



## **PROVINCIA DI BOLOGNA**

### **VERBALE DELLA SEDUTA DEL 25.10.2006 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, mercoledì 25 ottobre 2006, alle ore 9.30, presso la Sala del Consiglio della Provincia di Bologna, in Via Zamboni n. 13, è indetta la **prima 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), come da lettera d'invito P.G.285327/2006 del 09.10.2006, per discutere il seguente ordine del giorno:

- *Approvazione del programma dei lavori della Conferenza;*
- *Definizione delle modalità con cui attuare la concertazione con le associazioni economiche e sociali;*
- *Illustrazione sintetica dei contenuti del piano;*
- *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** riportando quanto scritto nella premessa del Documento Preliminare del Piano per la Mobilità Provinciale: *"Il sistema policentrico che si configura, la "Città di Città", garantisce qualità urbana ed ambientale,*

*sviluppo economico e coesione sociale, se è sorretto da un efficiente, coerente e coordinato sistema di politiche, infrastrutture e servizi per la mobilità delle persone e delle cose.*

*Sono, infatti, le scelte sui temi della mobilità che costituiscono un passaggio fondamentale per sostanziare una coerente attuazione degli indirizzi del PTCP e rafforzare la funzione di programmazione e coordinamento della Provincia, per mantenere e consolidare quella dimensione unitaria che supera la tradizionale visione che concentra sull'area urbana le criticità e le ipotesi di soluzione, assumendo l'intero territorio provinciale come ambito di analisi e di intervento".*

Le scelte che il PMP propone non sono nuove, nei loro assi fondamentali erano già tracciate nel PTCP, nei loro indirizzi strategici sono già conosciute perché oggetto di un'intensa attività informativa e divulgativa, attivata dalla Provincia allo scopo di favorire una consapevole e costruttiva partecipazione alla definizione delle scelte.

I Documenti presentati nella seduta odierna – la Valsat, il Quadro Conoscitivo e il Documento Preliminare – sono quelli previsti dal percorso istituzionale e formale indicati dalla legge, ma sono già il frutto di un largo confronto ed una sintesi ragionata delle diverse opzioni in campo.

Le scelte ivi indicate hanno già trovato larghi consensi proprio perché non vengono calate dall'alto ma sono il frutto di un percorso aperto, di una forte convergenza e unità interistituzionale, di una coerente traduzione degli indirizzi del PTCP.

L'obiettivo dell'Amministrazione Provinciale è di cogliere l'opportunità della Conferenza di Pianificazione, per proseguire sulla strada della condivisione e della costruzione di un largo consenso sulle scelte strategiche per la mobilità metropolitana, che può favorire sia la stabilizzazione del quadro progettuale, sia il concentrare il lavoro ed l'impegno della Provincia nella realizzazione degli obiettivi indicati.

Il dibattito sulle infrastrutture ed i progetti per la mobilità dell'area bolognese è stato sempre molto acceso, mettendo a confronto ipotesi diverse, e negli ultimi mesi – complice anche la delicata situazione finanziaria del Paese – si è per così dire "arricchito" di nuovi ed ulteriori elementi.

Il contributo, importante, che con l'adozione del PMP vuole essere portato a questo dibattito è quello di definire *"una visione unitaria, organica e coordinata, che indica limiti ed opportunità, ambiti e settori di intervento che abbiamo considerato prioritari, obiettivi e standard che si ritengono qualificanti per determinare la fattibilità dell'assetto della mobilità che viene proposta".*

Un quadro che ci si propone di costruire a partire dai Documenti che nella seduta odierna diventano oggetto del percorso che viene avviato, definito e capace di supportare nel medio-lungo periodo lo sviluppo e la riorganizzazione territoriale dell'area bolognese, allo stesso tempo

un quadro di riferimento e di indirizzo che nella sua esecuzione dovrà definire una griglia di priorità che sia razionale e funzionale al progressivo raggiungimento degli obiettivi che si sono indicati.

Il compito principale del Piano Provinciale della Mobilità è quello di definire un quadro di interventi che cerchi di portare a sintesi il dualismo criticità/opportunità che oggi caratterizza l'area bolognese.

