



**INTESA TRA
IL MINISTERO DEI TRASPORTI
IL COMUNE DI BOLOGNA
LA PROVINCIA DI BOLOGNA *
LA REGIONE EMILIA-ROMAGNA
E LE FERROVIE DELLO STATO SpA**

**PER LA DEFINIZIONE
DI UN NUOVO ASSETTO
DEI TRASPORTI PUBBLICI
NELL'AREA METROPOLITANA BOLOGNESE**

* la parte relativa al SFM è stata approvata dalla CONFERENZA METROPOLITANA DI BOLOGNA

29 luglio 1994

1. PREMESSA

- 1.1. Le parti contraenti la presente intesa intendono concorrere all'attuazione di un nuovo assetto dei trasporti pubblici nell'area bolognese fondato sulla centralità del trasporto ferroviario e sulla integrazione e ottimizzazione di servizi ed infrastrutture, al fine di acquisire significative quote di domanda per il mezzo pubblico e ridurre i costi del trasporto.
- 1.2. La Società FS ha presentato nel novembre 1992 il Programma Direttore per l'Area Bolognese che, tenuto conto anche degli aggiornamenti intervenuti successivamente, vuole essere una proposta-programma di riassetto dei servizi e della rete ferroviaria e, più in generale, una innovativa ed integrata presenza del gruppo FS nell'area bolognese. Tale programma è teso a rispondere in modo adeguato sia alle esigenze del Comune di Bologna e dell'Area Metropolitana che agli obiettivi strategici ed operativi della Società FS, prevedendo in particolare:
- la definizione dei programmi di quadruplicamento a contenuto tecnologico innovativo della relazione Milano-Napoli, al fine di collegare l'area metropolitana di Bologna con la rete ferroviaria nazionale ed europea mediante servizi ferroviari di qualità, dando attuazione alle indicazioni del PGT in ordine alla messa a sistema dei "Progetti Corridoio";
 - 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 per ottimizzare il servizio, relazionandolo con gli ambiti di sviluppo urbano, ed aumentare l'offerta;
 - 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.

1.3. Il presente accordo si configura come revisione ed integrazione degli accordi attivati con la convenzione del 9 luglio 1986 fra il Ministero dei Trasporti, il Comune e la Provincia di Bologna, la Regione Emilia-Romagna e l'allora Ente Ferrovie dello Stato.

1.4. Sulla base degli studi effettuati le parti convengono che:

- la rete ferroviaria nazionale, ed in particolare quella nuova del quadruplicamento ferroviario a contenuto tecnologico innovativo della relazione Milano-Napoli, presenta per Bologna l'occasione di riqualificazione complessiva del servizio di trasporto pubblico e privato sia su gomma che su ferro a livello nazionale, regionale e metropolitano;
- in relazione a ciò, la rete di trasporto nell'area metropolitana bolognese necessita di alcuni interventi infrastrutturali e sul sistema di controllo e regolazione in grado di eliminare i problemi derivanti da strozzature di sistema ed attrarre utenza al trasporto pubblico su ferro, anche attraverso un'opportuna opera di riqualificazione delle aree ferroviarie;
- al fine di realizzare un'effettiva intermodalità sia passeggeri che merci è necessario coordinare le politiche e la programmazione operativa delle diverse modalità ed organizzazioni del trasporto pubblico;
- la 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 ed 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.

- 1.5. Definito il quadro generale delle iniziative che si intendono intraprendere, si conviene di operare per stralci funzionali attuativi che ottimizzino nuove disponibilità infrastrutturali, flussi di risorse finanziarie, priorità di intervento in relazione alla domanda di trasporto.
- 1.6. La realizzazione di un nuovo assetto dei trasporti pubblici nell'area bolognese richiede il coordinamento di interessi ed esigenze di tutti gli enti e le amministrazioni interessate per addivenire a soluzioni di esercizio ed infrastrutturali le più funzionali possibili, nonché l'assunzione e da parte degli stessi di precisi impegni ed oneri, secondo le rispettive competenze, anche al fine di ottimizzare la gestione dei servizi di trasporto, sia sotto l'aspetto qualitativo che economico, nel rispetto della tutela ambientale.
- 1.7. I presupposti normativi e programmatici per la definizione dei contenuti del presente Accordo sono da individuarsi essenzialmente nelle seguenti fonti:
- a) la legge 22 dicembre 1984 n. 887 sugli interventi finalizzati alla realizzazione di progetti di trasporto integrato nelle aree metropolitane;
 - b) la legge 8 luglio 1986 n. 349 e successive integrazioni sulla pronuncia di compatibilità ambientale;
 - c) la legge 24 marzo 1989 n. 122 e successive integrazioni riguardante disposizioni in materia di parcheggi e programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate;
 - d) la legge 9 giugno 1990 n. 142 sulla riforma delle autonomie locali ed in particolare la possibilità ivi contenuta di addivenire ad accordi di programma per la definizione ed attivazione di opere, interventi o programmi di intervento che richiedono l'azione integrata e coordinata di più soggetti pubblici;
 - e) la legge 4 agosto 1990 n. 240 sugli interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci ed in favore dell'intermodalità;

