

CONSIGLIO DELLA CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA
I convocazione
7a Seduta

Estratto del Verbale della seduta pubblica del 27/04/2016

Presiede il Vice Sindaco metropolitano MASSIM GNUDI

Per la trattazione dell'oggetto sotto specificato sono presenti i Consiglieri:

FACCI MICHELE	TOMASSINI LORENZO (*)
VICINELLI GIUSEPPE(**)	MAZZA MICHELA (*)
FRATI CLAUDIO	CIPRIANI LORENZO (*)
CONTI ISABELLA(**)	LAMA ROSSELLA (*)
MANCA DANIELE	MINGANTI LORENZO
MONESI MARCO	PRIOLO IRENE
RUSCIGNO DANIELE	SANTI RAFFAELLA
SERMENGI STEFANO(*)	TINTI FAUSTO
ZACCHIROLI BENEDETTO(**)	

Presenti n.10

(*) = assente

(**) = assente giustificato

Scrutatori: FRATI CLAUDIO, MONESI MARCO, MINGANTI LORENZO

Partecipa il Segretario Generale LUCA UGUCCIONI.

o m i s s i s

DELIBERA N.13 - I.P. 856/2016 - Tit./Fasc./Anno 8.2.5.0.0.0/1/2015

AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
 SERVIZIO AMMINISTRATIVO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E TRASPORTI
 U.O. AMMINISTRATIVA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Approvazione delle Linee di indirizzo per la redazione del Piano urbano della mobilità sostenibile metropolitano Bologna (PUMS - metro bo) - 'Più mobilità e meno gas serra'.

DISCUSSIONE

VICE SINDACO METROPOLITANO MASSIMO GNUDI

Passiamo all'oggetto n. 4 "Approvazione delle linee di indirizzo per la redazione del Piano urbano della mobilità sostenibile metropolitano Bologna – PUMS – Metro BO – più mobilità e meno gas serra".

La parola alla Consigliera delegata Priolo.

CONSIGLIERE DELEGATO PRIOLO:

Allora, l'argomento è stato illustrato già in sede di Commissione I, per cui i consiglieri sia Facci che Frati hanno già sentito la mia illustrazione, i colleghi l'hanno già sentita per quanto riguarda la Conferenza metropolitana, e per cui, per voler dare un contenuto un po' più sintetico io darei direttamente la parola all'ingegner Del Piano, che invece vi fa vedere due-tre numeri, che forse sono la cosa più interessante, altrimenti sentite ripetere me le stesse cose, boh, per la quarta volta penso.

Quindi darei la parola direttamente all'ingegnere.

ING. ALESSANDRO DEL PIANO:

Buonasera a tutti. L'argomento è molto vasto, effettivamente è molto vasto, e mi concentrerei sulle quattro o cinque cose principali contenute in queste linee di indirizzo.

Sicuramente uno degli elementi primari è l'importanza del tema. Non sempre ne siamo sufficientemente coscienti di quanto il tema mobilità sia così connesso con altri temi, direttamente connesso con altri temi, come quelli della qualità urbana, dello sviluppo economico e dell'ambiente.

In termini, diciamo così, più generali, da quest'indagine di opinioni fatta fra i cittadini metropolitani, a cui hanno risposto 1.700 persone, invece c'è questa consapevolezza.

La mobilità è il secondo tema, dopo l'ambiente, ad essere considerato strategico dai cittadini metropolitani, mentre i cittadini metropolitani ritengono che le infrastrutture per la mobilità sia un punto di forza per certi aspetti, ma che sta molto al di sotto di altri punti di forza. Quindi è come se ci fosse bisogno di avere più infrastrutture per la mobilità.

Ricordiamoci bene questi aspetti, perché diciamo che dai cittadini bolognesi arrivano - e quando intendo "bolognesi" intendo la Città metropolitana di Bologna - delle indicazioni molto chiare su quella che è la visione della mobilità, e una visione corretta della mobilità, una mobilità connessa con lo sviluppo economico, con l'ambiente e con la qualità urbana.

Ed è così matura, diciamo, per certi aspetti la lettura che i cittadini bolognesi danno, perché - come si vede in questo grafico - per risolvere il problema della mobilità i cittadini della Città metropolitana di Bologna lo intendono fare, lo intendono come tema di mobilità pubblica, cioè per

risolvere i problemi della mobilità è necessario incrementare l'offerta di mobilità pubblica, e come vedere dal 2005 al 2012 ritengono che ci sia più bisogno di trasporto pubblico, ci sia più bisogno di trasporto ciclabile, più bisogno di trasporto ferroviario, meno invece si può risolvere con incremento della mobilità privata, ed è, diciamo, 1.700... no, questo qui aveva 5.000 interviste, scusatemi, questo dato che vi ho appena raccontato è su 5.000 interviste.

Considerate che 5.000 interviste è un numero altissimo nei sondaggi di opinione, ed è qualcosa che rivela, diciamo, un risultato di particolare importanza.

Ora, entriamo nel merito di questo PUMS. Mi devo scusare, perché rispetto alla lampada si vede non benissimo.

Quello che abbiamo elaborato ricordo essere le linee di indirizzo del PUMS, le linee di indirizzo del Piano urbano della mobilità sostenibile.

Con la nuova Amministrazione, con il nuovo mandato amministrativo si inizierà ad elaborare il PUMS vero e proprio.

Queste linee di indirizzo contengono un inquadramento conoscitivo, quindi voi avete due documenti, uno è l'inquadramento conoscitivo, l'altro documento invece sono le linee di indirizzo vere e proprie.

Per capire un pochino le linee di indirizzo volevo darvi alcuni elementi di conoscenza. Ne potremmo dare tantissimi, ovviamente, ne abbiamo selezionati solo alcuni, in modo che possiamo focalizzarci su alcuni aspetti.

In primo luogo siamo in una vera e propria Area metropolitana. Attenzione, siamo piccoli rispetto a Napoli, Milano, ma le dinamiche sono quelle di Napoli, Milano. Ve ne dico una: gli attraversamenti autostradali... cioè il traffico autostradale per il 50 per cento è di attraversamento, ma per il 50 per cento esce a Bologna, e sono numeri simili a quelli, appunto, di Napoli, Milano, Torino, e così via.

Anche la dinamica interna – si vede male – però come vedete c'è una dinamica interna che è sostanzialmente trasversale. Bologna è un punto di attrazione molto forte. Ma non lo è più solo Bologna, lo è tutto il territorio, tutto il resto del territorio metropolitano.

E' un territorio che è organizzato con una forma radiocentrica, e che ha, nella sua organizzazione radiocentrica, un'offerta di trasporto privato e pubblico.

Guardiamo il trasporto pubblico. Noi abbiamo tre tipologie di offerte: l'offerta ferroviaria, l'SFM; l'offerta degli autobus extraurbani e l'offerta degli autobus urbani.

Queste sono le tre tipologie di offerte di trasporto pubblico.

Come siamo messi oggi? Funzionano? Purtroppo qui si vede poco, funzionano, perché in realtà abbiamo un incremento di utilizzo di questo trasporto pubblico.

Vedete, quella linea che si vede qua a destra, qui in basso a destra – non si vede la freccetta? – è l'incremento del numero di passeggeri che il servizio ferroviario ogni giorno trasporta. Dal 2010 al 2014.

Qui ci sono le diverse linee. Non mi dilungo ovviamente su tutto quanto, che può essere letto nei dettagli nel quadro conoscitivo, ma vi do solo un'informazione rispetto a queste tre tipologie.

