

(articolo pubblicato su IL DOMANI DI BOLOGNA il 27 aprile 2005)

L'SFM DEVE ESSERE UNA PRIORITA'

Ci sono dimenticanze che nel tempo si possono correggere, ce ne sono altre che invece rimangono come ipoteca sul futuro. Tra queste ultime ci sono quelle infrastrutturali: una miopia progettuale di oggi può diventare un'occasione mancata per il domani, non più recuperabile.

Penso alla linea ferroviaria Bologna – Portomaggiore, braccio fondamentale del sistema SFM (Servizio Ferroviario Metropolitano), al quale sono affidate gran parte delle nostre speranze per un futuro di mobilità sostenibile, aria respirabile, viabilità scorrevole. Perché chiunque si muova - al mattino o alla sera - da Bologna verso i comuni della provincia e viceversa, tra le migliaia di veicoli incolonnati sulle radiali di accesso alla città, capisce come solo la "cura del ferro" potrà risolvere davvero i problemi di congestione e inquinamento che strangolano la nostra area metropolitana.

La cura del ferro

E la cura del ferro che possiamo fare a Bologna è davvero robusta: basti pensare che, una volta liberati i binari dai treni a lunga percorrenza (che transiteranno sulla linea ad Alta Velocità, in sotterranea), ci troveremo a disporre di 8 linee ferroviarie che dalla Stazione Centrale di Bologna si diramano a raggiera su tutto il territorio, per un totale di 350 km, di cui 280 in provincia, con 86 stazioni, di cui 16 nel Comune di Bologna, in grado di servire 800 mila cittadini (residenti entro i 4 km da una delle 86 stazioni) sui 935.000 abitanti complessivi della provincia. Una straordinaria opportunità, che però va preparata con scelte progettuali coerenti e capaci di guardare lontano.

Infatti per spostare dalla gomma al ferro il pendolarismo quotidiano da e verso il capoluogo occorre rendere competitivo il treno, in termini di qualità del materiale rotabile, di frequenza e di accessibilità. Ma se l'acquisto di carrozze nuove, se non si fa oggi, si può sempre fare domani, non altrettanto accade per l'eliminazione delle interferenze con il traffico veicolare (condizione per l'aumento di frequenza) e alla previsione di fermate laddove servono (presupposto di accessibilità).

Tornando alla linea Bologna – Portomaggiore, occorre dunque eliminare i passaggi a livello nel tratto urbano, e confermare la fermata dedicata all'Ospedale S. Orsola – Malpighi. L'eliminazione dei passaggi a livello non va letta – come erroneamente fanno alcuni – come un cedimento al primato del traffico automobilistico. Va letta, al contrario, come condizione essenziale per potere, in futuro, aumentare la frequenza dei treni, quindi come condizione per la competitività e l'attrattività del ferro rispetto alla gomma.

E siccome il progetto di elettrificazione appare positivamente avviato alla fase esecutiva, va evitata l'assurdità di realizzare, nel tratto urbano, l'elettrificazione in superficie, e subito dopo disfare tutto per aprire i cantieri dell'interramento. Un'assurdità che spingerebbe, una volta fatta l'elettrificazione in superficie, a rinunciare all'interramento: e sarebbe un errore strategico, un'ipoteca sul futuro della mobilità metropolitana bolognese. Perché se già oggi, con un cadenzamento blando, la chiusura dei passaggi a livello provoca la paralisi di un'asse di viabilità primaria come la via Massarenti, chi mai domani potrà parlare di aumento della frequenza dei treni? E continueremo allora a prendere l'auto.

Un secondo errore strategico sarebbe quello di rinunciare al collegamento tra SFM e il polo ospedaliero S. Orsola – Malpighi, il più grande dell'intera regione, capace di generare quotidianamente qualcosa come 20 mila accessi (tra lavoratori, pazienti, parenti). La linea Bologna – Portomaggiore passa, nel punto più vicino (Via Libia-Bentivogli), a soli 250 metri dall'area ospedaliera. Ma il bisogno di tagliare gli investimenti spinge oggi diverse voci a suggerire di rinunciare *per ora* a questo collegamento.

Ora o mai più

Ma non prevedere oggi, a livello progettuale, una fermata dedicata all'ospedale, significa rinunciarvi per sempre. Infatti il tratto interessato a questa fermata correrà in galleria, e se questa non prevede fin dal progetto la predisposizione per la fermata (che significa scavare più in largo, per lasciare spazio al marciapiede, e tenere in quel tratto una pendenza inferiore allo 0,2%),

Intervenire dopo sarà impossibile, se non a costi assurdi: bisognerebbe infatti riaprire il buco non solo per allargare il tunnel, ma anche per redistribuire lungo la linea la pendenza necessaria a "mettere in pari" il tratto della fermata. (Lo stesso problema si presenta oggi nell'area del Gasometro Hera, dove è proprio la pendenza dovuta alla rampa di immersione/emersione della stessa linea ferroviaria a rendere – ahimè – impossibile lo spostamento verso est della fermata di progetto).

