



Ridestinazione dei fondi per la realizzazione del Servizio di Trasporto Pubblico Integrato Metropolitano Bolognese

**Completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano
e della filoviarizzazione delle linee portanti
del trasporto pubblico urbano**

Bologna, ottobre 2012

Gli obiettivi del progetto

Il Comune di Bologna, coinvolgendo la Regione Emilia-Romagna, la Provincia di Bologna nonché le società RFI s.p.a., FER s.r.l. e ATC s.p.a., ha individuato un assetto del **sistema infrastrutturale del trasporto pubblico** in grado di garantire un'efficiente ed efficace sistema di connessioni interno all'area urbana e di collegamento delle stessa con l'area metropolitana, in particolare **mettendo in sinergia le reti del trasporto ferroviario e filoviario**, già in larga parte presenti nel territorio.

Tale progetto prevede la necessità di:

- completare e potenziare **il Servizio Ferroviario Metropolitano**, garantendo in particolare la realizzazione delle fermate interne al Comune di Bologna ancora mancanti e la loro connessione plurimodale con il tessuto urbano (opere di accessibilità)
- riorganizzare la rete dei trasporto pubblico urbano mediante lo **sviluppo del sistema filoviario** esistente, puntando sull'integrazione dello stesso con quella ferroviaria.

Con tali interventi si prevede di garantire un sistema diffuso di **collegamenti su mezzo pubblico ad alimentazione elettrica**, che permetteranno di ottenere importanti risultati in termini di diminuzione della congestione veicolare e dell'inquinamento atmosferico in linea con gli strumenti di pianificazione di tutti gli enti locali e con le finalità della Legge Obiettivo.

Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano

L'iter di approvazione

Con nota prot. n. 0041760 del 15/11/2011 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti comunica al Comune di Bologna che le risorse assegnate per la realizzazione della Metrotranvia dalla delibera CIPE n. 74/2009 sono state confermate, ad eccezione dei 35,217 Mln Euro che erano previsti a carico del Fondo Infrastrutture.

Viene elaborata la soluzione progettuale alternativa e trasmessa in una sua prima versione al Ministero con nota P.G. 269777 del 18 novembre 2011

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con comunicazione Prot. 0016583 del 04/05/2012, ha chiesto al Comune di Bologna di presentare alla Struttura Tecnica di Missione entro il 30 Maggio 2012, il Progetto Preliminare alternativo, per una sollecita presentazione al CIPE, e conseguente conferma dei vari finanziamenti precedentemente assegnati.

In data 29/05/2012 con Delibera di Giunta immediatamente esecutiva PG n.124257, viene approvato in linea tecnica il Progetto Preliminare delle opere redatto secondo le indicazioni del Ministero e trasmesso in data 30/05/2012 al Ministero per le relative valutazioni di competenza

Tra il 26/06/2012 ed il 06/07/2012 ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. 163/2006, in vista dell'avvio dell'iter approvativo dell'opera, viene recapitata copia del Progetto Preliminare a tutti gli enti gestori delle interferenze, a ciascuna delle amministrazioni interessate dal progetto ed a tutte le ulteriori amministrazioni competenti a rilasciare permessi e autorizzazioni di ogni tipo

Con Delibera della Giunta della Regione Emilia Romagna n.914 del 02/07/2012 viene approvato lo Schema della Nuova Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Emilia Romagna per il congiunto coordinamento e la realizzazione delle infrastrutture strategiche con indicazione delle principali priorità predisposto ai sensi dell'art. 161 del D.Lgs. 163/2006, nel quale il Progetto del Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano bolognese viene inserito tra le opere strategiche regionali da avviare nel breve periodo.

In data 09/07/2012, come da adempimenti previsti nel D.Lgs. 163/2006, in vista della convocazione della C.d.S., con nota PG 168350/2012, il Comune di Bologna comunica al Ministero delle Infrastrutture di aver provveduto ad espletare la fase di consegna del Progetto Preliminare alle Amministrazioni competenti ed agli enti gestori delle interferenze ai sensi degli art. 165 comma 4 e 167 comma 8 del D.Lgs. 163/2006, allegando alla stessa la lista dei soggetti competenti

