

Interramento di un tratto urbano della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore: il piano degli enti pubblici, i punti critici e la proposta alternativa di Legambiente e degli utenti

1. Il progetto di interrimento della Regione Emilia Romagna e del Comune di Bologna

Per iniziativa del Comune di Bologna e della Regione Emilia Romagna sta per essere avviato l'interramento di un tratto urbano della linea ferroviaria regionale Bologna – Portomaggiore.

L'intervento si è posto l'obiettivo prioritario di eliminare 5 passaggi a livello urbani a Bologna attraversati dalla linea in corrispondenza delle vie: Paolo Fabbri, Libia, Rimesse, Cellini e Larga.

L'attuale linea di superficie verrà interrata per un primo tratto in galleria profonda a binario unico tra via Paolo Fabbri e via Rimesse e per un secondo tratto in trincea profonda, sempre a binario unico, tra via Cellini e via Larga. La parte più impegnativa e costosa dell'intervento è costituita dal primo tratto in galleria che deve passare sotto un dotto fognario in via Libia; il costo totale previsto per l'intervento è di 48 mln. di € a valere su un fondo stanziato da Regione e Comune di Bologna, e utilizzato, in sede CIPE, come cofinanziamento per l'utilizzazione dei fondi ex metrò, destinati, in parte, al potenziamento del Sistema Ferroviario Metropolitano.

Pur condividendo nel complesso l'obiettivo di eliminare i passaggi a livello, a beneficio sia del traffico veicolare sia della salubrità delle zone interessate, evidenziamo alcuni rilevanti punti critici di questo progetto che suggeriscono l'adozione di soluzioni alternative:

1- impegna principalmente per fluidificare il traffico una quota importante dei fondi destinati allo sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano, sottraendo risorse agli investimenti che sono necessari per il suo potenziamento

2- interra un tratto della linea a binario unico senza predisporre lo spazio per eventuale raddoppio e quindi limitando le potenzialità di aumento della frequenza dei treni

3- causa mancanza di fondi, non viene realizzata la stazione S.Orsola, già prevista da un Accordo Territoriale del 2002, al servizio dell'Ospedale S.Orsola con i suoi 20.000 accessi al giorno

4- i tempi previsti di realizzazione degli interventi sono lunghi, circa 30 mesi salvo ritardi, durante i quali il servizio ferroviario sarà interrotto e sostituito da autoservizio nella zona dei lavori, con conseguenze molto impattanti sulla qualità del servizio e possibili ricadute negative sulla frequentazione della linea anche successivamente alla sua riapertura.

In sintesi, l'intervento in via di realizzazione assorbirà la quasi totalità delle risorse a disposizione per chiudere i passaggi a livello urbani, lasciando inalterata la situazione attuale della linea che avrebbe bisogno di rilevanti investimenti per migliorare il servizio. I lunghi lavori di interrimento causeranno un'interruzione del servizio su ferro nel tratto interessato, favorendo la scelta di mezzi di trasporto differenti da parte degli utenti attuali della linea.

Da molti anni si attende la realizzazione degli accordi del 1994, del 1997, ribaditi nel 2007, tra enti locali, Stato Italiano e Ferrovie dello Stato, per il potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitano <http://www.sfmbo.it//Engine/RAServePG.php/P/25651SFM0608/T/Documenti>

Con l'intervento previsto, si perde un'occasione importante per la realizzazione di questi accordi, investendo la parte preponderante dei fondi per fluidificare il traffico privato con la rimozione di tutti i passaggi a livello siti nel quartiere San Vitale piuttosto che implementare il trasporto pubblico su ferro, del quale si limita invece la potenzialità di sviluppo futuro con la preclusione del

raddoppio di binario in un tratto nevralgico.