Questo è il TPL suburbano extraurbano: all'ora di punta la maggior parte delle corse sono sature. Stessa cosa per i treni: all'ora di punta la maggior parte delle corse sono sature, più del 50 per cento sono sature. La stessa cosa per il trasporto pubblico urbano: all'ora di punta la maggior parte delle corse sono sature.

Cosa vuol dire? Torniamo un attimo indietro, scusate. Vuol dire che noi abbiamo in realtà un'offerta che per certi aspetti è satura sia nel numero di mezzi, che nel numero di persone che vi salgono sopra.

Numero di mezzi. Guardiamo questa slide. I pallini sono le fermate, i pallini rossi sono quelli con un autobus ogni 2 minuti, ogni minuto o ogni 2 minuti. Quindi abbiamo già un numero di autobus molto elevati.

SFM. Quasi dappertutto è arrivata a un treno ogni mezz'ora.

Linee extraurbane. Abbiamo una dotazione di linee extraurbane molto considerevole.

Allora, è necessario a questo punto fare un ragionamento molto semplice: siccome c'è una domanda di trasporto pubblico che si è incrementata, e c'è – sembra dimostrata dalle nostre indagini – un'ulteriore domanda che vuole andare, appunto, a sommarsi alla domanda esistente, ma non abbiamo l'offerta sufficiente, cioè l'offerta non è più quella che può permettere di soddisfare la domanda.

A questo punto sono stati definiti gli obiettivi del PUMS, e sono questi quattro, che si leggono malissimo, devo scusarsi mille volte, ma comunque li avete nel documento, perché sono riportati esattamente nel documento, e sono quattro obiettivi che potrebbero essere letti in modo scontato, ma possono per certi aspetti, in realtà, essere letti come qualcosa che forse per la prima volta integra realmente quelle necessità individuate prima, che ruotano intorno alla mobilità, perché il primo degli obiettivi è quello di stabilire in maniera chiara che la domanda di mobilità, il desiderio di muoversi è un fattore positivo per una società.

Quindi, un Piano deve assumersi il compito di soddisfare la domanda di mobilità, non di reprimerla.

E' tutt'altro che scontato questo aspetto, perché ovviamente per soddisfarla è necessario trovare delle politiche di incremento dell'offerta, del trasporto privato, come del trasporto pubblico, ma lo vedremo dopo.

Gli altri tre obiettivi riguardano obiettivi di carattere internazionale, che sono stati assunti anche recentemente, e sono il secondo, quello di Parigi, COP21 2015, che è stato firmato dai 178

Stati qualche giorno fa; l'obiettivo assunto dal PAIR per la salubrità dell'aria, e l'obiettivo invece assunto dall'UE per la riduzione del 50 per cento degli incidenti, e quindi maggior sicurezza.

Trasformati sul nostro territorio vogliono dire che al 2020 ci deve essere una riduzione del 20 per cento del traffico automobilistico, e al 2030 una riduzione del 40 per cento delle emissioni di gas serra.

Il primo obiettivo è indotto dal PAIR, che assume poi una Direttiva europea, cioè il Piano della qualità dell'aria integrato regionale, e il secondo, il 2030, invece quello del 40 per cento, è indotto da COP21, e quindi dall'obiettivo che si sono dati gli Stati per ridurre le emissioni di gas serra.

Ora, cosa vuol dire una riduzione del 20 per cento dei flussi di traffico? Vuol dire sostanzialmente riuscire ad avere un trasporto pubblico capace di trasportare almeno 220.000 passeggeri al giorno in più... scusate, vuol dire avere un sistema di trasporto alternativo al trasporto motorizzato capace di assumere 220.000 passeggeri, di cui 60.000 a piedi, 77.000 in bicicletta e 80.000 sul trasporto pubblico, diviso per le tre componenti di cui parlavamo prima: urbano, extraurbano e SFM.

Però a questo punto io chiuderei andando direttamente invece alle dieci strategie, e su queste... ovviamente il racconto specifico delle dieci strategie richiede un intervento sicuramente più di dettaglio, però rispetto sempre, diciamo così, alle componenti tecniche che vi posso comunicare credo che gli elementi che aprono e chiudono... le due strategie che aprono e chiudono le dieci siano quelle che più rappresentano la capacità di integrazione stessa di questo Piano.

E' effettivamente una novità, questo Piano, perché nella storia del nostro territorio erano stati fatti molti Piani - chiamiamo così - in collaborazione fra il Comune capoluogo e gli altri Comuni, ma non certo Piani della mobilità, cioè è la prima volta che si fa un Piano della mobilità pienamente integrato fra tutto il territorio metropolitano, partendo da piazza Maggiore, arrivando a Molinella o a Porretta, e quest'integrazione porta, appunto, a immaginarci che l'offerta di trasporto pubblico, l'offerta della nuova mobilità sostenibile possa essere un'offerta più credibile, proprio perché assunta sostanzialmente a livello trasversale da tutto il territorio in forma non competitiva, appunto.

La strategia n. 1 riguarda il fatto di rafforzare qualcosa che è in qualche modo desiderabile, perché abbiamo visto che in qualche modo la popolazione ritiene che spostarsi a piedi e in bicicletta sia qualcosa di più semplice, più accessibile, e per certi aspetti anche più credibile.

Ricordiamo che il 22 per cento degli spostamenti è inferiore ai 2 chilometri; il 44 per cento è inferiore a 5 chilometri, quindi quest'obiettivo è un obiettivo particolarmente semplice da raggiungere, proprio perché il nostro territorio ha ancora una capacità di offrire servizi ai cittadini in maniera vicina, ravvicinata rispetto a dove essi lavorano e abitano.

Questo qui permette, se accompagnati, se semplificati nei loro spostamenti a piedi e in bicicletta, appunto, ai cittadini di poter utilizzare queste modalità, e quindi raggiungere dei livelli di

trasporto, diciamo così, di percentuale del trasporto in bici e a piedi maggiori, sensibilmente maggiori rispetto ad oggi.

L'ultimo – e dopo però cito anche gli altri nove –, per parlare di due oggetti che normalmente non vengono citati nei Piani della mobilità in termini così strategici, è quello degli sviluppi urbanistici integrati con la rete portante del trasporto pubblico.

Questo è qualcosa che il territorio bolognese sta perseguendo da un po' di tempo, ma che in questo caso riuscirebbe, soprattutto per l'ambito urbano, a determinare con dei fattori, diciamo, nuovi.

Lo sviluppo urbanistico del CAB, per dire – è stato citato più di una volta dal Sindaco metropolitano -, come un elemento che avrà in un progetto, che è quello del tram, un supporto strategico dal punto di vista della mobilità.

Tant'è vero che... ora, riprendendo gli altri otto - li leggo -, hanno a che fare proprio con questi aspetti, e cioè – vi leggo solo i titoli -: agire perché sia possibile un miglior uso dell'auto; l'SFM incrementato rispetto all'attuale servizio; la parte urbana, che oggi è in particolare sofferenza, abbiamo visto prima, noi abbiamo – per dirvi – sulla via Emilia un autobus ogni circa minuto, quindi sostanzialmente nell'ora di punta una fila di autobus che sono già saturi, quindi la parte urbana che vede nel suo futuro l'incremento dell'offerta di trasporto pubblico con il tram, così com'è successo in quasi tutte le città europee, e sta succedendo anche nelle città italiane, l'ultima inaugurazione è avvenuta una decina di giorni fa, del tram di Palermo, ma ce l'ha anche Mestre, Bergamo, Torino, Firenze, Padova, Cagliari, e altri.

