



PROVINCIA DI BOLOGNA

VERBALE DELLA SEDUTA DEL 25.01.2007 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, giovedì 25 gennaio 2007, alle ore 9.30, presso la Sala del Consiglio della Provincia di Bologna, in Via Zamboni n. 13, è indetta la **seconda 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:

- *Presentazione dei Piani Operativi (Piani di Bacino del Trasporto pubblico, Piano della Viabilità Extraurbana);*
- *Raccolta dei contributi valutativi espressi dai partecipanti sui contenuti dei documenti di Piano presentati nella prima seduta;*
- *Illustrazione dei risultati dell'incontro con le Associazioni di categoria;*
- *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.

1. Apre i lavori della Conferenza il **Vice-Presidente Venturi** illustrando brevemente l'ordine del giorno ed elencando gli incontri operativi svoltisi in questi mesi parallelamente alle sedute della Conferenza di Pianificazione.

- 8 novembre: incontro sui principali temi strategici del PMP con i Rappresentanti tecnici dei Comuni, della Regione, del Nuovo Circondario Imolese, della Comunità Montana Alta e Media Valle del Reno, della Comunità Montana Cinque Valli Bolognesi, dell'Associazione Intercomunale Terre d'Acqua, dell'Associazione Intercomunale Reno-Galliera, del Parco regionale di Monte Sole; Consorzio di Bonifica Reno-Palata, del Consorzio di Bonifica Romagna Occidentale, Autorità di Bacino Fiume Reno, RFI, TAV, ATC, SAB, Ente Fiera.
- 9 novembre: incontro sul Road pricing tra Provincia e Regione.
- 15.11.2006: incontro sull' Intermedia di Pianura con i rappresentanti tecnici degli Enti coinvolti, ovvero Comuni di Castel Maggiore, Granarolo, Bologna, Calderaia di Reno, Sala Bolognese, l'Associazione Intercomunale Reno Galliera, l'Associazione Intercomunale Terre d'Acqua e ATC.
- 15.11.2006: incontro tecnico specifico sul tema delle Tre Stazioni per Bologna con i rappresentanti tecnici di RFI; SFM; FER; ATC; Regione Emilia-Romagna.
- 20.11.2006: incontro con i Comuni dell'Associazione Intercomunale Terre di Pianura.
- 20.12.2006: incontro politico con i Comuni del Nuovo Circondario finalizzato a dare attuazione all'intesa tra la Provincia ed il Nuovo Circondario medesimo ai sensi della L.R. n. 6/2004.
- 10.01.2007: incontro sul tema della fasatura con i rappresentanti tecnici dell'Associazione Reno Galliera, dei Comuni di Castenaso, di Casalecchio e della Comunità Montana Valle del Samoggia.
- 18.01.2007: incontro politico dedicato all'Appennino Bolognese con i rappresentanti dei Comuni della montagna e delle Comunità Montane.
- 22.01.2007: incontro tecnico con i rappresentanti tecnici dei Comuni del Nuovo Circondario Imolese.
- 22.01.2007: incontro politico con i sindaci dei Comuni dell'Associazione Reno-Galliera.

Evidenza che occorrerà fare un ragionamento con la Regione Emilia-Romagna rispetto a come quest'ultima partecipa ai lavori della Conferenza e come intenderà recepire i contenuti del PMP nei propri strumenti pianificatori.

2. Interviene **l'arch. Lucia Ferroni** presentando le fasi di attuazione delle 22 opere viarie prioritarie del PMP, così come illustrato nel documento che si allega al presente verbale quale sua parte integrante e sostanziale (Allegato n. 1).

3. Interviene **l'ing. Alessandro Delpiano** illustrando la proposta di un nuovo Accordo per il SFM.

Un anno fa si sono rilevati una serie di problemi consistenti che hanno reso molto impegnativa la fase di rinegoziazione dell'Accordo. Il gruppo di lavoro tecnico, che ha predisposto la proposta che verrà successivamente presentata, è composto da RFI, Provincia e Comune di Bologna, Regione Emilia-Romagna. Le motivazioni per le quali tale gruppo si è riunito sono di carattere puramente formale: ciò era previsto sia dall'Accordo Procedimentale sul Passante nord siglato nel 2005, sia nell'Accordo territoriale per la nuova Stazione di Bologna siglato lo scorso luglio.

La proposta ha per oggetto la chiusura di un cantiere aperto, che è quello del SFM.

Il primo importante risultato che si vorrebbe raggiungere è quello di anticipare, rispetto alla conclusione dei lavori dell'AV (2011), una parte del progetto con l'entrata in vigore dell'orario ferroviario 2008-2009. Si parla dunque di un assetto intermedio che anticipa l'assetto base, per poi ipotizzare un assetto potenziato per il 2015 che prevederebbe un incremento dell'offerta dei servizi.