La proposta alternativa degli utenti e di Legambiente

Nel corso dell'incontro pubblico organizzato da Legambiente Bologna il 7 luglio 2014, esperti del settore, utenti ed ambientalisti si sono confrontati per presentare una proposta alternativa a quella che si sta per realizzare, con l'obiettivo di consentire la soluzione del problema del traffico ai passaggi a livello senza procedere nei termini previsti al costoso interrimento della linea in galleria a binario unico.

In sintesi la proposta alternativa emersa dall'incontro del 7 luglio prevede di realizzare il tratto della linea in trincea in via Rimesse e in via Larga per rimuovere con soprapasso stradale i passaggi a livello di via Rimesse e via Larga, così come previsto dal progetto attuale (ma senza l'opera sostitutiva di via Cellini), ma non prevede la realizzazione del tratto in galleria tra via Paolo Fabbri e via Rimesse.

Questo tratto rimarrebbe in superficie come ora, mentre verrebbe realizzato un soprapasso stradale a una sola corsia e dotato di barriere antirumore (con attenta soluzione ambientale) per eliminare il passaggio a livello di via Libia, oppure questo sarebbe chiuso, con deviazione del traffico in Bentivogli a doppio senso. Il passaggio a livello di via Paolo Fabbri, dato il modesto flusso di attraversamento, può essere lasciato come ora oppure chiuso, con soprapasso stradale a raso (con diversa inclinazione dello scavo in trincea) o chiuso con deviazione del traffico in via Bentivogli a doppio senso.

Il minor costo che consegue alle modifiche progettuali proposte consentirebbe, all'interno del finanziamento complessivo disponibile di 41 milioni, di prevedere altri investimenti importanti sulla linea e nelle stazioni, quali ad esempio il completamento della sua elettrificazione, l'elevazione delle banchine ed il loro allungamento, il servizio di informazioni automatico ed altri di cui la linea necessita, come viene mostrato nel seguito.

Questo in sintesi il confronto tra le due proposte alternative:

	Progetto attuale	Proposta utenti/ambientalisti
P/L Paolo Fabbri	Rimosso con galleria treno sotterranea	Rimosso con soprapasso stradale a raso (con diversa inclinazione scavo in trincea) o chiuso con deviazione traffico in Bentivogli a doppio senso
P/L Libia	Rimosso con galleria treno sotterranea	Rimosso con soprapasso stradale a una sola corsia e dotato di barriere antirumore o chiuso con deviazione traffico in Bentivogli a doppio senso
P/L Rimesse	Rimosso con soprapasso stradale + trincea	Rimosso con soprapasso stradale + trincea
P/L Cellini	Rimosso con soprapasso stradale	Rimosso con soprapasso pedonale e ciclabile
P/L Larga	Rimosso con soprapasso stradale + trincea	Rimosso con soprapasso stradale + trincea
Costo stimato	€ 48.000.000,00	Inferiore
Tempi previsti	30 mesi	Inferiori

Il senso della proposta alternativa è quello di richiamare gli Enti Pubblici responsabili a rivedere il progetto corrente che ha effetti potenzialmente molto negativi sullo sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano.

2- Le motivazioni che giustificano la revisione del piano attuale

Inquinamento atmosferico, componente del traffico urbano e Piani Locali

Le rilevazioni in ambito provinciale mostrano che le frequenze di superamento del limite legale giornaliero delle polveri sottili risultano ancora elevate (in diverse stazioni di rilevamento viene superata la soglia annuale consentita agli sforamenti); il quadro della presenza degli altri inquinanti non mostra del resto tendenze tranquillizzanti.

<http://www.provincia.bologna.it/ambiente/Engine/RAServePG.php/P/254211030405/T/Aria>

L'agglomerato di Bologna e di Castenaso è compreso nella zonizzazione critica per gli inquinanti, come PM10 e ossidi di azoto, dalla Provincia di Bologna, sono cioè aree in cui dovrebbero essere previsti piani di risanamento più consistenti della qualità dell'aria.

