



PROVINCIA DI BOLOGNA

VERBALE DELLA SEDUTA DEL 12.03.2007 DELLA CONFERENZA DI PIANIFICAZIONE DI CUI ALL'ART. 27, COMMA 2, DELLA L.R. N. 20/2000 NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO DI APPROVAZIONE DEL PIANO PER LA MOBILITÀ PROVINCIALE (P.M.P.).

Oggi, lunedì 12 marzo 2007, alle ore 9.30, presso la Sala del Consiglio della Provincia di Bologna, in Via Zamboni n. 13, è indetta la **terza seduta** della **Conferenza di Pianificazione** di cui all'art. 27, comma 2, della L.R. n. 20/2000 nell'ambito del procedimento di approvazione del **Piano per la Mobilità Provinciale** (PMP), per discutere il seguente ordine del giorno:

- *Orientamento della Provincia sul complesso dei contributi valutativi presentati dai partecipanti alla Conferenza di Pianificazione e dalle Associazioni di categoria e sociali;*
- *Varie ed eventuali*

E' presente il Vice-Presidente della Provincia di Bologna Giacomo Venturi, in qualità di Presidente della Conferenza di Pianificazione.

Sono presenti i Rappresentanti degli Enti che hanno sottoscritto il registro delle presenze allegato al presente verbale.

Il **Vice Presidente Venturi** segnala l'intenzione di utilizzare la seduta odierna per dare conto, da un lato di tutti gli incontri che si sono sviluppati negli ultimi mesi a lato della conferenza di

pianificazione, e dall'altro dei contributi numerosi che i Comuni, gli Enti istituzionali hanno depositato rispetto ai documenti pianificatori del PMP con particolare attenzione al documento preliminare.

In primo luogo spiega come tali incontri siano stati organizzati al fine di effettuare gli approfondimenti che si sono resi necessari per valorizzare determinati contesti e ambiti territoriali specifici: ad esempio il Nuovo Circondario Imolese e l'Appennino bolognese.

Inoltre si sono sviluppati una serie di incontri specifici anche con le associazioni intercomunali.

Si ipotizza la chiusura della conferenza di pianificazione per il 20 di aprile con la sottoscrizione dell'apposito verbale da parte degli enti partecipanti.

Prima di tale data si è pensato di organizzare un incontro con i Comuni della montagna per fare un approfondimento "di ritorno" rispetto alle questioni emerse nelle ultime settimane, due ulteriori incontri con l'associazione intercomunale Reno Galliera rispetto al nodo di Funo interporto, e con l'associazione intercomunale Terre D'Acqua.

Inoltre occorre chiarire le modalità di partecipazione formale e sostanziale della Regione Emilia Romagna al processo di pianificazione del PMP.

Infine si vuole organizzare un ulteriore incontro con le organizzazioni sindacali.

Al fine di fare il punto della situazione rispetto al percorso fino ad ora svolto passa la parola alla Dottoressa Chiusaroli,

La **dottoressa Catia Chiusaroli** ribadisce che, a seguito dell'apertura della Conferenza di Pianificazione avvenuta il 25 ottobre, si sono svolti alcuni incontri tematici volti a fornire ai partecipanti alla conferenza quanti più elementi conoscitivi possibili e a condividere alcune delle politiche strategiche del piano.

A novembre si è svolto un primo incontro di presentazione generale dei temi strategici del PMP, proprio per chiarire da un punto di vista tecnico quali fossero i contenuti principali e le principali strategie del piano. In seguito si è svolto, sempre a novembre, un incontro sul Road Pricing che ha dato i suoi frutti nel senso che la finanziaria ha introdotto proprio un articolo specifico sulla possibilità di istituire un Road Pricing per finanziare il trasporto pubblico ed, in particolare, i servizi ferroviari metropolitani (sia per la gestione che per l'acquisto di materiale rotabile). Sempre a novembre si è tenuto un incontro sull'Intermedia di pianura, che è una delle opere di viabilità risultate prioritarie all'interno del piano ed in seguito un ulteriore incontro sulle tre stazioni per Bologna (Stazione Centrale e Prati di Caprara e San Vitale Rimessa). Inoltre nei mesi di novembre, dicembre e gennaio si sono svolti degli incontri tecnici con i rappresentanti

tecnici delle associazioni intercomunali che hanno presentato problematiche specifiche e hanno richiesto approfondimenti particolari.

Sottolinea che la partecipazione alla conferenza è stata molto attiva: alle due sedute precedenti si sono registrate oltre cento presenze e i contributi forniti sono stati oltre venti.

Parallelamente alle sedute della conferenza, cui hanno partecipato gli enti, si sono svolte alcune sedute della conferenza con le associazioni di categoria che hanno provveduto a inviare i propri contributi.

Ringrazia i Comuni, le associazioni dei Comuni e le Comunità Montane per la forte partecipazione e per il fatto che i contributi sono arrivati nei tempi richiesti permettendo così di esaminarli con la dovuta attenzione. Si evidenzia che c'è stato un forte sforzo di sintesi da parte dei Comuni, nel senso che i contributi sono arrivati quasi tutti in forma associata, e questo ha dimostrato un impegno notevole da parte delle amministrazioni per cercare di dare una visione coerente e integrata delle proprie realtà territoriali superando in molti casi delle visioni particolari e specifiche dei problemi locali.