Se infatti da un lato la congestione della rete viabilistica rappresenta un "vulnus" innegabile, la realizzazione del Passante Nord permetterebbe un rafforzamento della rete stradale a servizio della città; se il completamento dell'AV rafforzerà la stazione di Bologna, la liberazione di binari in superficie incrementa le potenzialità del SFM; se la nuova stazione è una necessità, la sua realizzazione rappresenta l'opportunità per ricucire una cesura storica della città e per costituire il nodo primario di scambio delle reti di trasporto pubblico; se l'introduzione del road pricing ha anche una funzione calmieratrice ed educatrice rispetto ai traffici privati, ci permetterà anche di raccogliere risorse per il trasporto pubblico.

Questi sono alcuni esempi della logica che il Piano ha cercato di perseguire e che si concretizza:

1. nella riconferma dei grandi progetti di infrastrutturazione del nodo bolognese. SFM, AV/AC, Passante Nord – e nello sviluppo dei progetti complementari e coordinati e approntati dal comune di Bologna, riqualificazione della tangenziale e riorganizzazione del TPL su gomma, intermedia di pianura e riqualificazione dei collegamenti montani e intervallivi – che esprimono la vocazione a superare le criticità oggi evidenti e a garantire un'offerta di trasporto pubblico e privato funzionale e coerente al riequilibrio territoriale che il PTCP indica ma anche a confermare il ruolo di Bologna quale nodo europeo della rete dei trasporti;
2. nel coordinamento dell'infrastrutturazione territoriale con le azioni immateriali di riorganizzazione della mobilità – dal piano della sicurezza stradale a quello della qualità dell'aria, dall'integrazione tariffaria, alla perequazione di corridoio – che perseguono i traguardi della sostenibilità del sistema e della conversione modale della mobilità a favore di un trasporto pubblico che è penalizzato da una carenza infrastrutturale, ma anche da una "scorretta" analisi dei costi e dei benefici;
3. nel definire la realizzazione delle reti della mobilità come "invariante" del progetto di sviluppo dell'area bolognese, facendo discendere le potenzialità insediative dalla presenza di reti per la mobilità, ed io aggiungo, vincolando la loro realizzazione al completamento degli interventi sulle reti stesse, e nell'individuare la dimensione "provinciale" come ambito unitario e integrato di intervento.

Il percorso in esame viene strutturato intrecciando la fase di pianificazione urbanistica – in corso in tutta la provincia e nel Comune capoluogo – con la pianificazione della mobilità che

oggi entra nella sua fase conclusiva e che prevede per il PMP il ruolo di Piano di settore che integra e informa le scelte di sviluppo insediativi, ponendosi in una posizione intermedia tra il PTCP e i PSC ed i PGTU/PUT.

La situazione della mobilità bolognese è una situazione "critica" che richiede interventi non più rinviabili, con la consapevolezza però che non tutti gli elementi consentono di guardare con facile ottimismo al futuro, ma che dall'approvazione degli indirizzi strategici del marzo scorso, ad oggi non si è rimasti fermi.

La sottoscrizione degli Accordi per la città metropolitana di Bologna e per la Nuova Stazione esprimono una conferma degli indirizzi del PMP; in particolare il secondo prevede la sottoscrizione di un nuovo Accordo per il SFM che è già stato sostanzialmente preparato nelle sue linee fondamentali e che verrà sottoposto a breve al Ministero competente per le sue valutazioni e la successiva ratifica.

Anche per il Passante Nord, è stato superato lo stallo determinatosi all'indomani della sottoscrizione dell'Accordo procedimentale ed oggi sono in corso le procedure per avviare il percorso di "project financing".

Costantemente, su tutti i progetti per la mobilità che riguardano Bologna, vengono sollecitati gli interlocutori preposti – Governo e Regione, ANAS, RFI, Trenitalia – perché ottemperino al loro ruolo, alle loro funzioni e alle loro responsabilità.

L'adozione e poi l'approvazione del PMP, oltre a dotare Bologna di un progetto organico e di largo respiro per la qualità sociale e ambientale del suo sviluppo, assume anche la funzione di rimarcare la volontà di superare le difficoltà attuali e soprattutto di "chiudere" la lunga stagione delle progettazioni per passare alla fase di concretizzazione degli obiettivi, mettendo in campo, anche alla luce degli elementi certi che si definiranno, nuove ed originali strategie per il reperimento delle risorse, per velocizzare la costruzione delle opere e per il completamento degli interventi.

La redazione del PMP non è quindi un adempimento formale, ma si pone come espressione di una determinazione rigorosa ad aprire una nuova stagione per lo sviluppo di Bologna, proseguendo l'opera che con il PTCP si è avviata e che nell'adozione dei PSC troverà un primo momento di verifica.

