

PROVINCIA DI BOLOGNA

4^a COMMISSIONE CONSILIARE

Ambiente, Sicurezza del Territorio, Pianificazione Territoriale, Mobilità ,Viabilità,
Trasporto

VERBALE N. 16 DEL 12 NOVEMBRE 2004

L'anno 2004, il giorno 12 del mese di novembre previa convocazione, inviata a ciascun componente, si e' riunita la 4^a COMMISSIONE CONSILIARE, presso la Residenza della Provincia di Bologna - Via Zamboni, 13 - Bologna

Presiede la 4^a COMMISSIONE CONSILIARE il Presidente: **ANDREA DE PASQUALE**

Sono presenti i seguenti Consiglieri:

ERCOLINI GABRIELLA	(1 v.)
BALLOTTA RENATO	(2 v.)
CASERTA SERGIO	(2 v.)
COCCHI ANNA	(2 v.)
FINELLI RAFFAELE	(2 v.)
GNUDI MASSIMO	(2 v.)
TORCHI EMANUELA	(2 v.)
MATTIOLI GAETANO	(2 v.)
ZANIBONI GABRIELE	(1 v.)
CASTELLARI FABRIZIO	(1 v.)
GRANDI LORENZO	(1 v.)
NANNI PAOLO	(1 v.)
VENTURI GIOVANNI	(1 v.)
FINOTTI LUCA	(3 v.)
GOVONI LUCA	(1 v.)
LABANCA ANGELA	(1 v.)
LEPORATI GIOVANNI	(1 v.)
VICINELLI GIUSEPPE	(1 v.)
GUIDOTTI SERGIO	(1 v.)
MAINARDI MARCO	(2 v.)
VECCHI ALBERTO	(1 v.)

Sono assenti i seguenti Consiglieri:

DRAGHETTI BEATRICE, CONTI VALTER, SPINA SERGIO, VIGARANI ALFREDO,
CEVENINI MAURIZIO

Funge da segretario/a verbalizzante: ANNA LISA LUCENTI

ORDINE DEL GIORNO

OGGETTO N. 1 - Proposta Delibera di Consiglio - 4748/2004

Protocollo d'Intesa tra la Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Comune di San Lazzaro di Savena, ATC Spa e Regione Emilia Romagna per l'adeguamento del Progetto di Sistema di Trasporto Pubblico a guida vincolata (TPGV) - Tram su gomma - nelle città di Bologna e San Lazzaro: approvazione.

Si riporta di seguito il verbale prodotto dalla Segreteria competente per la quarta Commissione del Comune di Bologna.

COMUNE DI BOLOGNA
Commissione Consiliare
"Territorio Ambiente e
Infrastrutture"

Verbale N. 12/2004
Approvato il 19/11/2004

Seduta del 12/11/2004 alle ore 09.00

P.G. Convocazione 235365/2004

CONVOCAZIONE DELLA SEDUTA CONGIUNTA DELLA COMMISSIONE CONSILIARE
"TERRITORIO AMBIENTE E INFRASTRUTTURE" DEL COMUNE DI BOLOGNA, DELLA
COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE IV DELLA PROVINCIA DI BOLOGNA E
DELLA
COMMISSIONE CONSILIARE III DEL COMUNE DI LAZZARO DI SAVENA PER
VENERDI' 12
NOVEMBRE 2004 AD ORE 9.00 PRESSO LA RESIDENZA MUNICIPALE PIAZZA
MAGGIORE 6
- BOLOGNA

Con il seguente Ordine del Giorno:

Con il seguente O.d.G.:

1) Proposta di deliberazione consiliare PG. 223749/2004 avente ad
oggetto:
"PRG '85. VARIANTE GRAFICA AL VIGENTE PRG, AI SENSI DELL'ART. 15
DELLA
L.R. N.47/78 E SUE MODIFICHE ED INTEGRAZIONI, PER LA REALIZZAZIONE
DI UNA

ROTATORIA ALL'INCROCIO TRA VIA BOIARDO E VIA CAVALIERI DUCATI E DI UNA PISTA CICLO PEDONALE IN VIA BOIARDO E CAVALIERI DUCATI (QUARTIERE BORGO PANIGALE). APPROVAZIONE" Settori Territorio e Riqualificazione Urbana e Ingegneria Civile ed Infrastrutture (Documentazione allegata in copia).

Alle ore 9,30 circa in seduta congiunta con la IV° Commissione Consiliare Permanente Provinciale e con la III° Commissione Consiliare Comune di S.

Lazzaro di Savena sul seguente punto all'ordine del giorno

2) Proposta di deliberazione consiliare PG. 230334/2004 avente ad oggetto :

"APPROVAZIONE DI UNO SCHEMA DI PROTOCOLLO D'INTESA TRA PROVINCIA DI BOLOGNA, COMUNE DI BOLOGNA, COMUNE DI SAN LAZZARO, ATC SPA E REGIONE EMILIA ROMAGNA, PER L'ADEGUAMENTO DEL PROGETTO DI SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO A GUIDA VINCOLATA (TPGV) " TRAM SU GOMMA NELLE CITTÀ DI BOLOGNA E SAN LAZZARO" Settore Mobilità Urbana (Documentazione allegata in copia)

3) INTERPELLANZA PG.208416/04 DEL CONSIGLIERE ALDO ZECHINI D'AULERIO "PER

CONOSCERE QUALI PROVVEDIMENTI INTENDA ADOTTARE LA GIUNTA RELATIVAMENTE ALL'AREA DESTINATA A PARCO PUBBLICO NELLA ZONA SITUATA TRA VIALE LENIN E VIA MARX PRESENTATA DAL CONSIGLIERE ZECHINI D'AULERIO IN DATA 30 SETTEMBRE 2004" Assessore alla Mobilità e Lavori Pubblici Maurizio Zamboni (Documentazione allegata in copia)

4) INTERPELLANZA PG. 225773/04 DEL CONSIGLIERE DANIELE CARELLA "PER AVERE

INFORMAZIONI SULL'ACCENSIONE DI SIRIO PRESENTATA DAL CONSIGLIERE CARELLA IN DATA 25 OTTOBRE 2004 (EX DOMANDA DI ATTUALITA')" Assessore alla Mobilità e Lavori Pubblici Maurizio Zamboni (Documentazione allegata in copia).

5) ORDINE DEL GIORNO PG. 208140/04 Od.G.249/04 "PER INVITARE LA GIUNTA AD INDIVIDUARE NUOVI SPAZI DOVE IMPIANTARE ALBERI PER POTENZIARE LA LOTTA CONTRO L'INQUINAMENTO URBANO, PRESENTATO DAL CONSIGLIERE ZECHINI D'AULERIO IN DATA 05/10/2004" (Documentazione allegata in copia).