I contributi pervenuti in forma scritta sono complessivamente ventitré. In particolare sono pervenuti contributi dai seguenti enti: Provincia di Ferrara e di Ravenna, Nuovo Circondario Imolese, Comunità Montana Cinque Valli Bolognesi, Comune di Sasso Marconi, Comunità Montana Valle Del Samoggia, Associazione Intercomunale Reno Galliera, Comune di Bentivoglio, Associazione intercomunale Valle dell'Idice, Associazione intercomunale Terre di Pianura (sono arrivati i contributi scritti anche da parte di quasi tutti i Comuni dell'Associazione tranne il Comune di Granarolo dell'Emilia), Associazione Intercomunale Terre D'Acqua, Comune di Bologna e Comune di Casalecchio. Deve ancora arrivare il contributo della comunità montana Alta e Media Valle del Reno.

Per quanto riguarda gli altri partecipanti, è pervenuto anche il contributo da parte dell'autorità di bacino del Reno, da TAV, e da ATC, dalla sovrintendenza (specifico sulla questione dell'intermedia).

Interviene l'**Ing. Alessandro Delpiano** il quale spiega che, non essendo arrivati tutti i contributi previsti, non è possibile consegnare fin da oggi un documento di risposta così come prevede la legge per la chiusura dei lavori della conferenza.

Passa quindi ad illustrare la bozza di quello che sarà il documento che poi successivamente verrà spedito a tutti gli enti una quindicina di giorni prima della data della prossima seduta della Conferenza.

Specifica che le risposte ai contributi non sono puntuali, come invece saranno in fase di risposta alle osservazioni, ma sono di carattere aggregato per temi.

Sottolinea che durante i lavori della conferenza si è rafforzato l'obiettivo principale del piano della mobilità, e cioè quello della fattibilità delle opere previste. Sotto questo profilo, durante la conferenza, si sono approfonditi due strumenti di fattibilità: il Road Pricing per il SFM e la perequazione territoriale da applicare al piano del commercio, agli accordi territoriali per le aree produttive per la rete di viabilità privata.

Inizia ad illustrare il documento partendo dal tema strategico della Provincia di Bologna che è il Servizio Ferroviario Metropolitano, sul quale vi è una bozza d'accordo per il completo sviluppo e l'attuazione dello stesso.

Il nuovo accordo introduce, rispetto ad alcune richieste di intensificazione delle linee, un'importante novità anticipando alla fine del 2008 alcuni interventi previsti in seguito con l'attivazione dell'alta velocità.

Quindi, sostanzialmente, raccoglie una richiesta da parte dell'associazione Reno Galliera e da parte del Circondario di Imola, volta a vedere la linea passante i 30 minuti SFM4, San Pietro in Casale, Bologna e Imola.

Questo è stato possibile grazie al fatto di interventi programmati nella stazione centrale di Bologna, con RFI, che permettono di avere una linea passante ogni 30 minuti.

La seconda questione trattata nel documento riguarda la previsione di nuove stazioni e fermate. Vengono richieste diverse nuove stazioni e fermate: nello specifico il Comune di Sasso Marconi richiede una fermata a Fontana sulla linea SFM1, l'Associazione di Terre di Pianura richiede una fermata a Fiesso e Budrio all'altezza della zona industriale di Cento sulla linea SFM2, la Associazione Reno Galliera e il Comune di Bologna invece sulla linea SFM4 richiedono due nuove fermate e un interporto e uno a Due Madonne.

Queste fermate non sono quelle individuate nel nuovo accordo nei due assetti: l'assetto intermedio e assetto base, che sono gli assetti su cui c'è un impegno economico per la realizzazione (assetto intermedio 2008 e assetto base 2011).

Le nuove fermate verranno inserite nel PMP condizionate però ad una verifica di fattibilità così come sono state condizionate le altre (ad esempio Toscanella di Dozza che è stata inserita tempo fa nel progetto SFM dietro a una verifica concreta di fattibilità e sostenibilità).

Per quanto riguarda invece le richieste di intensificazione dei servizi, che sono state formulate dalla associazione Reno Galliera, dalla Comunità Montana Cinque Valli e dal Comune di Sasso Marconi - intensificazioni dei servizi rispetto ai 30 minuti così come previsti dall'accordo del 1997 - nell'accordo questa intensificazione è stata sostanzialmente recepita sempre però in forma sperimentale.

Ulteriori potenziamenti non previsti nell'accordo in fase di sottoscrizione, pur auspicabili in una ottica di miglioramento dei servizi e incremento della competitività con il trasporto privato,

saranno valutati alla luce della domanda di mobilità espressa dai territori e dalle risorse finanziarie che si renderanno disponibili sotto varie forme.

Per quanto riguarda la infrastrutturazione della rete si conferma l'elettrificazione della tratta Bazzano, Vignola, e della linea Bologna Vignola, sollecitata dall'Associazione Valle Samoggia, mentre il raddoppio dei binari della linea porrettana tra Casalecchio, Marzabotto richiesto dalla Comunità Montana Cinque Valli, non è inserito questa richiesta nell'accordo SFM in quanto necessario solo per avere una intensificazione del servizio ai 15 minuti oggi non prevista.

