



Bologna, 13/07/2023

Alla Presidente  
dell'Assemblea legislativa  
della Regione Emilia-Romagna  
Cons. Emma Petitti

## INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA

### PREMESSO CHE

- nell'aprile scorso Regione Emilia-Romagna, Comune e Città metropolitana di Bologna hanno sottoscritto un nuovo Protocollo d'intesa per lo sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese (SFM). Questo nuovo Protocollo d'intesa comprende importanti novità ma evidenzia anche i ritardi accumulati nella realizzazione del SFM e tutti i limiti e gli ostacoli ancora da superare prima veder realizzato un moderno sistema di trasporto pubblico integrato sul territorio bolognese;
- il nuovo Protocollo d'intesa ribadisce che è indispensabile completare l'assetto del Servizio Ferroviario Metropolitano con:
  - o la realizzazione delle ultime **stazioni** ancora mancanti;
  - o i potenziamenti ritenuti necessari ai fini della frequenza e del **cadenzamento** da raggiungere;
  - o le opere necessarie sul nodo della Stazione Centrale di Bologna per l'attivazione delle **linee passanti**;
  - o l'opportuna **integrazione dei servizi** tramviari, filotramviari e bus con il SFM;

nello stesso Protocollo si constata però che:

*dagli studi di fattibilità è emersa la possibilità di realizzare alcuni sistemi passanti **nel breve periodo** e di altri **nel medio e lungo periodo** in considerazione di adeguamenti infrastrutturali e tecnologici (tratta Bologna-Castel Bolognese, linea Bologna-Vignola, nodo di Bologna, linea Bologna-Prato) e delle cantierizzazioni in atto sulla rete ferroviaria nazionale e regionale (linea Bologna-Portomaggiore);*

- entrando nel dettaglio, il Protocollo d'intesa per lo sviluppo del SFM bolognese appena firmato contiene un elenco di impegni che riassumiamo per punti con alcune nostre osservazioni in merito evidenziate in rosso:



Regione Emilia-Romagna  
Assemblea legislativa

Gruppo assembleare

Viale Aldo Moro, 50 - 40127 Bologna - Tel. 051 527.5190-6517

email [gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it](mailto:gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it)

WEB [www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde](http://www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde)

- sulle **linee passanti**, il Protocollo annuncia che a giugno 2024 (a 30 anni esatti dal primo accordo quadro del 1994) **sarà attivata la prima linea passante**, precisamente sulla Porretta-Pianoro. La seconda linea passante che potrebbe partire a fine 2025 è la Vignola-Portomaggiore, ma solo al termine dell'interramento della linea Bologna-Portomaggiore e a condizione che altri interventi siano effettuati sulla linea per Vignola e nella stazione Centrale di Bologna. **A questo proposito si osserva che tali condizioni rendono la realizzazione di questa seconda linea passante irrealistica in tempi brevi. Nessun ulteriore impegno è preso sulle altre due linee passanti previste;**
- sulla **frequenza delle corse**, il protocollo annuncia un potenziamento delle corse con **l'obiettivo di arrivare a 2 corse l'ora** nelle ore diurne su tutte le linee ma **senza impegni precisi** ad eccezione della linea Modena-Bologna e solo nei collegamenti con Castelfranco e Modena, in cui si parla di almeno 2 servizi l'ora;
- **si osserva che** sul **cadenzamento** delle corse **non sono previsti impegni precisi, nonostante il cadenzamento regolare manchi su gran parte delle linee ed in alcuni casi gli orari attuali siano particolarmente confusi (SFM 4, S. Pietro in Casale-Imola).** Nel Protocollo si parla solo di coinvolgimento dei territori interessati alle modifiche degli orari dei servizi;
- sulla **tariffazione integrata**, nel Protocollo è indicato che la Città metropolitana di Bologna si impegna a promuovere l'inserimento dell'integrazione tariffaria nell'ambito del nuovo affidamento del servizio su gomma del bacino bolognese. **Si osserva a questo proposito che un simile risultato appare difficilmente alla portata della sola Città metropolitana senza il supporto di Comune e Regione;**
- sui **servizi notturni** si prevede di cominciare un potenziamento, a partire dai fine settimana (2 coppie di corse su Porretta, San Benedetto, Vignola e Poggio Rusco) da dicembre 2024;
- quanto ai fondi necessari agli investimenti, **la Regione** si impegna a reperire le **risorse per** i maggiori costi legati all'**interramento della Bologna Portomaggiore** (18,5 mln), a reperire insieme alla Città metropolitana le risorse per il potenziamento della linea Casalecchio-Vignola e a reperire le risorse per il previsto potenziamento delle linee Porretta-Pianoro e Modena-Bologna;
- quanto alle **infrastrutture**, nel protocollo sono elencati numerosi **interventi** strutturali **necessari** all'attuazione del potenziamento del SFM e **non ancora programmati e finanziati**, che comprendono: l'adeguamento del nodo di Bologna per l'attivazione dei servizi passanti; il raddoppio della linea per Porretta fino a Sasso Marconi; la realizzazione della fermata di Toscanella di Dozza; l'adeguamento e parziale raddoppio della linea Casalecchio-Vignola; il potenziamento tecnologico della Ferrara-Bologna;
- in relazione alle **stazioni** nel Protocollo si ribadisce la necessità di una rapida attuazione del primo lotto del progetto PIMBO, che comprende le stazioni di Bologna del SFM **(la cui realizzazione appare in notevole ritardo).** **Si osserva** come



