



Regione Emilia-Romagna



FERROVIE  
DELLO STATO

**ACCORDO TRA  
IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE  
IL MINISTERO DEI TRASPORTI  
LA REGIONE EMILIA ROMAGNA  
LA PROVINCIA DI BOLOGNA  
IL COMUNE DI BOLOGNA  
GRUPPO FS S.p.A.**

**PER IL COMPLETO SVILUPPO  
ED ATTUAZIONE DEL SERVIZIO FERROVIARIO  
METROPOLITANO BOLOGNESE (SFM)**

**19 GIUGNO 2007**

# ACCORDO PER IL COMPLETO SVILUPPO ED ATTUAZIONE DEL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO BOLOGNESE (SFM)

L'anno 2007, il giorno 19, Il mese di Giugno

## TRA

**IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE** codice fiscale n. \_\_\_\_\_ rappresentata da \_\_\_\_\_

**IL MINISTERO DEI TRASPORTI** codice fiscale n. \_\_\_\_\_ rappresentata da \_\_\_\_\_

**LA REGIONE EMILIA ROMAGNA**, con sede in Bologna, Viale Aldo Moro n. 52, codice fiscale n.80062590379, nella persona del suo Presidente pro-tempore Vasco Errani;

**LA PROVINCIA DI BOLOGNA**, codice fiscale n.80022230371, rappresentata dalla sua Presidente pro-tempore Beatrice Draghetti:

**IL COMUNE DI BOLOGNA**, codice fiscale n.01232710374, rappresentato dal suo Sindaco pro-tempore Sergio Cofferati

**GRUPPO FS S.p.A.** rappresentato dall'Amministratore Delegato, Mauro Moretti anche in rappresentanza, per quanto di competenza, delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1

Premesso che:

- Il Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese (SFM) ha assunto una straordinaria valenza strategica, sia dal punto di vista trasportistico che territoriale, per la mobilità provinciale e metropolitana bolognese, e sta orientando i processi di sviluppo territoriali ed urbanistici;
- Il SFM è già l'elemento cardine di tutta la strategia di riorganizzazione del trasporto pubblico locale nell'ottica di una piena integrazione delle reti e dei servizi. È l'elemento ordinatore rispetto a cui ridefinire i percorsi e gli orari del trasporto su gomma extraurbano, le politiche di integrazione tariffaria ed organizzativa delle reti urbane e extraurbane, la localizzazione dei nodi di interscambio modale e le strategie di interconnessione con i sistemi di trasporto rapido di massa dell'area centrale;
- Il SFM è stato inoltre assunto dalla Provincia di Bologna e dai suoi Comuni, nei loro strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, come armatura infrastrutturale attorno alla quale concentrare gli sviluppi residenziali in modo da massimizzarne l'accessibilità ed offrire una valida alternativa modale al mezzo privato nell'ottica di garantire una reale integrazione tra residenze e sistemi di trasporto aumentando la sostenibilità complessiva del sistema della mobilità;

VISTI

- il D. lgs. 19.11.1997 n. 422/97, che prevede segnatamente:
  - che le regioni, in conformità ai singoli ordinamenti regionali e sentite le rappresentanze degli enti e delle autonomie locali, conferiscono alle province, ai comuni e agli altri enti locali tutte le funzioni e i compiti regionali in materia di trasporto pubblico locale ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale<sup>1</sup>
  - che i servizi minimi (art. 16 D. Lgs 422/1997) qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio regionale, debbono essere definiti tenendo conto:
    - a) dell'integrazione tra le reti di trasporto;
    - b) del pendolarismo scolastico e lavorativo;
    - c) della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;

---

<sup>1</sup> art. 7 comma 1 del D.lgs 422/97

- d) delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.
- che nella determinazione del livello dei servizi minimi, la Regione definisce, d'intesa con gli enti locali, secondo le modalità stabilite dall'art. 10 della legge regionale 30/98, quantità e standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, in conformità al regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, e in osservanza dei seguenti criteri:
    - a) ricorso alle modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare le esigenze di trasporto considerate, con particolare attenzione a quelle delle persone con ridotta capacità motoria;
    - b) scelta, tra più soluzioni atte a garantire, in condizioni analoghe, sufficienti servizi di trasporto, di quella che comporta i minori costi per la collettività, anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi e intermodalità;
  - la legge regionale dell'Emilia-Romagna 30 del 2 ottobre 1998 e succ. modificazioni; in particolare il quadro di funzioni attribuite, con essa, agli Enti Locali sul trasporto pubblico:
    - la programmazione dei trasporti pubblici locali di bacino, interbacino, e urbani intercomunali, di cui all'art. 28, che pone in capo alle Province tale funzione;
    - le competenze in capo agli Enti locali o loro Agenzie relative alla sottoscrizione di contratti di servizio con i gestori<sup>2</sup> dei servizi di TPL;
    - le competenze sul finanziamento dei servizi minimi autofilotranviari, che la Regione, a seguito di accordi di programma, assegna alle Province, anche per servizi dei Comuni con popolazione fino a 50.000 abitanti;<sup>3</sup>
    - le funzioni di programmazione e progettazione del servizio ferroviario metropolitano bolognese, di cui all'art. 21 della LR 30/98, svolte dalla Regione d'intesa con la Provincia e il Comune di Bologna ovvero con la loro Agenzia, per quanto delegato, tenuto conto del livello dei servizi minimi ferroviari individuato nell'atto di indirizzo generale di cui all'articolo 8 della legge nel rispetto degli accordi sottoscritti con Stato e FS SpA a cui abbia aderito anche la Regione;
    - gli artt. 22 e 23 della stessa legge regionale per quanto attiene la gestione della rete ferroviaria e dei servizi di competenza regionale;
    - l'art. 15 della Legge 241/1990, che prevede la possibilità per le Amministrazioni Pubbliche di concludere accordi tra di loro per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune;

---

<sup>2</sup> comma 8 dello stesso art 28 della L.R. 30/98

<sup>3</sup> art. 32, comma 3 della L.R. 30/98

- l'Atto di Indirizzo triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale, approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 109 del 3 aprile 2007 (ai sensi di quanto previsto dall'art. 8 della L.R. 30/98 e s.m. e i.) che, relativamente allo sviluppo dei servizi ferroviari e allo loro integrazione modale con il trasporto su "gomma" prevede segnatamente:
- di costruire una rete di trasporto pubblico fondata sulla complementarità fra autolinee e servizi ferroviari, opportunamente gerarchizzata;
- di strutturare i servizi ferroviari su una forte armatura di servizi diretti e interregionali, affiancata da servizi regionali potenziati, specie in senso metropolitano intorno alle grandi polarità urbane, e da servizi interpolo opportunamente velocizzati;
- di agire, relativamente agli investimenti, in coerenza con l'impostazione delle politiche europee di settore, puntando al rinnovo e all'ampliamento del materiale rotabile ferroviario per i servizi di tipo regionale e metropolitano, impiegando prioritariamente una quota adeguata dei "fondi strutturali" agli interventi per il materiale rotabile e le infrastrutture delle ferrovie regionali;
- di operare per un ulteriore sviluppo quantitativo dei servizi ferroviari e per una ripresa della loro qualificazione, accompagnando le risorse nazionali con il massimo di risorse regionali che sarà possibile mettere a disposizione, individuando come obiettivo possibile, un ulteriore aumento dei servizi, in proporzione di almeno il 20 % nel triennio; ampliamento che comporta un incremento dei corrispettivi annui per almeno venti milioni di euro, in aggiunta a quelli attualmente erogati per i servizi ferroviari di interesse della Regione;

#### PRECISATO CHE

in relazione al sistema ed ai servizi di trasporto pubblico ferroviario bolognese sono stati sottoscritti i seguenti accordi interistituzionali:

- l'"Intesa per la definizione di un nuovo assetto dei trasporti pubblici nell'area metropolitana bolognese del 29 luglio 1994", con cui si afferma "la centralità del trasporto ferroviario" nell'area bolognese;
- l'"Accordo attuativo e integrativo dell'intesa del 29.7.1994 sottoscritto il 17.07.1997";
- la Convenzione Attuativa del 23.07.1997 dell'Accordo Quadro del 29-7-1994, con cui tra l'altro all'art. 2 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Emilia-Romagna, FS SpA e TAV S.p.A. per quanto di competenza, si impegnavano ad attuare un potenziamento del Servizio Ferroviario regionale, metropolitano e di bacino di cui all'Accordo Quadro ed all'Intesa del 1994;

- l'allegato 1 del citato Accordo Attuativo ed Integrativo del 17.07.1997 in cui sono descritte le modalità di attivazione del SFM nel breve e medio-lungo termine
- l'Accordo Procedimentale per il Passante Autostradale Nord del 27.07.2005 con cui all'art. 8 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Emilia-Romagna, la Provincia di Bologna e il Comune di Bologna si impegnano a sottoscrivere un nuovo accordo per il potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitano entro quattro mesi dalla sottoscrizione dello stesso e comunque non oltre l'individuazione di forme di partnerariato pubblico-privato per la sua attuazione; il citato art. 8 pone come riferimento per un nuovo accordo sul SFM l'allegato 1 dello studio di fattibilità del Passante Nord "Indicazioni per un nuovo accordo procedimentale con il Ministero delle Infrastrutture relativamente al tema dell'attuazione e del potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese (SFM)", che indica nella "completa realizzazione del progetto SFM in termini infrastrutturali e di garanzie circa copertura finanziaria dei programmi di esercizio concordati" una precondizione indispensabile alla realizzazione del nuovo sistema "autostrada-tangenziale";
- L'Accordo Territoriale relativo agli assetti territoriali, urbanistici, infrastrutturali della nuova stazione ferroviaria di Bologna, sottoscritto il 18-07-2006 tra Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna ed RFI. In particolare il citato accordo prevede all'art. 12 che:
 

"Le parti si impegnano, per quanto di loro competenza, a sottoscrivere un nuovo accordo attuativo per il SFM entro e non oltre il mese di novembre 2006, e comunque prima dell'accordo attuativo relativo alle aree ferroviarie e alla nuova stazione centrale, coinvolgendo gli altri soggetti interessati.

