



Bologna, 27/03/2021

Alla Presidente
dell'Assemblea legislativa della
Regione Emilia-Romagna

Cons. Emma Petitti

INTERROGAZIONE A RISPOSTA ORALE IN COMMISSIONE

Premesso che

- il progetto del Servizio Ferroviario Metropolitan (SFM) bolognese viene formalizzato per la prima volta nel 1994 contestualmente al progetto del nodo bolognese della nuova linea dell'Alta Velocità Milano-Napoli. Fu convenuto che la nuova stazione sotterranea dedicata ai servizi di alta velocità a Bologna Centrale avrebbe liberato binari in superficie per i servizi regionali e locali, consentendo lo sviluppo di una rete di linee ferroviarie ad orari cadenzati e passanti per il territorio metropolitano bolognese, rete necessaria anche per consentire di raggiungere la Stazione dell'Alta Velocità utilizzando il treno ed evitando così di contribuire ad intasare la rete stradale;
- nel 1994 viene sottoscritta "l'Intesa per la definizione di un nuovo assetto dei trasporti pubblici nell'Area Metropolitana bolognese" tra il Ministero dei Trasporti, il Comune di Bologna, la Provincia di Bologna, la Regione Emilia-Romagna e l'Ente Ferrovie dello Stato. Parte dell'Intesa è l'"Accordo per la Città Metropolitana di Bologna. Il trasporto pubblico e il Servizio Ferroviario Metropolitan", che descrive le caratteristiche del futuro SFM bolognese e indica la prospettiva di giungere ad un suo assetto finale negli anni 2004-2005;
- il progetto riguarda tutte le linee ferroviarie che convergono sulla Stazione Centrale: da Porretta, Modena, Poggio Rusco, Ferrara, Portomaggiore, Imola, S. Benedetto Val di Sambro e dalla Fiera attraverso la linea di cintura. Le caratteristiche fondamentali del progetto, per rendere il trasporto ferroviario più efficiente e attrattivo per i cittadini, sono tre: il cadenzamento degli orari, le linee passanti e una rete di stazioni

diffusa sul territorio di tutta la provincia (85 in tutto, di cui 22 nuove, 17 nell'area dei comuni di prima cintura e 7 nel capoluogo bolognese);

- il 17 luglio del 1997, in occasione dell'approvazione del progetto di passaggio urbano della nuova linea ferroviaria ad Alta Velocità nella città di Bologna, viene sottoscritto tra Comune di Bologna, Provincia di Bologna, Regione Emilia-Romagna, Ministero dei Trasporti, FS e Società TAV un accordo attuativo che stabilisce più concretamente i contenuti del progetto, alcune fonti di finanziamento, gli impegni e i tempi di realizzazione;
- nel 2007 Regione ER, Comune e Provincia di Bologna e Gruppo FS sottoscrivono un nuovo Accordo sul SFM nell'ambito di un più complessivo Accordo Territoriale sulla nuova Stazione di Bologna. Il nuovo Accordo, che non è stato sottoscritto dal Governo, rivede le condizioni e gli impegni per attuare, completare e aggiornare l'Intesa del 1994 e il suo successivo Accordo Attuativo del 1997;
- con l'Accordo del 2007, preso atto di un allungamento dei tempi di realizzazione, sono definite tre fasi attuative:
 - assetto Intermedio: da attuare entro l'orario di servizio 2008-2009;
 - assetto Base: da attuare entro la fine del 2011, che comprende:
 - il ripristino di tutti i binari di superficie di Bologna Centrale fino al 15° binario, e l'adeguamento infrastrutturale e tecnologico del nodo bolognese e della Stazione Centrale di Bologna;
 - il cadenzamento in servizio regolare a 30'/60' dalle ore 6,00 alle ore 21,00, e a 60' dalle ore 21,00 alle ore 24,00 (a 30' nelle ore di punta della mattina e della sera un potenziamento del servizio per le tratte con cadenzamento all'ora).
 - La rete prevista è costituita da 4 linee passanti e 2 linee attestata a Bologna Centrale:
 - SFM1: (Porretta) - Marzabotto - Bologna - Pianoro (S. Benedetto VS)
 - SFM2: Vignola - Bologna - Budrio - (Portomaggiore)
 - SFM3: (Poggio Rusco) - Crevalcore - Bologna - S. Ruffillo
 - SFM4: (Ferrara) - S. Pietro in Casale - Bologna - Imola
 - SFM5: Bologna - Modena
 - SFM6: Bologna - Fiera
 - assetto Potenziato: ulteriore sviluppo della rete e del servizio SFM, con possibilità di intensificazione ai 15', da programmare e valutare in relazione a una prevedibile crescita dell'utenza, a partire dal 2015;
- nel 2012, con la Delibera 102 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), viene approvato il progetto preliminare dell'intervento "Completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano di Bologna", con limite di spesa pari a 362,8 milioni di euro;