- f) la legge 15 dicembre 1990 n. 385 che fissa nuove procedure in materia di trasporti, in particolare per quanto riguarda nuovi progetti ed interventi ferroviari nelle aree urbane;
- g) la legge 25 marzo 1991 n. 98 sulla partecipazione delle Ferrovie dello Stato a società aventi per fini lo studio, la progettazione e la costruzione di linee e infrastrutture ferroviarie;
- h) il decreto-legge 11 luglio 1992 n. 333, convertito, con modificazioni, nella legge 8 agosto 1992 n. 539 recante "Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica";
- i) la delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) del 12 agosto 1992, concernente la trasformazione in società per azioni dell'Ente Ferrovie dello Stato;
- l) il Contratto di Programma ed il Contratto di Servizio Pubblico, ambedue del 29 dicembre 1992, definiti con il Ministro dei Trasporti, ed il connesso piano d'impresa della FS SpA, approvato con delibera del 9 dicembre 1992 dai Ministri dei Trasporti, del Bilancio e del Tesoro;
- m) il PRIT - Piano Regionale Integrato dei Trasporti della Regione Emilia-Romagna;
- n) il Piano Territoriale Regionale della Regione Emilia-Romagna, approvato con delibera n. 3075 del 28 febbraio 1990;
- o) il Piano Territoriale Infraregionale della Provincia di Bologna, adottato il 21 giugno 1993;
- p) il Piano Regolatore Generale Urbanistico del Comune di Bologna, approvato il 30 maggio 1989;
- q) la Convenzione del 9 luglio 1986 fra il Comune e la Provincia di Bologna, l'ex Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, la Regione Emilia-Romagna ed il Ministero dei Trasporti (MCTC);
- r) la legge n. 238/93 - Disposizioni in materia di Contratto di Programma e di Servizio delle FS;
- t) la legge n. 537/93 e la legge n. 538/93 - Legge Finanziaria 1994;
- u) la legge n. 78/94 - Garanzia dello Stato su obbligazioni assunte da IRI ed FS nei confronti della TAV SpA;
- v) Accordo per la Città Metropolitana di Bologna.

Il presente Accordo sarà inoltre coerente a quanto previsto dall'Accordo Quadro del 29 luglio 1994 tra il Ministero dei Trasporti, la TAV, la FS SpA e la Regione Emilia-Romagna.

2. INTESA

- 2.1. Le premesse di cui sopra formano parte integrante e sostanziale della presente Intesa.
- 2.2. Le Parti firmatarie concordano sulla necessità delle azioni 2.4, 2.5, 2.6, 2.7 di seguito indicate e si impegnano ad attuarle, reperendo le necessarie risorse finanziarie e secondo i termini e le modalità stabiliti negli allegati alla presente intesa e negli Accordi di Programma di cui al successivo punto 4.
- 2.3. Le stesse Parti si impegnano a collaborare nelle forme più opportune e comunque secondo le competenze di ciascun Ente per promuovere le azioni necessarie - di tipo gestionale, economico e per la realizzazione di infrastrutture - atte a garantire il raggiungimento di un nuovo soddisfacente assetto del servizio ferroviario, nonché per una funzionale riqualificazione e valorizzazione delle stazioni, delle aree e fabbricati ferroviari finalizzata a garantire prioritariamente servizi all'utenza ed alla clientela e al reperimento delle risorse finanziarie.

2.4. INTERVENTI PREVISTI SULLA RETE FERROVIARIA

La FS SpA, sulla base del proprio piano di impresa, attuerà i programmi di potenziamento secondo le linee di intervento di seguito indicate, concordandone con gli enti territoriali competenti la congruenza con gli strumenti urbanistici e le caratteristiche progettuali, in relazione al loro impatto sul territorio.

- 2.4.1. Realizzazione del quadruplicamento veloce Milano-Firenze-Roma-Napoli, che si inserisce nella stazione di Bologna Centrale, con conseguente nuovo assetto del Nodo ferroviario di Bologna. L'approvazione della nuova Linea Veloce e della penetrazione urbana dovranno assicurare:
- una valutazione progettuale contestuale tra le tratte Milano-Bologna e Bologna-Firenze con il Nodo ferroviario di Bologna;
 - la presentazione da parte di FS SpA di un piano di esercizio che indichi la ripartizione della capacità complessiva di trasporto tra servizi viaggiatori intercittà, servizi merci e servizi locali, in modo da assicurare la compatibilità con il SFR e il SFM;
 - il rispetto di procedure e tempi atti ad assicurare agli enti locali una adeguata valutazione dei progetti nel rispetto del necessario coinvolgimento degli organi deliberativi di controllo e della puntuale informazione ai cittadini.
- 2.4.2. Automazione e velocizzazione degli assi ferroviari confluenti nel Nodo e delle linee interne al Nodo, in funzione del ruolo per essi previsto, con conseguente eliminazione dei passaggi a livello interni al Nodo, ove necessario.
- 2.4.3. Ristrutturazione e modernizzazione del Nodo e della Stazione di Bologna Centrale, sia dal lato infrastrutturale (itinerari non interferenti, adeguamento dei bivi di cintura, allungamento dei binari di stazione, nuovi servizi accessori ed alla clientela) che dal lato tecnologico. Verrà in tal modo migliorata la potenzialità attuale relativa alla movimentazione dei treni di Bologna Centrale e della cintura merci.
- Lo studio di fattibilità per l'attraversamento del Nodo di Bologna del quadruplicamento Milano-Bologna-Firenze, presentato da FS SpA in data 14 marzo 1994, viene assunto come impegnativo tra le parti firmatarie. In occasione della verifica del progetto di massima ed esecutivo verranno comunemente adottate le opportune modifiche progettuali capaci di risolvere i problemi individuati dal Comune di Bologna nel parere preliminare (Vedi allegato 1).

2.4.4. Potenziamento e ristrutturazione degli impianti adibiti al traffico merci, in particolare con il completamento degli impianti ferroviari di Bologna Interporto e con la realizzazione del progetto di raccordo ferroviario con il nuovo Centro Agro-Alimentare (Vedi allegato 2).

