

MINISTERO DEI TRASPORTI
COMUNE DI BOLOGNA
PROVINCIA DI BOLOGNA
REGIONE EMILIA-ROMAGNA

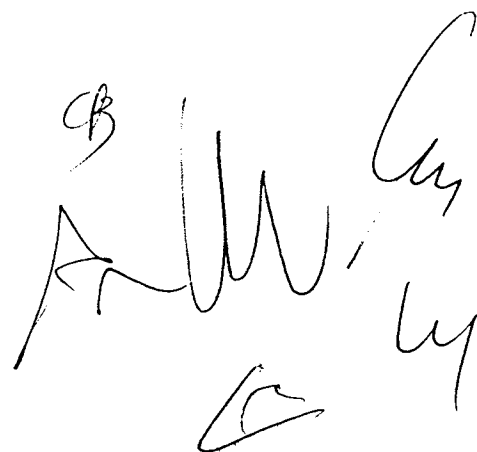
FS SpA

TAV SpA

ACCORDO ATTUATIVO ED INTEGRATIVO

**DELL'INTESA PER LA DEFINIZIONE DI UN NUOVO ASSETTO DEI
TRASPORTI PUBBLICI NELL'AREA METROPOLITANA
BOLOGNESE DEL 29 LUGLIO 1994**

ROMA - 17 LUGLIO 1997



ACCORDO

tra

- **MINISTRO DEI TRASPORTI**, in persona del Ministro pro tempore Claudio Burlando, nato a Genova il 27 aprile 1954, in virtù dei poteri di rappresentanza conferitigli dalla legge;
- **COMUNE DI BOLOGNA**, nella persona del Sindaco pro tempore Walter Vitali, nato a Minerbio il 30 settembre 1952, a ciò autorizzato con O.d.g. del Consiglio Comunale n.188/189 del 14 luglio 1997;
- **PROVINCIA DI BOLOGNA**, nella persona del Vicepresidente pro tempore Tiberio Rabboni, nato a Cento (FE) il 19 agosto 1952, a ciò autorizzato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 82 del 15 luglio 1997;
- **REGIONE EMILIA-ROMAGNA**, nella persona del Presidente pro tempore Antonio La Forgia, nato a Forlì il 24 dicembre 1944, a ciò autorizzato con deliberazione della Giunta regionale n.1284 del 15 luglio 1997 e in virtù dei poteri di rappresentanza conferitigli dall'art.21 del vigente Statuto regionale;
- **FERROVIE DELLO STATO - Società di Trasporti e Servizi per azioni**, con sede a Roma, Piazza della Croce Rossa 1, rappresentata da Giancarlo Cimoli, nato a Fivizzano (MS), nella sua qualità di Amministratore delegato e in virtù dei poteri a lui spettanti ai sensi della delibera del Consiglio di Amministrazione del 9 luglio 1994;
- **TAV Spa** con sede in Roma, Via Porta Pinciana 34, rappresentata da Roberto Renon, nato a Falcade (BL), nella sua qualità di Amministratore delegato e in virtù dei poteri di rappresentanza a lui spettanti ai sensi della delibera del Consiglio di Amministrazione del 22 aprile 1994 e della Delibera autorizzativa del Comitato Esecutivo del 2 luglio 1997;

CB
JR
WV
TR
2
L

PREMESSO CHE:

Nell'Intesa del 29 luglio '94 sono stati definiti i reciproci impegni delle parti firmatarie in ordine alla realizzazione, nel territorio metropolitano bolognese, di un moderno sistema di trasporto pubblico integrato basato su una offerta ferroviaria profondamente ricalificata ed un'offerta di trasporto pubblico su gomma coordinata, capace:

- a) di fare fronte all'aumento dell'interscambio passeggeri provocato dalla nuova stazione AV;
- b) di contribuire in modo efficace, con il trasporto ferroviario locale, a redistribuire sul territorio una quota dell'incremento dei passeggeri;
- c) di offrire una risposta ai problemi di congestione e inquinamento dovuti al trasporto su strada delle persone e delle merci.

