

PROVINCIA DI BOLOGNA

4^a COMMISSIONE CONSILIARE

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

VERBALE N. 9 DEL 25 FEBBRAIO 2005

L'anno 2005, il giorno 25 del mese di febbraio previa convocazione, inviata a ciascun componente, si e' riunita la 4^a COMMISSIONE CONSILIARE congiuntamente con la 4[^] COMMISSIONE CONSILIARE del Comune di Bologna, presso la Sala Consiliare del Comune di Bologna

Presiede la COMMISSIONE CONGIUNTA il Presidente della 4^a COMMISSIONE CONSILIARE: **PAOLO NATALI**

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.) |
| MATTIOLI GAETANO | (2 v.) |
| ZANIBONI GABRIELE | (1 v.) |
| SPINA SERGIO | (1 v.) |
| VIGARANI ALFREDO | (1 v.) |
| VENTURI GIOVANNI | (1 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.) |
| FUSCO MARIETTA | (v.) |

Sono assenti i seguenti Consiglieri:

DRAGHETTI BEATRICE, CONTI VALTER, GNUDI MASSIMO, TORCHI EMANUELA,
CASTELLARI FABRIZIO, GRANDI LORENZO, NANNI PAOLO, FINOTTI LUCA.

ORDINE DEL GIORNO

OGGETTO N. 1 - Udienza

Udienza Conoscitiva con gli utenti delle linee Bologna- Portomaggiore, Bologna-Vignola e Bologna-Porretta

OGGETTO N. 2 - N.D.

Servizio Ferroviario - Problemi di sicurezza

OGGETTO N. 3 - N.D.

Impatto ambientale dell'Aeroporto di Bologna

Si rimanda al verbale stilato dalla segreteria della 4^a Commissione Consiliare del Comune di Bologna che si allega quale parte integrante del presente atto.

Si dà atto che nel corso della seduta si sono verificati i seguenti movimenti:
entrano i Consiglieri Cocchi e Zaniboni alle ore 9,30, Fusco alle ore 9,35, Vigarani alle ore 9,40, Mainardi, Ballotta, Caserta, Vicinelli alle ore 9,45, Vecchi alle ore 9,50, Govoni alle ore 10,40;
escono i Consiglieri Guidotti alle ore 9,30, Vecchi alle ore 9,50, Vicinelli, Spina e Labanca alle ore 10,00, Zaniboni alle ore 10,15, Mattioli alle ore 10,30, Fusco alle ore 10,45, Govoni alle ore 11,00, Caserta alle ore 11,15, Venturi alle ore 11,20, Cocchi, Vigarani e Finelli alle ore 11,30, Mainardi alle ore 12,00, De Pasquale alle ore 13,00.

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

COMUNE DI BOLOGNA
Commissione Consiliare
"Territorio Ambiente e
Infrastrutture"

Verbale N. 10/2005
Approvato il

Seduta del 25/02/2005 alle ore 09.00

P.G. Convocazione 37476/2005

CONVOCAZIONE DELLA SEDUTA CONGIUNTA DELLE COMMISSIONI CONSILIARI
"TERRITORIO, AMBIENTE E INFRASTRUTTURE" E LA "4 COMMISSIONE CONSILIARE
DELLA PROVINCIA DI BOLOGNA" PER IL GIORNO VENERDI' 25 FEBBRAIO 2005 ALLE
ORE 9,00 PRESSO LA SALA DEL CONSIGLIO COMUNALE - RESIDENZA MUNICIPALE
PIAZZA MAGGIORE 6.

Con il seguente Ordine del Giorno:

Per la sola Commissione "Territorio, Ambiente e Infrastrutture"

1) Approvazione verbale n.2/2005 e n.4/2005 verbale n.3 del 28/1/2005 della
Provincia di Bologna

In seduta congiunta con la 4ª Commissione Consiliare della Provincia di
Bologna

ore 9.00

2) Udienza conoscitiva con gli utenti delle linee Bologna - Portomaggiore e
Bologna ? Vignola e Bologna - Porretta.

a seguire

3) Servizio Ferroviario - Problemi di Sicurezza

Ø Udienza conoscitiva richiesta per conoscere le attuali condizioni
delle linee ferroviarie e per considerare quali atti amministrativi possano
essere adottati dai nostri Enti per migliorarne la sicurezza. (Richiesta
pervenuta alla Commissione in data 10 gennaio 2005 e firmata dai
Consiglieri: C. Merighi, G. M. Mazzanti, R.Sconciaforni, D. Celli, S.
D'Onofrio)

ore 11,00 (circa)

4) Impatto ambientale dell'Aeroporto di Bologna

Ø Udienza conoscitiva richiesta di incontro con gli Enti che hanno
responsabilità sulle attività aeroportuali : SAB, ENAC, ENAV, ARPA, e il
Dipartimento di Sanità Pubblica della AUSL Città di Bologna.

Per la sola Commissione "Territorio, Ambiente e Infrastrutture"

5) 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 |
| RIFORMISTI PER BOLOGNA | Delli Quadri Maria | | 1 |
| | Mazzanti Giovanni Maria | | 1 |
| | Natali Paolo (Presidente) | | 1 |
| RIFONDAZIONE COMUNISTA | Monteventi Valerio | | 1 |
| VERDI | Celli Davide | | 1 |
| LISTA SOCIETÀ CIVILE DI PIETRO - OCCHETTO | D'Onofrio Serafino | | 1 |
| LA TUA BOLOGNA | Bianchi Alecs | | 1 |
| | Bottino Daniela | | 1 |
| | Corticelli Daniele | | 1 |
| FORZA ITALIA | Carella Daniele | | 1 |
| | Fabbri Ariano | | 1 |
| | Foschini Paolo | | 1 |

| | | | |
|--------------------|------------------------------|--|---|
| | Tomassini Lorenzo | | 1 |
| | Zechini d'Aulerio Aldo | | 1 |
| ALLEANZA NAZIONALE | Bignami Galeazzo | | 1 |
| | Caracciolo Felice | | 1 |
| | Gattuso Patrizio Giuseppe | | 1 |
| | Raisi Enzo | | 1 |

| | | | |
|---|--------------------|--|--|
| GRUPPO COMPONENTI COMMISSIONE PROVINCIALE | | | |
| LA MARGHERITA | De Pasquale Andrea | | |
| | (Presidente) | | |
| ALLEANZA NAZIONALE | Mainardi Marco | | |
| DEMOCRATICI DI SINISTRA | Ercolini Gabriella | | |
| | Ballotta Renato | | |
| | Caserta Sergio | | |
| | Cocchi Anna | | |
| | Finelli Raffaele | | |

| | |
|------------------------|--------------------|
| | Fusco Marietta |
| -- | |
| | Mattioli Gaetano |
| -- | |
| LA MARGHERITA | Zaniboni Gabriele |
| -- | |
| RIFONDAZIONE COMUNISTA | Spina Sergio |
| -- | |
| VERDI PER LA PACE | Vigarani Alfredo |
| -- | |
| PARTITO DEI COMUNISTI | Venturi Giovanni |
| ITALIANI | |
| -- | |
| FORZA ITALIA | Govoni Luca |
| -- | |
| | Labanca Angela |
| -- | |
| | Leporati Giovanni |
| -- | |
| | Vicinelli Giuseppe |
| -- | |
| ALLEANZA NAZIONALE | Guidotti Sergio |
| -- | |
| | Vecchi Alberto |
| -- | |

Sono presenti a norma di regolamento:

per la Provincia di Bologna
 Presidente della 4^a Commissione Consiliare della Provincia di Bologna

Andrea De Pasquale

per il Comune di Bologna
Assessore alla Mobilità e Lavori Pubblici
Maurizio Zamboni
Assessore Ambiente, Protezione Civile e Sport
Anna Patullo

per il Settore Ambiente del Comune di Bologna
Dirigente Responsabile Settore Ambiente e Verde Urbano
Dr Roberto Diolaiti

Direttore del Settore Mobilità Urbana Ing. Paolo Ferrecchi

Presidente del Q.re Navile Claudio Mazzanti

Direttore Divisione Trasporti Regionale Emilia Romagna

Dr. Silvano Bonaiuti

Per Direzione Compartimentale Movimento R.F.I
Ing. Pasquale Ventrella

Direttore Agenzia Trasporti Pubblici Regione Emilia Romagna
Ing. Bruno Ginocchini

per FER
Ing. Stefano Isler
Ing. Mauro Mattioli
Ing. Fabio Formentin

Presidente della Società Suburbana FBV
Dr. Claudio Claroni

per il Dipartimento di Sanità Pubblica AUSL Città di Bologna
Dr. Claudio Po

Vice Sindaco del Comune di Calderara di Reno
Marchi Marco

Consigliere della Regione Emilia Romagna
Ing. Mauro Bosi

per il Sez. Prov. ARPA
Dott.ssa Maria Adelaide Corvaglia
Dr. Tiziano Turrini

Per Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna

Direttore Generale SAB Dr. Umberto Chinni

Responsabile Protezione, Ambiente e Sicurezza Post Holder
per la Prevenzione Ambientale
Ing. Massimo Kolletzek
Dott.ssa Anna Rita Benassi
Dott. Davide Serrau

per ENAC ? DCA Dr. Sergio Piccinno

per ENAV ? CAV Dr. Corbelli Bruno

per ATC

Umberto De Giorgio

Ing. Peroni Pietro

Sig Paolo Ferrari cittadino

Comitato per la Ferrovia Porrettana

Sig. Valerio Giusti

Sig.Zavorri

Comitato utenti FER

Sig. Renzo Venturoli

Consulta Lame

Sig. Giovanni Zini

Sig. Paolo Serra

E' presente ai fini della verbalizzazione,
Anna Lisa Fruggeri segretaria Commissione

Sono presenti inoltre:

per la Provincia di Bologna

Assessore Ambiente Sicurezza Del Territorio

Emanuele Burgin

Assessore Pianificazione Territoriale Trasporto Pubblico Politiche
Abitative

Giacomo Venturi

Direttore Servizio Trasporti

Ing. Donato Nigro

Cons.re Q.re Navile Riccardo Perroni

Cons.re Q.re Navile Daniele Ara

Cons.re Q.re Navile D.Dolzani

Assiste per la stampa

Nicola Capellini Il Resto del Carlino

Angela Sannai Agenzia Dire

Amatucci Guido Servizio Stampa FER

Deregistrazione integrale della seduta

IL PRESIDENTE PAOLO NATALI CONSTATATA LA VALIDITA' DELLA RIUNIONE DELLA COMMISSIONE ALLE ORE 9,00 DICHIARA APERTA LA SEDUTA. Vorremmo dare inizio ai lavori di questa mattinata che sono piuttosto intensi. Come sapete, siamo riuniti in seduta congiunta, la Commissione che si occupa di Ambiente, territorio, mobilità della Provincia e del Comune dando conferma ad un orientamento che abbiamo assunto ed al quale vorremmo cercare di essere fedeli, e cioè di avere riunioni periodiche non so se la periodicità mensile che ci siamo proposti e che fino adesso stiamo rispettando

riusciremo a mantenerla, ma questa almeno è l'intenzione per riunioni congiunte su tutti gli aspetti, e sono molti, nelle materie di cui ci occupiamo, che riguardano temi di area vasta. Questa mattina abbiamo due argomenti fondamentalmente all'ordine del giorno, il primo riguarda il tema della sicurezza nel sistema ferroviario; il secondo riguarda l'aeroporto, gli impatti ambientali dell'aeroporto bolognese. Diamo inizio quindi alla prima parte della nostra seduta congiunta per la quale io spendo soltanto una parola per dire come nasce, ma credo sia abbastanza evidente e noto. A seguito del tragico incidente di Crevalcore del 7 gennaio le nostre amministrazioni hanno manifestato un particolare interesse al tema della sicurezza, che si è espresso attraverso l'approvazione di ordini del giorno che già in qualche modo sollecitavano le Commissioni del Comune e della Provincia ad occuparsi di questo tema, e quindi questo è quello che stamattina vorremmo fare. Devo dire che c'è stata già una riunione delle nostre Commissioni congiunte che si è svolta in Provincia il 28 gennaio e che ha esaminato il tema del servizio ferroviario metropolitano nella sua funzionalità, nelle previsioni di attuazione. Il tema della sicurezza quel giorno fu soltanto sfiorato mentre questa mattina vorremmo metterla al centro dei nostri lavori. D'altro canto c'è sembrato anche utile e opportuno dare voce questa mattina, e con questo cominceremo i nostri lavori, ai rappresentanti dei Comitati degli utenti di linee che interessano la città e la provincia in generale, e quindi il programma dei lavori sarebbe questo sostanzialmente: quello di ascoltare prima i rappresentanti di questi due Comitati degli utenti, quello che riguarda un po' la ferrovia Bologna-Porto Maggiore, ma anche la Bologna-Vignola e la Bologna-Porretta, la Porrettana. Dopo di che ascolteremo gli interventi dei rappresentanti delle società che gestiscono di fatto le linee ferroviarie, sia le linee nazionali che le linee regionali e poi i Consiglieri avranno la parola per domande e interventi, ma direi soprattutto domande nel senso che stamattina noi abbiamo fondamentalmente un'udienza conoscitiva, non mancheranno poi ai consiglieri le possibilità di intervenire nel merito attraverso anche ordini del giorno che credo che siano già, almeno per quello che riguarda il Comune di Bologna, in cantiere. Detto questo e da un punto di vista formale per quello che riguarda almeno il Comune, non so se anche per la Provincia, abbiamo verbali in approvazione che sono qui in visione, quindi se i consiglieri ne vogliono prendere visione, e non ci saranno osservazioni, li considereremo approvati al termine della seduta. Prima di dare la parola a Renzo Venturoli in rappresentanza del Comitato degli utenti della Bologna-Porto Maggiore, io farei davvero un invito a tutti per avere la massima essenzialità negli interventi, nel senso che dico subito che questa prima parte della nostra seduta dovremmo concluderla non oltre le 11,30 per poter poi avere spazio per la seconda parte dedicata all'aeroporto. Quindi Venturoli, prego.