L'accordo ha l'obiettivo di:

  - specificare tempi e fattibilità di tutti gli interventi infrastrutturali e tecnologici necessari per la piena attivazione del servizio;
  - stabilire le modalità di reperimento del materiale rotabile necessario;
  - individuare un condiviso modello di esercizio e di gestione del servizio;
  - concordare definitivamente le risorse finanziarie necessarie per l'esercizio e per gli investimenti e impegnare le parti al loro reperimento, anche sulla base di un quadro di riferimento economico-finanziario da allegare al nuovo Accordo."
- L'Accordo Quadro per la Città Metropolitana di Bologna, sottoscritto il 1-08-2006 tra Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna e Comune di Bologna, nel quale oltre a prevedere l'attivazione di un Tavolo

Interistituzionale allo scopo di definire le condizioni giuridico–amministrative per l’istituzione della Città Metropolitana di Bologna, viene espressamente richiamato l’impegno al potenziamento del trasporto ferroviario su scala metropolitana e regionale;

- l’Accordo tra Regione, Provincia di Bologna, Comune di Bologna e RFI per la realizzazione del People Mover Stazione-Aeroporto di Bologna, sottoscritto il 14 marzo 2007, che prevede l’attestamento del collegamento sul sedime del 16° binario, che non verrà più ripristinato, di Bologna C.le, con il contestuale impegno di garantire senza interferenze il Servizio Ferroviario Metropolitano nei vari assetti intermedio, base e potenziato, nonché il mantenimento del collegamento della stazione C.le con la cintura ferroviaria via Arcoveggio attraverso il 15° binario.

#### RILEVATO CHE

- il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) assegna al servizio ferroviario, ed in particolare al SFM bolognese, un determinato ruolo di sistema portante della mobilità di bacino e regionale;

- il Piano territoriale di coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Bologna individua:

- il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) come “sistema portante del trasporto collettivo locale”,<sup>4</sup> integrato con il Servizio Ferroviario Regionale (SFR) di cui è parte costitutiva;
- gli obiettivi generali da perseguire sono:
  - a) il raggiungimento della sostenibilità del sistema della mobilità per consentire “un accesso sicuro, economicamente attuabile e socialmente accettabile a persone, luoghi, beni e servizi”, riconducendo “la mobilità al suo effettivo ruolo di mezzo finalizzato all’accessibilità”<sup>5</sup>;
  - b) il miglioramento dell’accessibilità interna del territorio bolognese” attraverso lo “sviluppo dei servizi di trasporto regionale e di bacino su tutta la rete ferroviaria della provincia” e “lo sviluppo dell’intermodalità con riferimento alla minimizzazione dei tempi di spostamento e dell’integrazione tariffaria”<sup>6</sup>
  - c) la razionalizzazione dell’offerta di trasporto “facendo corrispondere a ogni spostamento la combinazione di modi di trasporto più adeguata ed efficiente”<sup>7</sup>;

---

<sup>4</sup> art. 12.4 del PTCP

<sup>5</sup> titolo 12 art. 12, comma 1 del PTCP

<sup>6</sup> titolo 12 art. 12.1, comma 4 del PTCP

<sup>7</sup> titolo 12 art. 12.1 comma 2 del PTCP

## CONSIDERATO CHE:

- l'Accordo attuativo ed Integrativo del 17-7-1997<sup>8</sup> (allegato A) prevede che "nell'area del nodo ferroviario bolognese verranno considerati servizi minimi i servizi ferroviari previsti dagli schemi 1 e 2 dell'allegato 1 riferito al modello di Servizio ferroviario integrato regionale, metropolitano e di bacino", ovvero viene riconosciuto che la copertura finanziaria di tali servizi è a carico dello Stato/Regioni; si afferma inoltre che i servizi aggiuntivi sono a carico degli Enti Locali;
- il Contratto di Programma - che ai sensi del Dlgs n. 188/2003, disciplina i rapporti tra lo Stato ed RFI - prevede specifici meccanismi di programmazione delle risorse richieste annualmente per gli investimenti ferroviari;
- detti meccanismi si concretizzano con la condivisione e con l'approvazione, in sede CIPE, di un piano di priorità degli investimenti sulla cui base vengono inoltrate le richieste di finanziamento al Ministero dell'Economia e delle Finanze che, a sua volta, nei limiti del bilancio dello Stato, rende disponibili le risorse da contrattualizzare, di anno in anno, con addendum al citato Contratto di Programma, fatte salve possibili diverse procedure, se applicabili, con particolare riferimento all'attuazione dei commi 1017 e 1022 della Legge 298 del 27-12-2006, richiamata al successivo art.10;
- relativamente ai finanziamenti per il potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie regionali - incluso il materiale rotabile - il D.Lgs. 422/97 e s.m. e i. prevede (art. 15) che, in attuazione di quanto previsto dal comma 1 dell'art. 14 dello stesso Decreto, il programma degli investimenti deve essere definito mediante specifici Accordi di Programma, sottoscritti dal competente Ministero e dalla Regione, nonché dai Presidenti delle Province, dai Sindaci e dei Presidenti delle Comunità montane (nel caso di esercizio associato di servizi comunali di trasporto locale di cui all'art. 11, c.1, della L.97/94) direttamente coinvolti e che partecipano alla realizzazione delle opere stesse con lo stanziamento di un contributo di importo pari o superiore al 5 per cento dell'investimento.

## DATO ATTO CHE

La Regione ha in corso uno studio per aggiornare il quadro programmatico-progettuale del servizio ferroviario in ambito regionale per la definizione dell'orario ferroviario attuativo, sulla base di un'analisi della domanda di mobilità nei vari bacini e dell'offerta oltreché degli aspetti economici-gestionali che attengono i servizi; studio che prefigura tre scenari temporali di esercizio, per un incremento progressivo della produzione chilometrica nell'intero bacino regionale, ipotizzato

---

<sup>8</sup> art. 2 lett. A , V capoverso dell'Accordo del 17/7/97



complessivamente in circa il 50% dell'attuale al completamento dei lavori del nodo di Bologna, dei lavori SFM di Bologna e degli altri lavori nel resto della Regione.

Quanto previsto dal presente Accordo è, al momento, indipendente e distinto da quanto la Regione Emilia Romagna ha posto a base del Bando e del capitolato della Gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario della Regione Emilia - Romagna ai sensi dell'art. 12, comma 2, lett. b) del D. Lgs. 158/1995.

TUTTO CIÒ PREMESSO, RILEVATO E CONSIDERATO LE PARTI CONVENGONO QUANTO SEGUE:

### **Art. 1 Recepimento delle premesse**

Le Premesse di cui sopra formano parte integrante e sostanziale del presente Accordo di Programma.

### **Art. 2 Oggetto dell'Accordo**

Il presente Accordo stabilisce le condizioni e gli impegni per le Parti, nei limiti delle risorse che saranno rese disponibili a tale fine dal bilancio nazionale e da quello regionale ed a fronte, relativamente a quest'ultimo, degli obiettivi di crescita previsti dall'Atto di Indirizzo triennale 2007-2009 della Regione richiamato nelle premesse, per attuare, completare ed aggiornare quanto previsto nell'Accordo Attuativo e Integrativo del 17.07.1997 per il Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese, sia nella fase transitoria (fino all'attivazione della linea AV/AC) sia nella fase successiva.

### **Art. 3 Descrizione del SFM bolognese**

Per Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese (SFM) si intende l'insieme di reti e servizi ferroviari locali riferibili al territorio della Provincia di Bologna e dei comuni contermini, secondo quanto riportato nell'Allegato A, integrati con il Servizio Ferroviario Regionale, di cui il SFM è parte costitutiva, e con la rete di trasporto pubblico su gomma.

### **Art. 4 Assetto intermedio del SFM**

Per assetto intermedio del SFM si intende il servizio da attuare entro l'orario di servizio 2008-09. Tale assetto prevede:

- l'attuazione della linea passante SFM4 - S. Pietro in C.– Bologna - Imola con cadenzamento regolare a 30' sulla tratta S. Pietro in Casale-Imola;
- un cadenzamento pieno e regolare sulla linea Porretta–Bologna, attestata a Bologna C.le P.le Ovest, a 30' sulla tratta Bologna-Marzabotto ed a 60' sulla tratta Marzabotto-Porretta, con potenziamenti nelle ore di punta su quest'ultima tratta, ed effettuazione delle fermate di Casalecchio Garibaldi e Casteldebole su tutti i treni, minimizzando gli aumenti dei tempi di percorrenza nella fase intermedia, e senza aumenti di percorrenza a regime (fascia 6.00-21.00);
- un potenziamento del servizio sulla tratta Poggio Rusco–Bologna, con l'inserimento di nuovi treni rispetto all'orario in vigore dal 10-12-06, con particolare riguardo alle fasce di punta;
- un cadenzamento regolare a 60' con potenziamenti nelle ore di punta a 30' sulla tratta Castelfranco–Bologna, con sospensione della effettuazione della fermata di Lavino per esigenze di fattibilità di tracciatura dell'orario, fino all'attivazione dell'assetto base del SFM;
- un miglioramento dell'offerta sulla linea Bologna-Prato in termini qualitativi e quantitativi compatibilmente con i limiti di capacità della linea;
- il completamento e l'attivazione delle nuove fermate di Bargellino, Caselle entro il 2007;
- il completamento delle nuove fermate di Pian di Macina e Mazzini entro il 2008, e la loro attivazione a seguito dell'attivazione della tratta AV Bologna – Firenze prevista entro fine del 2009;
- il potenziamento a 30' e la regolarizzazione del servizio sulle due ferrovie regionali Bologna-Vignola e Bologna-Portomaggiore (tratta Bologna–Budrio), con l'utilizzo di adeguato materiale rotabile solo elettrico ed attestamento, rispettivamente, a Bologna c.le P.le Ovest e P.le Est;
- l'interramento della ferrovia Bologna-Portomaggiore in ambito urbano di Bologna, per il quale si conferma l'impegno della Regione ad assicurare l'avvio dei lavori entro il 2008, compatibilmente con i tempi, non di sola attribuzione regionale, che si renderanno necessari per l'approvazione definitiva degli elaborati progettuali; si dà atto che tale intervento non interferirà con l'esercizio, se non per un tempo strettamente necessario alla sistemazione del binario di corsa provvisorio e al suo allacciamento alle restanti tratte, e che in questa fase l'interramento comprende la realizzazione "al grezzo" della fermata ferroviaria Libia-S. Orsola;

Rispetto al servizio ferroviario in vigore dal 10.12.2006, nel quale il servizio relativo al progetto SFM corrisponde a circa 4.000.000 di treni\*km/anno, i miglioramenti del servizio sopra indicati comportano un aumento di circa 1.100.000 treni\*km/anno per il SFM, per un totale di 5.100.000 treni\*km/anno.

L'allegato B4 descrive il cronoprogramma delle attività correlate all'assetto intermedio.

Nei 4.000.000 di treni\*km/anno innanzi richiamati sono ricompresi i prolungamenti Sasso M. – Marzabotto, San Giovanni – Crevalcore e Castel S.P.T. – Imola, non

previsti dalla Convenzione Attuativa del 23.07.1997 dell'Accordo Quadro del 29-7-1994, successivamente attivati dalla Regione.