2.5. INTERVENTI PER LA REALIZZAZIONE DI UN SERVIZIO FERROVIARIO DI BACINO METROPOLITANO

Si darà attuazione al SFM secondo il programma di cui all'allegato n. 2. Si concorda di assumere tale programma come obiettivo da raggiungere, effettuando nel suo sviluppo le seguenti verifiche:

- a) sul piano istituzionale, in relazione al nuovo quadro di competenze che discenderà dalla nuova legge di disciplina del trasporto pubblico locale, all'esame del Parlamento;
- b) sul piano dell'evoluzione della mobilità saranno individuati eventuali adeguamenti da introdurre nell'attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano;
- c) sul piano tecnico, in relazione ai lavori di ristrutturazione del Nodo di Bologna, saranno individuate le condizioni infrastrutturali necessarie per l'esercizio del SFM, ed in particolare le soluzioni tecniche idonee alla realizzazione dei collegamenti passanti per le relazioni Ferrara-Bologna-Imola, Vignola-Bologna-Portomaggiore, Porretta-Bologna-San Benedetto Val di Sambro; i costi verranno sostenuti dai rispettivi concessionari;
- d) l'ingresso della Ferrovia Suburbana Vignola-Casalecchio nella Stazione di Bologna è a carico FS, così come risulta dall'apposito documento allegato (Vedi allegato 3).

2.6. INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE E FABBRICATI FS

Le parti convengono che per consentire la riqualificazione dei nodi ferroviari esistenti o di quelli che verranno a crearsi a seguito del progetto di integrazione della rete ferroviaria di cui ai precedenti punti

2.4 e 2.5, nonchè per potenziare il ruolo del trasporto pubblico, sarà necessario ottimizzare ed eventualmente modificare le attuali destinazioni d'uso delle aree e dei fabbricati ferroviari interessati, per una loro valorizzazione congruente con i programmi di cui sopra e con l'assetto del territorio secondo le linee del Piano Regolatore Generale di Bologna e del citato Programma Direttore Ferroviario. Resta comunque inteso che l'attuazione del programma di riqualificazione e valorizzazione del patrimonio FS, secondo le linee del Programma Direttore, sarà subordinata alla approvazione di specifici Accordi di Programma tra il Comune di Bologna e FS SpA.

2.7. COORDINAMENTO E PROGRAMMAZIONE

La rete dei trasporti regionali e di bacino dovrà assumere sempre più un carattere integrato ed intermodale. In tale ambito le parti firmatarie si impegnano, per quanto di competenza propria e delle aziende e società controllate, a coordinarsi tra di loro, al fine di programmare, pianificare ed attivare gli interventi necessari a realizzare un'offerta di servizi integrati.

3. CLAUSOLE DI SALVAGUARDIA

- 3.1. Le parti concordano altresì sul carattere di stretta integrazione e organicità degli interventi di cui ai precedenti punti 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, talchè la mancata attuazione degli interventi stessi nei modi ed alle condizioni stabilite autorizza le parti a svincolarsi dagli impegni assunti con la presente Intesa.
- 3.2. Le parti convengono che il contenuto del presente Accordo è compatibile con la realizzazione del Servizio Ferroviario Regionale, come individuato nell'Accordo Quadro e relativo allegato sottoscritto in data 29 luglio 1994 dal Ministero dei Trasporti, dalla TAV SpA, dalla Regione Emilia-Romagna e dalla FS SpA.

4. MODALITA' OPERATIVE

Entro tre mesi dalla sottoscrizione del presente Accordo, le parti, in considerazione dei contenuti dello stesso, provvederanno a ridefinire struttura, compiti e funzionamento del Comitato di Coordinamento di cui alla Convenzione del 9 luglio 1986.

Bologna, 29 luglio 1994

IL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
(Publio Fiori)

IL SINDACO DEL COMUNE DI BOLOGNA
(Walter Vitali)

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI BOLOGNA
(Lamberto Cotti)

IL PRESIDENTE DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA ¹
(Pier Luigi Bersani)

L'AMMINISTRATORE DELEGATO DELLE FERROVIE DELLO STATO
(Lorenzo Necci)

¹ L'adesione della Regione Emilia-Romagna alla presente intesa viene espressa tramite la sottoscrizione del Presidente, giusta delibera della Giunta regionale n. 3657 del 26 luglio 1994, che si subordina alla ratifica del Consiglio regionale, e che il sottoscritto Presidente richiama integralmente.

INTESA TRA IL MINISTERO DEI TRASPORTI
IL COMUNE DI BOLOGNA
LA PROVINCIA DI BOLOGNA
LA REGIONE EMILIA-ROMAGNA
E LE FERROVIE DELLO STATO SpA

PER LA DEFINIZIONE
DI UN NUOVO ASSETTO DEI TRASPORTI PUBBLICI
NELL'AREA METROPOLITANA BOLOGNESE

ALLEGATI

Allegato 1

Comune di Bologna

Parere preliminare sull'ipotesi di fattibilità per l'attraversamento
del Nodo di Bologna da parte del tracciato della nuova linea ferroviaria
Milano-Bologna-Firenze

Allegato 2

Ferrovie dello Stato SpA

L'offerta merci nel territorio bolognese

Allegato 3

Accordo per la Città Metropolitana di Bologna

Il trasporto pubblico ed il Servizio Ferroviario Metropolitan (SFM)

Determinazioni della conferenza metropolitana su:

1. Il Servizio Ferroviario Metropolitan
2. Le ferrovie suburbane

29 luglio 1994

PARERE PRELIMINARE SULL'IPOTESI DI FATTIBILITA' PER
L'ATTRAVERSAMENTO DEL NODO DI BOLOGNA DA PARTE DEL
TRACCIATO DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA
MILANO-BOLOGNA-FIRENZE

Visto lo schema di fattibilità consegnato da FS S.p.A. in data 14/3/94, da cui risulta:

- la possibilità tecnica di realizzare l'attraversamento del nodo di Bologna, la realizzazione di quattro nuovi binari ed una nuova stazione completamente in galleria,
- l'interconnessione con la linea ferroviaria attuale in tutte le direzioni,
- il potenziamento della capacità di movimentazione dei treni del sistema ferroviario bolognese,
- il miglioramento della qualità dell'offerta di trasporto pubblico su ferro nell'area metropolitana bolognese.

Considerato che su questa ipotesi si è richiesto un parere preventivo al Comune di Bologna.

Vista la precedente delibera del 23/6/93 e richiamate le prescrizioni in essa contenute, il Comune di Bologna, con delibera del 13/4/94 - P.G. 40837, ha avviato un processo di consultazione nella città e nelle istituzioni per definire un parere preliminare, da inviare alle FS S.p.A., che sia coerente con le esigenze del potenziamento del trasporto su ferro, ambientalmente compatibile con la città e con le aree attraversate e risponda alle indicazioni delle delibere precedentemente citate.

La procedura di consultazione preventiva attivata dalla Giunta del Comune di Bologna risulta così propedeutica alla presentazione del nuovo progetto di massima da parte delle FS S.p.A..

Tale progetto dovrà essere sottoposto, come previsto dalle leggi vigenti alla procedura di V.I.A. e dovrà contenere soluzioni specifiche per le situazioni critiche individuate nel corso della consultazione e di seguito riportate.

Il Comune di Bologna si riserva ogni valutazione sul progetto di massima,

che dovrà essere verificato alla luce del seguente parere prima della presentazione del progetto esecutivo.

Viste le risultanze della consultazione, ed i pareri ricevute da: Quartieri, Comitati dei cittadini, Organizzazioni Sindacali, Università, Associazioni Imprenditoriali e di categoria, Aziende Municipalizzate, di cui si è tenuto conto nella predisposizione del presente parere preliminare, il Comune di Bologna ritiene di poter esprimere un parere positivo alla soluzione di attraversamento in sotterraneo del nodo di Bologna da parte della nuova linea ferroviaria Milano-Bologna-Firenze, a condizione che il successivo progetto di massima risolva i seguenti punti critici:

progettuali

- garanzia che vengano rispettate le prescrizioni di legge in materia di tutela della salute pubblica, inquinamento acustico, elettromagnetico e da vibrazioni per gli abitanti delle zone interessate dal tracciato in superficie della nuova linea MI-BO-FI e del quadruplicamento della Bologna-Rimini fino a Mirandola Ozzano. A tal fine si chiede il prolungamento del tratto in sotterraneo della nuova linea oltre il territorio di B.go Panigale e la realizzazione in sotterraneo del previsto quadruplicamento fino a Mirandola Ozzano;
- presentazione di alternative alla soluzione di ponte in ferro per l'attraversamento del torrente Savena e, in ogni caso, di indicazioni precise sul rumore e sulle vibrazioni che ne deriveranno, sull'efficacia delle mitigazioni proposte e sulle garanzie, anche fidejussorie o assicurative, per il rispetto dei limiti oggi previsti dalle norme in vigore relativamente alla tutela della quiete e della salute pubblica;
- presentazione di soluzioni progettuali alternative per la realizzazione delle piazzole di emergenza e le interferenze con l'area del pre-parco dei Gessi;
- presentazione del progetto alternativo di realizzazione della bretella Pianoro-Casalecchio-Lavino, soprattutto al servizio del traffico merci di attraversamento e ulteriore potenziamento della linea di cintura, pienamente collegata alla nuova linea MI-BO-FI;

- completamento del raddoppio della linea Bologna-Verona per rendere possibile l'acquisizione dei nuovi flussi di traffico lungo la direttrice del Brennero, conseguenti alla decisione della Svizzera di vietare l'attraversamento del proprio territorio al trasporto merci su gomma e dell'Austria di limitare comunque lo stesso tipo di traffico;
- tutela dei cittadini oggi residenti in abitazioni interessate dalla costruzione della nuova linea, attraverso il rispetto della normativa esistente in materia di inquinamento acustico, elettromagnetico e da vibrazioni, e l'individuazione di una procedura di acquisizione volontaria delle abitazioni lungo il tracciato in cui non sia possibile rispettare le norme prima ricordate;
- individuazione precisa (via numero civico e caratteristiche) di quali e quanti edifici si prevede l'abbattimento lungo la linea da realizzare, di quali e quanti, e per quale motivo, sono considerati "interferenti" con la stessa;
- assicurazioni precise circa la riqualificazione del sistema di trasporto pubblico derivante dall'attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano e la realizzazione delle fermate proposte dall'Amministrazione Comunale, per poter effettuare il servizio con il numero di treni/giorno previsti nell'assetto finale; verifica delle alternative di progetto conseguenti all'inserimento di itinerari indipendenti per le singole relazioni;
- realizzazione immediata della stazione della Fiera lungo la linea di cintura, per i treni straordinari in occasioni delle manifestazioni fieristiche e per permettere un nuovo disegno della mobilità nell'area, l'aumento dell'utilizzo del mezzo pubblico per chi già oggi è impiegato presso il Fiera District, un nuovo disegno delle previsioni di mobilità legate al DUC della Fiera;
- collegamento ferroviario diretto dell'aeroporto con le linee attuali e con la nuova MI-BO-FI;
- presentazione completa delle risultanze delle indagini geologiche ed idrogeologiche e dei sondaggi relativi;

