

PROTOCOLLO D'INTESA

TRA

Regione Emilia-Romagna

e

Città Metropolitana di Bologna

e

Comune di Bologna

PER LO SVILUPPO DEL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO BOLOGNESE

PREMESSO CHE

- l'urgenza di politiche volte a contrastare i cambiamenti climatici impone di sostenere azioni finalizzate a potenziare i sistemi di trasporto collettivo ed in particolare quello ferroviario, che garantisce i parametri di uno sviluppo sostenibile, insieme a sicurezza, rapidità ed efficacia dei collegamenti;
- il Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese (SFM) ha assunto una straordinaria valenza strategica, sia dal punto di vista trasportistico che territoriale, per la mobilità provinciale e metropolitana, orientando i processi di sviluppo territoriali ed urbanistici;
- la funzione strategica del SFM è assunta da Regione ed Enti locali bolognesi a partire dai primi accordi degli anni '90 e si è rafforzata nel tempo attraverso atti formali, accordi e azioni delle Istituzioni;
- strettamente legati alla realizzazione del quadruplicamento veloce Milano-Bologna-Firenze, sono stati individuati una serie di interventi di potenziamento e riqualificazione della restante rete interessante il territorio regionale, considerati altrettanto indispensabili per consentire la completa attuazione dei servizi ferroviari regionali, metropolitani e di bacino sia delle persone che delle merci;

- in questo quadro il SFM individuato negli Accordi è stato assunto quale elemento indispensabile a realizzare il complessivo assetto dei trasporti ferroviari dell'Emilia-Romagna, insieme a servizi regionali, servizi di lunga percorrenza e alta capacità/velocità;
- gli interventi per la sua attuazione sono stati oggetto di specifici Accordi tra Regione, Enti locali interessati e Ministero dei Trasporti, FS SpA e TAV SpA, i quali hanno assunto, ciascuno nell'ambito di propria competenza, impegni per il loro finanziamento e realizzazione, e in particolare sono stati sottoscritti:
 - “Accordo Quadro” e allegato “Programma Direttore per il trasporto ferroviario in Emilia-Romagna” sottoscritto il 29/07/94 tra Ministero dei Trasporti, FS S.p.A., TAV S.p.A. e Regione Emilia-Romagna;
 - “Intesa sul nuovo assetto dei trasporti pubblici nell'area metropolitana bolognese” sottoscritta il 29/07/94 tra Ministero dei Trasporti, FS S.p.A., TAV S.p.A., Regione Emilia-Romagna, Comune e Provincia di Bologna;
 - “Convenzione attuativa dell'Accordo Quadro del 29/07/94” tra Ministero dei Trasporti, FS SpA, TAV SpA e Regione Emilia-Romagna, sottoscritta il 23/07/1997;
 - “Accordo attuativo e integrativo dell'Intesa sul nuovo assetto dei trasporti pubblici nell'area metropolitana bolognese del 29/07/94” sottoscritto il 17/07/97 tra Ministero dei Trasporti, FS SpA, TAV SpA, Regione Emilia-Romagna, Comune e Provincia di Bologna;
 - Addendum alla “Convenzione attuativa dell'Accordo Quadro del 29/07/94”, sottoscritto il 31/07/98 tra Regione Emilia-Romagna, Ministero dei Trasporti, FS SpA e TAV SpA;
- il 19 giugno 2007 è stato sottoscritto l'Accordo tra la Regione, la Provincia di Bologna, il Comune di Bologna e le “Società del Gruppo FS”, finalizzato al completo sviluppo e all'attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese, confermando il ruolo portante per il trasporto collettivo locale di tale sistema, integrato con il Servizio Ferroviario Regionale/SFR, di cui è parte costitutiva, e con la rete di trasporto pubblico su gomma;
- il 02 agosto 2021 è stato altresì perfezionato, a seguito del precedente del 2012, l'Accordo di Programma 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.), il cui soggetto beneficiario/aggiudicatore del finanziamento è individuato nel Comune di Bologna;
- in particolare, il progetto P.I.M.BO. prevede, tra l'altro, la realizzazione/ completamento/ adeguamento di Fermate SFM, opere di accessibilità a fermate SFM, progetto riconoscibilità delle stazioni SFM, progetto di interrimento della tratta urbana della Linea ferroviaria SFM 2 Bologna-Portomaggiore, oltre ad interventi di filoviarizzazione e adeguamenti coerenti con la realizzazione della rete tranviaria;

