

COMUNITA' SOSTENIBILE : IL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO

PROGETTO

**presentato dal sen. Walter Vitali
candidato nella lista DS al Senato
per l'Emilia-Romagna**

Bologna, 16 marzo 2006

PREMESSA

Il Servizio Ferroviario Metropolitano Bolognese (SFM) nasce nell'ottica di realizzare un sistema di mobilità su ferro per conseguire l'obiettivo fondamentale di spostare su di essa quote significative di traffico dalla modalità su gomma, al fine di conseguire un miglioramento della qualità dell'aria, e una notevole riduzione dei costi esterni che questa comporta.

La potenzialità di uso del treno nel bacino di Bologna è forte (sono 68.000 al giorno i saliti + discesi del Trasporto Locale alle stazioni -SFM+SFR- con incremento del 21,5% dalla Provincia di Bologna in 4 anni¹) se si considera che l'87,6% dei residenti della provincia abita nel bacino di utenza potenziale delle fermate SFM.² Una simulazione effettuata nel 2004 prevede l'incremento dagli attuali 34.000 utenti SFM a circa 150.000.

Considerato che il 43% delle auto che si muovono giornalmente a Bologna provengono dal rimanente territorio della provincia, risulta consistente la capacità del sistema di ridurre il traffico in città e di migliorare conseguentemente tutti i parametri ambientali a partire dalla qualità dell'aria.

E' indispensabile pertanto garantire i finanziamenti per le infrastrutture, il materiale rotabile e l'esercizio che sono necessari al completamento, al potenziamento e alla messa in sicurezza del SFM, tenendo conto che quest'ultima è una priorità assoluta soprattutto dopo gli incidenti di Casalecchio di Reno del settembre 2003 e di Bolognina di Crevalcore del 7 gennaio 2005.

A questo scopo va verificato lo stato di attuazione degli accordi sottoscritti da Ministero dei Trasporti, Ferrovie dello Stato, Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna e Comune di Bologna nel 1994 e 1997, i quali prevedevano l'attivazione dell'SFM secondo l'allegato 1 dell'accordo del 1997 entro il 2008 e comunque non oltre l'attivazione della linea AV/AC MI-BO-FI, al fine di giungere in tempi brevi ad un **nuovo accordo** che sia garantito da finanziamenti certi e di cui sia possibile controllare permanentemente lo stato di attuazione.

ATTUAZIONE DEGLI ACCORDI PRECEDENTI E NUOVO ACCORDO PER IL POTENZIAMENTO DEL SFM

Pur in presenza di ritardi rilevanti rispetto alle previsioni³, le opere infrastrutturali previste nell'Accordo Attuativo del '97 si stanno gradualmente realizzando⁴. In particolare, tutte le opere e fermate della prima fase sono realizzate e attivate, mentre quelle della seconda fase sono state appaltate, è in corso la progettazione esecutiva e in alcuni casi sono già iniziati i relativi cantieri. Anche i lavori per l'eliminazione dei passaggi a livello⁵ delle linee RFI (Rete Ferroviaria Italiana) sono iniziati.

¹ così come è forte l'uso del mezzo pubblico in città (28%, al censimento '91, degli spostamenti per studio o lavoro)

² il 19% dei residenti della provincia abita nei 600 metri di distanza dalle fermate SFM (distanza pedonale), il 56,6% tra i 600 mt. e i 4 Km (distanza con bici o moto), il 20,6% lungo le linee di bus integrati con le fermate SFM.

³ Rispetto alla Conferenza dei Servizi del '97, ed ai tempi di realizzazione di tutte le opere previsti nell'Accordo Attuativo, tutti i lavori del Nodo di Bologna (compreso il raddoppio della linea Bologna-Verona, indispensabile anche per il servizio metropolitano bolognese fino a Crevalcore) hanno subito uno slittamento medio, ad oggi, di circa 4 anni, dovuto principalmente ai problemi incontrati dalla Stazione Centrale AV/AC (il "cassone" interrato di 600mt per 40mt che conterrà la stazione della nuova linea AV/AC) nella progettazione esecutiva e nell'appalto dei lavori. I tempi di realizzazione del SFM sono slittati parallelamente.