### **Art. 5 Assetto base del SFM**

Per assetto base del SFM si intende il servizio cadenzato e passante da attuare pienamente contestualmente al completamento dei lavori della nuova linea e della nuova stazione AV/AC, comprensivi negli stessi tempi del ripristino di tutti i binari di superficie di Bologna c.le fino al 15° binario, e dell'adeguamento infrastrutturale e tecnologico del nodo e della stazione centrale di Bologna. L'entrata in servizio delle linee passanti seguirà quanto previsto nella tabella B3 dell'allegato B, con previsione dell'attivazione dell'assetto base completo per la fine del 2011, anche alla luce delle indicazioni che emergeranno dallo studio sui servizi ferroviari avviato dalla Regione.

Si conviene che il servizio da attuare per il SFM nell'assetto base, necessario per ottenere un cadenzamento base di 30'-60' sulle quattro linee passanti e le due attestate<sup>9</sup> su Bologna centrale, è quello descritto nell'allegato A, pari a un totale di circa 6.830.000 treni\*km/anno, rispetto ai servizi minimi di circa 5.700.000 treni\*km/anno previsti dall'Accordo del 17-7-1997. In relazione al conseguimento dell'assetto base, entro il 2011 si prevede l'attivazione delle restanti nuove fermate e l'adeguamento delle stazioni esistenti secondo il seguente programma:

- Zanardi entro il 2010<sup>10</sup>;
- San Vitale, Prati di Caprara, Anzola, S. Ruffillo e Fiera<sup>11</sup> tra il 2010-11;

Si conviene altresì di introdurre i seguenti adeguamenti al programma di realizzazione delle nuove fermate e di adeguamento delle stazioni esistenti:

- riesame della fermata Aeroporto, da denominarsi Borgo Panigale – Scala, limitando la sua realizzazione alla linea Bologna – Milano in relazione alla nuova previsione del People Mover stazione C.le di Bologna- Aeroporto, in modo da assicurare un adeguato servizio per il quartiere Borgo-Panigale; le corrispondenti risorse finanziarie risparmiate, pari a € 1.000.000 saranno destinate alla copertura delle varianti tecniche rese necessarie per la soppressione di alcuni PL del Comune di Bologna, come da allegato B tab. B2; la nuova fermata Borgo Panigale-Scala sarà attivata entro il 2009;
- riesame dell'opportunità della ricostruzione della stazione di Lavino, successivamente all'attivazione dell'assetto base, in relazione ad una valutazione della domanda assorbita dalla linea SFM5;
- non attuazione dell'adeguamento della Stazione di S. Benedetto Val di Sambro, in quanto non più strettamente necessario all'esercizio previsto del

---

<sup>9</sup> Le due linee attestata sono la SFM5 Bologna – Modena e la SFM6 Bologna – Fiera, quest'ultima con servizio spot dedicato.

<sup>10</sup> La fermata può essere realizzata soltanto dopo il compimento delle opere propedeutiche corrispondenti al piano di soppressione dei P.L. sulla linea BO-PD e in specifico del P.L. Zanardi; tale piano necessita di un rifinanziamento di € 1.500.000 per lavori nel triennio 2007-2009, reperiti con il presente Accordo attraverso risparmi sulla fermata ex Aeroporto e sulla stazione di S. Benedetto Val Sambro, come precisato nel seguito.

<sup>11</sup> Intervento per il miglioramento della fruibilità del servizio spot attraverso la realizzazione di un binario di sosta, come anticipazione di una eventuale nuova infrastruttura esclusiva per il collegamento con la Fiera, comunque ogni intervento sulla linea di cintura, anche quelli previsti nel successivo art. 6, dovrà mantenere il traffico marci come priorità di servizio.

SFM, con reinvestimento delle corrispondenti risorse, pari a € 500.000 sempre a copertura delle varianti tecniche rese necessarie per la soppressione di alcuni PL del Comune di Bologna, come da allegato B tab. B2;

Con riferimento all'attuazione dell'assetto base, RFI si impegna a organizzare i lavori di ripristino dei binari alti di Bologna C.le in modo da anticipare la loro piena disponibilità, anche in modo progressivo, prima della realizzazione del piano sopraelevato della nuova stazione fuori terra, e per tempo entro il completamento dei lavori AV.

L'allegato B5, descrive il cronoprogramma delle attività necessarie a garantire l'attuazione dell'assetto base, a conferma ed aggiornamento temporale dell'allegato 4 dell'Accordo del 17-7-1997.

### **Art. 6 Assetto potenziato**

Per assetto potenziato si intende un ulteriore sviluppo del servizio SFM rispetto all'assetto base, in relazione ad una prevedibile crescita nel tempo dell'utenza del SFM. Tale assetto potenziato si correla anche ad un modello di esercizio del SFM, maggiormente caratterizzato come servizio di ambito metropolitano (Allegato D).

Il servizio ferroviario nell'assetto potenziato prevede un potenziamento dell'assetto base, ed in particolare l'introduzione di ulteriori treni veloci a servizio delle tratte lunghe con cadenzamento base di 60', pari a un totale di circa 8.700.000 treni\*km/anno, ovvero ad un aumento dell'offerta dovuto all'ulteriore quota di servizi aggiuntivi pari a circa 2.100.000 treni\*km/anno rispetto all'assetto base.

Viene anche prevista la realizzazione di una nuova fermata denominata Toscanella di Dozza, sulla linea Bologna-Imola ed a servizio dell'abitato di Toscanella di Dozza, con risorse finanziarie da reperire anche attraverso il concorso, previo accordo, del comune beneficiario.

Nel condividere programmaticamente tale indicazione di sviluppo, secondo il modello di assetto del SFM di cui all'allegato D tabella D3, si conviene di sottoporre a successive valutazioni e verifiche tale assetto di rete e di servizio potenziato, anche alla luce delle indicazioni che emergeranno dallo studio sui servizi ferroviari avviato dalla Regione, in relazione all'accertamento delle esigenze di sviluppo del SFM oltre l'assetto base ed a nuovi possibili scenari istituzionali di governo metropolitano, con richiamo anche al successivo art. 10, tenendo conto delle esigenze d'insieme dei servizi ricompresi nel SFR, di cui il SFM è parte, che transiteranno nel nodo di Bologna e del sistema di tipo "policentrico" che caratterizza la rete regionale dei trasporti.

In esito a tali verifiche e valutazioni saranno individuati i nuovi assetti di esercizio e le fonti di finanziamento a copertura dei costi di adeguamento infrastrutturale e di esercizio necessari, assumendo come prevedibile orizzonte temporale di attuazione dell'assetto potenziato l'anno 2015.

## **Art. 7. Necessità riconosciute per l'esercizio e per gli adeguamenti infrastrutturali per l'attuazione dell'assetto intermedio**

Con richiamo all'allegato B ed al successivo art. 10 sul reperimento delle risorse finanziarie, i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, RFI e la Regione attraverso le azioni e nell'ambito degli obiettivi indicati dall'Atto di Indirizzo 2007-2009, si impegnano per quanto compete a ciascuno a finanziare ed attuare i miglioramenti ad oggi non finanziati del servizio previsto nell'assetto intermedio di cui al precedente art. 4, sia relativi all'aumento di offerta che agli adeguamenti infrastrutturali, entro l'orario di servizio 2008-09, e come di seguito specificati:

- Erogazione dell'offerta dei servizi  
Rispetto al servizio ferroviario in vigore dal 10.12.2006, che corrisponde per il progetto SFM a circa 4.000.000 di treni\*km/anno, i miglioramenti del servizio di cui al precedente art.4 comportano per il SFM un aumento di circa 1.100.000 treni\*km/anno per il SFM, per un totale di 5.100.000 treni\*km/anno; le corrispondenti risorse finanziarie, ricomprese nei servizi minimi, sono da ritenersi a carico della Regione.
- Realizzazione degli interventi infrastrutturali e tecnologici per completare l'attuazione dell'Assetto Intermedio (allegato B, tabella B1).  
Gli interventi previsti per la rete regionale (SFM2) sono pari a € 59.040.000 di cui € 42.540.000 già finanziati. I rimanenti € 16.500.000 sono a carico della Regione compatibilmente con le nuove risorse che la medesima riuscirà ad acquisire anche sulla base di quanto previsto dall'Atto di Indirizzo 2007-2009.  
Gli interventi a carico di RFI sono già finanziati nell'ambito delle sue competenze per un importo di € 20.560.000; i mancanti € 4.000.000 relativi a interventi su alcune stazioni della ferrovia Porrettana (alleg. B1) saranno così finanziati: € 2.000.000 da reperire nell'ambito del piano di riqualificazione urbanistica della stazione del Comune di Vergato, € 2.000.000 come da successivo art. 10.
- Attuazione del sistema tariffario integrato STIMER  
Regione, Provincia e Comune di Bologna si impegnano per quanto compete a ciascuno a pervenire al più presto, e comunque entro il 2008, ad una piena attuazione del progetto STIMER nel bacino bolognese.

## **Art. 8. Necessità riconosciute per l'esercizio e per gli adeguamenti infrastrutturali per l'attuazione dell'assetto base**

Con richiamo all'allegato B ed al successivo art. 10 sul reperimento delle risorse finanziarie, i Ministeri delle Infrastrutture dei Trasporti, la Regione sulla base degli obiettivi e di quant'altro previsto dal più volte richiamato Atto di Indirizzo 2007-

2009, gli EE.LL. firmatari del presente Accordo ed RFI, si impegnano per quanto compete a ciascuno a finanziare ed attuare i miglioramenti del servizio previsto nell'assetto base ed ad oggi non finanziati di cui al precedente art. 5, sia relativi all'aumento di offerta che agli adeguamenti infrastrutturali (Allegato B), entro la data di attivazione della linea AV/AC Milano – Bologna - Firenze, prevista per la fine del 2010, come di seguito specificati:

- Erogazione dell'offerta dei servizi  
L'offerta da assicurare nell'assetto base è di 6.830.000 treni\*Km/anno, rispetto ai servizi minimi di circa 5.700.000 treni\*km/anno, di cui all'Accordo del 17-7-1997, pari ad un aumento di 2.830.000 treni\*km rispetto all'orario 2006-07 (4.000.000 treni\*km), come evidenziato nell'art. 5; le risorse finanziarie corrispondenti ai "servizi minimi" di 5.700.000 treni\*Km, sono a carico della Regione. Le risorse per l'incremento dei servizi rispetto all'offerta attuale sono da reperire secondo quanto previsto al successivo art. 10.
- Realizzazione degli interventi infrastrutturali e tecnologici per completare l'attuazione dell'Assetto Base (allegato B, tabella B2).  
Gli interventi previsti per la rete regionale (SFM2) sono pari a € 26.800.000 il cui finanziamento è da reperire secondo le modalità di cui al successivo art. 10.  
Gli interventi previsti per la rete RFI sono pari a € 17.350.000 di cui € 15.000.000 già finanziati a cura della stessa RFI. I rimanenti € 2.350.000 sono da reperire secondo le modalità di cui al successivo art. 10.

Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali e tecnologici necessari per l'esercizio del passante SFM2 Vignola-Bologna-Portomaggiore, la Regione si impegna ad individuare per tempo la soluzione più praticabile, d'intesa con gli EE.LL. bolognesi, nell'ambito delle risorse sopra citate.

#### **Art. 9. Necessità riconosciute sul fabbisogno di materiale rotabile**

In attuazione dell'Accordo del 17-7-1997, la Regione, sulla base dei finanziamenti che verranno resi disponibili e di quanto previsto dall'Atto di Indirizzo 2007-2009 in merito all'impiego dei "Fondi strutturali" europei, si impegna a rendere disponibile per tempo il materiale rotabile idoneo, a doppio piano, per lo sviluppo dell'assetto intermedio e di base del SFM (Allegato C) in aggiunta a quello messo direttamente a disposizione dalle Imprese Ferroviarie, erogatrici dei servizi oggetto di Contratto di Servizio con la stessa Regione.

In tal senso si condivide una stima di fabbisogno complessivo di materiale rotabile per corrispondere alle esigenze del SFM pari a circa 30 convogli per l'assetto base, a cui sono da aggiungere i materiali necessari come riserva, manutenzione e rinforzo delle composizioni delle ore di punta.

**Art. 10. Impegni e modalità di reperimento dei finanziamenti non individuati ai precedenti art. 7 e 8**

In relazione alle risorse finanziarie mancanti la cui fonte non è individuata ai precedenti artt. 7 (assetto intermedio) e 8 (assetto base), esse sono quantificate complessivamente nella seguente tabella:

ADEGUAMENTI INFRASTRUTTURE	31.150.000
MATERIALE ROTABILE (€/anno) ipotesi di finanziamento mediante limiti d'impegno ventennale (nella presunzione che il nuovo materiale rotabile sia totalmente acquistato e messo a disposizione delle imprese ferroviarie dalla Regione)	14.000.000
AUMENTI DI OFFERTA (treni*km/anno): - 1.700.000 per "servizi minimi" - 1.130.000	(incrementi rispetto al servizio in vigore dal 10/12/06) 10.000.000 (*) 6.300.000

(\*) cifre indicative (N.B.: i costi unitari dei servizi saranno definiti conclusivamente in sede contrattuale tra Regione e impresa che erogherà i servizi di interesse regionale)

Di tali risorse il Ministero dei Trasporti si impegna a finanziarie entro il corrente anno le seguenti parti:

	<b>Risorse messe a disposizione dal Ministero dei Trasporti per l'Area Metropolitana Bolognese</b>
ADEGUAMENTI INFRASTRUTTURE	IN FASE DI DEFINIZIONE
MATERIALE ROTABILE (€/anno) ipotesi di finanziamento mediante limiti d'impegno ventennale (nella presunzione che il nuovo materiale rotabile sia totalmente acquistato e messo a disposizione delle imprese ferroviarie dalla Regione)	IN FASE DI DEFINIZIONE
AUMENTI DI OFFERTA (treni*km/anno): - 1.700.000 per "servizi minimi" - 1.130.000	(incrementi rispetto al servizio in vigore dal 10/12/06) IN FASE DI DEFINIZIONE

Il Ministero delle Infrastrutture, di concerto con il Ministero dei Trasporti e la Regione, per quanto compete a ciascuno, in relazione alle rimanenti risorse finanziarie mancanti, e con riferimento all'applicazione delle disposizioni di cui all'art. 1, commi 1017 e 1022 della L. 298 del 27-12-2006 (Legge Finanziaria 2007) relative a sovrapprezzi sui pedaggi autostradali, ed al fondo che verrà specificatamente istituito presso il Ministero delle infrastrutture, per il finanziamento di infrastrutture, servizi e nuovo materiale rotabile ferroviario, si impegnano a dare attuazione alle citate disposizioni entro 3 mesi dalla

sottoscrizione del presente accordo, in modo da assicurare al SFM bolognese – sia per la rete RFI che per la rete regionale – i necessari finanziamenti relativi alle infrastrutture, al materiale rotabile ed all’aumento di offerta.

	<b>COPERTURA EX COMMI 1017-1022 L. 298/06 RISORSE FINANZIARIE MANCANTI PER L'ASSETTO CONCORDATO DEL SFM (ALLEG. TABELLA B2)</b>
ADEGUAMENTI INFRASTRUTTURE	IN FASE DI DEFINIZIONE
MATERIALE ROTABILE (€/anno) ipotesi di finanziamento mediante limiti d’impegno ventennale (nella presunzione che il nuovo materiale rotabile sia totalmente acquistato e messo a disposizione delle imprese ferroviarie dalla Regione)	IN FASE DI DEFINIZIONE
AUMENTI DI OFFERTA (treni*km/anno): – 1.700.000 per “servizi minimi” – 1.130.000	(incrementi rispetto al servizio in vigore dal 10/12/06) IN FASE DI DEFINIZIONE

Per quanto riguarda le risorse finanziarie per gli investimenti infrastrutturali relativi alle ferrovie regionali, nonché per il materiale rotabile e per l’esercizio del SFM, la Regione Emilia-Romagna, ne definirà le priorità d’utilizzo d’intesa con la Provincia ed il Comune di Bologna.

Relativamente al materiale rotabile si prende atto che la Legge Finanziaria 2007 prevede anche (art. 1, comma 1033) che al fine di razionalizzare la spesa e conseguire economie di scala le regioni possono coordinarsi attraverso centri di acquisto comuni, anche con il supporto del Ministero dei trasporti.

#### **Art. 11. Destinazione delle risorse finanziarie derivanti da un possibile road pricing del sistema autostradale-tangenziale di Bologna**

Regione, Comune e Provincia di Bologna concordano che, in relazione a pedaggi aggiuntivi per l’accesso al sistema autostradale-tangenziale di Bologna, sulla base della Legge Finanziaria 298 del 27-12-2006 e dell’Accordo procedimentale sul Passante, e anche in correlazione alla futura realizzazione del nuovo Passante Nord le risorse finanziarie derivanti vengano destinate al potenziamento del Trasporto Pubblico Locale, ed in particolare del Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese con particolare riguardo all’assetto potenziato di cui all’art.6, ed in relazione a quanto previsto al successivo art. 12. Le Parti convengono che tali eventuali proventi siano gestiti anche dagli Enti Locali bolognesi (Provincia e Comuni) nel rispetto delle normative vigenti.

#### **Art. 12 Nuovi ruoli per il SFM**

Data la precipua caratterizzazione del SFM bolognese come sistema portante di trasporto pubblico su sede propria d’ambito metropolitano, come descritto negli artt. 3 e 4 del presente Accordo, si conviene sull’opportunità che venga



maggiormente valorizzato il ruolo degli Enti locali bolognesi nella programmazione ed amministrazione del SFM, anche eventualmente adeguando quanto previsto dall'art. 21, comma 3 della L.R. 30/98.

In particolare, con separato Accordo tra Regione Emilia-Romagna, Comune e Provincia di Bologna, ed in relazione anche ai previsti sviluppi nel riassetto istituzionale delle aree metropolitane saranno rafforzati ruoli e competenze al livello locale sulla programmazione e organizzazione del SFM, in stretta correlazione con i servizi di trasporto pubblico su gomma, anche riferite a prevedibili nuovi compiti dell'Agenzia per la Mobilità bolognese SRM S.p.A., fermo restando il precipuo ruolo di coordinamento ed indirizzo della Regione Emilia-Romagna sui servizi ferroviari.

### **Art. 13 Integrazione funzionale con la rete di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano**

Nell'ambito del raggiungimento del condiviso obiettivo di realizzare un nuovo assetto del trasporto collettivo provinciale metropolitana, più efficace, economico ed attrattivo, la rete di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano sarà integrata con la rete del Servizio Ferroviario Metropolitano, secondo le indicazioni contenute nel Piano della Mobilità Provinciale (PMP), nel Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale (PDB) della Provincia di Bologna, in fase di elaborazione, e nel Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Bologna (PGTU) adottato, e sulla base anche di preventive intese da definirsi, anche con la Regione, ai sensi di quanto previsto dal precedente art. 12 per il SFM.

### **Art. 14 Valorizzazione delle nuove stazioni strategiche di Prati di Caprara e S. Vitale-Rimesse**

Richiamando quanto indicato dall'Accordo Territoriale sulla Stazione Centrale, e in accordo con quanto previsto dal Piano Strutturale Comunale (PSC) del Comune di Bologna e dal Piano della Mobilità Provinciale (PMP) della Provincia di Bologna, entrambi in fase elaborazione, si condivide l'opportunità trasportistica ed urbanistica di valorizzare le fermate di Prati di Caprara e di S. Vitale Rimesse quali nodi strategici per l'accessibilità all'area urbana bolognese e per la creazione di un'area centrale allargata rispetto a quella attuale, caratterizzata da funzioni urbanistiche di rango superiore.

Le condizioni per realizzare nell'area delle due stazioni un'efficiente integrazione con la rete di trasporto pubblico su gomma e con i diversi sistemi e servizi per la mobilità, oltre che la definizione delle funzioni urbanistiche più congruenti con l'elevata accessibilità delle due stazioni, devono essere opportunamente studiate ed individuate. Si istituisce pertanto un tavolo tecnico di lavoro tra Comune, Provincia, Regione e RFI che entro 4 mesi dalla sottoscrizione del presente Accordo definisca gli assetti trasportistici ed urbanistici necessari alla valorizzazione delle due stazioni.

## **Art. 15 Caratteristiche delle fermate e unitarietà di sistema del SFM**

Si conviene che l'unitarietà delle caratteristiche e della programmazione del SFM è requisito primario nella realizzazione e gestione del Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese.

In base a tale principio le fermate e le stazioni del Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese dovranno essere facilmente riconoscibili, anche nel rispetto degli standard concordati e derivanti dall'Accordo del 17-7-1997, e con riferimento al disegno unitario degli elementi di arredo e di informazione.