Oggi si ha come primo scopo quello di definire un percorso comune che permetta di arrivare al termine con una proposta unitaria, o comunque largamente condivisa, che esprima una sintesi efficace tra bisogni e possibilità.

Prima di procedere con l'illustrazione dei materiali da parte dell'Ing. Delpiano e del Prof. Ciurnelli, il Vice-Presidente domanda se ci siano proposte di integrazioni o modifiche al

programma dei lavori della Conferenza ovvero al calendario degli incontri operativi. Come prima proposta il Vice Presidente suggerisce di introdurre un incontro con i Comuni della Montagna.

Interventi: si suggerisce di ampliare i soggetti partecipanti all'incontro operativo previsto in merito al c.d. "Passante Nord" invitando anche i Comuni interessati e si propone un ulteriore incontro tematico relativo all'area interporto.

Il Vice-Presidente evidenzia che gli incontri operativi sono pensati per affrontare i temi specifici del PMP. L'argomento segnalato rientra in uno degli incontri già previsti. Si è comunque disponibili, qualora se ne presentasse la necessità, di prevedere appositi ed ulteriori incontri su questioni specifiche.

**2. Il prof. Ciurnelli** fornisce una visione di sintesi dei grandi temi progettuali mentre nell'intervento successivo l'Ing. Delpiano esplorerà i percorsi di fattibilità tecnica, economica e amministrativa del Piano.

Il P.M.P. è un Piano settoriale che cerca di elaborare dei percorsi di attuazione concreta del PTCP. Avrà un'attuazione operativa per trienni attraverso il Piano del Traffico e della Viabilità Extraurbana (PTVE) e il Piano di Bacino del trasporto pubblico (PdB).

Partendo dallo scenario attuale si è ricostruito lo scenario di riferimento che contiene le opere programmate: per quanto riguarda quelle di competenza provinciale si prendono in considerazione quelle che hanno una copertura finanziaria mentre il Passante nord e SFM vengono considerati a prescindere dalla loro copertura finanziaria.

E' stato elaborato un processo che ha portato, in accordo con quanto previsto dal PTCP, alla configurazione infrastrutturale prioritaria di intervento, ovvero la configurazione di opere che massimizzasse i benefici in rapporto allo scenario di riferimento dato per consolidato. Successivamente è stata introdotta una novità assoluta a livello nazionale: la possibilità di impiegare i proventi del pricing aggiuntivo sulla viabilità primaria per il cofinanziamento del trasporto locale.

Lo scenario di progetto preliminare è stato arricchito con le azioni collaterali riguardanti il trasporto pubblico: integrazione funzionale e integrazione tariffaria. Ciò ha portato allo scenario di progetto base rispetto al quale si sono esplorati ulteriori scenari immateriali di sfruttamento del pricing sia immaginandolo esteso ad altre componenti di domanda, che non fossero quelle autostradali, sia immaginandolo esteso da un punto di vista spaziale ai corridoi multimodali che vanno configurandosi nella Provincia come combinazione di rete ferroviaria e rete autostradale. Ultima questione affrontata dal PMP riguarda lo studio e l'armonizzazione della variante alla

statale 9 in complanare rispetto all'A14 per il potenziamento del corridoio Imola - Bologna.

Il prof. Ciurnelli passa all'esame del progetto partendo dalla questione "Capitale Territoriale – Bologna, nodo della rete europea dei trasporti" : un aeroporto che si avvia a divenire il terzo a scala nazionale, un nodo di eccellenza nella rete multimodale dei trasporti e poli di eccellenza a livello nazionale. Da tale matrice dipende la visione del PTCP: previsione di realizzare interventi residenziali solo laddove la rete su ferro potrà garantire un livello di servizi adeguato e gli insediamenti produttivi arroccati in prossimità dei caselli della viabilità primaria autostradale.

Una conseguenza del "capitale territoriale" sono i numeri in gioco, che possono essere anche una risorsa in quanto la criticità del funzionamento del nodo è il maggiore sprone per far convergere nel territorio delle risorse le quali devono andare oltre le risorse di compensazione puntuale che sono state desunte dalla TAV. Il pricing che si vorrebbe introdurre è la principale novità: rappresenta il tentativo di far diventare un plusvalore quello che fino ad oggi è stata una gravissima diseconomia di produzione. Nel 2004 nel nodo di Bologna si sono registrati 60 milioni di veicoli leggeri di cui 30 milioni di scambio e 20 milioni di attraversamento, 20 milioni di veicoli pesanti di cui 6,5 milioni di scambio e 11,5 milioni di attraversamento, con una crescita costante attorno all'1% per i veicoli leggeri e al 2% per i veicoli pesanti.