Il quinto, invece, il tema del potenziamento del trasporto pubblico su gomma extraurbano, abbiamo verificato un aspetto, questo è molto importante: noi, anche potenziando l'SFM, le linee di trasporto extraurbano sulle direttrici SFM hanno lo stesso una domanda che va soddisfatta.

Il sesto, invece, è il tema della cabina di regia metropolitana, cioè riuscire a stabilire che la Città metropolitana svolga una reale funzione di cabina di regia per un sistema unitario integrato del trasporto pubblico. Oggi non è così, parte del trasporto pubblico è affidato alla Città metropolitana, parte alla città di Bologna, parte alla Regione, parte allo Stato.

Per quanto riguarda Imola, il lavoro è stato fatto in modo integrato con l'attività che Imola sta svolgendo per la redazione del Piano generale del traffico urbano, con il PGTU.

La logistica sostenibile, altro tema di particolare rilevanza, che richiederebbe non solo la valorizzazione dei nostri sistemi di logistica, in particolare pensiamo a quello del sistema della logistica a nord di Bologna, centrato sull'Interporto, ma soprattutto l'integrazione fra la logistica a lungo raggio e la logistica a medio raggio e a breve raggio, e quindi con la domanda di logistica degli ambiti urbani, in particolare dei centri storici e delle ZTL.

Il nono è il tema, invece, della viabilità regionale metropolitana, con il nodo autostradale e tangenziale di cui conosciamo buona parte degli argomenti, perché sono stati trattati recentemente

con l'accordo sul Passante di mezzo che, come la consigliera Priolo ricorda spesso, è un accordo che è stato concepito in coerenza con quanto sostenuto in termini più generali e strategici dentro al PUMS.

Quindi i contenuti dell'accordo per il Passante di mezzo sono contenuti che nascono dentro un ragionamento di strategia che la Città metropolitana ha assunto e vuole assumere con le azioni che andrà a definire puntualmente da luglio in poi.

VICE SINDACO GNUDI

Grazie Ingegnere Del Piano. Ci sono interventi? Consigliere Facci.

CONSIGLIERE MICHELE FACCI:

Grazie. Mah, questo Piano della mobilità è un Piano estremamente importante.

Giustamente nella premessa e nelle analisi statistiche che sono state presentate è stato evidenziato il risultato di un questionario, che ha dato sicuramente degli elementi di riferimento.

Vado a memoria, direi che la seconda preoccupazione, o comunque il secondo elemento tenuto in considerazione da parte degli intervistati è il tema della mobilità, ma solo un 7,4 per cento, credo, ha ritenuto che le infrastrutture fossero sostanzialmente soddisfacenti.

Quindi, diciamo, c'è una richiesta di attenzione alla mobilità, ma c'è una percezione, c'è la consapevolezza che le infrastrutture non sono sufficienti.

Beh, se vogliamo, è giusto sicuramente a livello statistico fare i conti esattamente con i numeri, ma credo che, insomma, questi dati fossero in un qualche modo notori, giusto puntualizzarli, credo che, appunto, il problema stia appunto nelle infrastrutture.

E, allora, il Piano per la mobilità anche sul fronte delle infrastrutture vuole dirci qualcosa.

Io credo che ci sia però un problema, che in un qualche modo lo stesso ingegnere ha sfiorato, ne ha parlato nella parte finale quando ha detto che naturalmente bisogna tenere conto di quello che è lo sviluppo urbanistico del territorio, cioè è impensabile parlare di mobilità e di progetti sulla mobilità se non si va di pari passo con quello che deve essere uno sviluppo urbanistico.

Però secondo me questa è la condizione di partenza, non è un elemento quasi accidentale del percorso, perché io ritengo che, oggi più che mai, con la sostanziale coincidenza dell'Ente Città metropolitana con la città di Bologna, eh, non si può prescindere dalle dinamiche proprie della città di Bologna.

E, allora, se Bologna città ha il problema della Fiera, che non è un problema da poco, perché ha previsto, impostato il proprio sviluppo urbanistico di una parte del territorio sull'allargamento della Fiera, ha elaborato un progetto lo scorso anno, questo progetto, di fatto, è stato recentemente – quantomeno per il momento a parole – abbandonato dal nuovo Presidente, che ha detto: non se ne parla, lo sviluppo deve essere altro. Tutti fermi. Ricominciamo daccapo.

E, allora, non è che questo non può essere tenuto in considerazione da noi.

Interporto. Interporto sta facendo una nuova politica di investimenti, ha fatto delle scelte precise dal punto di vista manageriale, societario, e ha deciso di, appunto, rilanciarlo liberandosi di una serie di situazioni strutturali che pesavano sul bilancio rimettendo in moto la mission proprio di Interporto, quella di fare circolare le merci e di dare un servizio di logistica.

E, infatti, se guardiamo i dati economici, le statistiche diffuse dagli Uffici, noi vediamo che c'è un aumento nel 2015 sul 2014 del trasporto delle merci, un più 4,3 le merci su strada, un più 0,4 di traffico ferroviario e, se vogliamo, in calo il traffico rispetto all'aeroporto, sviluppo dell'aeroporto, aumentata capacità ricettiva e trasportistica, piani di sviluppo, Ryanair che aumenta le rotte... perfetto.

Però in questo piano non si parla, per esempio, del People Mover. Nel piano non c'è una parola sul People Mover. Forse lo si considera un elemento, come dire, estraneo? Un Piano... è un'opera trasportistica che, se – e sottolineo se – verrà realizzata, dovrà determinare un valore aggiunto, sicuramente. Però poi, anche lì, si tratterebbe di capire come va quest'opera a conciliarsi con le opere che vogliono essere messe in campo.

Si parla di tram per la città di Bologna. Io leggo su questo Piano che il futuro del trasporto della città di Bologna è il tram.

Ora, vorrei capire come si concilia con i milioni e milioni che sono stati spesi in questi anni tra Civis, Crealis, nuove opere stradali, futuro potenziamento della flotta che, ripeto, sono autobus, sono nuovi autobus, non è che il Crealis sia una navetta spaziale, è un autobus... anzi, forse è ancora un po' mastodontico e più massiccio in termini anche di ingombro, però sono ecologici, sicuramente sono nuovi e hanno una loro, come dire, sostenibilità, eco-sostenibilità.

Quindi la logica di dire “dobbiamo plasmare questo nuovo Piano rispetto alle scelte urbanistiche”, io credo che sia la condizione di partenza.

Giustamente ha citato CAB, non si può non considerare Fico, visto che Fico dice che porterà sul territorio 6 milioni di persone all'anno. Piano industriale o, insomma, comunque annunci propagandistici o no, comunque dichiarazioni del management di Fico, 6 milioni all'anno. Per il momento TPER ha messo 9 autobus a disposizione. Credo che chiunque capisca che non può essere questo il sistema.

Allora, io dico: la Città metropolitana, in particolare quando fa queste scelte strategiche, si deve assolutamente impersonificare nel Comune capoluogo, perché nel Comune capoluogo vi sono queste grandi opere in via di evoluzione. Va da sé che dovrà tenere conto di tutto quello che succede nell'hinterland. E se a Imola vi fosse, che so, un raddoppio dell'autodromo e una nuova vita all'autodromo di Imola, che torna ad essere centrale nello scenario sportivo internazionale, verosimilmente si dovrebbe pensare qualcosa di maggiormente adeguato.