<http://www.provincia.bologna.it/ambiente/Engine/RAServePG.php/P/259311030405/T/Zonizzazione>

Ricordiamo che la qualità dell'aria ha conseguenze sulla morbilità e la mortalità, che sono legate soprattutto ai picchi degli inquinanti ed alle frequenze di superamento dei limiti giornalieri.

http://www.provincia.bologna.it/ambiente/Engine/RAServeFile.php/f/Pubblicazioni/rapp_aria_sanitaria06.pdf

http://www.arpa.emr.it/pubblicazioni/liberiamo/avvisi_14.asp?idlivello=834

Il contributo del traffico urbano alle emissioni inquinanti è determinante, come illustrato dal Piano Provinciale Gestione Qualità Aria a pag. 20; è lo stesso Piano che si pone come obiettivo principale la sostituzione del traffico privato in automobile con trasferimenti su mezzo pubblico:

<http://www.provincia.bologna.it/ambiente/Engine/RAServePG.php/P/262811030400/T/Piano-di-gestione-della-qualita-dellaria>

Il Piano Strutturale Comunale di Bologna si propone il medesimo obiettivo di riduzione del traffico privato, responsabile di un importante componente dell'inquinamento atmosferico, p. 19, p.126 della Relazione Illustrativa al Piano

http://informa.comune.bologna.it/iperbole/media/files/relazione_xpress_sito_1.pdf

Oltre alle emissioni inquinanti, pericolose per la salute, ricordiamo le emissioni di gas serra, responsabili del progressivo e preoccupante innalzamento delle temperature massime rilevato da ARPA Regionale al ritmo di circa 0,45 C° ogni 10 anni dagli anni '60. Uno dei maggiori contributi viene, anche in questo caso, dal settore del trasporto.

Traffico sulla direttrice San Vitale

I rilevamenti disponibili sul sito della Regione danno circa 12.000 veicoli al giorno feriale in entrata a Bologna sulla SP 253 San Vitale e circa 10.000 veicoli in uscita, sempre per ogni giorno feriale.

Circa 7.000 veicoli al giorno sono rilevati sulla SP 006 Zenzalino in direzione di Budrio in ciascuno dei due sensi di marcia, circa 3.000 sulla stessa strada oltre Budrio in direzione Molinella, sempre

in ciascuno dei due sensi di marcia per giorno feriale.

<http://serviziisir.regione.emilia-romagna.it/FlussiMTS/>

Nello stesso tempo la linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore è frequentata quotidianamente da circa 5.000 utenti (10.600 saliti + discesi nel 2013) con un aumento del 30% in due anni dal 2011 al 2013 (elaborazione su dati Regione Emilia Romagna).

C'è quindi un ampio bacino di pendolari che oggi utilizza il mezzo privato per spostarsi ogni giorno a e da Bologna lungo la direttrice servita dalla Bologna-Portomaggiore.

Dai risultati dell'indagine contenuta nel Piano Mobilità Provinciale (Quadro Conoscitivo, parte I), quasi il 70% degli automobilisti che si spostano dalla cintura più esterna dei comuni, dichiara di avere l'alternativa del servizio pubblico e di scartarla nella maggioranza dei casi perché gli orari non sono compatibili, il servizio è troppo lento o per mancanza di confort.

<http://www.provincia.bologna.it/pianificazione/Engine/RAServePG.php/P/279911020505/T/Elaborati-del-Piano-approvato>

Esistono dunque margini per pensare di migliorare il servizio ed attrarre nuovi utenti, considerando anche i costi ridotti degli abbonamenti mensili alla linea, ca. 48,00 € mensili per la percorrenza Budrio-Bologna.

