

# Intesa per la definizione di un nuovo assetto dei trasporti pubblici nell'Area Metropolitana bolognese – 1994

Il 29 luglio 1994 è stata sottoscritta un'intesa, come revisione ed integrazione della convenzione del 9 luglio 1986, tra il Ministero dei Trasporti, il Comune di Bologna, la Provincia di Bologna, la regione Emilia Romagna e le Ferrovie dello Stato S.p.A. con l'intento di stabilire le linee guida e gli interventi necessari alla realizzazione del nuovo sistema della mobilità dell'Area Metropolitana.

I principi fondamentali emersi sono la centralità del trasporto ferroviario e l'integrazione e l'ottimizzazione dei servizi e delle infrastrutture.

Presupposto dell'Intesa è il Programma Direttore per l'Area Bolognese del novembre 1992, una proposta-programma della Società FS per il riassetto della rete ferroviaria del territorio. In esso si prevedono in modo particolare:

- la definizione dei programmi di quadruplicamento a contenuto tecnologico innovativo della relazione Milano - Napoli [..];
- la specializzazione ed il potenziamento del trasporto locale, per creare un servizio ferroviario regionale e di bacino metropolitano in grado di interrelarsi con gli altri sistemi di trasporto;
- la definizione di un nuovo assetto organizzativo e funzionale delle linee e degli impianti del Nodo ferroviario mediante adeguamento ed attrezzaggio tecnologico innovativo, che consentirà di migliorare la fluidità di accesso da tutte le attuali direttrici;
- la razionalizzazione e ristrutturazione degli impianti merci
- la riqualificazione del patrimonio ferroviario, valorizzando le favorevoli condizioni di centralità e di stretta integrazione delle aree e degli impianti ferroviari all'interno dell'area bolognese con i contesti limitrofi e con l'obiettivo di fornire servizi di qualità all'utenza.

Nel documento le parti convergono, sulla base di quanto precede, che:

- gli interventi previsti sulla rete ferroviaria nazionale rappresentano per la città di Bologna l'occasione di riqualificazione complessiva del servizio di trasporto pubblico e privato [..] a livello nazionale, regionale e metropolitano;
- sono necessari interventi infrastrutturali e sul sistema di controllo e regolazione;
- è opportuno coordinare le politiche e la programmazione operativa delle diverse modalità ed organizzazioni del trasporto pubblico;
- a rete di trasporto pubblico su gomma deve integrarsi e costituire un'unica rete di trasporto insieme a quelle ferroviarie di bacino, suburbane ed urbane a guida vincolata;
- i punti di interscambio e i parcheggi devono essere programmati e progettati ottimizzando l'uso delle reti di trasporto pubblico su gomma e su ferro;
- il ruolo e la funzione delle ferrovie suburbane e di un sistema urbano a guida vincolata costituiscono momenti qualificanti di una adeguata risposta alle mutate esigenze di mobilità urbana e di bacino.

## **I contenuti dell'accordo relativi al SFM (Allegato 3)**

In esso si confermano i contenuti definiti e concordati dal gruppo di lavoro (composto da Comune e Provincia di Bologna, Regione, FS S.p.A. Trasporto Locale di Bologna) della Conferenza Metropolitana e si ribadiscono quali sono i punti da approfondire, in quanto non è stata raggiunta una piena intesa. L'Allegato 3 diventa la base dell'Accordo da dover sottoscrivere come passo successivo all'Intesa.

### I caratteri generali

Il Servizio Ferroviario Metropolitano del bacino bolognese rappresenta il principale progetto d'intervento oggi a disposizione delle politiche metropolitane per il governo ed il riequilibrio della mobilità e dei trasporti del territorio bolognese.

Il livello di servizio sul sistema delle fermate e delle stazioni di bacino è ottenuto dalla associazione di treni regionali e di treni a corto raggio di ambito provinciale [..]

### I principali riferimenti di assetto

Il SFM interessa, pur con caratteristiche differenziate lungo le direttrici ferroviarie in funzione della domanda interessata, tutto il territorio provinciale e prevede 13 nuove fermate, di cui 6 nel Comune di Bologna, a testimonianza anche della sua valenza urbana.

La realizzazione del progetto viene suddivisa in tre orizzonti temporali, stabiliti in base alle previsioni dei lavori per il Quadruplicamento Veloce e il Nodo di Bologna, ovvero:

1. breve periodo 1994 - 1995
2. medio periodo 2000 - 2001
3. lungo periodo e assetto finale 2004 - 2005

In termini di impegni concreti da parte di FS e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti l'intesa è piena per il breve e il medio periodo, mentre sull'assetto finale di riferimento vi è una condivisione di massima, peraltro condizionata agli esiti dell'attuazione di breve e medio periodo.

### L'assetto di breve periodo:

- Primo cadenzamento a partire dall'orario estivo del 1995 sulla direttrice Bologna - S. Pietro in Casale - Galliera, con intensificazione del livello di servizio a 30' tra S. Giorgio di Piano e Bologna;
- contestuale revisione del servizio di linea ATC in funzione dei necessari livelli di interscambio e di attestamento della rete ATC in corrispondenza delle stazioni;
- realizzazione entro aprile 1995 del sottopassaggio della stazione di Castelmaggiore e, successivamente, di Corticella.