6) varie ed eventuali.

Sono presenti come Componenti della Commissione:

Per la commissione Territorio Ambiente e Infrastrutture

GRUPPO	COMPONENTI	DELEGATO	VOTI
ATTRIBUITI			
DEMOCRATICI DI SINISTRA	Barcelo Lizana Leonardo Luis		1
	Calari Elisabetta		1
	Ferrari Davide		1
	Lo Giudice Sergio		1
	Lombardelli Marco		1
	Lonardo Emilio		1
	Marchesini Angelo		1
	Merighi Claudio		8
	Migliori Maurizia		1
	Naldi Milena		1

	Suprani Siriana		1
+-----+-----+-----			
RIFORMISTI PER	Delli Quadri Maria		1
BOLOGNA			
+-----+-----+-----			
	Mazzanti Giovanni Maria		1
+-----+-----+-----			
	Natali Paolo		1
+-----+-----+-----			
RIFONDAZIONE	Monteventi Valerio		1
COMUNISTA			
+-----+-----+-----			
	Sconciaforni Roberto		1
+-----+-----+-----			
VERDI	Celli Davide		1
+-----+-----+-----			
	Panzacchi Roberto		1
+-----+-----+-----			
LISTA SOCIETÀ	D'Onofrio Serafino		1
CIVILE			
DI PIETRO -			
OCCHETTO			
+-----+-----+-----			
LA TUA BOLOGNA	Bianchi Alecs		1
+-----+-----+-----			
	Bottino Daniela		1
+-----+-----+-----			
+-----+-----+-----			

	Corticelli Daniele		1
-----+			
	Monaco Carlo		1
-----+			
	Vannini Alberto		1
-----+			
FORZA ITALIA	Carella Daniele		1
-----+			
	Fabbri Ariano		1
-----+			
	Foschini Paolo		1
-----+			
	Tomassini Lorenzo		1
-----+			
	Zechini d'Aulerio Aldo		1
-----+			
ALLEANZA	Bignami Galeazzo		1
NAZIONALE			
-----+			
	Caracciolo Felice		1
-----+			
	Gattuso Patrizio		1
	Giuseppe		
-----+			
	Raisi Enzo		1
-----+			
-----+			

Per la IV° Commissione Consiliare Provinciale Permanente

GRUPPO	CONSIGLIERI	VOTI
Democratici di Sinistra	Ercolini Gabriella	1
Democratici di Sinistra	Ballotta Renato	2
Democratici di Sinistra	Caserta Sergio	2
Democratici di Sinistra	Cocchi Anna	2
Democratici di Sinistra	Finelli Raffaele	2
Democratici di Sinistra	Gnudi Massimo	2
Democratici di Sinistra	Torchi Emanuela	2
Democratici di Sinistra	Mattioli Gaetano	2
La Margherita	Zaniboni Gabriele	1
La Margherita	Castellari Fabrizio	1
La Margherita	De Pasquale Andrea (Pres.)	1

Rifondazione Comunista	Grandi Lorenzo	1
-----	-----	-----
Lista di Pietro	Nanni Paolo	1
-----	-----	-----
Comunisti Italiani	Venturi Giovanni	1
-----	-----	-----
Forza Italia	Finotti Luca	3
-----	-----	-----
Forza Italia	Govoni Luca	1
-----	-----	-----
Forza Italia	Labanca Angela	1
-----	-----	-----
Forza Italia	Leporati Giovanni	1
-----	-----	-----
Forza Italia	Vicinelli Giuseppe	1
-----	-----	-----
Alleanza Nazionale	Guidotti Sergio	1
-----	-----	-----
Alleanza Nazionale	Mainardi Marco	2
-----	-----	-----
Alleanza Nazionale	Vecchi Alberto	1
-----	-----	-----
-----	-----	-----

Per la III^o Commissione Consiliare del Comune di San Lazzaro di Savena

GRUPPO	CONSIGLIERI	VOTI
--------	-------------	------

-----+-----	
+-----	
Uniti per San Lazzaro	Ottavi Mauro
-----+-----	
+-----	
Rifondazione Comunista	Mariotti Stefano Pres.
-----+-----	
+-----	
Democratici di Sinistra	Minarelli Valerio
-----+-----	
+-----	
La Città che vorremmo	Vannelli Arnaldo
-----+-----	
+-----	
Forza Italia	Noacco Aldo
-----+-----	
+-----	

Il Consigliere del Gruppo Democratici di Sinistra Schiavina Claudio

Sono presenti a norma di regolamento:

Per la Giunta del Comune di Bologna : L'Assessore alla Mobilità e Lavori

Pubblici Maurizio Zamboni.

Per la Provincia : l'Assessore Giacomo Venturi.

Il Sindaco del Comune di San Lazzaro di Savena Marco Macciantelli.

Per Settore Mobilità Urbana : Il Direttore Ing. Paolo Ferrecchi.

Per il Settore Territorio e Riqualificazione Urbana :il Dirigente Ing.

Mauro Bertocchi.

Il Vice Segretario Provinciale la Dirigente Dott.ssa Simonetta D'Ettore.

Per il Comune di San Lazzaro di Savena : Il Presidente del Consiglio Comunale Elisa Sangiorgi.

Per il Comune di San Lazzaro di Savena : i tecnici Denis Barbieri, Fabio Sassi.

E' presente ai fini della verbalizzazione, il segretario di Commissione Giampaolo Gomedì.

Sono presenti inoltre:

Per ATC Spa: il Sig. Fabio Monzali, la Sig.ra Antonella Magnoni.
La Sig.ra Natalia Negrini, la Dirigente Franca Bonavini.
I cittadini Sig. Claudio Gandolfi, Sig. Giovanni Cuppini.

Assiste per la stampa:

- per l'Agenzia DIRE la Sig.ra Vania Forcelli, il Sig. Mattia Cecchini.
- per il Resto del Carlino : il Sig. Nicola Cappellini;
- per L'Unità il Sig. Andrea Carugati;
il Sig. Mirco Billi.