- nel 2017, con la Delibera 92 del CIPE, viene approvato il progetto definitivo del primo lotto funzionale del Progetto PIMBO (Progetto Integrato della Mobilità Bolognese, per il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e per la filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano) che prevede, oltre alla fornitura di 55 nuovi filobus, l'implementazione del SFM, con il completamento del sistema delle fermate interne al Comune di Bologna. La delibera introduce inoltre un parziale finanziamento del lotto 2 "Interramento della tratta ferroviaria urbana della linea Bologna-Portomaggiore e delle opere di completamento";
- il 27-11-2019 la Città Metropolitana di Bologna approva il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), in cui è confermata l'importanza del completamento del Progetto di SFM indicato come principale strumento di pianificazione della mobilità dell'area metropolitana, centrale per il raggiungimento degli ambiziosi obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti da traffico veicolare privato e per il conseguente miglioramento della qualità dell'aria fissati dal Piano;
- il 3-7-2020, in risposta all'Interrogazione di Europa Verde sul progetto di interramento del tratto urbano della linea Bologna - Portomaggiore, la Giunta regionale ha anticipato l'intenzione di condurre uno studio per verificare soluzioni alternative al raddoppio della linea che permettano di raggiungere il risultato di un cadenzamento a 15 minuti sulla linea. I risultati dello studio (non ancora reso pubblico) hanno confermato che l'interramento a un binario del tratto urbano della linea Bologna - Portomaggiore permetterebbe il cadenzamento esatto del servizio a 30 minuti se integrato da un raddoppio selettivo tra Roveri e Ca' dell'Orbo, e in prospettiva non impedirebbe il cadenzamento a 15 minuti tramite la realizzazione di un nuovo incrocio a Santa Rita e ulteriori raddoppi selettivi;
- nel dicembre 2020 la Città metropolitana di Bologna ha predisposto un nuovo documento dal titolo "Una nuova mobilità metropolitana sostenibile e integrata", che prevede la realizzazione di tre interventi, il primo dei quali è il "Completamento del progetto del SFM". Il progetto stima in 6 anni la durata prevista per l'attuazione e in 471 milioni di euro le risorse residue necessarie (di cui 220 milioni per l'adeguamento infrastrutturale e tecnologico/digitale del nodo ferroviario di Bologna, la realizzazione delle linee passanti e il potenziamento di alcune tratte a singolo binario; 43 milioni per il completamento del sistema delle stazioni e l'immagine coordinata del SFM; 208 milioni per l'acquisizione materiale rotabile).