Situazione odierna della linea

Per sottrarre traffico privato dalla strada e convertirlo al treno si potrebbe migliorare il servizio offerto dalla linea, che presenta i seguenti punti deboli:

- L'orario dei treni termina alle 21:00
- Le corse sono ad intervalli irregolari e non a minuti fissi di ogni ora, inoltre alcune corse sono effettuate con servizio sostitutivo di autobus
- Mancano le sottostazioni elettriche necessarie a completare l'elettrificazione della linea su cui ora non possono circolare tutti i convogli elettrici idonei già disponibili. I treni elettrici sono più rapidi e consentirebbero una riduzione dei tempi di percorrenza e anche tempi di chiusura minori dei passaggi a livello
- I treni da e per Budrio non fanno tutte le fermate
- Quasi tutte le banchine, più basse rispetto al livello del pavimento dei treni, non consentono ingresso a carrozzine e disabili; quasi tutte le banchine, essendo troppo corte, non permettono di allungare i convogli per renderli più capienti
- Manca il servizio informazioni automatico nelle stazioni: in caso di ritardo non si può sapere se e quando il treno arriverà e dove sia diretto il convoglio in arrivo
- Si verifica una media di quasi una corsa soppressa al giorno
- L'integrazione con gli autobus è decisamente scarsa in quanto gli orari delle diverse linee non sono adeguatamente raccordati
- La frequenza massima nell'ora di punta è di 20' e 40' minuti, con un andamento alternato; per esempio, nei feriali, da Bologna: 7:03, 7:42 (solo fino a Burio), 8:03, 8:42 (fino a Budrio), 9:03, 10,33, 11,33, 12,12 (fino a Budrio) e così avanti in modo irregolare.

Previsioni della Pianificazione Amministrativa locale sulla Linea Bologna – Portomaggiore, gli impegni presi e gli obiettivi ancora da raggiungere.

Gli accordi del 1994,1997 e 2007 tra enti locali e FS per il Servizio Ferroviario Metropolitano prevedono

una serie di interventi sul SFM, che sono ad oggi realizzati solo in parte per mancanza di fondi.

In particolare:

1- Continuità della linea fino a Vignola

Si prevedeva di unire i due tronconi Bologna-Portomaggiore e Bologna-Vignola, costituendo un'unica linea senza cambio in Stazione Centrale.

http://www.provincia.bologna.it/pianificazione/Engine/RAServeFile.php/f/PMP/PMP_approvato/PMQ Quadro Conoscitivo parte II.pdf

Secondo alcuni studi, questa realizzazione potrebbe aumentare la frequentazione della linea del 20%.

2- Aumento della frequenza dei treni

La frequenza dei treni fino a Budrio doveva essere cadenzata a 30', e, in un secondo tempo, ogni 15' nelle ore di punta.

Poiché la linea è a binario unico occorre prevedere punti di incrocio per consentire il potenziamento del servizio con corse ogni 15' almeno nelle ore di punta. Una strozzatura su un tratto particolare della linea a binario unico rende impossibile l'aumento della frequenza dei treni su tutta la linea. È importante precisare che non si richiede il raddoppio del binario su tutta la linea ma sarebbe sufficiente predisporre la possibilità di opportuni raddoppi nei punti precisi di incrocio dei treni per consentire nelle ore di punta corse ravvicinate a 15'. Attualmente, secondo alcuni studi, un punto di incrocio potrebbe essere necessario proprio tra la stazione di Bologna Zanolini e via Rimessa, cioè nel tratto di cui si prevede l'interramento a binario unico. Una volta effettuato questo interrimento sarà praticamente impossibile realizzare, anche in futuro, il punto di incrocio.

3- Estensione dell'orario dei treni

Gli accordi prevedono un orario di servizio con estensione dalle 06:00 alle 24:00, mentre oggi l'ultima corsa parte da Bologna Centrale alle 21:03 nei giorni feriali (nei giorni festivi si hanno solo cinque corse). Ovviamente tanto più esteso sarà l'orario di servizio tanto maggiore sarà il numero di utenti che può attrarre la linea.