- presentazione di uno studio complessivo della zona stazione, soprattutto in merito a accessibilità per auto, servizi pubblici, biciclette e pedoni, zone di sosta, interscambio dei passeggeri dei diversi servizi ferroviari;
- realizzazione del progetto di raccordo fra la ferrovia concessa per Portomaggiore, la linea di cintura e l'asta Casaralta, per garantire comunque il collegamento con la stazione centrale durante i lavori di interrimento della stessa ferrovia concessa e la successiva banalizzazione del sistema ferroviario bolognese;
- studio e presentazione del raddoppio della FBP fino a Massalombarda e del successivo collegamento fino a Ravenna in funzione di collegamento merci con la zona portuale e di alleggerimento della stessa linea Bologna-Rimini;
- presentazione di un progetto per il trasporto merci che preveda il potenziamento dell'uso dello scalo di S. Donato, il raccordo diretto con il CAAB;

di esercizio

- riduzione della velocità di progetto del tracciato nei tratti in superficie interessanti zone urbanizzate a non oltre 200 Km/h, in modo da ridurre gli impatti prima ricordati e, più in generale, diminuire il consumo di territorio per la realizzazione dell'opera;
- indicazioni precise e coerenti dei modi con cui si intende incrementare il trasporto merci su rotaia e sulle politiche in materia di intermodalità. In particolare si richiede una concentrazione dell'offerta ferroviaria sui tre poli di Bologna, Parma e Ravenna fino a che non sia raggiunta la loro effettiva potenzialità di sviluppo e l'adozione di una politica tariffaria equilibrata nel settore del trasporto combinato, così come si è fatto nel settore dei container;
- indicazioni precise sul futuro produttivo riservato agli impianti di manutenzione/riparazione ferroviaria oggi esistenti nel territorio bolognese;

per la fase di cantiere

- definizione congiunta delle problematiche relative alla cantierizzazione tanto per la realizzazione del tratto in galleria, quanto per i cantieri relativi alle tratte Milano-Bologna e Bologna-Firenze; sia per le aree di cantiere vere e proprie e la relativa viabilità di accesso che per le questioni relative al trasporto dello smarino e delle forniture, che per la sistemazione definitiva di dette aree;
- presentazione articolata delle alternative possibili in materia di tempi di realizzazione dell'intervento proposto, e della priorità che potrebbe essere accordata alla realizzazione della sostituzione degli impianti di segnalamento e controllo nel nodo, in modo da consentire un più rapido utilizzo dell'aumento di capacità di trasporto che ne consegue, finalizzata al miglioramento del servizio ferroviario metropolitano e regionale e presentazione del programma di attivazione del S.F.M., in base all'esecuzione dei lavori;

bonifica delle linee esistenti

- eliminazione dei residui passaggi a livello e adeguamento delle caratteristiche dei sotto e sovrappassi esistenti;
- interventi per l'eliminazione dell'inquinamento acustico e da vibrazioni, causato dalle linee oggi in esercizio e che interessano zone urbanizzate;

Devono inoltre essere soddisfatte:

1) le osservazioni già presentate dai Settori Ambiente e Mobilità del Comune di Bologna, che sono state inviate ai Quartieri per la discussione della ipotesi di fattibilità presentata dalle FS S.p.A., in particolare per quanto attiene a:

- modello di esercizio e potenzialità delle linee a regime per tipologia di traffico previsto;
- cantierizzazione e interventi di bonifica lungo le linee esistenti, altri interventi previsti nel nodo e contenuti in precedenti accordi con FS S.p.A.;

- impatto ambientale durante la realizzazione dell'intervento proposto e nella fase di esercizio e valutazione delle alternative possibili anche in base al rispettivo consumo di territorio;

2) le risultanze della "Conferenza di Programma" degli Enti Locali della Regione Emilia-Romagna del dicembre '93, ed in particolare della previsione contenuta al punto F circa la procedura per l'approvazione del quadruplicamento della linea Milano-Bologna-Firenze e dell'attraversamento del nodo di Bologna;

3) il documento approvato dalla Conferenza dei Sindaci dell'Area Metropolitana in materia di Servizio Ferroviario Metropolitano.

Bologna, 16 giugno 1994



FERROVIE DELLO STATO
società di servizi e trasporti
per azioni

L'OFFERTA MERCI

NEL

TERRITORIO BOLOGNESE

AREA VENDITA MERCI CENTRO SO.

Nei programmi di sviluppo delle Ferrovie Italiane occupa una posizione centrale il progetto merci, visto sia come acquisto di quote di mercato sia come opportunità per garantire all'industria nazionale un servizio efficiente e competitivo.

L'obiettivo è produrre un'offerta altamente flessibile nei confronti della domanda di trasporto, ma soprattutto fornire soluzioni valide per la crescente e non più sopportabile congestione stradale ed il negativo impatto ambientale.

Il progetto merci F.S. individua come prioritaria la soluzione intermodale nella predisposizione dell'offerta, che a sua volta richiede alleanze forti tra nave, treno e camion a servizio del mercato con una rete d'infrastrutture dedicate proprio al trasporto intermodale.

In Emilia Romagna ed a Bologna in particolare si sta già realizzando una parte importante del progetto.