L'assetto intermedio è costituito dalla sperimentazione della prima linea passante e cadenzata per tutta la giornata (San Pietro in Casale-Bologna-Imola), da un cadenzamento pieno e regolare sulla Porrettana con addensamenti nelle ore di punta fino a Porretta, da un cadenzamento regolare (30 minuti) sulla Castelfranco-Bologna con la prospettiva di arrivare fino a Modena. Si stanno negoziando dei miglioramenti dell'offerta sulla linea Bologna-Prato (direttissima); l'attivazione delle fermate di Caselle, Pian di Macina e Mazzini; il potenziamento a 30 minuti della Bologna-Vignola e della Bologna-Porretta; l'interramento della ferrovia Bologna-Portomaggiore.

Una volta che viene attivata l'AV (2011) si avrà il servizio cadenzato su tutte le linee (4 passanti e 2 cadenzate), un rafforzamento dei servizi a 60 minuti (su alcune stazioni si avrà un treno ogni 20 minuti), l'attivazione di tutte le 87 fermate.

Il tema dell'assetto potenziato, invece, è trattato solo come impegno di verifica - e non come impegno economico a differenza di quanto precedentemente descritto - che prevede un potenziamento con ulteriore introduzione di treni veloci e un modello di esercizio di carattere fortemente metropolitano. Ciò significa che tutto ciò che riguarda SFM può avere una sua autonomia gestionale proprio perché è distinto dal Servizio Ferroviario Regionale

nei confronti del quale si pone in forte relazione ed interscambiabilità. La riconoscibilità piena del servizio è condizione fondamentale perché il servizio sia percepito dai cittadini come un servizio proprio e regolare. L'autonomia gestionale e programmatica degli enti è un punto specifico dell'Accordo che impegna gli enti coinvolti a determinare le modalità con cui attuare tale autonomia.

Rispetto agli impegni economici che l'operazione richiede si sottolinea che gli stessi sono rilevanti ma verranno comunque formalizzati all'interno dell'Accordo impegnando così gli enti sottoscrittori ad ottemperarli.

Allo stato attuale vi sono 4 milioni di treni/chilometro per anno, mentre nell'assetto base vi sono 2 milioni e 600 mila treni in più, con 18 milioni annui in più di costo del servizio.

Per le infrastrutture, fino ad oggi, è stato fatto un investimento notevolissimo 230 milioni di euro e mancano 90 milioni di euro. Per le opere complementari sono stati investiti 40 milioni di euro e mancano 20 milioni di euro. Per il materiale rotabile servono 225 milioni di euro.

Oltre al fatto che con la sottoscrizione dell'accordo gli enti coinvolti si impegneranno ad ottemperare gli impegni finanziari in esso contenuti, ulteriore garanzia perché si possa portare a termine l'operazione è data dal comma 1022 della finanziaria che prevede il Road Pricing, ovvero la possibilità di stabilire sovrappedaggi autostradali finalizzati in modo esplicito alla copertura dei costi di gestione e dei materiali rotabili dei servizi ferroviari metropolitani.

Parallelamente l'Unione Europea ha emanato una direttiva che va nello stesso senso, affermando che è possibile individuare tratti autostradali montani sui quali prevedere sovrappedaggi da destinare a servizi ferroviari.

Le normative sopra citate potrebbero rappresentare la soluzione per il reperimento delle risorse necessarie per il materiale rotabile attualmente inesistenti.

Rimanendo nel solco della questione della credibilità, in termini di finanziabilità delle opere descritte nell'intervento precedente, passa ad illustrare le modalità di finanziamento delle opere viarie che si stanno accumulando. E' fondamentale capire le responsabilità finanziarie di ciascun ente locale e trovare gli strumenti per onorare tali responsabilità: di quei 153 milioni di euro previsti per la prima fase, 30 milioni di euro dipendono unicamente dal finanziamento da parte della comunità bolognese.

Occorre mettere insieme l'attività di pianificazione urbanistico-territoriale (PMP, piano del Commercio, PSC, accordi per gli ambiti produttivi sovracomunali) con le opere di infrastrutturazione.

