



Bologna, 05/05/2020

Protocollo: vedi *segnatura.XML*

Alla Presidente
dell'Assemblea legislativa della
Regione Emilia-Romagna

Cons. Emma Petitti

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA

Premesso che

- la linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore in termini di passeggeri trasportati è la più importante linea gestita da FER, collega Bologna ai comuni di Castenaso, Budrio e Molinella sino, appunto, a Portomaggiore nel basso ferrarese;
- trasporta una media di 6000 persone ogni giorno, per la maggior parte pendolari che si recano per lavoro a Bologna dal territorio a nord est della città, contribuendo ad alleggerire in modo significativo la pressione sulla viabilità stradale;
- attraversa Bologna nel quartiere San Vitale-San Donato scorrendo parallela a via Massarenti, ed è attraversata da un ponte su via Bentivogli e da ben cinque passaggi a livello rispettivamente nelle vie Paolo Fabbri, Libia, Rimesse, Cellini e Larga.

Premesso inoltre che

- dal 1993 è in progettazione l'interramento del tratto urbano della linea, dalla fermata di via Zanolini (già interrata) a via Larga; interrimento che eliminerebbe i passaggi a livello che insistono sulla linea all'interno della città di Bologna;
- i progetti allo studio per la sistemazione del tratto urbano della linea si distinguono per la previsione di realizzare l'interramento ad una oppure a due



Viale Aldo Moro, 50 - 40127 Bologna - Tel. 051 000.000

email silvia.zamboni@regione.emilia-romagna.it

WEB www.assemblea.emr.it/gruppi-assembleari/europa-verde

binari (come previsto inizialmente), laddove l'interramento di questo tratto della linea ad un solo binario rappresenterebbe un formidabile ostacolo alle prospettive di sviluppo dei servizi nella linea ferroviaria, creando un collo di bottiglia destinato ad impedire un potenziamento della linea per chissà quanti anni, ciò a scapito anche dell'alleggerimento del traffico motorizzato che potrebbe riversarsi su Bologna e nelle aree interessate dal tracciato del collegamento ferroviario.

Considerato che

- nel tratto tra Bologna e Roveri la linea Bologna-Portomaggiore già oggi è saturata per il 97% con le corse attuali mentre – per soddisfare appieno la domanda potenziale e per fornire un servizio di migliore qualità – ha bisogno di un potenziamento del numero delle corse che è possibile solo tramite il raddoppio della linea al fine di consentire l'incrocio dei treni (e in futuro maggiori servizi) nel tratto interessato dal progetto di interrimento;
- come evidenziato nel piano di mobilità provinciale, esiste un ampio bacino di potenziali passeggeri del servizio ferroviario che oggi invece rinunciano ad utilizzare il treno a causa della scarsa qualità in termini di orari, tempi di percorrenza e comodità. A conferma di ciò, i rilevamenti della Regione evidenziano una media di 12mila veicoli nei giorni feriali in entrata a Bologna sull'asse San Vitale e 10mila in uscita;
- nei piani di sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano è previsto il servizio passante di questa linea, attraverso la Stazione Centrale, con la linea per Vignola. Servizio passante che porterà un notevole aumento di domanda e di sviluppo del servizio, per il quale è stato ipotizzato dagli Accordi per il SFM il cadenzamento nelle ore di punta con un treno ogni quarto d'ora. Mentre l'interrimento ad un solo binario del tratto considerato impedirebbe di superare il cadenzamento alla mezz'ora, limitazione che rischia di compromettere anche lo sviluppo della linea da/per Vignola, a cui la Bologna-Portomaggiore sarà collegata;
- ci sono molte richieste per ripristinare la linea, un tempo esistente, tra Budrio e Massa Lombarda, per confluire sulla Portomaggiore-Bologna, ripristino che porterebbe anch'esso ad aumentare ulteriormente il bacino di utenza della linea nel tratto Bologna-Budrio, permettendo di ridurre l'intensità del traffico sulle strade e di migliorare la qualità della vita dei pendolari;

- il trasporto pubblico va considerato, e trattato di conseguenza, come un elemento fondamentale della mobilità interna a Bologna e in rapporto all'intero territorio della città metropolitana, in un contesto che vede il trasporto ferroviario come risorsa fondamentale ed insostituibile per rispondere e rendere sostenibile una domanda di mobilità da e per Bologna che negli anni non è mai diminuita;
- l'andamento demografico della città di Bologna e della più ampia Città metropolitana è in costante aumento negli ultimi 20 anni, salvo una lieve flessione in coincidenza con la crisi finanziaria del 2011, una tendenza confermata sia a livello comunale che a livello metropolitano dalle proiezioni dell'Ufficio di statistica del Comune di Bologna relative ai prossimi 15 anni. Di conseguenza è prevedibile l'aumento degli spostamenti tra centro e periferia, per cui è auspicabile una meglio integrata programmazione territoriale del Tpl su gomma e su ferro;
- la realizzazione della rete tramviaria prevista dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Bologna, il cui finanziamento è stato recentemente confermato dal Governo, libera una parte significativa delle risorse impegnate con il progetto PIMBO, risorse che possono essere destinate alla realizzazione di un interramento a doppia canna o a doppio binario, che preveda quindi un raddoppio della linea Bologna Portomaggiore nel tratto urbano bolognese.

Considerato infine che

- in relazione all'emergenza sanitaria in atto che si manifesta prevalentemente nella forma di infezione polmonare, appare quanto mai urgente adottare politiche in grado di affrontare il problema dell'inquinamento atmosferico che a Bologna come in tutta la Pianura Padana ormai da anni ha raggiunto dei livelli altissimi, inquinamento atmosferico che, come è noto, è in buona parte legato alla mobilità motorizzata privata;
- la stessa Regione Emilia-Romagna ha commissionato insieme alle altre regioni del bacino padano e alla Slovenia un "maxi studio" che servirà, nelle parole dell'assessore Priolo, "anche a mettere a punto, nella fase 3 (post Covid-19), una strategia condivisa per i nuovi piani e programmi per il miglioramento della qualità dell'aria e il contrasto ai cambiamenti climatici, che dovranno tenere conto di un contesto socioeconomico completamente mutato".

Interroga la Giunta per sapere

- a che stadio è l'iter di invio al Cipe del progetto definitivo di interrimento del tratto summenzionato della Bologna-Portomaggiore;
- se tale progetto di interrimento tenga conto delle argomentazioni esposte a favore della soluzione a doppio binario; e nel malaugurato caso sia previsto a un solo binario, se la Giunta non ritenga opportuno modificare il progetto a favore della soluzione a due binari; e qualora non si apportasse tale modifica, come si pensa di far fronte alle necessità di sviluppo del trasporto su ferro e ai trend demografici e degli spostamenti nell'area vasta bolognese espressi nelle premesse;
- se il maxi progetto di studio della fase 3 (post covid) - oltre agli assessori all'Ambiente, alla Sanità, alle Attività produttive, all'Agricoltura, all'Università e Innovazione digitale, e alla Vicepresidente della Giunta (come riportato nel comunicato stampa della Regione del 21 aprile scorso) - coinvolgerà anche l'assessore alla Mobilità trasporti e infrastrutture, considerato che le politiche per la mobilità e le infrastrutture hanno a che fare con il tema dell'inquinamento atmosferico.

La consigliera

Silvia Zamboni

Interrogazione a risposta scritta - Oggetto: 487

Primo Firmatario:

Silvia Zamboni

Altri firmatari:

Igor Taruffi

Giuseppe Paruolo