Sig. Renzo Venturoli Parlo a nome del Comitato degli utenti della Ferfer, via Emilia-Romagna, Srl di cui soci sono gli enti che sovrintendono la gestione e i servizi di questi territori, la Regione e 4 Province, tra cui quella di Bologna. Per questo motivo il nostro caso si differenzia dagli altri Comitati, che saluto, che si relazionano invece con un altro soggetto che è RFI. siamo qui oggi invitati a discutere di sicurezza sui treni, ma noi utenti della Fer, pur viaggiano su binari unici, Bologna-Porto Maggiore e Bologna-Vignola, nel futuro del servizio ferroviario metropolitano destinata a diventare una sola linea, anche se apprezzeremmo molto l'installazione di seri dispositivi di sicurezza, non abbiamo il timore di rimanere coinvolti in uno scontro tra treni che viaggiano in direzioni opposte, nonostante a noi risulti essere presente un solo sistema di sicurezza chiamato "uomo morto", espediente meccanico collegato alla pressione del piede del macchinista, la velocità dei treni della FER è tale che anche il più sprovveduto macchinista può frenare scongiurando incidenti

gravi, come successe il 29 dicembre 2003 in prossimità di via Rimesse, conclusosi solo con pochi feriti. Ci preoccupa molto di più la scarsità e l'età del materiale rotabile sul quale viaggiamo. L'Azienda opera con standard minimi, costretta da circostanze che non siamo mai riusciti a chiarire fino in fondo, a partire con la linea elettrificata senza i treni adeguati, quella della Bologna-Vignola, trasportando i passeggeri su treni diesel della Bologna-Porto Maggiore, con il risultato che ad ovest si lamentano dei treni vecchi che si ritrovano, ad est, sulla Bologna-Porto Maggiore, ci lamentiamo perché non ce li restituiscono. Non ci sentiamo sicuri infatti quando siamo costretti a viaggiare in piedi 45-30 minuti su due vagoni invece dei tre necessari, quando il locomotore arranca e perde fumo. Alcuni dei motivi causa dei nostri disagi sono infrastrutturali e riguardano la tanto attesa elettrificazione dei 48 km della Bologna-Porto Maggiore. L'elettrificazione è il passaggio obbligato per ambire a due obiettivi importanti: il primo è quello di mettere sui binari treni elettrici silenziosi, non inquinanti, confortevoli, comodi, magari a due piani con il pianale ribassato. Il secondo quello di intravedere l'effettiva possibilità del congiungimento con la Bologna-Vignola trasformando due tratti ferroviari in una metropolitana in superficie. Di fatto un servizio urbano che da via Larga porta alla stazione di Casteldebole e viceversa. Siamo consapevoli della necessità di interrare la linea per eliminare i passaggi a livello che rallentano il traffico su strada a Bologna, ma per noi è solo un disagio in più. In passato, per l'interramento di via Zanolini, il servizio è stato sospeso per anni da via Rimesse, quindi non una priorità per noi. Non lamentiamo una cattiva relazione con la direzione FER, in ascolto e attenta, ma i mancati finanziamenti governativi, che stiamo tutti aspettando, non giustificano carenze organizzative che causano molteplici disagi che incentivano l'utilizzo di mezzi di trasporto diversi da quelli collettivi. Quello che vorremmo è un servizio che ancora non c'è, potenziato soprattutto nei giorni di neve, i giorni del blocco del traffico invece che il contrario, come spesso capita. Chiediamo un servizio migliore, un aumento dei chilometri stabiliti dalla Regione e maggiore attenzione da parte della Provincia, fatti concreti come un treno la domenica, utile a chi vuole andare allo stadio senza utilizzare la propria automobile. In attesa di vedere ultimato il servizio ferroviario metropolitano, aspettiamo un servizio trasportistico moderno, sicuro, efficace ed efficiente che incentivi il suo utilizzo anche per coloro che oggi si ritrovano costretti a utilizzare mezzi di trasporto di altra natura per gli spostamenti quotidiani.

Presidente P. Natali Grazie della concisione. Do la parola al signor Zavorri, in rappresentanza del Comitato degli utenti della Porrettana. Nel frattempo informo che sono presenti sia l'assessore Zamboni che l'assessore Venturi, il Dr. Claroni, poi abbiamo i rappresentanti di RFI e di Trenitalia che prenderanno la parola successivamente. Abbiamo i rappresentanti dell'Agenzia regionale, Ing. Ginocchini. Io non sto adesso a fare l'elenco di tutti gli intervenuti che ringrazio anticipatamente. Molti di questi avranno occasione di prendere la parola. Chiederò alle persone che non conosco di presentarsi. Il signor Zavorri, in rappresentanza del Comitato degli utenti della ferrovia della Porrettana. Grazie.

Sig.Zavorri Sono Giovanni Zavorri, Presidente del Comitato per la ferrovia Porrettana. Il nostro Comitato è una associazione di promozione sociale che si è costituita il 22 novembre del 2003. Ha come scopo statutario la tutela dei diritti di coloro che utilizzano o intendono utilizzare il trasporto ferroviario nella valle del Reno. Ad oggi contiamo circa 540 aderenti, distribuiti su tutta la linea, e questo è un po' il nostro punto d'orgoglio, di avere una rappresentanza che non si limiti ad un singolo

Comune o a una singola stazione ma bensì a tutta la linea ferroviaria. Innanzi tutto vorremmo ringraziare il Presidente Paolo Natali che ci ha invitati a intervenire oggi. L'attenzione dimostrata nei nostri confronti e la disponibilità ad estendere il dialogo a tutte le parti coinvolte, non limitandosi alla semplice evasione burocratica di una specifica richiesta sono per noi indice di un reale interesse verso il trasporto ferroviario e vero le problematiche di chi quotidianamente si muove tra la provincia e il capoluogo. Vogliamo perciò cogliere questa importante occasione per esprimere, da un lato, alcune considerazioni di carattere generale sul trasporto pubblico in Provincia di Bologna e, dall'altro, porre l'attenzione sulle specificità della linea Porrettana. Per quello che riguarda la sicurezza non ne parleremo perché noi presupponiamo che la nostra debba essere una linea sicura, che la sicurezza sia un nostro diritto e quindi non ci azzardiamo nemmeno a pensare che chi ci fa viaggiare sui treni possa farci viaggiare in condizioni insicure, anche se purtroppo l'incidente che è successo a Casalecchio circa un anno e mezzo fa un po' ci spaventa. Ma, come dico, abbiamo altre questioni da porre e le vorremmo porre perché siamo consapevoli che a parlare del trasporto ferroviario nel sistema provinciale si corre il rischio di enunciare principi e idee che suonano come luoghi comuni e cliché, non perché lo siano ma perché troppo spesso sono stati usati come vuote parole d'ordine in proclami di carattere politico ai quali non hanno fatto seguito azioni coerenti e sistematiche di realizzazione. Detto ciò, ci sentiamo di affermare che la ferrovia Porrettana può essere davvero un elemento cruciale per uno sviluppo più armonico e sostenibile della valle del Reno.

La possibilità di recarsi nel capoluogo in modo rapido e sicuro senza contribuire alla congestione del sistema viario e la concentrazione dello sviluppo edilizio attorno alle stazioni esistenti possono fare la differenza tra un'evoluzione incontrollata della nostra valle che la trasformerebbe in un anonimo suburbio ed uno sviluppo ordinato e rispettoso della natura dei luoghi. La disponibilità di trasporto pubblico su ferro anche nelle fasce orarie serali permetterebbe veramente di rendere i nostri paesi più vicini a Bologna, fornendo agli abitanti della provincia accesso alle opportunità culturali e sociali del capoluogo. D'altro canto, l'indice dell'importanza che la linea riveste già ora nel sistema dei trasporti pubblici provinciali è il dato risultante dagli elaborati 2004 della Regione Emilia-Romagna, su dati forniti da Trenitalia, che indicano un volume di saliti complessivo sui treni Bologna-Porretta di circa 8.700 passeggeri al giorno. Per questo il progetto originario del servizio ferroviario metropolitano, un'idea nata come contropartita a livello locale dei lavori per l'alta velocità, costituisce per i nostri territori una promessa fondamentale di sviluppo e di miglioramento. Gli accordi sottoscritti nel '97 prevedevano la realizzazione completa del servizio nel 2008, al completamento dell'alta velocità, con la realizzazione delle linee passanti in stazione centrale.

Vale la pena di ricordare che uno degli obiettivi del progetto era di portare la quota del trasporto ferroviario a ben il 12,5% della cosiddetta domanda di mobilità della provincia. Lungo la nostra linea in particolare il progetto prevedeva, in aggiunta al normale cadenzamento orario, l'intensificazione del servizio alla mezzora, almeno fino a Sasso Marconi, poi prolungato fino a Marzabotto, e anche fino a Porretta in tutte le fasce orarie di maggiore utilizzo, tutto ciò a copertura dell'intervallo dalle 6 alle 24. Strumenti fondamentali per la realizzazione di questo progetto erano numerosi interventi di miglioramento lungo tutta la linea, un piano

aggressivo di investimenti per il rinnovo e il potenziamento del parco circolante nonché, in prospettiva, il raddoppio della linea fino a Sasso Marconi. Di fronte a queste aspettative, la situazione attuale è molto preoccupante e le prospettive per l'immediato futuro a noi si presentano

fosche. Infatti, dopo la realizzazione del binario d'ingresso separato al piazzale Ovest, che permette di evitare l'imbottigliamento del bivio di Santa Viola, non si è assistito ad alcun intervento infrastrutturale di rilievo. L'atteggiamento di RFI, la Società che gestisce i binari, è chiaramente contrario a considerare seriamente il raddoppio della linea. Di recente, anzi, abbiamo dovuto purtroppo assistere con sconcerto alla rimozione di circa un chilometro di doppio binario tra Casalecchio Garibaldi e Casalecchio centro, operazione che ha ulteriormente aumentato la rigidità di esercizio e che evidentemente è in contrasto con ogni prospettiva di raddoppio. A quanto ci risulta, nessuno ha considerato il progetto della nuova strada Porrettana nel territorio di Casalecchio e Sasso Marconi come una ovvia opportunità perché fosse almeno predisposta nella stessa traccia di questo faraonico intervento la sede di un eventuale, futuro secondo binario. I vari interventi di potenziamento della linea, che avrebbero dovuto permettere la velocizzazione del servizio e quindi l'assorbimento dei maggiori tempi di sosta nelle nuove stazioni si sono puntualmente rivelati al di sotto delle aspettative. Ogni velocizzazione promessa da RFI e Trenitalia è sistematicamente sparita nel nulla all'atto della pubblicazione dell'orario successivo. Ma la maggior fonte di preoccupazione è sicuramente il progressivo degrado del materiale rotabile e del livello di adeguatezza della linea. A fronte dell'aumento del numero di corse, da anni non si assiste all'entrata in servizio di nessun nuovo treno. Tutte queste sono cause di sistematico rallentamento e ritardo nelle corse, amplificate dalle problematiche generate dalla linea, eccessiva rigidità, frequenti blocchi dei passaggi a livello e dei segnali. L'ovvio risultato? Ritardi ormai endemici, inaffidabilità totale del servizio e progressiva disaffezione dell'utenza. Negli ultimi mesi ci risulta evidente la riduzione del numero di passeggeri anche nelle corse delle ore di punta. Vorremmo ricordare un'ovvietà: ogni cittadino della provincia che, deluso dalla bassa qualità del servizio, rinuncia ad utilizzare il treno e si orienta verso il mezzo privato corrisponde ad una nuova auto che si presenta alle porte del capoluogo, con il suo contributo di inquinamento, occupazione di parcheggi, intasamento del sistema viario. In tempi di allarme per i limiti dell'inquinamento superati sistematicamente, targhe alterne e blocchi del traffico.

Un altro effetto della scarsità ed obsolescenza del materiale rotabile e della mancanza di copertura economica per l'esercizio è che, in contrasto con gli obiettivi del servizio ferroviario metropolitano, attualmente è di fatto impossibile aggiungere una qualsiasi corsa effettivamente rispondente alle necessità degli utenti. Ogni volta che abbiamo proposto una nuova corsa da o per Porretta in orari di punta o nella fascia serale, Trenitalia ha opposto un muro di gomma citando mancanza di mezzi, costi insostenibili per estendere l'esercizio della linea al di fuori dell'intervallo tradizionale 5-21. Di fronte a questa situazione sconcertante che cosa chiediamo alle pubbliche amministrazioni coinvolte a qualsiasi titolo nella pianificazione ed esercizio del trasporto pubblico ferroviario? Intanto di crederci, credere nel trasporto ferroviario come alternativa al trasporto privato su gomma e come strumento strutturale per affrontare l'emergenza ambientale. Riprendere ad investire, a pianificare per rendere il servizio ferroviario metropolitano all'altezza delle aspettative. Crederci tornando alla propositività e al coraggio che permisero negli anni ottanta, in tempi di rami secchi e linee da dismettere, di attivare il primo servizio cadenzato d'Italia, di crederci pensando di nuovo con la lungimiranza strategica che portò negli anni novanta a disegnare il servizio ferroviario metropolitano come costituito da una rete di linee ferroviarie che, se realizzata, potrebbe ancora portare Bologna e la sua provincia all'avanguardia in Europa nel campo del trasporto pubblico. E poi chiediamo di essere coerenti smettendo di utilizzare il trasporto ferroviario solo come uno slogan ad effetto, tipo la cura del ferro, slogan sistematicamente

messo da parte quando nella stanza dei bottoni si procede all'effettiva allocazione delle risorse che quasi sempre finiscono in nuove strade, nuovi svincoli, nuove rotatorie. In concreto chiediamo ai Comuni, Provincia e Regione di verificare immediatamente il livello di copertura dei finanziamenti necessari per una serie e completa realizzazione del servizio ferroviario metropolitano e di intervenire qualora questa copertura fosse incompleta, dirottando a tale scopo ogni capitolo di spesa disponibile per interventi infrastrutturali, prima di tutti quelli per la mobilità sostenibile e la lotta all'inquinamento atmosferico, di cui anche recentemente il ministero dell'Ambiente ha annunciato la disponibilità. E inoltre, chiudendo, riteniamo che le amministrazioni debbano operare con continuità e convinzione, con tutti i mezzi a loro disposizione, affinché le società esercenti si impegnino seriamente per garantire al servizio ferroviario metropolitano un buon livello di qualitativo.

Presidente P. Natali: Grazie signor Zavorri. Do la parola adesso all'ing. Ventrella, capo-compartmento di RFI. Ne approfitto per ringraziare sinceramente anche tutti coloro che hanno reso possibile questo incontro e che ci stanno aiutando da un punto di vista organizzativo, il personale di segreteria, gli ausiliari e così via. Prego ing. Ventrella.

