



COMUNE DI RAVENNA
Commissione Consiliare n.9 "Lavori Pubblici, Attività Produttive e Porto"

Bozza verbale seduta commissione consiliare n. 9

di martedì 24 ottobre 2017

Approvato in C9 il 11 01 2018

Il giorno martedì 24 Ottobre 2017 alle ore 16,00, si è svolta presso la sala del Consiglio Comunale - Residenza Municipale - la seduta della Commissione consiliare n 9, per discutere il seguente ordine del giorno:

odg proposto dal consigliere comunale M.Maiolini (CambioRà) – ripristino linea ferroviaria Budrio-Massalombarda.

commissione n° 9

Cognome e nome	Delegato: cognome e nome	Gruppo	Presente	Ora entrata	Ora uscita definitiva
Alberghini Massimiliano	-	Gruppo Alberghini	Ass.	/	/
Ancarani Alberto	-	Forza Italia	x	16.00	17.40
Ancisi Alvaro	-	Lista per Ravenna	x	16.00	17.40
Gatta Rudy	-	Partito Democratico	x	16.00	17.40
Maiolini Marco	-	CambioRà	x	16.00	17.40
Mantovani Mariella				/	/
Manzoli Massimo		Ravenna in Comune	x	16.00	17.40
Vasi Andrea	-	PRI	x	16.00	17.40
Perini Daniele	-	Ama Ravenna	x	16.00	17.40
Distaso Michele	-	Sinistra per Ravenna	x	16.00	17.40
Tavoni Learco V.	-	Lega Nord	x	16.00	17.40
Valbonesi Cinzia		Partito Democratico	x	16.00	17.40
Veronica Verlicchi		La Pigna	x	16.00	17.40

I lavori hanno inizio alle ore 14.51

Introdotta brevemente da **Rudy Gatta**, presidente della Commissione 9, **Marco Maiolini** ritiene opportuno dare lettura integrale del proprio ordine del giorno, volto al ripristino della li-

nea ferroviaria Budrio-Massalombarda. Da aggiungere che anche l'assessore regionale Corsini recentemente ha confermato che "stiamo cercando di abbassare il tempo di percorrenza della tratta Ravenna-Bologna" e ripristinando questo vecchio tracciato, più diretto verso Bologna, vi è la "concreta possibilità di giungere nel capoluogo felsineo in minor tempo, oltre ad aggiungere un'altra linea".

Pure l'assessore Donini si è speso - anche su facebook - giudicando la cosa "interessante", dopo un incontro "fatto in Commissione", a Medicina, e assicurando l'impegno della Regione per il ripristino della linea in questione.

Alberto Ancarani fa presente come sia stato annunciato, con "una certa grancassa", da parte del Sindaco, non solo di Corsini e dell'assessore comunale Fagnani, un evento "storico": fare arrivare, "incredibile!", il treno a Bologna entro un'ora, anziché un'ora e venti minuti, un evento "davvero clamoroso!". Che ciò si realizzi attraverso l'uso della ferrovia "in cui hanno fatto la passeggiata" oppure che venga prodotto dalla diminuzione delle fermate in provincia di Bologna etc interessa molto marginalmente al Consigliere: "...a me basta che lo facciate" e, soprattutto, venga comunicato "quando", poiché il 12 dicembre, di solito, entrano in vigore i nuovi orari invernali.

Il 12 dicembre, quindi, avrà finalmente inizio "questa storia del treno di un'ora, come pomposamente annunciato, oppure no?"; poi è anche possibile parlare di come "sarebbe bello" ripristinare questa ferrovia, quell'altra, del "treno di Dante" e così via, ma l'importante è verificare se quanto "annunciato e iper promesso" verrà al dunque o meno.

Non si può che concordare, sostiene l'assessore **Roberto Fagnani**, sulla volontà di cercare di impegnarsi per portare avanti il ripristino di una linea significativa, certo "non fattibile dal giorno alla notte": occorrono, infatti, approfondimenti, serie progettazioni, attente valutazioni di costi, oneri, utenze, benefici, senza dimenticare che siamo in presenza di una linea dismessa nel 1964, interrata. Non è con quella linea, insomma, che si può pensare di velocizzare in tempi brevi la Ravenna-Bologna. In ossequio, poi, agli indirizzi nazionali indicati dal ministro Del Rio, dalle scelte della Regione - vedi il PRIT Piano Regionale Integrato dei Trasporti - l'Amministrazione si adopererà sia a livello infrastrutturale che di linee per quel che riguarda il ferro e, quindi, il trasporto ferroviario.

Un altro tema rilevante, aggiunge l'Assessore, concerne la Ravenna-Rimini, sempre nel vasto ambito della viabilità ferroviaria; sono stati firmati, in proposito, due protocolli volti a migliorare la viabilità ferroviaria portuale, per giungere dall'attuale 13 al 30% in materia di merci trasportate su treno, nei prossimi anni.