**Regione Emilia-Romagna**  
**Assemblea legislativa**

**Gruppo assembleare**

Viale Aldo Moro, 50 - 40127 Bologna - Tel. 051 527. 5190-6517

email [gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it](mailto:gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it)

WEB [www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde](http://www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde)

emerge la necessità di garantire la copertura dei “**maggiori costi** intervenuti”, poiché, a seguito di affinamenti progettuali di RFI, risulterebbe un notevole aumento dei costi superiore alle risorse le risorse disponibili “ex metro” di Bologna. È inoltre previsto un preciso impegno del Comune di Bologna a promuovere “il rapido avvio e attuazione di stazioni e fermate, opere di accessibilità e progetto di riconoscibilità”.

#### RICORDATO CHE

- a partire dagli anni '90, al fine di aumentare la sua attrattività, migliorare la qualità dell'aria e della vita dei propri cittadini la città di Bologna e l'allora Provincia di Bologna hanno cercato di dotarsi di un sistema di trasporti pubblici moderno e integrato che sfruttasse le differenti tipologie di mezzi pubblici, comprese le linee ferroviarie locali, allo scopo di collegare il capoluogo con l'hinterland e le città vicine, e costruire un'alternativa alla mobilità motorizzata privata, come già avviene in altre città italiane come Milano e Torino;
- le caratteristiche fondamentali del SFM allora individuate per rendere il trasporto ferroviario più efficiente e attrattivo per i cittadini, sono: il **cadenzamento** degli orari ad almeno 30 minuti, l'attivazione di **linee passanti**, una **rete di stazioni** diffusa sul territorio di tutta la provincia (85 in tutto, di cui 22 nuove, 17 nell'area dei comuni di prima cintura e 7 nel capoluogo bolognese), **l'integrazione del trasporto pubblico ferroviario con il TPL su gomma** e **l'integrazione tariffaria**;
- la formulazione di questo progetto venne formalizzata per la prima volta nel 1994 nell'“Intesa per la definizione di un nuovo assetto dei trasporti pubblici nell'Area Metropolitana bolognese” sottoscritta da Ministero dei Trasporti, Comune e Provincia di Bologna, Regione Emilia-Romagna e Ferrovie dello Stato;
- l'Intesa del 1994, che prefigura il Servizio Ferroviario Metropolitan (SFM) bolognese, venne siglata contestualmente al progetto del nodo bolognese della nuova linea dell'Alta Velocità Milano-Napoli. Il SFM è stato infatti pensato anche allo scopo di mitigare l'impatto della nuova stazione ad alta velocità sulla viabilità cittadina, consentendo di raggiungere la Stazione dell'Alta Velocità in treno da tutto il territorio metropolitano;
- nel 1997, nel 2007, nel 2012 e nel 2017 Comune di Bologna, Provincia/Città metropolitana di Bologna, Regione Emilia-Romagna e Gruppo FS sottoscrissero altrettante Intese, Accordi di programma, Accordi quadro e Masterplan per il SFM;
- l'accordo di programma del 2007 prevedeva la realizzazione entro la fine del 2011 di un “assetto base” che comprendeva tra l'altro: l'adeguamento infrastrutturale e tecnologico del nodo bolognese e della Stazione Centrale di Bologna; il **cadenzamento** in servizio regolare a 30'/60' dalle ore 6,00 alle ore 21,00, e a 60' dalle ore 21,00 alle ore 24,00 (a 30' nelle ore di punta della mattina e della sera un potenziamento del servizio per le tratte con cadenzamento all'ora); la rete prevista costituita da 4 **linee passanti** e 2 linee attestata a Bologna Centrale;