Al riguardo si conviene di procedere, nell'ambito del Comitato Nodo di Bologna, ad uno studio ed alla progettazione esecutiva degli elementi di riconoscibilità del SFM, come sistema portante unitario della mobilità pubblica del bacino bolognese, che valuti anche le condizioni per uniformare il più possibile le caratteristiche delle fermate:

I costi di realizzazione emergenti dal progetto di riconoscibilità, saranno da ripartirsi tra Regione, Provincia, Comune di Bologna ed RFI secondo modalità da concordarsi; sarà inoltre definito un programma di completamento degli interventi complementari per l'accessibilità e l'intermodalità alle fermate e stazioni del SFM, che la Provincia di Bologna predisporrà d'intesa con i Comuni interessati, e che verrà sottoposto alla Regione, ad RFI ed al Comune di Bologna, con riferimento anche accordi triennali per il miglioramento per la mobilità.

Si concorda altresì di dare priorità di realizzazione entro il 2009 agli elementi caratterizzanti l'immagine unitaria del SFM per le stazioni e le fermate della linea Porrettana e del previsto passante Ferrara-Bologna-Imola.

## **Art. 16 Procedure per la verifica dell'attuazione dell'accordo**

Per la verifica ed il monitoraggio sull'attuazione del presente Accordo si conferma il Comitato di coordinamento per il Nodo di Bologna, di cui all'art. 4 dell'Accordo del 17-7-1997, al quale partecipano tutti i soggetti firmatari del presente accordo. Tale Comitato verrà assistito da una segreteria tecnica e da gruppo tecnico di supporto nominato dai membri del Comitato stesso, e per il suo funzionamento si avvarrà delle risorse finanziarie già assicurate da TAV S.p.A. con l'Accordo del 17-7-1997.

Il Comitato è presieduto dal Presidente della Provincia di Bologna o da un suo delegato.

## **Art. 17 Clausola di Salvaguardia**

Si conviene che la mancata attuazione degli interventi previsti nel presente Accordo nei modi e alle condizioni stabilite, con particolare riguardo all'art. 10, autorizza le Parti a svincolarsi dagli impegni assunti sia nel presente Accordo che nell'Accordo Territoriale relativo agli assetti Territoriali, Urbanistici, infrastrutturali della nuova Stazione ferroviaria di Bologna, sottoscritto il 18-7-06, in relazione agli impegni assunti sulla realizzazione della nuova stazione e sulla valorizzazione delle aree ferroviarie.

### Art. 18 - Disposizioni finali

Il presente Accordo ha piena efficacia dal momento della sottoscrizione dei legittimi rappresentanti degli Enti sottoscrittori; potrà essere registrato in caso d'uso su iniziativa di uno dei firmatari con relativi oneri a suo carico.

I contenuti dell'Intesa del 29-7-1994 e dell'Accordo del 17-7-1997 continuano a valere per le parti non attuate e non modificate dal presente Accordo.

Gli Enti, Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna e Gruppo FS SpA, si impegnano immediatamente a sottoporre i contenuti ai Ministeri dei Trasporti e delle Infrastrutture per una condivisione e definitiva approvazione al fine di garantire le risorse finanziarie di competenza per le opere infrastrutturali, i servizi e il materiale rotabile.

Letto, approvato e sottoscritto il 19 Giugno 2007:

Il Ministro delle Infrastrutture

---

Il Ministro dei Trasporti

---

Il Presidente della Regione Emilia Romagna

*Vano Erani*

---

La Presidente della Provincia di Bologna

*Beatrice De Feltri*

---

Il Sindaco del Comune di Bologna

*Luigi Antonio Colli*

---

L'Amministratore Delegato del Gruppo FS S.p.A.

*[Firma illeggibile]*

---

## **Allegati**

# Allegati

## **Allegato A - Il SFM nell'Assetto Base**

- A1 - Descrizione dell'assetto base del SFM;
- A2 - Il modello di esercizio del SFM nell'assetto base;

## **Allegato B - Interventi infrastrutturali e tecnologici necessari all'attuazione dell'Assetto Intermedio e dell'Assetto Base**

- B1 – Assetto Intermedio;
- B2 – Assetto Base;
- B3 - Tempi di attuazione delle linee passanti e della rete SFM a regime;
- B4 - Cronoprogramma degli interventi a cura di RFI correlate all'attuazione dell'assetto intermedio;
- B5 - Cronoprogramma degli interventi a cura di RFI correlate all'attuazione dell'assetto base;

## **Allegato C - Materiale rotabile**

- C1 - Composizioni necessarie per il servizio previsto per il SFM nell'assetto di base;
- C2 - Composizioni necessarie per il servizio previsto per il SFM nell'assetto potenziato;

## **Allegato D - Il SFM nell'Assetto Potenziato**

- D1 - Descrizione dell'assetto potenziato del SFM;
- D2 - Il modello di esercizio del SFM nell'assetto potenziato;
- D3 – Interventi necessari per l'assetto potenziato.

## **Allegato A – Il SFM nell’Assetto Base**

### **A1 - Descrizione dell’Assetto Base**

Il Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese (SFM) prevede, la trasformazione delle 8 direttrici ferroviarie presenti sul territorio provinciale in linee passanti ad elevata frequenza/capacità e cadenzamento regolare (cadenzamento base di 30’/60’ dalle ore 6,00 alle ore 21,00, e di 60’ dalle ore 21,00 alle ore 24,00). Nelle ore di punta<sup>12</sup> della mattina e della sera è previsto un potenziamento del servizio per le tratte con cadenzamento all’ora.

La rete è costituita da 4 linee passanti:

- SFM1: (Porretta) - Marzabotto – Bologna – Pianoro (S. Benedetto VS)
- SFM2: Vignola – Bologna – Portomaggiore
- SFM3: (Poggio Rusco) - Crevalcore – Bologna S. Ruffillo
- SFM4: (Ferrara) - S. Pietro in Casale – Bologna – Imola

2 attestate a Bologna centrale:

- SFM5: Bologna – Modena
- SFM6: Bologna – Fiera (con servizio in occasione degli eventi fieristici)

Le stazioni terminali del cadenzamento a 30’ sono: Marzabotto, Modena, Vignola, Crevalcore, S. Pietro in Casale, Budrio Centro, Imola e Pianoro.

Le stazioni terminali del cadenzamento a 60’ sono: Porretta, Poggio Rusco, Ferrara, Portomaggiore e S. Benedetto VS.

Le fermate/stazioni sono **87**, ovvero:

- **63** su linee con cadenzamento a 30’: Marzabotto, Lama di Reno, Sasso Marconi, Pontecchio M., Borgonuovo, Casalecchio di Reno, Casalecchio Garibaldi, Casteldebole, Borgo Panigale, Prati di Caprara, Bologna Centrale, S. Vitale, Mazzini, S. Ruffillo, Rastignano, Pian di Macina, Pianoro, Vignola, Savignano s. P., Savignano Mulino, Bazzano, Muffa, Crespellano, via Lunga, Ponte Ronca, Zola Chiesa, Zola Centro, Pilastrino, Riale, Casalecchio Palasport, Ceretolo, Zanolini, Libia-S. Orsola, S. Rita, via Larga, Roveri, Villanova, Cà dell’Orbo, Stellina, Castenaso, Budrio, Budrio Centro, Crevalcore, S. Giovanni in P., Osteria Nuova, Bargellino, S. Pietro in C., S. Giorgio P., Funo – Centergross, Castelmaggiore, Corticella, Zanardi, Caselle, Ozzano E., Varignana, Castel S. Pietro T., Imola, Modena, Castelfranco E., Samoggia, Lavino(\*), Anzola E, Borgo Panigale Scala;
- **24** su linee con cadenzamento a 60’: Porretta T., Silla, Riola, Carbona, Vergato, Pioppe di Salvaro, Pian di Venola, Monzuno – Vado, Grizzana, S. Benedetto V. S., Mezzolara, Guarda, Molinella, Consandolo, Portomaggiore, Camposanto, S. Felice s. P., Mirandola, Poggio Rusco, Galliera, Poggio Renatico, Coronella, Ferrara.

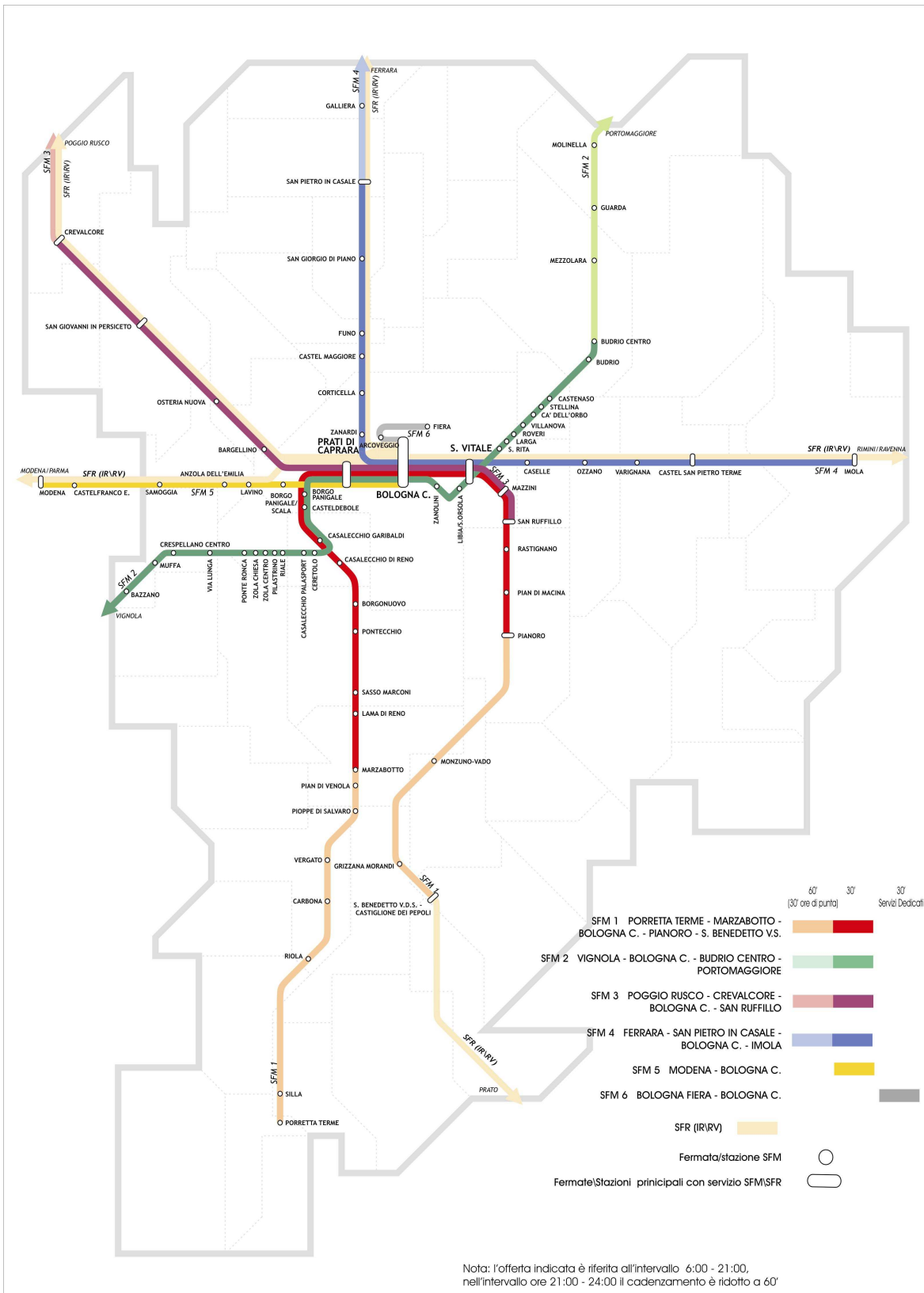
Delle 87 fermate 8 (Casalecchio Garibaldi, Casteldebole, Borgo Panigale, Prati di Caprara, Bologna centrale, S. Vitale/Rimesse, Mazzini, S. Ruffillo) avranno cadenzamento maggiore di 30’ (15’ o 7,5’), in quanto servite da più linee.

