

## GLI INVESTIMENTI

Vari sono i riferimenti di legge in materia di finanziamento del Trasporto Pubblico Locale ferroviario Regionale , sia in tema di infrastruttura e tecnologie che di acquisto di materiale rotabile ed erogazione dei servizi, minimi e aggiuntivi.

Vale in particolare ricordare che l'ammodernamento delle due ferrovie regionali ha beneficiato dei finanziamenti ex L. 910/86.

Negli accordi del 1997 e del 2007 per l'attuazione del SFM bolognese si prevedono finanziamenti suddivisi nelle seguenti categorie:

- adeguamento infrastrutturale delle linee ferroviarie e delle stazioni esistenti;
- realizzazione delle nuove stazioni;
- interventi complementari per l'accessibilità e l'intermodalità delle stazioni;
- acquisto di nuovo materiale rotabile;
- erogazione dei servizi ferroviari (minimi e aggiuntivi)

Nei paragrafi successivi si renderà conto della situazione al 2010 dei finanziamenti previsti per ogni categoria.

In sintesi si può affermare che nei 14 anni, che intercorrono tra la stipula del primo accordo sul SFM bolognese del 1997, sono stati spesi o impegnati circa il 60% delle risorse previste.

Successivamente alla stipula dell'accordo del 2007 è stato svolto uno studio, commissionato a Ecoistituto di Bolzano dal Comitato Nodo di Bologna, per la riconoscibilità delle stazioni; il Comitato stesso, a seguito dei risultati ottenuti e in vista dell'avvio di una seconda parte dello studio sulle ferrovie regionali, ha dichiarato la strategicità di interventi sul tema. Ciò comporta l'inserimento delle risorse necessarie per realizzare il progetto (8 M€) nel computo delle necessità per completare la realizzazione del SFM bolognese, già inserite nella tabella sottostante di sintesi.

Sintesi costi SFM	SPESO/IMPEGNATO	TOTALE	Confronto
Infrastrutture	€ 240.000.000	€ 337.000.000	71%
Stazioni	€ 51.000.000	€ 79.000.000	65%
Opere complementari	€ 39.000.000	€ 39.000.000	100%
Materiale rotabile	€ 84.000.000	€ 224.000.000	38%
Progetto Riconoscibilità	€ 0	€ 8.000.000	0%
Totale	€ 414.000.000	€ 742.400.000	56%

Servizio (Costo annuale)	€ 38.000.000	€ 55.400.000	69%
--------------------------	--------------	--------------	-----

Tabella 14 – Sintesi degli investimenti, previsti ed effettuati, per il SFM

Sintesi costi SFM	SPESO/IMPEGNATO	STANZIATO	DA REPERIRE	TOTALE
<b>Infrastrutture</b>	€ 240.000.000	€ 65.000.000	€ 32.000.000	€ 337.000.000
<b>Stazioni</b>	€ 51.000.000	€ 11.000.000	€ 17.000.000	€ 79.000.000
<b>Opere complementari</b>	€ 39.000.000			€ 39.000.000
<b>Materiale rotabile</b>	€ 84.000.000		€ 140.000.000	€ 224.000.000
<b>Progetto Riconoscibilità</b>			€ 8.000.000	€ 8.000.000
<b>Totale</b>	€ 414.000.000	€ 76.000.000	€ 197.000.000	€ 687.000.000
<b>Servizio (Costo annuale)</b>	€ 38.000.000		€ 17.400.000	€ 55.400.000

*Tabella 15 – Analisi della quota di investimento effettuato rispetto a quanto previsto per le diverse tipologie di interventi*

## GLI INVESTIMENTI SULL'INFRASTRUTTURA

Gli investimenti per l'adeguamento dell'infrastruttura e delle tecnologie, previste nei due accordi del 1997 e del 2007 ed esplicitati nella tabella riportata nell'Allegato 21, ammontano ad un totale di 337 M€, di cui al momento sono stati spesi/impegnati o stanziati circa il 90%, pari a 305 M€. Le risorse residue (32 M€) restano ancora da reperire.

Oltre agli interventi sulle linee, gli investimenti sono stati rivolti anche all'adeguamento delle stazioni esistenti e alla costruzione delle nuove previste, ma anche alle opere complementari per migliorare l'accessibilità a tutte le stazioni, sia esistenti sia di nuova realizzazione.