Quindi, si vorrebbe inserire il raddoppio del binario fra Casalecchio e Marzabotto una volta che il servizio previsto venga messo a regime e che vengano alla luce ulteriori necessità di potenziamento e 15 minuti.

Nell'assetto potenziato del SFM comunque è ipotizzato un raddoppio localizzato tra Pontecchio e Borgo Nuovo che potrebbe essere esso stesso sufficiente nel caso in cui un giorno si volesse avere i 15 minuti in quella tratta di servizio ferroviario.

La richiesta del Comune di Bologna d'interramento della Bologna-Porto Maggiore nel tratto urbano risulta essere tra le opere già previste ed in parte finanziate, risulta pertanto pienamente condivisa, e in questi giorni ci sono appunto degli incontri operativi concreti per dare inizio ai lavori. L'approfondimento sull'ipotesi di utilizzo delle linee SFM6, cioè quella che va da Bologna Centrale alla Fiera, è stato condiviso finalmente nel nuovo accordo.

Il tema dell'integrazione tariffaria funzionale è molto importante. Si è deciso che Bologna sia la prima sede sperimentale per avviare questo progetto però, ad oggi, non si è in grado di dare una data certa di partenza del progetto.

Il secondo grande argomento che viene trattato riguarda il trasporto pubblico locale ed il trasporto su gomma.

Il piano della mobilità condivide l'istanza proveniente da più parti, in particolare anche da ATC, di interpretare il sistema di trasporto pubblico ferro-gomma come un unico sistema di trasporto integrato, in competizione con il mezzo privato. Nel piano della mobilità la rete del trasporto pubblico è stata progettata proprio in questa ottica, e questa è una novità. Dalle analisi fatte una parte del servizio parallelo a quello ferroviario avrà finalmente una funzione di distribuzione e di servizio capillare sulle brevi distanze.

Quindi si prevede un accoglimento di molte delle richieste rispetto a una razionalizzazione tra i servizi paralleli ferroviari e autobussistici su gomma.

Integrazione tariffaria in primo luogo, la riorganizzazione dei servizi e l'introduzione dei servizi flessibili con gli obiettivi riconosciuti dal PMP come obiettivi necessari alla realizzazione di un sistema unico ed efficace e competitivo.

La Amministrazione provinciale, in collaborazione con le aziende e gli Enti locali, si impegna con

il piano di bacino a rendere concreti tali obiettivi.

Il PMP definisce la struttura generale del trasporto pubblico individuando in ordine di interscambio la gerarchia dei collegamenti. Con riferimento alla richiesta dell'associazione Reno Galliera di un servizio di collegamento tra le principali strutture ospedaliere, si evidenzia che nell'assetto di rete del PMP si è privilegiato il collegamento delle aree residenziali con i centri di servizi e produzione in genere, favorendo il tal modo la possibilità di condividere i servizi a scala territoriale ampia e garantendone l'accessibilità, richiedendo questi come generatori di una domanda molto maggiore rispetto al collegamento interospedaliero.

In merito alle richieste dell'Associazione Terre di Pianura e Reno Galliera di potenziamento dei collegamenti trasversali, si concorda con tale necessità evidenziando che nella prima cintura e nella pianura a nord - soprattutto nell'area centrale - oltre al sistema portante radiale, sia previsto, a seguito di questa osservazione e del lavoro fatto, un sistema di collegamenti a maglia con i livelli di servizio medi che consentono il collegamento trasversale. Sono collegamenti quindi motivati da una richiesta oggettiva e valutata come reale da parte dell'Associazione Reno Galliera ma che non si basa tanto sul sistema ospedaliero quanto sulla presenza di più poli, prevalentemente centri urbani, presenti nel territorio di pianura e collegabili in modo trasversale.

Un altro tema di grande interesse, soprattutto per i territori montani e quelli a domanda debole, è quello dell'estensione dei servizi flessibili, che verrà trattata sia dal punto di vista amministrativo che progettuale nel piano di bacino. Quindi si accetta questa richiesta in questo senso.

Gli schemi proposti non risultano comunque essere rigidi ma lasciano ampio spazio a valutazioni successive, che saranno effettuate in maniera puntuale e concordata con le aziende e gli enti locali. Ulteriori linee locali potranno pertanto essere attuate a seguito di studi e accordi specifici, non si ritiene che possano avere una valenza strategica tale da dover essere indicata nel PMP che non può contenere tutto perché sarà il piano di bacino a contenere tutto.

Le risorse necessarie per la realizzazione di un nuovo assetto della rete potranno in parte derivare dalla revisione delle linee che verranno effettuate dai piani di bacino, e quindi le risorse necessarie sono praticamente oggi per gran parte già esistenti.

Alle risorse conferite dalla Regione per il finanziamento dei servizi minimi sarà necessario aggiungere ulteriori contributi della Provincia e degli Enti locali puntando a coinvolgere anche i soggetti imprenditoriali che operano sul territorio.

