Respinto nella seduta del 10/7/18. Pdl

Regione Emilia-Romagna OGGETTO 8636
Assemblea legislativa
Fascicolo: 2019.2.5.4.3018/7
AL/2019/16660 del 10/07/2019

Ordine del giorno

L'Assemblea legislativa

OGGETTO 8636

premesso che

sono 1648 i km di binari che attarversano l'Emilia-Romagna, dei quali 1284 statali, gestiti da Rfi e 364 regionali, gestiti da FER, dei quali circa una sessantina in territorio lombardo;

la rete di proprietà statale comprende tratti rilevanti di alcune delle più importanti linee fondamentali della rete ferroviaria nazionale (Milano-Bologna, Bologna-Firenze, Bologna-Ancona, Bologna-Padova, Bologna-Verona, oltre alla Milano-Bologna AV e Bologna-Firenze-AV).

i 402 km di linee complementari raggiungono importanti capoluoghi di provincia (ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini o ferrovia Modena-Mantova), collegano la pianura padana con i porti liguri-tirrenici (ferrovia pontremolese), creano una rete interna in particolare nell'area occidentale e in quella romagnola;

le linee regionali sono tutte a binario unico per circa due terzi non elettrificate, mentre sono in corso importanti lavori di elettrificazione;

le linee regionali sono concentrate nell'area centrale della regione rappresentando parte integrante del sistema ferroviario metropolitano di Bologna e collegando alcuni dei centri principali del territorio modenese, reggiano e parmense con i relativi capoluoghi; inoltre uniscono Ferrara con l'area del Delta giungendo in prossimità dei lidi;

alcune linee statali complementari sono in realtà percorse da un numero sempre più ridotto di treni passeggeri così che il servizio ferroviario è in larga misura o completamente sostituito da quello svolto con mezzi su gomma;

importanti tratte della rete fondamentale sopportano un traffico molto intenso costituito da treni del servizio regionale, da treni a lunga percorrenza non instradati sulle linee AV, come gli Intercity, gli Intercity Notte e le Frecce Bianche, e da treni merci (Milano-Bologna, Bologna-Ancona, Bologna, Firenze, Bologna-Padova)

le linee regionali gestite da FER presentano diffuse esigenze di riqualificazione e messa in sicurezza;

l'attuale diffusione della rete ferroviaria in Emilia-Romagna, pur presentando importanti esigenze ed opportunità di ulteriore estensione rappresenta comunque, per collocazione, interconnessioni, ramificazione e capillarità, una fondamentale infrastruttura per la mobilità e la logistica;

la messa in sicurezza, il potenziamento anche in termine di estensione, la qualificazione della rete ferroviaria in Emilia-Romagna corrispondono a operazioni strategiche per la programmazione dei trasporti non solo sul piano regionale, ma anche nazionale ed europeo;

la Regione si deve prefiggere come obiettivo ineludibile quello di vedere spostarsi ogni anno sempre più persone e merci sui binari della rete ferroviaria in regione, sottraendoli alle strade ed autostrade;

questo obiettivo corrisponde contestualmente a chiare e riconosciute esigenze ambientali, di salute pubblica, di mobilità e di sviluppo economico;

la Regione deve quindi assicurare un adeguamento impegno organizzativo, progettuale e finanziario per la messa in sicurezza e il miglioramento delle condizioni d'esercizio della rete di cui è proprietaria

considerato che

l'art. 47 del Decreto-legge n. 50 del 24/04/2017 *"Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo"*, come convertito dalla Legge n. 96 del 21/06/2017, stabilisce che:

a. con uno o più decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, sulla base di criteri che tengano conto delle esigenze di mobilità dei viaggiatori e delle merci, di ampliamento della connettività della rete ferroviaria, di integrazione con il territorio e le aree metropolitane, di potenziamento delle connessioni verso i sistemi portuali e aeroportuali, sono individuate, nell'ambito delle linee ferroviarie regionali, quelle di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale, che possono essere destinatarie di finanziamenti dello Stato per eventuali investimenti sulle linee

