

N. O.d.G. 178.1/2012  
Adottato il: 14/06/2012

PG.N. 147549/2012



**Comune di Bologna**  
**CON AMELIA PER BOLOGNA**  
**CON VENDOLA**

**OGGETTO:** ORDINE DEL GIORNO - COLLEGATO ALLA DELIBERA ODG 178/2012 - RELATIVO AL POTENZIAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO E AL PROGETTO DI INTERRAMENTO DEL TRATTO VIA PAOLO FABBRI VIA LARGA DELLA LINEA BOLOGNA-PORTOMAGGIORE, PRESENTATO DAL CONSIGLIERE SAZZINI E ALTRI IN DATA 11 GIUGNO 2012 E ALTRI IN DATA 13 GIUGNO 2012

**""IL CONSIGLIO COMUNALE**

**PREMESSO CHE**

- nel *Piano Generale di Sviluppo 2012 – 2016. Indirizzi per il triennio 2012 – 2014* al punto 2.8 *Cura e qualità del territorio* alla voce *Azioni di potenziamento dei sistemi di trasporto collettivo - Realizzazione di un sistema di trasporto pubblico integrato metropolitano basato sul completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano* si indica, tra gli altri, l'obiettivo di completamento e potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) all'interno del Comune di Bologna. In estrema sintesi gli interventi riguarderanno, per il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM):
  - il completamento del sistema delle fermate urbane del SFM nel Comune di Bologna, anche in termini di interventi per assicurare un'adeguata accessibilità alle fermate stesse e le relative connessioni ciclopedonali con la città. In particolare si prevede la costruzione di 4 nuove fermate SFM (Prati di Caprara, Zanardi, Borgo Panigale Scala, San Vitale-Rimesse) e l'adeguamento di 2 fermate esistenti (San Ruffillo e Fiera) e la realizzazione delle relative opere di accessibilità;
  - lo sviluppo di un progetto per la migliore riconoscibilità e segnalamento delle stazioni;
  - l'attuazione del programma di completamento e ammodernamento della rete, nonché l'eliminazione delle interferenze tra la viabilità urbana e la rete ferroviaria lungo la direttrici SFM 2 e SFM 4 (opere sostitutive dei passaggi a livello);
  - l'acquisto di materiale rotabile ferroviario in grado di soddisfare le esigenze di capacità e comfort;

**PREMESSO INOLTRE CHE**

- ha senso parlare di "città metropolitana" solo se si costruiscono e si rinnovano le infrastrutture che permettono ai cittadini di essere pienamente "metropolitani";
- l'Amministrazione Comunale si è impegnata nella realizzazione di un sistema di mobilità di area vasta facente perno sul sistema ferroviario metropolitano, che va rapidamente completato e potenziato;
- il programma di mandato prevede di "rivedere la rete infrastrutturale con una forte attenzione alle condizioni di sostenibilità ambientale, energetica, economica e di sicurezza delle opere

trasportistiche in via di realizzazione”; di “recuperare le risorse destinate dallo Stato per il metrò, da finalizzare al completamento del SFM, delle opere necessarie alla sua integrazione con il sistema insediativo urbano e metropolitano, e per il potenziamento e l’elettrificazione del trasporto pubblico a partire dalle sue linee portanti” ; infine di “concepire e progettare le diverse forme del trasporto pubblico, con un’attenzione particolare all’intermodalità e alla loro integrazione con lo spazio pubblico, considerandole oltre che per il loro valore trasportistico anche come un’opportunità di riqualificazione urbana per la città stessa”;

- il sistema ferroviario metropolitano (composto da 8 rami ferroviari che confluiscono nella stazione centrale, 350 km di binari e 84 stazioni capaci di servire l’87% dei residenti in provincia) rappresenta il sistema di trasporto pubblico più coerente con gli spostamenti di scambio tra Bologna e il territorio provinciale, in grado di intercettare la crescente domanda di trasporto locale, trasferendo dall’auto privata al mezzo collettivo migliaia di spostamenti quotidiani, e di collegare i principali poli attrattivi;
- il costante e progressivo aumento dei prezzi dei carburanti spinge sempre più persone, nella quasi totalità delle grandi città italiane, ad abbandonare l’auto per affidarsi al trasporto pubblico locale su ferro e su gomma. Così nel primo bimestre 2012 a Bologna si è assistito ad un’impennata nelle oblitterazioni di biglietti e abbonamenti pari al 24% in più rispetto al 2010, con punte del 30% nelle altre grandi città;
- le prestazioni ambientali del treno, in termini di emissioni e consumo energetico, sono nettamente migliori di quelle del trasporto su gomma. Nel raffronto tra auto e treno il rapporto delle emissioni di CO2 in grammi per chilometro è di 118 a 44;
- i finanziamenti statali nell’ultimo decennio hanno riguardato per il 72% gli investimenti in strade e autostrade, mentre il finanziamento per le reti metropolitane ammonta ad appena il 15,4% degli stanziamenti per le opere infrastrutturali e le ferrovie hanno ricevuto solo il 12,5% degli investimenti totali;

