

L'ASSESSORE

TIPO ANNO NUMERO

REG. / /

DEL

Ai Consiglieri dell'Assemblea Legislativa
della Regione Emilia Romagna**Francesca Marchetti e Roberto Poli**e p.c. Al Presidente dell'Assemblea Legislativa
della Regione Emilia Romagna**Simonetta Saliera**Oggetto: interrogazione 822

Riassumo lo stato delle cose riguardo alla stazione di Varignana.

La stazione di **Varignana** è da tempo oggetto di attenzione poiché, di sovente, al centro del confronto con la Provincia di Bologna, ora Città Metropolitana; così come lo fu quella di **Mirandola-Ozzano** sostituita nel 2000 con quella di **Ozzano**, grazie all'intervento risolutivo dell'allora Presidente della provincia Vittorio Prodi che optò per la sostituzione e non per il mantenimento di entrambe le stazioni, assai ravvicinate.

Nel tempo sono state aumentate le fermate dei treni a Varignana, fino ad arrivare a 39 (*trentanove*) treni al giorno nel 2013. Non si è però mai registrato un afflusso di viaggiatori superiore alle 90 (*novanta*) persone al giorno. Di seguito il dato riassuntivo:

Novembre 2013	TRENITALIA		Tper		TOTALE	
	saliti	discesi	saliti	discesi	saliti	discesi
VARIGNANA	73	66	15	16	89	82

La stazione di Varignana non si è quindi dimostrata efficace pur a fronte di una consistente offerta di servizi, diversamente da altre: Ozzano per fare un esempio.

Nel 2014, allorché si aprì la fermata urbana di Bologna S.Vitale, Trenitalia pose la condizione (ritenuta ragionevole dalla Regione dato il contesto generale) che per garantire un'offerta di circa 30 treni al giorno sulla nuova fermata era necessario compensare il maggior tempo di servizio con la soppressione di un'altra fermata per una parte dei treni.

La scelta non poteva che cadere sulla stazione meno frequentata; sono stati 12 i treni per i quali si è eliminata la fermata di Varignana. Il traffico registrato fino ad allora per quei **12 treni era inferiore alle 10 persone complessive**.

Nel novembre 2014, con la fermata di Varignana servita da "soli" 27 treni al posto dei 39 precedenti, il volume dei viaggiatori registrato è rimasto intorno ad 85 al giorno. Se ne ricava che ci sono stati degli adattamenti nei comportamenti dei viaggiatori che non hanno influito sull'efficacia del servizio ferroviario a Varignana.

Il provvedimento proposto da Trenitalia per il treno 11.524, all'origine dell'interrogazione è stato adottato lo scorso giugno. Comporta la soppressione delle fermate di Caste san Pietro, Varignana, Ozzano, ed è motivato dai **conflitti di circolazione** con treni AV/FB da Rimini, che determinavano il costante ritardo del treno 11.524 a Bologna, uno di quelli più frequentati.

Il provvedimento è stato anticipato agli uffici della Città Metropolitana, ed è stato ritenuto ragionevole dalla Regione perché il treno 11.524 è **seguito a distanza di 5-6 minuti da un successivo** treno SFM Imola-Bologna.

Vista altrimenti, la situazione precedente al Giugno 2015 presentava l'aspetto irrazionale di due treni tra Imola e Bologna, con le stesse fermate, **a ridosso l'uno dell'altro**. Ora, il treno 11.524 svolge con maggiore regolarità e velocità la sua funzione di regionale veloce da Rimini per Bologna, mentre il treno SFM 11.496, che parte da Imola **4 minuti** dopo il precedente, garantisce il servizio alle stazioni intermedie, oltre a permettere il cambio a Imola per chi, provenendo da Rimini, ha come destinazione Caste san Pietro, Varignana, Ozzano o Bologna San Lazzaro.

Quello precedentemente descritto non è purtroppo l'unico caso di irrazionalità nell'offerta di servizi ferroviari regionali sull'adriatica Bologna-Imola-Rimini. Tale offerta è al momento il risultato di aggiustamenti continui che non riescono a mascherare un tessuto assai fragile, sul quale le incursioni dei **treni AV per Rimini** hanno fatto l'ultimo strappo. La Regione Emilia-Romagna ha contrattualizzato con RFI un "Accordo Quadro" nel 2014, che riteniamo di buon livello, in cui si prospetta un assetto ordinato e sufficientemente frequente dei servizi su questa linea. Attualmente, ed ancora per un anno e mezzo, RFI ha in corso lavori di potenziamento della linea Bologna-Rimini al termine dei quali ci dovrebbero essere le condizioni per razionalizzare l'offerta in coerenza con la programma regionale.

Il SFM di Bologna è una delle componenti essenziali di quest'ultima, delineate nell'Accordo Quadro con la relativa evoluzione, e in quanto tale ricompreso nel disegno complessivo dei servizi del trasporto ferroviario regionale messo a gara per il loro nuovo affidamento. Con il soggetto affidatario si porrà grande attenzione a ridurre i tempi di realizzazione delle relazioni previste per il bacino bolognese.

Distinti saluti



Raffaele Donini