RICORDATO CHE

- l'art. 24, comma 2, lettera a) della Legge Regionale n° 13 del 2015 “Riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su Città metropolitana di Bologna, province, comuni e loro unioni” individua tra l’altro che in materia di trasporto pubblico locale, la Regione esercita altresì le funzioni amministrative di programmazione del servizio ferroviario regionale (SFR) che per la parte riguardante il servizio ferroviario metropolitano (SFM) si attua d'intesa con la Città metropolitana di Bologna;
- l’art.25, comma 3 della medesima LR 13/2015, al fine di garantire l'esercizio coordinato delle funzioni di pianificazione del trasporto pubblico locale, la Città metropolitana di Bologna e le Province, in relazione agli ambiti ottimali come definiti ai sensi del comma 1 del medesimo articolo, sottoscrivono appositi accordi;
- l’art.25, comma 4 della stessa LR 13/2015 la Città metropolitana di Bologna concorre, d'intesa con la Regione, alla programmazione del servizio ferroviario metropolitano (SFM) nell'ambito del servizio ferroviario regionale (SFR) e che tale intesa sia di norma annuale e comunque prevista ogniqualvolta vi siano significativi atti di programmazione del servizio;
- l'Intesa Generale Quadro tra Regione e Città Metropolitana di Bologna (ex art. 5 della LR 13 del 2015), sottoscritta il 13 gennaio 2016, che prevede all'art. 4 comma 3 che le funzioni di programmazione sono esercitate dalla Regione, previa intesa con la Città metropolitana di Bologna e sulla base di specifiche intese attuative della stessa Intesa Generale Quadro”;
- il successivo “Protocollo d'intesa tra la Regione Emilia-Romagna e la Città metropolitana di Bologna per l'attuazione del concorso della Città metropolitana alla programmazione del servizio ferroviario metropolitano (SFM), ex art. 25 comma 4 della LR 13/2015”, sottoscritto il 31 luglio 2017, conferma le previsioni degli accordi precedenti;

DATO ATTO CHE

- in applicazione dell’articolo 21 della Legge Regionale 2 ottobre 1998 n. 30 e s.m.i., la Regione, nell'esercizio delle sue competenze programmatiche, amministrative e di finanziamento del trasporto ferroviario regionale persegue il miglioramento delle prestazioni del trasporto ferroviario e l'integrazione con il trasporto nazionale, con i sistemi di mobilità urbana e locale, con i sistemi di trasporto aereo e marittimo, nonché con i sistemi di gestione della logistica delle merci;
- gli assi strategici del Piano Regionale Integrato dei Trasporti- PRIT 2025, approvato dall’Assemblea legislativa il 23 dicembre 2021, confermano la scelta di rilanciare una strategia integrata per il governo della mobilità sul proprio territorio, per aumentare l’accessibilità del territorio e procedere per il riequilibrio verso forme di mobilità collettiva o non motorizzata, sia in ambito urbano che extraurbano, promuovendo sistemi più efficienti di integrazione modale e

di co-modalità per i passeggeri e per le merci, agendo per l'innovazione e il potenziamento del trasporto pubblico ferroviario e su gomma;