Con Delibera di Giunta del Comune di Bologna (PG 173613 del 17/07/2012), Delibera di Giunta Provinciale (n.266 del 24/07/2012), Delibera di Giunta Regionale (n.992 del 16/07/2012), Decreto del Presidente della Giunta Regionale (n.176 del 03/08/2012), viene approvato l'Accordo di Programma ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. n. 267/2000 per la realizzazione del Servizio di Trasporto Pubblico Integrato Metropolitano Bolognese, comprendente interventi di completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano, sottoscritto in data 17 luglio 2012 dalla Regione Emilia-Romagna, dalla Provincia di Bologna, dal Comune di Bologna e dalla SocietàTPER S.p.A

Ai sensi dell'art. 165 comma 3 del D.Lgs. 163/2006, copia integrale del progetto è depositata sia presso la Regione Emilia Romagna che presso il Comune di Bologna, continuativamente dal 19/07/2012 al 19/08/2012 per la libera consultazione di tutte le parti interessate. Del suddetto deposito è pubblicato l'avviso sui rispettivi siti istituzionali e ne viene informato il Ministero con nota PG 187642 del 02/08/2012.

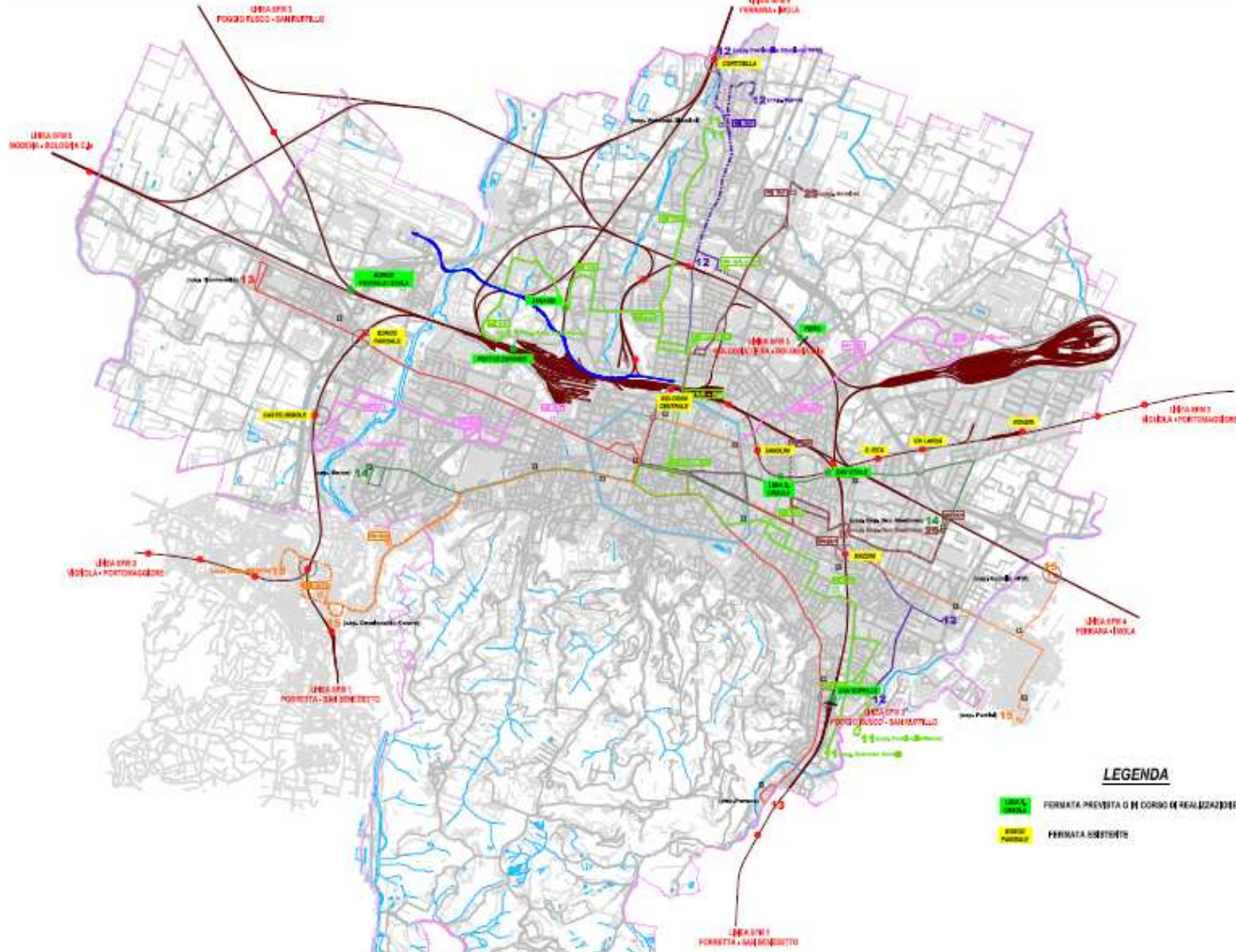
In data 28 agosto 2012 è convocata la conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto ai sensi dell'art 165 del D.Lgs 163/2006.La CdS si è conclusa lo scorso 27 Settembre e in conseguenza dell'esito positivo della stessa la Struttura Tecnica di Missione del Ministero dei Trasporti ha proposto al CIPE l'approvazione del progetto preliminare con conseguente finanziamento dell'opera

Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano

Elenco degli interventi previsti

Descrizione intervento	Descrizione sottointerventi	Finanziamento richiesto
Servizio Ferroviario Metropolitano	Completamento fermate SFM e relative opere di accessibilità	82,67 M €
	Progetto riconoscibilità fermate SFM	
	Acquisto materiale rotabile per SFM	
Filoviarizzazione linee portanti urbane del TPL	Estensione filovie (linee 12 - 15 - 19 - 20 - 25)	134,36 M €
	Oneri per riqualificazione dei canali stradali	
	Acquisto filobus	
Altri costi	Oneri finanziari, spese progettazione, ecc..	19,67 M €
	Totale finanziamento richiesto	236,70 M €

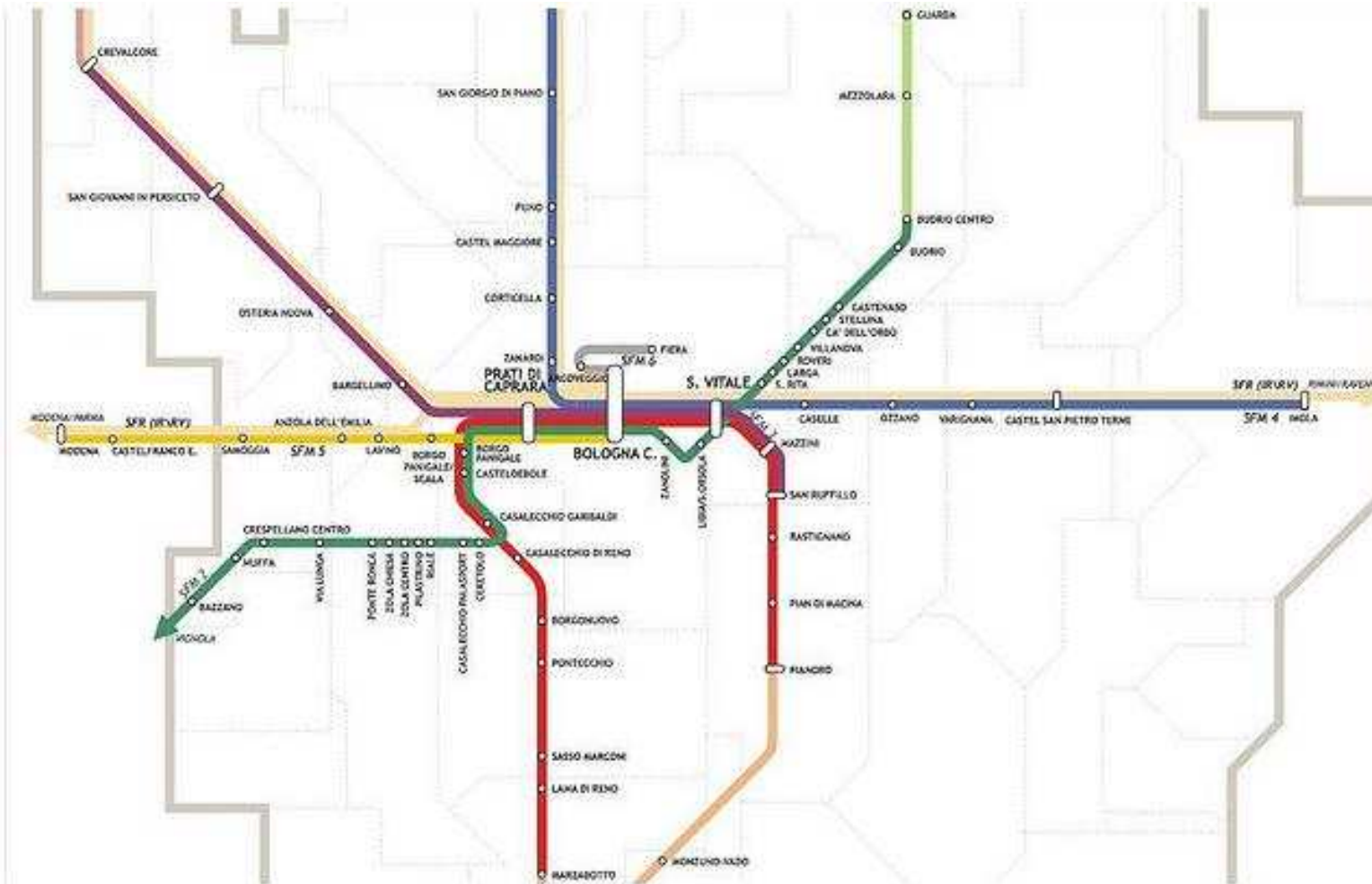
Il sistema integrato ferroviario - filoviari - People Mover



