



Comune di Ozzano dell'Emilia
Città Metropolitana di Bologna

Assessorato Urbanistica, Ambiente, Mobilità e Trasporti

Classifica: 2.3.0

Alla cortese attenzione
gruppo consiliare siAmo Ozzano
Consiglieri Monia Vason
e Gerardo Tranchitella

OGGETTO: Risposta all'interrogazione prot. 10083/2025 avente ad oggetto "Quadruplicamento linea ferroviaria Bologna-Castel Bolognese".

Buonasera e un caro saluto ai presenti.

Questo mio intervento ci consente prima di tutto di fare chiarezza su alcuni punti e passaggi fondamentali, avendo la possibilità di spiegare la posizione del Comune di Ozzano sul tema e su quanto è stato svolto fino a ora nonché per condividere le modalità del prosieguo del lavoro ancora necessario.

Partiamo dal dato di fatto che già nel programma di mandato di questa amministrazione trovate l'indicazione precisa a tenere – cito testualmente - "sotto osservazione il progetto di raddoppio dei binari nel tratto tra Bologna e Castel Bolognese proposto da Rete Ferroviaria Italiana, in collaborazione con Città Metropolitana e gli altri territori e la Regione. L'amministrazione si impegna a minimizzare gli impatti sul territorio locale, in quanto l'opera sarà fondamentale per garantire una fermata dei treni a Ozzano ogni 30 minuti".

Ribadiamo anche in questa sede, che i limiti di capacità della linea ferroviaria esistente vanno risolti per garantire una migliore accessibilità dei territori attraversati, e poter potenziare il servizio ferroviario metropolitano e regionale, con l'impegno a ricercare la soluzione di corridoio più idonea in considerazione dei valori ambientali, sociali ed economici dei territori attraversati.

A questo punto è doveroso sottolineare come i tracciati individuati e le caratteristiche realizzative sono invece fortemente impattanti sui territori, e non ci soddisfano, tanto più in quanto disegnati secondo i criteri dell'alta velocità che non riteniamo sia una condizione necessaria.

Inoltre, quanto presentato nel Dibattito pubblico, da RFI, non tratta gli estremi del tratto di linea in esame, in particolare il nodo di Bologna, che deve essere in grado di sopportare il potenziamento di carico passeggeri richiesto, e il collegamento con Ravenna, per il potenziamento del traffico su ferro delle merci; tali punti risultano non trattati.

Infine, i corridoi proposti non prevedono una intercomunicazione con la coppia di binari della linea esistente, quando invece la "permeabilità" delle linee consentirebbe una maggiore flessibilità nella gestione della circolazione, soprattutto in caso di anomalità.

Tutti questi aspetti e considerazioni sono contenuti ed esposti tecnicamente e in dettaglio nell'osservazione unitaria degli enti locali, che sottolineo essere sottoscritta dal sindaco di Ozzano e da tutti gli altri sindaci/sindache e rappresentanti degli enti locali coinvolti territorialmente nell'opera (Bologna, San Lazzaro, Castel San Pietro, Dozza, Imola, Solarolo, Castel Bolognese), insieme a Città metropolitana di

Bologna e Provincia di Ravenna. L'osservazione è stata pubblicata tra il materiale delle osservazioni del Dibattito pubblico il 30.12.2024, ed è stata elaborata con il contributo del Servizio mobilità di Città metropolitana di Bologna che si è avvalso di consulenti esperti in materia trasportistica e che ha svolto - e che svolge - il lavoro di coordinamento tra gli enti dei diversi territori.

Evidenzio qui l'importanza del contributo unitario degli enti locali al dibattito sia per il contributo tecnico - come sopra brevemente descritto - e sia sul piano politico. La coesistenza di intenti e visioni ha portato con convinzione da parte di tutti gli enti territoriali a procedere in maniera unitaria e costruire una posizione comune rispetto al dibattito pubblico riservandosi di entrare nel merito specifico dei singoli territori attraversati solo successivamente alla definizione di una coerente metodologia di intervento.

In sede istituzionale, nel confronto con gli altri enti territoriali, il Comune di Ozzano - dal sindaco e da me rappresentato - ha sostenuto fermamente la necessità di esprimerci in maniera coesa su un'opera che coinvolge i territori di ciascun ente e dunque proprietà pubbliche e private, aziende, abitazioni di ciascun territorio.

Al momento della definizione del contributo unitario, la Regione era nel pieno della nuova organizzazione delle cariche politiche. A inizio gennaio poi si è svolto un incontro istituzionale con l'assessora regionale delegata in materia per condividere il lavoro dei mesi precedenti svolto in maniera coordinata da parte degli enti locali e che ha prodotto la sintesi dell'osservazione unitaria presentata. Successivamente la Regione ha inviato una propria osservazione al DP (pubblicata il 28.01.2025) che ribadisce la necessità che il tracciato da individuare dovrà trovare, anche attraverso il percorso già avviato dal tavolo interistituzionale, l'adeguata condivisione con gli enti locali interessati, elencando i principi guida per indirizzare le scelte.

La recente risposta da parte della Regione all'interrogazione presentata in Assemblea Legislativa è del tutto coerente con l'impostazione e i principi della nostra osservazione unitaria, di cui ne ha richiamato alcuni elementi principali.

Il lavoro istituzionale e politico di confronto e coordinamento tra gli enti territoriali su questa opera di area vasta, come svolto fino a qui, è necessario ora che proceda con la stessa modalità, con forza e perseveranza.

In questo momento siamo in attesa della programmazione della ripresa del lavoro del tavolo interistituzionale con la Regione, come richiesto dal nostro Comune insieme agli altri enti locali. L'incontro che era stato fissato è stato rimandato e va rimesso in calendario quanto prima.

