

O.D.G. “PER SOSTENERE L’ALIMENTAZIONE AD IDROGENO DEL TRENO DI DANTE SULLE FERROVIE FAENTINA E SULLA LINEA FAENZA – RAVENNA”

Il Consiglio Comunale di Faenza riunito in data 28 gennaio 2021

Visto che:

- la costruzione della ferrovia Faentina avvenne in modo strategico per alleggerire il carico della linea “Porrettana”, permettendo di valicare gli Appennini con un ulteriore collegamento;
- il 9 novembre 1880 furono inaugurati i lavori per la costruzione della nuova strada ferrata, partendo da Faenza in direzione Appennini;
- il 9 gennaio 1887 fu aperto il tratto Faenza-Fognano;
- il 26 agosto 1888 fu inaugurato il percorso da Fognano a Marradi;
- la tratta da Borgo San Lorenzo a Firenze fu aperta l’8 aprile 1890;
- il 21 aprile 1893, con l’inaugurazione della tratta Borgo San Lorenzo – Marradi, fu completata l’opera di costruzione del nuovo percorso ferroviario;
- con la costruzione della direttissima “Bologna-Firenze”, la linea faentina perse la sua funzione strategica, rimanendo però un importante collegamento tra la Toscana e la Romagna;
- la “ferrovia Faentina” subì ingenti danni durante il secondo conflitto mondiale e fu ripristinata solamente nel 1957, con l’esclusione di quasi tutta la tratta Borgo San Lorenzo – Firenze via Vaglia, riaperta il 9 gennaio 1999. Solo nel dicembre 2007 è stato attivato anche sulla tratta Faenza – Firenze S.M.N. il Memorario, con l’arrivo direttamente nella Stazione di Santa Maria Novella;
- le opere di ricostruzione post-bellica non permisero l’elettrificazione della linea a causa della scarsa altezza delle gallerie per installare la catenaria.

Visto altresì che:

- il 23 agosto 1863 fu inaugurata la linea ferroviaria che partendo da Castel Bolognese e passando da Lugo e Russi, giungeva a Ravenna;
- nel 1912 iniziarono i lavori della tratta tra Faenza e Ravenna concepita per il risolvere principalmente il problema del doppio regresso ferroviario a Castel Bolognese e a Faenza a cui erano obbligati i convogli che dal porto di Ravenna erano diretti a Firenze;
- il nuovo tracciato, inaugurato nel 1921, tramite una derivazione all’altezza di Russi permise ai treni di giungere a Faenza, in modo che i convogli potessero essere instradati direttamente sulla Faentina.

Attestato che:

- la ferrovia Faentina oggi svolge un importante compito di collegamento tra i territori, ed è questo un elemento caratterizzante di questo percorso che gli ha permesso di rimanere attivo e particolarmente utilizzato per gli spostamenti quotidiani e dei pendolari;
- il Piano Strategico dell’Unione della Romagna Faentina approvato nel 2020 raccoglie tale sfida, proponendo di valutare la fattibilità di utilizzo di questa infrastruttura ferroviaria come metropolitana di superficie e proiettando in tal modo il tema della mobilità sostenibile nell’ambito allargato di un territorio policentrico;
- nel versante toscano la Faentina permette il collegamento di diverse realtà con il capoluogo provinciale e regionale, ma con alcune fasce orarie che sono interamente scoperte dal servizio;
- il tratto che corre nella valle del Lamone, fino a Faenza funge da importante collegamento tra le comunità montane e collinari e la città romagnola;
- la linea che collega direttamente Faenza e Ravenna, passando per Russi, permette di unire il capoluogo della Provincia di Ravenna con la seconda città per popolazione;

- questa tratta ferroviaria, con la “lentezza” del suo percorso, permette di apprezzare appieno la bellezza dei paesaggi tra la Toscana e la Romagna;
- il sette-centenario dantesco del 2021 sarà l’occasione per un rilancio in chiave turistica della ferrovia che con il Treno di Dante collegherà le città dantesche di Firenze e Ravenna;
- la particolarità del percorso e le comunità toccate dalla ferrovia permettono di immergersi in un’atmosfera suggestiva offrendo così un turismo a misura d’uomo e nel rispetto della natura, che rende protagonisti e avvicina i territori.