**Completamento del Servizio Ferroviario
Metropolitano**

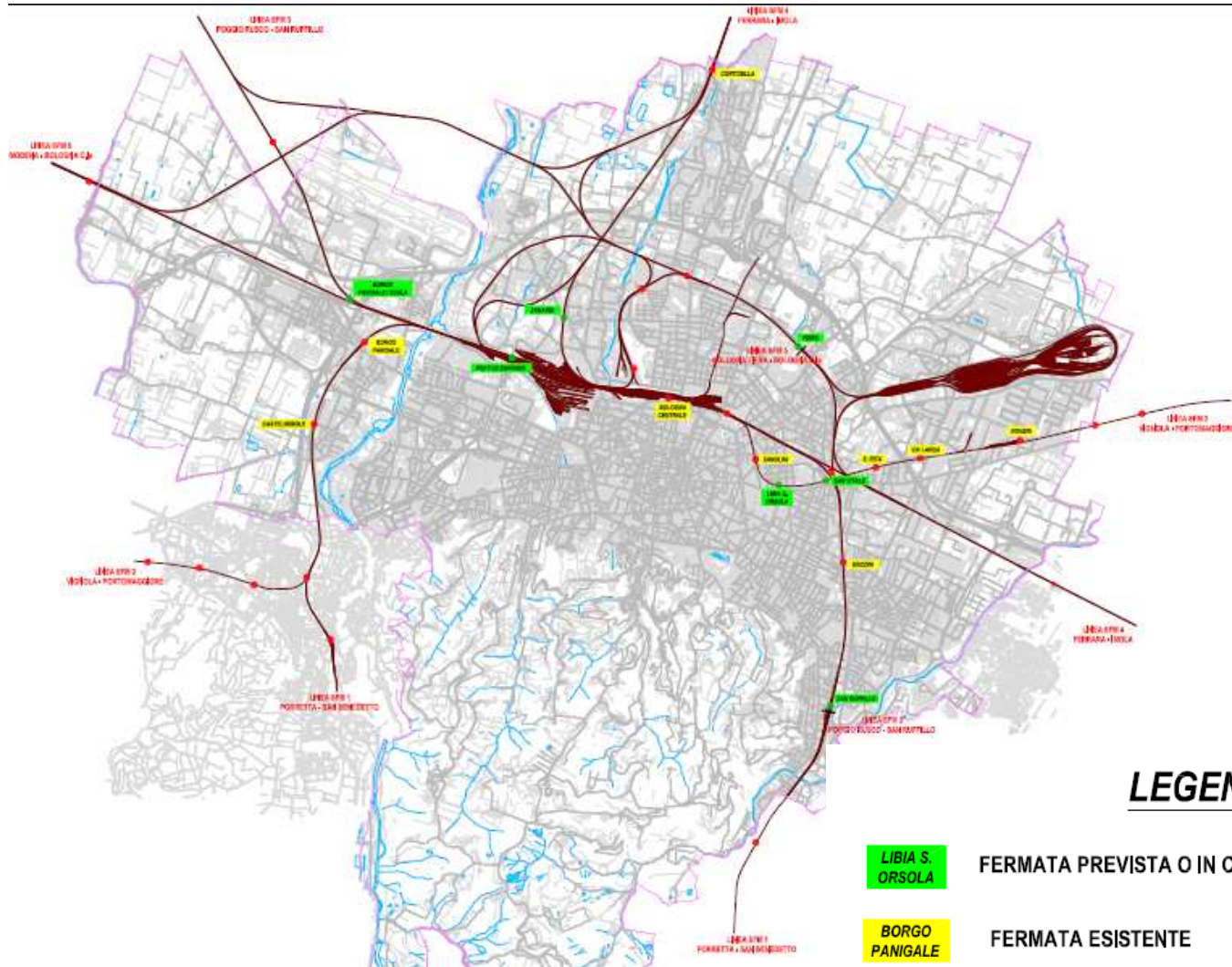
Servizio Ferroviario Metropolitano

SFM -Le linee e le fermate



Servizio Ferroviario Metropolitano

SFM - la situazione attuale e le fermate da realizzare



Fermate da realizzare:

- 1) PRATI DI CAPRARA** - fermata/stazione principale che consentirà l'interscambio tra le linee SFM 1 (Porretta-Bologna-S. Benedetto Val di Sambro), SFM 2 (Vignola-Bologna-Portomaggiore), SFM 3 (Poggio Rusco-Bologna-San Ruffillo) e SFM 5 (Modena-Bologna). La futura fermata è inoltre strategica in quanto collocata in prossimità dell'Ospedale Maggiore di Bologna e del nuovo comparto urbanistico del Lazzaretto. Il progetto riguarda la realizzazione della nuova fermata
- 2) BORGO PANIGALE-SCALA** - la fermata è collocata nella zona ovest di Bologna sulla linea SFM 5 Modena-Bologna. Al momento risultano finanziati una prima parte di lavori di approntamento della fermata. Il progetto prevede pertanto il completamento della fermata e la realizzazione di un intervento per migliorare l'accessibilità stradale alla futura fermata
- 3) ZANARDI** - la fermata è collocata lungo la direttrice nord della linea SFM 4 (Ferrara-Bologna-Imola). Il progetto prevede la realizzazione della nuova fermata, delle opere che consentiranno la soppressione del passaggio a livello di via Zanardi e delle opere per migliorare l'accessibilità ciclopedonale alla fermata
- 4) SAN VITALE-RIMESSE** - fermata/stazione principale collocata nella zona est di Bologna che consentirà l'interscambio tra le linee SFM 1 (Porretta-Bologna-S. Benedetto Val di Sambro), SFM 2 (Vignola-Bologna-Portomaggiore), SFM 3 (Poggio Rusco-Bologna-San Ruffillo) e SFM 4 (Ferrara-Bologna-Imola). La realizzazione della fermata è in parte già finanziata. Il progetto prevede la richiesta dei fondi necessari per il completamento della stessa e per la realizzazione delle opere per il miglioramento dell'accessibilità veicolare e ciclopedonale alla nuova fermata

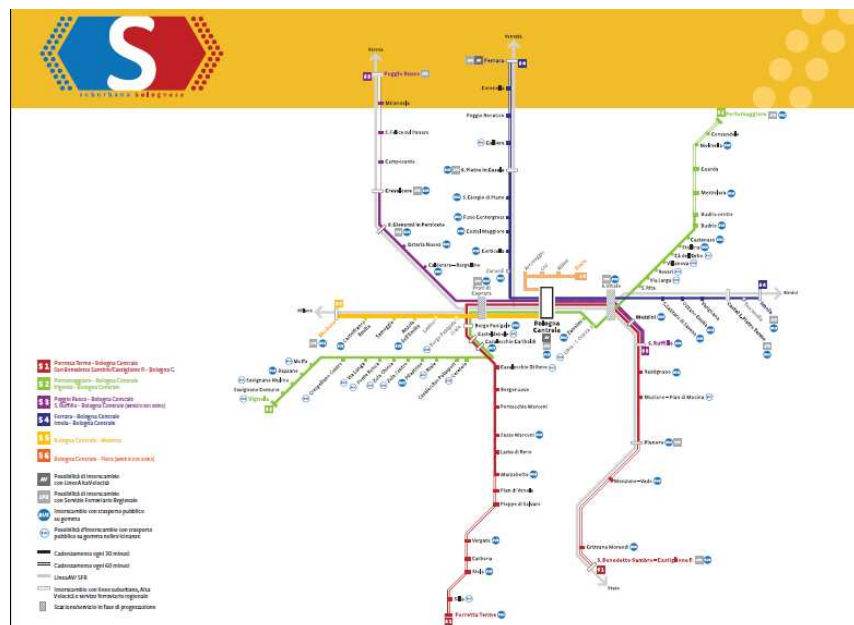
Fermate da adeguare:

- 5) **SAN RUFFILLO** - la fermata, che costituisce il capolinea della linea SFM 3 (Poggio Rusco-Bologna-San Ruffillo) ed è collocata lungo la linea SFM 1 (Porretta-Bologna-S. Benedetto Val di Sambro), è già esistente. Il progetto ne prevede l'adeguamento agli standard delle fermate SFM oltre alla realizzazione di interventi per l'abbattimento delle barriere architettoniche e per il miglioramento dell'accessibilità ciclopedonale
- 6) **FIERA** - la fermata è esistente e costituisce il capolinea della linea SFM 6 (Bologna Centrale-Fiera). Il progetto prevede la modifica della fermata - che oggi avviene lungo la linea di cintura - con realizzazione di un nuovo binario di capolinea, in modo da consentire un più efficace collegamento tra la Stazione di Bologna Centrale e il polo fieristico, garantendo altresì il pieno funzionamento della linea ferroviaria di cintura

Progetto di riconoscibilità delle stazioni del SFM

Per rendere più efficace il Servizio Ferroviario Metropolitano e per aumentare la visibilità delle fermate è stato predisposto un **progetto di segnalamento e di miglioramento dell'immagine e della riconoscibilità** delle stesse.

Il progetto presentato riguarda l'attrezzaggio in una prima fase di una parte delle fermate del SFM con l'obiettivo di estendere successivamente a tutte le fermate del territorio provinciale tali interventi.



Progetto di riconoscibilità delle stazioni del SFM

Alcuni degli elementi grafici e di segnaletica previsti:



Acquisto nuovo materiale rotabile

La corretta effettuazione del servizio ferroviario potrà avvenire solo attraverso un'adeguata dotazione di materiale rotabile.

Il progetto prevede pertanto anche **l'acquisizione di 19 nuovi convogli ferroviari** che sono indispensabili per garantire l'effettuazione del servizio con le caratteristiche di frequenza e capacità previste dal sistema.

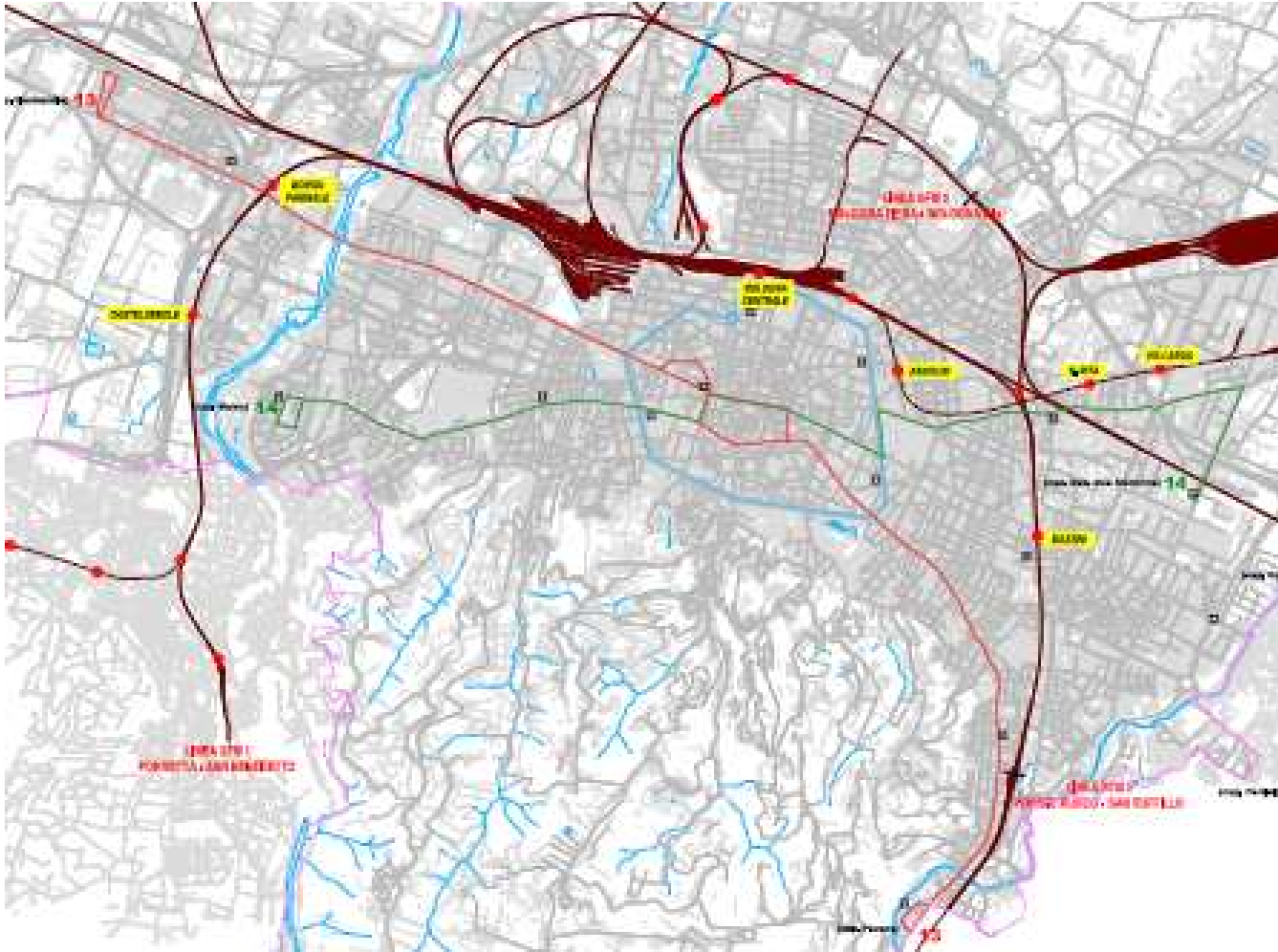
Il fabbisogno, per l'acquisto dei convogli e del relativo materiale di ricambio, è stimato in 123,40 milioni di Euro, di cui 77,90 a carico della Regione Emilia-Romagna.