Occorre agire sulla leva tariffaria considerando, non tanto di ridurre i costi di esercizio, ma quantomeno di contenere la contribuzione dei servizi.

Per quanto riguarda invece il trasporto privato, e cioè la rete viaria, nel nostro territorio il

progetto base del PMP è costruito a partire dall'individuazione dello scenario di riferimento. Nonostante tale scenario di riferimento fosse costruito in base alla effettiva realizzabilità di quelle opere, è venuto fuori in questo periodo il non concreto impegno su un nodo che era stato assunto nello scenario di riferimento, cioè il nodo ferro stradale di Casalecchio.

Quindi in primo luogo, così come sollecitato dal Comune di Casalecchio e dalla Comunità montana Cinque Valli, si mette in evidenza che il progetto definitivo, che risulta attualmente in corso di realizzazione da parte di società autostrade, non è finanziato per cento milioni di euro.

In secondo luogo si fa riferimento alla questione del casello di Crespellano, e del relativo collegamento con la strada statale Via Emilia, la numero 9, che allo stato attuale mostrano delle forti incertezze realizzative.

L'assenza di uno svincolo tra Modena Sud e Borgo Panigale, insieme alla insufficiente portata dei vecchi assi stradali, costituisce per un'area intensamente sviluppata e strategica dal punto di vista delle relazioni nord sud ed est ovest un punto nevralgico a cui la Provincia di Bologna ritiene sia necessario dare soluzioni in tempi brevi, confermando appieno la previsione del casello di Crespellano. Tale situazione dovrà essere integrata da interventi, già programmati, che i soggetti attuatori dovranno realizzare per l'area produttiva del Martignone per la quale è già stato introdotto da parte degli enti sottoscrittori dell'accordo territoriale un impegno in tal senso.

Quindi vi è, senza alcun dubbio, una conferma della previsione del Casello di Crespellano.

Per quanto riguarda invece i contributi pervenuti sul progetto base si evidenzia un sostanziale consenso sulla necessità di individuare dei criteri oggettivi e comuni al fine di determinare un elenco di opere viarie prioritarie. Dai contributi pervenuti emerge un'ampia condivisione sul metodo adottato, anche se poi vengono sollevate alcune questioni di merito all'utilità di introdurre nella metodologia alcune variabili aggiuntive, che si ritiene possano essere considerate in una successiva fase, perché non vanno a modificare considerevolmente i risultati ottenuti.

Il tema di dare credibilità alle azioni previste dal piano è stato declinato attraverso la fasatura delle priorità in tre step temporali coerenti con la programmazione provinciale e credibili dal punto di vista delle disponibilità finanziarie delle risorse da impegnare.

A tale proposito nella seduta del 25 gennaio scorso è stato consegnato il documento specifico di approfondimento sulla fasatura. Su tale tema, che appare assolutamente innovativo in un contesto di pianificazione delle infrastrutture di trasporto a scala provinciale e su cui è stato imbastito il lavoro principale della conferenza, risulta estremamente importante che gli enti si esprimano per dare maggiore forza alle azioni di governo e delle trasformazioni.

Un altro tema di assoluta novità introdotto dal PMP, insieme a quello della fasatura, è quello del

Road Pricing, su cui risulta evidente un'ampia condivisione da parte di tutti i soggetti con riguardo alla necessità di reinternalizzare i costi del trasporto ed alla opportunità di reperire finanziamenti per il trasporto collettivo. Sul Road Pricing permangono alcune perplessità espresse dai Comuni, essenzialmente legate al carattere di sperimentazione. Alcune riserve vengono inoltre espresse, ad esempio, dalla associazione Valle dell'Idice e dalla Comunità Montana Valle del Samoglia, sugli effetti che tale provvedimento potrebbe produrre sulla viabilità locale a causa di possibili trasferimenti di traffico improprio dalla viabilità primaria alla viabilità locale. Si evidenzia che la scelta del livello tariffario è stata comunque calcolata tenendo conto di eventuali fenomeni di diversione di percorso su viabilità di livello locale, nel senso che il progetto che è stato elaborato non è una ipotesi teorica, ma è un progetto vero e proprio fatto con dei modelli di simulazione e quindi valutato rispetto agli effetti che esso produce, ad esempio, sulle quantità ipotizzabili dal punto di vista del sovrapedaggio. Trattasi di un progetto sugli aspetti specifici delle ricadute sulla viabilità sia primaria che locale.

In merito alle perplessità sollevate dal Comune di Bologna sull'estensione del pagamento del pedaggio in tangenziale per gli spostamenti interni del Comune, perplessità legata soprattutto dalle scelte pianificatorie contenute nel redigendo PSC, si sottolinea come tale opzione non sia contenuta nello scenario base ma sia contenuta in una integrazione che in ogni caso sarà valutata successivamente in quanto è in uno scenario integrativo, in uno scenario A1.

