

## ALLEGATO 1

**Interrogazione n. 5-00162 Mario Pepe: Lavori di interrimento del passante ferroviario Budrio-Portomaggiore (Bologna).****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Gli interventi finanziati con la legge 910/86, ricomprendono anche i lavori d'interrimento della linea Bologna-Portomaggiore, in galleria artificiale, nel tratto urbano di Bologna tra il km 0 + 905 e il km 2 + 495.

Il relativo progetto esecutivo è stato approvato dal Ministero dei Trasporti nel settembre del 1997, previo parere favorevole espresso dalla Commissione Interministeriale *ex lege* 1221/52 con voto 1313.

In detto progetto era prevista, tra l'altro, una rampa di risalita dalla galleria ufficiale (lato Portomaggiore) tra le progr. 2 + 085 e 2 + 490, che comportava l'interruzione di via Paolo Fabbri (km 2 + 330) e la deviazione del traffico veicolare locale sulla viabilità limitrofa.

Con decreto dell'agosto 1998 il Ministero dei Lavori Pubblici-Provveditorato alle Opere Pubbliche per l'Emilia Romagna - su conforme parere del comune di Bologna, ha accertato, ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977 n. 616, il perfezionamento dell'intesa Stato-Regione per la realizzazione dell'opera come descritta negli atti progettuali.

Durante l'esecuzione dei lavori, a seguito delle proteste sollevate dagli abitanti del quartiere di San Vitale, contrari all'interruzione di via Paolo Fabbri, il Comune di Bologna non autorizzava la chiusura del traffico veicolare di detta via impedendo, quindi, la realizzazione della rampa di risalita ed il completamento dei lavori.

Al fine, dunque, di risolvere tutte le difficoltà intervenute, si è valutata ed analizzata la possibilità di prolungare l'inter-

ramento fino a via Libia, previa presentazione ed approvazione di un nuovo progetto esecutivo.

Nelle more delle verifiche di cui sopra, interveniva la legge n. 388 del 23.12.2000 (finanziaria 2001) la quale all'articolo 131, comma 4, fa divieto agli Esercenti di sottoscrivere ulteriori atti integrativi se non relativi a progetti esecutivi già approvati, pregiudicando così l'ipotizzato prolungamento della galleria fino a via Libia.

Il Comune di Bologna, nel prendere atto delle disposizioni della citata legge 388/2000, con nota del 12 febbraio 2001, sottolineava l'assoluta necessità di trovare una soluzione operativa alle problematiche relative all'ultimazione dei lavori d'interrimento, che non pregiudicasse il mantenimento del traffico veicolare su via Paolo Fabbri.

La soluzione individuata, l'unica compatibile con i vincoli economici e normativi esistenti, nonché con i vincoli fisici presenti nell'area d'intervento, è risultata quella della così detta « variante risalita rapida » che, con la realizzazione di una rampa di risalita con pendenza del 3 per cento anziché dell'1,8 per cento, consentiva di terminare l'intervento prima di via Paolo Fabbri e di lasciare quest'ultima aperta al traffico.

Tale variante, valutata e concordata tra il Comune di Bologna, l'Esercente la ferrovia, la Concessionaria dei Lavori ed il Direttore Lavori, pur non pregiudicando la futura prosecuzione dell'interrimento, consentiva il rapido completamento dell'intervento e garantiva la riapertura all'esercizio ferroviario entro la fine del corrente anno.

La variante in argomento è stata approvata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel giugno 2001, in conformità al parere espresso dalla Commissione Interministeriale *ex lege* 1221/52, espresso con voto n. 1417.

Ad oggi, relativamente allo stato d'avanzamento dei lavori, in linea con i programmi, risultano già completate tutte le opere strutturali e sono in fase di avanzata realizzazione gli impianti tecnologici.

Per il prossimo 14 dicembre è prevista una cerimonia per la riapertura della ferrovia che entrerà definitivamente in esercizio nei prossimi giorni dell'anno.

Riguardo agli aspetti tecnici della variante, si evidenzia che l'incremento della pendenza non pregiudica la funzionalità della linea poiché, da verifiche effettuate dall'Esercente, questa risulta compatibile con le prestazioni del materiale rotabile in dotazione della stessa ferrovia.

In merito, invece, agli aspetti economici, l'importo suppletivo dei lavori relativi alla citata variante ammonta a lire 525.409.570 corrispondente a circa il 2

per cento del costo complessivo dell'intervento, pari a lire 23.819.377.913.

Per quanto riguarda l'eventuale prosecuzione dell'intervento d'interramento, si rileva che nulla è stato compromesso o modificato con l'approvazione della variante, poiché già con il progetto esecutivo originario si prevedeva la demolizione della rampa di risalita in caso di prolungamento della galleria.

Si fa presente, infine, che alla Commissione di Collaudo compete la sola verifica della corrispondenza tra le opere eseguite ed il relativo progetto, nonché della corretta contabilizzazione dei lavori e dell'osservanza delle condizioni contrattuali. Non può, pertanto, assumere alcuna posizione critica che abbia valenza giuridicamente rilevante sulla validità delle decisioni adottate circa la variante per la risalita rapida in corrispondenza del Passaggio Livello di via Fabbri. Da parte del Ministero si ribadisce che la scelta tecnica perseguita era l'unica che potesse condurre, come effettivamente è stato, ad una rapida conclusione dei lavori e ad una sollecita riapertura all'Esercizio della ferrovia.