**Filoviarizzazione delle linee portanti
del trasporto pubblico urbano**

Schema rete filoviaria attuale

Le attuali linee del trasporto pubblico urbano già filoviarizzate sono la 13, la 14 e la 32-33

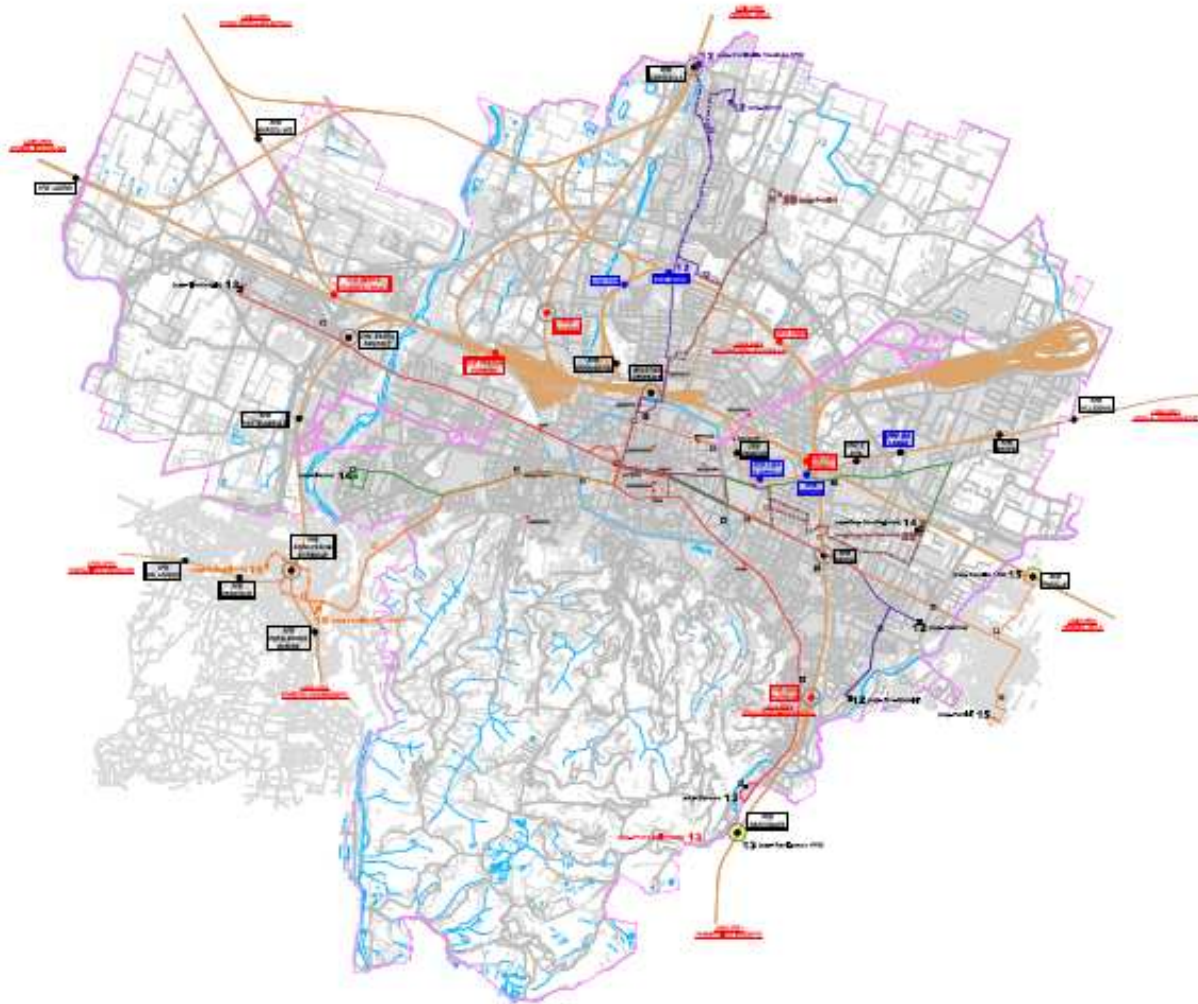


Descrizione interventi

Col presente progetto si propone di ampliare il sistema di filovie urbane della città di Bologna, realizzando la filoviarizzazione:

- **Linea 12 (ex 27)** - ramo Matteotti – Corticella, con le diramazioni ai capilinea Byron e Corticella Stazione SFM;
- **Linea 15 (ex 20)** - tratto Casalecchio – Ghisello (con integrazione del capolinea ovest con la fermata SFM Casalecchio) e capolinea Pilastro a nord-est;
- **Linea 19** - ramo Casteldebole (collegamenti con le fermate SFM di Prati di Caprara e Casalecchio Garibaldi a sud-ovest);
- **Linea 19 (ex 20)** - ramo est - (collegamento con capolinea Pilastro a nord-est);
- **Linea 25** - che collega la zona nord di Bologna, dai capilinea Gomito e Dozza, verso il capolinea situato all'interno del Deposito ATC Due Madonne.

Schema rete filoviaria di progetto



Schema rete filoviaria di progetto

Gli interventi riguarderanno la **realizzazione delle opere accessorie connesse allo sviluppo del sistema filoviario esistente** e consisteranno in:

- **estensione della rete di filovie** (portandola a circa **125 km**) lungo le direttrici nord ed ovest della città, garantendo la connessione della stessa con le fermate ferroviarie presenti nel territorio
- **riqualificazione ed efficientamento del canale stradale**, attraverso in particolare la protezione delle banchine e delle corsie preferenziali