Da un punto di vista istituzionale appare importante sviluppare il tema del rapporto tra la Provincia di Bologna e le Province confinanti di concerto con la Regione al fine di trovare delle soluzioni condivise di alcuni evidenti problemi che oltrepassano i confini amministrativi, e che generano pesanti ripercussioni sull'intero sistema, ad esempio la realizzazione delle strade nuove come la SAV Italia, la Pedemontana di Via Modena, le relazioni tra Sant'Agata e Nonantola e l'autostrada Cispadana. Per quest'ultima inoltre dovranno essere verificati gli effetti sulla rete stradale e provinciale desumendoli dallo studio di fattibilità della Regione.

L'associazione Terre di Pianura e la Comunità Cinque Valli hanno inoltre sollevato un tema nuovo, quello della possibilità di provincializzare alcune strade comunali che per la loro funzione potrebbero risolvere ed assolvere compiti di tipo sovralocale come ad esempio la via Altedo a Baricella e alcuni tratti di viabilità nel Comune di San Benedetto Val di Sambro. Questo tema sarà oggetto di incontro specifico tra il Comune e la Provincia per valutarne la fattibilità tecnica e finanziaria. Non è il piano della mobilità che può sciogliere fino in fondo queste richieste. L'impegno comunque è quello di svolgere degli incontri specifici sulla provincializzazione, cioè sul cambio di proprietà di alcune strade. L'associazione Cinque Valli formula inoltre una innovativa proposta sull'ipotesi di trasferire alla Provincia la gestione della manutenzione della viabilità comunale eventualmente realizzando un apposito studio di fattibilità.

In merito alle questioni specifiche sollevate dalle associazioni e dai Comuni si ribadisce che il piano della mobilità è un piano strategico e ha affrontato le problematiche a livello di assetto in una rete di ottica di sistema.

Il PTCP è stato il punto di partenza da cui derivare gli elementi strutturali di tale sistema a cui sono state aggiunte le opere richieste dai Comuni durante la fase di ricognizione propedeutica alla ricostruzione del quadro conoscitivo. Tutte le istanze presentate nella fase di ricognizione sono state valutate. Tra le principali opere della grande rete presenti nel PTCP, valutate e rientrate nel progetto base, si ricorda che nella prima fase sono comprese la Bazzanese e la Nuova Galliera fino alla trasversale di pianura, mentre nelle successive due fasi il completamento della trasversale di pianura. Si trovano quindi oltre lo scenario temporale del PMP - oltre dieci anni - la variante alla strada provinciale 2 - le Budrie- e il completamento del terzo lotto della Lungo Savena.

Tra le opere della rete di base presenti nel PTCP valutate e rientrate nel progetto base si evidenzia la variante del centro abitato di Molinella mentre, tra quelle non inserite nell'orizzonte temporale del piano, la variante alla San Vitale da Medicina al confine provinciale, in quanto è stato inserito per questo corridoio lo scenario integrato B, e cioè il potenziamento del collegamento autostradale complanare.

Tra le opere della viabilità extra urbana secondaria provinciale ed interprovinciale, valutate e rientrate nel progetto base, si evidenzia che nella prima fase sono stati inseriti il nodo di Rastignano e l'Intermedia di pianura. Rispetto all'Intermedia, la cui strategicità è apparsa chiara sin dalle prime valutazioni tanto da portare alla costituzione di uno specifico tavolo tecnico operativo, i contributi delle associazioni Reno Galliera, Terre d'Acqua e Comune di Bologna ribadiscono tale importanza, pure con alcune richieste di modifica puntuali del tracciato, mentre Terre di Pianura solleva dubbi sostanziali sulla efficacia di tale infrastruttura alla luce della realizzazione del passante nord.

Nelle fasi successive sono invece rientrati alcuni tratti della bassa Bolognese. Le analisi effettuate sul collegamento così denominato mostrano una sua maggiore efficacia trasportistica nell'ottica proprio della realizzazione del passante nord. Conseguentemente la sua attuazione dovrà essere subordinata a tale progetto.

Nella terza fase attuativa è quindi presente la variante di Altedo, anche essa facente parte della bassa Bolognese. L'infrastruttura viaria prevista si colloca in variante al PTCP ad ovest del centro abitato per meglio rispondere alle esigenze di sviluppo del polo produttivo di Altedo. Per quanto riguarda l'area di affluenza di questa infrastruttura pare necessario, alla luce degli sviluppi previsti dalla pianificazione territoriale dell'area, un approfondimento a scala locale che valuti in maniera puntuale quali soluzioni trasportistiche possono essere efficienti non essendo

stati in grado in sede di PVP di risolvere questo nodo.

Tra le opere non inserite nel progetto base e rimandate ad un successivo orizzonte temporale si ricorda il tratto della nuova Galliera da San Giorgio di Piano a Galliera. Tra le opere della viabilità intercomunale valutate e rientrate nel progetto base si ricorda la chiusura del sistema bassa Bolognese attraverso la SP44 e la SP42.

Nei contributi si sollecita la risoluzione dell'incrocio tra l'SP44 e la SS64, sostanzialmente all'altezza di Minerbio, come intervento prioritario rispetto al completamento della bassa Bolognese. Si sottolinea che tale richiesta per la sua scala sarà trattata all'interno del piano del trasporto della viabilità extraurbana.