Si è sperimentato in quest'ultimo anno il tema della perequazione territoriale e si è visto che è possibile ottenere alcuni risultati. Un primo limite della perequazione territoriale consiste nell'individuazione delle opere su cui far convergere le risorse della perequazione territoriale medesima. L'elenco delle opere contenute nel PMP, e perciò condivise, potrebbe essere considerato l'elenco di quello che la perequazione assume come obiettivo di finanziamento. La perequazione consiste nel determinare che i poli funzionali, i poli produttivi e le attività estrattive vadano a contribuire a realizzare le opere previste nel PMP. Occorre trovare un'omogeneità per quanto riguarda gli oneri aggiuntivi. Per questo motivo sarebbe opportuno assumere in modo congiunto il tema della perequazione territoriale (nel piano del commercio, nei PSC ecc.)

4. Interviene il **dott. Stefano Stagni** che illustra brevemente l'iter amministrativo da seguire per l'approvazione dei piani attuativi.

La scelta di presentare all'interno della Conferenza di Pianificazione del PMP anche i due piani attuativi (Piano di Bacino e Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana) nasce da un'esigenza di razionalizzazione dei tempi in quanto la procedura prevista per i due piani prevede la convocazione di una conferenza dei servizi di cui alla legge 241 e la Conferenza di pianificazione ha tra i propri invitati i soggetti che sarebbero dovuti intervenire alla conferenza dei servizi medesima.

La procedura di approvazione del PdB è descritta dall'art. 6 della legge regionale 30/98 il quale prevede al comma 2 che "la Provincia, nel promuovere la formazione dei piani di aria vasta, deve individuare gli ambiti intercomunali di Concerto con la Regione e di Intesa con i Comuni interessati". Si propone che la Regione Emilia-Romagna dia una prima espressione del proprio orientamento "concerto" nel documento che dovrà depositare al termine della Conferenza di Pianificazione (potendo successivamente riprendere la questione nell'eventuale accordo di pianificazione); i Comuni per conto diano una prima condivisione nei contributi valutativi sui contenuti del PdB che verranno depositati al termine della Conferenza di Pianificazione, condivisione che verrà poi ripresa ed espressa formalmente in un vero e proprio atto amministrativo (intesa) che si svilupperà successivamente alla chiusura della conferenza di pianificazione.

Analogo ragionamento di opportunità può essere esteso al piano del traffico per la viabilità extraurbana, previsto all'art. 36 del D.Lgs. 30.04.1992, n. 285 "Nuovo Codice della Strada". Lo strumento con il quale si dà luogo all'approvazione del piano è l'Accordo di Programma previa intesa con gli enti proprietari delle strade interessate.

5. Interviene l'ing. **Bonino** sottolineando che, con riguardo al trasporto pubblico su gomma, il contributo degli enti locali ha avuto una rapida crescita e si attesta intorno al 7% della contribuzione complessiva. Parallelamente è cresciuto anche il riscontro che si ha sui passeggeri.

Illustra una presentazione che è pubblicata sul sito internet della Provincia.

I servizi suburbani ed extraurbani incidono sul territorio del Comune di Bologna per circa il 30% della loro estensione complessiva.

Per quanto riguarda il ferro evidenzia che il concetto delle Tre Stazioni per Bologna, anticipato con il documento preliminare del PMP, è stato colto nella fase di presentazione del PSC del Comune di Bologna.

Il documento preliminare del PMP, relativamente al trasporto pubblico su gomma, coglie l'indirizzo di una forte gerarchizzazione dei servizi arrivando a delineare per il futuro (orizzonte decennale) una revisione di impianto dei servizi il più possibile calibrata sulla distinzione tra servizi portanti e servizi locali. Questo concetto di valenza decennale continua ad essere vero pur articolandosi la programmazione e la progettazione di dettaglio dei servizi su piani triennali. In altre parole l'indirizzo decennale del PMP convivrà con i prossimi tre piani triennali di bacino.

L'indirizzo è quello di gerarchizzare e separare i collegamenti su ferro rispetto a quelli su gomma valutando circostanza per circostanza, relativamente alla progressiva attuazione del SFM e alla sua reale capacità di soddisfare le esigenze di collegamento veloce, la potenziale revisione dei servizi su gomma che sono destinati a trasformarsi da collegamento diretto ad adduzione ed integrazione.

Nel riprendere gli obiettivi principali dettati dal PMP, il PdB si pone i seguenti sei obiettivi generali:

- potenziamento del trasporto pubblico;
- miglioramento del suo esercizio;
- conformità urbanistica rispetto al quadro urbanistico esistente e futuro;
- gerarchizzazione;
- progettazione corretta per rendere il più accessibile possibile il servizio;
- revisione equilibrata.

Il PdB dovrà essere realmente operativo, attuativo, dotato di grande concretezza affinché sia rispettato l'indirizzo della triennialità.