Non sto dicendo che bisogna pensare solo alla città di Bologna, però in città a Bologna capoluogo ci sono oggi delle situazioni in evoluzione, e anche in cambiamento, perché l'evoluzione è: tu parti da un dato certo... No, abbiamo anche delle situazioni che sono state bloccate, che sono state messe in discussione e che dovranno essere radicalmente modificate, e questo bisogna tenerlo in considerazione.

Quindi, sentire parlare di tram sulla città di Bologna mi sorprende molto.

C'è però un aspetto che ovviamente devo ulteriormente considerare: servizio ferroviario metropolitano. Io ero in Provincia dieci anni fa, io sono entrato in Provincia dieci anni fa, ci sono rimasto tre anni, parlavamo delle stesse cose. Chiaramente è migliorato, ovviamente, non è che non è successo niente, c'era anche Gnudi, si ricorda, non è che non è successo niente, però sono stati fatti anche tanti errori nel processo di avanzamento del servizio ferroviario metropolitano. Tante scelte sbagliate, che portano che oggi è ancora un'incompiuta. Oggi, nonostante siamo nel 2016, è tuttora un'incompiuta.

Io poi parlo di quello che conosco, non pretendo di conoscere tutto il servizio ferroviario metropolitano che attraversa il territorio ma, sicuramente, rispetto alla tratta del servizio ferroviario metropolitano che utilizzo, io debbo dire che sono stati fatti degli errori. Già allora chiedevamo che venisse fatto il doppio binario per permettere nella tratta Bologna-Porretta, come dire, una maggiore percorribilità e minori disagi, e sicuramente avrebbe determinato tanti aspetti positivi.

Non solo il doppio binario non è stato fatto perché costava troppo ma, addirittura, laddove c'erano due binari, e penso a Vergato, non certamente per fatto di questo Sindaco, ma comunque dell'Amministrazione precedente, addirittura è stato eliminato, con buona pace ovviamente di chi amministrava i territori.

Ma penso anche alla scelta, appunto, di... stiamo arrivando con enorme fatica ad avere dei treni nuovi, dei treni adeguati, ma quando andranno a regime, quando si riuscirà ad avere un servizio ferroviario metropolitano normale, che permette al lavoratore di dire "prendo il treno perché la macchina costa di più, perché mi riposo e tutto quanto" e non invece "no, prenderei il treno, ma prendo la macchina perché il treno non c'è, perché il treno è in ritardo, perché il treno non trovo posto a sedere", ci possono essere mille ragioni, che purtroppo oggi sono situazioni che continuano a verificarsi.

Allora, benissimo il servizio ferroviario metropolitano, però poi bisogna fare delle scelte di fondo, non che deve arrivare un treno all'anno nuovo, e che, a fronte di un treno all'anno nuovo, o due treni all'anno nuovo ve ne sono dieci che regolarmente si danneggiano, si interrompono perché il materiale è scadente, perché sappiamo perfettamente che su certe linee c'è del materiale di risulta che non è adeguato.

Quindi, le scelte poi devono essere consequenziali a tutto tondo.

Dico anche un'altra cosa, perché parliamo di Passante di mezzo. Parliamo della scelta del Passante di mezzo, parliamo... ho visto che anche l'assessore Priolo ha fatto una dichiarazione oggi pomeriggio rispetto a quelle che sono state le notizie che sono uscite oggi sulla stampa rispetto ai costi che graveranno sull'utenza a fronte di quest'opera.

Beh, io dico questo: sicuramente l'attuale previsione di investimenti sull'Area metropolitana non tiene conto della zona a sud di Bologna, e quindi l'uscita da Casalecchio fino ad arrivare alla Toscana.

E' una zona che ha una serie di difficoltà, ha una serie di criticità, il nodo di Casalecchio continua ad essere irrisolto, la bretella Reno-Setta è stata abbandonata, non è stata ritenuta strategica, anche le ipotesi passate di Passante sud, o di completamento della tangenziale a sud sono state sempre abbandonate, oggi quella è una criticità che sul territorio rimane.

Allora, io non ho mai sposato la tesi del Passante nord, nel senso che non sono mai entrato nel merito del Passante nord... sulla scelta del Passante nord, quindi può anche darsi che la scelta di merito che viene compiuta oggi sia la migliore dal punto di vista della sostenibilità ambientale, che sia la migliore dal punto di vista, appunto, delle scelte di campo, di fondo, quello che critico è il metodo. Non è pensabile che dopo forse 25 anni di discussione su un'opera giudicata da tutti strategica, l'ultimo l'assessore Donini non più tardi di 7-8 mesi fa, se vi porto le pagine "facciamo il Passante, opera strategica, risolverà i problemi del territorio, del nodo di Bologna", opera finanziata con 1.300 milioni, con una conferenza stampa è stata fundamentalmente cancellata dal Sindaco metropolitano, si riparte da zero, nuova previsione di progetto, tra l'altro con un accordo che accolla... sul quale non si capiscono quali sono esattamente chi fa che cosa... o meglio, si dice chi fa che cosa, si dice i soggetti che devono fare, non si dicono quali sono gli impegni di spesa, non si dicono quali sono esattamente i limiti di spesa.

Rispetto a noi, per esempio, ci dovremmo accollare la gestione e la manutenzione di tutte le opere accessorie secondarie che sono oggi in capo ad Autostrade, non sappiamo quali saranno gli effettivi costi, tra l'altro alla Città metropolitana, io dico che è un progetto... e poi, ripeto, è un progetto che rispetto alla zona sud non cambia nulla, amplia le corsie della tangenziale, amplia le corsie dell'autostrada, come dire, risolve il problema su quella fascia, su quel preciso percorso.

Allora, io dico: se vogliamo parlare di mobilità sostenibile e vogliamo che sia equamente considerato e vi sia un intervento a 360 gradi dovremo tenere presente tutto il territorio, non è che esistono delle realtà di serie A e delle realtà di serie B.

Allora, ripeto, la zona a sud della città, quindi tutta la fascia montana, quella tra l'altro che giustamente l'ingegnere ha evidenziato, che comunque vi è un discreto carico e un discreto spostamento verso la città, non è ovviamente il più numeroso, ma è uno abbastanza rilevante, con una serie di territori, realtà territoriali che hanno peculiarità, hanno possibilità e hanno anche necessità di essere sostenute dal punto di vista delle imprese, dell'imprenditorialità, abbiamo visto

anche la crisi di importanti aziende, è una zona che oggi in questo Piano della mobilità non viene minimamente considerata, a meno che non consideriate che la ciclovia che viene dal nord Italia e passa per Porretta sia la soluzione da riservare ai territori che sono a sud della città.

Ovviamente la mia è una battuta, però voglio dire che se il Piano della mobilità lo dobbiamo fare, lo dobbiamo fare tenendo conto di tutti, e di tutte le peculiarità e, in ogni caso, non si può fare un Piano della mobilità se non si tengono conto degli importanti asset che oggi in città condizionano qualsiasi scelta: Fiera, aeroporto, CAB/Fico.

Come si può pensare oggi di...? Poi, certo, questo è un discorso generale, non è che lo dobbiamo realizzare domattina e non si... però l'impostazione, a mio avviso, è un'impostazione che non contempla queste dinamiche, almeno, io la ritengo... dal mio punto di vista non le contempla, dal mio punto di vista non le tiene in debita considerazione, piaccia o non piaccia.