⁴ Rispetto alla Conferenza dei Servizi sul Nodo del '97, lo scenario istituzionale e normativo è nel frattempo cambiato, e sta cambiando. E' intervenuta la legge di regionalizzazione dei servizi ferroviari regionali e locali (D. Lgs 422/97): le risorse finanziarie per la gestione dei servizi sono passate alle Regioni, che ordinano e pagano i servizi (treni) a Trenitalia e le tracce (il passaggio dei treni in determinati orari, su determinate linee) a RFI. Nei prossimi anni la gestione (oggi di Trenitalia) sarà affidata attraverso gare. Attualmente, quindi, la finalità di RFI è di vendere tracce. Non c'è più l'ostruzionismo verso il Trasporto Locale (TL) contro cui si è dovuto combattere fino a poco tempo fa.

⁵ L'Accordo prevedeva l'eliminazione di tutti i passaggi a livello delle linee di FS (oggi RFI).

Il progetto SFM risulta dunque in avanzata fase di realizzazione per quanto riguarda le infrastrutture, mentre il Governo non ha rispettato gli impegni per l'acquisto del materiale rotabile e la messa a disposizione delle risorse necessarie alla Regione per assicurare una gestione efficace del servizio.

Tutto questo porta al paradosso di un servizio di trasporto che dimostra una forte potenzialità ma che non riesce a dare una risposta adeguata e soddisfacente alla domanda indotta dalla sua stessa attivazione. Lo dimostrano le proteste degli utenti sulle diverse linee per disservizi di vario genere, spesso dovute al materiale rotabile obsoleto e alla carenza del servizio, che i Comitati di pendolari stanno positivamente traducendo in proposte di miglioramento avanzate a Trenitalia, RFI e Regione Emilia-Romagna.

Il 27 luglio 2005 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Emilia-Romagna, la Provincia di Bologna e il Comune di Bologna hanno sottoscritto l'Accordo procedimentale per il Passante Autostradale Nord, nell'ambito del quale sono previsti il rispetto degli impegni assunti con i precedenti accordi e la definizione di un nuovo accordo per il potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitano "...in cui tra l'altro specificare tutti gli interventi operativi previsti, le "risorse necessarie" di cui al precedente punto e i tempi e modalità di loro reperimento, entro quattro mesi dalla sottoscrizione del presente atto".

Ma il Governo non ha dato alcun seguito agli impegni previsti nell'Accordo.

Si è così accumulato un ulteriore e intollerabile ritardo in una situazione nella quale il Governo sta disattendendo a tutto ciò che riguarda le grandi infrastrutture di trasporto nell'area bolognese, e in particolare all'impegno di finanziare la Metrotramvia.

STATO DI AVANZAMENTO DEL SFM. COSTRUZIONE FERMATE E MIGLIORAMENTO LINEE

Delle 24 nuove fermate previste - di cui 8 nel Comune di Bologna - 16 lungo le linee FS e 8 lungo le linee locali per Vignola e Portomaggiore, 12 sono già state realizzate (7 di FS⁶ e 5 della Vignola⁷). Stanno iniziando i lavori per altre 4 nuove fermate FS (Mazzini, Caselle, Bargellino, Pian di Macina) che saranno attivate nel 2007. In maggio sarà pubblicato il bando per altre 3 fermate FS (S. Vitale, Aeroporto, Zanardi) con attivazione nel 2008. Seguiranno Prati di Caprara e Fiera, con attivazione a metà 2009. Molte fermate sono state adeguate, altre lo saranno nei prossimi anni.

Le infrastrutture e le tecnologie programmate si stanno realizzando⁸ affinché, come stabilito dall'Accordo Attuativo del '97, l'SFM con le 4 linee passanti attraverso la Stazione Centrale entri in funzione in modo completo con l'entrata in servizio della nuova linea AV/AC di attraversamento di Bologna che è **ora prevista per il 2009**.