Il Presidente della Commissione Comunale Paolo Natali, constatata la validità della seduta, dichiara aperti i lavori alle ore 9,00, porge il benvenuto agli intervenuti e passa alla trattazione del primo punto all'ordine del giorno

1) Proposta di deliberazione consiliare PG. 223749/2004 avente ad oggetto:
"PRG '85. VARIANTE GRAFICA AL VIGENTE PRG, AI SENSI DELL'ART. 15 DELLA L.R. N.47/78 E SUE MODIFICHE ED INTEGRAZIONI, PER LA REALIZZAZIONE DI UNA ROTATORIA ALL'INCROCIO TRA VIA BOIARDO E VIA CAVALIERI DUCATI E DI UNA PISTA CICLO PEDONALE IN VIA BOIARDO E CAVALIERI DUCATI (QUARTIERE BORGO PANIGALE). APPROVAZIONE"

cedendo la parola al Dirigente Ing. Mauro Bertocchi per l'illustrazione del provvedimento.

Il Dirigente Ing. Mauro Bertocchi presenta sinteticamente il provvedimento che riguarda una variante grafica al PRG vigente, già adottata a fine aprile 2004 con atto del Consiglio Comunale O.d.G. 120, per la realizzazione, su richiesta del Quartiere Borgo Panigale, di una rotatoria all'incrocio tra le vie Boiardo e Cavalieri Ducati ed una pista ciclo pedonale, della larghezza di circa 3 metri, insistente sulle medesime vie e collegante via Emilia a Villa Bernaroli. Dispiegata una pianta topografica, precisa che si tratta di un allargamento

della sede stradale che coinvolge alcune proprietà private e che nell'ambito di un accordo bonario raggiunto con le stesse, la variante ha proposto anche un ampliamento di destinazione R7 per consentire la demolizione e ricostruzione in posizione più idonea di un edificio e la destinazione R7 ad un immobile in zona agricola al fine di consentire alcuni interventi. Conclude ricordando la ratifica dell'accordo tra Amministrazione e privati, la pubblicazione per 60 giorni ai sensi della normativa in materia e ora, in assenza di osservazioni, la riproposta odierna per l'approvazione definitiva.

La Consigliera Comunale Milena Naldi chiede una precisazione circa le dimensioni della rotatoria da realizzare.

Il Dirigente Ing. Mauro Bertocchi chiarisce trattarsi di una rotatoria di dimensioni modeste, posizionata in una viabilità in zona agricola e tesa a garantire una maggiore sicurezza all'incrocio.

Il Presidente della Commissione Comunale Paolo Natali, in assenza di altre richieste d'intervento, licenzia la delibera per i lavori del Consiglio. In attesa dell'arrivo imminente dell'Assessore Zamboni per la trattazione del punto successivo all'ordine del giorno dei lavori temporaneamente sospende la seduta ad ore 9.25. Ad ore 9.35 il Presidente Paolo Natali, verificata la sussistenza del numero legale e la presenza degli Assessori di riferimento del Comune di Bologna e della Provincia nonché la rappresentanza del Comune di San Lazzaro di Savena, riapre i lavori e precisa che ora la seduta proseguirà in forma congiunta con la IV° Commissione Consiliare Permanente Provinciale e con la III° Commissione Consiliare del Comune di San Lazzaro di Savena per la trattazione del seguente punto all'ordine del giorno

2) Proposta di deliberazione consiliare PG. 230334/2004 avente ad oggetto :

"APPROVAZIONE DI UNO SCHEMA DI PROTOCOLLO D'INTESA TRA PROVINCIA DI BOLOGNA, COMUNE DI BOLOGNA, COMUNE DI SAN LAZZARO, ATC SPA E REGIONE EMILIA ROMAGNA, PER L'ADEGUAMENTO DEL PROGETTO DI SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO A GUIDA VINCOLATA (TPGV) " TRAM SU GOMMA NELLE CITTÀ DI BOLOGNA E SAN LAZZARO" .

Relativamente ai successivi punti all'ordine del giorno riguardanti la sola IV° Commissione Consiliare Comunale precisa che, qualora non sia possibile la loro trattazione, a motivo della presenza dell'Assessore Zamboni fino alle ore 12.00, verranno riproposti all'ordine del giorno di una prossima seduta. Dato atto della presenza del Presidente della Commissione Consiliare Provinciale Andrea De Pasquale e del Sindaco del Comune di San Lazzaro di Savena Marco Macciantelli, cede la parola all'Assessore Comunale Maurizio Zamboni.

L'Assessore Comunale Maurizio Zamboni preliminarmente osserva che questa delibera è da leggersi all'interno di un più ampio disegno teso a realizzare un primo lotto del sistema di trasporto rapido di massa per la città, quindi in stretta connessione con il progetto di metrotranvia. A questo punto traccia un quadro riassuntivo degli eventi recenti che si sono succeduti. All'esordio a luglio 2004 ci si era trovati innanzi ad un progetto di metropolitana leggera automatica, avente il tracciato Fiera - Stazione - Piazza Maggiore - Staveco, oggetto di due delibere del CIPE, la seconda delle quali annullata da sentenza della Corte Costituzionale, a seguito di istanza della Regione Emilia Romagna, che ha riconosciuto la non eludibilità della competenza regionale e la necessità del consenso di tale Ente. Contemporaneamente altra situazione di difficoltà era rappresentata dallo stato in cui versava il progetto Tram Civis su gomma, avviato nel 2000 e

destinato a coprire con un servizio a guida vincolata la tratta Borgo Panigale - San Lazzaro di Savena oltre a percorsi interni al Centro Storico (Stazione, via Irnerio, Via dei Mille).

Questo progetto, oggetto all'inizio di un'intesa tra tutti gli Enti coinvolti, aveva poi trovato un punto di difficoltà nella fase di appalto dei lavori causa, a parere della Provincia, il sopravvenire nel frattempo di un scostamento rispetto alle prescrizioni di valutazione di impatto ambientale.

In particolare i principali scostamenti rilevati concernevano in primo luogo il fatto che i calcoli relativi alla capienza del mezzo aggiudicato portavano ad una capacità del sistema inferiore rispetto a quella prevista nel progetto (3200 persone/ora raggiunte solamente con un indice di presenza a bordo di 6 persone/mq su mezzo), ed in secondo luogo la circostanza che la tratta in sede protetta risultava insufficiente ad assicurare una tranquillità al sistema ed un assorbimento del traffico privato e conseguentemente una riduzione della criticità ambientale. Ciò ha determinato la Provincia ad adottare due iniziative, la prima consistente in un ricorso al TAR finalizzato a rilevare le differenze insorte durante il passaggio dalla fase del progetto a quella dell'aggiudicazione e quindi l'illegittimità di ciò, la seconda iniziativa costituita dall'apertura di una procedura di accertamento per infrazione rispetto la valutazione d'impatto ambientale.

Riguardo quest'ultima questione l'autorità competente ha concluso nei giorni scorsi che gli elementi contenuti all'interno dell'atto oggi in esame sono sufficienti per garantire che i punti sollevati trovino soluzione nell'attuazione del progetto.