Una decisione chiave sull'utilizzo delle risorse scarse

Molti punti degli accordi sono ancora da realizzare soprattutto per la cronica mancanza di fondi, tanto che si pensava di finanziare gli interventi con pedaggi di accesso alla tangenziale ed eventualmente ad altre strade di competenza Provinciale

http://www.provincia.bologna.it/pianificazione/Engine/RAServeFile.php/f/PMP/PMP_approvato/PMQ Quadro Conoscitivo parte II.pdf

Tuttavia oggi i fondi sono a disposizione grazie alla delibera del CIPE che mette in circolo i fondi ex Metro <http://www.comune.bologna.it/media/files/sfmfilovie.pdf>

oltre ai quali la Regione ha stanziato fondi integrativi.

Si tratta quindi di un momento importante che potrebbe non ripetersi per lungo tempo a venire, data la

cronica mancanza di fondi lamentata dagli Enti Locali. Il progetto che sta per essere approvato

destina invece la quasi totalità dei finanziamenti alla rimozione di 5 passaggi a livello a Bologna, anche i meno frequentati, con un massiccio onere destinato all'interramento in galleria per sottopassare il dotto fognario all'altezza di via Libia. Come già evidenziato, solo una quota marginale dei fondi verrà attribuita all'effettivo miglioramento della linea.

Efficacia della rimozione dei passaggi a livello per la riduzione dell'inquinamento locale

Chiaramente la rimozione dei passaggi a livello avrà un effetto positivo per la riduzione dell'inquinamento locale dovuto al traffico veicolare. Occorre precisare tuttavia che attualmente i passaggi a livello restano chiusi per 2 / 3 minuti ogni 20 / 40 minuti per senso di marcia nelle ore di punta, cioè circa massimo 20% del tempo nell'ora di punta, e 10% del tempo in un'ora di servizio normale. I semafori che sono presenti nell'area limitrofa alla linea ferroviaria arrestano il traffico per un tempo medio del 50%, generando quindi un inquinamento molto maggiore.

La tabella che segue riporta alcune rilevazioni effettuate sui tempi di chiusura dei p/l di via Paolo Fabbri, via Rimesse e via Libia, distinte secondo la direzione del treno ed il tipo di materiale. Il tempo di impegno corrisponde al numero di secondi intercorsi tra l'inizio della chiusura e la riapertura completa delle sbarre.

Si può notare che il treno diesel vecchio (Aln) compori tempi di chiusura maggiori rispetto ai treni più nuovi, in particolare a quelli elettrici (ETR).

P/L	DIREZIONE	TEMPO DI IMPEGNO P/L *	MATERIALE
RIMESSE	Portomaggiore	140"	ALN
RIMESSE	Portomaggiore	130"	ETR
RIMESSE	Bologna	170"	ALN
RIMESSE	Bologna	160"	ETR
RIMESSE	Bologna	165"	ATR
LIBIA	Portomaggiore	170"	ATR
LIBIA	Bologna	170"	ETR
PAOLO FABBRI	Portomaggiore	210"	ALN
PAOLO FABBRI	Portomaggiore	165"	ATR
PAOLO FABBRI	Portomaggiore	150"	ETR

* secondi trascorsi tra l'inizio della chiusura delle sbarre e la loro completa riapertura.

Inoltre, mentre ci si può attendere un aumento del flusso dei veicoli in seguito alla rimozione dei passaggi a livello, è probabile che la sospensione del servizio per 2 anni e mezzo, salvo ritardi, modifichi in parte le abitudini dei pendolari a favore del veicolo privato.

L'intervento che sta per essere attuato potrebbe avere quindi un effetto limitato sul traffico e

sull'inquinamento locale perché non punta a trasferire domanda di mobilità da veicolo privato a trasporto su ferro, nonostante il recente aumento da 4.000 a 5.000 degli utenti giornalieri della linea abbia dimostrato che un tentativo in tal senso avrebbe una concreta possibilità di successo.