Per l'adeguamento delle stazioni esistenti e la costruzione delle nuove previste nell'assetto base sono previsti investimenti per 79 M€, di cui al 2010 erano stati spesi/impegnati e stanziati il 78%, pari a 62 M€. restano ancora da reperire 17M€ per completare soprattutto la costruzione delle 5 stazioni nuove, ancora da realizzare nel Comune di Bologna (vedere anche il paragrafo 4.3.2).

Le opere complementari, a carico principalmente degli Enti Locali e della Regione, risultano invece spese/impegnate nella loro totalità, ovvero i 39 M€ menzionati negli accordi. Nelle pagine precedenti sono state mostrate immagini degli interventi, mentre nell'Allegato 22 è riportata la tabella dove vengono esplicitati le realizzazioni dal punto di vista finanziario.

Nel complesso, gli investimenti sulla rete (infrastrutture e stazioni) per attuare l'assetto base, al 2010 risultavano di 406 M€, pari al 89% delle risorse necessarie.

## GLI INVESTIMENTI SUL MATERIALE ROTABILE

Gli accordi del 1997 e 2007 prendevano precisi impegni per il reperimento delle risorse per l'acquisto di nuovo materiale rotabile da utilizzare per svolgere il servizio dell'assetto base, impegni che chiamavano in causa il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione.

Le valutazioni sul servizio previsto a regime permettevano di stimare complessivamente in 30 convogli la flotta necessaria, pari a un investimento di circa 240 M€.

Nel corso di questi anni una parte dei treni utilizzati dalle Imprese Ferroviarie per svolgere il servizio regionale sono stati progressivamente sostituiti con alcuni materiali nuovi. In particolare:

- dal 2003 vengono impiegati convogli TAF (Treno ad Alta Frequentazione, a due piani) per i servizi tra Bologna e Ravenna e sulla Porrettana;



- nel 2005 sono entrati in servizio i primi Coradia "Minuetto", parzialmente a piano ribassato e destinati ai servizi di breve-media distanza e a bassa frequentazione;



- dal 2007 Trenitalia sta utilizzando i treni "Vivalto" (a due piani) sulle linee verso Modena e Ferrara; successivamente la stessa tipologia di treni è stata acquistata e utilizzata da FER, inizialmente sulla linea per Ferrara e poi sulla Bologna-Poggio Rusco, dove effettua servizi per il Consorzio Trasporti Integrati (Trenitalia-FER) aggiudicatario della gara regionale;



- dal 2009 FER ha introdotto progressivamente i nuovi treni diesel PESA, prima sulla Bologna-Portomaggiore e poi, dalla metà del 2011, anche sulla Bologna-Vignola.



Nel 2011 è in fine partita la Commessa alla Stadler-Ansaldo/Breda per la fornitura di 12 nuovi convogli elettrici FLIRT a 5 casse, la cui consegna è prevista a fine 2012.

È difficile dire quanti nuovi treni vengono utilizzati ogni giorno nel bacino bolognese, perché al momento non esistono convogli dedicati esclusivamente a tale servizio. Si può però affermare che per l'acquisto di nuovo materiale rotabile destinato all'intera Regione sono stati spesi fino al 2010 84 M€, pari al 38% di quanto stabilito negli accordi.

## GLI INVESTIMENTI SUL SERVIZIO

Le risorse da destinare al pagamento dei corrispettivi di servizio, a differenza degli investimenti precedenti, è da reperire ogni anno.

L'assetto base a regime prevede un orario che è stato quantificato in 6.830.000 treni\*km/anno, di cui 5.700.000 treni\*km/anno sono considerati "servizi minimi", il che significa che l'83% delle risorse necessarie per il SFM dovranno essere a carico della Regione.

Per il reperimento del rimanente 17% delle risorse annuali, pari a 1.130.000 treni\*km/anno di "servizio aggiuntivo", l'art. 10 dell'Accordo del 2007 impegnava il Ministero dei Trasporti di concerto con il Ministero delle Infrastrutture; come si è detto l'Accordo citato non è stato sottoscritto dall'attuale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (si ricorda che nel 2007 vi erano due distinti Ministeri).