Il progetto, per quanto riguarda il trasporto privato, è accompagnato da quattro tavole: un quadro sinottico progettuale, una tavola relativa al passante nord, una relativa alla proposta progettuale dell'Intermedia di Pianura ed una dedicata alla Montagna.

La logica del PTCP è quella di annidare lo sviluppo della residenza attorno alla rete portante di trasporto pubblico mentre lo sviluppo dei poli produttivi attorno alla rete primaria. La logica del PMP è la riorganizzazione del sistema del nodo autostradale, il Passante nord, la liberalizzazione e la rifunzionalizzazione del sistema tangenziale, la rifunzionalizzazione della viabilità secondaria che diventa collaborante rispetto alla viabilità primaria - garantendo le connessioni tra quest'ultima, i poli funzionali ed i Comuni circostanti.

Attraverso la liberalizzazione e la rifunzionalizzazione del sistema tangenziale e la realizzazione del passante nord si avranno i seguenti benefici: a fronte di una domanda che si incrementerà di circa il 25% nei prossimi 15 anni si avrà un incremento delle velocità di circa dell'8% ed una diminuzione del livello di saturazione stimato intorno al 14%. Nella tangenziale la velocità si incrementa nelle ore di punta di circa il 45% ed il grado di saturazione diminuisce del 20%. La tangenziale non è più al servizio della città di Bologna ma si irradia in tutto il territorio metropolitano. La realizzazione di nuovi caselli previsti sul Passante Nord consente di ridurre le percorrenze parassite sulla rete ordinaria riportando i traffici di media e lunga percorrenza sulla rete primaria.

Sulla grande rete è stato fatto un grosso lavoro che cerca di portare in attuazione ed adeguare

la grande rete così come definita dal PRIT. Le percorrenze attuali sulla rete sono di circa 95.000 veic\*km, in prospettiva saranno oltre 215.000 veic\*km; nonostante ciò si riuscirà a mantenere la velocità media sugli stessi livelli attuali.

Una novità del PMP è rappresentata dall'Intermedia di Pianura che è l'opera che è stata valutata possedere il miglior rapporto benefici/costi. Si tratta di un progetto da condividere con i Comuni. Tale opera contribuisce ad arricchire la prima trasversale a partire da Bologna e a sgravare la trasversale superiore (trasversale di Pianura).

Sulla Montagna c'è un orientamento del Piano di selezione della rete su cui effettuare interventi di rifunzionalizzazione, messa in sicurezza, uso appropriato dell'attuale sedime autostradale non dimesso dell'A1 (finalità di sostegno alle aree montane).

Ultima questione è costituita dall'attraversamento dei centri abitati. Si è riusciti, nonostante la crescita della domanda e senza altri provvedimenti di carattere normativo (es. interdizione ai mezzi pesanti), a contrarre del 20% la domanda in attraversamento dei centri abitati oggetto di varianti delle traverse interne ed una riduzione del traffico pesante del 6%.

L'obiettivo del piano è quello di mettere a punto con i Comuni un provvedimento che recuperi questa capacità a favore del trasporto pubblico, in particolare il trasporto pubblico su gomma. Vi sono tre esempi: l'apertura della nuova Porrettana, gli interventi dell'Intermedia di Pianura attorno alla Ferrarese e la Galliera aprono possibilità interessanti di riduzione della congestione. Tali situazioni vanno sfruttate attraverso una progettazione che colga questa occasione per ridare capacità e quindi livelli di servizio superiori al trasporto pubblico su gomma.

Se si esaminano i tempi di collegamento tra le macroaree provinciali, confrontando lo stato attuale con lo scenario di progetto base, si vede come le criticità residue siano unicamente quelle che riguardano i collegamenti che riguardano il corridoio Imola-Bologna.

Lo scenario integrato B, ovvero il potenziamento del Corridoio Imola-Bologna, nasce dalla prescrizione contenuta nel PTCP di elaborare uno studio di fattibilità a riguardo. A seguito di tale elaborazione il Consiglio Provinciale ha approvato la seguente soluzione: realizzazione di una strada, con due corsie per senso di marcia in collegamento tra la diramazione della A14 e San Lazzaro, in complanare all'autostrada.