Le stazioni principali servite anche dai treni veloci del Servizio Ferroviario Regionale (SFR) saranno: Modena, S. Giovanni in P., Crevalcore, Poggio Rusco, Ferrara, S. Pietro in C., Imola, Castel S. Pietro T., Prati di Caprara e S. Vitale/Rimesse, Pianoro, S. Benedetto V.S.

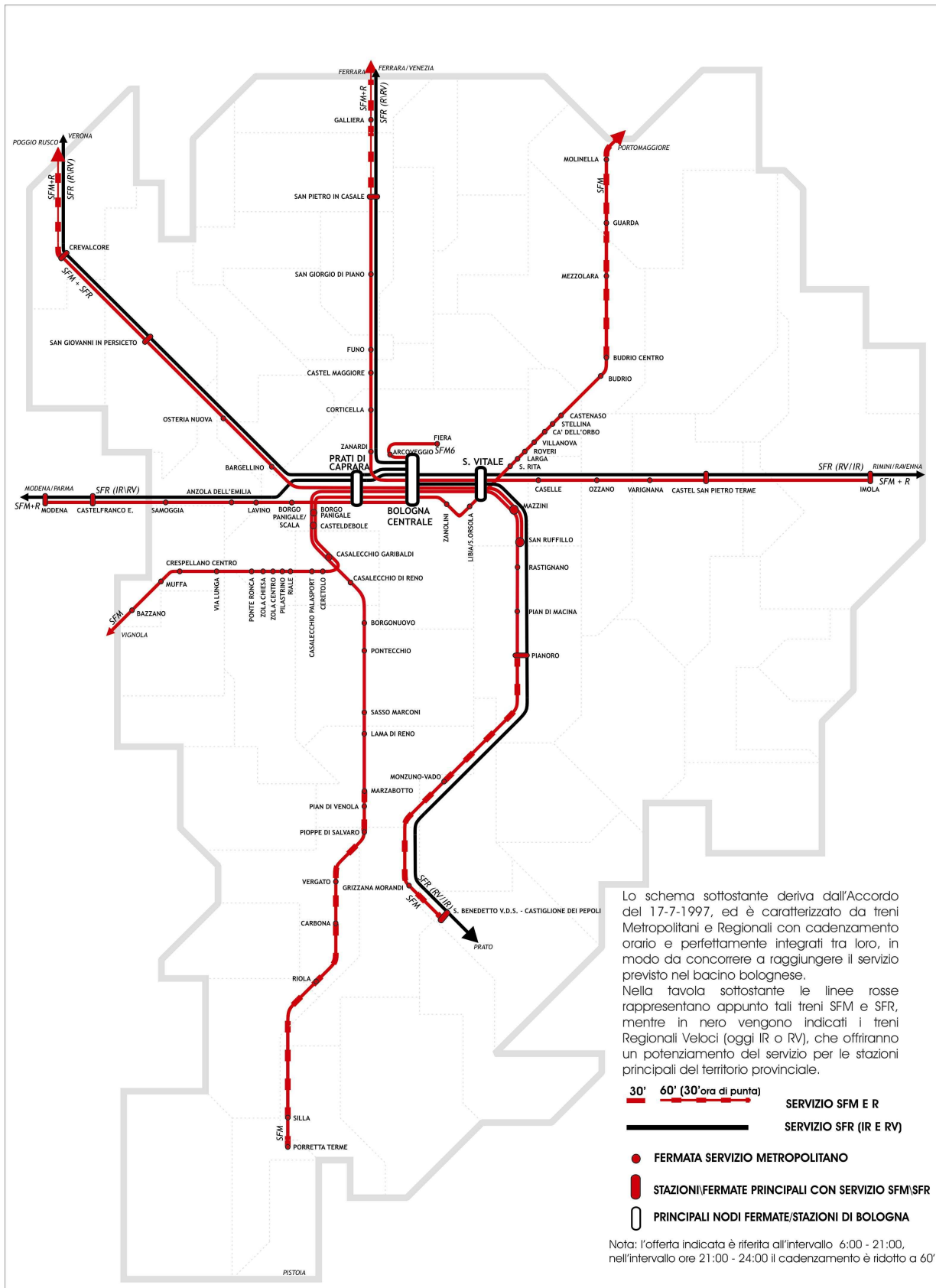
---

<sup>12</sup> Vengono considerato ore di punta tre ore per senso la mattina e la sera per tutte le direttrici  
(\* si veda art. 5 del presente accordo.

# Descrizione dell'Assetto Base



## A2 - Il modello di esercizio del SFM nell'Assetto Base





## **Allegato B - Interventi infrastrutturali e tecnologici necessari all'attuazione dell'Assetto Intermedio e Assetto Base**

### **Allegato B1 – Assetto Intermedio**

Linea	Descrizione	Finanziati	Da Finanziare
		Costo	Costo
SFM 1 RETE RFI	PGS di Riola: adeguamento impianti di stazione con sottopassaggi per consentire l'ingresso dei treni contemporaneo, e innalzamento della banchina H=55 cm	€ 2.760.000	
	PGS di Vergato e realizzazione del nuovo parcheggio con relativo sottopasso, e innalzamento della banchina H=55 cm	€ 800.000	€ 2.000.000 <sup>(2)</sup>
	Innalzamento banchine Porretta, Silla, Borgonuovo, superam. barriere architettoniche varie stazioni		€ 2.000.000
SFM2 RETE RER	SSE via Lunga e Savignano <sup>(1)</sup>	€ 3.000.000	
	SSE a Mezzolara <sup>(1)</sup>		€ 2.500.000
	Linea aerea Bazzano-Vignola e relativi apparati per l'alimentazione e la conversione dell'energia elettrica <sup>(1)</sup>	€ 1.800.000	
	Realizzazione apparati c.li a Zola P. e Vignola + nuovo Posto Centrale di Controllo <sup>(1)</sup>	€ 2.100.000	3.000.000
	Completamento interventi nel Comune di Savignano SP per soppressione PL <sup>(1)</sup> con il concorso finanziario del Comune	€ 230.000	€ 100.000
	Adeguamenti impianti ACEI e PL per velocizzazione tratta Portomaggiore-Castenaso		€ 6.000.000
	Adeguamento PL con interventi tecnologici tra Casalecchio e Vignola		€ 1.500.000
	Posizionamento SCMT su 4 elettromotrici	€ 3.000.000	
	Sottosistema di terra del SCMT sulla tratta Casalecchio G.-Vignola		€ 3.000.000
	Interventi opere civili stazione di Bazzano		€ 400.000
	Interramento della linea Bologna – Portomaggiore nella tratta urbana di Bologna, compresa la realizzazione al grezzo della fermata Libia-S.Orsola	€ 32.410.000 <sup>(4)</sup>	
SFM 1,3,4,5,6 RETE RFI	Realizzazione nuove fermate a cura di RFI <sup>(1)</sup> <sup>(3)</sup>	€ 15.000.000	
TOTALE RETE REGIONALE		€ 42.540.000	€ 16.500.000
TOTALE RETE RFI		€ 18.560.000	€ 4.000.000
TOTALI		€ 63.100.000	€ 20.500.000

<sup>(1)</sup> interventi già previsti nell'Accordo del '97

<sup>(2)</sup> da reperire nell'ambito del piano di riqualificazione urbana del Comune di Vergato, correlato alla stazione ferroviaria.

<sup>(3)</sup> si veda art. 4 del presente accordo.

<sup>(4)</sup> cifra corrispondente a quanto previsto dall'Accordo del 3.6.2004 tra Regione, Comune di Bologna e FER. La Regione s'impegna comunque a realizzare gli impegni concordati.

**Tabella B2 – Assetto Base**

Linea	Descrizione	Finanziati	Da Finanziare
		Costo €	Costo €
SFM 1 RETE RFI	Spostamento della fermata di Pontecchio Marconi e realizzazione sottopassaggio ciclopedonale		€ 1.600.000
	Spostamento della fermata di Carbona		€ 750.000
SFM2 RETE RER	Sottopassi di stazione nella tratta Bologna-Portomaggiore <sup>(1)</sup>		€ 5.000.000
	Nuove sezioni di blocco tra Bologna c.le e Casalecchio Garibaldi		€ 300.000
	Potenziamento PGS di Budrio		€ 2.500.000
	Impianti opere civili armamento stazione di Vignola		€ 1.000.000
	Interventi di manutenzione straordinaria ponti tratta Casalecchio-Vignola		€ 3.000.000
	Interventi di contenimento del rumore		€ 5.000.000
	Interventi di potenziamento necessari, anche con riferimento all'attuazione del servizio passante, e comprensivi del completamento della fermata di Via Libia – Sant'Orsola (€ 2.400.000).		€ 10.000.000
SFM 1,3,4,5,6 RETE RFI	Realizzazione nuove fermate a cura di RFI <sup>(1)</sup> (*)	€ 13.500.000	
	Varianti tecniche per soppressione p.l. di Bologna(*)	€ 1.500.000	
TOTALE RETE REGIONALE			€ 26.800.000
TOTALE RETE RFI		€ 15.000.000	€ 2.350.000
TOTALE		€ 15.000.000	€ 29.150.000

(\*) si veda art. 5 del presente accordo.

<sup>(1)</sup> interventi già previsti nell'Accordo del '97.