Terminata questa ricostruzione degli accadimenti, l'Assessore Zamboni osserva come tutto ciò abbia posto delle difficoltà motivo per cui si è operato secondo le modalità che sono il presupposto logico della delibera oggi in discussione.

Quale precisazione l'Assessore Zamboni ricorda come si fosse ritenuto per Bologna preferibile, in assenza di vincoli, un'unica tipologia di sistema di trasporto rapido di massa che in prospettiva coprisse l'intero territorio della città nelle dimensioni reali. In realtà allo stato attuale si versava in una fase di non ritorno relativamente al Tram Civis su gomma, attesa la firma avvenuta del contratto, ed un eventuale ripensamento avrebbe comportato il pagamento di una penale pari al 10% dell'importo (15/16 milioni di euro); per questo motivo quindi si è dovuto prendere atto che la situazione non consentiva il perseguimento dell'obiettivo della totale unicità del sistema di trasporto rapido di massa.

Proseguendo rammenta poi come, organizzati gruppi di lavoro interistituzionali con gli Enti locali coinvolti, si sia valutato per primo l'aspetto della domanda, con un studio su tutte le direttrici di traffico, con proiezioni sino al 2015 e prendendo in esame tutti gli interventi di urbanizzazione possibili a quell'orizzonte temporale. La constatazione finale, che ha individuato come principale fonte di domanda la direttrice S. Viola - Bolognina con una domanda stimata pari a 6000 persone/ora per direzione nei momenti di punta, ha fatto riscontrare che su quella direttrice il Tram Civis non avrebbe fornito una risposta a quella domanda.

Pertanto alla luce di ciò la scelta, poi portata all'attenzione del Consiglio Comunale, è caduta sul progetto di una prima linea di metrotranvia che, recuperando il percorso da Michelino - Stazione Ferroviaria - Piazza Maggiore, si proiettasse poi verso la via Emilia Ponente, con un sistema quindi potenzialmente in grado di assorbire quella domanda.

L'Assessore Zamboni procede nell'analisi ed osserva come sull'altro versante, quello della direttrice via Emilia Levante, secondo diagrammi che ha al proprio seguito, siano stati valutati all'anno 2015 flussi di

traffico pari a 3500 persone/ora per direzione.
In considerazione di questo un sistema come quello del Tram Civis, con tale tecnologia e tipologia mezzi, sarebbe stato equilibrato solo a condizione che l'offerta sulla direttrice venisse fortemente migliorata, pena una sproporzione tra capacità del sistema ed offerta.
L'Amministrazione pertanto ha cercato di comprendere se, operando nell'ambito dei margini del contratto in essere, fosse possibile, mediante un'operazione di riduzione del percorso, ottenere una concentrazione di mezzi nella tratta di via Emilia Levante in grado di aumentare la potenzialità del sistema.
L'Assessore Zamboni riferisce avere riscontrato la fattibilità dell'operazione dal punto di vista tecnico, la disponibilità di ATC, l'interesse del Ministero delle Infrastrutture e la disponibilità del Consorzio aggiudicatario del contratto in essere; quindi si è dato corso all'operazione descritta negli allegati della presente delibera.
Il primo passaggio ha visto il Comitato di vigilanza sul tram (composto da Comune di Bologna, Provincia, Comune di San Lazzaro di Savena e ATC) stabilire le scelte modificative di parte dei contenuti del contratto in essere (nel rispetto della norma che consente variazioni di contratti d'appalto pubblici entro il 20% dell'importo), ora riportate nello schema del protocollo d'intesa.
Un primo insieme di indicazioni di modifica contrattuale è consistito nell'impegnare il Consorzio aggiudicatario dell'appalto ad introdurre una serie di approfondimenti progettuali sulla tratta Emilia Levante per rispondere a due esigenze, la prima relativa alle problematiche sollevate dalla Provincia in tema di impatto ambientale e la seconda concernente il rafforzamento degli elementi di guida vincolata lungo la direttrice onde garantire una maggiore regolarità d'esercizio e velocità commerciale; a questo si aggiungono poi elementi compensativi della sosta, richiesti da entrambi i Comuni già a suo tempo in fase progettuale, a ristoro della

perdita di posti auto (n.1300 a Bologna e n.320 a San Lazzaro di Savena) conseguenti alla realizzazione dell'opera.

In secondo luogo l'altro elemento di indirizzo è dato dall'acquisizione dell'intero pacchetto di mezzi previsti per l'intera linea: su questo punto l'Assessore Zamboni si sofferma sottolineando come la caratteristica del mezzo - filobus a guida sia manuale sia ottica con sistema di lettura della guida da parte di telecamere e capacità di trasporto paragonabile a quella di un normale filobus - ne consenta un possibile utilizzo anche sugli stessi filari della rete filoviaria classica.

Questo permette il perseguimento di due obiettivi, il primo principale costituito dall'intensificazione della frequenza sulla direttrice via Emilia Levante che, unitamente ad un maggior numero di mezzi, con una portata di 3500 persone/ora e un indice di affollamento di 4 persone /mq, fornisce risposta alle preoccupazioni della Provincia (ricorso al TAR), il secondo rappresentato dalla disponibilità di una riserva di mezzi non inquinanti per l'intero sistema filoviario della città, elemento importante in vista dello sforzo per l'ampliamento della rete stessa previsto nel 2005.

L'Assessore Zamboni conclude la propria illustrazione delle tappe fondamentali della complessa vicenda e precisa che il tutto è avvenuto in stretto raccordo con il Ministero delle Infrastrutture, con il quale si andrà prossimamente alla sigla di un accordo procedimentale per fissare le nuove scadenze, in considerazione del vincolo del finanziamento di 90 milioni di euro a rischio di perdita in caso di mancata presentazione di una proposta condivisa entro la data del 30 novembre prossimo.

Se la presente delibera vedrà l'approvazione, ATC procederà ai passi successivi il primo dei quali consiste nell'affidamento in tempi brevi dell'attività di sviluppo della progettazione esecutiva dell'opera.

In chiusura l'Assessore Zamboni riferisce come la Provincia, se tutto andrà come concordato, abbia espresso l'intenzione di ritirare il ricorso al TAR

essendo venute meno le ragioni dello stesso.