Le esigenze per la completa attuazione del SFM in questi tempi sono le seguenti:

- Integrazione tariffaria. E' necessario attuare, per l'orario 2006-2007, l'integrazione tariffaria estesa a tutti i servizi della Provincia di Bologna.

⁶ Casalecchio Garibaldi, Casteldebole, Ozzano dell'Emilia, Funo-Centergross, Rastignano, Pian di Venola, Osteria Nuova

⁷ Ceretolo, Casalecchio Palasport, Pilastrino, Zola Centro, Via Lunga

⁸ lungo la Porrettana si sono eseguite opere di velocizzazione, un nuovo ponte sul Reno e un itinerario indipendente fino al piazzale ovest di Bologna Cle. La linea di Verona è in corso di raddoppio, che viene completato progressivamente (nel 2006 fino a Crevalcore). E' stato installato il sistema SCMT nelle linee, è in corso l'adeguamento dei treni. tutta la linea Bologna-Vignola è stata riattivata nel settembre 2003 fino a Bazzano, e dal settembre 2004 fino a Vignola, mentre alla fine del 2001 è stato ripristinato il collegamento della ferrovia Bologna-Vignola con la stazione C:le, dopo l'interramento del tratto tra Via S. Donato e Via Libia e la realizzazione della fermata sotterranea di Zanolini. La Portomaggiore è in corso di elettrificazione, e in acquisto Materiale Rotabile per 6 nuovi treni elettrici.

- Materiale Rotabile. E' necessario acquistare Il materiale rotabile (treni) idoneo per il servizio e l'utenza previsti per il SFM, costituito da convogli leggeri, componibili, a doppio piano.
- Cadenzamento. Il cadenzamento dei treni comporta numerosi vantaggi: l'orario mnemonico; il risparmio nell'utilizzo del materiale rotabile; la priorità nell'assegnazione delle tracce per gli anni successivi rispetto alle altre categorie di treni e quindi la garanzia di continuità dell'orario previsto; la possibilità di prevedere l'integrazione con servizi su gomma cadenzati (di adduzione e interscambio alle fermate SFM) e quindi di realizzare economie nella gestione anche nei servizi su gomma. E' necessario quindi di prevedere il cadenzamento dei treni R e SFM in tutte le linee confluenti su Bologna.
- Fermate. E' necessario che i treni che concorrono al SFM, con orari cadenzati, possano fermare in tutte le fermate (in particolare in quelle nuove) senza comportare ritardi per i percorsi più lunghi.
- Servizio passante. E' necessario garantire per le linee a binario singolo del SFM, con gli interventi previsti sulle linee stesse le con la realizzazione di 2 nuovi incroci non ancora previsti, la possibilità di effettuare il servizio passante previsto nel 2009, e la possibile futura espansione dei servizi con fermate di lunghezza adeguata, oltre alla possibilità di raddoppio delle linee stesse.

Per arrivare alla completa attuazione del SFM nel 2009, è necessario che, come previsto dall'Accordo '97, si realizzino progressivamente quei miglioramenti dei servizi consentiti dalle nuove condizioni infrastrutturali.

I miglioramenti del servizio attuabili prima della entrata in esercizio della linea AV/AC sono i seguenti:

- Le tre linee locali Bologna-Porretta, Bologna-Vignola e Bologna-Portomaggiore, essendo dotate di itinerari ed attestamenti indipendenti ai piazzali est e ovest, non sono più condizionate dai lavori del Nodo e della stazione Centrale. Vi è quindi la possibilità di attuarvi i servizi previsti, in particolare:
 1. Bologna-Porretta. Sono necessari 3 treni di capacità e potenza adeguata per effettuare il servizio nelle ore di punta negli stessi tempi degli altri treni in servizio negli altri orari (materiale leggero a doppio piano, componibile, ad elevata accelerazione).
Lo studio appena terminato ha evidenziato la necessità di finanziamento di 5 MIL di € per il breve periodo.
E' inoltre necessario completare il cadenzamento con i treni mancanti, estendendo il servizio anche nelle ore serali.
I treni Km/anno in più che ciò comporta su questa linea sono 130.000.
In una fase successiva, la realizzazione di un tratto di doppio binario, del costo di 7,5 MIL €, con nuovo punto di incrocio, consentirà l'effettuazione di alcuni treni veloci aggiuntivi, nelle ore di punta, rispetto al cadenzamento orario di Porretta.
 2. Bologna-Vignola. Va effettuato il cadenzamento alla mezz'ora con l'acquisto di materiale rotabile adeguato.
I treni Km/anno in più necessari su questa linea sono 400.000.