Osservato che

- a quasi 30 anni dai primi accordi sottoscritti e dai primi finanziamenti stanziati, il SFM di Bologna è ancora incompleto e poco funzionale. I tasselli fondamentali - orario cadenzato, linee passanti e rete delle stazioni - non sono stati realizzati/completati. Più in dettaglio:
 - nonostante i finanziamenti ministeriali stanziati nel 2017, non sono ancora state costruite, né sono stati avviati i lavori, delle nuove fermate urbane del SFM di Prati di Caprara (Ospedale Maggiore), Zanardi, Borgo Panigale Scala (una recente

delibera del CIPE ha indicato nella Città Metropolitana il soggetto titolato a indire i Bandi per la realizzazione delle suddette stazioni); l'edificazione di una ulteriore fermata, in via Libia (Ospedale S. Orsola), è compresa nel progetto di interrimento della linea Bologna-Portomaggiore, anch'esso fermo;

- non sono stati realizzati i servizi passanti previsti dagli Accordi 1997 e 2007 (salvo qualche treno sulla Ferrara-Imola). Lo studio delle linee passanti, iniziato nel 2020, è stato rinviato in considerazione delle nuove priorità imposte dall'emergenza Covid, ma una sua sollecita ripartenza sarebbe opportuna per permettere alle linee di entrare in funzione con il nuovo orario 2021-2022;
- non sono stati implementati gli orari cadenzati previsti in tutte le linee del SFM, questo anche a causa della mancata realizzazione nelle linee a binario unico, per Vignola e per Portomaggiore, delle zone di incrocio (con raddoppi selettivi) necessarie per attuare il cadenzamento previsto;
- in particolare, rispetto alla linea Bologna-Portomaggiore, nonostante sia già stato finanziato l'intervento di interrimento del tratto urbano della linea, non è stato ancora pubblicato il bando per l'affidamento dei lavori e la conseguente cantierizzazione, né tanto meno sono stati previsti il raddoppio selettivo tra Roveri e Ca' dell'Orbo insieme al nuovo incrocio a Santa Rita e agli ulteriori raddoppi selettivi di cui sopra;
- il collegamento tra Stazione Centrale e la linea di cintura (SFM6), con le previste fermate Arcoveggio - Bolognina, CNR, Tecnopolo e Fiera, interrotto in occasione dei lavori per la Stazione dell'Alta Velocità, non è stato ancora ripristinato;
- le direttrici attive del SFM (da Porretta, Modena, Poggio Rusco, Ferrara, Portomaggiore, Imola, S.Benedetto Val di Sambro) sono tutte, o quasi, dalla periferia verso la stazione di Bologna Centrale, mentre risultano complicati, a tratti impossibili, gli spostamenti verso altre zone della città e da una periferia all'altra. Questa situazione inibisce le potenzialità del SFM quale servizio metropolitano di superficie sostitutivo dell'auto privata (con le linee passanti è previsto un incremento di utenza del 20%), aumentando così l'inquinamento atmosferico, la congestione, i pericoli e i costi legati al traffico veicolare.

Valutato che

- il completamento del SFM permetterebbe di raggiungere un elevato livello di competitività del trasporto pubblico rispetto all'auto privata, grazie alle connessioni tra le aree urbanizzate ed i principali poli di interesse strategico (produttivi, turistici, culturali) dell'area metropolitana bolognese, aumentando perciò l'attrattività del territorio;
- inoltre costituirebbe un importante volano per gli investimenti e l'occupazione nell'area vasta bolognese, oltre a rientrare nell'obiettivo di indirizzare gli investimenti pubblici verso la transizione verde ed in particolare il trasporto pubblico sostenibile, in linea con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza del Governo, che

deve tener conto dei criteri europei per l'impiego delle risorse del Next Generation EU;

- a livello regionale contribuirebbe a conseguire gli obiettivi della qualità dell'aria, anche in risposta alla condanna della Corte di Giustizia europea per sfioramento continuato delle soglie ammesse di concentrazione di polveri sottili;
- in particolare, per raggiungere l'obiettivo del PUMS Metropolitano di riduzione delle emissioni da traffico in osservanza a quanto prescritto dal PAIR regionale 2020, 440.000 spostamenti al giorno (pari al 28% del totale) dovranno essere trasferiti su modalità diverse dal mezzo privato;
- inoltre, il completamento del SFM è di primaria importanza per il raggiungimento degli obiettivi di tutela del clima.