Infatti, fin dal 1986, sono stati trasferiti i traffici attestati al centrale scalo di Bologna Ravone alla struttura intermodale realizzata all'intervento di Bologna, decentrato rispetto al tessuto urbano.

È stato siglato, in data 24/2/94, un protocollo con le Associazioni dell'autotrasporto per favorire la riconversione all'intermodalità degli operatori.

I traffici realizzati dall'infrastruttura ferroviaria interportuale, nel 1993, sono stati pari a 1.100.000 tonnellate di merce movimentata, attraverso 45.000 containers, 36.000 casse mobili/semitranchi e carrozze convenzionali.

Nei bacini provinciale sono presenti altre infrastrutture logistiche prodotte di traffico ferroviario, prevalentemente convenzionale, ai

| | |
|-----------------------|-----------------|
| - Corticella | (tonn. 33.000) |
| - S. Giorgio di Piano | (tonn. 7.000) |
| - Borgo Panigale | (tonn. 17.000) |
| - Casalecchio di Reno | (tonn. 2.500) |
| - Martanotto | (tonn. 12.000) |
| - S. Giovanni in P. | (tonn. 80.000) |
| - Imola | (tonn. 234.000) |
| - Bologna S. Donato | (tonn. 75.000) |
| - Bologna Mascarella | (tonn. 30.000) |

a cui si aggiunge il traffico in transito per le ferrovie concesse Casalecchio di R. - Vignola (tonn. 4.000) e Bologna-Portomaggiore (tonn. 1.500).

Complessivamente il traffico movimentato, nel 1993, è risultato pari a 1.646.000, con una quota di mercato pari al 16,5%.

La riqualificazione dell'offerta che si intende realizzare, posizionandosi come integratore di un trasporto porta a porta che massimizzi l'impiego della vettura ferroviaria attraverso lo sviluppo dei treni blocco origine/destino, ha l'obiettivo di aumentare significativamente la quota di mercato del trasporto ferroviario e raggiungere al 2000 il 20 %.

Le principali direttrici di sviluppo sono, per l'interno, la Sicilia, la Sardegna e la Puglia; per l'internazionale europeo la Germania, la Scandinavia, il Benelux, la Francia e l'Ungheria. I traffici con gli altri continenti sono svolti attraverso il sistema portuale italiano (La Spezia, Genova, Livorno, Trieste, Ravenna) e nord europeo (Rotterdam, Brema, Le Havre).

L'inoltro sulle suddette direttrici verrà realizzato sugli itinerari Bologna-Firenze, Bologna-Ancona, Bologna-Chiasso/Domodossola, Bologna-Brennero, Bologna-Moane e Bologna-Villa Opicina, secondo lo schema allegato.

La concentrazione del traffico che si intende realizzare per favorire il treno completo, assieme a condizioni più competitive di offerta, verrà attuata sulla logistica dell'interporto di Bologna ed attraverso un nuovo modello di smistamento per traffici convenzionali, a costi contenuti, da impianti a scarico traffico (satelliti) sullo scalo di smistamento di Bologna S. Donato.

Tale scalo, che presenta un'offerta di servizi (possibilità di manovra di 3.000 carri/giorno) superiore alla domanda (1.000 carri/giorno), è inserito tra i quattro scali di smistamento di rilevanza nazionale su cui concentrare lo smistamento dei carri in servizio interno ed internazionale e realizzare un ottimale utilizzo dell'offerta potenziale esistente.

Il collegamento di S. Donato con l'interporto di Bologna potrà avvenire attraverso il previsto prolungamento della linea della "Cintura" oltre Corticella, fino alla stazione dell'interporto, a cui si aggiungeranno adeguati interventi tecnologici che consentiranno un'importante sinergia tra i due impianti merci.

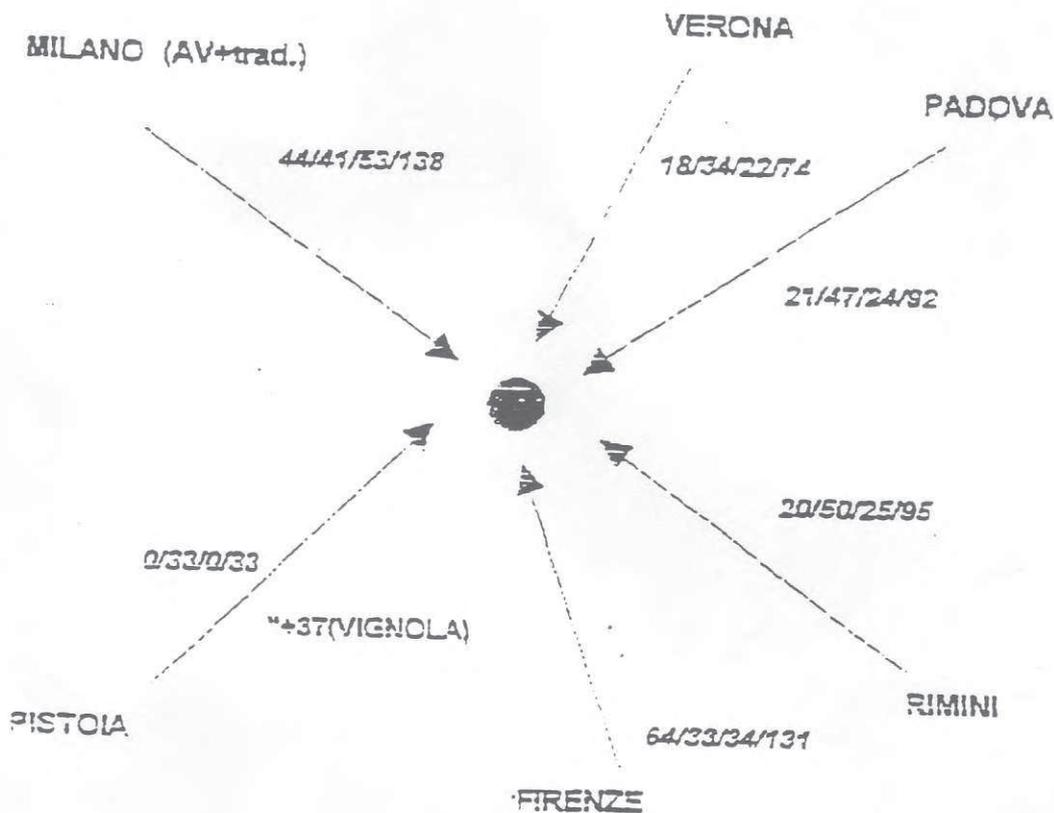
Il Centro Agro-Alimentare, la cui localizzazione è stata voluta, dalle realtà locali, vicina allo scalo di smistamento di Bologna S. Donato, è oggetto di attenzione nella sua realizzazione, al fine di progettare un collegamento ferroviario idoneo a sostenere lo sviluppo dei traffici di derrate e prodotti deperibili.