b. le Regioni territorialmente competenti, i gestori delle linee regionali e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. possono altresì concludere accordi e stipulare contratti per disciplinare la realizzazione di interventi diversi da quelli (tecnologici) previsti al comma 1, ovvero il subentro nella gestione a favore della medesima Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. delle reti ferroviarie regionali, ivi comprese quelle classificate di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale ai sensi del comma 3, definendo gli oneri contrattuali e individuando le necessarie risorse di copertura;

c. con uno o più decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, previa intesa in sede di Conferenza Permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sono individuate, tra quelle di cui al comma 3, le linee che assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale, previa individuazione delle risorse da destinare alla gestione ai sensi del secondo periodo, ivi incluse quelle iscritte sui pertinenti capitoli del bilancio dello Stato che sono corrispondentemente riallocate. Tali linee sono trasferite, a titolo gratuito, al Demanio ed al patrimonio indisponibile e disponibile dello Stato ai fini del contestuale trasferimento, mediante conferimento in natura, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che ne assume la relativa gestione nell'ambito del contratto di servizio con lo Stato ai sensi e per gli effetti del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 31 ottobre 2000 n. 138 T

La Regione Emilia-Romagna, FER e Rfi hanno stipulato nel dicembre 2017 un accordo ai sensi dell'articolo 47 del richiamato D.lgs n. 50 del 2017; successivamente, nell'aprile del 2018, con decreto del MIT sono state individuate le linee regionali che assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale (Suzzara-Ferrara, Parma-Suzzara, Bologna-Portomaggiore, Reggio Emilia-Guastalla, Reggio Emilia-Sassuolo, Casalecchio-Vignola);

il provvedimento normativo richiamato era finalizzato favorire il raggiungimento di più elevati standard di sicurezza nelle reti ferroviarie delle regioni ed a migliorarne l'operatività;

l'accordo del dicembre 2017 stabilisce che

1. la Regione Emilia-Romagna si impegna a:
    a. verificare gli interventi normativi e le modifiche legislative necessari a consentire il processo di razionalizzazione del settore ferroviario regionale, anche mediante ristrutturazione della società FER, in house della Regione, ed ai fini del subentro, da parte di RFI, nella gestione della Rete;
    b. provvedere, sulla Rete regionale di rilevanza nazionale e su quella residuale, nel caso di subentro di RFI nella gestione della Rete, a trasferire a quest'ultima le risorse per la gestione delle suddette reti con le modalità da definire in appositi Accordi tra RFI e Regione, da sottoporre alla preventiva approvazione dei rispettivi organi competenti.
    c. definire il percorso per il trasferimento della rete regionale qualificata infrastruttura ferroviaria nazionale al demanio dello Stato, ed il conseguente subentro dello Stato nella concessione con copertura completa dei costi di gestione e di investimento a carico dello stesso;

2. FER si impegna a:
    a. collaborare con la Regione e RFI nel dare attuazione al presente accordo;
    b. curare tutte le attività necessarie all'eventuale trasferimento in capo a RFI della gestione e della manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura della Rete.

3. RFI si impegna a:
    a. concordare con la Regione e condividere con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, gli interventi e gli investimenti previsti nel Master Plan, allegato all' accordo, da realizzare sulle linee ferroviarie ricadenti nel territorio regionale, anche ai fini dell'individuazione della Rete regionale di rilevanza nazionale da effettuare nell'ambito del DM di cui all'art. 47, comma 3, con particolare riguardo al finanziamento della realizzazione del "Nodo ferro - stradale di Casalecchio" per l'anno 2018 con fabbisogni di almeno 110 milioni di euro, a meno degli oneri relativi ad espropri e risoluzione di tutti i sottoservizi interferenti, e della "Velocizzazione linea Castel Bolognese - Ravenna" per l'anno 2019 con fabbisogni pari a 62 milioni di euro che verranno proposti nel prossimo aggiornamento del Contratto di Programma – parte investimenti 2017-2021 tra RFI e il Ministero;
    b. assicurare alla Regione Emilia-Romagna, in caso di subentro nella gestione della rete regionale, un risparmio rispetto all'attuale, in considerazione della valorizzazione delle sinergie e ad economie di scala;
    c. inviare all'ANSF, ai fini del subentro nella gestione, l'apposito "Dossier di Accettazione di Sicurezza" relativo al perimetro della Rete oggetto del presente Accordo, in virtù dell'art 15 del D.Lgs. 162/2007 nonché al punto 4.2 del Decreto ANSF 4/2012.