Va poi ricordato che la realizzazione di un collegamento tra ferrovia e ospedale è previsto nell'Accordo Territoriale, siglato nell'ottobre 2002 tra Regione, Provincia, Comune, Università e Azienda Ospedaliera S. Orsola – Malpighi, accordo secondo il quale l'aumento di carico urbanistico (già avviato) in un'area già congestionata come quella intorno all'ospedale è sostenibile solo spostando quote significative di accessi dall'auto al treno. Obiettivo niente affatto utopistico, dal giorno in cui, funzionando la Stazione Centrale da nodo di interscambio, tutti gli 800 mila abitanti lungo le 8 linee di SFM potranno decidere se muoversi in auto o in treno per andare a fare un esame, o visitare un parente in ospedale.

L'obiezione secondo cui una nuova fermata tra via Libia e Bentivogli sarebbe molto vicina alle due più prossime (Zanolini e Rimesse) è fondata in generale (sarebbe assurdo fare fermate ogni 600 metri lungo tutti i 48 km della linea), ma debolissima in particolare, rispetto cioè all'importanza del polo funzionale del S. Orsola: insieme alla Fiera e all'Università, si tratta del polo attrattivo più consistente di Bologna, in quanto tale largamente meritevole di una fermata propria.

Il ruolo della Regione

Potrebbe forse anche essere accettabile, come soluzione di riserva, la scelta di attrezzare la fermata Zanolini come collegamento all'ospedale (anche se è molto più distante e molto marginale soprattutto rispetto all'area del Malpighi, mentre la fermata in zona via Libia sarebbe baricentrica rispetto a entrambi gli ospedali, oltre che molto più vicina). Ma per promuovere la fermata Zanolini ad accesso ferroviario all'ospedale occorrerebbe prevedere un collegamento pedonale protetto tra la fermata e un ingresso all'ospedale, e nulla di questo si trova nel progetto di riqualificazione dell'area dell'ex stazione Veneta, che dopo 6 anni di ritardi proprio nelle prossime settimane sarà oggetto di convenzione tra FER (proprietaria dell'area), Comune e gli attuatori: i quali, dopo anni di difficili trattative (dal 1999), ben difficilmente accetteranno di ridiscutere le quantità edificatorie tanto lungamente contrattate per fare spazio ad un collegamento che nessuno finora ha portato al tavolo della trattativa. L'idea di eliminare la fermata S. Orsola per appoggiarsi a Zanolini mi pare quindi un'ipotesi oggi priva di concreta praticabilità.

Desidero concludere riprendendo una proposta dell'assessore provinciale Venturi, che ha avanzato pubblicamente l'idea di costituire una nuova società unitaria e bolognese per la gestione dell'SFM e per la sua integrazione con il Trasporto Pubblico su Gomma (ATC). Si tratta di una strada necessaria. Diversamente infatti continueremo a trascinarci problemi di mancanza di investimenti, di collegamenti, di coincidenze, e a lamentare orari, tariffe e biglietti tra loro disomogenei, col risultato di ritrovarci ancora tutti in automobile, fermi in coda, a respirare sempre peggio.

Credo tocchi al nuovo Consiglio e alla nuova Giunta regionale dare impulso a questa prospettiva, resa ancora più urgente dall'incertezza che regna sui finanziamenti governativi alla metrotramvia. In proposito su questo giornale Anderlini ha detto in sostanza: prima di lasciarci la testa, vediamo come funziona la città con un SFM attivo ed efficiente. Potremmo anche scoprire che le 8 linee in opera, e con il braccio ferroviario esistente che collega la stazione alla Fiera alla luce del sole, il mancato finanziamento del metrò in quella tratta non sia un danno irreversibile.

Tale sarebbe invece di sicuro il mancato finanziamento dell'SFM, laddove necessita di interramento e di fermate come quella del S. Orsola. Ma qui abbiamo fiducia, avendo per interlocutore non il governo, ma la Regione, per la quale il futuro della mobilità bolognese sarà certamente uno dei primi punti in agenda.

Andrea De Pasquale
Presidente Commissione Provinciale Trasporti e Pianificazione Territoriale
21 aprile 2005