SFM / Il Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese serve oltre 80 mila passeggeri al giorno su una rete di oltre 350 km ispirata all'esperienza di Zurigo

La mobilità integrata pensata a misura di cittadino

Titoli di viaggio integrati, ampi parcheggi per auto e biciclette, elevato numero di stazioni coerenti con la pianificazione urbanistica

Con oltre 350 chilometri di linee e 83 stazioni ferroviarie operative, il Servizio Ferroviario Metropolitano della Provincia di Bologna serve oltre 80 mila passeggeri al giorno.
Non ci sono molte parole per dirlo, se non che "Sfm, servizio ferroviario metropolitano Bolognese è partito". Dopo 20 anni dal negoziato tra Governo e Regione ed Enti locali, che aveva posto come condizione per l'attuazione della nuova linea dell'Alta Velocità Roma-Milano il finanziamento del Sfm, il servizio metropolitano è ora attivo. Un successo per le amministrazioni locali, coordinate dalla Provincia di Bologna, che possono ora offrire ai cittadini un servizio di trasporto locale al pari delle esperienze di Milano e Torino, e ispirato alle prestigiose S-Bahn delle città svizzere, tedesche e olandesi e alla Rer parigina.
"Il progetto Sfm - afferma Giacomo Venturi, vicepresidente provinciale con delega ai Trasporti - è la risposta più efficace ed ecosostenibile che possiamo dare in tema di mobilità ai cittadini dell'area metropolitana Bolognese. Sfm non è un semplice potenziamento delle linee ferroviarie locali e regionali, ma un sistema che offre un servizio di area metropolitana, più veloce, cadenzato, riconoscibile, integrato".
Il Servizio Ferroviario Metropolitano corre sui binari di superficie lasciati liberi dai servizi di lunga percorrenza passati sulla nuova rete dell'Alta Velocità e ha raggiunto un duplice scopo: riequilibrare la mobilità a favore del servizio pubblico rispetto a quello privato su auto, e permettere una integrazione fra i diversi servizi di trasporto, in particolare quello delle autolinee. Questo garantisce che non solo la fascia di popolazione pendolare abituale, lavoratori e studenti, utilizzino l'Sfm, ma anche cittadini dell'area metropolitana di Bologna che fino a oggi usavano l'auto privata per raggiungere comuni limitrofi o il centro città per le loro necessità quotidiane.
La rete di linee della S-Bahn bolognese copre oltre 350 chilometri del territorio provinciale ed è stata realizzata ispirandosi alle esperienze europee, in particolare alla rete metropolitana di Zurigo. Questo significa ad esempio, aver progettato linee passanti collegate a due a due per garantire un efficiente effetto distributivo nelle zone centrali del servizio; aver realizzato un elevato numero di stazioni nelle aree con i maggiori insediamenti di popolazione (vi saranno ben 16 stazioni nel solo Comune di Bologna di cui 12 già realizzate); aver reso accessibili le stazioni con ampi parcheggi per le auto e per le biciclette, ma soprattutto aver garantito orari cadenzati, e laddove possibile sincronizzati per l'interscambio con la rete delle autolinee.

Le stazioni Sfm sono riconoscibili per le strutture che si adeguano a un'estetica comune

"Il cuore della progetto - dichiara il direttore del Settore Pianificazione della Provincia di Bologna Alessandro Delpiano - sta nello stabilire per ogni linea frequenze fisse di 30 minuti (15 nell'area centrale e 60 in alcune aree periferiche), che permettono di muoversi fra le 87 stazioni del territorio metropolitano in tutte le ore del giorno fino alle 24 della notte, con mezzi che abbiano alti livelli di affidabilità e confort. Un altro elemento essenziale dell'Sfm sarà la tariffazione unica treno-bus, che garantisce titoli di viaggio validi quindi sia per il treno che per gli autobus di linea".
Si chiama "Mi Muovo" il progetto in corso di attuazione che introduce biglietti integrati, che consentono di utilizzare diversi modi di trasporto (treni regionali e locali, bus urbani ed extraurbani) sul territorio regionale con lo stesso titolo di viaggio il cui prezzo è calcolato in base alla tratta percorsa.
Una attività collaterale alla realizzazione della Sfm, ma importantissima da un punto di vista funzionale, è stata la creazione "dell'identità" e della "riconoscibilità" del sistema. Oggi il cittadino trova stazioni riconducibili al Sfm di Bologna perché progettate con lo stesso stile architettonico in tutta l'area metropolitana: l'utente che accede alla rete e alle stazioni del Sistema Ferroviario Metropolitano avrà piena visibilità e percezione di utilizzare un servizio indipendente e distinto nell'alveo dei sistemi di trasporto pubblico. Il progetto di riconoscibilità ha definito un'immagine coordinata del servizio, con un suo logo e una serie di elementi interni ed esterni alle stazioni che facilitano l'accesso sia alle strutture che ai dispositividi informazioni.
Il progetto è finanziato dal ministero delle Infrastrutture ed è in fase di progettazione definitiva. In tutte le stazioni saranno perfettamente visibili e distinguibili gli stessi modelli di bacheche con gli orari, la descrizione grafica delle linee, le informazioni all'utenza. La riconoscibilità delle stazioni è stata attuata in via sperimentale con l'apertura della stazione di Bologna Mazzini all'inizio di giugno del 2013, dove per la prima volta il simbolo "S" è diventato il simbolo comune del sistema Sfm.
Un altro elemento fondamentale che ha accompagnato la realizzazione della Sfm è stata la pianificazione territoriale e urbanistica: nel corso del tempo l'Sfm è diventato parte integrante delle strategie di pianificazione della Provincia di Bologna (con il piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) e dei piani urbanistici dei comuni.
"Tutto questo ha significato - sottolinea Giacomo Venturi - aver studiato e pianificato gli sviluppi urbanistici in funzione non solo della domanda insediativa, ma anche della sua sostenibilità ambientale, garantendo la migliore accessibilità all'infrastruttura della Sfm. La maggior parte dei nuovi insediamenti residenziali sono stati localizzati in coerenza con le stazioni Sfm. Lo stesso vale per quanto riguarda lo sviluppo dei poli funzionali come la Fiera, il Palasport, il Centergross, l'Ospedale Sant'Orsola e altri, per i quali la Sfm è diventata o diventerà una delle line di servizio di trasporto preferenziale".
Come è facile intuire, sono molto stretti i legami tra questo approccio "metropolitano" e le prospettive delineate dal ddl Delrio per la creazione della Città Metropolitana di Bologna: Sfm diventa l'infrastruttura fondamentale, la spina dorsale per la mobilità nell'area metropolitana, un importante elemento per lo sviluppo di una comunità profondamente legata al territorio.
"Last but no least", Sfm ha avuto anche un impatto rilevante per quanto riguarda gli effetti sull'ambiente. Il nuovo sistema di trasporto, come detto all'inizio, è stato pensato per riequilibrare la mobilità delle persone nell'area metropolitana bolognese. Quando sarà a regime si prevede che possa assorbire il 25% dei 400 mila spostamenti quotidiani tra Bologna e la Provincia.

