

LE RETI DELLA MOBILITÀ - INFRASTRUTTURE MATERIALI E IMMATERIALI - -Workshop- 27 maggio 2016

Lo scorso 1° marzo in questa sala, con la partecipazione dell'Assessore Regionale alle politiche per la Montagna Paola Gazzolo, abbiamo avviato il **Focus sull'Appennino metropolitano**, previsto dal **Patto metropolitano** per il Lavoro e lo Sviluppo economico sociale, sottoscritto il 29 aprile 2015 da Città metropolitana, associazioni imprenditoriali e organizzazioni sindacali.

Gli **obiettivi** che abbiamo individuato per l'attività del Focus Appennino metropolitano sono di :

1. definire le strategie condivise dell'Appennino metropolitano e nell'ambito di tali strategie, un piano di azioni nel breve (un anno) e medio periodo (3 anni) per il nuovo PSM 2.0 e per l'Accordo quadro per lo sviluppo dell'Appennino in attuazione del Programma regionale della montagna.

Il metodo di lavoro che abbiamo deciso di adottare è di tipo partecipato , attraverso la costituzione dei **gruppi di lavoro tematici** che, nella logica del Patto metropolitano per il lavoro e lo sviluppo economico e sociale, avranno il compito di definire le strategie territoriali per l'Appennino metropolitano con l'obiettivo di integrare e coordinare i diversi strumenti di programmazione che oggi insistono sull'area appenninica e in generale sul territorio metropolitano:

- Il Programma regionale per la montagna, che sarà articolato in Accordi-quadro definiti per Unione di Comuni,
- Il nuovo Piano Strategico Metropolitano (PSM 2.0), le cui **Linee di indirizzo** sono state approvate dal Consiglio metropolitano lo scorso 11 maggio, dopo essere state già presentate il 6 aprile scorso a Palazzo Re Enzo dal sindaco metropolitano Virginio Merola insieme al ministro delle Infrastrutture e trasporti Graziano Delrio al convegno "Futuro metropolitano",
- Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile metropolitano, le cui Linee di Indirizzo sono state approvate dal Consiglio Metropolitano lo scorso 27 aprile,
- I diversi programmi comunitari di finanziamento.

In questo contesto come Città metropolitana abbiamo deciso di dare un contributo alla semplificazione degli assetti organizzativi ed istituzionali dei Comuni del territorio metropolitano, prioritariamente montani, istituendo una nuova Area funzionale denominata **Riordino territoriale e fusioni di comuni**, nel nuovo assetto organizzativo degli uffici. Tale Area funzionale avrà il compito di avviare un percorso progressivo e modulare di carattere sperimentale improntato fin da subito a supportare gli enti locali dell'area metropolitana nei percorsi di innovazione istituzionale e riordino quali innanzitutto le **fusioni di comuni**, l'associazionismo nell'esercizio delle funzioni e dei servizi, la programmazione negoziata nonché l'accesso alle risorse regionali ed europee per lo sviluppo delle politiche della montagna

L'Area funzionale **Riordino territoriale e fusioni di comuni** svilupperà le proprie attività in base a un programma di lavoro condiviso con i Comuni e le Unioni di Comuni secondo le modalità previste negli accordi attuativi della Convenzione quadro delle collaborazioni istituzionali .

La costituzione dei singoli gruppi di lavoro tematici - composti da referenti del Patto, da soggetti da coinvolgere ad hoc su specifiche tematiche, da tecnici della Regione, della Città metropolitana e delle Unioni di Comuni - avverrà a seguito dello svolgimento di un **workshop** tematico, articolato per sessioni, nel corso del quale verranno individuate da parte dei relatori e dei successivi interventi dei partecipanti le strategie generali e le azioni progettuali da sviluppare che vedrà la partecipazione dell'Assessore regionale di riferimento e dei Consiglieri delegati della Città metropolitana sulla tematica specifica.

Per l'incontro odierno, riguardante **Le reti della mobilità. Infrastrutture materiali e immateriali**, gli approfondimenti che abbiamo deciso di compiere sono emersi nel corso della fase di ascolto dei territori del Piano Strategico Metropolitan (PSM 2.0), l'iniziativa itinerante che il Sindaco Virginio Merola ha compiuto nei diversi territori metropolitani denominata "La voce delle Unioni".