**Tabella B3 - Tempi di attuazione delle linee passanti del SFM assetto intermedio e assetto base**

Linea SFM	Prima attivazione	Attivazione definitiva
SFM 1 Porretta – Bologna – S. Benedetto VS	orario 2010-2011 (1)	entro 2011
SFM 2 Vignola – Bologna – Portomaggiore	orario 2010-2011 (2)	entro 2011
SFM 3 Poggio Rusco – Bologna – S. Ruffillo	orario 2010-2011(3)	entro 2011
SFM 4 Ferrara – Bologna – Imola	orario 2008-2009	orario 2008-2009
SFM 5 Modena – Bologna	orario 2008-2009 (4)	entro 2011

(1) Per assetto intermedio relazione Porretta-Bologna attestata a Bologna C.le P.le Ovest;

(2) per assetto intermedio servizi attestati a Bologna C.le P.le Est e Ovest;

(3) per assetto intermedio potenziamento servizi nelle ore di punta;

(4) per assetto intermedio servizi attestati a Castelfranco E.

**Tabella B4 - Cronoprogramma degli interventi correlati all'attuazione dell'assetto intermedio**

N°	Descrizione	Attivazione
1	Stazione di <b>Riola</b> : velocizzazione itinerari, realizzazione tronchini di indipendenza, realizzazione sottopasso viaggiatori ed adeguamento marciapiedi (H 55)	Entro 2008
2	Stazione di <b>Vergato</b> : realizzazione sottopasso viaggiatori ed adeguamento marciapiedi (H 55)	Entro 2009

**Tabella B5 - Cronoprogramma degli interventi correlati all'attuazione dell'assetto base**

N°	Descrizione	Stato attuale	Previsione termine
Interventi infrastrutturali e tecnologici di potenziamento del nodo			
1	Riduzione della lunghezza delle sezioni di blocco e inserimento del blocco automatico lungo le linee per Venezia, Firenze e Rimini per agevolare l'apertura dei cantieri AV	Potenziato il blocco (3 aspetti a sezioni corte) sulla Bologna-Prato da Bologna C.le a Pianoro; in corso intervento analogo su Bologna-Rimini e Padova-Bologna.	Blocco banalizzato a 3 aspetti e sezioni corte tratta Bologna C.le-Mirandola o. entro 2007 e fino a Castel S.Pietro entro 2008. Blocco banalizzato a 3 aspetti e sezioni corte tratta Bologna C.le-Castelmaggiore. entro 2010
2	Compatibilità e ottimizzazione a regime dei sistemi di segnalamento e di protezione, anche con riguardo sia alle intersezioni esistenti, sia a quelle di nuova realizzazione (interconnessioni AV), sia alle fermate nuove ed esistenti; tali sistemi dovranno inoltre essere compatibili con la banalizzazione estesa a tutte le linee e con le connessioni su ogni linea tra binario pari e dispari da localizzarsi nei punti più opportuni per l'eventuale esercizio a marce parallele e con partenze e arrivi contemporanei dalla stazione centrale di due treni lungo la stessa direttrice	Tutte le linee del Nodo di Bologna/bacino SFM saranno attrezzate con sistema di distanziamento omogeneo (blocco automatico a 3 aspetti banalizzato - da verificare a lungo termine rispetto specializzazione); sono previsti, in posizione opportuna a valle della prima fermata SFM di ogni linea del nodo, dispositivi di armamento atti a consentire i passaggi P/D e l'eventuale marcia parallela dei rotabili e partenze e arrivi contemporanei dalla stazione centrale di due treni lungo la stessa direttrice.	Completamento attività entro 2011 con piano del ferro definitivo di Bologna.
3	Realizzazione del nuovo impianto ACEI della stazione Centrale, che dovrà ottimizzare il piano del ferro della stazione e renderlo compatibile con gli interventi indicati nel punto precedente (in particolare la banalizzazione delle linee); introduzione dell' ATC (ripetizione in macchina dei segnali); omogeneizzazione dell'attrezzaggio tecnologico su tutte le linee in relazione ai diversi gestori.	In corso progettazione esecutiva dell'ACC di Bologna, con piano del ferro a regime ottimizzato rispetto a modello di esercizio SFM; SCMT (evoluzione dell'ATC) già presente su tutto il Nodo di Bologna.	Prima attivazione ACC Bologna entro novembre 2008; attivazione completa con ripristino dei binari di superficie (fino al 15°) attualmente fuori esercizio per la costruzione della stazione AV/AC di Bologna entro il 2011.
4	Potenziamento tecnologico delle linee di cintura, in relazione alla quantità di traffico previsto.	In corso progettazione dei nuovi ACC dei bivi di Cintura, da sostituire per omogeneità tecnologica con il nuovo Posto Centrale SCC; rinnovo del blocco da esaminare rispetto progetto specializzazione delle linee.	Rinnovo dei bivi su linee fondamentali a partire dal 2007, con previsione di termine entro 2010.
5	Verifica e realizzazione degli scambi	Vedi punto 3	Vedi punto 3. Le stazioni di ribattuta

N°	Descrizione	Stato attuale	Previsione termine
	necessari per la ribattuta dei treni, dove previsto dal SFM.		del SFM sono: Marzabotto, Modena, Crevalcore, S. Pietro in C., Imola e Pianoro: - hanno già impianti parzialmente adeguati o in corso di adeguamento (tranne Modena)
Penetrazione AV e Nodo di Bologna			
6	Nuovo impianto di Bologna Ravone	Attivato	p. m.
7	Stazione AV di Bologna	In corso lo scavo delle gallerie di collegamento con la linea lato Lavino e S. Ruffillo; in corso realizzazione stazione AV sotterranea	Attivazione nuova stazione AV sotterranea entro 2011; attivazione interconnessione AV S.Viola entro 2008; attivazione interconnessione AV S. Ruffillo entro 2009
Potenziamento Bologna – Pistoia			
8	Nuovo impianto di Bologna Ravone	Attivato	p. m.
9	Linea Porrettana e Vignola attestata a Bologna C.le P.le Ovest su sede provvisoria attraverso Bologna Ravone	Attivato	p. m.
Innesto Casalecchio-Vignola su Bologna-Pistoia			
10	ACEI Casalecchio	Attivato nuovo ACC Casalecchio G. e fermata Casalecchio di Reno	p. m.
11	Fermata Casteldebole	Attivata	p. m.
12	Bca Casalecchio-Borgo Panigale	Attivato bca reversibile sulla tratta Casalecchio G.-Bologna C.le con trasformazione in fermata di Borgo P.	p. m.
13	ACEI Borgo Panigale	Realizzato ACC Casalecchio G.; trasformata in fermata la stazione di Borgo Panigale	p. m.
Nuove fermate per SFM			
14	Fermata di Casteldebole e Borgo P.	Attivate	p. m.
15	Rastignano, S.Benedetto, Pianoro, Ozzano, Funo, Zanardi	Attivate Rastignano, Ozzano e Funo; adeguata Pianoro	Zanardi realizzata entro 2010 (a valle lavori soppressione PL)
16	Bargellino, Mazzini, Pian di Macina, S.Lazzaro/Caselle	In corso	Bargellino attivabile entro 2007; Mazzini entro 2008; Pian di Macina entro 2008 S.Lazzaro/Caselle entro 2007.
17	Prati di Caprara, Borgo Panigale-Scala, S.Vitale	In corso	Prati di Caprara attivabile entro 2011; Borgo Panigale-Scala entro 2009; S. Vitale entro 2010.
SCC Bologna C.le e Nodo e grande ACEI Bologna (ACC)			
18	Fabbricato ACC/SCC	In fase di consegna	p. m.
19	ACC Bologna	In corso progettazione esecutiva	Attivazione ACC su ferro attuale entro novembre 2008; attivazione ACC definitivo (ripristino binari alti) entro 2011
20	Blocco Castelmaggiore-Bologna	Già effettuata progettazione esecutiva blocco bandizzato 3 aspetti a sezioni corte; attivazione condizionata da ritardi nella soppressione dei PL in tratta	Attivazione entro 2010.

<b>N°</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Stato attuale</b>	<b>Previsione termine</b>
21	ACEI (ACC) B° Battiferro	In corso progettazione	Attivazione entro 2010. (coerente con blocco Castelmaggiore-Bologna)
22	Blocco Pianoro-Bologna	Già attivato blocco banalizzato 3 aspetti a sezioni corte	p. m.
23	ACEI (ACC) S.Ruffillo	In corso progettazione	Attivazione entro 2009
24	Blocco Mirandola O.-Bologna	In corso di realizzazione blocco banalizzato a 3 aspetti a sezioni corte	Attivazione entro 2007
25	CTC Mirandola O.-Castelbolognese	In corso di realizzazione adeguamento apparati per inserimento nel nuovo CTC Nodo	Completamento entro 2009
26	ACEI (ACC) B° S.Vitale	In corso di realizzazione	Attivazione entro 2007
27	Blocco Tavernelle-Bologna	In corso di realizzazione	Attivazione entro 2007
28	ACEI (ACC) Lavino	In corso di realizzazione	Attivazione entro 2007
29	ACEI (ACC) S.Viola	In corso di realizzazione	Attivazione entro 2007
30	Blocco Lavino-S.Viola	In corso di realizzazione	Attivazione entro 2007
Cintura: PRG e ACEI (ACC) restanti bivi			
31	Rinnovo apparati bivi di Cintura	In corso progettazione definitiva	Attivazione per step funzionali entro 2010.

## Allegato C - Materiale rotabile

**Tabella C1 - Composizioni stimate come necessarie per soddisfare le esigenze del servizio previsto per il SFM nell'assetto base (\*)**

<b>Linea</b>	<b>Composizioni necessarie SFM nell'assetto base</b>
SFM1	7
SFM2	7
SFM3	5
SFM4	6
SFM5	2
SFM6	2
<b>Totale SFM(**)</b>	<b>29</b>

**Tabella C2 - Materiale stimate come necessarie per svolgere l'assetto potenziato(\*)**

<b>Linea</b>	<b>Composizioni necessarie Assetto Finale</b>
SFM1	7
SFM2	6
SFM3	4
SFM4	5
SFM5	2
SFM6	2
<b>Totale SFM (***)</b>	<b>26</b>

(\*) Oltre a tale materiale va considerato quello di riserva (5% del totale), quello per manutenzione (10% del totale) e quello di rinforzo per le ore di punta.

(\*\*) Il numero delle composizioni è comprensivo del materiale rotabile già disponibile o di prevista acquisizione. Per soddisfare la domanda di trasporto prevista il materiale rotabile di nuova acquisizione da impiegare sarà costituito da treni a due piani con idonee caratteristiche.

(\*\*\*) Oltre a tale materiale va considerato l'ulteriore materiale necessario per completare le esigenze del SFR.

Il fabbisogno di materiale rotabile necessario per svolgere i servizi non è al momento facilmente calcolabile. L'esatta individuazione è rimandata a specifici approfondimenti.