Il passaggio attraverso Bologna delle linee ad alta
velocità consentirà di predisporre un'offerta adeguata per i
traffici di collettame, ad alto valore aggiunto, particolarmente
presenti nel bacino bolognese, che necessitano di inoltre rapidi
con carri particolari, utilizzando linee su cui il trasporto
merci può raggiungere i 160 km/ora.

NODO DI BOLOGNA

Treni/giorno per senso di marcia (PAS/DTL/MER/TOT)

Anno 2001



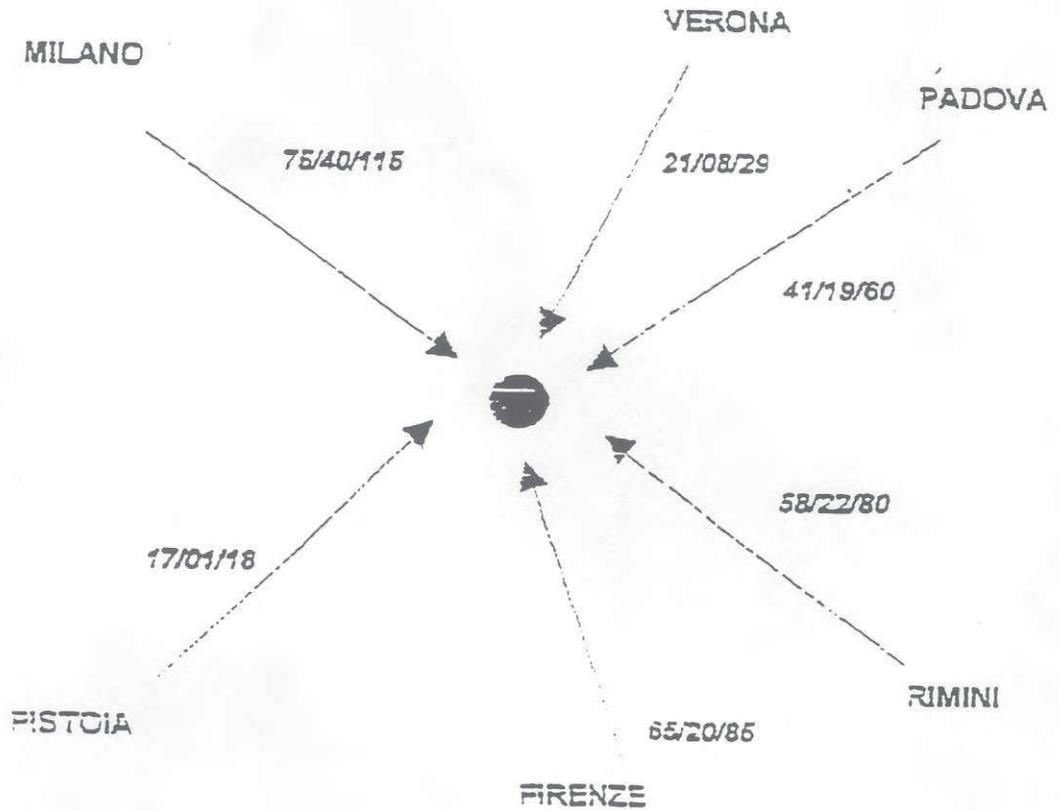
PAS = EC, IC, EN, EX
DTL = IR, DIR, REG, MET

SERVIZIO ORARI

NODO DI BOLOGNA

Treni/giorno per senso di marcia (PAS/MER/TOT)

Situazione Attuale



SERVIZIO ORARI

ACCORDO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

**IL TRASPORTO PUBBLICO
ED IL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO
(SFM)**

DETERMINAZIONI DELLA CONFERENZA METROPOLITANA SU :

- 1. IL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO**
- 2. LE FERROVIE SUBURBANE**