Il PMP ha analizzato la questione individuando le seguenti indicazioni progettuali: la necessità di istituire il pedaggio, lo studio delle modalità di connessione con il sistema autostradale-tangenziale, un sistema di gestione per regolare i flussi di traffico tra autostrada e complanare, l'adozione di una soluzione costruttiva che preveda un'unica piattaforma con quella autostradale per lasciare aperte successive reinterpretazioni di questo fascio infrastrutturale.

In merito al "Road pricing" si precisa che il pedaggio aggiuntivo, che era stato prefigurato nell'ambito del progetto del Passante nord per evitare traffici impropri sulla tangenziale, nelle

logiche del Piano viene utilizzato come leva calmieratrice per regolare i flussi sulla viabilità primaria evitando un uso improprio della viabilità primaria medesima e consentendo una competitività adeguata tra trasporto privato e trasporto pubblico. Si tratta, nella sostanza, di togliere dall'autostrada le componenti di traffico di breve-medio raggio. Si vogliono reinvestire i proventi aggiuntivi al netto della manutenzione-gestione dell'infrastruttura tangenziale rifunzionalizzata per co-finanziare il trasporto pubblico e, per i mezzi pesanti, iniziative di logistica.

Per i veicoli leggeri si tratta di utilizzare la leva finanziaria per scoraggiare l'uso improprio della tangenziale e finanziare la manutenzione del Passante. La stessa cosa vale per i mezzi pesanti dove vi è il finanziamento della manutenzione e delle opere di mitigazione del Passante. Come fatti aggiuntivi i proventi del pricing per i veicoli leggeri vanno a co-finanziare la rete portante del TPL, mentre quelli del pricing per i veicoli pesanti dovrebbero co-finanziare la logistica distributiva in campo metropolitano e la manutenzione della viabilità ordinaria di accesso ai poli. Il pricing sulla tangenziale è immaginato in questa maniera: nel breve-medio periodo un pedaggio aggiuntivo ai caselli di Bologna. In prospettiva si prevede un sistema misto costituito da un pedaggio al casello e un pedaggio in funzione della percorrenza sul sistema tangenziale (soluzione assunta nel Progetto base). A questa soluzione si devono aggiungere altre due situazioni che hanno dato luogo a due differenti scenari: il primo è il Road Pricing esteso a tutte le componenti, non solo quelle che provengono dall'autostrada, il secondo è il Road Pricing esteso anche a quelle radiali che hanno caratteristiche di viabilità di scorrimento veloce.

Per quanto riguarda la stima del *cash flow* (stima dei ricavi previsti nelle diverse ipotesi di progetto) si va dai 25 milioni di euro per i veicoli leggeri ed i 7 milioni per i veicoli pesanti ai 40 milioni di euro l'anno nell'ipotesi di estensione del pedaggio alle componenti di scambio interno. Questi proventi sono finalizzati a co-finanziare il trasporto pubblico.

Il progetto è incardinato sulle previsioni regionali sulla base delle quali il trasporto pubblico su gomma deve integrarsi e costituire un'unica rete di trasporto insieme alle reti ferroviarie di bacino, suburbane e urbane a guida vincolata.

Quello che manca al progetto in esame è la capacità di coprire la spesa corrente.

Il PMP demanda al Piano di Bacino la definizione della rete di trasporto pubblico su gomma, anche se articola su tre livelli la gerarchia della rete su gomma: una rete portante, una rete a media frequenza di diffusione sul territorio, delle linee ad orario, delle linee sperimentali a domanda debole che possono essere ad orario ovvero flessibili.

La proposta di aggiornamento della rete SFM riguarda l'estensione delle linee, il rinforzo del cadenzamento, un'apertura verso il modenese.

Il modello di esercizio del SFM si basa sulla volontà di co-gestire con la Regione la grande sfida

del progetto. Il pricing serve ad accompagnare questo processo di accessibilità diffusa della rete.

Con riguardo alle tre stazioni per la città di Bologna lo scopo è quello di diluire e non concentrare l'accesso ad una città le cui polarità non sono concentrate solo nel centro. Prati di Caprara con i collegamenti verso il Lazzaretto e l'Ospedale Maggiore, San Vitale in un'ottica solo di trasporto pubblico.

In relazione all'accessibilità alle stazioni SFM la scelta del PMP (oltre a dar corso ai progetti di ciclabilità e di pedonalità) è fortemente orientata a garantire l'accessibilità all'impianto del trasporto pubblico di ferro e di gomma.