Il Consigliere Comunale Carlo Monaco osserva come l'Assessore Zamboni abbia ripercorso la filosofia del sistema della mobilità urbana. Relativamente al concetto generale si limita a due riflessioni. La prima considerazione si riferisce alla contestazione portata innanzi nei confronti del progetto della Giunta Guazzaloca ed incentrata sui due cardini rappresentati dal percorso errato e dall'inadeguatezza delle tecnologie e dalla loro non unicità. Ora il Consigliere Monaco constata che la nuova Amministrazione sembra smentire quanto affermato in passato, poichè da un lato sostanzialmente per 4/5 rimane invariato il vecchio percorso - eccezion fatta per il tratto Piazza Maggiore/Staveco - dall'altro non viene raggiunta l'unicità della tecnologia perchè si approva e rivaluta ora un mezzo prima criticato e rappresentante una scelta differente dal metrò. Rileva che realisticamente sull'asse via Emilia Levante verrà realizzato quanto indicato nel vecchio disegno e considera saggio e ragionevole aver ripreso e portato ad espansione il precedente progetto già impiantato, circostanza che consente il mantenimento del finanziamento di 90 milioni di euro. Riguardo il ritiro del ricorso al TAR da parte della Provincia, ciò è conseguente al risultato delle elezioni amministrative del 2004. Relativamente alla linea di metrò, è convinto che sia una scelta fortemente errata quella di una linea su ferro con mezzi pesanti da via Saffi a Borgo Panigale, incompatibile con tessuti urbani densi e affollati, e la considera irrealizzabile. Riconferma che il disegno complessivo è stato cambiato dalle Amministrazioni attuali per ragioni politiche. Il Consigliere Carlo Monaco conclude precisando che, fedele al principio di un'opposizione costruttiva, pur contestando la filosofia complessiva delle scelte effettuate, si dichiara favorevole allo specifico provvedimento sul Tram Civis che salva una parte del disegno ed il mezzo e porta a conclusione quanto iniziato.

Il Consigliere Comunale Daniele Carella premette che il suo intervento si limita a considerazioni circa il disegno ora fornito, riservandosi in seguito approfondimenti, e di avere una posizione diversa da quella del Consigliere Monaco.

Per prima cosa dal disegno emergono alcuni dati, tra cui l'assenza di collegamento di questa infrastruttura con la zona sud che risulta dimenticata, la mancanza di notizie relativamente a Corticella, la rottura di carico nella direttrice est - ovest con due tecnologie differenti. Relativamente alla tranvia, ritiene sia più corretto utilizzare il termine metrotranvia visto che per circa la metà il progetto prevede una sede prosimica o presenta punti di intersezione, quindi cosa diversa da un metrò.

Avrebbe preferito si fosse trattato di un vero metrò sulla stessa direttrice in sede protetta, una scelta forte che però avrebbe condotto a decisioni coerenti con la stessa e quindi alla ricerca dei punti ottimali per la realizzazione dei vari sottopassi.

Invece allo stato attuale prevede difficoltà per la città, a motivo della mancata previsione delle opere a cui faceva riferimento, con blocchi presso i passaggi a raso che si intersecano con la viabilità ordinaria (a titolo di esempio, la situazione attuale delle vie Rimesse, Pelagio Palagi)

Il Consigliere Carella si dice poi perplesso per il cambio di atteggiamento sul Civis, dal sostenere in passato che questo sistema non fornisce garanzie e non permettesse una capacità di carico soddisfacente all'attuale posizione favorevole, ed aggiunge di avere immaginato si fosse proceduto al cambio della tecnologia attese le critiche pregresse.

Apprezza la circostanza del ritiro del ricorso da parte della Provincia, preferendo però che cosa identica avesse fatto anche la Regione Emilia Romagna.

Il Consigliere Carella pensa che quanto presentato oggi abbia le caratteristiche di un "pasticcio" e, relativamente alla metrotranvia, invita

le due Amministrazioni a predisporre un disegno complessivo di rete auspicando che comprenda collegamenti tra l'altro con le zone Pilastro, CAAB e Corticella. Ritiene che il collegamento Aeroporto Marconi - Stazione Alta Velocità con un mezzo certo in sede propria permetterebbe a Bologna di divenire un fulcro centrale per i viaggiatori, ricordando anche che il sistema Alta Velocità ha una serie limitata di soglie di accesso. Conclude ribadendo le proprie perplessità sul complesso e rinnovando la richiesta che, oltre alle due linee ora presenti, si possa vedere un disegno complessivo per la città che permetta anche di comprendere le intenzioni relative alla zona sud con riferimento al sistema di trasporto rapido di massa.

Il Consigliere Provinciale Ballotta Renato premette di aver seguito con attenzione questa fase che ha visto l'impegno dei due Comuni e della Provincia relativamente ad un tema nato all'inizio degli anni '90. Ricorda la propria preoccupazione sorta ad un certo punto, poichè gli Enti locali interessati non hanno trovato un terreno libero su cui operare per arrivare ad esempio ad una scelta di tecnologia unica, e rammenta che anche la Giunta Guazzaloca ha incontrato analoghi problemi di ristrettezza dei tempi e rischio di perdita dei finanziamenti. Precisa che ad un'iniziale fase in cui si era pensato ad un tram classico (rotaie) ha fatto poi seguito la scelta di un sistema innovativo poco sperimentato, come è emerso al momento di entrare nel merito e dalla partecipazione di un solo concorrente alla procedura di gara. Rammenta le prescrizioni poste dalla Provincia e citate dall'Assessore Zamboni relative alla capienza ed implementabilità ed i problemi emersi su queste alla fine dello scorso mandato. Osserva che quanto viene proposto oggi circa l'allungamento dei mezzi utilizzati non è cosa certa ma dovrà ottenere l'approvazione del Ministero competente. Ritiene che la soluzione ora trovata, che prevede un maggior numero di

mezzi su un tragitto più breve ed un intervento sulla lunghezza della tratta a guida vincolata, risponde alle richieste della Provincia e quindi ora sarà importante non perdere i finanziamenti pena un crollo di credibilità. Concorda su quanto affermato dal Consigliere Comunale Carella relativamente all'esigenza di un disegno complessivo di rete per avere una visione più ampia e pensa ci si stia muovendo in questa direzione con il parlare di altre linee. Conclude rammentando come la discussione sia stata ampia, con ragionamenti legati alla brevità dei tempi ed all'entità delle risorse a disposizione.