questa operazione deve essere collocata all'interno di un complessivo quadro di potenziamento dell'intero sistema ferroviario nella regione e deve contribuire un adeguato sostegno finanziario ed organizzativo alle importanti e diversificate esigenze che si propongono;

l'eventuale subentro di RFI nella gestione della rete regionale oggi di FER deve essere finalizzato in particolare alla piena sicurezza e al migliore esercizio delle linee, sia per il traffico passeggeri sia per il traffico merci;

non si deve sottovalutare il fatto che già da molti anni diverse linee ferroviarie statali gestite da RFI sono quasi abbandonate con un servizio svolto in via nettamente prevalente o esclusiva mediante autobus;

il potenziamento e la qualificazione della rete ferroviaria in regione può consentire di rafforzare ulteriormente il suo utilizzo a fini logistici, con l'obiettivo di spostare sempre più e in tempi brevi quote ampie di merci lungo i binari sottraendoli a strade ed autostrade;

appare particolarmente interessante la qualificazione del collegamento far il Porto di Ravenna e l'area occidentale della regione, con collegamenti alternativi al nodo bolognese, già ampiamente sovraccarico, consentendo anche l'instradamento verso l'asse del Brennero e il centro Europa;

analoga rilevanza ha il completamento del collegamento ferroviario Tirreno-Brennero valorizzando il ruolo della ferrovia pontremolese;

è indispensabile orientare in via prioritaria gli investimenti regionali sulle infrastrutture verso la modalità ferroviaria;

il processo in corso per l'attuazione dell'articolo 116, comma 3 della Costituzione, attraverso l'acquisizione di autonomia differenziata da parte delle Regioni può prevede il trasferimento al demanio regionale delle di specifiche tratte della rete ferroviaria complementare che insistono sul territorio regionale: come nel caso delle proposte di intesa per la Regione Veneto e la Regione Lombardia che subentrano, in questa ipotesi, allo Stato nella gestione delle tratte elencate;

l'operazione avanzata in Emilia-Romagna va nella direzione opposta, prefigurando invece il subentro di RFI nella gestione delle linee regionali;

in entrambi i casi tuttavia l'obiettivo deve essere quello del reale e rapido potenziamento delle ferrovie come principale asset per il trasporto passeggeri nelle medie percorrenze, la costituzione reale di un servizio ferroviario metropolitano ossatura della mobilità nell'area dell'Emilia centrale e per il trasporto delle merci in particolare per quelle in ingresso o in uscita dalla regione e per il suo attraversamento;

impegna la Giunta

a definire, nella fase di approvazione del PRIT, indicazioni chiare riguardo la scelta prioritaria del potenziamento delle infrastrutture ferroviarie come asse principale del PRIT;

ad individuare nei prossimi provvedimenti di bilancio scelte dirette a rafforzare con decisone gli investimenti sulle infrastrutture ferroviarie, anche abbandonando l'investimento nella Cispadana Autostradale

a sottoporre a verifica l'accordo del dicembre 2017 con FER e RFI al fine di valutare la sua efficacia rispetto all'obiettivo del potenziamento e della qualificazione della rete ferroviaria, coinvolgendo le commissioni competenti;

a prendere in esame l'ipotesi di adottare soluzioni diverse, assumendo a riferimento l'ipotesi di inserire nelle intese fra Stato e Regioni ai sensi dell'articolo 116, c. 3 della Costituzione il Trasferimento al demanio regionale delle di specifiche tratte della rete ferroviaria complementare che insistono sul territorio regionale

DALL (M5S) (BERTANI)