

SFM 2012, ULTIMA CHIAMATA

"... E c'è un omino piccolo così, che torna sempre tardi da lavorare, e ha un cappello piccolo così, con dentro un sogno da realizzare..." "Se abita nel bolognese, l'uomo cantato da Lucio Dalla ha di certo tra i suoi sogni quello di una mobilità più efficiente e sostenibile, che gli permetta di "tornare meno tardi", e di guadagnare qualche mezz'ora ogni giorno, che in una vita fanno mesi e anche anni. E per un territorio, per un sistema economico, fanno la differenza tra essere vivibile e competitivo, cioè attrattivo di investimenti e occupazione, oppure inquinato, marginale e in declino.

Questo sogno, a Bologna, si identifica in buona parte con il **Servizio Ferroviario Metropolitano: 8 linee che si diramano dal capoluogo, 350 km di binari e 84 stazioni, capaci di servire l'87% dei residenti in provincia.** E' del 1994 la prima "intesa" che, con la realizzazione della linea Alta Velocità, prevedeva il riutilizzo dei binari così liberati per un sistema di trasporto su ferro a beneficio della mobilità locale. Un sistema basato su linee passanti (da Porretta a San Benedetto, da Ferrara a Imola, da Crevalcore a San Ruffillo, da Vignola a Portomaggiore, senza interruzione in Stazione Centrale), su orari cadenzati (cioè fissi, ogni mezz'ora e anche ogni quarto d'ora), sull'integrazione con le linee dei bus (non più concorrenti, ma complementari al treno), su un progetto visivo di riconoscibilità delle stazioni e delle fermate (sono ben 16 nel comune di Bologna: una metropolitana di superficie già pronta).

All'intesa del 1994 seguì l'accordo del 1997 e poi quello del 2007, sottoscritto da tutte le istituzioni. Molto è stato fatto (i passeggeri sono aumentati del 50% in 6 anni) ma molto ancora c'è da fare. Se a regime sono previste 576 corse al giorno, nel 2007 eravamo a 289 corse (il 50%), nel 2010 siamo arrivati a 404 corse (70%), sia pure con mezzi ancora inadeguati. Nel 2012 siamo ancora qui, e rischiamo di rimanerci. Perché il SFM sviluppi la sua potenzialità di alternativa comoda e veloce all'automobile mancano diverse cose: l'acquisto di treni nuovi e più confortevoli, 5 stazioni da realizzare (tutte nel comune di Bologna, tra cui Prati di Caprara, San Vitale, Libia S. Orsola, le più importanti come utenza servita), il raddoppio di alcune tratte di binario unico, il completamento della linea elettrica, e l'allungamento delle banchine in alcune stazioni. Il tutto per un costo di circa 190 milioni di Euro.

Con la rinuncia al progetto di Metrotramvia, e la decisione del CIPE di destinare comunque a Bologna le risorse per questa stanziate (circa 230 milioni), abbiamo **un'occasione unica, e irripetibile**, per dare alla nostra città e al suo territorio provinciale un sistema di trasporto efficiente e sostenibile. Purtroppo, alcune scelte compiute, e alcuni orientamenti annunciati, vanno nella direzione opposta, quella di indebolire il SFM, e per questo ci preoccupano.

1) Con la scelta di attestare il People Mover in Stazione Centrale non più su viadotto sopraelevato, ma a livello di terra, uno dei 4 binari liberati dai treni Alta Velocità è stato sottratto al SFM (tanto che da alcune voci si apprende del tentativo di tornare indietro sulle linee passanti, e di perpetuare l'attuale fine corsa dei treni ai piazzali Est ed Ovest). Una rinuncia pari al 25% dei nuovi binari promessi in cambio di un progetto a forte impatto come l'AV.

2) Ai fondi della Metrotramvia si è subito detto di voler attingere per sostituire gli autobus con i filobus: nobile intento, che però migliora solo l'aria, non la portata del trasporto pubblico rispetto ai mezzi attuali. E che va a sottrarre risorse al completamento del SFM.

3) Il progetto di interrimento (tra via Fabbri e via Larga) della ferrovia "Veneta", futuro braccio della linea SFM passante n. 2 "Vignola-Portomaggiore", presentato recentemente dalla Regione, prevede una trincea (in parte galleria) ad una sola via di corsa, che preclude definitivamente la possibilità di raddoppio dei binari. Il binario unico in quel punto rappresenta, a giudizio di molti tecnici, un collo di bottiglia tale da compromettere per tutta la linea non solo il cadenzamento al quarto d'ora (assetto avanzato), ma anche quello alla mezz'ora (assetto base).

4) Lo stesso progetto di interrimento cancella la stazione Libia - S. Orsola, perno dell'accordo territoriale del 2002 tra Regione, Provincia, Comune, Università e Ospedale S. Orsola, che concedeva all'azienda ospedaliera di edificare, nonostante l'altissima densità urbanistica, ulteriori 24.000 mq di superficie utile, da compensare con la realizzazione appunto della fermata ferroviaria di servizio al S. Orsola - Malpighi, l'ospedale più grande della regione, con circa 20.000 accessi al giorno (7 milioni all'anno, più dell'aeroporto Marconi).

5) L'interrimento viene presentato come investimento sul SFM, che invece non ne ricava vantaggi significativi; l'opera infatti non impatta sul servizio ferroviario, ma certamente sul traffico urbano, eliminando i passaggi a livello e le relative code: obiettivo condivisibile, ma estraneo all'SFM. Poiché il maggior costo richiesto da un interrimento allargato, in grado di accogliere un secondo binario, è di soli 6-7 milioni di Euro (sui 42 di costo complessivo), risulta più conveniente e lungimirante evitare la "strozzatura" ed assicurare al SFM funzionalità ed espandibilità futura.

Come amministratori, tecnici, operatori economici e semplici cittadini, **rivolgiamo un appello e prendiamo un impegno:** usiamo le risorse per dare finalmente piena attuazione al progetto SFM, che da 18 anni citiamo come "strategico" in tutti i programmi di governo locale e in tutti i convegni su Pianificazione e Trasporti. Facciamo scelte amministrative e urbanistiche coerenti con questo obiettivo, affinché il SFM diventi realmente la struttura portante per tutte le azioni di "rigenerazione urbana" non solo previste dall'attuale PSC ma anche in corso di programmazione (vedi Piano Strategico Metropolitano). E soprattutto evitiamo di prendere decisioni miopi, che vanno a compromettere funzionalità, affidabilità ed espandibilità di un servizio di cui il nostro territorio ha bisogno come della circolazione del sangue. Non creiamo le condizioni per un "ictus" all'unico sistema di trasporto in grado di migliorare davvero la nostra mobilità, urbana e metropolitana. Una mobilità migliore è un sogno alla nostra portata.

Bologna, 6 marzo 2012