Il Presidente della Commissione Comunale Paolo Natali preliminarmente prende in esame le critiche mosse da alcuni consiglieri. Rispetto a quanto affermato dal Consigliere Comunale Monaco (non sostanziale modifica del tracciato e mancanza di unicità della tecnologia) osserva come questo non tenga conto del fatto che, con i vincoli esistenti e da rispettare, si sia cercato di adeguare il sistema al tracciato ed alla domanda che esso esprime. Riguardo al ritiro da parte della Provincia del ricorso al TAR rileva che con la Giunta Guazzaloca non vi è stata possibilità di dialogo, fatto che ha generato opposizioni fondate e critiche che ora trovano risposta. Prende atto del riconoscimento da parte del Consigliere Monaco della positività della soluzione oggi illustrata. Circa la richiesta del Consigliere Comunale Carella relativa ad un disegno complessivo, ritiene sia una domanda legittima ma fuori tempo e misura rispetto al fatto che la realizzazione richiede fondi non a disposizione degli Enti locali e tempi lunghi. Ha la convinzione che si perda di vista quando si afferma che vi è una zona da servire, il fatto che questa esprime una domanda ma che la stessa non possa essere soddisfatta con qualsiasi tipo di tecnologia; in particolare considera fuori luogo un collegamento mediante il metrò tra l'Aeroporto Marconi e la Stazione Alta Velocità.

Prosegue dando atto che in tempi brevi si sono tradotte le critiche mosse in campagna elettorale in una soluzione tecnica positiva, osservando che le modifiche sostanziali (e tra queste la riduzione del tracciato) rispondono a quanto richiesto, e pensa non esservi incoerenza con quanto sostenuto in passato nella possibilità ora di andare a toccare anche altri tracciati mediante una linea filoviaria ad alta capacità. E' convinto che questa sia una grande infrastruttura che fornirà una risposta però di per sè non risolutiva, ritiene che il problema consiste nel riuscire ad avere una visione coerente man mano che le diverse soluzioni avanzano e menziona in proposito le misure di regolazione del traffico e della sosta e di potenziamento del sistema di trasporto pubblico illustrate dall'Assessore Zamboni nella scorsa seduta della Commissione. Conclude come la proposta odierna abbia la caratteristica di coerenza positiva e propone, con riguardo all'aspetto più generale, un nuovo incontro con gli organi della Provincia per una visione complessiva delle diverse misure e delle varie infrastrutture in itinere, tra queste il Passante Nord ed il potenziamento del Sistema Ferroviario Metropolitano.

Il Consigliere Provinciale Giovanni Leporati esprime preoccupazione dopo una prima lettura dell'impianto complessivo. Rammenta un incontro organizzato anni addietro nel corso del quale il Presidente del Quartiere Navile ribadì l'importanza strategica della fermata a Corticella e rileva che ora Corticella non è presente in questo progetto. In sintesi osserva che non ci si deve limitare ad affrontare solo il problema del traffico interno alla città ma occorre anche preoccuparsi di quello in arrivo verso la città. Ritiene che il progetto illustrato risolva parzialmente la questione del traffico interno urbano ma non riesca a spostare la mobilità dal mezzo privato al mezzo pubblico.

Relativamente all'area nord esiste un grosso problema: non si è in grado di conoscere quando sarà a regime il Sistema Ferroviario Metropolitano e non è ipotizzabile scaricare l'intero traffico proveniente da nord sulla zona Fiera già congestionata. Condivide quanto espresso dal Consigliere Comunale Carella riguardo la zona sud, che non potrà fruire di quest'opera. Riconosce la presenza di alcune coerenze positive ma è convinto che nel complesso l'intero impianto poteva essere migliorato, con riferimento ad esempio all'assenza di un collegamento con l'Aeroporto Marconi, aspetto negativo che deve trovare soluzione. Conclude essere questi in sostanza i principali limiti oggettivi del progetto.

Il Presidente della Commissione Consiliare Provinciale Andrea De Pasquale ritiene, diversamente da quanto affermato dal Consigliere Comunale Carella, che l'Assessore Zamboni non abbia plaudito apertamente alla scelta ma anzi abbia rilevato come ciò non fosse quello a cui si aspirava, ed esprime apprezzamento per la mediazione trovata dall'Assessore Zamboni tra le difficoltà ed i vincoli prima descritti. Procedendo esamina un primo tema relativo alla sede propria/protetta che considera aspetto dirimente in grado di fare la differenza. Chiede l'allungamento quanto più possibile della sede propria affinché la migliore portata, conseguita mercè mezzi più lunghi (24 m.) ed una maggiore frequenza, non abbia a scontrarsi con le difficoltà derivanti da intasamenti con veicoli privati con conseguente ostacolo alla circolazione. Il secondo tema è rappresentato dall'integrazione con il Sistema Ferroviario Metropolitano ed il Presidente De Pasquale rileva come, dalla pianta presentata testè, emergano due importanti opportunità di raccordo tra i sistemi, la prima in via Caselle e la seconda in via Mazzini/Pontevecchio. Ritiene che se si considera il Servizio Ferroviario Metropolitano una

struttura portante della mobilità provinciale e cittadina, si debba perseguire una via che conduca ad una stretta relazione e dialogo di questo sistema con quello del Tram Civis. Conclude ponendo una richiesta di chiarimento relativamente alla possibilità di uso dei mezzi in qualsiasi punto della rete filoviaria generale con riferimento ad eventuali problemi di sottofondo.

Il Consigliere del Comune di San Lazzaro di Savena Mauro Ottavi ricorda come l'Assessore Zamboni abbia fatto riferimento ad un mezzo, di fatto, filobus, con i propri pregi e difetti, ed alla possibilità di circolare in sede propria. Menziona la modifica del tracciato ed il mantenimento del numero dei mezzi con la conseguente maggiore frequenza. Intende sottolineare in primo luogo il ruolo positivo svolto dalla Provincia nel portare ad attuazione una serie d'interventi ed infrastrutture in precedenza rimaste in secondo piano ed in secondo luogo la verifica di un reale sviluppo del movimento in sede propria. Conclude quindi con l'aspetto, a suo giudizio rilevante, del tracciato e chiedendo sia valutata con la massima attenzione la possibilità di un prolungamento sino alla zona Cicogna, area di sviluppo con un bacino d'utenza importante che deve trovare giuste risposte, ed invita la Provincia a proseguire l'analisi al riguardo.

Il Consigliere del Comune di San Lazzaro di Savena Aldo Noacco rileva, osservando la piantina, che la linea serve abbastanza bene il Comune di San Lazzaro ma che la zona sud non dispone di nulla e immagina che questa non fosse stata presa in considerazione nemmeno nello scorso mandato. Ritieni che la ricerca di dialogo tra le varie Amministrazioni debba essere uno sforzo proprio di tutti e non imputerebbe in modo unilaterale la mancanza di questo alla sola Giunta Guazzaloca. Accenna alla perdita dei finanziamenti conseguenti al mancato ritiro dell'istanza della Regione presso la Corte Costituzionale osservando come

vi fosse stata la possibilità di evitare ciò e come l'ottenimento di questi richiedano lunghe procedure.
 Conclude dichiarandosi favorevole per la parte del progetto relativa a San Lazzaro di Savena e chiedendo, in vista del voto in questo Comune, la possibilità di separare la parte relativa a Bologna onde potere andare a votazioni distinte.