- in tale quadro assumono rilevanza strategica e priorità le azioni per incrementare ulteriormente i servizi, collocandoli prioritariamente dove la domanda è più accentuata e garantendone la frequenza e la regolarità secondo un disegno “cadenzato”, per il miglioramento della loro qualità e attrarre utenza, procedendo contestualmente all’acquisizione di nuovo materiale rotabile, per un sostanziale ed esteso rinnovo e miglioramento qualitativo dell’intero parco e all’attuazione dei necessari interventi sull’infrastruttura;
- l’impegno della Regione ha consentito il totale rinnovo della flotta dei treni per i servizi ferroviari regionali e locali, potendo oggi contare sulla flotta con minore anzianità d’Italia, con un impegno di risorse per un investimento, previsto all’interno vigente contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario regionale, di oltre 750 mln € per la messa in servizio di 86 nuovi treni elettrici ad alta e media capacità, ad alta efficienza energetica, ridotto impatto ambientale e con allestimenti ad alta accessibilità per persone a ridotta mobilità e per biciclette a seguito;
- inoltre la Regione, nel 2022, ha implementato ulteriormente la flotta con l’acquisto di ulteriori 4 treni Rock a 6 casse, per un costo di 46,84 mln €, per potenziare l’offerta sulle tratte a maggior domanda e, a seguito del completamento dell’elettrificazione delle linee regionali, ha previsto la sostituzione gli attuali treni diesel, per un investimento totale di 72,42 mln € per l’acquisto di 12 rotabili elettrici a media capacità, consentendo di ottenere la completa offerta di servizio ferroviario della Regione a zero emissioni;
- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile PUMS della Città metropolitana e del Comune di Bologna approvato dal consiglio metropolitano il 27 novembre 2019, assume il SFM quale elemento cardine di tutta la strategia di riorganizzazione del trasporto pubblico locale nell’ottica di una piena integrazione delle reti e dei servizi e costituisce l’elemento ordinatore rispetto a cui ridefinire i percorsi e gli orari del trasporto su gomma extraurbano, le politiche di integrazione tariffaria ed organizzativa delle reti urbane e extraurbane, la localizzazione dei nodi di interscambio modale e le strategie di interconnessione con i sistemi di trasporto rapido di massa dell’area centrale;
- è stato inoltre assunto dalla Città Metropolitana e dai suoi Comuni, nei loro strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, come armatura infrastrutturale attorno alla quale concentrare gli sviluppi residenziali in modo da massimizzarne l’accessibilità ed offrire una valida alternativa modale al mezzo privato nell’ottica di garantire una reale integrazione tra residenze e sistemi di trasporto aumentando la sostenibilità complessiva del sistema della mobilità;

CONSIDERATO CHE

- dalla sottoscrizione dei precedenti atti, il contesto ha subito in questo arco temporale importanti impatti su molteplici fronti, tra cui quelli ambientale, sociale, sanitario ed economico-finanziario che hanno richiesto una urgente ridefinizione di politiche emergenziali e strutturali capaci di affrontare in maniera più efficace l’acuirsi delle fragilità esistenti e il sorgere di nuove;
- tra gli obiettivi prioritari su cui convergere le azioni delle istituzioni ai vari livelli di governo, rivestono particolare attenzione le tematiche legate alla tutela dell’ambiente, all’uso del suolo e alla promozione di una mobilità più sostenibile a partire dalle politiche europee e nazionali e declinate a livello regionale, metropolitano e locale negli strumenti strategici di indirizzo e attuazione;
- questo rafforza la comune assunzione della priorità e strategicità che il trasporto pubblico e il ruolo di asse portante della mobilità su ferro assumono nelle politiche di Regione ed enti locali dell’area metropolitana bolognese e l’orientamento ad attuare fin dal breve e medio periodo le azioni necessarie a potenziare il SFM bolognese;
- per quanto attiene la componente infrastrutturale, gli strumenti di pianificazione regionali, metropolitani e comunali ritengono indispensabile completare l’assetto ritenuto necessario al raggiungimento degli obiettivi di attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano: la realizzazione delle ultime stazioni ancora mancanti e i relativi interventi di accessibilità, i potenziamenti ritenuti necessari ai fini della frequenza cadenzata da raggiungere, le opere necessarie sul nodo della Stazione Centrale di Bologna per l’attivazione delle linee di SFM passanti, la realizzazione delle linee tranviarie, filoviarie e metrobus e delle relative dotazioni e l’opportuna sinergia dei servizi, coordinati con l’SFM;
- lo schema di SFM del PUMS ripropone, come elemento caratterizzante, l’attivazione di linee passanti rispetto al nodo di Bologna Centrale già previste nell’impianto originale del SFM;
- 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 ferrovia nazionale e regionale (linea Bologna-Portomaggiore);
- l’aggiornamento dell’Accordo Quadro RFI/Regione Emilia-Romagna sottoscritto il 10 marzo 2023 definisce i potenziamenti di servizio SFM attuabili dall’orario di servizio 2023/2024,