CARATTERIZZAZIONE

PROGRAMMI DI SVILUPPO

IMPEGNI E PROPOSTE

Giugno 1994

INDICE :

| | |
|---|----------------|
| 0. PREMESSA. | pag. 3 |
| 1. IL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO. | |
| 1.1. I CARATTERI FONDAMENTALI ED IL QUADRO DI RIFERIMENTO. | pag. 5 |
| 1.1.1. I caratteri generali. | |
| 1.1.2. Il quadro di riferimento. | |
| 1.2. LA CARATTERIZZAZIONE TECNICA DEL SFM NEL BREVE, MEDIO E LUNGO PERIODO. | pag. 7 |
| 1.2.1. I principali riferimenti di assetto. | |
| 1.2.2. L'assetto di breve periodo (1994-95). | |
| 1.2.3. L'assetto di medio periodo (2000-2001). | |
| 1.2.4. L'assetto finale di riferimento (2004-2005). | |
| 1.3. PROGRAMMA DI SVILUPPO DEL SFM ED IMPEGNI PER LA SUA REALIZZAZIONE. | pag. 10 |
| 1.4. LE PROBLEMATICHE APERTE E LE PROPOSTE DI SOLUZIONE. | pag. 11 |
| 1.4.1. Lo stato dell'intesa con le FS ed il Ministero dei Trasporti sul SFM e le richieste sulle questioni aperte. | |
| 1.4.2. Il ruolo e la partecipazione degli Enti Locali alla realizzazione del SFM. | |
| 1.4.3. Le soluzioni organizzative legate allo sviluppo del progetto ed alla sua realizzazione. | |
| 2. LE FERROVIE SUBURBANE. | |
| 2.1. LO STATO DEI LAVORI, LE QUESTIONI APERTE E LE PROPOSTE DI SOLUZIONE. | pag. 15 |
| 2.1.1. La ferrovia Bologna-Portomaggiore. | |
| 2.1.2. La ferrovia Casalecchio-Vignola. | |
| 2.1.3. Il collegamento delle suburbane con la Stazione Centrale di Bologna. | |
| ALLEGATI | pag. 20 |
| TABELLE SULLE CARATTERISTICHE TECNICHE E SUL PROGRAMMA DI ATTUAZIONE. | |
| TAVOLE GRAFICHE. | |

1. IL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO (SFM)

0. PREMESSA.

Il presente documento riporta i contenuti salienti e gli orientamenti della Conferenza Metropolitana dell'Area Bolognese sul progetto di Servizio Ferroviario Metropolitan (SFM) - già denominato Servizio Ferroviario di Bacino - e sui progetti di ammodernamento delle Ferrovie Suburbane Casalecchio-Vignola e Bologna-Portomaggiore.

Tali orientamenti fanno seguito alla presentazione ed alla discussione dello stato e delle previsioni di sviluppo dei detti progetti avvenute nelle sedute della Conferenza del 16/05/94 e del 23/05/94.

La Conferenza Metropolitana ha esaminato le proposte ed i materiali progettuali fino ad oggi elaborati nell'ambito del gruppo di lavoro tecnico Comune-Provincia-RER-FS (affiancato da ATC e da altri Comuni per alcune parti specifiche) per il SFM, mentre per le Suburbane si è fatto riferimento alle previsioni di ammodernamento dei progetti ex L.910/86 ed allo stato di avanzamento dei lavori.

In particolare per il SFM la Conferenza conferma i contenuti già definiti e concordati della proposta progettuale elaborata dal gruppo di lavoro, e ribadisce alcune richieste di soluzioni progettuali sulle quali in sede di gruppo tecnico non si era raggiunta ancora una piena intesa (ci si riferisce specificamente ai collegamenti passanti, nei riguardi delle FS, ed alla introduzione della fermata di Varignana nel SFR nei riguardi della RER).

Uniche eccezioni rispetto al precedente stato delle verifiche congiunte attiene a :

- **Crevalcore**, per la cui stazione si è messa in evidenza la opportunità di una prima previsione di cadenzamento base già nel medio periodo di 60', oltre all'esigenza di interventi migliorativi dell'accessibilità della stazione (nuova viabilità per l'interscambio con il servizio di autobus, e nuovo parcheggio);

- **Imola**, per la cui stazione si è evidenziata la opportunità di un sottopassaggio passante, a servizio anche del previsto parcheggio a Nord della linea ferroviaria.

Va comunque osservato che tutti i sottopassaggi di stazione dovranno essere tendenzialmente passanti, per favorire al massimo l'accessibilità delle stesse e la ricucitura delle aree urbanizzate circostanti.

Si vuole in generale rilevare e sottolineare con forza che le previsioni di servizio che emergono devono costituire la base dell'Accordo di prossima sottoscrizione

con RER, Ministero dei Trasporti ed FS, nell'intesa fondamentale che si procederà, con particolare riguardo al lungo periodo, ad approfondimenti e ad analisi più affinate della domanda di trasporto, da condurre congiuntamente agli altri Soggetti interessati. Segnatamente dovranno essere verificati gli effettivi livelli di cadenzamento necessari sulla Direttrice Bologna-Verona per il Comune di Crevalcore.

Si ritiene così di poter garantire un dimensionamento congruente dell'offerta di servizio SFM; dal loro canto gli Enti Locali si impegnano a realizzare quanto a loro compete secondo le intese finora definite, ben consapevoli del significato di un prevedibile nuovo ed impegnativo loro ruolo anche sul piano della gestione.

Sempre nello spirito di una valutazione più accurata ed aggiornata della domanda di trasporto sarà riverificato il ruolo e la rilevanza relativa di alcune stazioni, che allo stato del lavoro progettuale si è ritenuto di non dover considerare per una serie di ragioni legate alla debole domanda attuale e prevedibile e alle congruenze complessive del progetto di SFM (ci si riferisce in particolare alle stazioni di Samoggia, Lavino e Mirandola di Ozzano).