Appreso che:

- in Germania nel 2018 è entrato in esercizio commerciale il primo treno con trazione a idrogeno a zero emissioni lungo il percorso;
- tale vettore, in determinate condizioni di produzione e approvvigionamento, può risultare migliorativo come impatto ambientale anche sull’intero ciclo di vita del combustibile, in particolare se il combustibile viene prodotto da fonti rinnovabili e viene utilizzato oltre alla mobilità anche per usi energetici e industriali;
- anche RFI, coerentemente con l’impegno nazionale di decarbonizzazione, ha avviato numerosi progetti che guardano da una parte alla riduzione dei consumi e dall’altro al miglioramento degli impatti, promuovendo iniziative per la produzione delle energie rinnovabili e per l’utilizzo di vettori alternativi a zero emissioni, come l’idrogeno;
- in questo contesto RFI è attivamente impegnata con il fine di realizzare un primo impianto/servizio pilota in territorio nazionale;
- Alstom e Snam hanno firmato un accordo quinquennale per sviluppare i treni a idrogeno in Italia a partire dal 2021. Nell’ambito dell’intesa Alstom si occuperà della fornitura e della manutenzione dei treni a idrogeno, di nuova realizzazione o convertiti, mentre Snam lavorerà allo sviluppo delle infrastrutture per la produzione, il trasporto e il rifornimento.

Cosciente che:

- diventa sempre più necessario ricorrere a sistemi di alimentazione che non dipendano da combustibili fossili investendo su metodologie di produzione di energia che siano sostenibili e rinnovabili;
- potenziare i servizi di trasporto pubblico, come il treno, permette di valorizzare i territori non solo come sistema metropolitano di mobilità sostenibile verso Firenze e verso Ravenna, ma anche in chiave turistica e al contempo permetta di unire le diverse comunità;
- la linea faentina, anche associata al nome di “Dante” per il collegamento alle due città d’arte che collega, ha un grande potenziale di sviluppo turistico;
- la tratta in oggetto, svolgendo funzione di collegamento tra comunità montane e centri amministrativi, oltre che di vettore per una valorizzazione turistica e culturale del patrimonio naturale e storico del territorio, rappresenta ad oggi un potenziale estremamente rilevante per rinsaldare la coesione territoriale in termini strategici.

Tenuto conto che:

- i Sindaci delle città di Firenze e Ravenna hanno scritto a Trenitalia e al Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per chiedere che in occasione dell’anniversario dantesco venga attivato un servizio di trasporto con un treno unico, alimentato ad idrogeno, che colleghi le due città;
- i Sindaci dell’Unione Comuni del Mugello hanno avanzato la proposta di investire sulla linea sia in termini di maggior numero di corse ma anche in termini di innovazione infrastrutturale.

SOSTIENE E AUSPICA

- che si possano attivare servizi di trasporto con un unico convoglio che colleghi le città di Firenze e Ravenna via Faenza;
- che sulla linea ferroviaria Faentina e sulla ferrovia Faenza – Ravenna vengano attivati convogli ferroviari alimentati ad idrogeno, con l’obiettivo della produzione dello stesso da fonti rinnovabili;

- che siano incrementate le corse giornaliere nella linea per farla diventare sempre più utile e utilizzabile sia per turismo sia per i pendolari che vivono queste zone valutando la fattibilità di una fase di incentivazione economica al suo utilizzo al fine di renderlo più appetibile del mezzo privato.

IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA

- a sostenere in tutte le sedi opportune e con tutti gli enti preposti il progetto di alimentazione dei treni ad idrogeno nelle tratte Firenze – Faenza e Ravenna – Faenza, valutandone successivamente, in caso di impatto positivo dal punto di vista della sostenibilità ambientale, l'utilizzo anche in tratte merci da e per il porto di Ravenna e le aree industriali;
- ad inoltrare il presente Ordine del Giorno a Trenitalia, al Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e ai Presidenti delle Regioni Toscana ed Emilia-Romagna.

INVITA L'AMMINISTRAZIONE

- nel caso si proceda all'alimentazione ad idrogeno per i convogli ferroviari a farsi parte attiva affinché in modo coordinato si possa procedere anche ad una stazione di produzione e stoccaggio del combustibile rinnovabile in una delle stazioni ubicate lungo il percorso.

APPROVATO ALL'UNANIMITÀ