- **acquisto di mezzi filoviari moderni e confortevoli**, indispensabile per convertire la parte di flotta pubblica attualmente in esercizio ad alimentazione diesel (complessivamente 55 **nuovi filobus**)

Riqualificazione ed efficientamento del canale stradale

Le nuove filoviarizzazioni saranno accompagnate da interventi di:

- **riorganizzazione e riqualificazione del canale stradale**, nella prospettiva progettuale di favorire e proteggere i pedoni e i mezzi del trasporto pubblico (interventi di moderazione della velocità e del traffico);
- **creazione di banchine di fermata** studiate per un'attesa e una salita/discesa confortevoli per gli utenti;
- realizzazione di **nuovi tratti di corsie preferenziali**, dotate di **strumenti di telecontrollo** contro i transiti abusivi;
- estensione del **sistema di preferenziazione semaforica per il TPL**;
- piano di **abbattimento delle barriere architettoniche**;
- installazione di **pensiline e paline intelligenti** per l'informazione *real time* all'utenza.

Caratteristiche Filobus Bimodali

I filobus di progetto avranno le seguenti caratteristiche:

- saranno di tipo urbano snodato a 4 porte (lunghezza 18 mt.) appartenenti alla classe I della Direttiva 2001/85/CE;
- a pianale ribassato;
- a tre assi;
- con alimentazione da bifilare alimentato a 750 Volt in corrente continua, da adibire al servizio pubblico di linea.
- saranno predisposti per poter funzionare indifferentemente alla tensione nominale di funzionamento di 600 volt cc o 750 volt in cc;
- saranno provvisti di marcia ausiliaria autonoma indipendente dalla linea di contatto;
- l'allestimento consentirà l'accesso ed il trasporto di un passeggero a ridotta capacità motoria non deambulante.