Sicuramente io l'ho criticato, ho fatto un intervento prima, ho criticato la scelta della trasformazione della Provincia in Città metropolitana in questi termini. Però oggi la Città metropolitana è la grande Bologna, ve lo dico da uno che a Bologna non vive, e quindi lo dico rivendicando le specificità dei territori più lontani, rivendicando i diritti degli abitanti dei territori più lontani però è così.

Come si può pensare a un piano della mobilità se non tiene conto delle dinamiche che comunque interessano la città di Bologna e la condizioneranno?

Concludo, mi sono dilungato anche molto. Questo è il mio pensiero su un piano che, secondo me, parte da una necessità giusta, anche da considerazioni giuste, statistiche, elementi indubbiamente che devono essere riconosciuti ma lo trovo estremamente carente per tutte le motivazioni che ho detto.

VICE SINDACO GNUDI

Consigliere Facci, io non l'ho interrotta, ma lei ha abbondantemente sfornato i dieci minuti previsti dal Regolamento.

Ma molto abbondantemente. Ci sono altri interventi? Consigliere Frati, prego.

CONSIGLIERE FRATI:

Grazie, Presidente. Io, invece, voglio cogliere gli aspetti positivi di questi indirizzi. Credo che sicuramente sia lodevole il fatto di cercare di spostare da qua al 2030 220.000, mi sembra, passeggeri, dai 2 milioni che tutti i giorni si spostano nel nostro ambito di Città metropolitana, sostanzialmente, dalle auto, se ho capito bene, in maniera pressoché uguale sul trasporto pubblico locale e sulla bicicletta, tenuto conto che una buona parte dei "passeggeri" sono tratti molto brevi, molto piccoli e quindi dobbiamo aspettarci uno sviluppo ulteriore delle ciclabili e del trasporto pubblico locale.

Quindi su questo, certamente, una cosa molto positiva, credo che sia una cosa molto ambiziosa, però va molto bene, anche perché mi sembra, specialmente nell'ottica del 2030 dove questi 220.000 dovrebbero addirittura raddoppiare, diventare quasi 400.000.

Direi che anche se è una cosa ambiziosa mi sembra, visti i dati che sono stati presentati nello studio, che sia un obiettivo possibile poiché ci sono già città virtuose che viaggiano già sugli obiettivi che ci siamo dati noi adesso.

Faccio notare due cose che mi sembra che non ho visto, forse per mia colpa. Credo che sarebbe interessante in un'ottica di riduzione del traffico parlare anche di qualcosa che non ho visto, vale a dire di un incremento del telelavoro che probabilmente per attività immagino pubbliche o private dove non c'è una necessità di avere il personale direttamente sul posto potrebbe essere certamente un oggetto di uno studio di interesse, appunto, per cercare di ridurre ancora questa quantità di persone che si spostano.

Un'altra cosa faccio notare, se si volesse aumentare il trasporto pubblico locale su ferro: il 25 marzo dell'anno scorso ho fatto una proposta per la riattivazione della linea Budrio - Massa Lombarda, però a suo tempo la Consigliera delegata Priolo disse che non c'erano i numeri per pensare a una riattivazione della medesima, perché, se non vado, errato si parlava di circa 5 milioni di euro a chilometro per una nuova tratta ferroviaria e 3 milioni e mezzo per ogni treno.

Su questo spero che si possa rivedere qualche cosa, perché in quel piano oramai vecchio, citato, si parlava, se non vado errato, di un ammortamento molto breve del materiale rotabile dei treni, si parlava di dieci anni. Forse se si facesse uno studio aggiornando questo piano con la domanda che anche l'ingegner Del Piano ha appena detto rimane inevasa, appunto, per mancanza di offerta e magari riguardando un attimo i piani economici finanziari, tenendo conto che il materiale rotabile e le ferrovie sono credo beni che abbiano un ammortamento più lungo di quello di dieci anni che, se non vado errato, era previsto nel vecchio studio, mi auguro che, diciamo così, possa questo nuovo studio portare a un esito più favorevole per quello che io continuo a ritenere uno sviluppo interessante per ridurre una fetta notevole di trasporto, appunto, dall'automobile al trasporto pubblico locale su ferro. Grazie.

VICE SINDACO GNUDI

Consigliere delegato Priolo.

CONSIGLIERE DELEGATO PRIOLO:

Fare una replica sarebbe molto lungo, richiederebbe molto tempo. La sintesi mi fa dire due cose. Queste sono linee di indirizzo, non è il Piano. Il Piano, però, si dovrà uniformare alle linee di indirizzo. Il quadro conoscitivo ha raccontato un quadro rispetto a delle prospettive attraverso

un'indagine con i cittadini e un'altra parte è un quadro conoscitivo di quelli che sono i flussi dei movimenti dei cittadini in base a dati concreti.

Ora io penso la novità di queste linee di indirizzo stia nell'individuare degli obiettivi, che questi obiettivi siano obiettivi condivisi tra tutti i Comuni di tutta la Città metropolitana, e questa è un'assoluta novità, perché il Comune di Bologna non ha mai fatto il piano della mobilità insieme alla Provincia di Bologna, è la prima volta che accade questo, quindi avevamo una bellissima ciambella con un buco straordinario, perché le politiche della mobilità del buco di Bologna non parlavano con le politiche della mobilità della Provincia di Bologna, benché tutte le radiali andassero a Bologna.

Quindi questa prima novità, a mio avviso, è una novità assoluta, è una novità che parla di una nuova coerenza di strategie, e questa è una cosa altrettanto importante.

Ma la cosa che vorrei sottolineare è che, secondo me, noi dobbiamo smettere ogni tanto di pensare che l'obiettivo che deve raggiungere un piano siano gli strumenti e facciamo confusione.

Noi qua ci stiamo dando degli obiettivi che raccontano di parametri che dobbiamo raggiungere. Poi raggiungere questi obiettivi richiederà degli strumenti. Noi siamo persuasi che il tram sia uno strumento, non un obiettivo, è uno strumento.

Se il consigliere Facci rimane sorpreso dal fatto che reintroduciamo questo grande mezzo di trasporto come una scelta del futuro, lo invito ad andare nelle principali città, non europee dove oramai ci hanno superato ma italiane, dove sono molte città attorniate al tram, dove nuove città hanno scelto il tram, e non parlo di Torino, non parlo di Roma, non parlo di Milano, parlo di Firenze, parlo di Padova, parlo di Cagliari, di piccole città, di città omogenee alla città del Comune di Bologna, della Città metropolitana di Bologna, che hanno deciso di ritornare in questa grande strategia.

Semplifico, per dire che cosa? Sappiamo quali sono, diciamo, gli sviluppi del futuro dal punto di vista di quelli che sono i poli funzionali principali della nostra città, noi lo sappiamo da questo punto di vista, ma sappiamo anche che dobbiamo essere coerenti con delle strategie che ci vengono dettate a un altro livello.

È ora di smettere di dire che noi aderiamo alla Conferenza di Parigi per poi non fare niente per metterci in onda con la Conferenza di Parigi.