Incontri che hanno coinvolto i Comuni dell'Appennino metropolitano, in cui sono stati messi in rilievo alcuni temi quali :

- Appennino come risorsa, non come problema,
- Condivisione del *Patto per lo sviluppo della montagna*, intesa nel suo complesso, andando oltre ai confini delle Unioni,
- Sostegno all'agricoltura di montagna, come presidio contro il dissesto idrogeologico,
- Sostegno alle imprese e al settore produttivo,
- Sviluppo delle filiere agroalimentari tipiche dell'Appennino,
- Turismo sostenibile e promozione del territorio, anche attraverso percorsi turistici tematici
- Trattenere la popolazione e attirare nuovi abitanti.

In questo contesto è stata espressa in maniera inequivocabile la domanda di un **Miglioramento dell'accessibilità del territorio dell'Appennino** in riferimento ai collegamenti materiali e alle connessioni immateriali, al trasporto delle persone e delle merci così come al trasporto veloce delle informazioni e in generale alla comunicazione online.

Sono emerse, pertanto alcune tematiche specifiche rispetto alle quali ritengo utile concentrare la nostra attenzione, nell'incontro odierno, e nel lavoro che verrà effettuato nei prossimi mesi da parte del Gruppo tematico del Focus Appennino che si occuperà nello specifico delle **Reti della mobilità quali :**

- il miglioramento del trasporto pubblico locale attraverso l'integrazione (anche tariffaria) e l'intermodalità delle reti;
- le infrastrutture della mobilità stradale in relazione al completamento della rete della viabilità principale, ipotesi e proposte in essere;
- la manutenzione e potenziamento delle infrastrutture della mobilità stradale locale;
- la Ciclovia del sole e il percorso Eurovelo 7;
- l'implementazione della connessione veloce alla rete informatica e la riduzione del digital divide

Di seguito introdurrò questi argomenti riguardo agli aspetti generali, lasciando ai Consiglieri delegati Priolo e Ruscigno ed ai tecnici della Città metropolitana il compito della loro definizione di dettaglio.

Il **miglioramento del trasporto pubblico locale** è necessario avvenga mantenendo quale sistema portante il Servizio ferroviario metropolitano integrato con una adeguata intermodalità col servizio pubblico su gomma, utilizzabile con un unico titolo di viaggio. Occorre utilizzare pienamente gli investimenti fatti negli anni precedenti e continuare ad investire nelle strutture di servizio delle stazioni e delle fermate ferroviarie e filoviarie per garantire l'interscambio con bus e corriere, evitando sovrapposizioni di mezzi pesanti da e per la città, migliorando il traffico e riducendo l'inquinamento.

La dotazione di infrastrutture ferroviarie del territorio montano è rappresentata in primo luogo dalle due linee BO-FI (Direttissima) e BO-PT (Porrettana), che costituiscono già due degli 8 bracci sui quali si sviluppa il Servizio Ferroviario Metropolitan.

Per quanto riguarda la linea Porrettana, è stato avviato un **Piano degli investimenti** previsto da Regione Emilia-Romagna, Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia e Tper Interventi sull'Infrastruttura, per la riqualificazione delle stazioni, per materiale rotabile, per un valore complessivo di 35 Milioni di euro.

Alla fine del 2017 la Ferrovia Porrettana sarà la prima linea in Emilia-Romagna con tutto il materiale rotabile nuovo.

Più in generale, occorre operare su una maggiore integrazione stazioni-centri abitati lungo la tratta Direttissima, anche mediante specifiche revisioni del contratto di servizio con TPER, ed analogamente sui collegamenti fra centri abitati posti lungo la direttrice e diramazioni stradali vallive secondarie sulla Porrettana.

Oltre questo pare opportuno intervenire sugli **orari**, al momento in cui, grazie ai finanziamenti erogati con la delibera del 1° maggio dal CIPE, è possibile finalmente dare corso, a livello dell'intera area metropolitana, alla progettata frequenza alla mezz'ora, e, nell'area più vicina alla città, al quarto d'ora nelle fasce orarie di punta. C'è l'esigenza, inoltre, di intervenire sugli orari serali e sul numero delle corse.