## **Allegato D - Il SFM nell'Assetto Potenziato**

### **D1 - Descrizione dell'assetto potenziato del SFM**

Con Assetto potenziato si intende la rete SFM costituita dalle 4 linee passanti SFM1 SFM2 SFM3 SFM4 e le linee attestata a Bologna centrale SFM5 e SFM6 a pieno regime, come descritto per l'assetto base, ma nel quale il cadenzamento a 30' è ottenuto con "treni corti" mentre i "treni lunghi" svolgono un servizio con cadenzamento orario per le fermate più lontane e un potenziamento per le principali fermate dell'area di prima cintura. E' inoltre prevista la possibilità di intensificazioni a 15' nelle ore di punta, secondo anche quanto prevede il modello di servizio di lungo periodo dell'Accordo del 17-7-1997 (di ciò non si è tenuto conto nella quantificazione delle percorrenze di cui all'art. 6).

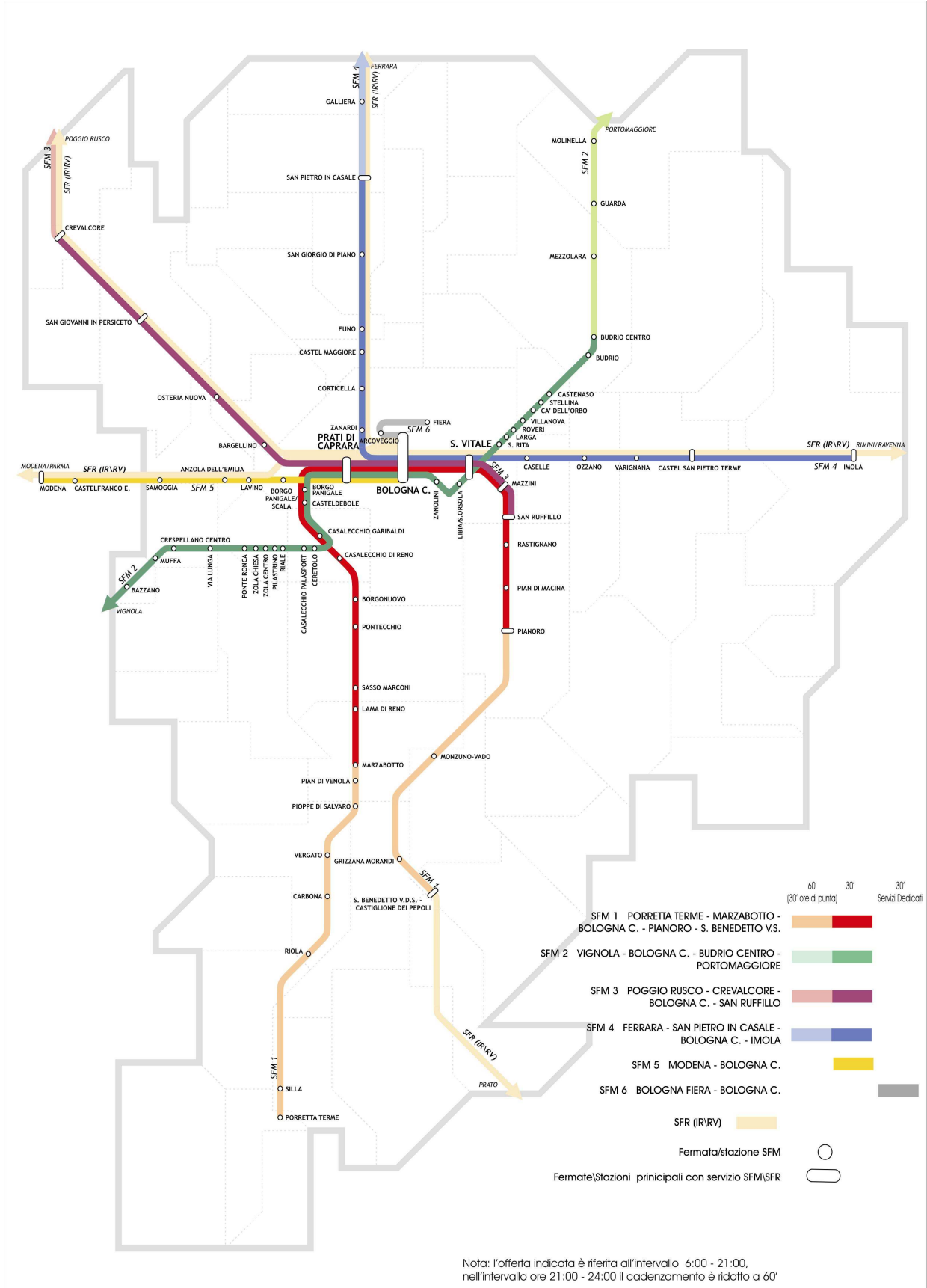
L'assetto potenziato del SFM prevede alcuni possibili sviluppi della rete e di conseguenza la necessità di alcuni interventi infrastrutturali e tecnologici, necessari per ottenere quanto descritto, e con particolare riferimento al servizio SFM1 E SFM2 sulle linee a binario singolo ed al servizio SFM6 sulla linea di cintura. Quest'ultimo servizio sarà definito in relazione ad un specifico studio sul collegamento con la Fiera.

Viene anche prevista la realizzazione di una nuova fermata denominata Toscanella di Dozza, sulla linea Bologna-Imola ed a servizio dell'abitato di Toscanella di Dozza.

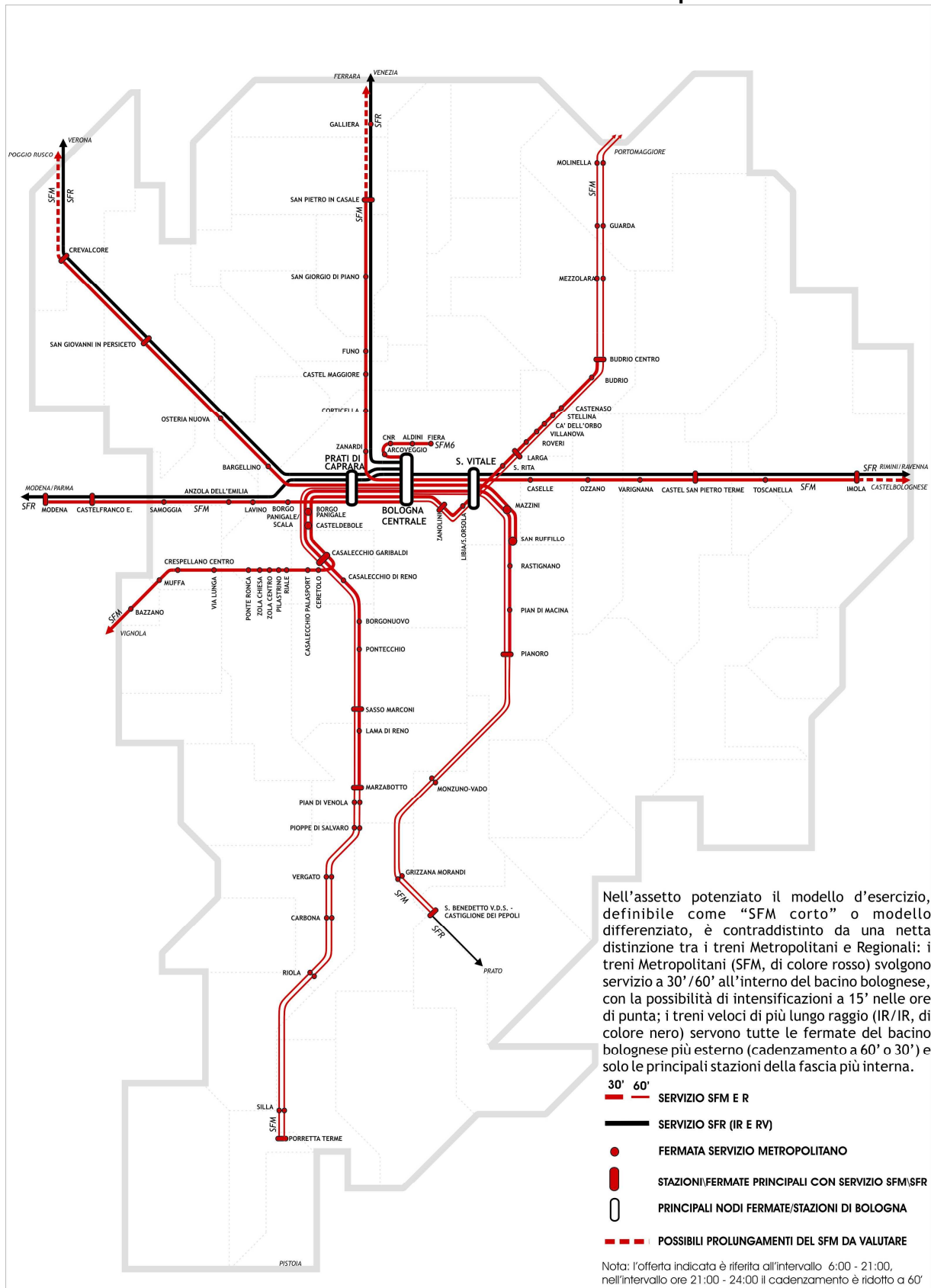
Saranno inoltre da valutare possibili necessità di prolungamento dei terminali SFM.



## Descrizione dell'assetto potenziato del SFM



## D2 - Il modello di esercizio del SFM nell'assetto potenziato



### D3 - Interventi necessari per l'Assetto Potenziato del SFM

Linea	Descrizione	Già finanziati	Da finanziare
		Costo	Costo
		€	€
SFM1	Armamento e attrezzature per la circolazione a binario doppio sulla linea Porrettana nella tratta interrata di Casalecchio		€ 2.000.000
	Infittimento delle sezioni di blocco nella tratta Marzabotto-Casalecchio		€ 1.140.000
	Raddoppio Pontecchio-Borgonuovo		€ 7.500.000
SFM2	Introduzione di nuove sezioni di blocco sulla Ferrovia Bologna Portomaggiore		€ 150.000
	Adeguamento stazione di Vignola (apparato centrale e ricovero mezzi		€ 3.000.000
	Interventi per deposito di Casalecchio		€ 400.000
	Ulteriori interventi di potenziamento		€ 10.000.000
SFM4	Nuova fermata di Toscanella di Dozza		€ 4.000.000
SFM6	Nuove fermate Aldini e CNR (*)		€ 7.000.000
TOTALE DA FINANZIARE PER POTENZIAMENTI DEL SERVIZIO			<b>€ 35.190.000</b>

(\*) da valutare in relazione ad uno specifico studio di approfondimento