Altrettanto con il Comitato che nel frattempo si è costituito a Ozzano, insieme ai soggetti interessati che fino a qui ci hanno interpellato, è necessario avviare un confronto sul terreno fruttuoso dell'ascolto e del dialogo, provando a individuare criteri di approccio condivisi su un tema che ribadiamo ha dimensioni sovra comunali.

La necessità che rilevo è infatti quella di mantenere la coesione istituzionale tra gli enti locali e con la Regione all'interno di questo processo che è stato avviato da RFI su mandato del Ministero delle Infrastrutture sul documento di fattibilità delle soluzioni alternative.

Tale coesione potrà garantire l'ascolto dei nostri territori, il confronto e il coordinamento all'interno del percorso avviato, al fine di individuare la scelta più idonea a beneficio di una esigenza necessaria per l'accessibilità dei territori. La soluzione da individuare sarà complessa e non per tutti sarà pienamente soddisfacente ma potrà essere accettata se si dimostrerà essere efficiente ed efficace in una visione complessiva, e solo se si prenderà carico degli effetti sui territori dando risposte puntuali sotto i profili ambientali, sociali ed economici.

Da questa prima parte spero si comprenda l'impegno del Comune di Ozzano fino a qui e le intenzioni nel portarlo avanti (risposta ai punti 1, 2, 8, 9).

Sinteticamente rispondo ora agli altri punti dell'interrogazione, con l'intento di poter porre le basi per proseguire in maniera collaborativa il percorso di lavoro comune, anche con il Comitato e con i soggetti coinvolti dall'opera.

punto 3

Sul documento di ottobre 2024 non si sono svolti incontri con RFI per l'illustrazione di questi ulteriori corridoi. In quel momento, stavamo già lavorando all'osservazione unitaria che ripeto mette in luce tematiche di incoerenza del progetto oltre ai singoli tracciati individuati, rimettendo in discussione diverse condizioni alla base della proposta. Non avevamo poi ancora tutti gli elementi per poterne dare informazione completa almeno a quanti già ci avevano contattato nei mesi precedenti.

punto 4

Nell'osservazione unitaria è stato indicato come scenario da verificare l'affiancamento in rilevato, da valutare alle condizioni dettate da una velocità massima di percorrenza pari a 200 km/h (coerente con la strategia nazionale per la linea Adriatica), e non di 300 km/h come impostato nei documenti di RFI.

punto 5

All'incontro sono stati chiamati tutti coloro che ci avevano contattato nei mesi precedenti. E' stato un incontro informativo sui contenuti dell'osservazione unitaria degli enti e sulla pubblicazione della relazione conclusiva del Dibattito pubblico.

Sono stati anche raccolti i dati di contatto dei presenti per stabilire un canale di comunicazione diretto.

punto 6

La soluzione proposta va esaminata nell'ambito del tavolo interistituzionale, richiamato più volte.

punto 7

Le interferenze con il sito Natura 2000 e con l'area di espansione produttiva erano state segnalate nella fase iniziale del Dibattito pubblico e negli incontri con RFI sulle prime soluzioni alternative di corridoio contenute nel DocFAP (Documento di fattibilità delle alternative progettuali). Le interlocuzioni con RFI si sono fermate all'estate 2024; dopo non sono stati più convocati incontri di confronto sulle successive proposte di tracciato.

L'osservazione unitaria poi volutamente non è entrata nel merito dei tracciati ponendo questioni di verifica sulle condizioni alla base dell'impostazione dell'opera (velocità massima di progetto, coerenza delle linee rispetto alle merci, nodo di Bologna, collegamento con Ravenna).

punto 10

Delle ultime 3 varianti presentate sui tracciati / corridoi degli sfocchi, l'ultima (la C) interessa interamente il territorio in comune di Castel San Pietro; la seconda interessa entrambi i comuni di Ozzano e Castello e la prima interessa Ozzano.

Vi sono poi i successivi territori verso est interessati dal proseguimento del tracciato parallelamente all'asse autostradale.

Credo necessario chiarire che l'intento e lo sforzo che fino a qui ha contraddistinto il lavoro di confronto e sintesi degli enti locali - ripeto Bologna, San Lazzaro, Castel San Pietro, Dozza, Imola, Solarolo, Castel Bolognese, insieme a Città metropolitana di Bologna e Provincia di Ravenna - è stato di cercare di trovare una linea comune e non quella di difendere il proprio territorio a discapito dei territori altrui, nella consapevolezza che solo coordinandoci su criteri condivisi siamo credibili e propositivi su un obiettivo comune, di fronte a un intervento sovraordinato di livello ministeriale.

Spiegato tutto questo, ripeto che siamo fermamente convinti della necessità di proseguire con la modalità del confronto in un lavoro collaborativo e unitario tra territori e ente regionale.

Chiarisco, infine, che le comunicazioni in merito all'avvio del Dibattito pubblico del 09.05.2024 sono state tempestivamente pubblicate sul sito istituzionale del Comune, rimandando poi al DP gli aggiornamenti sui documenti che man mano si sono aggiunti nel corso del dibattito stesso.

A fronte ora della conclusione del periodo di Dibattito pubblico, ci impegniamo a fornire gli aggiornamenti e i materiali delle fasi successive del processo, con informazioni puntuali sul nostro canale istituzionale così da renderle fruibili a chiunque interessato.



arch. Mariangela Corrado

vicesindaca e assessora Urbanistica, Ambiente, Politiche energetiche, Mobilità e Trasporti, Partecipazione e cittadinanza attiva, Patrimonio, Nuova Scuola Panzacchi