Rispetto ai contenuti tecnici vi sono due ambiti tematici ognuno dei quali somma tre argomenti:

- a. Il primo è di stampo politico-amministrativo e comprende tre macroattività:

- valutazione del fabbisogno del tpl (soprattutto gomma) nelle diverse aree del bacino provinciale (con riferimento all'intera Provincia);
- sviluppo di servizi innovativi negli ambiti a domanda debole (con riferimento all'intera Provincia, con un approfondimento particolare per le aree montane in quanto il quadro normativo vigente consente per tali territori una maggiore flessibilità);
- ottimizzazione alla risposta alla mobilità scolastica (si vorrebbe fare una sorta di protocollo di intesa tra l'assessorato della mobilità e dei trasporti e l'assessorato all'istruzione al fine di coniugare le esigenze dell'autonomia scolastica e i limiti del trasporto). L'ambito da cui si vorrebbe partire è il Nuovo Circondario Imolese in quanto maggiormente autonomo;

b. Il secondo è di tipo progettuale e riguarda:

- la revisione dei servizi di trasporto pubblico in relazione con l'integrazione con il SFM (ambito iniziale di attuazione: Bazzanese e direttrice di Portomaggiore);
- la riorganizzazione dei servizi in particolare con riferimento all'introduzione dei servizi flessibili (ambito iniziale di attuazione: Alta e Media Valle del Reno in cui è già stata condotta un'indagine da parte degli Enti locali interessati);
- la qualificazione dei servizi di trasporto pubblico locale in ambito extraurbano mediante l'incremento della velocità commerciale ed il miglioramento dell'accessibilità alla rete di trasporto (ambito iniziale di attuazione: direttrici di San Donato e San Vitale nelle quali non esiste la ferrovia).

6. Interviene la **dott.ssa Catia Chiusaroli** spiegando che il PTVE è lo strumento per rendere attuative nella prima fase le opere definite come prioritarie dal PMP.

Il PTVE, introdotto dal nuovo codice della strada, riguarda tutte le strade di carattere extraurbano del territorio provinciale. A differenza del PTGTU, con cui condivide le finalità, il PTVE non ha mai visto l'emanazione delle direttive mantenendo così un carattere fortemente sperimentale. Si è cercato di dare al piano dei contenuti che mediassero tra le indicazioni generali del nuovo codice della strada ed il ruolo affidato al PTVE dal PMP.

Il PTVE mutua i propri obiettivi generali dal PMP. In particolare i tre obiettivi generali sono:

- a. garantire l'accessibilità del territorio e la mobilità dei cittadini;
- b. perseguire una mobilità ambientalmente e paesaggisticamente sostenibile;
- c. assicurare la fattibilità degli interventi previsti nel PMP.

Gli obiettivi particolari del PTVE sono:

- a. garantire un livello di servizi e di sicurezza omogeneo e soddisfacente della rete stradale extraurbana;

- b. assicurare attraverso un aggiornamento continuo il monitoraggio delle condizioni delle opere dello scenario di riferimento e del progetto del PMP;
- c. individuare le condizioni amministrative, tecniche e finanziarie attraverso cui sarà possibile realizzare gli interventi della rete viaria individuati nel PMP.

I contenuti standard del PTVE sono:

- l'attuazione delle opere stradali del PMP e la loro gestione tecnico-amministrativa;
- il monitoraggio delle opere stradali ed il controllo del loro stato di attuazione;
- approfondimenti progettuali su alcuni nodi, assi ed aree critiche individuati sia nel PMP che in altri strumenti;
- la definizione e la classifica funzionale delle strade extraurbane come da norma nazionale;
- il regolamento viario;
- approfondimento sulla rete delle piste ciclabili.

Il PTVE affronta tematiche su diversi livelli: alcuni dei contenuti sopra enunciati riguardano tutta la rete provinciale, altri contenuti riguardano ambiti territoriali ben definiti.

Vi sono poi altri contenuti che non vengono affrontati nel PTVE in quanto sono già in corso di approfondimento nel Piano della Sicurezza Stradale: conseguentemente i due piani verranno redatti in stretta correlazione tra di loro.

Dal momento che il PTVE ha valenza temporale triennale si pensa di redigere tre PTVE nell'arco di validità temporale del PMP. Oltre ai contenuti standard precedentemente riportati, nel secondo e nel terzo PTVE (che andranno ad affrontare le opere della seconda e della terza fase previste nel PMP) vi saranno alcuni elementi aggiuntivi, quali un aggiornamento dei costi delle infrastrutture stradali con conseguente redistribuzione delle opere stradali all'interno del PMP.

Nel primo PTVE saranno contenute le opere stradali della prima fase del PMP allo scopo di renderle concrete (ad es. per l'Intermedia di Pianura approfondimenti progettuali e definizione di aspetti finanziari).