Ing. Pasquale Ventrella: Grazie, buongiorno a tutti, sono Pasquale Ventrella, sono il Direttore Compartimentale Movimento di Rete Ferroviaria Italiana di Bologna. Innanzi tutto vorrei precisare, per chiarezza, quella che è l'articolazione che abbiamo già da qualche anno nell'ambito del gruppo FS. Rete Ferroviaria Italiana è la società che si è costituita dal luglio del 2001 a conclusione del processo di riorganizzazione del gruppo Ferrovie dello Stato. Questa riorganizzazione si è resa necessaria a seguito dell'applicazione delle direttive comunitarie e di fatto ha fatto sì che nell'ambito del gruppo FS ci sono due società, una società di gestione della infrastruttura e una società preposta alla realizzazione dei servizi di trasporto. RFI è la società del gruppo FS che presiede alla sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera rete, sviluppa la tecnologia dei sistemi ed assicura il mantenimento in efficienza della rete infrastrutturale. Tutto questo nel rispetto di quelle che sono state le direttive comunitarie e poi, per quanto attiene la sicurezza dell'esercizio, il DPR 469, la 277 e attualmente il decreto legislativo 188 del 2003. Chiarito questo, vorrei far vedere la giurisdizione del compartmento di Bologna e le linee ferroviarie che interessano l'Emilia-Romagna (presenta delle slide, che si allegano al verbale). Abbiamo circa 880 km di linee articolate in linee a doppio binario e in linee a semplice binario, vedremo in una slide successiva l'esatta ripartizione, comunque sono linee quasi totalmente elettrificate ad eccezione del tratto Faenza-Massa Lombarda nell'ambito della Romagna. Tutte linee esercite, come vedremo successivamente, con sistemi di distanziamento automatico. L'intervento di oggi è finalizzato sostanzialmente a evidenziare il problema della sicurezza nell'ambito della rete ferroviaria italiana, in particolare nel compartmento di Bologna. Vorrei fare riferimento agli indici che normalmente si utilizzano per valutare il grado di sicurezza delle varie reti nel mondo e in particolare in Europa. Questi sono i valori che normalmente si utilizzano. Il grado di sicurezza si definisce sulla base di un indice in relazione agli incidenti che si verificano sulle linee. Gli incidenti che l'Unione internazionale delle ferrovie ha stabilito sono dati essenzialmente dagli incidenti che si verificano in ambito ferroviario, ossia sulle linee, sulle stazioni, sui passaggi a livello e tutti quelli che sono i cosiddetti ambienti tipici ferroviari. Incidenti che abbiano per conseguenza la morte delle persone, decedute o nel momento dell'evento o entro 30 giorni, incidenti che abbiano come conseguenza il ferimento di persone con una prognosi superiore a 30

giorni, incidenti che abbiano come conseguenze avarie al materiale rotabile, quindi a locomotori, carrozze, carri, con danni superiori ai 10.300 euro, incidenti che abbiano come conseguenze interruzioni della circolazione per più di sei ore. Sulla base di questi dati, quindi sul numero di questi incidenti divisi per il traffico che viene sviluppato si ottengono questi indici. Questi indici, i valori che state vedendo corrispondono ai dati delle Ferrovie dello Stato rispetto alle altre ferrovie, spagnole, tedesche, francesi, ecc., tutte le altre ferrovie europee, per il periodo 1998-2003. Come vedete, il nostro valore medio è pari a 0,27 e negli ultimi cinque anni è il più basso di tutte le ferrovie europee. Per quanto riguarda l'andamento nelle ferrovie dello Stato, voi vedete che si è partiti da un indice quell'indice era pari a 0,50 nel 1996, come vedete si è abbassato progressivamente passando al valore più basso nella storia, pari a 0,20 nel 2003 e 0,21 nel 2004. Nello stesso periodo di tempo, riferendoci esclusivamente ai decessi per incidenti ferroviari per milione di treno/chilometri, negli ultimi cinque anni il valore dell'Italia è pari a 0,04, della Germania 0,08, quindi esattamente il doppio, 0,14 per la Spagna e per la Francia 0,07. Questi sono dati oggettivi che risultano dagli incidenti, questi sono valori per quanto riguarda il sistema ferroviario italiano. Cosa fa RFI per la sicurezza? È chiaro che la sicurezza è la componente fondamentale di qualsiasi attività industriale. È chiaro che però il sistema sicurezza poggia essenzialmente su tre grandi componenti che sono sicuramente il sottosistema tecnologico, il sottosistema delle regole e il sottosistema dei comportamenti, e solo dall'efficace integrazione di questi componenti regolamentari, tecnologici e comportamentali si può ottimizzare il livello di sicurezza, ed è proprio in relazione a questo che io mi sento sicuramente di affermare che non esistono linee ferroviarie meno sicure di altre. Tutte le linee hanno un uguale livello di sicurezza, abbiamo però linee che, nel rispetto di quelle che sono le regole generali che nel campo ferroviari, per quanto riguarda Rete Ferroviaria Italiana, vengono date dal regolamento circolazione treni, che è una legge che è stata emanata con decreto ministeriale dal lontano 1961, e quindi stabilisce, definisce e valida i criteri per effettuare il distanziamento dei treni sulle linee e i movimenti all'intero delle stazioni, quindi in questo contesto legislativo l'attrezzaggio tecnologico delle linee è conseguente a quelli che sono i volumi, i flussi di traffico, le velocità, e quindi è dalla integrazione di questi due sistemi unitamente ai comportamenti che devono essere tenuti sia all'interno delle stazioni che a bordo dei treni, e quindi qui entriamo nel campo della formazione, della composizione, dell'ergonomia, del lavoro, però in relazione appunto alla integrazione di questi tre componenti si hanno diversi attrezzaggi su tutte le linee, però in ogni caso il livello di sicurezza delle linee è uguale su tutti i 16 mila chilometri di rete Ferroviaria Italiana. Si è sentito dire purtroppo, a seguito dell'incidente che si è verificato nel mese di gennaio, che le linee ferroviarie a binario unico sono meno sicure di quelle a doppio binario. Non è il singolo binario l'elemento che riduce la sicurezza della circolazione ferroviaria. Ricordo in particolare che nel nostro paese il 61% dell'intera rete ferroviaria è a semplice binario e questi valori sono paragonabili a quelli che ci sono nelle altre ferrovie. Voi vedete che in Germania c'è il 50% di binario unico, in Francia il 45%, noi abbiamo il 61, la Spagna ha il 72 e mediamente in Europa, sulle linee ferroviarie europee, c'è il 59% di componente a binario unico sull'intera rete europea. La scelta del raddoppio delle linee è conseguente a quello che è il livello di traffico atteso, si raddoppia una linea quando non è più possibile soddisfare con un'offerta adeguata la domanda di trasporto che si manifesta su quei territori, quindi il raddoppio è legato solo alla necessità di sviluppare volumi di traffico che col semplice binario non sarebbe possibile realizzare. Nel nostro paese abbiamo 6.298 km di doppio binario e 9.657 km di semplice binario. Questa percentuale di semplice

binario è peraltro destinata ad abbattersi sensibilmente nel corso dei prossimi anni a fronte del raddoppio di alcuni tratti a semplice binario, per cui nel 2008 noi stimiamo che passeremo dal 61 al 48% di semplice binario se confrontato sull'intera rete. Dopo aver visto gli indici che definiscono il grado di incidentalità e per quanto riguarda la rete ferroviaria italiana paragonata al resto del compartimento, vediamo che cosa stà facendo Rete Ferroviaria Italiana, ma non da oggi, già da diversi anni. Per quanto riguarda il miglioramento della sicurezza che ci potrà consentire di mantenere e migliorare quei valori che vi ho fatto vedere in premessa, il primo grande intervento è quello della realizzazione di una rete telefonica GSMR. Questa rete GSMR farà sì, nel momento in cui verrà attivata, peraltro è già in pre-esercizio dal 25 ottobre di quest'anno, Rete Ferroviaria Italiana rappresenterà il gestore telefonico con la maggiore copertura a livello nazionale. È chiaro che questo intervento serve sostanzialmente a garantire una comunicazione continua tra terra e bordo dei treni e quindi è un sistema ad alta affidabilità che consente in ogni momento di effettuare una chiamata diretta da bordo treno a terra e viceversa. Questo sistema è in pre-esercizio dal 25 ottobre 2004 e progressivamente verrà attivato su tutti i 16 mila km della rete ferroviaria italiana. Attualmente la prima tranche, quella che è in esercizio, è quella che riguarda la cosiddetta T, ossia la direttrice Torino-Venezia e Milano-Roma. È chiaro che si è privilegiata questa parte, in particolare la Milano-Roma, proprio in considerazione delle difficoltà di comunicazioni che si avvertono all'interno delle gallerie. Quindi nelle scelte prioritarie che sono state effettuate per realizzare questo sistema si è privilegiato il punto che a nostro parere era quello più critico ed era quello legato alle comunicazioni in gallerie, anche in considerazioni di quello che gli altri gestori telefonici avevano fatto sulla rete nazionale. In attesa che si completi la rete mobile GSMR, RFI però ha chiesto alle autorità competenti; noi oggi stiamo lavorando in roaming si con Vodafone che con Tim, e questo ci consente di avere una copertura in ogni caso completa per quello che riguarda i 16 mila km di rete. In particolare però non è possibile su tutta la rete attivare la cosiddetta chiamata di emergenza, ossia un sistema che in presenza di un inconveniente consenta a chiunque di lanciare un segnale che raggiunga tutti i treni che si trovano in una determinata area, e questi treni riducano la loro velocità a 30 km/h nell'attesa che venga definito esattamente l'evento che ha scatenato questa chiamata. Oggi questo tipo di chiamata è possibile farlo solo dove il GSMR è stato attivato. Per poter completare la rete, nell'attesa che si definisca la nostra rete GSMR, noi abbiamo chiesto alle autorità competenti che ci consentano di fare una chiamata d'urgenza su tutta la rete, così come oggi è stato concesso alla Protezione civile. Questo è il primo intervento di potenziamento della sicurezza che stiamo attivando. Per quanto riguarda invece il distanziamento dei treni, su questo vorrei un attimo richiamare come avviene il distanziamento dei treni sulla Rete Ferroviaria Italiana. Il distanziamento dei treni sostanzialmente avviene su circa 4.600 km di rete utilizzando un sistema basato su tecnologie elettromeccaniche, cosiddetto blocco automatico a correnti codificate. È un sistema che consente a bordo dei treni di fornire una informazione connessa con l'aspetto dei segnali. Questo è un sistema che è stato realizzato in circa 30 anni ed è attivato su 4.600 km di rete, sostanzialmente sulla Torino-Venezia, sulla Milano-Roma e sull'Adriatica e sulla Tirrenica. Per il resto, per questo sistema, come dicevo prima, ci sono voluti circa 30 anni e ha oggi, proprio in relazione alle difficoltà tecnologiche di applicazione sulla rete ferroviaria, perché ricordo che i lavori sulla rete ferroviaria vengono fatti di norma senza interrompere la circolazione, e per poter posare questi 4.600 km di tecnologia che consente il blocco automatico a correnti codificate, e quindi anche la ripetizione dei segnali in macchina, ci sono voluti circa 30 anni e ad oggi abbiamo,

nei punti più difficili della rete ferroviaria, che sono i nodi, dove questa tecnologia non è stato possibile applicarla. Poi abbiamo, per quanto riguarda le linee a minore livello di traffico, 9.154 km di blocco, sempre automatico (blocco automatico significa che non è necessario per il distanziamento dei treni l'intervento dell'uomo) abbiamo circa 9.150 km di blocco automatico con tassi e correnti fisse. La parte rimanente, per 2.227 km, è esercita con un sistema di distanziamento manuale o telefonico, sempre, ricordo, nel rispetto di quelle regole che sono stabilite dal regolamento della circolazione dei treni. Su tutto questo sistema, a partire dal 1999, è stato studiato un nuovo sistema di protezione attivo che si chiama sistema di controllo marcia treni, che dal 2001, superata la fase tecnologica, verrà applicato entro il 2007 su tutta la rete ferroviaria. Cosa consentirà di fare questo sistema? Questo sistema di controllo della marcia del treno è un sistema che verifica le operazioni effettuate dai macchinisti e controlla istante per istante che la velocità del treno non sia superiore a quella imposta dalla protezione fornita dal sistema stesso. Cosa significa? Che con questo sistema, ed esclusivamente con questo è possibile controllare, la velocità del treno, se si supera la velocità massima consentita dall'infrastruttura, immediatamente interviene questo sistema e garantisce l'arresto, nel rispetto delle condizioni di sicurezza. È un sistema molto diverso e più completo rispetto alla ripetizione dei segnali in macchina perché non regola la circolazione del treno e verifica la velocità consentita dai segnali ma controlla tutti i valori di velocità consentiti dalla infrastruttura, quindi non solo quella dei segnali ma anche la velocità massima ammessa dalla linea, dalla pendenza, da eventuali necessità di rallentamenti conseguenti ai lavori che si stanno effettuando, e in caso di mancato rispetto dei limiti imposti dal sistema, questo sistema comanda in automatico la frenatura del treno. La fase applicativa di questo sistema è iniziata dal 2001, nel 2004 sono stati attrezzati 3.100 km di linea, nel 2005 6.200 e alla fine del 2007 saranno attrezzati complessivamente 10.500 km di linea. Su questi 10.500 km di linea si svolge il 90% del traffico ferroviario italiano. I restanti 5.500 km verranno attrezzati con un altro sistema di protezione attivo che si sta sperimentando, la cui fase sperimentale si sta completando in questi giorni. La tempistica necessaria alla copertura integrale dei 10.500 km è stata articolata in questa maniera in conseguenza anche delle risposte del modo produttivo per l'installazione di queste tecnologie. Questa tecnologia viene applicata sostanzialmente da quattro grandi società. In tutto il mondo ci sono quattro società in grado di dare una risposta per la realizzazione del sistema controllo marcia treni. Quindi, in relazione a questo è stato necessario operare delle scelte, adottare dei criteri che sostanzialmente hanno privilegiato le linee a maggior traffico, quindi l'SCMT è stato realizzato inizialmente sulle linee a maggior traffico, sulle linee che avevano le maggiori velocità di percorrenza, sulle linee dove la storia di incidenti verificatisi o di incidenti che avrebbero potuto verificarsi facevano propendere verso una realizzazione più prossima. L'altro criterio che è stato adottato per la scelta delle linee sulle quali inserire il sistema di controllo marcia treno è stato quello di tenere presente la presenza di eventuali cantieri in relazione ai lavori che stanno interessando la rete ferroviaria in questi ultimi anni, che comportassero variazioni, modifiche di itinerari, modifiche sensibili sulle infrastrutture. In relazione a questo è stato fatto un programma che, come dicevo prima, nel 2004 prevede 3.100 km, nel 2005 6.200, e così via. I valori che troviamo riportati sono quelli connessi agli investimenti che vengono fatti. Si è sentito dire che gli investimenti sull'alta velocità o l'alta capacità hanno portato via investimenti sulla rete storica. Questi sono i valori, noi vediamo che per quanto riguarda la rete tradizionale si è passati dai 1.500 milioni di euro che venivano investiti nel '99 ai 2.440 che abbiamo investito nel 2004. Tra questi si è passati dai 487 investiti

nel '99 ai 1.250 investiti nel 2004. Sull'alta velocità si è passati dai 1000 ai 4000 milioni investiti direttamente per la realizzazione del progetto ad alta velocità alta capacità che, ricordo, ha poi delle ricadute anche sui servizi sul territorio. Detto questo, vorrei far vedere quello che viene fatto nel compartimento di Bologna per la sicurezza, compartimento di cui io dall'anno 2000 ho la responsabilità. Vorrei far vedere, per quanto riguarda i regimi di circolazione, sugli 880 km circa che sono nella giurisdizione del compartimento di Bologna, i sistemi di distanziamento, ad eccezione dei 9 km tra Salsomaggiore e Fidenza, sono tutti sistemi completamente automatici. I 9 km tra Salsomaggiore e Fidenza restano così perché abbiamo un solo treno in circolazione che va avanti e indietro e quindi non è necessario applicare sistemi di questo genere. Questa è l'evoluzione dei sistemi di distanziamento automatico che si sono avuti negli ultimi anni e quindi si vede che nel compartimento di Bologna il 100% di distanziamento dei treni avviene con sistemi completamente automatici. Ribadiamo questo concetto, vorrei far vedere come a livello rete negli ultimi cinque anni si è incrementato il blocco automatico del 9%, nel compartimento di Bologna si è fatto al 18% e contemporaneamente si è azzerato il distanziamento con sistemi manuali o telefonici. Per quanto riguarda il compartimento di Bologna, abbiamo circa 506 km, abbiamo coperto praticamente il 40% delle nostre linee con sistemi codificati e nel 2004 abbiamo attivato 135 km del sistema di controllo marcia treni, mentre su tutta la rete è stato attivato il 37%, nel compartimento di Bologna si è fatto il 41%. Siamo ad alti livelli anche per quanto riguarda i chilometri di linee telecomandate, abbiamo valori notevolmente superiori a quelli che si possono riscontrare sull'intera rete ferroviaria. Abbiamo attivato negli ultimi anni 26 apparati centrali che automatizzano anche all'interno delle stazioni il lavoro che viene svolto, e vorrei evidenziare anche questo aspetto: nel nostro compartimento negli ultimi anni abbiamo attivato 34 sottopassaggi all'interno delle stazioni per evitare l'attraversamento a raso dei binari e su 123 impianti aperti al pubblico negli ultimi cinque anni abbiamo attivato 34 sottopassaggi. Contemporaneamente stiamo portando unitamente alle istituzioni un sensibile abbattimento dei passaggi a livello. Anche i passaggi a livello rappresentano un punto estremamente critico perché tutte le interferenze a raso tra trasporto stradale e trasporto ferroviario è facile capire che rappresentano una fonte di potenziale pericolo. A questo punto, cogliendo l'invito dell'Ing. Natali, chiuderei qui il mio intervento per quanto riguarda la parte sicurezza.