Inoltre si ritiene che la variante alla SP44, quale tangenziale al centro abitato di Bentivoglio, possa essere invece anticipata rispetto alla realizzazione dell'intero asse stradale.

Le prime analisi di confronto tra le previsioni di PSC in fase avanzate di elaborazione e le opere individuate dal PMP, così come naturale che sia in considerazione della diversa scala di pianificazione, mostrano l'esigenza da parte dei Comuni di individuare dei corridoi di salvaguardia per la futura realizzazione di variante e infrastrutture esistenti, soprattutto in corrispondenza dei centri abitati.

La valutazione di tali varianti per loro carattere di tipo locale è rimandata ad un approfondimento da eseguirsi in sede comunale, anche rispetto alle opportunità di reperire possibili fonti di finanziamento locali non prevedibili all'interno del PMP.

Durante i lavori della conferenza sono emerse alcune nuove problematiche, che pertanto non hanno trovato riscontro in questa prima fase, come ad esempio l'ipotesi di una bretella autostradale di collegamento tra la Valle del Reno e del Setta. Per tale opera sono in fase di avvio le procedure per l'affidamento di uno studio di fattibilità che dovrà fornire gli elementi necessari da un punto di vista trasportistico, ambientale ed anche socioterritoriale, al fine di poter formulare una decisione condivisa e coerente tra i soggetti a vario titolo interessati.

Per quanto attiene alla questione della possibilità di realizzare un nuovo casello autostradale nei pressi di Borgo Nuovo, sollevata dalla comunità montana Cinque Valli e dal Comune di Casalecchio si ritiene che, per esprimersi, sia necessario anche in questo caso che vengano forniti tutti gli elementi conoscitivi sugli effetti di tale realizzazione.

Alcune delle istanze sollevate dalle associazioni dei Comuni, per il loro carattere puntuale, troveranno una fase di approfondimento e di risposta all'interno del piano della viabilità extraurbana. Tali istanze riguardano sia le analisi di problematiche che coinvolgono aree territoriali estese, e che quindi hanno bisogno di valutare le integrazioni urbanistiche, trasportistiche delle scelte proposte, come nel caso del nodo di Funo, sia la ricerca di soluzioni progettuali puntuali di nodi critici, come quello che ricordavo prima di Minerbio e collegamento

tra Cento e Pieve di Cento.

Infine un tema di fondamentale importanza che non ha trovato spazio all'interno del PMP, ma che in considerazione della sua rilevanza e dello stato di avanzamento dei lavori, nonché per le sue ripercussioni sul livello di accessibilità delle aree coinvolte merita una attenzione particolare, è quello degli effetti indotti dalla realizzazione della variante di valico nei territori montani interessati.

Dal momento che risulta pervenuto anche l'ultimo contributo valutativo – di cui si era in attesa – sarà possibile ultimare il documento che potrà così essere spedito in tempi brevi a tutti i partecipanti.

INTERVENTI:

Comunità Montana Valle del Santerno:

Si precisa che il contributo è stato reso in forma associata attraverso il Circondario, di cui fanno parte i quattro Comuni che compongono la comunità montana.

Si sottolinea che nell'illustrazione del documento precedentemente fatta non è stato menzionato nulla in riferimento a suddetto contributo.

Si segnala una situazione di grande aumento di traffico, in particolare traffico pesante per trasporto di materiale dalla parte superiore a valle.

Si è cercato di trovare una qualche soluzione tesa a limitare il traffico soprattutto in orari vicini, ad esempio agli accessi e alle uscite degli orari scolastici.

Si ricorda che la Selice Montanara attraversa tutti i Comuni creando un traffico estremamente pericoloso, e tra l'altro in due paesi le scuole hanno l'accesso proprio nel centro degli stessi.

Negli incontri svolti con l'Assessore Provinciale alla Viabilità si è chiesto di trovare alcune soluzioni tese a variare l'attraversamento, aggirando i centri.

Altro problema che si segnala è costituito dalla previsione dell'adeguamento della cosiddetta Codrignanese, che potrebbe essere una soluzione che determina un contributo di diminuzione del traffico sulla montanara 16. A tal proposito è importante tenere presente il rischio di renderla "camionabile".

Nell'adeguamento della Val Santerno è previsto anche un collegamento ciclabile tra Imola e Borgo Tossignano che risulterebbe di grande importanza strategica.

Comunità Montana Valle del Reno:

Si condivide il contributo della comunità montana Cinque Valli laddove si dice che è necessario il raddoppio fino a Marzabotto del Servizio ferroviario metropolitano, con l'inserimento del

cadenzato a trenta minuti che potrebbe risolvere i continui e costanti ritardi che questi treni subiscono nel trasporto di migliaia di pendolari verso la città.

Il problema dei ritardi ha fatto sì che la Porrettana divenisse una arteria altamente intasata, soprattutto partendo dal Comune di Marzabotto fino a Casalecchio. Si ritiene quindi che portare il cadenzamento a trenta minuti, senza potenziare l'infrastruttura, sia sicuramente indispensabile ma non dia i risultati che la gente vuole, la puntualità per arrivare sul posto di lavoro.

