Regione Emilia-Romagna

ASSESSORATO MOBILITÀ E TRASPORTI,
INFRASTRUTTURE, TURISMO E COMMERCIO
L'ASSESSORE

Alla Consigliera Silvia Zamboni
e p.c.
Alla Presidente dell'Assemblea legislativa
Emma Petitti

Oggetto: interrogazione consiliare a risposta scritta n. 7124.

La Consigliera interroga la Giunta regionale per sapere:

1. **in quali tempi ritiene prevedibile la realizzazione dell'assetto base del SFM previsto dall'Accordo di programma firmato nel 2007**

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) con durata triennale. Il protocollo, che assume come scenario progettuale i contenuti del PUMS metropolitano, aggiorna gli accordi stipulati in precedenza, e impegna le parti ad attuare le prime linee passanti, ovvero Porretta-Casalecchio-Pianoro e un potenziamento della tratta Bologna-Modena. L'attuazione di questi primi potenziamenti è possibile fin dal breve periodo dalle condizioni infrastrutturali e dalla disponibilità di materiale rotabile compatibile con gli investimenti possibili allo stato attuale (19,5 mln€). Si tratta di un potenziamento che impegna la Regione per circa 12,5 mln€/anno di risorse correnti per garantire i servizi previsti dal protocollo.

Il passante Vignola-Portomaggiore sarà possibile, con un investimento pari a circa 50 mln€ appena sarà completato l'interramento della tratta urbana tra Bologna Zanolini e Roveri (del valore di 75mln€ di cui 18,5 di risorse regionali legate all'aumento dei prezzi), che si prevede per la fine del 2025.

Viale Aldo Moro 38 - 40127 Bologna tel. 051 5273005 e-mail assmobilitaturismo@regione.emilia-romagna.it
www.regione.emilia-romagna.it

INDICE LIV. 1 LIV. 2 LIV. 3 LIV. 4 LIV. 5 ANNO NUM SUB
a uso interno: DP/ / Classif.| | | | | | | Fasc. | | | |

Ulteriori fasi di attuazione saranno valutate nel corso del triennio, fatte salve le disponibilità di investimento.

2. **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**

Il potenziamento infrastrutturale previsto nel Protocollo, ossia il raddoppio della tratta Casalecchio-Via Lunga sulla linea Bologna-Vignola vede l'impegno a reperire risorse da parte di Regione e Città Metropolitana. Da parte regionale è in corso di reperimento la quantità di risorse necessarie ad almeno uno stralcio funzionale, attraverso la rimodulazione di risorse del bilancio regionale e la rimodulazione di FSC già assegnati alla Regione, dando massima priorità agli interventi SFM.

3. **se i lavori di interramento della linea Bologna-Portomaggiore in corso prevedono la realizzazione degli accorgimenti necessari a rendere compatibile tale interramento 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**

Si veda risposta al quesito 6.

4. **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**

Nella seduta del 16 novembre 2022 del Collegio di Vilanza sul progetto PIMBO (di cui fanno parte Comune di Bologna, Città Metropolitana di Bologna, Regione Emilia-Romagna, Comune di Casalecchio di Reno, TPER S.p.A., SRM s.r.l.), il cui verbale in bozza ci è stato trasmesso dal Comune di Bologna, l'ing. De Rinaldis di RFI ha precisato che il progetto di propria competenza relativo alla realizzazione delle fermate e delle stazioni del servizio ferroviario SFM è stato completato e che lo stesso, in particolare per l'adeguamento dei prezzi di appalto, ha avuto **incremento di circa 45 mln di Euro** rispetto ai 38 mln di Euro del progetto approvato dal CIPESS. **L'importo totale dei lavori risulta perciò essere pari a 83,2 mni di Euro** e **RFI ritiene necessario definire con il Comune di Bologna le modalità attuative del Progetto**

per garantirne la copertura economica. Lo stesso ingegnere ricorda che è necessario firmare il nuovo Protocollo di Intesa tra Comune di Bologna, RFI e Tper per poter avviare i lavori. Il Consigliere Delegato della Città Metropolitana di Bologna ritiene utile che il progetto di RFI venga inviato, non appena possibile, alla Città Metropolitana e l'ing. De Rinaldis di RFI precisa che, se il Comune di Bologna condivide, è pronto a trasmetterlo agli enti. La Regione non ha ancora ricevuto alcun progetto.