DATO ATTO CHE

i soggetti sottoscrittori condividono, l’opportunità addivenire alla sottoscrizione di un Protocollo d’Intesa per il potenziamento nel breve e medio periodo del Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese (SFM) e condividere gli impegni e le azioni per la loro realizzazione.

TUTTO QUANTO SOPRA PREMESSO TRA

Regione Emilia-Romagna (nel seguito “Regione”), rappresentata dal Presidente Stefano Bonaccini;

Città Metropolitana di Bologna (nel seguito “Città Metropolitana”), rappresentata dal Sindaco Metropolitano Matteo Lepore;

Comune di Bologna (nel seguito “Comune”), rappresentato dal Sindaco Matteo Lepore

SI CONVIENE QUANTO SEGUE

ART. 1

(Premesse)

Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Protocollo di Intesa.

ART. 2

(Oggetto ed obiettivi del Protocollo)

Il presente Protocollo d’Intesa ha ad oggetto il **potenziamento, nel breve e medio periodo del Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese (SFM)**, anche con la realizzazione di servizi passanti ed in una logica di offerta integrata di TPL nell’area metropolitana.

Sono altresì oggetto del presente atto gli **impegni dei soggetti sottoscrittori**, con la condivisione del quadro complessivo dei servizi attivabili per fasi temporali, delle condizioni infrastrutturali e di materiale rotabile necessarie per l’attuazione, dei costi attualizzati, come specificato nei successivi articoli.

ART. 3

(Potenziamento dell’offerta SFM)

SFM 1 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

Una volta finiti i lavori, potrà essere valutato il prolungamento del servizio passante da Pianoro a San Benedetto Val di Sambro, valutandone la priorità in base alla disponibilità di materiale rotabile e alla domanda potenziale, nonché al completamento dei lavori riguardanti la realizzazione della sagoma P/C 80 sulla linea Bologna-Prato.

Caratteristiche del servizio: fino a 4 servizi/ora per direzione tra Casalecchio e Pianoro di cui 2 passanti per direzione di marcia

- fino a 2 corse/ora da Porretta/Marzabotto prolungato fino a Pianoro
- fino a 2 corse/ora provenienti da Vignola/Bazzano
- fino a 4 corse/ora tra Bologna Centrale e Pianoro

Modifiche al servizio attuale:

- modifiche in anticipo/posticipo di circa 15 minuti degli orari dei treni della linea Porrettana, per rendere simmetrico l'orario, condizione necessaria per la realizzazione del progetto, previa valutazione condivisa, da parte di Regione e Città metropolitana con il territorio interessato.
- modifiche in anticipo/posticipo di circa 15/20' degli orari dei treni della linea Vignola-Bologna, per renderli compatibili con l'SFM;
- possibile una revisione della struttura servizi Pistoia-Porretta T. per garantire corrispondenze, previa condivisione con la Regione Toscana, competente per i servizi in parola.

Tempistica prevista: avvio del servizio al cambio orario di giugno 2024 con reperimento entro la data di un convoglio aggiuntivo e formalizzazione dell'impegno all'Impresa Ferroviaria, per gli adempimenti necessari nei confronti dei Gestori dell'Infrastruttura RFI e FER.

Costo: variabile, fino a 5,6 milioni di euro/anno.

Prolungamento fino a San Benedetto Val di Sambro del servizio attestato a Pianoro, a seguito del completamento del progetto di adeguamento PC80 della linea Bologna-Prato e previa verifica con l'impresa ferroviaria della necessità di materiale rotabile aggiuntivo.