Il SFM, senza interventi di calmierazione dell'accessibilità automobilistica delle aree urbane, è in grado di incrementare l'utenza attuale del 55%.

Senza il contributo di nuovi interventi complementari la domanda di trasporto pubblico cresce in misura modesta. La partita sul trasporto pubblico si vince mettendo in piedi degli interventi complementari coerenti con questo sforzo.

Prendendo in esame i cinque scenari (Stato attuale, Tendenziale, Progetto base, Contingentamento dell'offerta di sosta nell'area di influenza SFM sui valori attuali, Tariffazione estensiva della sosta per eliminare la componente di sosta lunga durata dei non residenti) si precisa che gli stessi rappresentano un punto di partenza ed il limite massimo di ciò che si potrebbe fare. Si passa al 26% dello stato attuale al 34% della ripartizione modale, per arrivare all'estremo del 74%. Si tratta di uno scenario non credibile, serve soltanto a far capire lo spazio entro cui va ricercata una soluzione condivisa.

**3. L'Ing. Delpiano** spiega come il proprio intervento sia articolato in due parti distinte relative rispettivamente al tema dell'attuazione del PMP e all'organizzazione dei lavori della Conferenza di Pianificazione per i prossimi cinque mesi.

Il punto di partenza è costituito dalla previsione per i prossimi dieci anni di un incremento della domanda di mobilità del 26%, che si va a sommare allo stato di crisi che gran parte della rete soffre già oggi.

Con il Piano della Mobilità si riprende il disegno di prospettiva strategica presente nel PTCP affiancandolo con una prospettiva temporale decennale da attuarsi attraverso i Piani operativi di valenza triennale: Piano del Traffico e della Viabilità Extra Urbana e Piano di Bacino del trasporto pubblico.

Per ognuno dei temi del progetto base c'è una proposta sulla questione attuativa.

Il SFM è uno dei "cantieri aperti". Ci sono speranze che venga finito. E' previsto che entro l'anno venga sottoscritto un nuovo accordo (rinnovo dell'accordo del 1997) volto a rinnovare la

garanzia attuativa del sistema che dovrà trovare efficacia anche dal lato della riconoscibilità. Condizione essenziale è che venga scritto da qualche parte che è un "Servizio Ferroviario Metropolitan" e non un insieme di treni ed, inoltre, che venga co-gestito assieme alla Regione. Con riguardo agli impianti tecnologici e alle infrastrutture il primo deficit di 30 milioni di euro circa è già stato risolto, un ulteriore deficit di 70 milioni di euro è in via di risoluzione. Per quanto riguarda la gestione annuale aggiuntiva rispetto all'attuale di 24 milioni di euro, il reperimento delle risorse avverrà grazie al sistema del Road pricing. Infine rimane aperta la questione del materiale rotabile per la quale il Ministero si è impegnato a trovare una strada per recuperare in un tempo predeterminato i 224 milioni di euro necessari.

Per il Passante nord la situazione è più difficile. E' stato preso un impegno dal Ministero a procedere con l'individuazione del promotore finanziario.

Nel PTCP sono contenuti dei criteri per la programmazione delle opere di viabilità. Il PMP ha assunto tutte le opere presenti nei Piani (44 opere) e ha definito un valore di efficacia (costi/benefici) rispetto un'ipotesi trasportistica progettuale propria del Piano, prevedendo ad esempio SFM e Passante nord quali matrici principali.

Le 44 opere non sono state articolate in una graduatoria, bensì sono state divise in due gruppi in base a dei criteri di efficacia costi/benefici: da un lato quelle finanziabili nei prossimi 10 anni, dall'altro lato quelle che invece non lo sono. Si prevede una spesa di 368 milioni di euro per le spese relative ad opere viarie per i prossimi 10 anni: 73 milioni per opere di ANAS e Autostrade, 110 per opere a carico del Passante e di TAV e 180 a carico degli Enti locali.

Occorre condividere tale criterio.

E' ipotizzabile che la Provincia e la Regione possano spendere 16 milioni di euro l'anno, che il road pricing possa essere applicato da subito e produrre 5 milioni di euro l'anno e tutti i processi di perequazioni territoriale sullo sviluppo urbanistico possano produrre 2/3 milioni di euro l'anno.

L'integrazione del trasporto pubblico si basa su una riforma del trasporto pubblico extraurbano su gomma (attraverso il rafforzamento delle linee non servite dal SFM e dei collegamenti trasversali in adduzioni alle stazioni SFM) attuabile da subito in quanto comporta modifiche a parità della spesa attuale con ipotesi di incremento da valutare. Tale riforma sarà efficace se ci sarà co-titolarità della comunità bolognese nella programmazione dei servizi ferroviari.