- **se esista o sia allo studio un piano di interventi a stralcio per la realizzazione l'adeguamento delle stazioni**

I momento non è noto un piano di interventi per fasi

- **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**

Le valutazioni in merito a questo punto riguardano il Comune di Bologna, amministrazione che introita gli oneri di urbanizzazione e ne decide l'uso e la destinazione.

5. **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**

Il Comune è il soggetto beneficiario/aggiudicatore degli interventi di cui ai finanziamenti statali destinanti al progetto PIMBO, e RFI l'attuatore con il ruolo di stazione appaltante per gli interventi relativi alle fermate, come ben specificato nell'Accordo di programma del 2021 (art.4), relativo al progetto per il servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano bolognese, mediante interventi di completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano (P.I.M.BO.); In ragione del ruolo di soggetto beneficiario/aggiudicatore del Progetto P.I.M.BO. ai sensi e per gli effetti della Delibera CIPE 65/2020 compete al Comune di Bologna la nomina del Responsabile del Procedimento dell'Accordo che svolge compiti di coordinamento, iniziativa e controllo sulle attività necessarie per il puntuale e corretto conseguimento degli obiettivi assicurandone la conformità a quanto disposto dalle Amministrazioni statali competenti. Quindi 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 NON comporta il passaggio a carico del Comune dell'onere di realizzazione delle nuove stazioni sino ad ora in carico a RFI, ma è assunto in coerenza con il proprio ruolo di beneficiario/aggiudicatore degli interventi.

6. **a che punto sia l'introduzione del cadenzamento dei servizi, e se e quali siano gli ostacoli che ne impediscono la realizzazione**

Il potenziamento dei servizi con avvio da giugno 2024 riguarda:

l'**SFM1** linea Porretta – Casalecchio - Bologna C. le – Pianoro, nuovo sistema passante, costituito da un numero di servizi passanti fino a n.62, con frequenze metropolitane nella tratta maggiormente urbanizzata dell'area metropolitana bolognese che può attrarre utenti che attualmente utilizzano il mezzo privato; **avvio previsto da giungo 2024**;

l'SFM5 Modena-Bologna - realizzazione di una nuova relazione SFM oraria Modena-Bologna di carattere metropolitano a circa 30' dal Milano/Parma-Bologna che effettua tutte le fermate nella tratta Modena-Bologna a frequenza 60' con potenziamento per le fermate di Anzola, Samoggia e Castelfranco; **avvio previsto da dicembre 2024 per necessità di reperire il materiale rotabile necessario**

l'inserimento di **servizi notturni** (fascia oraria 22.00-06.00) sulle linee afferenti a Bologna dove al momento non è programmata offerta notturna (escluse Bologna Parma/Faenza/Ferrara). Nelle more dell'attivazione dei servizi ferroviari in oggetto, è partito da giugno 2023, per le suddette relazioni, un **servizio bus sostitutivo** al fine di valutarne l'effettiva utilizzazione. Il costo del servizio sostitutivo provvisorio sarà stabilito sulla base dell'effettivo costo sostenuto dell'Impresa Ferroviaria.

Per quanto attiene la linea **SFM 2** linea Vignola - Casalecchio - Bologna C. le - Budrio - Portomaggiore:

la valutazione dell'attivazione del servizio avverrà al termine dei lavori di interramento della tratta urbana della linea Bologna-Portomaggiore previsto per la fine del 2025;

il cadenzamento del servizio passante a circa 30' è subordinato al raddoppio della tratta ferroviaria Casalecchio-Via Lunga sulla linea Bologna-Vignola per il quale sono in corso valutazioni/stime e reperimento delle risorse e di 30' sulla Bologna Portomaggiore a seguito di raddoppio della tratta attualmente progetto in fase di studio preliminare le cui risorse al momento sono in fase di reperimento; sarà affrontato anche l'assetto della stazione di Bologna C.le o dal suo adeguamento da parte di RFI se necessario a consentire l'attuazione del servizio.

