

ASSESSORATO TRASPORTI,
RETI INFRASTRUTTURE MATERIALI E IMMATERIALI,
PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE E AGENDA DIGITALE

L' ASSESSORE

TIPO ANNO NUMERO

REG. / /

Al Consigliere dell'Assemblea Legislativa
della Regione Emilia-Romagna - Gruppo PD
GIUSEPPE PARUOLO

e p.c. Al Presidente dell'Assemblea Legislativa
della Regione Emilia Romagna
SIMONETTA SALIERA

OGGETTO: Risposta all'interrogazione a risposta scritta n° 4616/2017.

Si risponde seguendo l'ordine indicato nell'interrogazione

1. Capacità della linea ferroviaria ad unico binario di sostenere il cadenzamento dei treni previsti dagli accordi.

La configurazione attuale della linea ferroviaria è in grado di sostenere un cadenzamento a 30 minuti.

Si sono verificate situazioni contingenti che hanno squilibrato la regolarità del cadenzamento previsto da orario per la contemporanea movimentazione di materiali a vuoto, da Roveri per il suo piazzamento a Bologna C.le e viceversa. Le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura sono consapevoli che occorre meglio organizzare il posizionamento nei depositi dei rotabili e la loro manutenzione, portandoli anche in altra sede.

La nuova società di gestione dei servizi, costituitasi tra Trenitalia e Tper, che ha vinto la nuova gara per il loro affidamento, favorirà la riorganizzazione della logistica, di posizionamento, manutenzione, deposito e sosta dei treni. Ciò alleggerirà gli invii, da e per il deposito di Roveri. In tale ottica è anche da richiamare l'intervento in corso per il potenziamento del deposito del Lazzaretto da parte di Trenitalia.

Ponendo al centro la capacità del sistema ferroviario di rispondere adeguatamente alla domanda degli utenti, per ridurre i tempi di cadenzamento o comunque incrementare la capacità di carico dei treni, occorre anche considerare le possibilità di potenziamento della linea attraverso: raddoppi parziali (ove possibile), allungamento delle banchine per ospitare convogli più lunghi, introducendo nuove tecnologie per ridurre il distanziamento dei treni o utilizzando materiale a doppio piano. Riguardo al raddoppio parziale di una tratta, sono in corso verifiche specifiche da parte della FER.

2. Capacità di avere il cadenzamento previsto dagli accordi nel caso venisse attuato il servizio passante con Vignola

Questo cadenzamento è possibile anche nel momento in cui venisse attuato il passante per Vignola. Il servizio passante, in prospettiva futura, è quindi confermato.

Gli studi e le valutazioni sinora effettuate confermano la sua fattibilità, sulla base di un programma di esercizio che occorre approfondire e condividere, rimuovendo alcuni punti di criticità infrastrutturali.

Si ritiene comunque opportuno analizzare l'effettiva domanda di mobilità passante tra le due aree, anche approfondendo gli studi effettuati al riguardo da FER nel 2011. La sua attuazione è ovviamente collegata alla realizzazione dell'interramento della tratta urbana della linea.

3. Data a cui risale il progetto di interrimento a binario unico.

Il progetto di interrimento della linea Bologna-Portomaggiore ad unico binario è anteriore alla data in cui sono state concretamente trasferite le competenze alle regioni in materia di ferrovie (anno 2.000). E' dei primi anni successivi al trasferimento l'apertura al pubblico esercizio della prima tratta ad unico binario, già praticamente completata in quegli anni, tra la stazione di Bologna C.Le e Via Fabbri, che costituisce il primo lotto di un intervento prevalentemente volto alla eliminazione dei passaggi a livello nell'intera area urbana, per fluidificare il traffico e ricucire gli ambiti urbani interferiti dalla linea ferroviaria.

Il progetto del tratto di interrimento attualmente oggetto di attenzione da Via Fabbri, è quindi in continuità con il progetto originario, in parte già realizzato ad unico binario, divenendone la prosecuzione.

4. Stato attuale del progetto di interrimento a binario unico e cause che ne hanno impedito e ne impediscono al momento la cantierizzazione.

Il progetto definitivo dell'interrimento è stato approvato a seguito di Conferenza di Servizi in sede locale ex LR 20/2000, art.36 octies, con delibera della Giunta regionale n.444/2015. Rientra nell'ambito degli interventi del Progetto Integrato della Mobilità Bolognese denominato PIMBO, attualmente in fase di presentazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai fini dell'approvazione conclusiva da parte del CIPE e della relativa assegnazione delle risorse statali per la sua realizzazione.

FER ha avuto l'incarico di affinare e integrare il progetto definito uscito dalla Conferenza dei Servizi per adeguarlo alle indicazioni emerse in tale sede.

I tempi di attuazione ricadono ora – a fronte delle variazioni apportate al progetto PIMBO – nelle relative procedure di approvazione e finanziamento.

5. Quanto l'attuale progetto di intervento si fa carico delle necessità esposte nel testo dell'interrogazione (rispetto agli accordi, cadenzamento, rimedi alla congestione del tratto urbano della linea)

Il progetto di interrimento a semplice binario, previsto dagli Accordi del 2007, è coerente con quanto previsto dall'Accordo del 2007 (Allegato B – interventi infrastrutturali e tecnologici necessari all'attuazione dell'Assetto Intermedio e Assetto Base) che

lo richiama specificamente: “Interramento della linea Bologna-Portomaggiore nella tratta urbana di Bologna, compresa la realizzazione, al grezzo, della fermata S.Orsola, per una spesa di € 32.410.000”. A margine del richiamo viene specificato quanto segue: “cifra corrispondente a quanto previsto dall’Accordo (preliminare di programma) del 3.6.2004 tra Regione, Comune di Bologna e FER. La Regione s’impegna comunque a realizzare gli impegni concordati”. La cifra indicata è specificamente riferita all’interramento ad unico binario.