Si ritiene che il monitoraggio dello stato di attuazione delle opere stradali sia uno strumento di grande importanza, che si vorrebbe rendere uno strumento stabile di controllo dello sviluppo delle infrastrutture sul territorio. A tal fine si vorrebbe creare una banca dati con tutte le opere (scenario di riferimento e progetto base), che consenta un aggiornamento costante sia degli aspetti tecnico-progettuali che di quelli finanziari di avanzamento degli interventi.

Altro elemento che si ritiene di grande importanza è quello dell'approfondimento progettuale su nodi, assi ed aree critiche, che consiste nell'andare a ricercare le soluzioni

possibili tecnico-progettuali da condividere con gli Enti interessati. Alcuni dei temi che saranno oggetto di approfondimento sono il nodo dell'Interporto, lo svincolo della Nuova Bazzanese, gli svincoli di uscita dei caselli autostradali ed il loro innesto sulla rete provinciale, l'area di Villanova di Castenaso, le aree industriali ed artigianali, gli interventi sulla viabilità della montagna, l'area di Altedo.

Ulteriore elemento che viene dedotto dalla normativa nazionale è quello di fare la classifica funzionale delle strade extraurbane in modo da definire in maniera omogenea e condivisa sul territorio quali siano le caratteristiche geometriche e funzionali e quali siano i livelli di servizio che debbono fornire i diversi assi stradali. Al fine di predisporre tale classifica funzionale si vorrebbero sintetizzare vari elementi di rilievo tenendo insieme diverse caratteristiche: il rango funzionale e strategico della infrastruttura viaria, la funzione trasportistica svolta dalla infrastruttura medesima, il grado di utilizzo dell'infrastruttura e l'ambito territoriale in cui la stessa si colloca.

Collegato alla classifica funzionale delle strade vi è il regolamento viario che contiene gli elementi specifici e le caratteristiche che le strade devono avere per svolgere efficacemente il proprio ruolo.

Per quanto riguarda le piste ciclabili occorre vedere quali siano le aree critiche e le esigenze da soddisfare per cercare di individuare un ordine di priorità delle opere da mettere in campo.

7. Il **Vice-Presidente Venturi** apre la discussione in merito alla raccolta dei contributi, specificando che, con la seduta odierna, è stata completata la presentazione di tutti gli elaborati del Piano. Le singole presentazioni sono pubblicate sul sito della Provincia.

INTERVENTI:

➤ Ing. Ferrecchi – Comune di Bologna

Viene apprezzata la forte convergenza con i contenuti del PGTU e del PSC del Comune di Bologna.

Si conferma lo sforzo del Comune di Bologna nel portare avanti sia l'attuazione delle fermate che la soppressione dei passaggi a livello, che sono due elementi funzionali per l'infrastrutturazione del SFM. In particolare, per quanto riguarda le fermate del SFM, il Comune sta lavorando con la Provincia, la Regione e RFI per valorizzare le due fermate di

Rimesse e Prati di Caprara per una maggiore integrazione con lo sviluppo urbanistico del territorio.

Sottolinea l'importanza dell'interramento della ferrovia veneta per la ricucitura urbana e per il SFM.

Rispetto alla linea SFM6 (Fiera) il Comune chiede di approfondire la fattibilità dell'ipotesi di arrivare fino al bivio Crociali in quanto la ritiene complicata.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico su gomma si ha la necessità di vedere gli approfondimenti fatti.

Rispetto al trasporto privato si apprezza l'ulteriore gerarchizzazione e suddivisione in fasi.

Sul Road Pricing si sottolinea la necessità di cogliere l'opportunità per gli attraversamenti della città, rivedendo il concetto di R.P. alla luce dei flussi di attraversamento che comportano forti esternalità sul territorio.

In merito alla perequazione verranno fatti ulteriori approfondimenti volti a verificarne la fattibilità.

➤ Vice-Presidente Veroli - Nuovo Circondario Imolese

Il PMP coinvolge i territori facendone emergere le specificità ed i ruoli da cui si tracciano i programmi operativi.

Sottolinea un concetto nuovo: nel momento in cui si affronta il problema dello sviluppo contestualmente si affronta il problema delle infrastrutture. Tale concetto coinvolge l'intera compagine economico-sociale che insiste sui territori. Si trova d'accordo con lo strumento della perequazione territoriale così come precedentemente illustrato.

Il Nuovo Circondario Imolese ha dei territori che si potrebbero trovare emarginati. Il concetto della perequazione territoriale deve essere di largo raggio. Occorre porre le condizioni affinché ciò avvenga.