La tabella sottostante mostra come sono stati calcolati i treni\*km/anno indicati nell'Accordo del 2007 e quale risulta essere la situazione al 2010, ovvero in quello che viene denominato l'assetto intermedio (per il calcolo è stato considerato un numero approssimativo di 316 giorni per il servizio annuale, derivante da una media tra le diverse categorie di servizio offerto).

	treni\km giornalieri	tot gg	treni\km annuale
Situazione al 2007	12.658,23	316	4.000.000
Assetto intermedio	16.139,24	316	5.100.000
Servizi minimi	18.037,97	316	5.700.000
Assetto base	21.613,92	316	6.830.000

*Tabella 16 – Calcolo del servizio offerto annualmente nelle varie fasi del progetto SFM*

Attualmente quindi i servizi erogati per il bacino bolognese, corrispondenti a quanto indicato nel paragrafo 3.2 del presente rapporto, corrispondono a 5.100.000 treni\*km/anno, vale a dire circa l'89% dei servizi indicati come minimi e il 75% del servizio a regime dell'assetto base.

In termini di risorse investite annualmente dalla Regione sul bacino bolognese, il calcolo risulta più complicato perché nel corso degli anni ci sono stati dei cambiamenti sul corrispettivo pagato alle Imprese Ferroviarie per ogni treno\*km effettuato.

La tabella successiva è un tentativo di quantificare le risorse erogate e quelle necessarie per coprire l'intero fabbisogno corrispondente all'assetto base (il costo per treno\km è calcolato come media tra i diversi servizi erogati nell'orario corrispondente).

	treni\km giornalieri	tot gg	treni\km annuale	costo treni\km	costo servizio annuale
Situazione al 2007	12.658,23	316	4.000.000	5,50	22.000.000,00
Assetto intermedio	16.139,24	316	5.100.000	10,00	38.010.000,00
Servizi minimi	18.037,97	316	5.700.000	10,00	44.010.000,00
Assetto base	21.613,92	316	6.830.000	10,00	55.310.000,00

*Tabella 17 – Calcolo dei costi annuali del servizio offerto*

Si evince quindi che, secondo le analisi e valutazioni fatte, le risorse necessarie per il servizio SFM a regime ammontano a circa 55,3 M€; nel 2010 si stima che la Regione abbia pagato un corrispettivo pari a 38 M€, che equivale al 69% delle risorse necessarie a regime (Assetto Base).

## LE NECESSITÀ FINANZIARIE PER IL COMPLETAMENTO DEL SFM

Da quanto emerso dalle analisi svolte nei paragrafi precedenti, risulta evidente che, il progetto SFM bolognese non è ancora finanziato completamente.

In sintesi le risorse ancora da reperire ammontano a 197 M€, di cui:

- 32 M€ per l'adeguamento delle infrastrutture e delle tecnologie presenti sulla rete;
- 17 M€ per realizzare le nuove stazioni previste di Bologna;
- 8 M€ per la realizzazione del progetto Riconoscibilità;
- 140 M€ per l'acquisto di nuovo materiale rotabile.

A tali risorse vanno aggiunti i 17,3M€ da reperire ogni anno, e da sommare alle risorse

attualmente erogate, da corrispondere alle Imprese Ferroviarie per il maggiore servizio da prevedersi per l'Assetto Base.

Sintesi costi SFM	SPESO/IMPEGNATO	TOTALE	Confronto
<b>Infrastrutture</b>	€ 240.000.000	€ 337.000.000	<b>71%</b>
<b>Stazioni</b>	€ 51.000.000	€ 79.000.000	<b>65%</b>
<b>Opere complementari</b>	€ 39.000.000	€ 39.000.000	<b>100%</b>
<b>Materiale rotabile</b>	€ 84.000.000	€ 224.000.000	<b>38%</b>
<b>Progetto Riconoscibilità</b>	€ 0	€ 8.000.000	<b>0%</b>
Totale	€ 414.000.000	€ 742.400.000	<b>56%</b>

Servizio (Costo annuale)	€ 38.000.000	€ 55.400.000	<b>69%</b>
--------------------------	--------------	--------------	------------

*Tabella 18 - Sintesi degli investimenti previsti ed effettuati per il SFM*

La tabella riportata, anche se già inserita in precedenza, viene richiamata per maggior chiarezza e come sintesi dell'analisi sulle necessità finanziarie per il completamento del progetto SFM.