Per la realizzazione di questo sistema di trasporto sono stati definiti tanto gli investimenti infrastrutturali necessari che le esigenze di potenziamento ed ammodernamento dei sistemi di controllo e segnalamento e del materiale rotabile, nonché la necessità di approfondimento e studio dei processi gestionali, decisionali e organizzativi per gestire tale sistema secondo il modello prefigurato dalla direttiva comunitaria 91/440, e sul modello delle migliori esperienze europee e dei primi disegni di riforma dei servizi del TPL in Italia.

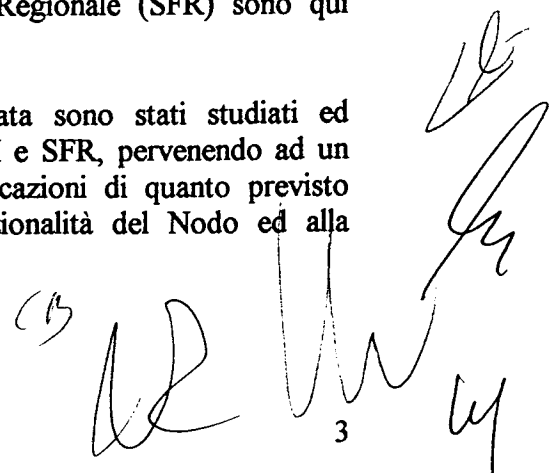
Successivamente alla sottoscrizione dell'Intesa Regione Emilia-Romagna, Provincia e Comune di Bologna, con delibere rispettivamente n.2781 del 18 luglio 1995, n.84 del 27 febbraio 1995 e n.37 del 28 febbraio 1995, hanno espresso il proprio parere positivo con prescrizioni sul Progetto di Massima e Studio di Impatto Ambientale della Penetrazione nel Nodo di Bologna della nuova linea veloce.

Nel dicembre '96 la Soc. Italferr SpA ha trasmesso i progetti esecutivi della Penetrazione AV nel nodo di Bologna, ed annessi progetti delle interconnessioni, della linea AV nel Comune di Anzola Emilia, della nuova linea locale per l'ingresso della Porrettana e della suburbana Vignola-Casalecchio nella Stazione C.le Bologna, delle nuove fermate ed adeguamento delle esistenti per il Servizio Ferroviario Metropolitano.

Su tali ultimi progetti Regione Emilia-Romagna, Provincia e Comune di Bologna si sono pronunciati con appositi atti deliberativi depositati presso la Segreteria della Conferenza dei Servizi aperta dal Ministro dei Trasporti il 6 maggio '97, e le cui richieste ed osservazioni relative agli aspetti trasportistici, con particolare riguardo al Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e Servizio Ferroviario Regionale (SFR) sono qui integralmente richiamati.

Successivamente alla firma dell'Intesa più volte richiamata sono stati studiati ed approfonditi i rapporti e i requisiti di integrazione tra SFM e SFR, pervenendo ad un modello di esercizio integrato che richiede alcune specificazioni di quanto previsto nell'Allegato n°3 all'Intesa in ordine ai requisiti di funzionalità del Nodo ed alla considerazione di alcune stazioni del SFM.

(B)



3

CONSIDERATO CHE:

In relazione allo stato delle previsioni e degli impegni dell'Intesa del 29/07/94 si è verificata la necessità, con il presente Accordo, di dare forza attuativa e di integrare tale Intesa, per recuperare alcune previsioni inattuate e aggiornare il quadro degli impegni da sottoscrivere prima dell'approvazione del progetto esecutivo della Penetrazione AV del Nodo di Bologna, in sede di Conferenza dei Servizi, apertasi il 6 maggio 1997.

Appare opportuno, visti i contenuti del presente Accordo Attuativo ed Integrativo e gli impegni previsti nell'Intesa del 29/04/94, che la Soc. TAV SpA sottoscriva il presente Accordo.

Tutto ciò premesso e considerato, le parti convengono quanto segue:

ARTICOLO 1 VALORE DELLE PREMESSE E DEGLI ALLEGATI

Le premesse e i cinque allegati al presente Accordo ne costituiscono parte sostanziale e integrante.

ARTICOLO 2 OGGETTO DELL'ACCORDO

Il presente Accordo contiene le condizioni e i requisiti che concordemente le parti stabiliscono di rispettare per la realizzazione di un nuovo assetto dei trasporti pubblici nell'area metropolitana bolognese, imperniato sul SFM e SFR.