Per quanto riguarda il Programma dei lavori, la Conferenza di Pianificazione ha durata fino al 7 marzo 2007.

25 ottobre - Prima seduta

- Verifica della legittimazione dei partecipanti;

- Approvazione del programma dei lavori della conferenza;
- Definizione delle modalità con cui attuare la concertazione con le associazioni economiche e sociali (es. apposita sessione della Conferenza);
- Illustrazione dei contenuti del piano a grandi linee.

13 dicembre – Incontro con le Associazioni di categoria

20 dicembre – Seconda seduta

Richiesta ai partecipanti di esprimere i propri pareri e le proprie valutazioni in merito ai documenti pianificatori. Si raccoglieranno tali contributi e si presenteranno i contenuti dei Piani Operativi e gli approfondimenti attuativi sulla priorità degli investimenti stradali. Occorre condividere il principio dell'attuabilità del Piano.

24 gennaio - Terza seduta:

Prime valutazioni della Provincia in merito ai contributi valutativi ricevuti da parte dei soggetti partecipanti e raccolta degli ulteriori contributi rispetto agli approfondimenti attuativi presentati nella seconda seduta.

31 gennaio - Incontro con le Associazioni di categoria

21 febbraio – Quarta seduta

illustrazione delle risposte alle Associazioni di categoria. Orientamento della Provincia sul complesso dei contributi valutativi presentati dai partecipanti alla Conferenza di Pianificazione e dalle Associazioni di categoria e sociali nella seconda e terza seduta.

7 marzo - Seduta conclusiva:

Sottoscrizione del verbale conclusivo da parte del Presidente, del Segretario e dei soggetti partecipanti alla seduta conclusiva.

Parallelamente ai lavori della Conferenza di Pianificazione si terranno degli *incontri tecnico-operativi*, in relazione ad alcuni dei temi strategici contenuti nel Piano, con i soggetti a vario titolo coinvolti al fine di sostanziarne in maniera congiunta i possibili percorsi attuativi.

Si propone che quanto illustrato nella seduta odierna venga approfondito in un tavolo tecnico in data 8 novembre. Sarà in tale occasione che verranno programmati gli ulteriori incontri.

Gli altri temi sono:

- Intermedia di Pianura;
- Tre stazioni;
- Mobilità nel territorio Imolese;
- Passante nord e Road Pricing;
- Piano di Bacino del Trasporto Pubblico e Piano della Viabilità Extra Urbana.

**4. Il Vice-Presidente Venturi** riprende un paio di temi che è utile sottolineare nuovamente.

In primo luogo occorre rispettare i tempi che ci si è dati al fine di adottare il Piano nel giugno 2007.

Ribadisce l'importanza della seduta del 20 dicembre, in cui gli Enti dovranno presentare i propri contributi.

Richiama gli incontri con le rappresentanze economiche e sociali, quali pilastro per il confronto e la condivisione dei contenuti del Piano.

Il tema del Nuovo Circondario è molto importante anche a seguito dell'approvazione dell'intesa ai sensi della L.R. n. 6/2004 che regola i rapporti tra la Provincia e il Nuovo Circondario medesimo, che presenta una propria specificità territoriale.

#### **5. Interventi e risposte.**

Il *Sindaco del Comune di Porretta* sottolinea come nei documenti del PMP manchi un ragionamento economico e istituzionale sulla Montagna. Non si ragiona sul fatto che la più grande fabbrica della Provincia si trovi nell'asse della Valle del Reno. Tale Bacino è anche molto importante a livello turistico. Occorre invece che, in via preliminare, questo ragionamento venga messo dentro al Piano. Se non si cambia il punto di vista si producono ritardi. Il Piano presenta una grande debolezza sia dal punto di vista del ferro che della gomma.

Il *Vice-Sindaco del Comune di Crevalcore* precisa che alle riunioni tecniche sarebbe preferibile che intervenisse un tecnico dell'Associazione piuttosto che un tecnico del singolo Comune.

L'*Assessore del Comune di Sasso Marconi* sottopone tre quesiti. Il primo riguarda il tema della globalizzazione e come la stessa vada interpretata all'interno del Piano. Il secondo riguarda gli assunti del Piano: viene dato per scontato l'aumento del traffico ovvero si può ipotizzare che il Piano possa influire sulla riduzione del traffico agendo sulla domanda. Il terzo riguarda quanto sia il peso delle manutenzioni stimato sul Road Pricing.

