasporto locale e la sua integrazione con il trasporto ferroviario, di creare un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso, strutturato come rete di corridoi plurimodali intermodali (strada, ferrovia, vie navigabili), ribadendo come prioritaria la realizzazione del sistema MetroCosta;

- il Documento Preliminare per la predisposizione del nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2010 – 2020) approvato dalla Giunta regionale con delibera n. 1877/2009 ribadisce, fra le priorità, la realizzazione del Metro Costa;

RIAFFERMATO CHE

il progetto del TRC rappresenta, nel suo complesso, un'opera strategica, fondamentale per la costa romagnola per l'intera mobilità regionale e nazionale. È quindi un'opera non più rimandabile, anche per le sue enormi potenzialità a sostegno della razionalizzazione dei flussi di traffico, in una delle aree più vulnerabili del sistema della mobilità regionale; costituisce una struttura al servizio della popolazione e dell'economia romagnola ed è volano di nuova linfa per il sistema turistico che si concentra su quel territorio;

INTERROGA LA GIUNTA REGIONALE PER SAPERE

quale sia lo stato di avanzamento del progetto del Trasporto Rapido Costiero (Ravenna-Cattolica) e quali siano i tempi previsti per la sua realizzazione.

Damiano Zoffoli