Regione Emilia-Romagna  
Assemblea legislativa

Gruppo assembleare

Viale Aldo Moro, 50 - 40127 Bologna - Tel. 051 527. 5190-6517

email [gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it](mailto:gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it)

WEB [www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde](http://www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde)

- il Progetto PIMBO (Progetto Integrato della Mobilità Bolognese), il cui primo lotto funzionale è stato approvato definitivamente nel 2017 con la Delibera 92 del CIPE, prevede il completamento del sistema delle **stazioni** del SFM interne al Comune di Bologna, e comprende un finanziamento di 30 milioni di euro per la realizzazione delle fermate Prati di Caprara e Zanardi, il completamento delle fermate Borgo Panigale Scala e San Vitale-Rimesse e l'adeguamento delle fermate San Ruffillo e Fiera. In particolare la fermata di Prati di Caprara è inserita in un comparto urbanistico oggetto di concorso internazionale ("Reinventing cities", nell'ambito della zona Ravone-Prati del **Protocollo di Intesa** sottoscritto tra la Città di Bologna ed il Gruppo FS il 25 marzo 2022), nel quale la fermata di Prati di Caprara viene considerata come catalizzatore dello sviluppo e quindi una infrastruttura fondamentale per l'insediamento, insediamento all'interno del quale è prevista la vendita di aree edificabili.

### CONSIDERATO CHE

- i pesanti ritardi accumulati nella realizzazione del SFM sono in primo luogo da attribuire alle inadempienze di RFI e Trenitalia: alla realizzazione dell'Alta Velocità non è seguita quella del SFM, non si sono liberati gli spazi previsti nella stazione centrale di Bologna per le linee passanti dopo l'interramento delle linee dell'AV, sono state completate solo alcune delle stazioni previste dal progetto, non sono stati predisposti i servizi cadenzati, e sino a pochi mesi fa non era previsto nessun servizio passante;
- RFI e Trenitalia hanno dato seguito solo in piccola parte agli impegni contenuti negli accordi separati conclusi con la Regione nel 2014 e nel 2017. Si è persino arrivati a sostenere che l'organizzazione di un moderno piano di servizi cadenzato all'interno dei nodi metropolitani sia incompatibile con l'odierna organizzazione dei servizi che gestiscono i trasporti ferroviari nazionali;
- parallelamente, da parte di Comune di Bologna, Provincia e Città Metropolitana di Bologna e Regione Emilia-Romagna per un lungo lasso di tempo sembra essere mancata la forza per imporre la realizzazione del progetto, fino alla svolta recente della sottoscrizione del succitato Protocollo d'Intesa.