Rivolto a Maiolini, Fagnani precisa che l'oggetto dell'odg proposto non rientra nel PUMS, quanto nel PRIT, "...che va in Regione": comunque, è garantito l'appoggio al ripristino della linea, anche se non si tratterà certo di un percorso né breve né facile.

Cinzia Valbonesi guarda con interesse all' odg proposto, ben strutturato e meritevole di attenta considerazione: tutto ciò che riguarda lo sviluppo del treno e la riduzione del traffico su gomma, con positivi effetti anche a livello ambientale, rappresenta un vantaggio per tutti ed una priorità da sempre condivisa dal PD. Certo, in primo piano rimangono la Ravenna-Bologna, la Ravenna-Rimini e occorre comprendere con chiarezza se nel caso in questione quanto è stato studiato e valutato con favore conserva la propria validità di fronte ai nuovi

diversi standard europei, recentemente aggiornati. Pertanto tecnicamente l'attivazione di una traccia di "questo" tipo può anche comportare impegni diversi rispetto alle precedenti osservazioni.

La Consigliera, infine, suggerisce a Maiolini, preso atto che la cosa non è di competenza del PUMS, di "togliere quella parte", al fine di rendere l'odg più calzante in vista della discussione in sede di Consiglio.

La prima richiesta del Consigliere appare corretta ed accoglibile, a giudizio di **Fagnani**, poiché vi è l'impegno da parte dell'Amministrazione di continuare il confronto, nell'ottica primaria di velocizzare "quella" linea, eventualmente con il ripristino pure della tratta in oggetto. Una tratta, però, va adeguatamente sottolineato, non realizzabile in tempi brevi.

Il secondo punto nella richiesta andrebbe eliminato, poiché rientrante nel PRIT – Piano Regionale dei Trasporti – e non nel PUMS.

Maiolini fa proprio l'invito di Valbonesi e dell'Assessore, propenso ad inserire, magari, la sollecitazione alla Regione per "uno studio di fattibilità, o progettazione, per una puntuale definizione dei costi-benefici...".

Per "noi" di Medicina, sostiene **Alfredo Sambinello**, di Legambiente, in veste di esperto di Lista per Ravenna, si tratta di un problema assai sentito dato che la località costituisce l'unica realtà territoriale priva di un treno su "questa" direttrice.

Il treno è stato soppresso negli anni '60 – precisamente nel 1964 – "...poiché allora tutti si doveva andare su gomma...la FIAT non faceva più treni, ma autobus..."; la linea ferroviaria appare importantissima pure per Ravenna, al di là del trasporto passeggeri, pur rilevante. Il traffico sulla San Vitale, infatti, ha visto una crescita impetuosa e, dopo una qualche diminuzione con l'avvento dell'autostrada, negli ultimi dieci anni si è tornati "ai vecchi tempi": la situazione oggi è "insopportabile" a causa del trasporto merci legato al porto e, in particolare, all'attività della società Marcegaglia. Dagli originari due viaggi giornalieri si è passati a decine e decine nell'arco delle 24 ore (ed ecco numerosi autoarticolati transitare con "enormi carichi di acciaio arrotolato" proveniente dall'ILVA di Taranto). Tra l'altro, si parla di "2.000 euro a viaggio", almeno stando alle informazioni desumibili da Internet, e ciò giustificherebbe un certo interesse della Regione e delle due Province di Ravenna e Bologna a permettere l'utilizzo della strada pubblica da parte di trasporti "speciali".

Pur condividendo l'odg elaborato da Maiolini, **Daniele Perini** non nasconde forti perplessità.

Il Comune, purtroppo, non può fare più di tanto; si parla di rilanciare il porto, ma per realizzare ciò occorre trovare l'asse che "ci" porti a Verona e a Trieste, e non solo su ferro. In proposito vi erano stati interessanti spunti da parte del PRI; "noi anche su ferro, per arrivare a Venezia, facciamo prima ad arrivare a Roma...". "Veniamo ascoltati oppure no?". Tra le altre proposte, in chiave politica durante la campagna elettorale era emersa quella volta alla creazione della città metropolitana anche in Romagna, un'ottima idea, purtroppo senza seguito.

Rivolto in particolare a Perini, quanto al “venire ascoltati o meno”, **Fagnani** precisa che si sono firmati due protocolli con l’obiettivo di riuscire a portare “dal 13 al 30% i treni che si muovono dal porto di Ravenna”, per giungere anche a 30 milioni di tonnellate merci movimentate annue, nel breve periodo, dai 27 milioni attuali. Ci si propone, anzitutto, di porre fine all’attraversamento della città da parte delle merci c.d. “pericolose”: entro sei mesi dalla firma dei giorni scorsi verrà presentato il progetto ed entro il 2018 attivata la “bretella” a nord del Candiano volta a consentire al 70% dei treni merci di andare direttamente a nord, dove è prevista, poi, la realizzazione di due stazioni merci a destra e sinistra del Candiano stesso.