Ritiene che alla base della programmazione vi debbano essere due concetti fondamentali:

- sfoltire al massimo l'utilizzo della gomma, soprattutto per quanto riguarda il trasporto delle persone, cercando di favorire al massimo l'utilizzo del ferro;
- sfoltire il trasporto su gomma privato in favore del trasporto pubblico.

Il servizio di trasporto pubblico è essenziale (trasporto verso le strutture ospedaliere e scolastiche).

Evidenzia la necessità di un rafforzamento del SFM Bologna-Imola e dell'apertura di una nuova stazione a Toscanella. Ciò deve essere considerata una delle priorità al 2011.

Altra cosa che si ritiene indispensabile è il completamento delle opere iniziate: occorre che la complanare ex Via Emilia sia nei progetti contestuali alla realizzazione del Passante nord.

A tal fine è necessario un nuovo accordo tra Provincia, Regione e Nuovo Circondario per il completamento della complanare fino all'imbocco con Ravenna.

Evidenzia la necessità di operare insieme cercando di contemperare le esigenze di tutti i territori con la consapevolezza che, accanto a quello che si porta avanti, vi è tutta una serie di problemi correlati. Alcune strade che una volta erano utili, non lo sono più. Vi sono strade che sono definite "provinciali" senza avere nulla di provinciale. Ad esempio vi è una provinciale che da Imola va verso Borgo Tossignano (Val Santerno o Codriglianese) la quale ha assolutamente bisogno di essere rivisitata. Questo potrebbe essere un buono sfogo parallelo alla Montanara-Selice ed un modo per rendere la strada uno strumento di sviluppo.

Per quanto riguarda gli attraversamenti dei centri storici si sottolinea il problema della sicurezza.

Propone che vi sia una visione tariffaria unica tra i vari servizi.

Ricorda che, nell'Intesa siglata il 4 dicembre, è previsto che ciò che il Circondario propone concorre alla formazione dei piani provinciali e che, in caso di divergenza, venga attivata un'apposita sede di confronto.

➤ Gamberini – Comune di Crespellano (Valle del Samoggia)

Interviene in riferimento a tre opere che interessano la Valle del Samoggia. Specifica che condividono il contributo valutativo anche i Comuni di Casalecchio, di Zola Predosa, e Anzola dell'Emilia.

La prima questione che viene posta è relativa alla Bazzanese. Il primo tratto di 5-6 km da Casalecchio a Zola è stato realizzato nel 1990 con i fondi legati ai campionati mondiali di calcio, il secondo tratto di 5-6 km da Zola a Crespellano – realizzato alla fine degli anni '90 - presenta il limite di essere ad una sola corsia di marcia. All'inizio del 2000 la Regione e la Provincia di Modena progettano la Pedemontana che dal polo delle ceramiche di Sassuolo arriverà nel Comune di Bazzano al confine tra Bologna e Modena. Ciò comporterà che il territorio dei Comuni di Bazzano e di Crespellano si troverà in una condizione pessima a causa dell'ingente quantità di traffico pesante.

Senza polemica ricorda che fino a due anni fa la Bazzanese era la priorità. Oggi è diventata tale l'Intermedia di Pianura che è comunque un'infrastruttura necessaria. La programmazione territoriale che ha avuto la Bazzanese è uno dei peggiori esempi esistenti. Non si vogliono rimettere in discussione le priorità.

Il tema del casello autostradale non è un problema del Comune di Crespellano che rappresenta solo il territorio ove tale casello viene realizzato.

La strada provinciale 27 (c.d. variante della Muffa) era legata al funzionamento della ferrovia per la chiusura del passaggio a livello della ferrovia. Non essendo state reperite le risorse necessarie tale strada non è mai stata realizzata.

Ha apprezzato molto il lavoro svolto nella mattinata. Rileva però l'esigenza di mettere alcuni paletti fermi sulle scelte strategiche che si intendono fare e soprattutto di accompagnare tali scelte con una seria programmazione.

Il punto cruciale è rappresentato dal come si reperiscono le risorse necessarie. Si possono individuare due strade: aumento di pedaggio per l'autostrada, programmazione del territorio nel senso di individuazione di poli di sviluppo.

La prima può essere lo strumento per finanziare grandi opere nel limite in cui vi sia chiarezza sulle risorse reperite e sulle corrispondenti opere realizzate con tali risorse.

➤ Pasquali – Comune di Sant'Agata Bolognese

Esprime il proprio apprezzamento per il lavoro svolto.

Ribadisce quanto detto precedentemente sull'importanza cruciale del reperimento delle risorse.