È inutile che noi facciamo, diciamo le grandi strategie europee se poi, dopo, a livello locale non facciamo in modo che i nostri polifunzionali siano all'interno di questa strategia, che significa cambiamento culturale, che significa che si può ottenere sviluppo economico cambiando anche le abitudini, che significa, come ha giustamente sottolineato il consigliere Facci, che se la qualità del servizio del trasporto pubblico migliora allora il cittadino, popolo perché risparmia, è indotto a utilizzare quel mezzo e non il mezzo privato. Questo dicono le nostre linee di indirizzo, non dicono già dove ti porto la singola strada, perché questo lo farà il Piano, il Piano che sarà un'opera di

concertazione con tutti i Comuni della Città metropolitana, quindi tanto dall'Appennino quanto dalla pianura, nessuno escluso.

In questa cosa, consigliere Facci, l'Appennino che viene sempre ricordato come una Cenerentola, io devo dire la verità, da quando sono qua in Città metropolitana non manca iniziativa, non manca convegno, non manca strategia nel piano strategico, non manca infrastruttura sulla quale stiamo lavorando in cui il nostro Appennino viene posto al centro dell'attenzione.

È vero che noi non possiamo andare a Porretta in bicicletta, ma la ciclovia del sole, vivaddio, è un investimento da 20 milioni di euro che noi per scelta di questa città abbiamo riportato in quella zona lì, perché magicamente non era più a Bologna ma era andata a finire a Modena.

Allora io dico noi dobbiamo iniziare a guardare in alto e avanti e per fare questo non possiamo più usare le strategie del passato. Le strategie del futuro sono quelle della sostenibilità, non soltanto perché ce lo impone l'Europa ma perché noi dobbiamo essere più bravi a coniugare quello che diciamo con quello che facciamo.

Queste linee di indirizzo sono ambiziose, ha ragione il consigliere Frati, sono molto ambiziose, ma sono ambiziose perché andranno contro le consuetudini dei cittadini ma lo faranno con dei cittadini che, però, sono più consapevoli e forse i cittadini sono più avanti della politica, da questo punto di vista lo vediamo quotidianamente. Perché i dati che ha raccontato l'ingegner Del Piano raccontano delle proiezioni e raccontano delle abitudini che stanno cambiando.

Gli studi sulla mobilità dice che sono le infrastrutture che determinano la mobilità. È evidente che se noi facciamo autostrade avremo sempre più macchine che girano. E' evidente che se noi potenziamo il servizio ferroviario metropolitana avremo più persone che vanno in treno.

Ora concludo il discorso proprio sul servizio ferroviario. Magari sono stati fatti degli errori, ma io non penso che la cosa principale della mancanza sia stato quello, ma sia stato il fatto che nell'accordo del '97 fossero state previste delle cose che ancora oggi non abbiamo raggiunto. Il problema non sono gli errori, il problema sono le cose che non abbiamo ancora fatto, il problema sono il cadenziamento che non c'è, il problema sono l'integrazione tariffaria che non c'è, il problema sono la riconoscibilità del nostro servizio ferroviario metropolitano che ancora manca.

Quindi abbiamo fatto delle buone cose, ma non le abbiamo completate, questa è la triste verità, perché? Perché mentre noi progettiamo il servizio ferroviario metropolitano progettiamo ancora di costruire strade. Scusatemi se con tanta franchezza io ve lo dico, ma le due cose non stanno insieme e se vogliamo che noi incrementiamo il trasporto pubblico dobbiamo investire di più sul trasporto pubblico e dobbiamo pensare che da questo punto di vista la mobilità sostenibile non sia soltanto quella che va in bicicletta o a piedi ma sia un sistema di vita che cambia e sia un sistema che riguarda l'equità della vita delle persone.

Ora, questo programma, queste linee di indirizzo raccontano questa storia qua, che è ambiziosa ma che sarà difficile da portare a casa, perché dovrà dire che tutti gli Enti che ci lavorano devono battere pari, come si dice qua a Bologna. O si batte pari o se si batte dispari noi non raggiungiamo nessun risultato.

E allora siccome io so che il consigliere Facci da questo punto di vista su queste battaglie c'è, che è una persona seria, che riconosce le cose valide, ecco, non so se saremo ancora insieme in questo percorso ma io spero che il Consigliere potrà dare un contributo a questo lavoro, perché le sue potenzialità, le sue capacità le ho potute apprezzare nel corso di questo breve mandato e so che la politica o sta insieme su certe battaglie o perde su tutta la linea.

VICE SINDACO GNUDI

Grazie, consigliere Priolo.

Direi che, a questo punto, possiamo passare alla votazione in merito all'“Approvazione delle linee di indirizzo per la redazione del Piano urbano della mobilità sostenibile metropolitano Bologna - PUMS - Metro BO - più mobilità e meno gas serra”.

Chi è favorevole? 8 voti favorevoli, 1 contrario, 1 astenuto. Il provvedimento è approvato.

Metto in approvazione anche l'immediata eseguibilità riferita al piano urbano della mobilità.

8 voti favorevoli, 1 astenuto, 1 contrario. L'immediata eseguibilità non è approvata.

Città metropolitana di Bologna
 Area Pianificazione Territoriale
 U.O. Amministrativa Pianificazione Territoriale

Oggetto:

Approvazione delle *Linee di indirizzo per la redazione del Piano urbano della mobilità sostenibile metropolitano Bologna (PUMS – metro bo) - “Più mobilità e meno gas serra”*.

IL CONSIGLIO METROPOLITANO

Decisione:

1. approva, per le motivazioni e le considerazioni di seguito espresse, le *Linee di indirizzo per la redazione del Piano urbano della mobilità sostenibile metropolitano Bologna (PUMS – metro bo) - “Più mobilità e meno gas serra”*, nel testo allegato al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale (Allegato n. 1), insieme al documento di *“Inquadramento conoscitivo preliminare”* alle linee d'indirizzo (Allegato 2);
2. dà atto che l'approvazione delle *Linee d'indirizzo* in oggetto comporta, a carico della Città metropolitana di Bologna, oneri di carattere economico e finanziario in relazione all'erogazione del contributo economico di € 84.335,36 da parte della Regione Emilia-Romagna alla Città metropolitana, come meglio precisato nella motivazione del presente atto;
3. dichiara, infine, il presente atto immediatamente eseguibile¹, per le ragioni d'urgenza di seguito espresse in narrativa.

Motivazione:

L'Unione Europea ha introdotto, con Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni - COM 2009/490 - i Piani *“Sustainable Urban Mobility Plans”* (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile - PUMS) per le città e le aree metropolitane.

La Commissione Europea ha pubblicato nel gennaio 2014 *“Le Linee Guida - Sviluppare e attuare un piano urbano della mobilità sostenibile”*, che tracciano analiticamente le caratteristiche, le modalità, i criteri e le fasi del processo di formazione e approvazione del PUMS.

¹ Art. 134, comma 4, del D.Lgs. 18.08.2000, n. 267.

La normativa europea ha dato priorità e ha incoraggiato lo sviluppo di questi piani integrati, anche tramite incentivi per la loro elaborazione, affinché la progettazione e la realizzazione di interventi per la mobilità sostenibile sia effettuata sulla base dei piani organici della mobilità delle città e delle aree metropolitane.

A livello europeo i PUMS sono concepiti come piani strategici che orientano la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10/15 anni), ma con verifiche e monitoraggio a intervalli di tempo predefiniti, che sviluppano una visione di sistema della mobilità urbana e si correlano e si coordinano con i piani settoriali urbanistici di scala comunale e metropolitana, come nel caso di Bologna.

Sono, altresì, concepiti come piani flessibili, che possono essere nel tempo integrati con diverse azioni e misure, purché rispondenti ai principi base che li sostengono. Sono piani urbani strategici della mobilità sostenibile che si propongono di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città, e seguono principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione.