Il progetto contiene la riproposizione, in pratica, del “famoso” bypass del 2007 da 270 milioni di euro, che interessava, però, solamente la strada, non la ferrovia; per la prima volta, dopo che è stato argomento di discussione per tanti troppi anni, vi è la copertura finanziaria per la realizzazione del sottopasso di via Canale Molinetto, utile proprio nella logica di “aumentare il treno”, opera indispensabile per non bloccare la città con le auto. Le istanze della città, quindi, sembrano trovare ascolto e gli ultimi mesi hanno mostrato grande vivacità a livello di progetti e di azioni concrete.

Quanto alla Budrio-Massalombarda, il suo ripristino non risulta ipotizzabile nè per il 2018 nè per il 2019: è una tratta completamente interrata, non “vi è più” da oltre cinquant’anni, necessita, insomma, di un intervento davvero importante e non sarebbe serio “stare a raccontarci che la marmotta incartava la cioccolata...”.

Ben lieto di approvare questo odg, **Ancarani** sottolinea, però, che sono stati tanti i protocolli firmati con le ferrovie...uno sottoscritto pure dell’ex sindaco Matteucci e già si parlava di sottopassi etc; al momento, allora, ecco “annunci di nuove firme di protocollo, senza indicazione di alcuna data realistica circa i risultati.

L’argomento oggi trattato interessa certo gli amici di Medicina, ma non costituisce necessariamente una priorità per il Comune di Ravenna: le nostre priorità, infatti, derivano dall’esigenza di riduzione dei tempi per recarsi a Bologna, dall’assenza di un collegamento “decoroso” con Forlì, sia a livello stradale che ferroviario etc.

Del resto la grave situazione con cui ci si deve confrontare “è tutta colpa vostra!...e dei vostri predecessori, di tutte le Amministrazioni del medesimo colore che si sono succedute negli anni alla guida della città...avete avuto anche un sottosegretario, proprio ai trasporti, Giordano Angelini, piazzato poi in Sapir...”.

Giulia Olivieri – esperto Ravenna in Comune – rileva che “questi sono 26 chilometri contro 24”, una differenza forse che può apparire insignificante, ma sono quelli che impediscono il collegamento Bologna-Ravenna; si pensi a tutti i pendolari che affollano le corriere e/o sono costretti ad utilizzare l’auto, potrebbero finalmente con il treno raggiungere Bologna in circa un’ora.

“Ci ascolteranno? Forse sì, forse no, però occorre che qualcuno si muova, che non si pensi più solamente al proprio orticello, ma si agisca insieme per un obiettivo comune. Ad esempio nel PTCP della Provincia di Bologna, 2004, troviamo una frase significativa: “...la Provincia di Bologna si impegna ad approfondire, di concerto con la Regione e la Provincia di Ravenna, le possibilità ed opportunità di potenziare i servizi ferroviari sulla linea Bolo-

gna-Lugo-Ravenna, sino a standard di servizio ferroviario regionale e a mantenere aperta per il futuro, salvaguardandone il corridoio, l'ipotesi di ripristino della linea Budrio-Massalombarda, analogamente a quanto sta facendo la provincia di Ravenna con il suo PTCP...". Non sarà una priorità, ma se perdiamo la possibilità di inserimento nel PRIT 2025, se ne parlerà soltanto per il 2050.

Nell'immediato l'obiettivo è accelerare il trasporto collettivo tra Ravenna e Bologna, riconosce **Alvaro Ancisi**, per giungere nel capoluogo in meno di un'ora, nel ungo periodo, però, nell'ottica di conferire finalmente un assetto strutturale efficiente alla rete dei trasporti tra la Romagna e Bologna, la Budrio-Massalombarda ridurrebbe ulteriormente i tempi.

E poi, per i problemi ad ampio raggio, occorre disporre di una valida capacità programmatica, il che vuol dire partire gradualmente, disegnare con chiarezza l'obiettivo, stabilire, a livello di massima, i costi, i tempi, giungendo, insomma, ad un rigoroso studio di fattibilità.

Come già contenuto nell'odg, **Cavina**, consigliere comunale di Medicina – esperto Cambiera – fa notare che nel 2016 “abbiamo” eseguito un Piano strategico locale, con l'appoggio della città metropolitana e nel corso dei quattro Tavoli, dei quattro workshop è sempre emersa tra i giovani la priorità ferrovia; si è richiesto un aggiornamento dello studio di fattibilità del 2003 condotto dalla società METIS per conto della Regione Emilia-Romagna e nel 2016 T-bridge (ex METIS) ha sostanzialmente riconfermato il precedente studio.

Si parla di Budrio-Massalombarda, ma bisogna in realtà considerare questa tratta come Bologna-Ravenna, anche perché “un cittadino di Budrio oggi se vuole venire qui in treno impiega tre ore...”.

A giudizio di **Maiolini**, quello odierno ha rappresentato un momento d'incontro proficuo e va riconosciuto lo sforzo dell'Amministrazione che con le ferrovie intende sviluppare protocolli concreti, senza dimenticare, auguriamoci, la Budrio-Massalombarda.

I lavori hanno termine alle ore 17.37

Il presidente della Commissione 9
Rudy Gatta

Il segretario verbalizzante
Paolo Ghiselli