SFM 2 linea Vignola – Casalecchio - Bologna C. le - Budrio - Portomaggiore

L'attivazione del servizio passante, sarà valutata al termine dei lavori di interrimento della tratta urbana della linea Bologna-Portomaggiore previsto per la fine del 2025 e il cadenzamento del servizio passante a circa 30', subordinato al raddoppio della tratta ferroviaria Casalecchio-Via Lunga sulla linea Bologna-Vignola sarà garantito dall'assetto della stazione di Bologna C.le o dal suo adeguamento da parte di RFI se necessario a consentire l'attuazione del servizio

Il progetto dovrà essere realizzato compatibilmente con lo stesso numero di materiali rotabili attualmente utilizzati sulle due linee.

SFM 3 Poggio Rusco - Bologna C.le

Il progetto, da valutare in relazione alla domanda potenziale, prevede l'incremento dei servizi SFM sulla direttrice Poggio Rusco - Bologna C.le, con relazioni attestata a Bologna.

Caratteristiche del servizio: incremento fino a due treni per ora, che si integra in aggiunta ai treni da e per Verona/Bolzano/Brennero, non compresi nel perimetro del Contratto di Servizio dell'Emilia-Romagna.

Frequenza prevalente: fino a 3 relazioni ogni 60' tra Poggio Rusco e Bologna, fino a 2 corse/ora per le fermate SFM da valutare, in termini di priorità, con la disponibilità di materiale rotabile e risorse economiche, in relazione alla domanda potenziale

Tempistica prevista: realizzazione subordinata al reperimento di un convoglio aggiuntivo.

Costo: da valutare, fino a 5,4 milioni di euro/anno.

SFM 4 S. Pietro in Casale-Imola, direttrice Ferrara - Imola

Il servizio attuale sulla linea Ferrara-Bologna, pur con necessità di rendere regolare il cadenzamento dell'offerta, sia nelle ore di punta che in quelle di morbida ha frequenza analoga a quella delle linee a valle dei potenziamenti previsti. Nel medio periodo è programmata il completamento del potenziamento tecnologico della Ferrara-Bologna che consentirà di regolarizzare i servizi, aumentando complessivamente la qualità dell'offerta e il prolungamento a frequenza oraria dell'attuale Bologna-Imola a S. Pietro in Casale.

Nel breve periodo il potenziamento di un sistema SFM passante con ulteriori servizi S. Pietro in Casale – Imola, alle attuali condizioni di capacità dell'infrastruttura, non è attuabile.

SFM 5 Modena-Bologna

Il progetto prevede la 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.

Caratteristiche del servizio:

- invariati i treni Regionali Veloci (RV) Piacenza-Ancona con frequenza 60';
- Sistema Milano/Parma Bologna con frequenza 60' nella tratta Parma-Bologna;
- Realizzazione di una nuova relazione SFM oraria Bologna-Modena di carattere metropolitano con fermate di Castelfranco, Samoggia e Anzola.

Frequenza: da 2 a 3 servizi/ora su Bologna nelle relazioni con Castelfranco e Modena. Da 1 a 2 servizi/ora su Bologna nelle relazioni con Anzola e Samoggia.

Tempistica prevista: entro dicembre 2024, realizzazione subordinata al reperimento di due convogli aggiuntivi.

Costo: 5,6 milioni di euro/anno

SFM Servizi notturni

Il progetto prevede 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).

Caratteristiche del servizio: treni notturni nei fine settimana che integrano i servizi ferroviari già esistenti da Bologna per Parma (0.46), Faenza (0.38), Poggio Rusco (lun-ven) (23:35) e Ferrara. Il servizio sarà strutturato in 2 coppie di corse sulle linee Bologna-Porretta, Bologna-San Benedetto VdS, Bologna-Vignola

Frequenza prevalente: 2 coppie servizi notturni per 4 linee (Bologna-Porretta; Bologna-S. Benedetto, Bologna-Vignola, Bologna-Poggio Rusco)

Tempistica prevista: dicembre 2024

Costo: 1 milione di euro/anno.

Nelle more dell'attivazione dei servizi ferroviari in oggetto, è possibile, da giugno 2023, organizzare, 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.