La predisposizione del PUMS si caratterizza anche per l'attività di partecipazione dei principali portatori di interesse, che andranno coinvolti nei processi decisionali in ogni fase del piano.

Il processo di partecipazione è parte integrante nella costruzione del PUMS, e si connota come un processo continuo che prevede il coinvolgimento il più qualificato e ampio possibile dei cittadini nella costruzione, programmazione e gestione delle misure d'intervento, affinché le scelte tecnico-politiche siano condivise dalla popolazione, aumenti la consapevolezza delle opportunità e delle limitazioni portate dall'attuazione della misura, e migliori l'accettazione delle azioni individuate.

All'interno di questo contesto, la Regione Emilia-Romagna ha ritenuto opportuno promuovere l'elaborazione e approvazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), per costruire un quadro strategico anche a lungo termine delle politiche/azioni di settore dei maggiori comuni della nostra regione e della Città metropolitana di Bologna, anche in considerazione della priorità che la politica europea ha definito nella concessione di finanziamenti per interventi inseriti nei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.

Pertanto la Regione Emilia-Romagna ha deciso di promuovere l'elaborazione dei PUMS attraverso la concessione di un contributo economico alla Città Metropolitana di Bologna ed ai Comuni aderenti all'Accordo Qualità dell'aria, quali Carpi, Cesena, Faenza, Ferrara, Forlì, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini, per una cifra complessiva pari a € 350.000, di cui € 84.335,36 destinati alla Città metropolitana di Bologna.

Il contributo finanziario regionale e i reciproci impegni delle parti sono stati quindi formalizzati attraverso la sottoscrizione di un Protocollo d’Intesa², al quale la Regione ha dato seguito con la Delibera 275 del 29/02/2016 in cui approva le “*Indicazioni degli elementi minimi per la redazione delle Linee d’Indirizzo del PUMS*”, documento di riferimento per la Città metropolitana di Bologna nell’elaborazione delle *Linee di indirizzo*.

L’avvio dell’elaborazione delle *Linee di Indirizzo* del PUMS della Città metropolitana di Bologna coincide con un momento storico in cui la comunità internazionale si è data ambiziosi obiettivi per la tutela del clima e per la sicurezza, obiettivi che richiedono un radicale ripensamento delle nostre strategie di sviluppo.

Il PUMS assume quindi come obiettivi sovraordinati, stabiliti dalle comunità internazionali ed europee, l’Accordo di Parigi 2015 – COP 21 e la Direttiva Europea 2008/50/CE sulla qualità dell’aria ambiente, recepita dalla Regione Emilia Romagna attraverso il PAIR 2020 (Piano Aria integrato Regionale adottato nel 2014). Per quanto riguarda la sicurezza si assume l’impegno UE di riduzione del 50% dei morti sulla strada.

Gli obiettivi generali delle Linee di indirizzo, possono quindi essere riassunti nei seguenti:

- Assicurare un alto livello di accessibilità;
- Osservare gli obiettivi della tutela del clima;
- Osservare gli obiettivi per la salubrità dell'aria;
- Ridurre al minimo gli incidenti causati dalla mobilità.

Per quanto riguarda gli obiettivi specifici si fa riferimento a due diversi orizzonti temporali, il primo al 2020, legato al PAIR 2020, e il secondo al 2030, determinato dall’Accordo sul Clima di Parigi.

Per il 2020 il Piano mira quindi a rispettare quanto stabilito dal PAIR in merito alla riduzione del 20% dei flussi di traffico nei centri abitati.

Per il 2030, invece, l’impegno è di ridurre le emissioni di gas serra anche nel settore della mobilità di almeno il 40%, creando le condizioni affinché successivamente possano diminuire progressivamente per raggiungere livelli minimi entro il 2050.

Per il perseguimento degli obiettivi sopra esposti sono state elaborate 10 strategie che si tradurranno in politiche, azioni, progetti, provvedimenti e misure che verranno sviluppati nel PUMS di prossima elaborazione:

1. A piedi e in bici: una scelta desiderabile;
2. Agire perché sia possibile un miglior uso dell’auto: più sicuro ed ecologico;
3. SFM: struttura portante del trasporto pubblico della città metropolitana;
4. A Bologna il futuro è in tram: un nuovo e più capace sistema di trasporto pubblico urbano;

² In atti prot. 145485 del 18/12/2015, Fasc. 8.2.5/1/2015.

5. Il potenziamento del trasporto pubblico su gomma suburbano ed extraurbano;
6. Una cabina di regia per un sistema unitario integrato del trasporto pubblico;
7. Imola, una città a misura di pedoni e ciclisti;
8. La logistica sostenibile;
9. Il nodo autostradale, tangenziale e la viabilità regionale e metropolitana;
10. Sviluppi urbanistici e poli attrattori in coerenza con la rete portante del trasporto pubblico.

Le *Linee d'Indirizzo*, qui riassunte sinteticamente, sono documento imprescindibile per l'accesso ai contributi regionali, così come da Delibere della Giunta Regionale n°1082/2015 e 275/2016, con le quali la Regione Emilia-Romagna s'impegna a concedere alla Città metropolitana di Bologna un contributo di € 84.335,36.

In particolare con la Delibera della Giunta Regionale n° 275 del 29 febbraio 2016, s'individuano le modalità con cui richiedere la concessione, l'impegno e la liquidazione del contributo di cui sopra. In ottemperanza a quanto deliberato dalla Regione, la Città metropolitana ha provveduto con lett. prot. 13240 del 11/03/2016³ a trasmettere:

- il CUP identificativo di progetto: C52F15000090002;
- il Cronoprogramma relativo alla tempistica dell'elaborazione delle *Linee d'indirizzo* e delle ulteriori fasi attuative del PUMS – metro bo, da realizzare entro il 30 Giugno 2017.

Inoltre come richiesto al punto c), della sopracitata deliberazione regionale n°275/2016, la Città metropolitana di Bologna si è impegnata ad approvare il Piano Urbano delle mobilità sostenibile entro il 31 dicembre 2017.

Le modalità ed i criteri per l'erogazione del contributo regionale verranno stabiliti nell'atto di assegnazione definitiva e di concessione/impegno regionale, come definito da entrambe le deliberazioni regionali. In particolare, il contributo regionale sarà liquidato, dopo la trasmissione da parte degli Enti beneficiari dell'atto di approvazione e dei documenti delle “*linee di indirizzo dei PUMS*” e delle eventuali ulteriori fasi attuative e della certificazione finale delle spese effettuate, come previsto dalla propria delibera n.1082/2015.

Il Bilancio di previsione 2016 -2018 della Città metropolitana di Bologna in corso di approvazione prevede sia per la parte entrata che per la parte spesa l'importo di € 84.335,36, per l'anno 2016, sui capitoli di competenza dell'Area Pianificazione territoriale.

Per tutto quanto sopra premesso e considerato, si ritiene opportuno procedere all'approvazione delle *Linee di indirizzo per la redazione del Piano urbano della mobilità sostenibile metropolitano Bologna (PUMS – metro bo) - “Più mobilità e meno gas serra”* -, che si allegano al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale (Allegato 1), insieme al documento di “*Inquadramento conoscitivo*” alle *linee d'indirizzo* (Allegato 2).

³ In atti fasc. 8.2.5/1/2015.