Stazione S.Orsola

Un Accordo Territoriale in vigore dal 2002 con l'Ospedale S.Orsola, autorizzava la costruzione di nuove cliniche in un'area già fortemente urbanizzata in cambio della realizzazione della stazione S.Orsola sulla linea Bologna-Portomaggiore.

Il Polo ospedaliero ha oggi circa 5 milioni di accessi /anno, pari a circa 20.000 al giorno. Sarebbe utile alla riduzione del traffico locale che questi accessi avvenissero per quanto possibile su mezzo pubblico e in tal senso la stazione S.Orsola avrebbe sicuramente un ruolo positivo. Invece il progetto in via di approvazione prevede la realizzazione della stazione ma solo al grezzo e in sotterranea: la stazione non potrebbe quindi funzionare in mancanza dei fondi per il suo completamento.

La rinuncia all'attivazione della fermata S.Orsola farebbe venir meno l'equità delle ragioni di scambio dell'accordo del 2002, determinando una penalizzazione dell'interesse collettivo che potrebbe portare anche a strascichi di carattere giudiziario.

Va ricordato inoltre che le stazioni sotterranee sono generalmente più costose da gestire, richiedono un servizio di sorveglianza e maggiore manutenzione di quelle all'aperto. La proposta alternativa che si avanza in questa sede consente invece di reperire fondi per la costruzione della stazione S. Orsola in superficie.

Effetti della sospensione del servizio

La parte più consistente degli interventi previsti è certamente legata alla costruzione della galleria a canna unica tra la stazione Zanolini e via Rimesse, galleria, le cui opere nel punto più basso devono sprofondare fino a 19 metri sotto terra. Durante i lavori verrà attivato un servizio sostitutivo, con trasbordo in corriera da Roveri in poi, in quanto non è previsto un secondo binario provvisorio, come prospettato in una prima fase progettuale.

Facile prevedere un deciso allungamento dei tempi di percorrenza e una conseguente riduzione degli utenti della linea che si riverseranno almeno in parte sul traffico privato nella zona. Al termine dei lavori, una parte di questi utenti potrebbe non ritornare ad utilizzare il treno. La nostra proposta alternativa prevede tempi di realizzazione sicuramente inferiori perché non viene contemplata la costruzione della galleria sotterranea ma solo i tratti in trincea in via Rimesse e in via Larga.

I rischi per gli edifici circostanti lo scavo

Infine, notiamo che uno scavo profondo 19 metri a 4-5 metri di distanza dal fronte delle case di via Libia, costruite nel 1° dopoguerra potrebbe determinare rischi non dissimili da quelli sperimentati in via Carracci durante i lavori per l'ampliamento della Stazione Centrale, dove certamente lo scavo è stato realizzato con dimensioni più ampie di quelle previste in questo progetto, ma anche ad una distanza maggiore dagli edifici.

3- Conclusione

La tabella seguente presenta in sintesi una comparazione tra il progetto istituzionale e le proposte di revisione esplicitate in questo documento:

Parametro	Progetto attuale	Proposta utenti/ambientalisti
Contenuto	Tunnel sotto via Libia e trincea con soprapasso per via Rimesse e via Larga	Soprapasso su via Libia o doppio senso in via Bentivogli e trincea con soprapasso per via Rimesse e via Larga
Costo (€)	48.000.000	41.00.0000
Copertura finanziaria	Non completa	Completa
Sospensione prevista del servizio su ferro	2 anni e mezzo anni salvo ritardi	Minore del progetto attuale
Situazione linea al termine dei lavori	Come oggi	Migliore di oggi perché sono liberati fondi per investimenti necessari sulla linea
Possibilità di raddoppio binario	Pregiudicata	Conservata
Realizzazione di incroci di scambio (per aumentare la frequenza del treno)	No, inoltre viene pregiudicata anche per il futuro	Sì
Eliminazione p/l	v. Libia / Rimesse / Larga / Paolo Fabbri / v. Cellini	v. Libia / Rimesse / Larga / Paolo Fabbri / Cellini
Realizzazione stazione S.Orsola	No – solo al grezzo e sotterranea	Sì
Impatto sul traffico privato in zona	Numero di auto circolanti immutato o in aumento a causa del probabile cambiamento di abitudini indotto dai due anni e mezzo di interruzione del servizio	Potenziata riduzione del traffico in seguito al miglioramento della qualità e della frequenza del servizio e alla realizzazione della stazione S.Orsola.