Presidente P.Natali La ringrazio molto. Darei la parola all'ing. Bonaiuti, Direttore compartimentale di Trenitalia.

Dr. Silvano Bonaiuti Ringrazio. Trenitalia è la parte del gruppo FS che sviluppa il trasporto, in particolare io sono responsabile del trasporto regionale, cioè dei treni regionali ed interregionali circolanti nell'Emilia-Romagna. Questo servizio è un'evoluzione storica di un servizio centrato a livello nazionale ed è centrato attualmente a livello regionale. La pianificazione e il contratto di servizio per sviluppare il servizio ferroviario è gestito dalla Regione Emilia-Romagna e quindi l'impostazione, la costruzione del livello di servizio avviene di comune accordo. Scendendo poi sull'oggetto di questa riunione, il servizio regionale nel nodo di Bologna e in particolare sulla Porrettana. Sulla Porrettana il livello di servizio a livello quantitativo è andato via via aumentando negli ultimi 3-4 anni. Sono stati prolungati alcuni treni su Porretta, uno 2 o 3 anni fa, uno l'anno scorso. Sono stati implementati via via che l'infrastruttura era in grado di recepirli, anche se con qualche difficoltà, debbo ammetterlo, e in fasi successive il servizio ferroviario metropolitano fra Bologna e Marzabotto quando all'origine era stato ipotizzato tra Bologna e Sasso Marconi. Quindi a livello quantitativo il servizio ferroviario sulla

Porrettana è quello che più si avvicina alle condizioni di programmazione fatte dagli enti programmatori. C'è ancora qualcosa da fare, ma sostanzialmente è un servizio quantitativamente fra i più vicini ai livelli programmatori. È un servizio che si è sviluppato con buoni margini di puntualità fino a quattro mesi fa sostanzialmente. C'è stato un peggioramento negli ultimi mesi che ha origini in parte dovuti a problemi di materiale rotabile, in parte a componenti tecnologici del binario che hanno avuto alcuni guasti. Pensiamo e auspichiamo di riconquistare i livelli di puntualità che ci chiedono i nostri utenti, i nostri clienti. L'invito fatto in più riunioni, in più contesti è quello di non pretendere sempre di più e prima rispetto alle condizioni ottimali per avere garanzie di qualità del servizio adeguate. Prospettive. Immissione di materiale rotabile nuovo. Il materiale rotabile costa molto, contrariamente a quello che avviene in altri settori il materiale rotabile avviene in totale autofinanziamento di Trenitalia. In questo ci aiuta la Regione Emilia-Romagna che ha partecipato all'acquisto di materiali più recentemente approvvigionati e più recentemente inseriti nel parco regionale, e quindi non è che si possa dire di punto in bianco: perché non comprate dei mezzi nuovi? Perché non modificate quelli esistenti? Qualsiasi piano industriale ha dietro la necessità di risorse, che purtroppo in autofinanziamento Trenitalia non è più in grado di reperire perché sostanzialmente è in pareggio di bilancio, non ha risultanze attive così forti da permettersi di comprare a fondo perduto tutto il materiale rotabile che necessiterebbe. Nonostante questo si sta facendo uno sforzo notevole. Per risolvere il problema dello smog, delle polveri sottili, ecc., venga proposto l'ennesimo programma di rottamazione delle auto e di sovvenzione ai mezzi privati, vengano proposti programmi di rinnovo del parco degli autobus sono tutte cose giustissime, non ho sentito nessuno proporre un rinnovo del parco ferroviario. Nessuno! Contro di questo ci potrebbero poi essere delle remore per quanto riguarda le esigenze del libero mercato, ecc., però nessuno spunto è venuto fuori; nonostante questo c'è un piano di approvvigionamento di materiale rotabile nuovo. Quello che stiamo facendo, in particolare sulla Porrettana: ci sono arrivati tre Minuetto nuovi, di questi ne utilizzeremo uno sul servizio soprattutto breve, sul servizio per Marzabotto perché sono treni di capienza non sufficiente per garantire il servizio lungo. In una riunione che c'è stata in regione due giorni fa è stato concordato che il primo materiale a doppio piano, di nuova costruzione che verrà fornito in Emilia-Romagna servirà a sostituire un materiale obsoleto del treno di punta della Porrettana, quindi miglioramenti in prospettiva se ne prevedono. Messo da parte l'argomento del servizio, un accenno all'argomento della sicurezza. L'ing. Ventrella ha descritto in maniera dettagliata tutti gli sforzi che sta facendo il gruppo FS. Quello che ha descritto in maniera prevalente è lo sforzo che sta facendo RFI, ma in parallelo c'è anche Trenitalia, cioè dietro il GSMR c'è RFI che costituisce la rete, Trenitalia naturalmente finanzia l'acquisto della tecnologia dei telefonini e parteciperà alle spese e all'utilizzo, e quindi dietro a questo c'è anche l'impegno di Trenitalia. RFI sta impiantando in maniera assolutamente celere sistemi nuovi, che si chiamano SCMT, per migliorare la sicurezza della circolazione dei treni, Trenitalia in parallelo sta montando le apparecchiature di bordo che, in questo caso, sono addirittura forse più costose delle apparecchiature di terra e forse ancora più problematiche come installazione; noi dobbiamo installare queste apparecchiature su 3000 cabine di guida e le ditte fornitrici e costruttrici di queste apparecchiature sono due, e quindi abbiamo un programma serrato di installazione. Ci vorranno tre anni per farlo. E poi non bisogna pensare che la sicurezza sia solo tecnologia. Tutte le volte che c'è una tecnologia nuova sufficientemente sicura, che non abbia delle controindicazioni è

giusto correre dietro anche alla tecnologia. RFI, Trenitalia, le Ferrovie dello Stato in generale hanno costruito la sicurezza su tre capisaldi fondamentali: i regolamenti, il personale e la tecnologia, e quindi anche sugli altri due argomenti, regolamenti e personale, siamo fortemente impegnati, sia RFI che Trenitalia, e quindi non è che si abdichi alla sicurezza, come si sente dire in qualche articolo di giornale, e non è neanche che si lesini sulla sicurezza nel senso che manchino finanziamenti o si eviti di utilizzare finanziamenti che ci sono. Su questo do assicurazione che è sempre un settore che ci vede fortissimamente impegnati. Grazie.

Presidente P. Natali Per completare il quadro delle informazioni io darei la parola nell'ordine prima all'ing. Mattioli, Direttore di produzione di FER, e poi al Dr. Claroni, Presidente della ferrovia Bologna-Vignola. Chiederei al massimo dieci minuti ciascuno, grazie.

Ing. Mauro Mattioli Buongiorno, sono l'ing. Mattioli, come ha detto il

Presidente. Due cose per inquadrare l'aspetto. Innanzi tutto, per FER la sicurezza del trasporto ferroviario non è un tema di oggi, sollecitato dagli avvenimenti contingenti ma un impegno che abbiamo da sempre. Può scadere l'estetica e il comfort delle carrozze, cerchiamo di fare in modo di non fare scadere la sicurezza, anzi, siamo molto attenti a questo. Del resto gli aspetti delle segnalazioni che ci arrivano riguardano soprattutto l'estetica e il comfort. Su quello che si sta dibattendo oggi stiamo portando avanti due filoni. Uno è un fattore organizzativo, di rapporti con l'utenza. Stiamo portando avanti un'attiva collaborazione con il Comitato utenti che ha già portato ad alcuni risultati. Crediamo che il rapporto con l'utenza sia estremamente importante, essere vicini all'utenza credo ci aiuti anche a risolvere alcuni problemi. Questa collaborazione, avviata già da un po' di tempo, ha già portato ad alcuni risultati, ne cito alcuni. Uno, siamo stati sollecitati a migliorare la pulizia per cui ci siamo posti come possiamo organizzarci, facendola di notte la stiamo migliorando e i risultati li vediamo. Ci sono stati segnalati una serie di piccoli inconvenienti che però danno pesanti malumori da parte dei passeggeri, per cui abbiamo avviato anche lì un processo di studio su come eliminare i piccoli guasti, e anche lì stiamo ottenendo alcuni risultati che portano ad una progressiva riduzione dei piccoli guasti che non riguardano, ripeto, la sicurezza ma che possono portare a profondi malumori da parte dei passeggeri. Abbiamo fatto anche alcune azioni collaterali che sono, ad esempio, l'installazione di porta-biciclette coperte in alcune stazioni; abbiamo attivato un altro rapporto con l'utenza attraverso gli avvisi sonori alle stazioni; dal punto di vista ambientale abbiamo già introdotto il gasolio desolfurato. Stiamo montando anche dei filtri aggiuntivi allo scarico per abbattere i fumi dei motori diesel. Oggi ci è giunta un'ulteriore segnalazione che è attuale, che è quella di contribuire per vedere di fare qualcosa per le corse allo stadio. È una segnalazione per noi utilissima, ci attiveremo immediatamente già oggi pomeriggio per vedere se quanto ci è stato chiesto lo possiamo attuare già nella prossima domenica utile, vedere se riusciamo a fare qualcosa, vedremo che cosa riusciremo a mettere in piedi da questo punto di vista. Ribadisco che in questo noi crediamo molto perché crediamo che il nostro Comitato, insieme al numero verde che abbiamo attivato, deve costituire un monitoraggio quotidiano per risolvere via via i problemi perché prima di tutto bisogna conoscerli, anche quelli minuti, anche i più piccoli altrimenti diventano un peso eccessivo da portare. Dall'altro canto, il discorso sicurezza che, come ho detto, è un tema che noi curiamo quasi maniacalmente e sappiamo, anche se è già stato autorevolmente detto dall'ing. Ventrella, ribadito dall'ing. Bonaiuti, che la sicurezza non è un fatto che nasce così,

all'improvviso, è l'unione di tanti fattori, degli interventi che si devono fare su tante cose. Noi l'abbiamo concentrato su tre punti perché riteniamo e condividiamo quanto è già stato detto anche da chi mi ha autorevolmente preceduto che gli interventi riguardano il materiale rotabile, riguardano la parte infrastrutturale e riguardano anche la parte di formazione e di cultura che si deve fare presso il personale. Per quanto riguarda il materiale rotabile anche FER ha messo in cantiere, ovviamente appena uscito il dispositivo denominato SCMT, Sistema di controllo marcia treno, stiamo già provvedendo, abbiamo già i contatti, stiamo già progettando l'installazione, progressiva ovviamente, perché è un qualcosa che non si può fare dall'oggi al domani, dell'SCMT anche sui rotabili di FER. Questo perché FER, oltre a circolare sulla rete di proprietà regionale, circola anche sulla rete di RFI, di conseguenza ha necessità di adeguarsi agli standard molto elevati che RFI sta ponendo in cantiere. È chiaro che oltre a dotare l'attuale materiale rotabile di SCMT abbiamo già attivato le procedure per le gare per l'acquisto di materiale rotabile nuovo e in particolare lo faremo con materiale rotabile elettrico, e anche noi ci orientiamo su carrozze a doppio piano perché sono quelle che meglio si coniugano con le esigenze del trasporto pubblico locale di carattere regionale. Per l'adeguamento del materiale rotabile attuale lo stiamo facendo anche cercando di migliorare l'attuale standard, sostituendo via via i vecchi sedili con alcuni nuovi, cercando di migliorarlo e cercando di adeguarlo a standard qualitativi che siano più confacenti, che è quello che ci viene richiesto da un trasporto un po' più moderno. Per la parte infrastrutturale si stanno facendo alcuni interventi che riguardano anche, in maniera estremamente attenta, la Bologna-Porto Maggiore, mi limito a quello visto il poco tempo. Cosa stiamo facendo? Stiamo eliminando progressivamente i passaggi a livello con semibarriere per sostituirli con sistemi che incrementano l'attuale livello di sicurezza attraverso barriere intere. Ci saranno lavori molto più intensi, pregnanti che saranno l'interramento della Bologna-Porto Maggiore, lì eliminerà, soprattutto in territorio urbano, un buon numero di passaggi a livelli, è già attiva la gara per l'elettificazione della Bologna-Porto Maggiore, prevediamo, se non ci sono ritardi esecutivi, che per la fine del 2006 sarà installata l'elettificazione sulla Bologna-Porto Maggiore. Sulla Bologna-Porto Maggiore prevediamo, oltre all'attuale sistema di blocco con taxi, di installare anche il sistema SCMT, in modo da dotare anche la rete infrastrutturale regionale di questo sistema di sicurezza in modo da innalzare l'attuale livello di sicurezza. Un piccolo passo indietro sul materiale rotabile. Chiaramente il materiale rotabile di cui doteremo di SCMT riguarda oltre che la Bologna-Porto Maggiore tutte le linee della FER e anche il materiale rotabile che utilizziamo al momento sulla Bologna-Vignola. Gli interventi sul personale sono chiaramente da una parte di sensibilizzazione perché se non c'è la consapevolezza da parte del personale, se non c'è un'azione di convincimento e di consapevolezza che l'attenzione, che il rispetto delle norme sono una parte sostanziale della sicurezza, abbiamo attivato tutta una serie di programmi e stiamo facendo una formazione massiccia sul nostro personale, sia per avere nuovo personale perché dobbiamo via via sostituire quello che andrà in pensione, ma anche per attivare nuovi servizi, per cui stiamo facendo corsi per macchinisti, per capitreno e stiamo facendo anche corsi per migliorare i rapporti con l'utenza, per cui come meglio rapportarsi con l'utenza in modo da avere un rapporto che sia migliore. Queste sono in sintesi le attività che FER sta facendo, riteniamo su fronti che sono d'interesse all'interno della discussione di oggi.