#### **PRESO ATTO CHE**

- è del 1994 la prima intesa che, con la realizzazione della linea Alta Velocità, prevedeva il riutilizzo dei binari così liberati per un sistema di trasporto su ferro a beneficio della mobilità locale. Un sistema basato su linee passanti (senza interruzione in Stazione Centrale), su orari cadenzati (cioè fissi, generalmente alla mezzora, ma anche al quarto d’ora in prossimità del nodo di Bologna), sull’integrazione con le linee dei bus (non più concorrenti, ma complementari al treno), su un progetto visivo di riconoscibilità delle stazioni e delle fermate;
- l’accordo del 1997 e poi quello del 2007 prevedeva la realizzazione di 22 nuove fermate, di cui 7 nel comune di Bologna, l’adeguamento delle stazioni esistenti e delle linee ferroviarie, l’acquisto di nuovo materiale rotabile e un progressivo potenziamento dell’intero sistema passando da un Assetto Intermedio a un Assetto Base con la possibilità di un ulteriore sviluppo di un Assetto Potenziato in relazione a una prevedibile crescita dell’utenza;
- in 5 anni si è verificata una crescita del 50% dell’utenza e si è passati dalle 289 corse giornaliere nel 2007 alle 404 del 2010. Più nel dettaglio nel 2010 gli utenti del servizio su ferro erano 76.700;
- per la realizzazione dell’Assetto Base, con un servizio cadenzato e passante da attuare contestualmente al completamento dei lavori della nuova linea e della nuova stazione AV/AC, occorre ancora realizzare ex novo le fermate mancanti: S.Vitale, P. di Caprara, Zanardi, S.Orsola, e ultimare la fermata B.P. Scala, provvedere all’acquisto del materiale rotabile idoneo necessario, con caratteristiche di grande capacità e rapida accelerazione, nonché il raddoppio di alcune tratte a binario unico;

#### **TENUTO CONTO CHE**

- le risorse necessarie al 2011 risultavano pari a 197 milioni di euro; di queste 32 milioni da destinarsi all’adeguamento delle infrastrutture e delle tecnologie presenti sulla rete, 17 milioni per realizzare le nuove stazioni previste di Bologna, 8 milioni per la realizzazione del progetto Riconoscibilità, 140 milioni per l’acquisto di nuovo materiale rotabile;
- in coerenza col duplice obiettivo enunciato nelle Linee programmatiche di mandato citate in premessa, la Giunta fin dallo scorso autunno ha chiesto al Governo di ridestinare i fondi statali

accantonati per la Metrotramvia (circa 230 milioni di Euro) in parte per completare la realizzazione del SFM e in parte per estendere la rete filoviaria urbana, impegnandosi a presentare un nuovo progetto complessivo;

- tale progetto, già illustrato nei mesi scorsi in IV Commissione consiliare e denominato *“Sistema di trasporto pubblico integrato metropolitano – completamento del servizio ferroviario metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto urbano”*, e incluso nel *Piano Generale di Sviluppo 2012 – 2016. Indirizzi per il triennio 2012 – 2014* prevede:
  - per quanto riguarda l'SFM, la costruzione delle fermate mancanti nel territorio comunale, gli interventi per la riconoscibilità del sistema, l'eliminazione delle interferenze, l'acquisto di nuovo materiale rotabile;
  - per quanto riguarda la rete filoviaria urbana, la realizzazione delle tratte di filovia per le linee portanti del tpl, la riorganizzazione del canale stradale per favorire il trasporto pubblico, l'acquisto di nuovi filobus;
- a seguito della presentazione al Ministero dei trasporti di tale ipotesi progettuale alternativa al metrò, nel mese di dicembre 2011 il CIPE ha confermato alla città di Bologna i finanziamenti in questione (evitando così la revoca automatica prevista dalla normativa vigente); attualmente si è in attesa della definitiva ridestinazione dei fondi in favore del nuovo progetto;
- che l'investimento nel servizio metropolitano ha un importante effetto di "diversione modale", ovvero di spostamento dal mezzo privato a quello pubblico (migliaia di automobili in meno sulle strade, con evidenti effetti su congestione e inquinamento).