Il *Sindaco del Comune di Budrio* pensa che la questione preliminare posta dal Sindaco del Comune di Porretta possa essere superata. Apprezza il lavoro presentato in quanto è una delle prime volte in cui la pianificazione urbanistica e territoriale incomincia ad andare di pari passo con le grandi reti della mobilità. Chiede di fare uno sforzo ulteriore per incrociare non solo la pianificazione territoriale che si evince dai PSC ma al fine di inserire anche il quadro della rete dei servizi sovracomunali e le funzioni immaginate nei PSC associati.

Sottopone un'ulteriore questione relativamente al Road Pricing chiarendo che se si assume la linea del pedaggio sulle strade a scorrimento veloce reali si deve andare fino in fondo coerentemente.

L'Assessore del Comune di Imola condivide le riflessioni fatte nella seduta odierna. La discussione che si apre è anche politica. Ritene che la data del 20 dicembre non dia il tempo sufficiente per chiarire tutti gli aspetti necessari.

L'Assessore del Comune di San Giovanni in Persiceto domanda un chiarimento in merito al rapporto con il Piano di gestione per la qualità dell'aria e al rapporto con il territorio in senso di consumo.

Il Prof. Ciurnelli chiarisce che, a seguito di una valutazione cautelativa, emerge che per una autostrada a tre corsie la manutenzione ordinaria sia intorno ai 12 mila euro a corsia per chilometro l'anno. Conseguentemente si è nell'ordine dei 3-4 milioni di euro.

Il sovrapedaggio che viene escusso sulla Bologna-Firenze è servito per coprire i costi dei lavori per la variante di valico. Sarebbe utile reinternalizzare tale sovrapedaggio per altre questioni quali trasformare la vecchia A1 in un asse a servizio di alcune zone della Comunità Montana.

Precisa poi che quel 25% non è un aumento del traffico motorizzato, bensì un incremento complessivo della domanda ai sensi dei diritti acquisiti di previsione che nascono dai PRG comunali.

Occorre accompagnare la crescita economica con una crescita della mobilità.

Si può discutere di modelli di mobilità ma alcune cose vanno subite. Si può discutere di tutto però poi bisogna fare scelte che siano coerenti e credibili.

Per quanto riguarda il SFM, una buona parte dei 109 milioni di euro di investimenti va sulla Porrettana per avere treni veloci dall'Alta Valle del Reno e per avere treni più lenti a partire dalla media e bassa Valle del Reno. Quindi non è vero che non ci sono stati investimenti. Anzi, vi sono anche investimenti sulla gestione.

L'Ing. Delpiano precisa che oltre al Piano di Gestione per la qualità dell'aria vi sono anche il Piano per la sicurezza stradale, i Piani Strutturali ed il PTCP. La Provincia di Bologna ha cercato di integrare le sue competenze di pianificazione e di programmazione e di spesa economica.

Nel PMP vi è tutto ciò che del Piano di Gestione per la qualità dell'aria è stato ritenuto coerente rispetto a quello che la legge affida come competenza ad uno strumento di pianificazione.

Per contenere la domanda vi è un lavoro fatto dai Comuni associati nel quale, per la prima volta da decenni, non vi è più dispersione insediativa.

Il Vice-Presidente Venturi sottolinea che il tema della Montagna è presente nelle analisi e nelle proposte della Provincia contenute nei documenti pianificatori del PMP. C'è una valutazione delle opportunità e delle criticità sul trasporto pubblico (investimenti sul SFM linea Porrettana). C'è un ragionamento specifico che negli ultimi tempi ha subito una notevole accelerazione relativamente al tema del trasporto privato nella zona sud della Provincia. C'è una proposta che riguarda tutta la ristrutturazione autostradale. C'è un ragionamento che si sta facendo

all'interno di un tavolo tecnico-politico sul tema dei collegamenti intervallivi, sugli Studi di Fattibilità che si stanno facendo.

Sarebbe importante che nei tavoli tecnici previsti per l'approfondimento dei temi significativi del PMP i Comuni si presentassero non come singoli, bensì come Associazioni ovvero come ambiti territoriali impegnati in un processo di pianificazione non solo a contenuto urbanistico bensì anche infrastrutturale e della mobilità.

Il Vice-Presidente chiude la seduta odierna alle ore 12.30.

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