Dr. Claudio Claroni Grazie dell'invito. Qui non mi pare che ci siano stati interventi riguardanti la Bologna-Vignola, ma è opportuno chiarire in pochi minuti la situazione di questa ferrovia che peraltro, come sapete, è una

ferrovia nuovissima che è entrata in esercizio con l'ultima tratta fino a Vignola appena nel settembre del 2004. Noi monitoriamo le lamentele. Su un migliaio circa di lamentele raccolte sulle varie fonti, giornali, call-center e così via, 45 circa sono negative. Personalmente noi ne abbiamo molte di più sulla nostra ferrovia che non quelle che arrivano dagli utenti. Probabilmente non c'è un alto livello di scontento perché in fin dei conti questa è una ferrovia che è appena nata, ha visto subito un grande interesse perché carichiamo già sulle 3000-3500 persone al giorno, era molto sentita come assolutamente necessaria. È una ferrovia che con tutti i suoi limiti almeno ha attivato una piena integrazione, con il biglietto dell'autobus si sale sul treno perché è lo stesso biglietto. Ci sono piccole misure tecnologiche interessanti come l'avviso alle fermate, e così via. Sulla sicurezza, essendo una ferrovia nuova, questa è passata attraverso i collaudi per ogni elemento di massima analisi della ferrovia stessa, sotto appunto i controlli molto molto, in questo caso, fiscali da parte degli uffici competenti, in particolare quelli ministeriali. Quindi il fatto che ci siano stazioni completamente nuove, sistemi di accesso nuovi e concordati con ciascun comune, l'eliminazione di tutti i passaggi a livello privati tenete conto che c'erano più di 60 passaggi a livello privati che nella storia erano stati costruiti e nell'occasione della rimessa in esercizio della ferrovia tutti e 60 sono stati eliminati, questo ha messo a disposizione una ferrovia con delle caratteristiche, almeno da questo punto di vista, moderne e poi tocchiamo ferro sempre, perché hanno ragione i colleghi che mi hanno preceduto, la questione della sicurezza è molto complessa e articolata, non discende solo dal fatto che ci sia stato un collaudo positivo di tutti i passaggi a livello o di tutte le banchine, e così via. Subentra il fattore uomo, subentrano altre questioni, però al momento questo problema non è uno dei problemi più sentiti. Il problema veramente sentito è il problema del servizio e del materiale rotabile, è qui che lo scontento è anche fortemente nostro. Questa è una ferrovia progettata fin dagli anni ottanta dalla Provincia di Bologna che doveva essere, assieme alle altre di sistema ferroviario metropolitano, un fiore all'occhiello, oggi noi, nonostante i propositi assolutamente necessari della cadenza ogni mezzora, siamo costretti a portare la gente ogni ora e, grazie tra l'altro alla partnership con la FER, riusciamo anche a portarli con dei treni, perché se guardassimo ai contributi statali che non sono mai arrivati, noi non potremmo neanche avere i treni. La stessa cadenza di un'ora noi siamo riusciti a darla in questo 2004 in carenza di un provvedimento governativo che sarebbe dovuto già da un anno entrare e quindi dare all'ATC che è concessionaria della linea, i 5,6 milioni di euro circa, necessari per il servizio all'ora e, come credo si sappia, buona parte di questi contributi li ha dovuti dare la Regione, in carenza di provvedimenti governativi che ancora per il 2005 non sono conosciuti. Per i treni non ci sono finanziamenti e quindi noi siamo in una situazione in cui, da un lato, c'è una infrastruttura che possiamo dire moderna, dove ci sono nuove fermate, dove ci sono parcheggi scambiatori finanziati fra Regione e Provincia, adeguati, peraltro non ancora utilizzati appieno dalla gente. Quindi i parcheggi scambiatori nuovi, messaggi variabili ai parcheggi, alle stazioni nuove, un sistema di promozione, di marketing moderno, ma le frequenze e i treni non sono assolutamente all'altezza. Sulla sicurezza, di cui hanno parlato i colleghi sia di RFI, Trenitalia e di FER, quando si fece la gara per la Bologna-Vignola, vinta da un raggruppamento tra cui c'era anche l'Ansaldo, fin da allora, parlo dell'89, fu previsto un sistema di sicurezza chiamato train-stop, che in poche parole prevede delle boe sulla linea che consentono una conoscenza della posizione del treno e quindi della possibilità di comunicare. Purtroppo questo sistema di boe, che era previsto nei due treni dell'Ansaldo, l'Ansaldo non ce l'ha ancora consegnato, noi siamo in una vertenza giudiziaria con l'Ansaldo sulla consegna di questi treni e anche i due

treni belgi che stiamo adattando e che dovrebbero entrare, almeno consegnati nella primavera, poi purtroppo i controlli non li facciamo più noi, il ministero, ma li fa una società chiamata Cesifer. Bene che vada saranno in settembre, ma anche in questi treni noi, insieme alla Regione, avevamo pensato di metterci questo dispositivo leggero chiamato train-stop. Il problema dell'SCMT è un problema serio, tra l'altro intervenuto in maniera così pressante con l'ultimo disastro. Se, come sarebbe auspicabile, su tutta la rete ferroviaria dovessero essere installati i sistemi CMS. Su tutta la linea, come diceva il collega della FER, e quindi siccome i treni della Bologna-Vignola girano per circa 9-10 km su tratto RFI Casalecchio-Bologna, qui si aprono diverse prospettive: o mantenere il train-stop, ma io credo sinceramente che sarebbe forse sbagliato avere due dispositivi contemporanei a bordo, e quindi bisognerebbe passare tutti allo stesso sistema e per fare questo bisogna essere molto chiari con la gente e con le istituzioni perché comportano investimenti rilevantissimi. Abbiamo fatto due conti con i colleghi della FER, ma prendeteli davvero con beneficio d'inventario, però apparirebbe che un sistema SCMT dovrebbe costare circa 150 mila euro al chilometro (prime valutazioni, potrebbero essere 100 come 200), soltanto per i 24 km della Casalecchio-Vignola sono 3 milioni 750 mila euro, e ogni treno (anche qui assoluto beneficio d'inventario) sono, mi pare circa 250 mila euro, quindi il sistema SCMT montato sulla Bologna-Vignola, fra treni di pertinenza non FER, quindi 4, due Ansaldo e due belgi, e su tutta la linea siamo sui 4 milioni 750 mila euro, e qui subentra ancora il problema iniziale: oggi il sistema delle ferrovie locali e regionali? complessivamente io parlo del sistema paese perché i soldi non possono essere trovati così, in sede locale o regionale? - è in grado di dare una risposta adeguata al livello di domanda che per questi servizi ferroviari viene più posto dalle comunità locali? Questo è il vero problema. Oggi dire che ci sono 4 milioni 750 mila euro per poter fare l'SCMT nella tratta Bologna-Vignola, oggi non c'è nessuna indicazione e credo che sarebbe sbagliato illudere qui dicendo: ci sono, stiamo partendo!, questo è un problema, così com'è un problema il miglioramento dei treni, potere mettere dei treni doppi in breve tempo sulla Bologna-Vignola e io dico più complessivamente sul sistema ferroviario metropolitano, e qui c'è anche un problema di priorità. In una realtà metropolitana come quella bolognese che nel suo complesso ha delle caratteristiche di concentrazione demografica e residenziale tali che non si può considerare giustamente soltanto il problema del capoluogo ma un problema di una realtà di 750-800 mila abitanti, dove questi sistemi ferroviari in qualche modo sono dei sistemi metropolitani, peraltro la Provincia di Bologna chiamò la Bologna-Bologna la Vignola-Bologna-Budrio-Porto Maggiore metropolitana di superficie non per un caso; questi sono servizi di fatto che vengono percepiti dalle persone, per la loro necessità di essere sul quarto d'ora, come dovrebbe essere viste le domande, dovrebbero essere servizi considerati prioritari anche come qualità. Così come le metropolitane nelle città sono con materiale rotabile fra i più moderni in modo assoluto, questi sistemi non sono più sistemi ferroviari marginali che fino a 10-15 anni fa qualcuno diceva "rami secchi", ma sono invece il fiore all'occhiello dei sistemi metropolitani allargati e quindi nella valutazione della priorità, delle caratteristiche del materiale rotabile e dei contributi, questi sistemi devono essere considerati come tali. A me piange il cuore quando, pur anche se non ci sono grandi lamentele, occorre girare ogni ora e occorre purtroppo avere ancora dei treni, grazie peraltro alla disponibilità dei colleghi della FER, dei treni di 20-25 anni che comunque almeno girano ed hanno dei motori diesel. Questo è purtroppo un lamento che facciamo noi gestori, oltre che gli utenti. Vi ringrazio.

Presidente P.NATALI Devo organizzare i nostri lavori. Abbiamo a

disposizione su questo tema circa tre quarti d'ora. Farei adesso un giro di interventi da parte dei Consiglieri, ne ho già iscritti a parlare tre. Poi ci saranno risposte e nell'ambito di queste risposte sarei favorevole a dare la parola, se hanno cose da dirci, com'è possibile, all'Assessore Zamboni, all'Assessore Venturi, all'Ing. Ginocchini eventualmente. Intanto voglio, ringraziare ancora tutti per il contributo che stanno dando. Se possiamo procedere così, darei la parola al Consigliere D.Carella e invito lui e tutti gli altri che intervengono ad essere il più possibile sintetici. Grazie.

Cons.re D. Carella Grazie signor Presidente. Procederò velocissimamente. Io dico che ci sono dei momenti in cui, senza aprire processi o fare dietrologie o quant'altro, converrebbe resettare il tutto e ricominciare da capo. Io non credo che un servizio di trasporto pubblico, che vive su sovvenzioni pari al 70% nella sua impostazione generale, possa essere un servizio pubblico credibile che abbia un futuro. Non è colpa di nessuno, però rimane un dato di fatto che negli ultimi 40 anni la società si è evoluta, le esigenze si sono modificate, l'assetto generale del servizio del trasporto pubblico è rimasto uguale. Allora, o si cambia proprio il concetto del tipo di servizio che si dà, modulato sugli orari e all'insegna del realismo si abbandonano vecchi e antichi tabù quale quello della rottura di carico, si cerca di capire che occorrono linee principali forti e che non si può portare tutti a casa e quindi si imposta un trasporto pubblico che è alleato e socio del trasporto privato, quindi si progetta una rete di trasporto pubblico che sia facilmente raggiungibile e accessibile, visto che non si può inseguire tutti a casa, e quindi si razionalizzano anche i costi, oppure continuiamo a parlarci, ci parliamo addosso, andiamo avanti e non si combina assolutamente niente. Io dico che oggi, tutti i giorni decine, centinaia di migliaia di persone non trovano nel trasporto pubblico una risposta alle loro esigenze, punto, perché tutti i giorni c'è qualcuno che per motivi di orario, perché deve andare da una parte, perché deve andare da un'altra non ha o all'andata o al ritorno questo tipo di risposta. Abbiamo sentito l'ultima notazione sulla Bologna-Vignola. Io probabilmente abito in un'altra provincia, io tutta 'sta grande felicità sulla Bologna-Vignola, debbo dire con tutta onestà che sul territorio non è che la sento perché ci abbiamo messo 30 anni per mettere in piedi un servizio che va ancora a diesel, anche se la linea è elettrificata, ci abbiamo messo 30 anni e abbiamo lasciato lì una cosa che Ferrovie sta pian piano, nella rivoluzione nazionale, eliminando, che sono i passaggi a livello. Allora un conto però è una concezione nazionale, un conto è locale. Allora bisognerebbe prendere i progettisti e fare quattro chiacchiere perché sempre parlando di trasporto locale, chi ha progettato il rivoluzionario assetto della Bologna-Porto Maggiore lo ha fatto senza prevedere l'elettrificazione della linea (io dico prevedere progettualmente, poi magari uno lo fa quando trova le risorse, però intanto lo prevede), senza prevederne il raddoppio, ma soprattutto senza prevedere che un servizio ferroviario locale credibile avrebbe bloccato la città visto che progettualmente non era previsto alcun tipo di cambiamento su vie di scarsa importanza quale via Rimesse, quale via Libia, quale via Larga che avrebbero visto i passaggi a livello chiusi ogni sette minuti! Allora, ci dobbiamo chiarire: o si fa un progetto complessivo del trasporto pubblico e delle risposte che deve dare sul territorio o se no continuiamo a girarci attorno. Gli accessi alla rete di trasporto pubblico in alcuni casi sono assolutamente ridicoli, mi riferisco ai parcheggi, alla possibilità e via dicendo; quindi la gente, se noi andiamo a guardare quant'è la percorrenza media, quando raggiunge la rete di trasporto pubblico gira a destra o a sinistra e se ne va per i fattacci suoi, cioè in macchina perché non ha la possibilità di parcheggiare, non ha la possibilità quindi di lasciare la sua macchina e non è credibile che la

gente faccia qualche chilometro a piedi, parlando del territorio provinciale, ovviamente con un qualche mezzo alla stazione ci arriva. Là dove ci sono le stazioni anziché cercare di rilanciarle spesso vengono chiuse. La stazione è anche una risorsa che può essere gestita anche da privati (intesa come edificio), ci si può fare delle attività, però rimane un concetto di stazione, la stazione rende gradevole il partire e rende gradevole l'arrivare. O pensate che stazioni tipo quella di via Rimesse, parlando di Bologna-Porto Maggiore, per non parlare di quella di via Larga, siano stazioni che rendano appetibile l'ingresso nella rete di trasporto pubblico? Non è così che può funzionare. Allora io invito tutti i soggetti che ci sono qui intanto a mettere assieme una specie di Authority o di tavolo che veda tutti i soggetti in costante contatto, perché non può esistere se non un concetto di rete complessivo, a prescindere dalle rispettive competenze, un soggetto tecnico che cerchi di far sì che quando il cittadino entra nella rete di trasporto pubblico trovi delle risposte coerenti e contigue nelle sue esigenze. Oggi non è più come 30 anni fa, chi ha la fortuna di poter organizzare la sua vita con il trasporto pubblico è uno che risparmia centinaia di euro al mese. Fate una botta di conti, oggi se uno potesse organizzare la propria vita senza utilizzare l'auto, alla fine del mese ha un bel risultato. Quindi non abbiamo più il cittadino che vuole usare l'auto chissà per quale motivo, abbiamo il cittadino che usa l'auto perché non ha una risposta alle sue esigenze. Pensate, l'ATC oggi ha un assetto che è simile a quello degli anni sessanta, non è molto cambiata. In compenso alcune linee non ci sono più perché non si sostengono più economicamente, tant'è vero che noi sappiamo che negli ultimi 40 anni si è preferito fare delle strade. Per forza, le strade ogni tanto vanno asfaltate, però non sono una tassa. Oggi il trasporto pubblico, così com'è concepito, costa una follia solo mantenerlo, ogni chilometro di trasporto pubblico in più si autofinanzia nel senso della tariffazione per il 30%; se faccio una strada ogni tanto la asfalto, però tutto sommato il cittadino si arrangia. Negli ultimi 30-40 si è arrangiato. Solo che adesso occorre anche chiarire un altro grande equivoco, cioè come facciamo noi politicamente a portare avanti le grida di allarme perché chiude la Fiat, perché non si vendono più auto, e contemporaneamente chiedere alla gente di tenere l'auto in garage? Qui ci dobbiamo chiarire, o prendiamo il coraggio di chiedere alla gente di rottamare l'auto nel senso di accesso al servizio pubblico, per chi può, oppure le due cose non stanno in piedi. Bisogna che ci chiariamo perché diamo due segnali che sono in contrasto l'uno con l'altro, cioè noi contemporaneamente chiediamo alla gente di usare il mezzo pubblico e di comprare la macchina. Siamo molto bravi, però facciamo fatica a far passare questo messaggio culturale! Giustamente ho sentito dire: nessuno ha parlato di investire sul materiale rotabile. Io non ho sentito nessuno dire: riconvertiamo la Fiat, perché il concetto poi è quello lì, se vogliamo andare verso una società che compri sempre meno auto, è probabile che la Fiat abbia qualche difficoltà, e forse sarà più facile comprare delle auto giapponesi. E allora, a questo punto, riconvertiamo la Fiat che faccia del materiale rotabile o roba del genere. Così come sono rimasto molto perplesso per il fatto che la Regione non abbia cercato di intervenire pesantemente sul futuro della Breda-Menarinibus, che è un'azienda che oggi è in attivo, produce mezzi per il trasporto pubblico, un'azienda pubblica fino a ieri, e quindi poteva essere un soggetto interessante per la Regione Emilia-Romagna. Io dico che il trasporto pubblico va ripensato da zero nelle modalità, nel suo assetto e nella sua gestione. Dico che occorre assolutamente razionalizzare, non a scapito della sicurezza, i costi gestionali del trasporto pubblico perché un trasporto pubblico che si regge sulle cifre che abbiamo sentito, con i costi che ha non è assolutamente sostenibile a gioco lungo. Poi mi auguro che si capisca che razionalizzare e le spese e l'assetto del trasporto pubblico significa metterlo in rete assieme a quello privato, in un

concetto che non può essere di sostituzione ma di collaborazione, visto che il tessuto abitativo si è polverizzato, è parcellizzato su tutta la provincia, quindi la residenza si è sparsa e non è più raggiungibile nelle misure in cui era raggiungibile 30 anni fa, e gli assetti del lavoro e anche, se vogliamo, del divertimento, dei momenti ludici e via dicendo, sono completamente cambiati, quindi oggi sempre meno sono i numeri di chi fa casa-lavoro, lavoro-casa, casa-lavoro, sempre più sono quelli che nella stessa giornata, finito il lavoro trovano il motivo di andare di qua piuttosto che di là, a trovare i parenti e via dicendo. Quindi se a una parte di queste persone non gli diamo una risposta, il trasporto pubblico ovviamente drenerà sempre meno a favore di quello privato.