Si ritiene indispensabile l'ammodernamento della stazione di Riola, dove anche le ferrovie hanno già previsto una prima fase di intervento per correggere il tracciato attuale dei binari, attraverso la messa in sicurezza del sottopasso la realizzazione del parcheggio nell'ambito della stazione che in questo caso investe cinque Comuni (Grizzana, Vergato, Gaggio, Castel D'Aiano, Camugnano). Si ritiene che vada posta una grande attenzione soprattutto sul nodo ferroviario e sul nodo della Rupe. Oggi in Porrettana non c'è scorrimento del traffico.

Si aspettano maggiori chiarimenti per la vallata del Reno. Sarebbe utile posizionare un nuovo casello per fare defluire più velocemente il traffico che giunge a Sasso Marconi. Non ci si scandalizzerebbe neanche se qualcuno prendesse in esame la riapertura del vecchio casello perché si è visto che si è venuto a creare una seria difficoltà di scorrevolezza del traffico in quella zona.

Concludendo si ribadisce la necessità di parcheggi per le stazioni per dare la possibilità ai lavoratori e alla gente che usufruisce di questo servizio di poter parcheggiare e di poter utilizzare il mezzo pubblico.

Sindaco del Comune di Bentivoglio:

Propone di posticipare la data di chiusura della Conferenza al fine di pervenire ad un maggior approfondimento su tematiche strategiche per le quali mancano ancora i contributi (es. Provincia di Ferrara).

Esprime le proprie perplessità in merito al fatto che la SP3 sia prevista in variante senza la realizzazione del passante nord.

Si ribadisce che vi sono territori che pagano per lo sviluppo provinciale un prezzo che non è uguale per tutti. Il territorio dell'Associazione Reno Galliera, in particolare, è un territorio a cui il piano della mobilità assegna due autostrade, tre caselli autostradali, quattro strade provinciali, e alcune varianti che devono essere realizzate. Occorre quindi un approfondimento sui temi della sostenibilità e della progressività degli interventi alla luce anche delle risorse limitate che si hanno a disposizione.

Il fatto che non sia stata trovata una soluzione praticabile per il nodo di Altedo è un ulteriore

elemento di preoccupazione perché nelle osservazioni scritte che si erano inoltrate sia come amministrazione di Bentivoglio, sia come Reno Galliera la soluzione di questo nodo era molto importante.

Si ribadisce l'opportunità di far slittare il termine del venti aprile al fine di trovare ulteriori occasioni di confronto colte a consentire la massima condivisione possibile sul documento conclusivo.

Vicepresidente del Nuovo Circondario di Imola:

Esprime la propria approvazione nei confronti della metodologia utilizzata e ritiene corretto pensare ad uno slittamento della data di chiusura della conferenza.

Data la strategicità del tema della San Vitale, anche alla luce dello scenario in cui è previsto il passante nord e la complanare, si ritiene utile effettuare un ragionamento di approfondimento anche con la Provincia di Ravenna direttamente interessata da tale tema.

Segnala che sarebbe utile che la Comunità Montana Valle del Santerno, benché facente parte del Nuovo Circondario, presentasse un proprio contributo che vada a specificare il contenuto del documento unitario presentato dal Circondario medesimo.

Da un lato si vorrebbe dare efficienza alla viabilità e nello stesso tempo si vorrebbero incentivare anche i servizi pubblici, sia su gomma che su ferro. Conseguentemente si dovrebbe trovare il modo di incastrare entrambi gli aspetti richiamati in modo tale che non ci sia la prevalenza dell'uno rispetto all'altro. Occorrerebbe quindi una programmazione contestuale.

La cosa che interessa maggiormente il Nuovo Circondario Imolese è rappresentata dal completamento della complanare che avvenga contestualmente alla realizzazione del passante nord.

Sindaco del Comune di Sant'Agata Bolognese

Specifica che l'Associazione Terre d'Acqua ha elaborato il proprio contributo dettagliandolo rispetto alle problematiche di ogni singolo Comune.

Evidenzia la difficoltà che si ha nell'ascoltare le singole particolarità che sono state precedentemente esposte. A tal proposito risulta molto utile il lavoro della Provincia di assemblaggio delle stesse.

Ritiene opportuno non posticipare la data di chiusura della conferenza.

Dà la parola al consulente per il PSC al fine di descrivere nel dettaglio il contributo presentato..

Sig. Cerino.

Si ritiene pienamente condivisibile la necessità di integrare i sistemi di trasporto e quindi

ridisegnare il trasporto pubblico su gomma al fine di poter costruire un sistema di collettamento sul sistema ferroviario metropolitano, con la opportunità di definire puntualmente l'integrazione degli orari che è fondamentale affinché i due sistemi collochino.

Un tema che è emerso nel nostro parere è il tema della Persicetana che attraversa tutti i Comuni della associazione, e questo in relazione alla prospettiva della realizzazione della Cispadana ed alla richiesta dell'unione dei Comuni del nord della pianura modenese di realizzare un casello in San Felice sul Panaro. Trattasi di un tema che appare importante evidenziare in quanto modifica gli assetti di connessione tra sistemi autostradali.