Le due linee insieme, distanziate al quarto d'ora, possono cominciare a costituire una vera suburbana, con cadenzamento al quarto d'ora nelle fermate di Casalecchio Garibaldi, Casteldebole, Borgo Panigale fino a Bologna Centrale. Nel 2009 si aggiungerà anche Prati di Caprara.

3. Bologna-Portomaggiore. Con l'elettrificazione della linea e l'acquisto del materiale rotabile in corso, sarà possibile effettuare il cadenzamento alla mezz'ora, completando l'attuale servizio. I treni-Km/anno in più necessari sono 285.000.
I lavori per il tratto di interramento non devono interrompere il servizio.

Un apposito studio del modello di esercizio della linea passante (previsto per il 2009) sulla Bologna-Vignola ha individuato le posizioni in cui dovranno essere realizzati i due nuovi incroci (uno per ogni linea), che mancano per effettuare questo servizio, non ancora finanziati. Gli incroci mancanti e i lavori non completati, in particolare sulla linea Bologna-Vignola, per mancanza di fondi, sommano in totale a € 40 MIL. per le due linee.

- Per le altre linee RFI è importante mettere in cadenzamento i treni che ci sono, anche perché questo costituisce di per sé una salvaguardia in quanto dà la priorità nell'assegnazione delle tracce per gli anni successivi come è avvenuto per la Bologna-Verona. Poi è necessario completare il cadenzamento, con intensificazione alla mezz'ora nelle ore di punta, ed estenderlo alle ore serali.

Per quello che riguarda le possibilità di accesso nella Stazione Centrale, bisogna verificare le situazioni puntuali, ma, in linea generale, la stazione è intasata soprattutto nelle ore di punta. In queste ore i servizi R in genere ci sono già, si tratta di completare i servizi negli altri orari, dove, se si vuole, lo spazio è possibile trovarlo. E questo è più facile se si realizzano dei servizi passanti, perché utilizzano la Stazione una volta sola, invece di due, e per un tempo inferiore. In generale bisognerebbe ottenere, via via che i lavori nelle linee vengono completati, la progressiva chiusura delle fasce di interruzione del servizio, che è prevista dall'Accordo, e che costituisce un grave handicap per i treni cadenzati.

4. Bologna-Verona. Nel 2005, con l'espulsione dei treni a LP dopo l'incidente di Bolognina di Crevalcore i servizi R e IR sono stati messi in cadenzamento quasi completo.

Nel 2006 sarà completato il raddoppio della linea fino a Crevalcore. Vi sarà quindi la possibilità di migliorare il servizio, poiché i lavori sono già stati spostati alla notte, completando il cadenzamento.

I treni Km/anno in più che ne conseguono sono 100.000

5. Bologna- Ferrara. Il cadenzamento dei treni R era previsto dall'Accordo del '97, a partire dal 98-99, ma non è stato mai attuato a causa della disparità nei tipi di materiali rotabili in servizio (tra cui mezzi FER diesel, più lenti). È necessario superare questo problema, magari rivedendo il giro dei materiali tra le diverse linee, in modo da avere omogeneità nei servizi. È necessario inoltre cominciare a chiudere la fascia mattutina di interruzione per lavori, in particolare nel tratto Ferrara-Bologna, e completare il cadenzamento.

I treni Km/anno in più previsti in questo modo sono 100.000.