La Città metropolitana di Bologna, come ente cui la legge 56 del 2014, all' art. 1, comma 44, lett. d) attribuisce la funzione fondamentale di mobilità, come ente territoriale d'area vasta (art. 1, c.1 dello Statuto), e promotore del principio di partecipazione dei cittadini (art. 1, c. 6 dello Statuto), nonché attuatore di politiche ambientali sostenibili (art. 13, c.2 dello Statuto), si pone come soggetto idoneo e qualificato per l'elaborazione del PUMS. Sempre nel suo Statuto⁴ all'art. 17, essa *“promuove politiche di mobilità sostenibile attraverso le proprie funzioni di pianificazione e di coordinamento strategico di area vasta; ... persegue la realizzazione di un unico bacino di programmazione, progettazione e gestione unitaria dei servizi pubblici di trasporto su gomma e su ferro. Attua politiche tese a rendere maggiormente competitivo il trasporto pubblico rispetto a quello privato.”*

Ai sensi dell'art. 1, comma 8, della L. n. 56/2014 il Consiglio metropolitano è l'organo di indirizzo e controllo, propone alla Conferenza lo statuto e le sue modifiche, approva regolamenti, piani e programmi; approva o adotta ogni altro atto ad esso sottoposto dal Sindaco metropolitano; esercita le altre funzioni attribuite dallo statuto. Su proposta del Sindaco metropolitano, il Consiglio adotta gli schemi di bilancio da sottoporre al parere della Conferenza metropolitana. Lo Statuto della Città metropolitana⁵ prevede all'articolo 27⁶, commi 1, 2, 3 le attribuzioni del Consiglio metropolitano. In particolare il comma 2, lett. a), ne prevede la competenza per quanto riguarda l'approvazione dei piani e programmi, come nel caso specifico in argomento, riguardante le linee di indirizzo dei Piani urbani della mobilità sostenibile.

Per quanto sopra esposto, al fine di procedere in tempi brevi all'approvazione delle *Linee di indirizzo* sopra richiamate, quale condizione necessaria per l' erogazione del contributo da parte

⁴ Adottato dal Consiglio metropolitano e approvato in Conferenza metropolitana il 23 dicembre 2014.

⁵ Approvato dalla Conferenza metropolitana il 23.12.2014, pubblicato sul Bollettino ufficiale della Regione Emilia-Romagna n. 365 del 29/12/2014 ed efficace il 23 gennaio 2015.

⁶ L'articolo 27 dello Statuto prevede che:

1. Il Consiglio metropolitano è organo con funzioni normative e deliberative, nonché di indirizzo, programmazione e controllo sull'attività politico-amministrativa della Città metropolitana.
2. Spettano al Consiglio metropolitano le seguenti competenze:
 - a) deliberare gli atti fondamentali che la legge riserva alla competenza dei Consigli comunali, con particolare riferimento a regolamenti, piani e programmi;
 - b) proporre alla Conferenza metropolitana lo Statuto e le sue modifiche;
 - c) approvare gli atti di organizzazione dei servizi pubblici di ambito metropolitano;
 - d) adotta, su proposta del sindaco metropolitano, gli schemi di bilancio da sottoporre al parere della Conferenza metropolitana e approvare le variazioni agli stanziamenti di competenza delle missioni e dei programmi;
 - e) approvare l'adesione e la partecipazione a istituti, associazioni e altre organizzazioni pubbliche e private, nonché il relativo recesso;
 - f) deliberare i criteri per la concessione di sovvenzioni, contributi, sussidi ed ausili finanziari e l'attribuzione di vantaggi economici di qualunque genere a persone ed enti pubblici e privati;
 - g) definire le delimitazioni territoriali e le perimetrazioni di competenza della Città metropolitana;
 - h) adottare ogni atto che sia sottoposto dal Sindaco metropolitano;
 - i) esercitare le altre funzioni a esso attribuite dallo statuto.
3. Il Consiglio si esprime, con proprio parere motivato, sulle dichiarazioni e sulle linee programmatiche presentate dal Sindaco e sugli eventuali adeguamenti successivi.

della Regione Emilia-Romagna alla Città metropolitana di Bologna di € 84.335,36, nonché condizione necessaria per ottenere i successivi finanziamenti (comunitari/regionali) previsti per la Città metropolitana si rende opportuno conferire l'immediata esecutività del presente atto⁷.

Si precisa, infine, che la presente deliberazione comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio della Città metropolitana di Bologna, essendo prevista a favore dell'Ente la corresponsione del contributo già stanziato dalla Regione Emilia-Romagna, quale finanziamento per l'elaborazione delle linee di indirizzo del Piano della Mobilità Sostenibile di area metropolitana e delle eventuali ulteriori fasi attuative nei termini richiamati nel presente atto.

Si dà atto che la presente deliberazione è stata esaminata dalla competente Commissione consiliare della Città metropolitana nella seduta del 27.04.2016.

Pareri

Si sono espressi favorevolmente, acquisendo in atti i rispettivi pareri, il Segretario Generale reggente dell'Area Pianificazione Territoriale in relazione alla regolarità tecnica⁸ e il Direttore del Settore Programmazione e Gestione risorse in relazione alla regolarità contabile del presente atto.

Si dà conto che il presente atto è stato proposto dal Sindaco della Città metropolitana d'intesa con il *Consigliere delegato Irene Priolo*, competente per materia.

Il presente atto viene pubblicato all'Albo Pretorio della Città metropolitana per gg.15 consecutivi.

Allegati:

- “*Più mobilità e meno gas serra*” - Linee di indirizzo per la redazione del Piano urbano della mobilità sostenibile metropolitano Bologna (PUMS – metro bo), (Allegato n. 1).
- “*Inquadramento conoscitivo preliminare*” delle Linee d'indirizzo” (Allegato n. 2).

⁷ Ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. 18.08.2000, n. 267.

⁸ Atto PG 15353 del 29.03.2016.

Messo ai voti dal Vice Sindaco metropolitano, il su esteso partito di deliberazione è approvato con voti favorevoli n.8 (MANCA DANIELE, MINGANTI LORENZO, MONESI MARCO, PRIOLO IRENE, RUSCIGNO DANIELE, SANTI RAFFAELLA, TINTI FAUSTO, GNUDI MASSIMO), contrari n.1 (FACCI MICHELE), e astenuti n.1 (FRATI CLAUDIO), resi con strumentazione elettronica.

Il Consiglio metropolitano, inoltre, stante l'urgenza del provvedimento, con voti favorevoli n. 8 voti favorevoli n.8 (MANCA DANIELE, MINGANTI LORENZO, MONESI MARCO, PRIOLO IRENE, RUSCIGNO DANIELE, SANTI RAFFAELLA, TINTI FAUSTO, GNUDI MASSIMO), contrari n.1 (FACCI MICHELE), e astenuti n.1 (FRATI CLAUDIO), resi con strumentazione elettronica.

DELIBERA

di dichiarare la presente deliberazione **NON immediatamente eseguibile**, ai sensi dell'art. 134, IV comma , del T.U. 18.8.2000, n. 267

omissis

Il Vice Sindaco MASSIMO GNUDI - Il Segretario Generale LUCA UGUCCIONI

Estratto conforme all'originale.

La presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio della Città metropolitana per gg.15 consecutivi dal 29/04/2016 al 13/05/2016.

Bologna, 28/04/2016

IL VICE SEGRETARIO GENERALE

Documento prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi dell'art. 20 del "Codice dell'amministrazione digitale" (D.L. vo 82/2005)