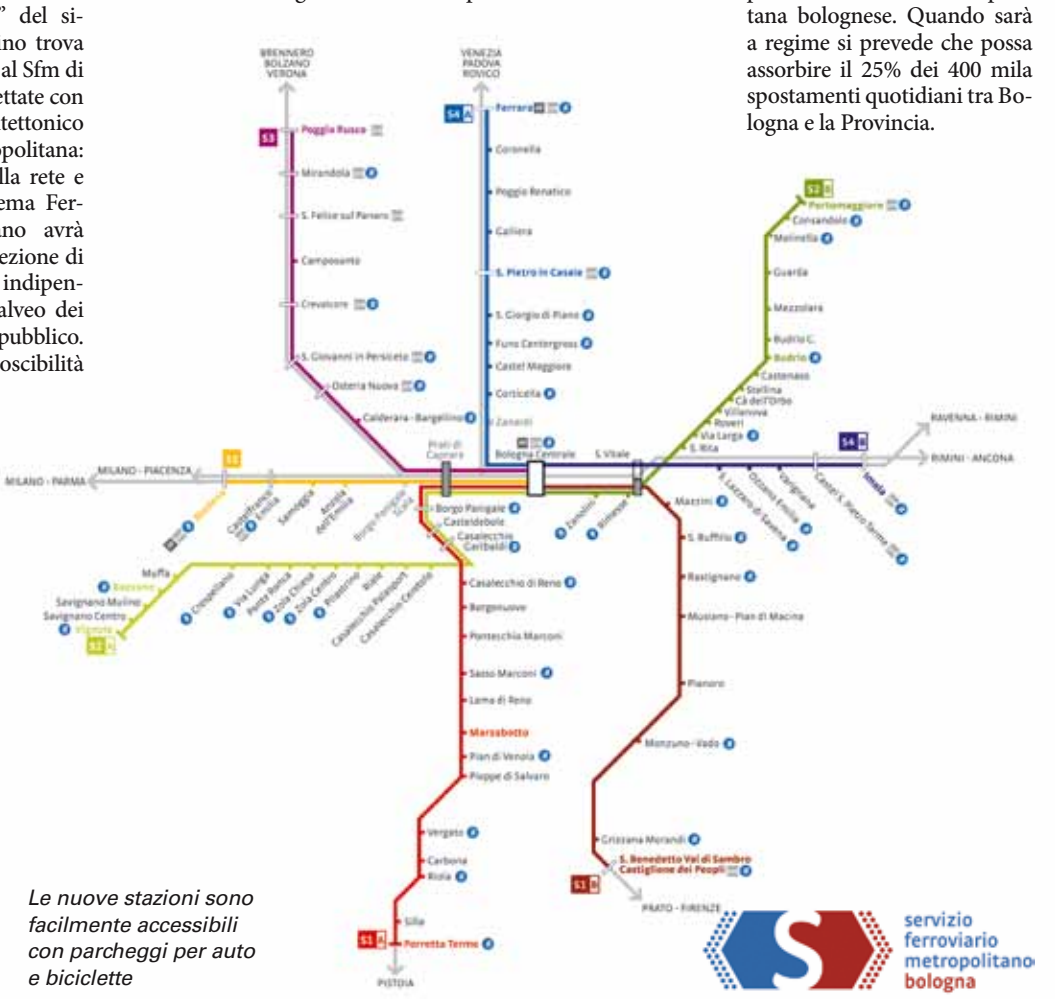
Ponte Mazzini

I numeri del Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna

Numeri "primi":
- 350 chilometri di linee
- 83 stazioni ferroviarie operative (più 4 di prossima realizzazione)
- 8 linee ferroviarie
- 43 Comuni coinvolti
- 80.000 utenti giornalieri
- 5.600 posti auto nei parcheggi di interscambio
- 50 sottopassaggi realizzati
- 43 piste ciclabili realizzate per raggiungere le stazioni

Passeggeri:
- 32,5% sono studenti
- 29,8 sono impiegati
- 20,6% sono dirigenti
- 7,8% sono precari disoccupati
- 6% artigiani
- 4,4% altri inattivi

Le nuove stazioni sono facilmente accessibili con parcheggi per auto e biciclette



servizio ferroviario metropolitano bologna