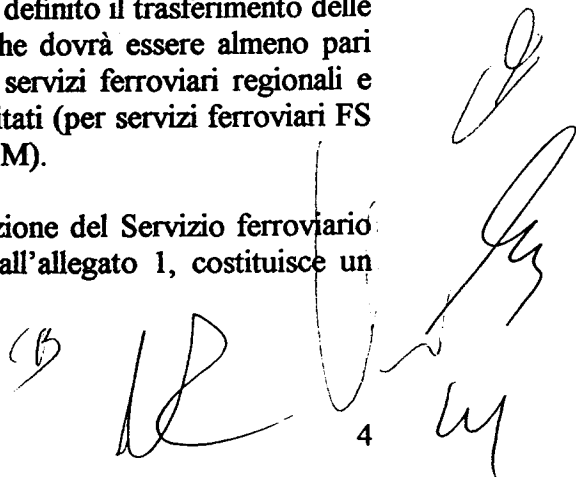
Esso stabilisce anche gli impegni e le modalità di assunzione e di rispetto di tali impegni al fine di realizzare il nuovo assetto dei trasporti pubblici bolognesi, in attuazione dell'Intesa del 29 luglio '94 e delle necessità del suo aggiornamento come dalle Premesse.

A) ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI

In sede di delega alla Regione Emilia-Romagna delle competenze in materia di trasporto ferroviario, ai sensi della L.59/97, dovrà essere definito il trasferimento delle risorse finanziarie dello Stato, concordando fin d'ora che dovrà essere almeno pari alle risorse a qualsiasi titolo corrisposte per gli attuali servizi ferroviari regionali e locali dell'Emilia-Romagna, da qualunque impresa esercitati (per servizi ferroviari FS sono da intendersi gli attuali treni classificati IR, D, R ed M).

Ministero dei Trasporti ed FS riconoscono che l'attivazione del Servizio ferroviario integrato regionale, metropolitano e di bacino, di cui all'allegato 1, costituisce un

(B)



4

vantaggio anche d'ordine economico oltre che di funzionalità trasportistica per il servizio ferroviario nazionale.

Per la parte di gestione del Servizio ferroviario integrato regionale, metropolitano e di bacino che verrà affidata a qualunque titolo, anche sotto forma di partecipazione a società di scopo, ad FS Spa a seguito dell'attuazione della L.59/97 (Bassanini 1), FS Spa si impegna a ridurre il corrispettivo in misura variabile da 0 a 15%, sulla base delle economie particolari che potranno verificarsi in relazione a:

- progettualità integrata e unitaria dalla rete di trasporto pubblico che peraltro individua nella modalità ferroviaria l'asse portante;
- aumento e cadenzamento dell'offerta dei treni chilometro che permette implicitamente l'ottimizzazione dei fattori produttivi;
- istituzione di uno specifico tavolo di concertazione regionale con le OO.SS che consenta la razionalizzazione dell'organizzazione del lavoro nel contesto di un programma di sviluppo del trasporto pubblico.

Sulla base degli impegni sottoscritti con l'Accordo quadro e con l'Intesa del luglio '94 sarà attuato un potenziamento del servizio ferroviario regionale, metropolitano e di bacino, come meglio dettagliato nel modello di esercizio allegato (Allegato 1: "Modello di servizio ferroviario integrato: regionale, metropolitano e di bacino") al cui maggior onere lo Stato si impegna a contribuire per un importo pari a un terzo e comunque non superiore alla somma di £10 mld all'anno, da destinare in via prioritaria alla intensificazione del servizio ferroviario metropolitano bolognese.

La Regione definirà in accordo con gli Enti locali i "servizi minimi" finanziabili con il contributo dello Stato.

Nell'area del nodo ferroviario bolognese verranno considerati "servizi minimi" i servizi ferroviari previsti dagli schemi 1 e 2 dell'allegato 1 riferito al modello di Servizio ferroviario integrato regionale, metropolitano e di bacino.

Ai sensi della L.59/97 il finanziamento dei servizi non compresi nei "servizi minimi" è posto a carico degli Enti Locali.