Ing. Mauro Bosi Io tenterò di dire qualcosa sul tema soprattutto della sicurezza, anche se gli argomenti si sono ampliati e anche le sollecitazioni che sono venute negli ultimi interventi. La relazione di Ventrella è stata molto diffusa, ma alla fine il concetto base è che sulla sicurezza si è investito poco e male da parte delle Ferrovie ? continuo a parlare di Ferrovie perché se c'è una cosa che io contesto è un processo di smembramento della società Ferrovie con una holding in tanti pezzi, Rete Ferroviaria Italiana, Cargo, Trenitalia, che comportano solo un problema, una deresponsabilizzazione; ognuno è colpevole, oppure gestisce la responsabilità solo di un pezzetto, ma manca la responsabilità complessiva. Quindi io credo che su questo tema, anche a livello nazionale, occorrerà riflettere. Ma tornando al tema della sicurezza, è chiaro che abbiamo tutti ancora in mente la tragedia di Crevalcore, che peraltro si è verificata nel territorio in cui risiedo e che è stato il territorio che per anni, ha lavorato per il raddoppio di una linea che è in corso. E a questo punto, non potendo fare più niente per quelle povere vittime, dobbiamo fare in modo che non si verifichi più. Allora tutta quella chiacchierata molto diffusa, molto puntuale, credo si debba fare arrivare a un punto preciso: l'unico sistema che ci tutela, che tutela non solo i viaggiatori della linea Bologna-Verona ma tutelerà anche la Porrettana e quant'altro, è l'SCMT, non c'è niente da fare, la tecnica va avanti. Questo è l'unico sistema che può dare la garanzia del non passaggio col rosso. È un sistema costoso, tutto quello che volete, ma è l'unico che va messo sotto perché fa sì che anche in caso di malore del conducente del treno, del macchinista sia possibile evitare una strage. Quindi questo è il futuro, che però ha un risvolto, non basta attrezzare la linea dopo la tragedia, ovviamente in sei mesi, adesso si attrezzerà la Bologna-Verona, la linea più nebbiosa, una delle più nebbiose del nostro territorio, che ha più di 80 treni e verrà messa in sei mesi, ma non basta, c'è il problema dei veicoli, è stato già toccato, l'attrezzatura, l'attrezzaggio dei locomotori che devono essere in grado di recuperare questo segnale. Io l'ho detto già in altre sedi e lo torno a dire anche qui. Io sono rimasto angosciatissimo di quello che è capitato, oltre alla tragedia anche per il fatto di non sapere come amministratore pubblico che i livelli di sicurezza su quella linea e su tante altre linee erano così. Era meglio 40 anni quando mio papà, operaio d'armamento, andava a mettere i petardi nelle giornate nebbiose perché il conducente del locomotore potesse vedere il segnale! Eravamo retrocessi addirittura come sicurezza rispetto a tanti anni fa. Allora adesso questo è da recuperare, non faccio polemiche 20 anni fa si è smontato un sistema di ripetizione sperimentale, ma le scelte adesso devono essere conseguenti. Ci sono voluti 17 morti solo per togliere sei Pendolini messi in un modo assurdo, su una linea che già aveva più di 80 treni, stravolgendo tutto il servizio dei pendolari c'è voluto questo, neanche al Presidente Errani che è andato là di persona, dal responsabile di Trenitalia, è stata data la sicurezza che venissero tolti. Sono stati tolti dal giorno 7 febbraio, un mese dopo la strage, perché improvvisamente ci si è resi conto che avrebbero creato un ulteriore pericolo. Allora vedete, occorre che noi

facciamo un discorso serio, soprattutto con Rete Ferroviaria Italiana, con Trenitalia: la sicurezza va messa nel modo giusto, vanno già cominciate quelle procedure perché i locomotori e sarà un problema di risorse, ma riguarda anche un problema nazionale, lo Stato deve mettere le risorse per queste cose, e vanno date le priorità alle linee che sono più in difficoltà, quindi le linee più nebbiose, Bologna-Verona, vi ho già detto che in sei mesi verrà fatto ma è ridicolo che si faccia questo solo dopo la tragedia; vorrà messa la Porrettana, vorrà completato tutto, ma ci vuole un investimento fondamentale anche da parte dello Stato, perché la Regione fa la sua parte, per quanto riguarda i locomotori, devono avere ripetizione di segnale, va fatto sì che sulle linee elettrificate non girino più macchine diesel, vanno fatti gli investimenti giusti. Prima ho sentito parlare di Minuetto. È un treno bellissimo, disegnato da Giugiaro, ho partecipato anche al viaggio inaugurale, ma è un treno che io vorrei che non corresse sulle nostre linee perché è un treno che ha pochissima capienza, molti viaggiatori e pochissimi a sedere, va bene per le tratte corte, è un servizio molto corto, non può essere usato sui 30 km altrimenti i viaggiatori invece che attirarli li distogliamo dal servizio, dal piacere del viaggiare in treno, non li attiriamo, li allontaniamo. Pensate che a livello nazionale ne hanno presi 600, è una cosa per me incredibile. Penso che verranno messi, e spero e auspico, su linee a scarsa frequentazione, ma nel nostro servizio metropolitano bolognese per Sasso Marconi, per Marzabotto, per San Pietro in Casale, per Crevalcore quando sarà possibile attivarlo in una maniera più completa, e anche sulle linee della suburbana occorreranno treni capienti, il viaggiatore avrà bisogno di viaggiare comodo, di leggere il giornale. Guardate che la scelta del materiale è fondamentale. Io sto lavorando e spingendo in Regione perché i prossimi acquisti (e già si sta orientando) siano tutti a vettura a doppio piano oppure treni a doppio piano come il Taf, il treno ad alta frequentazione. Costa di più, ma dà un risultato eccezionale, in pratica sono carrozze doppie. Quindi sulla sicurezza c'è e ci deve essere un'attenzione, ma credo che dobbiamo essere tutti, enti pubblici ma anche ferrovie, e intendo ferrovie in senso lato, però sono qua nella sala del Comune di Bologna, rappresentando anche la Regione, ma rappresento anche una sensibilità al problema ferroviario da sempre, non posso non fare riferimento al fatto che c'è un problema di sicurezza, ma c'è anche un problema immenso,

apocalittico direi, di accessibilità alla stazione di Bologna. Vi dico sinceramente che le cose non vanno, non vanno perché coi lavori dell'alta velocità la stazione di Bologna perde cinque binari per quattro anni e addirittura, con un accordo fatto nella precedente legislatura, qui dal Comune di Bologna, che io contesto e ho contestato in moltissimi posti, compreso un incontro nel nodo ferroviario del 31 marzo 2003, non è accettabile, è intollerabile che venga chiuso per 4 anni l'accesso alla stazione di Bologna da via Carracci. Ci sono molti testimoni, vorrei che fosse chiaro, non è pensabile che un tema come l'accessibilità del più grosso nodo ferroviario venga gestito per quattro anni in questo modo. Occorre rimediare ad accordi fatti negli ultimi cinque anni da questo Comune con le Ferrovie direttamente, bypassando la Regione. Questo non è accettabile, dobbiamo correggerlo. Bologna merita una soluzione migliore perché creerebbe un problema insuperabile di accessibilità. Via Pietramellara avrebbe una densità di particelle per cui penso si supererebbe ogni record mondiale, credo che questo non sia assolutamente accettabile. Quindi lo dico, questo non è il tema di oggi, lo butto lì. Le Ferrovie in due anni non hanno risposto né ai consiglieri regionali né agli assessori provinciali e comunali. Sappiate una cosa, esiste una possibilità bellissima che c'era prima ed è tuttora fattibile con pochi miliardi di lire (se pensate che i lavori della stazione sono un miliardo di euro!) di tenere in piedi il collegamento lo stesso con l'area Nord non solo per i

pedoni, anche durante i lavori, ma anche per consentire l'utilizzo della stazioncina di Arcoveggio per ricevere nuovi treni, altrimenti siamo piantati per quattro anni non solo perché non ci sono le carrozze, ma anche perché la stazione di Bologna non sarà più grado di ricevere nuove corse. Io lo pongo come problema, non è direttamente legato ma riguarda anche la sicurezza. Ultimissima cosa, una battuta per il consigliere Carella, visto che si è tirato in ballo la Regione, sul discorso del finanziamento del trasporto pubblico. Io credo che un finanziamento al 35 e al 65, come abbiamo messo nella legge regionale, sia già un obiettivo buonissimo perché l'altro caso è l'Inghilterra dove si paga più di mezzo euro al chilometro e il servizio pubblico è mostruosamente inaccessibile, la gente lo utilizza poco, se facessimo così in Italia, se ci fosse una copertura totale non viaggerebbe più nessuno in treno. Noi dobbiamo pensare che questo è un servizio, come il Servizio sanitario nazionale, è un qualcosa che è un bene per tutti: meno incidenti, meno inquinamento. Poi l'ultimissima battuta sulla Breda Menarinibus. Credo che la Regione abbia fatto tutto quello che poteva, con la presenza continua del nostro assessore Campagnoli a fianco dell'azienda. Non era un tema su cui noi potevamo influire. Ci sono logiche ben diverse e stiamo ancora facendo di tutto perché questo non accada. Grazie.

Cons.re Provinciale A.Vigarani Io avrei a mia volta diverse cose da dire, ma ovviamente terrò conto dei tempi abbastanza stretti. I temi che voglio affrontare sono: 1) il problema del rapporto che c'è fra strade e linee ferroviarie nel nostro paese. Io penso che a tutt'oggi sia molto più semplice fare delle strade per i veicoli privati che fare delle linee ferroviarie o fare manutenzione su queste linee, lo vedo anche nel mio ente, all'interno della amministrazione provinciale lavorare sulla viabilità è molto più semplice che lavorare sulle infrastrutture di trasporto collettivo. Questo è un problema che si connette a un tema più generale di fiscalità, quindi del funzionamento del finanziamento del sistema degli enti pubblici. Quindi io credo che all'agenda di ogni formazione politica per le prossime scadenze dovrà esserci assolutamente, ormai è inevitabile dovere affrontare il grande tema della riforma del finanziamento degli enti locali. Non è possibile che i Comuni siano sostanzialmente finanziati dalla progressione del cemento, quindi degli insediamenti, quindi l'obbligo di continuare a costruire per garantire i servizi, e le Province siano vincolate alla stessa maniera nei confronti del traffico privato, perché le Province vivono coi proventi che derivano dall'aumento di veicoli privati in circolazione. Questo è un peccato originale che poi scontiamo su tutta una catena di conseguenze, quindi il tema della fiscalità deve essere assolutamente messo ai primi posti nel lavoro di chiunque si candiderà a governare il nostro paese. Venendo un po' più sui temi che sono stati considerati oggi, direi questo: all'ing. Ventrella mi sento di dire di avere ascoltato con interesse la presentazione che ha fatto, non ho dubbi che siano stati fatti sforzi nell'elaborazione di questi documenti. Dico anche però che probabilmente le rappresentanze sindacali, chi lavora su queste linee hanno anche un'opinione che potrebbe declinare in maniera meno ottimistica i dati che sono stati illustrati e probabilmente un loro parere può essere interessante in questo senso, anche perché in Italia, se anche abbiamo le ferrovie più sicure è vero questo? Sembrerebbe di sì! Devo anche dire che ogni volta che ci sono incidenti i primi a pagare, quelli che pagano sicuramente sempre è il personale viaggiante che, guarda caso, si deve sempre vedere addossate le colpe di questi incidenti. Io non credo che in assoluto possa essere sempre così, poi magari mi si potrà dimostrare il contrario, ma io sinceramente mi sento di non credere che questo possa essere sempre vero. Per quello che riguarda invece altri punti, credo che sulla linea suburbana Bologna-Vignola, è vero che la linea in sé è

assolutamente moderna, il problema è che il materiale rotabile è molto antico, è assolutamente inadeguato, non è possibile avere il cadenzamento di un'ora, non è possibile avere carrozze inquinanti. Dico questo perché nel momento in cui si va acuendo la sensibilità verso i temi dell'inquinamento per i dati assolutamente emergenziali che possiamo andare a vedere nel periodo invernale in particolare, chi usa il treno ha un'aspettativa molto diversa. Quindi io credo che occorra pensare a materiale rotabile almeno a due piani e soprattutto nuovo e soprattutto con cadenzamenti maggiori. Dico poi che è strano che in Italia le ferrovie debbano essere sovvenzionate per il 70% quando per esempio in Germania mi risulta che la proporzione sia invertibile, mi risulta che in Germania o in altri paesi le sovvenzioni scendano al 30 o 40%. Dico anche che probabilmente ci sono delle carenze anche nella dirigenza perché ovviamente se noi andiamo a fare politiche che non premiano il fatto dell'autofinanziamento del servizio, è ovvio che ci si debba appoggiare sulle sovvenzioni. Io che uso il treno abbastanza spesso vedo che la vigilanza sui biglietti in pratica è scomparsa; si vede solamente a inizio mese, un pochino, e poi non c'è più controllo sul pagamento dei biglietti. Inoltre sarebbe interessante andare a vedere quali sono i servizi che possono essere potenziati, che possono rendere di più anche dal punto di vista economico, che non sono gli abbonamenti, sono il biglietto pagato per le singole corse. Allora perché non pensare a fare un'azione di promozione per il treno e per il mezzo collettivo anche nei giorni festivi, aumentando le corse proprio in questi giorni, e anche aggiungendo corse serali che possano consentire alle persone di poter usare, specialmente in ambito metropolitano, questo mezzo anche in orari inconsueti. Credo che così ci potrebbe essere un effetto positivo sull'utilizzo dei mezzi e anche un ritorno interessante dal punto di vista del riscontro economico per le società che gestiscono le linee. Dico poi che noi come gruppo consiliare appoggiamo ovviamente le istanze dei comitati. In questo periodo saremo presenti in tutte le stazioni e faremo sentire la nostra voce per un miglioramento reale di questo servizio che deve diventare un'alternativa vera e reale al mezzo privato.

