



Il Consiglio comunale di Ravenna
nella seduta del
adotta il seguente Ordine del Giorno
(sostituisce ed annulla precedente PD 26/2021)

**“Per sostenere l’alimentazione ad idrogeno del Treno di Dante
sulla linea Firenze - Faenza – Ravenna”**

Il Consiglio Comunale

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;
- 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.

Tenuto conto che:

- i Sindaci delle città di Firenze e Ravenna hanno scritto a Trenitalia e ai Ministri Franceschini e De Micheli 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 Firenze - Faenza - Ravenna vengano attivati convogli ferroviari alimentati ad idrogeno, tendendo all'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 e l'area industriale;
- ad inoltrare il presente Ordine del Giorno a Trenitalia, ai Ministri Franceschini e De Micheli 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 rinnovabile come da obiettivo auspicato e stoccaggio del combustibile in una delle stazioni ubicate lungo il percorso".

Patrizia Strocchi	Consigliera comunale gruppo "PD"
Chiara Francesconi	Capogruppo comunale gruppo "PRI"
Mariella Mantovani	Capogruppo comunale gruppo "art.1"
Michele Distaso	Capogruppo comunale gruppo "Sinistra per Ravenna"
Michele Casadio	Capogruppo comunale gruppo "Italia Viva"
Daniele Perini	Capogruppo comunale "Ama Ravenna"
Massimo Manzoli	Capogruppo comunale "Ravenna in Comune"
Marco Maiolini	Consigliere comunale "Gruppo Misto"