Al fine di determinare con certezza l'importo degli oneri di cui al primo comma, necessari alla gestione del servizio di cui all'Allegato 1, viene istituita una commissione mista Comune, Provincia, Regione e Ministero dei Trasporti, nell'ambito del Comitato di cui al successivo art. 4.

Resta comunque inteso che i vari livelli di servizio saranno oggetto di verifica in funzione dell'effettiva domanda.

Si conviene che nel corso dei lavori per la realizzazione del progetto esecutivo del Nodo, oggetto della Conferenza di Servizi apertasi il 6 maggio 1997, saranno progressivamente migliorati gli attuali servizi, in maniera congruente con quanto previsto nel modello di riferimento di cui all'Allegato 1, sia incrementando l'offerta di treni sulle linee e nelle fasce orarie di maggiore interesse, man mano che la realizzazione degli interventi lo consentirà sia procedendo sin d'ora agli interventi di progressiva integrazione modale, gestionale e tariffaria e di introduzione in servizio di nuovo materiale rotabile.

(D)

5

Nello specifico il Ministero dei Trasporti si impegna a garantire i miglioramenti e le condizioni di cui all'Allegato 2 (organizzazione dell'esercizio in fase transitoria), recependoli nell'ambito dei futuri Contratti di Servizio.

Si conviene che il sistema integrato SFM e SFR illustrato nell'Allegato 3 (organizzazione dei servizi di lungo periodo) al presente Accordo, anche a modifica di quanto previsto nell'allegato 3 dell'Intesa del 29 luglio 1994, rappresenta la risposta allo sviluppo massimo ipotizzabile della domanda di lungo periodo.

Si dà atto che le simulazioni eseguite da Italferr sul funzionamento del Nodo di Bologna e delle linee afferenti, relative alla fase critica dei lavori ed alla fase di cui al comma precedente - sia in regime normale che perturbato, con gli orari integrati - riferite alle caratteristiche ed al livello di servizio previsto per il SFM e SFR e di cui agli Allegati 2 e 3 bis, con gli interventi tecnologici ed infrastrutturali indicati, hanno dato esito positivo.

FS si impegna a compatibilizzare al massimo, una volta realizzato il quadruplicamento veloce, la struttura degli orari a livello nazionale sulle linee attuali con la realizzazione dell'orario cadenzato per i servizi integrati regionali e metropolitani previsti, in modo da garantire la possibilità di interscambio tra i vari livelli di servizi.

In particolare le parti concordano che con l'orario estivo 1998 sarà migliorata l'integrazione dei servizi nazionali con quelli locali minimizzando le attese per precedenza e sarà avviato, nella misura più ampia possibile, il cadenzamento degli orari dei servizi locali.

B) ORGANIZZAZIONE TARIFFARIA

Le parti concordano sull'avvio immediato delle procedure per l'integrazione tariffaria nell'area Bologna, Modena, Ferrara tramite il coordinamento degli investimenti FS con quelli regionali destinati alle autolinee e l'utilizzo per reinvestimento dei fondi ex L.204/95 delle ex Gestioni Commissariali Governative Bologna-Portomaggiore e Ferrovie Padane.

Le parti concordano sull'avvio entro il 1998 delle procedure per l'integrazione tariffaria sul restante territorio regionale tramite il coordinamento degli investimenti FS con quelli regionali destinati alle autolinee, secondo quanto previsto dalla delibera della Giunta regionale n.539 del 15 aprile 1997.

Le parti concordano che all'interno delle procedure e dei tempi di cui ai commi precedenti saranno adottati progressivi allineamenti delle attuali tariffe FS regionali a quelle vigenti per il trasporto su gomma.

C) INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E TECNOLOGICI

Nel periodo 1998-2004 FS, TAV e Ministero dei Trasporti si impegnano a realizzare gli interventi infrastrutturali e tecnologici necessari per il potenziamento del nodo e delle linee e per l'attuazione del servizio integrato SFM e SFR, secondo il programma e la tempistica descritti nell'Allegato 4 (Interventi infrastrutturali e tecnologici), con riferimento a:

AD ATTUARE, PER QUANTO DI COMPETENZA,

CD

NR

6

UY

① PER REALIZZARE QUESTO OBIETTIVO VERRA' CONCORDATA TRA LE PARTI UNA QUANTIFICAZIONE ED UNA TEMPORALITA' DELLE SPESE DANDO COMUNQUE PRIORITA', NELLE LEGGI DI SPESA, A TALE INTERVENTO.