Ritiene opportuno un approfondimento sul tema "Città Metropolitana", che potrebbe provocare momenti di rivisitazione complessiva dei ruoli delle diverse realtà istituzionali anche in relazione all'area provinciale.

Per quanto riguarda il territorio dell'Associazione Terre d'Acqua evidenzia due questioni.

La prima riguarda la sottovalutazione dei problemi della Persicetana con particolare riguardo al ruolo ed al carico di traffico che la stessa deve sopportare.

Per quanto riguarda il ruolo delle zone industriali rileva che manca sulla cartografia il polo di Sant'Agata Bolognese che potrebbe giocare un ruolo determinante per la programmazione della mobilità, così come il polo di Nonantola, che ha un approccio diretto con la Provincia di Bologna pur non ricadendo all'interno del suo territorio.

Uno degli elementi che si critica del PTCP è quello di aver predisposto il Piano considerando la Provincia come una "città murata" senza tener conto delle problematiche legate alle Province di Modena di Ferrara, che comunque incidono fortemente sui Comuni confinanti. Occorrerebbe dunque affrontare le varie questioni in tema di mobilità con una prospettiva più ampia che non tenga conto unicamente della realtà bolognese bensì tenga conto anche delle realtà confinanti che possono influire sulla stessa.

Sarebbe opportuno un approfondimento sull'impatto che la realizzazione del Passante nord avrà sulla mobilità, con particolare riguardo alla viabilità secondaria ed alle problematiche ad essa connesse.

➤ Polmonari – Comune di Lizzano in Belvedere

Rileva la necessità di inserire tra le 22 opere prioritarie una ventitreesima: la bretella che da Carbona va a Rioveggio. Qualora ciò non venisse fatto non si potrebbe esprimere parere positivo. La mobilità nelle zone in questione non è assolutamente più sostenibile.

Invita quindi ad inserire la bretella sopra richiamata tra le opere prioritarie prevedendo altresì tempi ragionevoli per la realizzazione della stessa.

Il Vice Presidente Venturi ricorda che è intenzione dell'Amministrazione Provinciale redigere un "PMP della Montagna" che sappia portare a sintesi una progettualità condivisa destinata a valorizzare in maniera significativa le specificità del territorio della Montagna medesima. Per quanto riguarda la bretella Carbona-Rioveggio è in corso uno studio di fattibilità costi e benefici. Ci si riserva dunque di valutare i risultati di tale studio volti a verificare la possibilità di integrare il Documento Preliminare in tal senso.

➤ Baruffaldi – Comune di Castenaso

Esprime il proprio apprezzamento per il lavoro svolto.

Alcuni dei principi che andrà ad illustrare sono già stati evidenziati nella nota trasmessa alla Provincia quale contributo valutativo dell'Associazione Valle dell'Idice.

Il SFM e il Servizio pubblico su gomma sono le premesse di un modo diverso di concepire uno sviluppo futuro e devono essere considerati come condizioni essenziali.

Occorre tenere assolutamente presente il principio del completamento dei lavori iniziati e da tanto tempo programmati. Tra le opere prioritarie l'Associazione aveva individuato la complanare nord di ritorno, il terzo lotto della Lungosavena (che va dalla trasversale di Pianura verso l'Ospedale Bellaria), la variante di Rastignano, la variante della Zenzalina, in quanto si tratta di opere che consentono di non concentrare il traffico nel territorio dei Comuni dell'associazione.

Per quanto riguarda il tema delle risorse condivide il ragionamento fatto dall'ing. Delpiano. L'associazione Valle dell'Idice, infatti, ha fatto convogliare all'interno del fondo perequativo tutti gli oneri. Se vi fosse stata un'omogeneizzazione maggiore in questo senso all'interno dei PSC in fase di elaborazione si darebbe dato un forte segnale di volontà condivisa.

Sembra quindi ingiusto che l'Associazione Valle dell'Idice, che ha fatto un ragionamento di quel tipo non possa avere il terzo lotto della Lungosavena, mentre altri territori in cui tale ragionamento non è stato compiuto vedano realizzate le opere richieste.

➤ Fizzoni – Comune di Baricella

Rileva che nella predisposizione del PMP non si è tenuto conto di tutte le problematiche esistenti, in maniera particolare della crisi del bieticolo-saccarifero. L'unico stabilimento produttivo rimasto è quello di Minerbio che insiste sul territorio di Baricella per quanto riguarda il problema del traffico pesante. I maggiori flussi di traffico provengono da direttrici completamente nuove, non pianificate precedentemente. La rete viaria locale è sottodimensionata.