#### **CONSIDERATO INOLTRE CHE**

- i principi cardine di una buona mobilità urbana sono: l'intermodalità (possibilità di scegliere tra diversi mezzi di trasporto), l'integrazione (sistemi di trasporto pubblico che collaborano e non concorrono tra loro) e l'interscambio (reale possibilità di passare da un sistema all'altro garantito da percorsi pedonali sicuri e continui, piste ciclabili con depositi bici e rastrelliere, frequenti e diffusi servizi di interscambio tra ferro e gomma, parcheggi scambiatori auto e moto ed aree per il Kiss&Ride);
- l'integrazione con il trasporto pubblico locale il progetto SFM prevede che i percorsi e gli orari dei bus siano riorganizzati in modo da garantire, nei principali nodi, condizioni ottimali per il trasbordo; inoltre è prevista l'introduzione del titolo di viaggio unico e della tariffazione zonale integrata, che consentirà agli utenti di utilizzare i vari mezzi con un unico biglietto (nel progetto *“Mi Muovo”* della Regione le tariffe saranno definite in base alle zone attraversate e non dal mezzo utilizzato);
- l'integrazione esige un orario cadenzato coordinato tra i vari mezzi di trasporto, l'incrocio fra i diversi percorsi e l'aumento della capacità del sistema dovuto all'utenza incrementale generata dal trasbordo da mezzi differenti. Ad oggi una piena integrazione non è ancora possibile proprio a causa di una non sufficiente implementazione di queste tre dimensioni.

#### **PRESO ATTO INOLTRE CHE**

- è stato recentemente presentato in Commissione Mobilità presso il Comune di Bologna il progetto d'interramento del tratto urbano (tra via Paolo Fabbri e via Larga) della ferrovia *“ex Veneta”* futuro braccio della linea passante SFM2 *“Vignola-Bologna-Portomaggiore”* allo scopo di eliminare i 5 passaggi a livello presenti e di riconnettere il tessuto urbano del quartiere San Vitale;
- tale progetto, dal costo di 42 milioni di Euro (di cui 3 mln a carico del Comune, 2,5 mln oneri di urbanizzazione a carico di privati, il resto messi a disposizione dalla Regione), prevede lo scavo di una trincea a cielo aperto sufficiente per ospitare il binario attualmente esistente, per una lunghezza di 1.300 metri- Il progetto di interramento di un unico binario, precludendo un eventuale raddoppio, potrebbe creare una strozzatura permanente al funzionamento della futura linea SFM 2, compromettendo un cadenzamento regolare e inferiore ai 30'. Mentre il costo incrementale di un interramento allargato in grado di accogliere un secondo binario è di soli altri 7 mln;
- al fine di ovviare a questa eventualità, sono state avanzate alcune ipotesi modificative o integrative del progetto, quali ad esempio l'interramento a doppio binario (il cui costo aggiuntivo sarebbe di 7 mln) oppure la realizzazione di un punto d'interscambio tra le fermate Roveri e Zanolini. A tale proposito, appare opportuno valutare la fattibilità tecnica (rispetto al sedime

disponibile, alla presenza di edifici e altre interferenze molto ravvicinate, etc...) ed economica (in relazione alle risorse effettivamente necessarie) di tali ipotesi;

- inoltre, in tale progetto la realizzazione della fermata dedicata all'ospedale S. Orsola - Malpighi, a discapito dell'Accordo Territoriale del 2002, è prevista solo al grezzo e è collocata sul lato nord, avendo il progetto previsto la soppressione del binario provvisorio.