ART. 4

(Interventi sulle infrastrutture)

Oltre agli interventi già programmati e/o finanziati, gli interventi individuati come necessari all'attuazione del potenziamento del SFM come indicati al precedente art.2, sono:

- adeguamento del Nodo di Bologna con i necessari interventi tecnologici e infrastrutturali a fronte dell'eventuale insufficiente capacità del nodo stesso per consentire l'attivazione dei servizi passanti SFM1 – Porretta Terme-Bologna C.le-Prato C.le, SFM2 – Vignola-Bologna C.le-Portomaggiore e SFM4 – Ferrara-Bologna C.le-Imola;
- progettazione del raddoppio fino a Sasso Marconi della linea Porretta Terme-Bologna;
- nell'ambito del quadruplicamento della linea Bologna-Castel Bolognese, che riduce le interferenze tra traffici a lunga percorrenza e locali e garantisce la differenziazione dei servizi, prevedere la realizzazione della fermata di Toscanella di Dozza, resa possibile dall'incremento di capacità della tratta e già presente negli Accordi sottoscritti per la valorizzazione dei servizi con funzione locale;
- adeguamenti infrastrutturali della linea Casalecchio-Vignola, anche con interventi di raddoppio fino a Via Lunga;
- potenziamento tecnologico della Ferrara-Bologna, per consentire la regolarizzazione del cadenzamento dell'offerta e il prolungamento a frequenza oraria dell'attuale Bologna-Imola a S. Pietro in Casale.
- rapida attuazione degli interventi SFM di cui al primo lotto del progetto P.I.M.BO., procedendo anche per stralci funzionali, garantendo la copertura dei maggiori costi intervenuti.

ART. 5

(Materiale rotabile)

Le parti, condividendo l'obiettivo di realizzare l'offerta di SFM come prevista da PUMS di Bologna, convengono che l'attuazione di alcuni servizi siano subordinati, come esplicitato in dettaglio al precedente art.3, alla necessità di acquisizione di nuovo materiale rotabile e della conseguente messa a disposizione di 3 treni, per un costo stimato pari a 19,5 mln€.

ART. 6

(Progetto Riconoscibilità SFM)

Le parti riconoscono l'importanza della attuazione del progetto di Riconoscibilità SFM ricompreso nel lotto 1 del progetto P.I.M.BO. e condividono l'impegno, ciascuno per l'ambito di propria competenza, del rapido avvio dei lavori.

ART. 7

(Impegni delle parti)

La **Regione Emilia-Romagna** si impegna a:

- programmare e finanziare il potenziamento dei servizi SFM come indicati al precedente art.3;
- reperire risorse per i maggiori costi dell'interramento della linea Bologna-Portomaggiore, lotto 2 del progetto P.I.M.BO., stimati 18,5 mln€;
- insieme a Città Metropolitana di Bologna reperire risorse per i potenziamenti infrastrutturali di capacità della linea Casalecchio-Vignola indicati all'art.3 per l'attuazione dei servizi ai 30 minuti, con un costo stimato di 45 mln€, nell'ambito dei fondi FSC 2021-2027;
- reperire fin da subito un convoglio per il potenziamento dei servizi sulla linea SFM1 Porretta-Pianoro e reperire, per il potenziamento della relazione metropolitana SFM5 Modena-Bologna, le risorse per l'acquisto di ulteriori due treni elettrici a media capacità, per un costo totale stimato in 19,5 mln€;
- promuovere, in qualità di concedenti la gestione della rete ferroviaria regionale, il rapido avvio del progetto di riconoscibilità compreso nel primo lotto del progetto P.I.M.B.O., il cui soggetto attuatore è Ferrovie Emilia Romagna Srl.

La **Città Metropolitana di Bologna** si impegna a:

- promuovere il necessario coinvolgimento dei territori interessati alle modifiche di orari dei servizi SFM ed essere parte attiva nel rapporto con i soggetti interessati, insieme a Regione e Comune di Bologna;
- concorrere con la Regione Emilia-Romagna al reperimento delle risorse per i potenziamenti infrastrutturali di capacità della linea Casalecchio-Vignola indicati all'art.3, per un costo stimato di 45 mln€, nell'ambito dei fondi FSC 2021-2027;

- promuovere l’inserimento del completamento dell’integrazione tariffaria quale elemento di miglioramento del servizio di TPL nell’ambito del nuovo affidamento del servizio su gomma del bacino bolognese .