### L'assetto di medio periodo (ad avvenuta realizzazione del Quadruplicamento Veloce):

- completamento dei lavori di ristrutturazione del Nodo ferroviario di Bologna;
- cadenzamento con frequenze a 30' entro un raggio di percorrenze di 25' (fino alle stazioni di S Giovanni in P., S Giorgio di P., Castel S. P., Pianoro, Sasso Marconi e Anzola);
- cadenzamento base di 60', con intensificazioni se necessarie, sulle restanti fermate;
- connessioni in Bologna Centrale delle relazioni Bologna - Castel S. Pietro e Bologna - S Giorgio di Piano, Bologna - Pianoro e Bologna - Sasso Marconi;
- realizzazione delle adeguate condizioni di accessibilità per le stazioni e fermate interessate;
- riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico su gomma e integrazione tariffaria tra SFM e servizi di linea;
- attivazione della ferrovia Vignola - Casalecchio e previsione di passante per la ferrovia suburbana Vignola - Casalecchio - Portomaggiore.

### L'assetto finale di riferimento:

- cadenzamento fisso di 15' in prossimità del Nodo di Bologna;
- cadenzamento 30'-60' entro i confini provinciali, ed alcune intensificazioni nelle ore di punta, in funzione della distanza dal Capoluogo e della corrispondente domanda potenziale. (la previsione sui potenziamenti verrà calibrata in base ai risultati ottenuti nel medio periodo, agli ulteriori approfondimenti di tipo tecnico e di natura gestionale, alle caratteristiche previste per il Servizio Ferroviario Regionale, alle risorse finanziarie disponibili e alle necessità derivanti da politiche insediative a sostegno del SFM.

### Impegni delle parti

- I costi che saranno affrontati per la realizzazione del SFM vengono divisi tra:
- FS e TAV: costi di investimento infrastrutturali strettamente ferroviari, sia di linea che di stazione, nonché quelli per il materiale rotabile;
- Enti Locali: costi per interventi accessori su stazioni e fermate (viabilità di accesso dei mezzi pubblici su gomma, piste ciclabili, depositi bici e moto, parcheggi, ecc.)

I costi di gestione non coperti dagli introiti tariffari sono a carico dell'Autorità che, come previsto dalla legge, verrà nominata per la programmazione e l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale su ferrovia (nella fase di avvio competente per i costi di gestione sarà il Gruppo FS).

Gli Enti Locali avranno un ruolo fondamentale nell'attuazione e nello sviluppo del SFM se applicheranno politiche insediative e localizzative strettamente correlate con il progetto di riordino della mobilità metropolitana. In particolare i contributi dei Comuni saranno da attendersi nei seguenti ambiti:

- localizzazione di dettaglio delle nuove fermate;
- progettazione della viabilità di accesso alle nuove ed esistenti fermate;
- approntamento di spazi attrezzati per parcheggio di bici, moto, auto anche nelle stazioni esistenti.

### Le problematiche aperte e le proposte di soluzioni

- I costi di gestione

Viene rinviata a chi sarà competente sul TPL al momento dell'attuazione del servizio a regime la definizione delle responsabilità e delle modalità di copertura dei disavanzi di gestione.

- Le fermate assunte per il SFM e il rapporto con il SFR

La fermata SFM Varignana sulla linea Bologna - Imola deve entrare nel novero delle fermate SFR e la nuova fermata SFM Aeroporto è necessario che venga effettuata dai treni regionali e da alcuni mirati treni interregionali .

- Le garanzie sulla realizzazione dei collegamenti passanti

Le FS garantiscono un raddoppio della capacità di movimentazione dei treni nel Nodo di Bologna e si impegnano ad aumentare proporzionalmente il numero delle attuali relazioni sugli itinerari passanti previsti sul SFM, ma vanno concordati i livelli del servizio offerto, in base alla domanda e ai flussi di traffico interessanti la stazione di Bologna.

- Le ferrovie suburbane

Le ferrovie suburbane Vignola - Casalecchio e Bologna - Portomaggiore occupano un posto di primo piano nel sistema integrato di trasporto pubblico dell'area bolognese.

- Gli interventi sulla ferrovia Bologna - Portomaggiore:

- opere civili e di rinnovo dell'armamento (sostituzione dell'armamento leggero, eliminazione di PL, nuovo scalo di Roveri, comprendente il nuovo deposito e la nuova officina);  
- raddoppio della ferrovia da Bologna a Roveri ed abbassamento del piano del ferro nella tratta urbana di Bologna;  
- costruzione di nuove fermate nella tratta Bologna - Roveri (Libia e via Larga);  
- opere di segnalamento e sicurezza (Impianto di Blocco Automatico e telecomando C.T.C. su tutta la linea, con Dirigente Centrale Operativo a Roveri);  
- elettrificazione della tratta da Bologna a Roveri.

### I problemi ancora aperti:

- certezza del collegamento con la ferrovia Casalecchio-Vignola;
- interventi non finanziati dalla legge 910/86, in modo particolare l'elettrificazione completa della linea, l'acquisto di nuovo materiale rotabile e la realizzazione della nuova fermata di Fiesso (nda diventata Stellina);
- completamento del raddoppio della linea fino a P.le Est di Bologna C.le;