La Consigliera Comunale Milena Naldi si rende conto come l'aver posto in campo diverse tecnologie e il non essere riusciti ad addivenire ad un'unicità di sistema rappresenti un problema.
 Aggiunge che il ritrovarsi ad inizio mandato in una fase di non ritorno ha creato per il proseguo alcune difficoltà.
 Conclude ponendo una domanda relativa ai problemi di gestione e di manutenzione, e precisamente quale potrebbe essere l'impatto del passaggio di mezzi lunghi 24 metri sul tracciato del Centro Storico (Strada Maggiore, Via S. Vitale) e quali riflessioni sono state fatte nella predisposizione di questo tracciato.

Il Consigliere del Comune di San Lazzaro di Savena Arnaldo Vannelli rafforza la proposta del Consigliere Comunale Ottavi relativamente alla possibilità di rivedere l'ubicazione del capolinea di San Lazzaro di Savena collocandolo alla Cicogna.
 Il tutto nell'ambito del processo di sviluppo del territorio che vede San Lazzaro di Savena posto al centro di un flusso di soggetti diretti a Bologna e provenienti da Ozzano dell'Emilia, Castel San Pietro Terme e da Monterezenzio.
 Crede sia compito del nuovo tram convogliare il traffico che giunge attraverso il movimento veicolare e pensa vi sia la possibilità del posizionamento di parcheggi scambiatori nella zona della Cicogna.
 Osserva che se si vuole che la linea abbia una sua funzione sarà necessario riservare il più possibile un transito in zona riservata, e ciò significa limitare il trasporto privato.
 Conclude ritenendo che il ragionamento della modifica del tracciato sino

alla zona Cicogna vada nella direzione di raggruppare anche i Comuni vicini e domandando se il capolinea attuale di San Lazzaro di Savena sia un terminale assoluto o momentaneo in attesa poi di uno sviluppo futuro.

Il Sindaco del Comune di San Lazzaro di Savena Marco Macciantelli preliminarmente esprime i propri ringraziamenti alla Provincia di Bologna ed al Comune di Bologna per il coinvolgimento del Comune di San Lazzaro di Savena, nel segno della prosecuzione e dell'approfondimento di un impegno intrapreso con spirito collaborativo che mette in rilievo l'assenza formale e sostanziale di pregiudizi nell'affrontare il merito. Rammenta l'invito dello scorso mese di agosto dell'Assessore Zamboni per impostare insieme uno studio in ordine allo schema di rete di trasporto rapido di massa con riferimento all'area bolognese, e quindi il percorso di questa esperienza che ha consentito di comprendere meglio le questioni in campo e di partecipare all'ideazione delle possibili soluzioni. Osserva che la Commissione congiunta di quest'oggi rappresenta il coronamento di un lavoro serio portato innanzi nello spirito di pari dignità e coinvolgimento diretto, nel rispetto della trasparenza degli atti e secondo il valore della partecipazione dei cittadini. Il Sindaco Macciantelli si riconosce nella relazione dell'Assessore Zamboni, relazione delle Istituzioni che convergono nella presentazione alle tre Commissioni Consiliari congiunte della proposta. Desidera sinteticamente riassumere i termini della questione che, per varie ragioni acquisite agli atti, ritiene essere costituita da un schema di rete di conferma di parte del tracciato della linea 1 del metrò, nel tratto Fiera - Stazione Ferroviaria, da una prosecuzione della metrotranvia verso Borgo Panigale, e dall'esigenza di una fondamentale compatibilizzazione in relazione all'impostazione che è stata data in precedenza al Tram Civis nella tratta Bologna - San Lazzaro di Savena. Prendendo atto di quanto da questo punto di vista precedentemente impostato, anche in relazione ad accordi che la responsabilità di governo è

bene non disattenda, rileva che ci si trova innanzi ad una serena composizione di un quadro intricato, con spirito di responsabilità. Come Sindaco intende sottolineare la soluzione di alto profilo istituzionale che ha visto un forte impegno ed attenzione da parte degli Enti locali interessati e di ATC per il lavoro istruttorio svolto, che ha fornito risposta ad un problema fortemente sentito dalla cittadinanza. Ritiene importante precisare che la partecipazione del Comune di San Lazzaro di Savena è avvenuta inscrevendo la propria azione amministrativa nell'indirizzo conferito dal Consiglio Comunale con tutte le sue prescrizioni, e che la Giunta si è mossa in ottemperanza a quanto deliberato dall'organo Consiliare riguardo la scelta del tracciato, le indicazioni concernenti l'esigenza di considerare misure compensative relative ai parcheggi, attesa la perdita di circa 320 posti auto, gli interventi di riqualificazione urbana, i miglioramenti alla viabilità ciclopedonale. Tutte queste istanze, avanzate al Comune di Bologna ed alla Provincia, sono state accolte. Ritiene fondamentale a questo punto non perdere di vista l'obiettivo del raggiungimento del finanziamento previsto (i 90 milioni di euro del CIPE entro il 30 novembre), pensa occorra un soprassalto di responsabilità istituzionale da parte di tutti ed intende inviare un messaggio di attenzione e di disponibilità a quanti si interrogano sul tracciato. Ricorda esservi due questioni distinte, la prima la compatibilizzazione tra il Tram Civis e la Metrotranvia con motivazioni sostanziali, la seconda quella relativa ai punti di approdo in San Lazzaro di Savena sapendo che il Consiglio Comunale si era già espresso nello scorso mandato individuando due punti di approdo (via Caselle e via Pertini). Osserva che questa discussione con atteggiamento pragmatico va posta solo all'indomani del conseguimento delle risorse del CIPE in modo da valutare serenamente che cosa significa in termini economici il prolungamento fino alla Cicogna come chiesto dai Consiglieri Ottavi e Vanelli.

Assicura esservi da parte dell'Amministrazione Comunale di San Lazzaro di Savena ampia disponibilità a valutare, con atteggiamento collaborativo verso il Comune di Bologna e la Provincia, le condizioni concrete, anche in termini economici, di possibilità di approdo alla Cicogna. In conclusione, inviato un messaggio chiaro ai cittadini di questa zona di massima attenzione alla questione, ringrazia tutte le Istituzioni, gli Assessori Zamboni e Venturi ed i Presidenti di Commissione Natali e De Pasquale.