Presidente P.Natali Sono già presenti gli amici che con noi tratteranno il punto successivo che riguarda l'aeroporto, quindi nel giro di un quarto d'ora chiudiamo questo tema. Io ho iscritto a parlare come consigliere il Presidente De Pasquale della Provincia, dopo di che darei la parola all'ing. Ginocchini e per eventuali brevissime repliche telegrafiche ai rappresentanti dei gestori che sono intervenuti in prima battuta, ma proprio soltanto se è necessario in modo tale da chiudere alle 11,30. Prego De Pasquale.

Presidente Comm. Cons.re della Provincia A. De Pasquale Tre punti, uno sulla sicurezza e gli altri due più sull'SFM in generale, il ruolo della ferrovia nel nostro sistema locale dei trasporti. Sulla sicurezza dico solo che sono contento di avere ascoltato quanto chi è intervenuto oggi ci è venuto a spiegare, in particolare di vedere ribadito il sostanziale buon livello di sicurezza delle ferrovie perché credo che sia la stampa, sia noi politici abbiamo a volte qualche responsabilità nel lanciare messaggi che sono inopportuni ma soprattutto falsi. Io vi posso dire che nei giorni immediatamente successivi all'incidente, quando mi capitava di andare a Milano spesso, alcuni colleghi mi dicevano: ma vai in treno? Sarebbe stato interessante allora vedere il raffronto non soltanto fra sicurezza delle ferrovie italiane e sicurezza delle ferrovie europee, ma anche tra l'incidentalità di questo mezzo di trasporto e degli altri mezzi di trasporto. Quindi effettivamente c'è un tema secondo me anche di attenzione nel porre certi problemi. Noi dobbiamo sì lottare perché ci sia un aumento di sicurezza sulle linee ferroviarie, ma non lanciamo messaggi falsi, cioè

che andare in macchina sia più sicuro. Il secondo punto è invece relativo a un ragionamento che va poi a concretizzarsi su una linea in particolare del nostro SFM ed è il discorso ce lo siamo detti già troppe volte che solo il ferro può dare un contributo forte alla mobilità provinciale, alla mobilità metropolitana togliendo veicoli dalle strade, togliendo inquinamento e abbattendo tutti quei problemi che ci stanno penalizzando come qualità di vita. Bologna ha una grande fortuna in questo perché non conosco tante altre città italiane che abbiano questa raggiera di otto linee, con tutto quello che ne segue e che non sto a ripetere, però purché siano usate. Effettivamente ha ragione il consigliere Vigarani quando dice, e lo stiamo riscontrando anche nelle nostre Commissioni in Provincia, non si sa perché ma emerge una straordinaria difficoltà a reperire risorse da investire sul ferro quando invece altri tipi di risorse, sull'asfalto, sulle strade, sull'incentivo alle automobili nuove, agli autobus nuovi (lo diceva anche qualcun altro oggi) invece spesso viene tirato fuori. Io non so fare un'analisi del perché, però lo denuncio anch'io dal mio punto di vista oggi, qui. Bisogna che queste risorse siano trovate anche per il ferro; in particolare c'è un tema di competitività del ferro sul trasporto automobilistico. Io vedo, ma tutti l'osserviamo, ce l'ha raccontato prima il signore di cui non ricordo il nome, del Comitato della Bologna-Porretta, parlava di disaffezione delle persone. Per forza! Quando noi dobbiamo essere puntuali agli appuntamenti, al lavoro, accompagnare i figli e non possiamo contare sul treno, allora per forza non è che la scelta dell'automobile sia una scelta elettiva, è una scelta costretta. Dico questo per venire a dire una cosa fondamentale rispetto invece a una linea di cui oggi si è parlato, che è la Bologna-Porto Maggiore. Il cadenzamento è l'elemento più importante perché queste linee siano effettivamente competitive con il trasporto su gomma, cioè ci convincano a lasciare l'auto non dico a casa, ma nel parcheggio più vicino alla fermata dell'SFM per poi penetrare in centro su ferro. Bene, il materiale rotabile, abbiamo sentito dire, ha bisogno di investimenti gradualmente nel tempo, ci sono pochi soldi, però pian piano si potrà comprare, si potrà effettivamente migliorare la qualità del materiale rotabile. C'è però una cosa che o la si fa subito, adesso, o si rischia di non fare mai più ed è una cosa che taglia completamente le gambe al cadenzamento, ed è l'eliminazione dei passaggi a livello lungo tutta l'asse Massarenti, con l'interramento in trincea che è stato ampiamente progettato ormai da dieci anni. Io ribadisco qui questa esigenza perché non è un problema di conflitto tra l'automobile che vuole non fermarsi ai passaggi a livello e il treno che invece in questo modo, si dice, viene messo in secondo piano rispetto all'automobile perché l'interramento altro non è che un tributo pagato al traffico automobilistico. Non è vero, sia gli Uffici tecnici comunali che provinciali hanno ampia documentazione del fatto che senza questa scelta il cadenzamento non potrà mai scendere al di sotto dell'ora, e un treno all'ora capite benissimo che non sarà mai competitivo con la flessibilità dell'automobile. Quindi io affido a chi mi ascolta, anche di altri enti oltre che la Provincia, quindi sono contento che vi siano autorevoli rappresentanti della Regione, il tema per cui non possiamo aspettare a fare scelte rispetto a questo tema, l'interramento perché è un tema strategico per il futuro della mobilità urbana. Infine concludo sempre su questo punto anche con l'appello a tenere in forte considerazione la proposta della stazione, sempre su questa linea, dedicata all'ospedale Sant'Orsola perché mi risulta che l'ospedale Sant'Orsola-Malpighi faccia circa ventimila accessi al giorno, cioè ventimila movimenti dentro e fuori. Voi capite benissimo che poter disporre di una stazione prossima, e la fisica, la geografia ce lo consentirebbero, che assorba anche una percentuale minoritaria di questi accessi avrebbe un effetto benefico sulla mobilità della zona e sull'inquinamento della zona straordinario. Quindi interramento e stazione del Sant'Orsola. Vi ringrazio.

Direttore dell'Agenzia Trasporti Pubblici della Regione E.R. Ing. B. Ginocchini Io non entro nei particolari di una storia di quattro anni di competenza regionale che poi viene dopo un impianto del servizio ferroviario su cui si basava già il piano regionale del 1982. Il sostegno che ha dato la Regione per il materiale rotabile, non per le infrastrutture che sono un fatto statale su cui la Regione non può intervenire neanche come incentivo. Interviene però sulle ferrovie di proprietà regionale, qui si è parlato di Casalecchio-Vignola e di Bologna-Porto Maggiore, è intervenuta con gli enti locali sull'accessibilità, sicuramente non è ancora abbastanza. Qui c'è però la testimonianza di un punto di partenza molto significativo. Sul fatto che le previsioni per la Bologna-Porto Maggiore contengono sia l'elettrificazione, di cui è già stato detto che in parte c'è già non solo la progettazione fatta ma la gara in avvio, sia l'interramento. Mi permetto di dire che bisogna stare attenti di non volere tutto perché forse per tutto bisogna trovare i soldi, quindi se si parla di elettrificazione va bene, se si parla di interrimento va bene, forse se si parla di tutte le possibili stazioni allora forse bisogna rimandare a tempi non facilmente prevedibili. Una questione, infatti, il finanziamento. È stato detto molto autorevolmente qui che c'è una questione di fondo e io la vorrei porre in questi termini, visto che si è parlato anche di grandi sistemi. Non credo che si possa andare avanti a lungo con questo sistema di trasferimento di risorse, per cui la Regione che è responsabile del servizio ferroviario combatte con lo Stato per i trasferimenti; gli enti locali che sono responsabili dei servizi auto-filo-tranviari combattono con la Regione per i trasferimenti. Alla fine sempre tasse dei cittadini sono, sarà bene che ognuno riscuota quelle che serve, poi se è la tassa giusta quella o un'altra è un altro discorso ancora in cui non voglio entrare, ma da un punto di vista tecnico noi lavoriamo come apparati statali, regionali e comunali per fare girare dei soldi, la metà del nostro lavoro non è sul problema ma su come girano i soldi per risolverlo, quando sono soldi sempre delle tasse dei cittadini. Dopo questo accenno di metodo un accenno flash nel merito. Comunque ora stiamo ai trasferimenti, quindi un attimo anche di quello bisogna parlare, tanto le riforme future le farà chi le potrà fare! Io apprezzo la solidarietà aziendale dei rappresentanti aziendali che hanno parlato, non posso mettere in dubbio, sono certo, certissimo che le Aziende facciano quanto del loro meglio per impiegare le risorse che hanno, però dobbiamo dire che abbiamo un confronto Stato Regioni aperto da più di due anni sull'insufficienza dimostrata di queste risorse. Si arriva a Commissioni miste, il ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il ministero dell'Economia e Finanze, Regioni che certificano esigenze, la Commissione finisce, se si arriva a un verbale, questo verbale non diventa un provvedimento statale la prima volta, la seconda volta non si arriva neanche a fare il verbale perché i ministeri responsabili della verbalizzazione non chiudono la riunione e c'è una riunione aperta da un anno e due mesi. Allora, queste sono responsabilità precise. Noi nella nostra regione abbiamo un rapporto ricavi-costi, parlando del livello italiano, soddisfacente. Poi c'è la Germania, poi ci sono altri che fanno probabilmente meglio. Sicuramente per fare meglio non si può smettere il lavoro di efficientamento delle imprese. È una responsabilità che per quel che riguarda il ferroviario la Regione si sente in pieno. Per quel che riguarda l'auto-filo-tranviario la Regione dal 2001 ha ridato tutte le competenze agli enti locali tranne quella di dover poi trasferire i soldi. Mi si permetta di dire che non si può cessare il lavoro di efficientamento intrapreso, ogni rallentamento è una cosa che si fa poi molta fatica a recuperare. Quindi, detto che serve l'efficientamento, detto che comunque abbiamo un buon rapporto perché un 60-40 è un buon rapporto a livello italiano. Nel territorio bolognese siamo anche a qualcosa di più, quindi non saremo la Germania, ma insomma non si è neanche all'opposto. Occorre

che questi provvedimenti nazionali, di cui uno è in perenne discussione e riguarda il rifinanziamento delle ferrovie regionali, in particolare la carenza della Bologna-Vignola in cui bisogna anche dire che a suo tempo l'ATC fece un po' di errori di valutazione sul fabbisogno, questo bisogna anche dirlo perché scontiamo anche un po' quello! Visto che è stato tutto riconosciuto e concordato, va ormai decretato dallo Stato e sulle insufficienze dei finanziamenti per Trenitalia, sul voluto errore di bilancio che non mette l'ammortamento per ricomprare il materiale rotabile, perché se il materiale rotabile che ho lo sottostimo, poi non faccio ammortamenti per ricomprarlo, questi sono fatti che lo Stato deve correggere perché altrimenti mi dispiace per gli autorevoli presenti perché se non li corregge lo Stato non c'è Consiglio Regionale e Provinciale o Comunale che li possa fare. Grazie.

Presidente P.Natali Capisco che con il suo intervento si dovrebbe riaprire praticamente il confronto, la discussione. Non ne abbiamo la possibilità oggi, ma certamente avremo possibilità di tornarci sopra. Per chiudere questa prima parte della nostra seduta darei soltanto la parola all'ing. Ventrella per telegrafiche risposte.

Ing.P.Ventrella Vorrei solo mettere l'accento su qualche particolare in relazione alle cose che sono state dette. Io credo che tutti siamo d'accordo nel vedere nel sistema Italia, nel sistema dei trasporti dell'Italia un sistema estremamente squilibrato se paragonato a quello che abbiamo negli altri paesi europei. Qui prima ho sentito parlare della Germania, della Francia, in Italia io credo che abbiamo un sistema di trasporti estremamente squilibrato, oltre il 70% degli spostamenti, che sono circa 750 milioni l'anno di oltre 70 km, il 71% di questa quota di mercato è ad appannaggio totale della strada. Il trasporto ferroviario ha una quota che è pari al 15%. Io credo che questi numeri la dicano lunga su quello che è il nostro sistema di trasporto, e quindi è chiaro, il perché non sta a me dirlo, perché qual è stata la politica dei trasporti in questi anni? Non voglio entrare in questa cosa, però posso dire che in Italia la ferrovia credo stia facendo tanto. Il progetto per l'alta velocità che stiamo portando avanti e che si completerà nei prossimi anni darà ampio respiro e la possibilità di rispondere in maniera sostanzialmente diversa alle esigenze di trasporto che abbiamo in questo paese, ma in particolare in questa regione perché la realizzazione della nuova linea ad alta velocità consentirà di liberare enormi potenzialità sulle attuali linee. Noi oggi abbiamo linee come la Bologna-Milano dove circolano 240-250 treni al giorno, di cui buona parte sono treni a lunga percorrenza. Nel momento in cui si realizzerà la nuova linea sarà possibile, dirottando i treni a lunga velocità su questa nuova linea, si libereranno potenzialità per dare una risposta efficace ai trasporti regionali e anche i trasporti di bacino nelle varie aree metropolitane di questa regione. In particolare voglio ricordare che stiamo portando avanti, unitamente alla Regione e alla Provincia e anche al Comune, il servizio ferroviario metropolitano che interesserà il bacino di Bologna, non solo la città di Bologna ma sarà un servizio che potrà arrivare fino a Castelfranco, a Crevalcore, a Imola, a Sasso Marconi. Oggi arriva a Marzabotto per quanto riguarda la Porrettana. Questo è un progetto a cui non ci si arriva così, è un progetto che potrà vedere la luce intorno al 2007-2008. Sarà un servizio che potrà consentire, una volta effettuati alcuni interventi infrastrutturali anche sulla stazione di Bologna, di dare una risposta molto superiore a quella attuale che è pari, grosso modo, a 400 treni al giorno che oggi interessano la stazione. Per potere fare questo è chiaro che in questi anni dobbiamo lavorare, stiamo lavorando parecchio, stiamo lavorando sul nodo di Bologna. È vero, qualcuno ha detto che abbiamo tolto cinque binari nella stazione di Bologna, per realizzare la nuova stazione ad alta velocità sono stati

eliminati cinque binari, però il numero dei treni che arrivano alla stazione di Bologna centrale è rimasto costante e il livello qualitativo, ad eccezione di una defaillance, che non ho fatica a riconoscere, di questi ultimi mesi, è rimasto pressoché costante. Questo non è avvenuto così, per la buona volontà di qualcuno, è avvenuto perché si è fatto un progetto che ha riequilibrato i carichi in termini di numero di treni delle varie linee che arrivano nella stazione, e ha consentito di dare una risposta, pure in presenza di una carenza di cinque binari, equivalente a quella che c'era fino a qualche mese fa. Per quanto riguarda la sicurezza non vorrei aggiungere altro, vorrei solo dire che è vero che qualche anno fa si mettevano i petardi, ma non credo che fosse quello il miglior sistema per poter garantire la sicurezza sulle linee. Da allora a oggi tecnologicamente sono stati fatti tanti progressi, sicuramente le cose che stiamo facendo costituiranno una risposta senz'altro più efficace a quello che è avvenuto fino a oggi per quanto riguarda la sicurezza. L'attivazione di questi sistemi non eliminerà la possibilità che avvengano incidenti perché il solo supporto tecnologico, torno a ribadire, non è sufficiente a garantire la possibilità che avvenga una normalità o un incidente. Occorre anche rispettare le regole, occorre anche avere comportamenti conseguenti. Grazie.