- interventi infrastrutturali e tecnologici di potenziamento del nodo (FS e TAV);
- realizzazione di nuove fermate, secondo i progetti approvati in Conferenza di servizi, e adeguamento di quelle esistenti (FS ~~FS~~);
- soppressione dei passaggi a livello *come da Allegato 5 "Soppressione di passaggi a livello"* (FS e TAV);
- inserimento della Casalecchio-Vignola nella Stazione di Bologna C.le ~~FS~~; (FS e TAV)
- completamento dei lavori sulla ferrovia Bologna-Portomaggiore, con riguardo particolare alla elettrificazione (Ministero dei Trasporti); ①
- completamento dei lavori sulla ferrovia Casalecchio-Vignola (Ministero dei Trasporti);
- completamento del raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Verona come dal programma degli interventi di cui all'allegato 4 (FS).

Provincia e Comune di Bologna si impegnano a realizzare gli interventi complementari su stazioni e fermate, secondo tempi e fasi congruenti con quelli FS.

Al fine di consentire in tempi rapidi la realizzazione degli interventi complementari di competenza degli Enti Locali, FS si impegna, attraverso la sua Soc. Metropolis SpA, a rendere disponibili le aree ferroviarie non strumentali all'esercizio ferroviario relative alle fermate e stazioni interessate dal SFM, cedendo le aree necessarie alla realizzazione degli accessi, degli interscambi e dei percorsi di collegamento.

D) MATERIALE ROTABILE

Il Ministero dei Trasporti si impegna a reperire sui finanziamenti previsti dalle future leggi finanziarie, le risorse per l'acquisto del materiale rotabile necessario allo svolgimento del programma di servizio integrato SFM e SFR previsto sia in fase transitoria che a regime, compreso il servizio della ferrovia Bologna-Portomaggiore.

Sulla base delle risorse messe a disposizione FS si impegna a predisporre i relativi piani di investimento annuali.

E) TRASPORTO MERCI NELL'AREA METROPOLITANA BOLOGNESE

Nel riconfermare quanto previsto nell'allegato 2 all'Intesa del 29 luglio 1994, FS si impegna a realizzare, entro il 2002, gli interventi per il potenziamento e il pieno utilizzo delle capacità di traffico dell'Interporto di Bologna.

Avuto presente che l'attuale movimentazione verso l'Interporto non comporta, per compatibilità d'orario, alcuna soggezione ai treni viaggiatori della linea di Padova, sono comunque in corso interventi atti ad agevolare, in previsione di una intensificazione dei treni per l'Interporto, la circolazione treni sulla linea di Padova ed in particolare prevenire le soggezioni per l'interferenza tra treni merci e viaggiatori e

CD

7

per la confluenza dei treni verso l'Interporto. Tali interventi, da completare entro il 2000, consentiranno:

- di mantenere separati i treni merci provenienti dalla Cintura dai viaggiatori in circolazione fino a Castelmaggiore mediante quadruplicamento dei binari di linea tra Corticella e Castelmaggiore;
- di agevolare la confluenza dei treni da e per l'Interporto mediante ristrutturazione della stazione di Castelmaggiore realizzando nuovi P.R. ed A.C.E.I.; detti interventi consentiranno infatti d'istradare i treni per l'Interporto indifferentemente attraverso le due radici scambi di Castelmaggiore con la possibilità di realizzare anche movimenti contemporanei.

In questo ambito le parti convengono sull'esigenza di verificare l'integrazione del raccordo ferroviario tra lo scalo San Donato e il Centro Agro Alimentare di Bologna, del quale è stato redatto il progetto e depositato in Conferenza dei Servizi.

ARTICOLO 3 GARANZIE

FS e TAV si impegnano a rispettare e a fare rispettare ai propri aventi causa le scadenze concordate per la realizzazione e l'entrata in esercizio degli interventi di rispettiva competenza, secondo l'articolazione su base annuale, descritti nell'Allegato 4.