Evidenziato che

- il Next Generation EU e la sua declinazione nazionale quale PNRR offrono l'opportunità di candidare il completamento del SFM all'allocazione di quote-parte dei fondi previsti;
- a questi si aggiungono il Fondo del Green Deal (4,24 miliardi per il periodo 2020-2023); il Fondo per il rilancio degli investimenti per lo sviluppo sostenibile e infrastrutturale dei Comuni (4 miliardi dal 2025 al 2034); i contributi assegnati ai Comuni per investimenti in progetti di rigenerazione urbana (8,5 miliardi nel 2021-2034); i contributi assegnati alle Regioni per interventi di viabilità, messa in sicurezza e sviluppo di sistemi di trasporto rapido di massa (circa 3,3 miliardi nel 2021-2034).

Ricordato che

- il bacino padano è considerato una delle aree più inquinate a livello europeo a causa delle alte concentrazioni di smog che sono all'origine di decine di migliaia di decessi prematuri;
- nell'agosto 2019 la Giunta regionale ha deliberato "la Dichiarazione di emergenza climatica e ambientale", propedeutica alla messa in atto di politiche volte a contrastare il cambiamento climatico;
- nel 2020, nonostante due mesi di lockdown e altre restrizioni per contrastare l'epidemia da Covid-19, nell'agglomerato di Bologna sono stati registrati 42 sfioramenti del limite di PM10 e 36 sfioramenti del valore di ozono, che per 78 giorni hanno esposto i cittadini bolognesi ad un'aria malsana;
- dal 1° gennaio al 10 marzo del 2021 sono già stati registrati 19 sfioramenti del livello di PM10 rispetto al tetto massimo consentito di 35 sfioramenti l'anno;
- il 27 ottobre scorso l'Assemblea legislativa dell'Emilia-Romagna ha approvato una risoluzione con la quale impegna la Giunta a redigere, in coordinamento con le altre

Regioni interessate, un nuovo Accordo che preveda un piano straordinario di azioni per il miglioramento della qualità dell'aria;

- nel Patto per il Lavoro e per il Clima, tra le linee di intervento ve n'è una dedicata a investimenti per rafforzare le reti del trasporto pubblico e potenziare il trasporto su ferro.

Tutto ciò premesso, alla luce degli enormi ritardi che si sono accumulati nel completamento del SFM

interroga la Giunta regionale per sapere

- se ritenga che il completamento del SFM abbia un ruolo strategico 1) per contribuire a raggiungere l'obiettivo di miglioramento della qualità dell'aria della nostra regione, 2) per rispondere alla condanna della Corte di Giustizia europea e 3) all'interno del "Percorso regionale per la neutralità carbonica prima del 2050";
- se intenda inserire il SFM tra le opere per le quali richiedere una quota-parte dei fondi del PNRR;
- se in collaborazione con i vari soggetti coinvolti - la Città Metropolitana di Bologna, RFI, FER, Trenitalia e TPER - stia lavorando al completamento del SFM, in particolare relativamente a: realizzazione e attivazione delle stazioni mancanti; messa a bando e apertura di tutti i cantieri delle opere già finanziate; riattivazione dei binari dall' 11 al 15 nella Stazione Centrale di Bologna; raddoppio dei binari unici ove possibile; realizzazione degli incroci con raddoppi selettivi o degli incroci là ove il raddoppio, per quanto utile, sia impossibile; predisposizione graduale dell'entrata in vigore dell'orario cadenzato e dei servizi passanti previsti negli accordi;
- quali tempi prevede siano necessari perché il SFM sia pienamente operativo;
- se non ritenga utile convocare al più presto un tavolo a cui invitare la Città Metropolitana e il Comune di Bologna, FER, RFI, Trenitalia, TPER e tutti gli stakeholder coinvolti, per definire la tabella di marcia necessaria per arrivare quanto prima al completamento del SFM.

La capogruppo

Silvia Zamboni

Oggetto num. 3038

Primo Firmatario:

Silvia Zamboni