Per quanto riguarda le **infrastrutture della mobilità stradale**, l'apertura al traffico della **Variante di Valico dell'autostrada A1**, avvenuta alla fine dello scorso anno, ha rappresentato un ulteriore ed importante tassello per il miglioramento dei collegamenti tra le due Città metropolitane di Bologna e Firenze – dopo alcuni anni dall'entrata in funzione dell'Alta velocità ferroviaria - ma, soprattutto, per l'accessibilità al territorio appenninico in riferimento alla minore lunghezza e maggiore sicurezza della tratta autostradale e dei minori tempi e costi di percorrenza e ha, di fatto, avvicinato due aree forti come quelle bolognese e fiorentina.

L'apertura al traffico della **Variante di Valico** con una rilevanza nazionale non deve però farci tralasciare le due fondamentali problematiche che riguardano le infrastrutture stradali del nostro Appennino, che possiamo riassumere nella necessità:

1. di realizzare o completare **importanti infrastrutture viarie di collegamento (con la rete principale autostradale)**, tra queste alcune sono attese da oltre trent'anni come il “Nodo di Rastignano”,
2. garantire con continuità la regolare **manutenzione della rete viaria di montagna**.

Il territorio dell'Appennino metropolitano, pur essendo dotato di infrastrutture autostradali e stradali di comunicazione veloce, presenta tuttavia alcune discontinuità, relative a fasce altimetriche in cui i collegamenti rallentano sensibilmente, ovvero a collegamenti intravallivi giudicati mancanti. La fase di ascolto relativa alla messa a punto delle Linee per il PSM 2.0 ha permesso di raccogliere diverse istanze in questo senso, relative in particolare al completamento delle varianti veloci ai collegamenti stradali nord-sud esistenti, ed all'ipotesi di dotare il territorio di nuovi collegamenti trasversali tra le valli del Reno e del Savena. Si tratta di **ipotesi non nuove, che occorre valutare con la massima accuratezza** e senza pregiudizi – ma anche con la massima cautela, considerando l'elevata fragilità del territorio interessato sotto il profilo della stabilità dei versanti, e la sua assoluta **non riproducibilità dal punto di vista paesaggistico e di contesto**.

Queste esigenze vanno valutate simulando una piena funzionalità, ovvero il potenziamento, dei servizi pubblici – su ferro e su gomma – in entrambi i casi, per evitare la previsione affrettata di nuovi impattanti collegamenti stradali.

Riteniamo opportuno, rispetto a questo argomento, che sia necessario avviare un percorso di valutazione informata e aggiornata che permetta di prendere in esame ogni proposta a partire da basi di conoscenza ampie e con la partecipazione delle comunità locali, dei cittadini e dei soggetti che rappresentano il sistema delle imprese e più in generale il sistema economico-produttivo.

Particolare attenzione va posta alla **manutenzione della rete stradale metropolitana**, che garantisce i principali collegamenti sovracomunali. Questa esigenza riguarda anche la rete della viabilità quella statale, a partire dalla statale Porrettana. Per una adeguata manutenzione di queste reti è necessario innanzitutto garantire una programmazione pluriennale con risorse finanziarie compatibili alle effettive necessità.

La **manutenzione e potenziamento delle infrastrutture della mobilità stradale di livello locale**.

Lo stato della finanza locale non consente più ai Comuni di potere garantire una adeguata manutenzione della rete della viabilità locale con proprie risorse al punto che i Programmi operativi redatti dalle Unioni di Comuni per i finanziamenti del Fondo Regionale della montagna ormai riguardano quasi unicamente interventi sulle infrastrutture stradali.

Riguardo a tale Fondo Regionale della montagna, la decisione della Regione di raddoppiare il finanziamento per questa annualità è, al riguardo, di fondamentale importanza per i nostri comuni montani, costretti a ricorrere ai fondi della protezione civile per riparare i danni ma impossibilitati a realizzare i necessari interventi di prevenzione del rischio idrogeologico, per la messa in sicurezza delle infrastrutture di propria competenza.