6. Bologna-Rimini. La linea è in corso di riorganizzazione, ma non è previsto un miglioramento per i treni R. È necessario aggiungere almeno i treni che mancano per arrivare ad un minimo di cadenzamento all'ora con rinforzo alla mezz'ora nelle ore di punta. Un'altra possibilità potrebbe essere quella di rivedere il sistema di orario, insieme alla Bologna-Ferrara, per attuare il servizio passante, tra le due linee, previsto dal SFM.

I treni Km/anno in più che ne conseguono sono 100.000.

7. Bologna-Modena. Anche su questa linea, in corso di riorganizzazione, non è previsto miglioramento per i treni R. È necessario aggiungere i treni che mancano per arrivare ad un minimo di cadenzamento all'ora con rinforzo alla mezz'ora nelle ore di punta. L'entrata in esercizio della linea AV/AC Modena-Bologna nel 2007, che libererà la linea fuori dal Nodo, potrà favorire almeno questo primo miglioramento del servizio.

I treni Km/anno in più che ne conseguono sono 150.000.

8. Bologna-Firenze. È necessario aggiungere almeno i treni che mancano per arrivare ad un minimo di cadenzamento all'ora con rinforzo alla mezz'ora nelle ore di punta. Un miglioramento maggiore sarà favorito dall'entrata in esercizio della linea AV/AC Firenze-Bologna nel 2008, che libererà la linea fuori dal Nodo.

I treni Km/anno in più previsti in questo modo sono 90.000.

Per quanto riguarda il collegamento indipendente SFM con la Fiera lungo la linea di cintura previsto nel PTCP, è necessaria la realizzazione di un terzo binario per il tratto di 1 Km, del costo di € 8 MIL. E' in corso la verifica del modello di esercizio relativo.

SINTESI DELLE RISORSE NECESSARIE PER IL COMPLETAMENTO DELL'SFM

Per l'acquisto del materiale rotabile, nell'ipotesi di 41 nuovi convogli leggeri a doppio piano (TSR), sono necessari € 272 MIL. Dall'ordine sono necessari 3-4 anni per la consegna. Una parte di questi treni sarebbe necessaria già adesso, per sostituire il materiale obsoleto e per migliorare progressivamente il servizio con materiale nuovo.

Gli EELL coinvolti (Comuni, Provincia, Regione) si stanno impegnando per la realizzazione degli interventi di accessibilità alle fermate nuove che sono o previsti, o terminati o in corso di realizzazione. Il Comitato Nodo ha compiuto uno studio relativo al miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio delle fermate esistenti. **L'importo complessivo risultante per gli interventi infrastrutturali ancora necessari su tutte le 82 fermate e stazioni è di € 120 MIL che i diversi comuni stanno inserendo nei loro programmi e per le quali è necessario cogliere le diverse opportunità di finanziamento.**

Per finanziare l'aumento dei servizi previsto dal 2009 con l'entrata in servizio dell'intero sistema del SFM (dagli attuali 3.636.600 treni Km/anno a 6.349.200 treni/Km anno) sono necessari ulteriori € 15 MIL annui che lo Stato dovrà mettere in condizione la Regione di erogare, come previsto dagli accordi stipulati ma non attuati tra Stato e Regioni per l'esercizio dei servizi ferroviari concordati nelle intese AV/AC con gli Enti Locali.

Il totale dei finanziamenti necessari per gli interventi infrastrutturali sulle linee (escluso SCMT) è di € 45 MIL, oltre a € 8 MIL per il servizio da prevedere lungo la linea di cintura fino alla fermata Fiera.

Per potere attuare questi servizi è inoltre necessario che gli Enti Locali Bolognesi, anche attraverso la propria Agenzia (opportunamente delegata e integrata delle necessarie competenze in personale specialistico), possano effettivamente progettare e programmare i servizi del proprio bacino, trovando le forme per dare reale e concreta attuazione a quanto previsto dalla legge regionale 30/98, art.21 comma 3: "la programmazione e la progettazione del SFM bolognese sono effettuate dalla Regione d'Intesa con la Provincia e il Comune di Bologna, ovvero con la loro Agenzia",

Bologna, 16 marzo 2006