Si propone, pertanto, anche alla luce dei PSC associati dell'Associazione Terre di Pianura che prevedono l'insediamento produttivo di Altedo come strategico, la variazione della titolarità delle due strade che provengono da Altedo (SP47 e via Altedo) e l'allargamento e l'adeguamento dell'attuale via Altedo. Ciò permetterebbe di evitare l'attraversamento dell'abitato di Altedo e di parte dell'abitato di Minerbio e dell'abitato di Baricella per raggiungere lo zuccherificio, consentendo altresì una fruibilità maggiore per quanto riguarda il raggiungimento del casello autostradale.

Si rileva la mancanza di una trasversalità a nord di Bologna. Sia il trasporto pubblico extraurbano che quello locale (es. Prontobus) sono costruiti a raggera, convergendo tutti su un punto nodale. Si propone di variare tale impostazione creando una sorta di circolarità.

Si richiede, inoltre, lo spostamento del capolinea del 93 - linea che attraversa più o meno tutta la Provincia di Bologna (da Baricella a Calderino di Monte San Pietro) - a Mondonuovo (frazione più a nord) eliminando così il Prontobus 430.

➤ Verardi – Comune di Camugnano

Esprime il proprio apprezzamento nei confronti della Provincia per l'attenzione che sta manifestando alle problematiche della Montagna.

Sottolinea come l'area della Montagna non vada valutata secondo un'ottica numerica (rapporto costi-benefici): il traffico è basso ed i costi sono alti. Va valutata in un'ottica specifica. I Comuni presentano problemi esistenziali. Occorre prevenire ulteriori aggravamenti dei problemi esistenti al fine di evitare l'abbandono.

➤ Lorenzini – Comune di Monghidoro

Chiede di inserire tra le opere prioritarie la bretella Savena-Setta.

Condivide l'idea che il PMP debba stilare un ordine di priorità. Per quanto riguarda i criteri evidenzia che un criterio di assoluta priorità dovrebbe essere la caratteristica di fungere da completamento della variante di valico (così come la bretella Setta-Reno).

Propone di valutare il progetto di NOMISMA che prevede una piccola stazione alla Fiumana per l'Alta Valle Idice, che potrebbe rappresentare un'opportunità anche per la parte nord di Firenze.

➤ Gualandi – Comune di San Giorgio di Piano

Esprime il proprio apprezzamento per il lavoro fatto, in maniera particolare per aver individuato le priorità.

Chiede uno sforzo maggiore sul tema delle piste ciclabili.

Solleva alcune perplessità sul ragionamento degli oneri aggiuntivi: in primo luogo non si può fare tutto con la perequazione territoriale, in secondo luogo i territori non sono tutti uguali (sono più o meno attrattivi), in terzo luogo si tratta di un meccanismo complicato da attuare data la diversità dei territori.

Dal momento che la Regione ha intenzione di rivedere gli oneri di urbanizzazione si potrebbe ragionare su una forma contributo aggiuntivo su tutti gli oneri di urbanizzazione a prescindere dalla loro attuazione (non limitandosi alle attività produttive).

Ritiene molto utile il meccanismo del pedaggio autostradale. Occorre però capire bene i criteri di ripartizione delle risorse.

➤ Gottardi – Comune di Castel Maggiore

Posto che le prime quattro opere prioritarie sono da considerarsi a pari merito, è comunque corretto sottolineare l'importanza delle due infrastrutture che sono previste sul territorio di Castel Maggiore (Intermedia di Pianura e Nuova Galliera). A sostegno dell'importanza delle infrastrutture il Comune si fa carico di 2 milioni di euro per l'Intermedia e di 1 milione di euro per la Nuova Galliera.

In merito al trasporto pubblico su gomma non ritiene quanto previsto dal PMP soddisfacente. Ribadisce il problema dell'assenza di trasversalità. Occorre una revisione complessiva del sistema delle percorrenze.

➤ Poli – Comunità Montana Cinque Valli

Esprime il proprio apprezzamento per il lavoro illustrato, evidenziando come la Comunità Montana stia lavorando per redigere il proprio contributo che riguarderà, oltre al PMP, anche il piano triennale attuativo.

Il Vice Presidente si riserva di dare una risposta ai quesiti in un'ulteriore seduta apposita.

Si ritiene soddisfatto della partecipazione dimostrata nell'incontro odierno.

Rinnova l'invito ai presenti a produrre un proprio contributo di cui verrà tenuto conto per l'elaborazione del Documento Preliminare.

Ricorda che parallelamente alle sedute della Conferenza si svolgono incontri con le Associazioni di Categoria al fine di avere anche un loro contributo a riguardo.

Il Vice-Presidente chiude la seduta odierna alle ore 13.00.

*Il Segretario
della Conferenza di Pianificazione
(dott. Stefano Stagni)*