Nel bilancio regionale 2016 sono stati inoltre previsti contributi per la manutenzione della viabilità comunale per 4 mil. euro. Una scelta su cui è opportuno fare il punto sulla disponibilità e le modalità di utilizzo di queste risorse che probabilmente coinvolgeranno la città metropolitana. Inoltre per ribadire la necessità nei prossimi esercizi di dare continuità ad un programma di aiuto ai comuni montani per la manutenzione della loro viabilità.

Entro il 2020 la Ciclovía del Sole attraverserà il territorio della Città metropolitana con un percorso di 140 km che da Crevalcore, arriverà fino a Bologna utilizzando la rete di piste esistenti e strade secondarie del capoluogo e proseguirà lungo la valle del Reno da Casalecchio fino al confine con la Toscana.

Questo è uno dei percorsi cicloturistici più affascinanti ed importanti, di valenza nazionale ed internazionale - grazie anche alla grande potenzialità dell'intermodalità con il treno lungo la linea Porrettana.

Lungo la valle del Reno i comuni si sono impegnati per realizzare vari interventi e anche per richiedere finanziamenti e cofinanziando circa 20 Km del percorso. Per la promozione turistica dell'itinerario cicloturistico e attività di supporto immateriali potranno essere in parte utilizzati inoltre gli 11 milioni di euro provenienti dai fondi GAL.

Recentemente anche il Governo ha rafforzato il suo interesse verso la mobilità ciclistica, il Ministro Delrio nell'incontro del 6 aprile a Bologna sul Piano Strategico Metropolitano ha pubblicamente riaffermato la strategicità della Ciclovía del Sole, parte di una delle 4 ciclovie individuate come prioritarie e finanziate dalla Legge di Stabilità 2016.

Per il territorio dell'Appennino è di fondamentale importanza fare tutto ciò che è nelle nostre possibilità per **ridurre il divario che oggi separa l'ambito collinare-montano dalla città e dalla pianura**, con particolare attenzione alla crucialità delle comunicazioni per il sistema economico e per la rete di imprese. Qui la Regione Emilia-Romagna può contribuire a rendere concreti gli orientamenti espressi nel corso della Conferenza per la Montagna di Castelnovo Monti, **operando nei fatti un riequilibrio territoriale degli interventi che accompagni la montagna verso la relativa indifferenza di localizzazione delle attività**, almeno sotto il profilo dei collegamenti immateriali. Gli importanti stanziamenti che si stanno programmando devono tenere conto che in questi territori la connessione a banda larga e a banda ultralarga è di fondamentale importanza per la sopravvivenza delle imprese esistenti e l'insediamento di nuove attività e per consentire ai cittadini metropolitani della montagna pari opportunità di quelli dei territori di pianura e dell'area conurbata.

Oggi, infatti, l'ambito delle comunicazioni digitali è divenuto ambito prioritario di realizzazione della cittadinanza stessa.

Vale qui quanto detto in materia di collegamenti stradali: oltre e dopo le direttrici principali, si tratta di avere cura anche dei collegamenti minori, degli ambiti a bassa domanda, per rendere piena, egualitaria e virtuosa la connessione dell'intero ambito montano al resto dell'area metropolitana.

Come accennavo all'inizio, l'obiettivo dell'incontro odierno è quello di costituire in seno al **Focus Appennino metropolitano** un **gruppo di lavoro tematico sulle Reti della mobilità** che sarà composto - oltre che dai rappresentanti delle Unioni dei Comuni, dalle associazioni di categoria economiche e sociali e dalle strutture tecniche della Città metropolitana e della Regione Emilia-Romagna, dai rappresentanti delle aziende che erogano i servizi della mobilità e gestiscono le infrastrutture tecnologiche nel nostro territorio ai quali abbiamo chiesto la disponibilità di partecipare ed intervenire, ANAS, Società Autostrade, Trenitalia, Tper, FER, RFI, SRM, LEPIDA. Il compito di tale gruppo di lavoro tematico sarà quello di curare il capitolo riguardante le infrastrutture dell'Accordo quadro per lo sviluppo della montagna del Programma regionale della montagna, di definire le strategie condivise dell'Appennino metropolitano per il nuovo PSM 2.0 e di definire un piano di azioni nel breve (un anno) e medio periodo (3 anni).