- 6. Previsione nei lavori di interramento, della predisposizione dello spazio per il secondo binario in vista di un futuro raddoppio ove si renda necessario garantire gli incroci e**
- 7. In caso di interramento a binario unico, possibilità in futuro di realizzare il raddoppio nel tratto interrato; costi e tempi necessari.**

L’attuale progetto non prevede la collocazione di un secondo binario interrato, né punti di incrocio interrati. Le possibilità di raddoppio della linea e di eventuali ulteriori punti di incrocio vanno ricercati nelle tratte rimaste in superficie, qualora le esigenze di potenziamento legate alla domanda lo richiedessero e le condizioni locali lo consentano.

La realizzazione in futuro di un secondo binario interrato è certamente problematica ma non impossibile. Occorreranno comunque tecnologie e tecniche costruttive specifiche ed indubbiamente onerose, dovendosi per altro operare, in diversi punti, in prossimità di edifici esistenti. Difficile stabilire al momento costi e tempi di realizzazione.

- 8. Migliore frequenza di cadenzamento dei treni ottenibile con la linea ad unico binario prevista dall’attuale progetto e con un raddoppio tra Roveri e Budrio.**

La FER sta approfondendo la possibilità di realizzare un raddoppio tra Roveri e Budrio. Il raddoppio del binario in quel tratto, che ha spazio per il suo posizionamento, combinato con l’introduzione di appositi impianti e tecnologie dedicate, in particolare alle estremità, dovrebbe consentire, da quanto risulta da valutazioni ancora in corso e simulando specifici programmi si esercizio, un cadenzamento a 20’, rispetto ai 30 attuali.

- 9. Frequenza possibile dei treni se il raddoppio riguardasse del tutto o in parte anche il progetto di interramento della tratta urbana**

E’ evidente che la presenza di due binari anche nel tratto tra Zanolini e Via Larga offrirebbe maggiori opportunità per comprimere ulteriormente l’intervallo del cadenzamento; occorre comunque considerare anche l’attuale presenza di un unico binario tra Bologna Centrale e Zanolini che manterrebbe in parte un collo di bottiglia nella relazione di accesso alla stazione centrale di Bologna, a meno di non prevedere un raddoppio interrato anche di questo tratto. La rilevanza degli ulteriori costi, deve comunque essere motivata da una domanda che effettivamente lo giustifica, altrimenti valgono gli interventi e le soluzioni intermedie prima evidenziate.

- 10. Collocazione dell’edificio che interferisce con il sedime ferroviario interessato ad un eventuale raddoppio e come ciò è potuto accadere.**

L'edificio, con due ali prominenti alle estremità, che rende problematico il raddoppio, è collocato nel primo tratto già interrato, sulla sinistra del binario venendo da est, in prossimità dell'accesso alla galleria della stazione di via Zanolini, ove la curva in trincea si raccorda con il tratto rettilineo. Non è quindi ricompresa nel progetto di interramento uscito dalla Conferenza dei servizi. La sua collocazione nella vicinanza della ferrovia è stato probabilmente motivato (la Regione come detto non aveva attribuzioni in materia ferroviaria al momento della sua realizzazione) dalla scelta di realizzare e consolidare la presenza di un unico binario, con cui è sostanzialmente compatibile, nel nuovo assetto prefigurato per quel comparto.

11. Presenza di altri ostacoli fisici che impediscono di attuare, con l'interramento previsto dall'attuale progetto, anche lo spazio per la realizzazione di un ulteriore binario.

Le problematiche più rilevanti e note, evidenziate dal progetto più recente, riguardano l'avvicinamento delle opere, in caso di raddoppio, a numerosi edifici a più piani presenti a nord della ferrovia soprattutto all'altezza di Via Libia e l'interferenza che può essere determinata alle aree di influenza delle relative fondazioni ed ai sottoservizi presenti. Va anche risolta l'interferenza determinata dalla presenza della pila centrale del ponte di Via Bentivogli. Un recente approfondimento ha consigliato, nel caso considerato, la sua eliminazione, realizzando uno scavalco ad unica luce e la rinuncia alla prevista fermata Libia/S. Orsola.

Maggiori costi stimati: 8,4 milioni di euro (senza fermata di Via Libia) ampliando le infrastrutture del progetto attuale. I costi salgono a 15 milioni considerando il raddoppio dell'intera tratta Zanolini-Roveri (quindi da stazione a stazione) per dare funzionalità operativa all'esercizio. A tale somma vanno aggiunti i costi dell'impiantistica ferroviaria per l'allestimento del secondo binario, stimabili in 4 milioni di euro. Qualora il raddoppio venisse portato sino alla stazione C.le di Bologna centrale, i costi si incrementerebbero ulteriormente (stima quest'ultima che non è stata valorizzata).

12. 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.

L'intervento di interramento, previsto dall'Accordo del 2007, ha avuto il suo coerente sviluppo progettuale e approvativo in sede locale; trova ora la sua collocazione in un canale finanziario statale che ne permette la realizzazione. Allo stato attuale rinunciare a questo progetto di interramento per studiare progetti diversi comporta la contestuale rinuncia al finanziamento statale già assegnato al Comune di Bologna.

Cordiali saluti


Raffaele Donini