Osservando la posizione del casello di San Felice sul Panaro e la posizione del casello a sud a Crespellano si osserva che il territorio delle Terre D'acqua costituisce una dorsale lineare, elemento di connessione tra i due sistemi e questo tanto più che all'interno della associazione sta prendendo piede l'accordo territoriale per le otto aree industriali sovracomunali.

Risulta quindi chiara l'importanza di evidenziare questo tema all'interno del piano metropolitano della mobilità provinciale proprio per definire anche il ruolo della variante alle Budrie, elemento che è stato indicato come oggetto di approfondimento, anche in ragione di una rivisitazione delle geometrie. Altro elemento che risulta importante al fine di rendere più fluida la connessione nord sud è quello della connessione tra l'intermedia di Pianura e la Persicetana, che va a completare il sistema delle gronde anulari fondamentale per ridurre l'aggravio del traffico merci sulla Persicetana.

In ultimo appare fondamentale valutare l'opportunità - anche in relazione a quanto si sta attuando della variante di Nonantola - di verificare azioni che tendano a ridurre l'impatto della strada provinciale 255 sul territorio di Sant'Agata, che risulta troncato da questo passaggio, con problemi di natura logistica e problemi di natura ambientale.

Sindaco del Comune di Camugnano

Chiede una precisazione sullo studio di fattibilità della bretella collegamento Valle del Reno e variante di valico.

Sindaco del Comune di Granarolo dell'Emilia

Sottolinea il lavoro fatto come associazione per sintetizzare, in un parere condiviso, le posizioni dei sei Comuni, al quale si sono allegati alcuni pareri specifici dei Comuni.

Una delle osservazioni fatte riguarda l'importanza del trasporto pubblico su gomma dal momento che molti dei Comuni dell'Associazione non sono sede di servizio ferroviario metropolitano e quindi è evidente che se si vuole riconoscere al trasporto pubblico una valenza fondamentale per la sostenibilità del trasporto delle persone, occorre che anche alla gomma

venga riconosciuto un ruolo fondamentale e venga riconosciuto quindi anche un potenziamento del servizio.

Altro punto da evidenziare è relativo all'importanza di collegamenti trasversali per evitare che ci siano collegamenti infrastrutturali solo tra il capoluogo e le restanti città della pianura.

Rispetto alle opere strutturali precisa la posizione di Terre di Pianura rispetto alla non priorità della realizzazione dell'Intermedia di Pianura, in quanto in contrasto rispetto al presupposto che riconosce al passante nord l'opera che effettivamente risolve il nodo Bolognese.

Si ritiene che un'ulteriore trasversale a tre chilometri sostanzialmente parallela alla attuale asse tangenziale autostradale non sia in questo momento prioritaria, mentre vi sia bisogno piuttosto di concentrare le risorse sul passante nord.

Vice Presidente Venturi:

Riepiloga i temi evidenziati nel corso della seduta odierna.

Importanza di un confronto con le Province limitrofe; validità del metodo associativo nella predisposizione dei contributi da parte dei Comuni; necessità di produrre una sintesi dei contributi per mettere in fila il quadro delle infrastrutture, valutare e ad analizzare le singole priorità e fare in modo le risorse possano sostanzialmente essere indirizzate nella attuazione, nella realizzazione di quel quadro infrastrutturale che può avere dei benefici in termini di area vasta; il tema del SFM con la necessità di sviluppare il tema del cadenzamento anche alla luce del nuovo accordo col Ministero; il tema della Bretella su cui non vi è ancora lo studio di fattibilità; la necessità di aprire un nuovo svincolo lungo l'asse della Porrettana, capire anche come questo si relaziona rispetto alla nuova Porrettana, quale relazione ci può essere tra una infrastruttura come quella di cui si parla e la rete infrastrutturale che lì si sta realizzando.

Per quanto riguarda il tema della provincializzazione di alcune strade comunali si precisa che il PMP non può occuparsi di tale tema. Si propone di avviare un tavolo specifico con la viabilità e capire su questo versante come s'intenda sostanzialmente affrontare e risolvere nello specifico lo stesso.

Per quanto riguarda i temi dei collegamenti trasversali e dell'intermedia si ritiene importante e indispensabile sviluppare a breve un ulteriore momento di approfondimento, di verifica, di valutazione, di analisi.

In merito alla richiesta di uno slittamento della chiusura della conferenza sottolinea che si è già oltre la metà del mandato amministrativo e che pertanto occorrerebbe velocizzare i tempi al fine poter approvare il piano entro la fine del mandato stesso.

Ritiene importante riuscire ad allineare tutti gli strumenti di pianificazione (PSC, PMP, Piano del Commercio) per potere elaborare un progetto completo, integrato e condiviso.

Con Reno Galliera si è fissato un incontro il 22 di marzo, proprio per fare un approfondimento specifico sui temi insistenti l'associazione medesima

Occorrerà valutare se sia utile convocare un'ulteriore seduta della Conferenza per analizzare meglio il documento che verrà trasmesso quindici giorni prima della seduta conclusiva della conferenza di pianificazione che si terrà il 23 di aprile (e non il 20 come si era erroneamente detto).

La seduta si chiude alle ore 11.30.

Il Segretario
(dott.ssa Catia Chiusaroli)