### EVIDENZIATO CHE

- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Bologna, approvato il 27 novembre 2019, indica il SFM come principale strumento di pianificazione della mobilità dell'area metropolitana, e lo definisce "centrale per il raggiungimento degli ambiziosi obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti da traffico veicolare privato e per il conseguente miglioramento della qualità dell'aria fissati dal Piano";
- nel dicembre 2021 l'Assemblea Legislativa ha approvato il Piano Regionale Integrato dei Trasporti, PRIT 2025, e lo ha affiancato e integrato con il documento ricognitivo e programmatico "Mobilità sostenibile - Programmazione 2022-2025 per la transizione ecologica" che dedica un capitolo al Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese indicato come obiettivo strategico e prioritario nella programmazione della Regione;



Viale Aldo Moro, 50 - 40127 Bologna - Tel. 051 527. 5190-6517

email [gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it](mailto:gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it)

WEB [www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde](http://www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde)

- il Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFER) a partire dalla versione approvata nel luglio 2021 e aggiornata nel dicembre 2021, indica tra i risultati attesi delle politiche volte a “sostenere e promuovere il trasporto ferroviario” il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano, con il raggiungimento dell’assetto base definitivo dell’accordo del 2007 entro la fine della legislatura;
- il 28 aprile 2022 il Comune di Bologna è stato selezionato dalla Commissione Europea tra le 100 città che parteciperanno alla cosiddetta “Cities Mission delle città intelligenti e a impatto climatico zero entro il 2030”, finanziata dal programma Horizon con 360 milioni di euro per il biennio 2022-23. Il Comune di Bologna indica per primo tra i progetti chiave per raggiungere l’impatto climatico zero la decarbonizzazione del Trasporto Pubblico Locale attraverso rete tram, filobus e SFM.

## Tutto ciò premesso e considerato

### INTERROGA LA GIUNTA REGIONALE PER SAPERE

- in quali tempi ritiene prevedibile la realizzazione dell’assetto base del SFM previsto dall’Accordo di programma firmato nel 2007;
- in particolare, in merito alle **linee passanti**, se e come intenda reperire i fondi necessari alla realizzazione degli interventi strutturali, non ancora programmati e finanziati, necessari all’attuazione del potenziamento del SFM, il cui elenco è contenuto nel Protocollo d’intesa siglato quest’anno;
- se i lavori di interrimento della linea Bologna-Portomaggiore in corso prevedono la realizzazione degli accorgimenti necessari a rendere compatibile tale interrimento con il cadenzamento vero (regolare al minuto) e un aumento della frequenza dei servizi, e qual è la frequenza di servizi prevista al termine dei lavori;
- in merito alle **nuove stazioni** nella città di Bologna previste dal primo lotto del progetto PIMBO, se vi sia una stima aggiornata dei costi per la realizzazione delle nuove stazioni e, in caso affermativo, a quanto ammonti; se e come si intendano reperire i fondi necessari a colmare la differenza tra il finanziamento in essere e il nuovo costo stimato; se esita o sia allo studio un piano di interventi a stralcio per la realizzazione l’adeguamento delle stazioni; se la realizzazione della nuova stazione prevista ai Prati di Caprara può essere finanziata, in toto o in parte, con oneri di urbanizzazione o con la valorizzazione dell’insediamento abitativo previsto in quella stessa zona;
- se l’impegno preso dal Comune di Bologna all’articolo 7 del Protocollo d’intesa a promuovere il rapido avvio della realizzazione di stazioni e fermate comporti il passaggio a carico del Comune dell’onere di realizzazione delle nuove stazioni sino ad ora in carico a RFI;
- a che punto sia l’introduzione del **cadenzamento** dei servizi, e se e quali siano gli ostacoli che ne impediscono la realizzazione;



Regione Emilia-Romagna  
Assemblea legislativa

Gruppo assembleare

Viale Aldo Moro, 50 - 40127 Bologna - Tel. 051 527. 5190-6517

email [gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it](mailto:gruppoeuropaverde@regione.emilia-romagna.it)

WEB [www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde](http://www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde)

- in quali tempi si prevede di giungere all'**integrazione tariffaria** tra SFM e le altre componenti del servizio di trasporto pubblico dell'area metropolitana di Bologna; infine, se la Regione intenda affiancare la Città metropolitana di Bologna nella realizzazione di questo importante risultato.

La Capogruppo

***Silvia Zamboni***

**Primo Firmatario:**

Silvia Zamboni