Le parti firmatarie, in ordine ai rispettivi impegni, assicureranno, nei tempi previsti, la disponibilità delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione di tutti gli interventi individuati.

ARTICOLO 4 PROCEDURE PER LA VERIFICA DELL'ATTUAZIONE DELL'ACCORDO

I firmatari del presente Accordo convengono che, quale organismo di verifica e di controllo sull'attuazione degli impegni qui sottoscritti, sia costituito, a latere del Comitato Regionale di Garanzia sugli impegni trasportistici in Emilia-Romagna, di cui all'art.4 dell'Accordo Quadro del 29 luglio 1994, un Comitato per il Nodo di Bologna.

Il Comitato per il Nodo di Bologna si coordina con il Comitato regionale di garanzia, pertanto, per la trattazione di argomenti di interesse comune, saranno previste sedute congiunte.

Il Comitato per il Nodo di Bologna è composto da:

- il Sindaco del Comune di Bologna, o un suo delegato;
- l'Assessore alla Mobilità della Regione Emilia-Romagna, o un suo delegato;
- il Presidente della Provincia di Bologna, o un suo delegato;
- un rappresentante del Ministero dei Trasporti;
- un rappresentante di FS SpA;
- un rappresentante di TAV SpA

Il Comitato elegge al proprio interno il Presidente.

Handwritten signatures and initials of the signatories, including a large signature on the right and several initials below it.

I rappresentanti di FS, TAV e Ministero dei Trasporti saranno nominati dai rispettivi Enti entro 60 giorni dalla firma del presente accordo.

Il Comitato ha il compito di verificare il rispetto dell'attuazione degli impegni previsti nel presente accordo, nei tempi e nei modi concordati.

Il suo insediamento dovrà avvenire entro 90 giorni dalla data di sottoscrizione del presente accordo; nei successivi quindici giorni il Comitato stesso approverà, a maggioranza assoluta dei suoi componenti, apposito atto per la disciplina del suo funzionamento.

Il Comitato si avvarrà di un supporto tecnico, costituito da tecnici (senza diritto di voto) nominati dai membri del Comitato stesso.

Le risorse finanziarie per il funzionamento e per il raggiungimento degli obiettivi del Comitato, valutate in due miliardi di lire, sono assicurate da TAV SpA. ←

In seno a detto comitato verranno annualmente discusse, con congruo anticipo, le proposte delle imprese di trasporto operanti nell'ambito metropolitano di nuovi orari integrati estivo ed invernale, al fine di concordare i possibili miglioramenti su tutte le linee del nodo. L'attuazione degli orari così definiti sarà accompagnata da azioni di promozione del servizio a cura delle aziende.

Roma, 17 luglio 1997

IL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

(Claudio Burlando)

Claudio Burlando

IL SINDACO DEL COMUNE DI BOLOGNA

(Walter Vitali)

Walter Vitali

IL VICEPRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI BOLOGNA

(Fiberio Rabboni)

Fiberio Rabboni

IL PRESIDENTE DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

(Antonio La Forgia)

Antonio La Forgia

L'AMMINISTRATORE DELEGATO DI FS SpA

(Giancarlo Cimoli)

Giancarlo Cimoli

L'AMMINISTRATORE DELEGATO DI TAV SpA

(Roberto Renon)

Roberto Renon

NR

B

ALLEGATI

ALLEGATO 1 - MODELLO DI SERVIZIO FERROVIARIO INTEGRATO REGIONALE, METROPOLITANO E DI BACINO

ALLEGATO 2 - ORGANIZZAZIONE DELL'ESERCIZIO IN FASE TRANSITORIA

ALLEGATO 3 - MODELLO DI SERVIZIO DI LUNGO PERIODO

ALLEGATO 4 - INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E TECNOLOGICI

ALLEGATO 4/1: PROGRAMMI DEGLI INTERVENTI NEL NODO DI BOLOGNA

ALLEGATO 4/2: PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI SULLA LINEA BOLOGNA-VERONA

ALLEGATO 5 - SOPPRESSIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO

Handwritten signatures and initials:
A large signature on the left, a smaller one above it, and another on the right with a checkmark above it.