Si precisa che sono attivi tavoli di lavoro e i momenti di confronto tra i soggetti interessati, tra cui Città Metropolitana e Comune di Bologna che operano in costante sinergia al fine di determinare le migliori condizioni possibili per portare a compimento i progetti strategici e per dotare la Regione e l'area metropolitana bolognese di una mobilità ambientalmente sostenibile e trasportisticamente di alta qualità, efficacia ed efficienza.

La Regione nel corso del 2023 a seguito della sigla del Protocollo d'intesa, al fine di affinare il progetto

orario dei nuovi servizi passanti in base ai desiderata, ha organizzato una serie di incontri specifici sul tema dei passanti SFM coinvolgendo tutti gli stakeholder del territorio come Crufer, i rappresentati delle Scuole interessate, le aziende di TPL, il Comune di Bologna e la Città Metropolitana.

7. **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**

Per quanto riguarda l'integrazione tariffaria tra SFM e le altre componenti del servizio di trasporto pubblico dell'area metropolitana di Bologna la Regione intenda affiancare la Città metropolitana di Bologna nella realizzazione di questo importante risultato avendo già messo in campo l'integrazione ferro/gomma con il progetto Mi Muovo anche in città e reso gratuiti i viaggi in treno in ambito urbano ai possessori di tessera Mi Muovo.

Il tema delle integrazioni tariffarie e della conseguente messa a disposizione di un unico titolo di viaggio per percorsi effettuati da diversi operatori e su territori distinti è da sempre all'attenzione della Regione, che in primo luogo faticosamente lavora per realizzare all'interno del proprio territorio una simile offerta. Per parte nostra il primo passo effettuato, con anni di lavoro, che hanno comportato studi, simulazioni, concertazioni con gli Enti Locali e con i diversi operatori su bus e ferroviari, nonché notevole impegno finanziario, è stato quello di adeguamento del sistema tariffario MI MUOVO, con il cambiamento del calcolo tariffario basato sulla suddivisione del territorio in zone tariffarie, in luogo degli scaglioni chilometrici, e il passaggio alla bigliettazione elettronica supportato dalla strumentazione tecnologica che permette l'interoperabilità, quindi la lettura reciproca dei titoli integrati validi per i diversi operatori del trasporto pubblico in Emilia-Romagna. Questo è il primo step indispensabile per effettuare una modalità di integrazione tariffaria con unico titolo di viaggio, che permetta anche la necessaria definizione del clearing, ovvero la ripartizione dei ricavi tra gli operatori, basato su condivisione di dati, regole e importi precisi. L'interoperabilità dei sistemi tecnologici ha reso possibile nel nostro territorio, ad esempio, attuare il titolo integrato Mi muovo anche in città, largamente utilizzato dai pendolari ferroviari regionali tra le nostre città ma anche verso regioni confinanti.

Viene offerto gratuitamente l'accesso sia in partenza che in arrivo, ai servizi urbani delle 13 città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti. L'onere di tale agevolazione è in capo alla Regione con un impegno annuale variabile intorno ai 5 Mil/anno a seguito delle rendicontazioni aziendali.

Inoltre, è stata data la possibilità ai possessori di abbonamenti aziendali Tper di poter utilizzare i servizi

ferroviari tra le stazioni dell'area urbana di Bologna, con un impegno per la Regione di 110.000€ per Trenitalia Tper. L'integrazione è a un livello avanzato in quanto i possessori di titoli ferroviari con origine / destinazione Bologna possono usare i servizi urbani di queste città e muoversi anche nelle stazioni dell'area urbana; chi ha i titoli aziendali Tper può utilizzare (origine / dest Bologna) le stazioni dell'area urbana. Sulle due linee Bologna Portomaggiore e Casalecchio Vignola esiste già l'indifferenza di utilizzo treno/bus.

L'assorbimento da parte dell'amministrazione di ulteriori integrazioni comporterebbe oneri economici a carico del bilancio regionale, che allo stato attuale vede già un impegno annuale, per le diverse iniziative in vigore, sia sui maggiori servizi che per le integrazioni tariffarie di ca 80-100 milioni l'anno.

L'evoluzione a livello Europeo è quello di agevolare l'acquisto integrato attraverso i progetti di Maas in cui la Regione è in prima fila nell'attuazione con l'obiettivo di creare piattaforme di informazione e offerta di servizi integrati mediante strumenti digitali.

Distinti saluti.

Dott. Andrea Corsini