Il Comune di Bologna si impegna a:

- essere parte attiva, insieme a Regione e Città Metropolitana di Bologna, nel percorso di coinvolgimento dei territori interessati alle modifiche di orari dei servizi SFM;
- promuovere l’inserimento del completamento dell’integrazione tariffaria quale elemento di miglioramento del servizio di TPL nell’ambito del nuovo affidamento del servizio su gomma del bacino bolognese;
- promuovere, nell’ambito del proprio ruolo di beneficiario dei finanziamenti del progetto P.I.M.B.O. il rapido avvio e l’attuazione degli interventi legati al Servizio Ferroviario Metropolitano, stazioni e fermate, opere di accessibilità e progetto di riconoscibilità.

ART. 8

(Validità)

Il presente Protocollo d’Intesa ha durata di tre anni dalla data di sottoscrizione, allo scadere dei quali potrà essere rinnovato o aggiornato di comune accordo tra le Parti.

Il presente protocollo potrà essere oggetto di revisione congiunta nel corso di vigenza, laddove necessario, a seguito di valutazione delle attività e/o di motivata richiesta di una parte.

In ogni caso, nulla è dovuto alle Parti per oneri eventualmente sostenuti per l’applicazione del protocollo durante la sua vigenza.

ART. 9

(Controversie)

Qualsiasi controversia che dovesse nascere dall’esecuzione del presente Accordo, qualora le Parti non riescano a definirle bonariamente, saranno devolute agli organi giudiziari del Foro di Bologna.

Ai fini del presente Accordo, ciascuna delle Parti è domiciliata presso la propria sede legale indicata in epigrafe.

ART. 10

(Sicurezza e riservatezza)

Le Parti si impegnano a trattare i dati personali, acquisiti nell’ambito e per le finalità connesse all’attuazione del presente protocollo, nel rispetto dei principi di correttezza, liceità e trasparenza previsti dalla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679 e dal D.Lgs. n. 196/2003 e s.m.i.).

In particolare, tutte le Parti si impegnano a trattare i dati personali nel rispetto del principio di minimizzazione, nonché a garantirne l'integrità e la riservatezza.

È fermo l'obbligo di ciascuna delle Parti, in qualità di Titolari autonomi del trattamento, di fornire l'informativa sul trattamento dei dati personali alle persone fisiche della propria organizzazione e a quelle delle altre Parti i cui dati siano trattati per le finalità di cui al primo paragrafo del presente articolo e garantire l'esercizio dei diritti degli interessati.

Ciascuna Parte risponde delle contestazioni, azioni o pretese avanzate da parte degli interessati e/o di qualsiasi altro soggetto e/o Autorità in merito alla inosservanza alla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679 e dal D.Lgs. 196/2003 e s.m.i.), ad essa ascrivibili.

ART. 11

(Disposizioni Fiscali)

Il presente Protocollo d'Intesa, sottoscritto in forma digitale ai sensi dell'articolo 15 della legge 241/1990 e dell'art. 24 del d.lgs. 82/2005 "Codice dell'Amministrazione digitale" in unico originale, è soggetto a registrazione solo in caso d'uso ai sensi dell'Art.5, comma 2, del D.P.R.26/04/1986, n.131, con onere a carico della Parte che vi ricorre.

Il presente atto non è soggetto all'imposta di bollo ai sensi del D.P.R. 26 ottobre 1972, n.642.

Letto, approvato, e sottoscritto:

per la **Regione Emilia-Romagna**

Stefano Bonaccini

per la **Città Metropolitana di Bologna**

Matteo Lepore

per il **Comune di Bologna**

Matteo Lepore

Il presente Protocollo d'Intesa viene sottoscritto con firma digitale, ai sensi di legge.