#### **CONSIDERATO CHE**

- un'opera infrastrutturale importante come l'interramento di una linea ferroviaria va inquadrata in un'ottica di respiro metropolitano e di lungo periodo, assicurando la funzionalità, il cadenzamento e l'espandibilità del servizio ferroviario, oltre alla opportuna ricucitura e riqualificazione urbana "di quartiere", con il legittimo obiettivo di eliminare i sottopassaggi a livello per decongestionare il traffico automobilistico;
- un progetto di tale portata deve pertanto coinvolgere le comunità che "vivono" (e utilizzano) la linea ferroviaria, da Vignola a Portomaggiore, passando per Bazzano, Crespellano, Zola, Casalecchio, Castenaso, Budrio, Molinella;

#### **INVITA LA GIUNTA**

- a fare tutto quanto in suo potere per diretta competenza, portando le proprie istanze anche alle altre istituzioni coinvolte, per implementare un sistema di mobilità integrato, intermodale – nella sua accezione più ampia - definendo le priorità progettuali e di investimento e scelte amministrative, urbanistiche e politiche conseguenti, in coerenza con le Linee programmatiche di mandato del Sindaco;
- a fare del progetto di mobilità integrato su base metropolitana incentrato sull'SFM parte integrante del Piano Strategico Metropolitano;
- a richiedere la completa attuazione, non più rimandabile, dell'accordo 2007 tra Ministero delle Infrastrutture, Ministero dei Trasporti, Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna e Gruppo FS, per il completo sviluppo ed attuazione del servizio ferroviario metropolitano bolognese e a programmare un suo ulteriore sviluppo;
- a sollecitare la ratifica l'accordo sopra citato da parte dei Ministeri dei Trasporti e delle Infrastrutture ad oggi non ancora avvenuta;
- a richiedere alla Regione, competente per materia, come previsto nell'art. 12 del suddetto accordo, una riorganizzazione dell'assetto istituzionale rafforzando i ruoli e le competenze a livello locale (Comune e Provincia) sulla programmazione e organizzazione dell'SFM tramite la creazione di Autorità Metropolitana;
- a sollecitare Rete ferroviaria italiana (RFI) a realizzare ed attivare le ultime stazioni mancanti del SFM, al fine di aumentare l'accessibilità e l'attrattività dell'intero sistema, implementando ulteriormente il bacino di utenza;
- ad adoperarsi affinché le istituzioni e i soggetti competenti per legge sulla pianificazione, realizzazione e gestione dell'SFM, tra cui in particolare lo Stato, la Regione Emilia-Romagna, RFI, TPER e FER infrastrutture, si impegnino a migliorare la qualità del servizio attraverso:
  - l'attivazione dei servizi passanti e cadenzati;
  - l'acquisto di materiale rotabile idoneo con caratteristiche di grande capacità e rapida accelerazione, per garantire un maggior comfort e affidabilità del servizio;
  - la realizzazione di banchine dove possibile di lunghezza pari a 180 mt;
  - la velocizzazione della linea e la realizzazione delle cabine elettriche di trasformazione (linea Bologna-Portomaggiore) per effettuare il servizio con il materiale rotabile elettrico in arrivo;
  - la riqualificazione e la rivalutazione delle stazioni esistenti per renderle più efficaci e accoglienti;
  - il potenziamento della comunicazione nei confronti dell'utenza attuale e potenziale, con azioni di comunicazione su più livelli, anche attraverso la realizzazione del Progetto di Riconoscibilità;
  - l'attuazione delle scelte insediative ed urbanistiche orientate verso l'SFM, in modo coerente attraverso gli opportuni strumenti di pianificazione;
- a sollecitare la Regione affinché programmi e implementi le azioni necessarie per una piena

integrazione del servizio di TPL e SFM, completando anche l'integrazione dei due sistemi tariffari "MI MUOVO" e "STIMER", arrivando così ad avere un unico sistema di tariffe;

- a richiedere alla Regione e a FER infrastrutture di realizzare fin da subito in modo completo la fermata S. Orsola;
- a relazionare in Commissione in merito alla possibilità tecnico-economica di un progetto di interrimento del tratto urbano della linea SFM Bologna-Portomaggiore che preveda una doppia linea ferrata, al fine di assicurare la possibilità di una soluzione infrastrutturale idonea a garantire la futura espandibilità del servizio. I Consiglieri Comunali Lorenzo Sazzini, Maurizio Ghetti, Mirco Pieralisi, Sergio Lo Giudice - Marco Piazza - Federica Salsi - Massimo Bugani""