



Partito Democratico
Gruppo Assembleare
Regione Emilia-Romagna

Bologna, 10 maggio 2017

Alla Presidente dell'Assemblea Legislativa
Simonetta Saliera
SEDE

Interrogazione a risposta scritta

Premesso che

- Ormai da molti anni è in previsione – e in discussione – l'intervento di interrimento del tratto urbano della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore (SFM2) con la conseguente eliminazione dei passaggi a livello sulle vie Paolo Fabbri, Libia, Rimesse e Larga, a beneficio della viabilità locale nel quartiere San Donato – San Vitale.
- La linea SFM2 costituisce uno degli assi portanti del Sistema Ferroviario Metropolitano, e il suo tratto urbano a binario unico risulta già oggi ai limiti di saturazione delle capacità, come è emerso dai dati presentati da FER al convegno del 10 giugno 2016.
- Per poter realizzare gli impegni contenuti negli accordi sottoscritti da tutte le istituzioni locali nei decenni passati rispetto all'attuazione del SFM (cadenzamento a 30 minuti di base, e a 15 negli orari di punta) occorre garantire – se non il raddoppio completo della linea, che sarebbe l'opzione ideale – quanto meno la possibilità di incrocio dei treni in uscita e in entrata alla Stazione Centrale, quindi prevedendo tratti di raddoppio dei binari nel percorso urbano della linea.
- L'interrimento a binario unico di pezzi della linea determina una cristallizzazione della situazione in quella tratta di percorso: se l'interrimento prevede già lo spazio per il raddoppio del binario, in futuro sarà molto agevole ed economico realizzarlo, mentre se non lo prevede, futuri interventi risulteranno molto più difficili e impattanti in tutti i sensi, compresi i costi economici.
- L'importanza di procedere, già nell'intervento di interrimento, quanto meno alla predisposizione del raddoppio della linea è evidente non solo ai fini dell'efficacia e dell'economia dei lavori, ma anche perché questo consentirebbe di limitare ad un solo periodo di tempo il disagio dovuto ai cantieri sia nei confronti dei viaggiatori che dei cittadini residenti, e di poter motivare le ragioni dell'interruzione del servizio nel periodo dei lavori con vantaggi futuri sia per i residenti nel quartiere bolognese che per i viaggiatori che utilizzano la linea SFM2.

Considerato che

- Il progetto attuale prevede l'interramento della linea a binario singolo.
- Tale tratta si aggiungerebbe al pezzo di linea attualmente già interrato a binario singolo sotto le vie Ranzani e Zanolini.
- Se i lavori si realizzassero come previsto dal progetto attuale, la tratta a binario unico interrato nell'ambito urbano si allungherebbe in modo significativo, e costituirebbe un vincolo importante per eventuali futuri piani volti a raddoppiare parti della linea per aumentare il cadenzamento dei treni secondo quanto previsto nei piani del SFM.
- Per questo motivo da molti anni, associazioni, esperti, comitati ed esponenti politici chiedono a gran voce che l'occasione dell'interramento sia colta anche per effettuare almeno la predisposizione per il raddoppio del binario in tutta la tratta oggetto dei lavori o in parte significativa di essa: a fronte di una spesa di poco superiore per i lavori, si avrebbero i vantaggi esposti in premessa.
- Il raddoppio almeno parziale della linea e la conseguente possibilità di aumentare la frequenza di cadenzamento dei convogli fino ai livelli previsti dagli accordi avrebbe ricadute positive non solo per gli utenti della linea ferroviaria, ma anche per la viabilità della direttrice Massarenti – San Vitale, dove si avrebbero meno auto in circolazione con evidenti benefici anche per i residenti nel Quartiere San Donato – San Vitale.

Evidenziato che

- L'obiezione di chi si è opposto negli anni alla modifica nel senso auspicato del progetto di interramento è sempre stata quella di sottolineare che il progetto disponibile prevedeva un interramento del binario singolo e che per non perdere i finanziamenti occorreva subito procedere con i lavori entro pochi mesi, e pertanto non c'era il tempo per modificare il progetto nel senso auspicato.
- Quanto questo argomento si sia rivelato inconsistente è dimostrato dal fatto che sono trascorsi anni (oltre sei) e i finanziamenti si sono comunque persi, ovvero sono stati sostituiti da fondi recuperati da altre fonti.
- Lo scrivente è testimone diretto di questa difficoltà del confronto, avendo sempre sostenuto che l'interramento debba prevedere almeno la predisposizione al raddoppio, e avendo sollecitato a muoversi in questo senso già nel 2012 in qualità di Consigliere regionale.
- L'assessorato regionale ha nei mesi scorsi pubblicamente aperto ad una possibile revisione del progetto che consentissero di tenere conto delle necessità fin qui esposte.

Sottolineato che

- Nel corso di recenti sedute di Commissione del Consiglio Comunale di Bologna è emerso che nell'unico tratto già interrato della tratta SFM2, a binario singolo, la possibilità di un raddoppio futuro del binario sarebbe preclusa da un edificio

costruito successivamente a quell'interramento e che interferisce col sedime ferroviario di un possibile raddoppio.

- E' emersa altresì la possibilità di considerare nel prossimo futuro il progetto di raddoppio della linea ferroviaria SFM2 nel tratto in superficie fra la stazione di Bologna Roveri e la stazione di Budrio.

Interroga la Giunta per sapere

- Se restando la linea ferroviaria a binario unico sia in grado di sostenere il cadenzamento dei treni previsto negli accordi.
- Se questo cadenzamento sia possibile anche nel momento in cui venisse attuato il servizio passante con Vignola (pure questo previsto negli accordi).
- A quando risale precisamente il progetto attuale di interramento a binario unico.
- Quale sia lo stato attuale del progetto di interramento a binario unico, e quali siano le cause che ne hanno impedito e ne impediscono al momento la cantierizzazione.
- Quanto l'attuale progetto dell'intervento di interramento si faccia carico delle necessità espresse in premessa (rispetto degli accordi, cadenzamento, rimedi alla congestione del tratto urbano della linea).
- Se concorda sull'opportunità che i lavori dell'interramento prevedano quanto meno la predisposizione dello spazio per il secondo binario in vista di un futuro raddoppio della linea laddove si renda necessario garantire gli incroci.
- Se, qualora l'intervento di interramento venisse realizzato a binario unico, fosse possibile in futuro intervenire con il raddoppio del binario nel tratto interrato, e quali sarebbero in quel caso i costi e i tempi necessari.
- Quale sarebbe la miglior frequenza di cadenzamento dei treni ottenibile con la linea costituita dal binario unico previsto dall'attuale progetto di interramento e con un raddoppio della linea in superficie fra Bologna Roveri e Budrio.
- Quale sarebbe invece la frequenza dei treni raggiungibile se il raddoppio della linea riguardasse del tutto o in parte anche il progetto di interramento della tratta urbana in esame.
- Dove è collocato esattamente l'edificio che interferisce con il sedime ferroviario interessato ad un eventuale raddoppio della linea, e come ciò sia potuto accadere.
- Se vi sono altri ostacoli fisici che impediscono di attuare l'interramento di cui all'attuale progetto prevedendo lo spazio per il secondo binario.
- Quali sono gli ostacoli, di ordine amministrativo e finanziario, che allo stato attuale impediscono di correggere il progetto di interramento affinché tale intervento avvenga in modo da non pregiudicare la portata della linea e la crescita di utenza in futuro.

Giuseppe Paruolo