Nella tabella che segue viene riassunta la posizione dei diversi gruppi di cittadini che subirebbero gli effetti dell'interramento previsto.

	Effetto positivo	Effetto negativo
Abitanti quartiere San. Vitale e automobilisti in transito ai passaggi a livello	Rimozione passaggi a livello con relativa diminuzione dell'inquinamento	La linea viene interrotta per 30 mesi con conseguente aumento traffico (temporaneo) Possibile aumento flusso veicolare in seguito alla rimozione dei passaggi a livello La linea ferroviaria non viene potenziata e quindi si rinuncia a sottrarre autoveicoli in via definitiva dal traffico locale. Mancata realizzazione della stazione S.Orsola, che potrebbe sottrarre al traffico locale veicoli afferenti all'ospedale (20.000 accessi / giorno)
Utenti della linea	Nessun beneficio	La linea viene interrotta per 30 mesi con servizio auto sostitutivo e conseguente aumento dei tempi di transito oppure maggiori spese di trasporto (temporaneo). Persa occasione importante per il potenziamento della linea con miglioramento del servizio. Impossibilità per un prevedibile futuro di realizzare incroci tra i treni che aumentino la frequenza fino a 15' nell'ora di punta.
Automobilisti pendolari sulla direttrice San Vitale	Nessun beneficio	La linea viene interrotta per 30 mesi con conseguente aumento traffico (temporaneo) Il potenziamento della linea avrebbe potuto rendere conveniente per una parte di essi l'uso del treno con risparmio economico e miglioramento della qualità di vita.
Cittadini di Bologna in generale (escluso residenti quartiere)	Nessun beneficio se non nelle occasioni di transito nei punti ove oggi sono presenti i passaggi a livello	Perdita opportunità di riduzione del traffico e dell'inquinamento come conseguenza del potenziamento della linea ferroviaria.

Ancora in tempo

A fronte dei rilievi critici già avanzati in sede pubblica, l'argomentazione principale dei proponenti il progetto è che non può essere più modificato, pena la perdita del finanziamento stabilito dal CIPE. Considerando che il progetto originale data dal 2008 ci sarebbe stato tutto il tempo per valutare possibili soluzioni alternative, in una logica di confronto con gli utenti del servizio ferroviario e i diversi soggetti interessati.

A nostro avviso c'è ancora tutto il tempo: rivedere il progetto e presentarlo corretto secondo i criteri sopraesposti non dovrebbe richiedere più di due mesi, configurandolo in modo da rendere ugualmente compatibili i finanziamenti statali. La Conferenza dei Servizi, di prossima

convocazione, dovrebbe porsi esattamente l'obiettivo di riesaminare il progetto, risolvendone le criticità senza un eccessivo allungamento dei tempi.

In caso contrario, il progetto corrente porrà un serio limite alle possibilità di sviluppo del SFM per molti anni ed equivale a rinunciare a mantenere importanti impegni presi nei confronti dei cittadini.

Bologna, settembre 2014

Fabio Businaro - Assoc. Pendolari Bologna-Portomaggiore

Claudio Dellucca - Legambiente Bologna

Andrea De Pasquale – Il Mosaico

Lorenzo Frattini – Legambiente Emilia Romagna

Renzo Gorini – ingegnere

Fioretta Gualdi – architetto

Maurizio Quartieri – Assoc. Pendolari Bologna-Vignola