Il Consigliere Comunale Daniele Carella domanda all'Assessore Zamboni quale sia la posizione del Consorzio Iribus su quanto illustrato quest'oggi.

L'Assessore Provinciale Giacomo Venturi concorda pienamente nella sostanza con quanto illustrato dall'Assessore Zamboni e dal Sindaco Macciantelli e ricorda trattarsi di un lavoro sviluppato assieme e condiviso che consente di sottoporre alle Commissioni Consiliari congiunte un risultato che soddisfa. Osserva che, con i vincoli esistenti, si è lavorato per adeguare i tracciati e le proposte progettuali a suo tempo elaborate con le esigenze vere della comunità e gli studi compiuti portano ad affermare che il progetto di metrotranvia da un lato e la proposta del Tram Civis così come rimodulata dall'altro consentono di fornire una risposta la più soddisfacente possibile in presenza di un quadro vincolato. Quanto presentato oggi è il frutto di un intenso lavoro della durata di circa tre mesi. Ritieni che di fatto i problemi sollevati dalla Provincia con il ricorso al TAR, se verrà confermato l'atto in esame, si possono considerare superati poichè nel protocollo d'intesa viene fornita una risposta precisa e soddisfacente in tema di frequenza, capacità ed espandibilità. Inoltre anche il senso di responsabilità e di governo porta in tale direzione al fine di ottenere i finanziamenti e dare avvio all'opera. Conclude considerando questo un metodo di lavoro positivo e ricordando

l'attuale ampia disponibilità del Comune di Bologna che deve essere posta al centro anche delle prossime iniziative che verranno messe in campo.

Il Presidente della Commissione Comunale Paolo Natali segnala che gli altri oggetti all'ordine del giorno quest'oggi verranno trattati in una prossima seduta di commissione comunale. Cede quindi la parola all'Assessore Zamboni.

L'Assessore Comunale Maurizio Zamboni riserva le valutazioni di carattere politico alla prossima seduta in Consiglio Comunale. Desidera fare presente un dato importante, con riferimento ai diagrammi di carico presentati oggi, consistente nella differenza in aumento tra i numeri dello studio della metrotranvia e quelli odierni. Questo trova spiegazione nel fatto che oggi, avendo esistenza la connessione tra i due sistemi, sono state rifatte le simulazioni tenendoli presenti entrambi in modo collegato tra loro e non più vedendone uno singolarmente, con il risultato che il tutto fa rete ed entrambi vedono aumentare il carico che riescono ad attrarre. Sottolinea essere questa una valutazione di sostanza, Osserva che i due sistemi sono diversi, circostanza che comporta una duplicità di elementi organizzativi e di centri di costo non eliminabile (magazzini, depositi, sistemi di controllo) e che invece il sistema unitario a cui era preferibile puntare avrebbe consentito una serie di economie ora invece non possibili. Tuttavia in presenza di domande tra loro diversificate in termini quantitativi sui due bracci del percorso est - ovest, questo assetto se non ottimale è comunque ragionevole ed utile visto che rivela un aumento di carico di entrambi. Con riferimento all'argomento dell'impatto del Tram Civis pensa sia evidente che in fase di realizzazione questo sarà robusto, con interventi consistenti in particolare su Strada Maggiore, per cui le preoccupazioni al riguardo sono legittime. Riguardo al tema dell'ingombro ed a quanto richiesto dal Presidente De

Pasquale, l'Assessore Zamboni chiarisce che al momento viene richiesto all'aggiudicatario dell'appalto la messa a disposizione delle condizioni economiche per la fornitura e la messa in servizio di mezzi di 24 metri omologati ed autorizzati, mentre la decisione se acquistarli ed utilizzarli o meno è ancora da assumere.

Precisa che i dati numerici sulla capacità all'inizio illustrati sono stati ottenuti considerando mezzi di 18 m., con una maggiore frequenza e con una regolarizzazione dei percorsi attraverso una protezione della sede del Tram Cavis sul tracciato.

Ritiene sia importante avere la possibilità di usare mezzi di maggiore capienza, ad oggi non si è in condizione di assumere la scelta se usarli o meno su questo tracciato.

Ringrazia il Sindaco Macciantelli per il proprio precedente intervento e circa la possibilità di sviluppo in estensione sino alla Cicogna afferma non sussistere preclusioni, i problemi sono di natura economica, qualora il Ministero autorizzi uno spostamento di finanziamenti da un punto ad un altro, non vi è alcun ostacolo rimanendo da vedere però cosa comporti questo dal punto di vista economico ed a quale soggetto rimanga in capo la spesa.

Con riferimento al rapporto con Iribus, precisa che il tutto avviene all'interno di un contratto in essere che ora non viene modificato, dal momento che le varianti rimangono all'interno dello stesso, e specifica che si è già raggiunto un accordo tra ATC e il Consorzio aggiudicatario, presupposto fondamentale alla presentazione di questa delibera.

Prosegue e ricorda che il Cavis nella veste di filobus già circola ed è collaudato mentre non esiste invece nell'esperienza concreta come mezzo a guida vincolata e puntualizza di non avere mai accennato a possibili rischi di deragliamento ma di preferire affidarsi in linea generale a sistemi già sperimentati.

Occorre mettere in conto la possibilità di problemi e occorreranno aggiustamenti nell'introdurre per primi una tecnologia.

L'impatto del mezzo sarà significativo, dove si muove su guida vincolata richiederà fondamenta robuste con rifacimento delle strade, mentre non necessariamente questo avverrà dove vi è una guida libera atteso il fatto che questa è più elastica e la battitura sul fondo stradale è meno concentrata.

Il Presidente della Commissione Comunale Paolo Natali in assenza di ulteriori richieste d'intervento ringrazia i presenti, in particolare gli Assessori Zamboni e Venturi, il Sindaco Macciantelli ed i componenti delle Commissioni Consiliari Provinciali e del Comune di San Lazzaro e chiede i lavori della Commissione Consiliare "Territorio Ambiente e Infrastrutture" alle ore 12.00.

Il Presidente

Paolo Natali

Il Segretario

Giampaolo Gomedì

il/la Segretario/a
ANNA LISA LUCENTI

IL PRESIDENTE
ANDREA DE PASQUALE

Si attesta che il suddetto verbale e' stato inviato a tutti i Consiglieri ed e' stato approvato dalla 4^a COMMISSIONE CONSILIARE nella seduta del con verbale n.
Bologna,

IL/LA SEGRETARIO/A