Presidente P.Natali Ringrazio ancora una volta, tutti gli intervenuti a questa prima parte della nostra seduta. Passerei direttamente alla seconda parte che riguarda, come preannunciato, l'aeroporto di Bologna e in particolare gli aspetti ambientali connessi alla sua vita e alla sua gestione. Sono presenti il Direttore Generale SAB, Dr. U.Chinni, l'Ing. M.Kolletzek, il Dr. D.Serrau. In rappresentanza dell'Enac il Dr. S.Piccinno, in rappresentanza dell'Enav il Vice Direttore, Dr. B.Corbelli. Abbiamo anche Arpa rappresentata dalla Dott.ssa M.A. Corvaglia; L'Assessore della Provincia E. Burgin. Darei inizio a questa parte pregando di abbreviare il più possibile questa fase di passaggio. Il primo a intervenire sarà il Dr.Chinni per una presentazione sintetica, a cui poi farà seguito l'illustrazione più ampia da parte dell'Ing.Kolletzek in rappresentanza dell'Arpa oltre che la dott.ssa Corvaglia c'è anche il Dr. Turrini.

Dr. U. Chinni Presidente, lei mi ha già risparmiato un primo piccolo compito che mi ero attribuito e che era quello di presentare la squadra della SAB che stamattina con piacere si trova qui, in questa importante sala del Comune di Bologna per trattare problemi che riguardano la nostra struttura e in particolare un settore che è fra i più importanti, che noi seguiamo da tempo e sul quale i miei collaboratori predisporranno una relazione all'uopo predisposta. Non mi dilungo più di tanto, sono qui disponibile eventualmente nella fase successiva a fornire quelle precisazioni, quelle indicazioni che i presenti ci vorranno chiedere. Passerei subito la parola, se me lo consente, Presidente, ai miei collaboratori tecnici.

Ing.M.Kolletzek Noi abbiamo pensato di iniziare questa presentazione con qualche nota di storia perché è utile anche capire come si è evoluto l'aeroporto di Bologna. L'aeroporto di Bologna è nato nel 1911, quando ci fu il primo volo, Bologna-Venezia-Rimini. Negli anni trenta è stato una base dell'aeronautica militare, poi nel dopoguerra, con la ripresa e la rinascita del trasporto aereo commerciale, la Camera di commercio di Bologna ha fondato quella che allora si chiamava Asab e ora Sab, la società di gestione che ebbe da quegli anni il compito di sviluppare le infrastrutture dell'aeroporto. Nel 1975 l'aeroporto di Bologna ha raggiunto i 500 mila passeggeri. Questi dati sul traffico ci servono anche per capire

sia la rapidità dello sviluppo, sia poi l'esigenza sempre più pressante di avere una struttura che si occupasse, per poter procedere nello sviluppo sostenibile, degli aspetti ambientali. Dopo la prima riqualificazione della pista alla fine degli anni settanta, che portò la pista alla lunghezza di 2450 metri e come tale è stata fino al 2 luglio del 2004, quando si è inaugurato il prolungamento, da un lato la sensibilità del territorio bolognese circostante l'aeroporto e per la nostra convinzione che comunque lo sviluppo, per essere sostenibile, dovesse essere governato, nel '90 è stata creata la prima struttura dedicata, all'interno dell'aeroporto, agli aspetti di ambiente e sicurezza. In questo credo che siamo stati un po' leader in Italia, in altri paesi d'Europa già si cominciavano a fare queste cose ma nel '90 siamo stati credo il primo aeroporto a creare questa struttura dedicata. Vediamo che rapidamente il traffico è cresciuto. Nel '92 si è arrivati a un milione e mezzo di passeggeri, nel '96 ai due milioni e mezzo e nel '96, con l'inaugurazione del primo lotto della nuova aerostazione, è stata inaugurata anche la nuova strumentazione di atterraggio assistito, nuovo ILS che ha portato l'aeroporto poi a operare in categoria strumentale 3B.

Arriviamo ai tempi attuali e saltiamo alcune cose per arrivare rapidamente ai tre milioni e mezzo di passeggeri raggiunti nel 2000. Nel '99 avevamo ottenuto la prima certificazione di qualità relativa ai servizi forniti dall'aeroporto. Nel 2001 sono stati consegnati i lavori per il progetto di prolungamento della pista, quindi la prima fase, l'interramento della linea di cintura - dopo vedremo in un'altra immagine da che cosa sono costituiti questi lavori ? e nel 2001 è stato anche avviato il progetto di certificazione integrata qualità, ambiente, ISO-14000 e sicurezza. Nel 2002 è entrato in funzione il nuovo sistema radar avvicinamento e radar di terra integrato con il sistema GPRS per il controllo satellitare dei mezzi che si muovono a terra in aeroporto. Poi magari i colleghi di Enav su questi aspetti potranno darci qualche chiarimento in più. Nel 2003 sono stati consegnati i lavori per la vera e propria fase di prolungamento della pista per arrivare al 2004 in cui, terminato l'interramento della linea ferroviaria di cintura con il passaggio dei primi treni si è potuto materialmente partire con il prolungamento della pista. Nello stesso periodo è stato approvato da Enac il manuale di aeroporto, quindi si è avuta la certificazione aeroportuale secondo le nuove normative. Nel novembre del 2004 c'è stato un evento di una certa importanza: a Bologna è stato fatto un importante convegno internazionale dell'ACI, Airport Council International, la sezione europea, proprio dedicato all'ambiente e l'ACI, l'organizzazione degli aeroporti europei, ha ritenuto di scegliere Bologna per il convegno 2004 proprio per i risultati ambientali importanti ottenuti con il prolungamento della pista e i risultati ambientali importanti ottenuti per un aeroporto così vicino alla città. Per concludere, abbiamo poi superato la valutazione di certificazione ambientale ISO-14000 e siamo in attesa dell'emissione formale del certificato che dovrebbe avvenire da qui a poche settimane, e chiaramente al 2005 è pienamente operante la convenzione di gestione totale. Noi come aeroporto, come gestore aeroportuale abbiamo voluto sintetizzare nella mission che abbiamo scritto la nostra visione e il nostro obiettivo aziendale, ossia contribuire con efficacia, dinamicità, flessibilità e nel rispetto dell'ambiente allo sviluppo sostenibile dell'economia italiana, erogando servizi aeroportuali competitivi ai massimi livelli di standard europeo e favorendo lo sviluppo occupazionale del territorio. Con questo abbiamo voluto sintetizzare la missione che ci siamo dati. Su questo eventualmente vogliamo integrare. Pertanto ci siamo posti alcuni obiettivi di governo dello sviluppo perché chiaramente, senza un governo dello sviluppo basato su precisi obiettivi sintetizzati nella mission e che adesso andiamo a vedere nei dettagli, chiaramente, soprattutto in un aeroporto strutturato come quello di Bologna, molto vicino alla città, sarebbe molto problematico

parlare di sviluppo, e allora innanzi tutto abbiamo un obiettivo di servizio. È ovvio, l'aeroporto fornisce servizi al trasporto aereo e quindi è fondamentale il soddisfacimento della domanda di mobilità, quindi dare una capacità di traffico e una qualità di servizi e collegamenti per le esigenze di sviluppo del territorio, il tutto in un'ottica di sistema qualità. Nell'ambito di questi aspetti abbiamo inserito anche tutta una

serie di attività molto importanti nei confronti dell'utenza, nei confronti del pubblico, quindi al di là delle aree commerciali che, ovviamente, se da un lato sono un'ulteriore fonte di business, dall'altro sono un servizio fondamentale dato all'utente dall'aeroporto, ma abbiamo aree di assistenza, andiamo dal bimbo Club, quindi un'area dove i genitori possono lasciare in attesa dell'imbarco i loro bambini più piccoli, alle postazioni di Help Fond, cioè postazioni dalle quali l'utente che accede all'aeroporto, che non ha necessariamente esigenze particolari, quindi non parliamo tanto di utenti disabili per i quali è disponibile una sala amica, ma parliamo di utenti che hanno comunque necessità di una qualche forma di supporto. Possiamo fare un esempio per tutti: arriva col taxi una mamma con due bambini e due valigie, si trova in una certa difficoltà per muoversi da sola all'interno dell'aeroporto, quindi accedendo a queste postazioni può chiedere un supporto, un'assistenza per quelle che sono cose abbastanza banali ma che, trovandosi in una situazione del genere, possono diventare complesse, oltre ovviamente a quelli che sono la sala amica per l'assistenza ai disabili, percorsi tattili per ipovedenti, oltre ad eventi di tipo vario, di tipo artistico, promozionale anche del territorio che vengono svolti in aeroporto. Sotto l'aspetto sicurezza, anche da questo punto di vista l'aeroporto di Bologna punta ai massimi risultati. Abbiamo la parola sicurezza che in italiano è unica, le abbiamo distinte con la lingua inglese in Safety e Security dove con Safety si parla di sicurezza delle infrastrutture, delle operazioni aeroportuali, quindi tutto ciò che è basato sugli apparati radar di ultima generazione, i piani di emergenza e di evacuazione e anche, e questo è importante e lo vogliamo sottolineare, Bologna è stato il primo aeroporto dove, insieme a Bologna Soccorso 118, è partito il progetto Pronto Blu, quindi la preparazione di un certo numero di dipendenti agli interventi di rianimazione cardio-polmonare e all'uso del defibrillatore semiautomatico che, da quando è nata questa cosa, ci ha già consentito di salvare 3 o 4 vite con l'intervento del defibrillatore, in tempo rapido rispetto a quello che sarebbe potuto essere l'intervento fatto dall'ambulanza del 118 che comunque richiede un certo tempo per intervenire. Gli altri aspetti sono quelli di Security che è particolarmente sentita dopo il 2001, quindi tutto ciò che è la tutela dalle interferenze illecite con sistemi avanzati di controllo del 100% dei bagagli da stiva, sia tramite sistemi radiografici tradizionali sia sistemi più raffinati di tomografia, oltre ad altri apparecchi tipo rilevatori spettrometrici di sostanze esplosive o anche possono rilevare la presenza di droghe o altre sostanze, cosiddetti in gergo tecnico gli "annusatori". In corso di valutazione anche alcuni aspetti relativi al miglioramento, recinzioni di tipo attivo, che si applicano in diversi aeroporti. Quindi passiamo agli aspetti di tutela ambientale. L'ottica con cui abbiamo lavorato già dagli anni novanta è quella dello sviluppo sostenibile, quindi della integrazione degli aspetti ambientali, sociali, di sicurezza che vediamo poi illustrati successivamente. Questi sono gli aspetti principali progettuali, ormai quasi tutti realizzati. Vediamo il progetto principale, (illustra le slide che si allegano al verbale) quello del prolungamento della pista con la riqualificazione anche dell'esistente e insieme in questo punto indicato con il n. 1 abbiamo anche i trattamenti delle acque, il collettamento delle acque meteoriche. Insieme al progetto di prolungamento della pista abbiamo realizzato la bretella di uscita rapida, indicata al punto 2, che consente anche questa di ridurre notevolmente gli

aspetti di impatto ambientale per i rumori generati al suolo perché consente di migliorare la movimentazione dei mezzi al suolo. Poi vi sono altri progetti relativi al lato terra, l'ampliamento dei piazzali, realizzazione dei loading bridge, spazzole telescopiche, e un nuovo termine, la deviazione generale. In particolare il progetto di prolungamento della pista consente di elevare la qualità del servizio, quindi elevare il migliaggio che può essere percorso senza scalo dall'aeroporto di Bologna, aumentare il livello di sicurezza. Premettiamo che un aeroporto è comunque sicuro nel senso che viene utilizzato in maniera sicura in relazione alle strutture che esistono, però è chiaro che disporre di una maggiore lunghezza di pista dà una maggiore elasticità anche da questo punto di vista. E ovviamente l'aspetto fondamentale, quello di riduzione dell'impatto acustico. Se guardiamo queste immagini vediamo com'era la situazione nel '99, quindi prima del prolungamento della pista, dove vediamo quali sono i principali ostacoli e le principali cause di impatto acustico sulla città. Vediamo la pista aeroportuale, qua è indicata ancora la vecchia linea ferroviaria di cintura che era sopraelevata di 15 metri rispetto al piano di campagna, e quindi la soglia di toccata per l'atterraggio è quella indicata, dove vediamo un'ulteriore penalizzazione per gli aerei in atterraggio. Questo cosa significava? Significava, insieme alla mancanza di una via di rullaggio completa a terra, l'obbligo di avere tempi lunghi di movimentazione al suolo e quindi maggiore difficoltà nel poter distribuire i decolli in parte in direzione della città inevitabilmente, ma fin dove possibile in direzione opposta alla città. Quindi la realizzazione delle strutture che vediamo indicate nel Master Plan in viola, quindi completamento della via di rullaggio, la bretella di uscita rapida e l'estensione della pista fino a 2.800 metri hanno consentito nella loro globalità di ridurre notevolmente il numero di decolli in direzione della città e per i decolli che ancora avvengono e inevitabilmente continueranno ad avvenire in direzione della città, la possibilità di anticipare il punto di virata e quindi di sorvolare solamente quote assolutamente minime di territorio residenziale abitato. Noi vediamo che tutto questo è stato sottoposto a procedure di valutazione di impatto ambientale, nel '98 è stata fatta a livello locale la procedura di Valsia e la procedura nazionale di Via. La prima Conferenza dei servizi c'è stata nell'agosto del '98 sulla Via, e vediamo qua indicati gli enti rappresentati. Nel dicembre del '98 è stata completata la procedura con l'esito positivo e le prescrizioni, nel giugno del '99 è formalmente stato emesso il decreto di pronuncia di compatibilità ambientale. Le principali prescrizioni derivanti dal Via sono queste: innanzi tutto è stato considerato valido il piano regolatore aeroportuale e approvato in sede di Via per un traffico fino a 4 milioni e mezzo di passeggeri; oggi siamo intorno ai 3 milioni e mezzo e si è ipotizzato di raggiungere il traffico di 4 milioni e mezzo di passeggeri tra il 2005 e il 2010. Questo fu ipotizzato in sede di Via, oggi vediamo che questa ipotesi è mantenuta e si ritiene che i 4 milioni e mezzo di passeggeri potranno essere raggiunti intorno al 2008, 2009. Questo comporta che nel 2006 la SAB, come da prescrizioni, riprenderà una seconda fase di valutazione d'impatto ambientale per il traffico quando il traffico sarà superiore ai 4 milioni e mezzo di passeggeri e quindi il nuovo orizzonte di traffico potrà essere intorno ai 6 o 7 milioni di passeggeri in modo da coprire con questa nuova valutazione d'impatto ambientale la situazione fra il 2015 e il 2020. Gli altri aspetti che sono già stati rispettati sono l'eliminazione degli aeromobili più rumorosi, quelli di capitolo 2, dal marzo 2002. Le procedure di decollo anti-rumore emesse con nota dell'Enac e applicate e tenute sotto controllo da Enav, la realizzazione del sistema di monitoraggio del rumore intrecciato con la traccia radar e le barriere fonoassorbenti per la protezione della frazione di Lippo di Calderara, che sono l'ultima cosa in corso di realizzazione e che già è stato presentato al comune di

Calderara. Poi c'è tutta una serie di aspetti relativi alle acque del suolo e del sottosuolo su cui non ci dilunghiamo ma su cui siamo comunque arrivati sempre tramite le Conferenze dei servizi. Saltiamo questi aspetti. Un altro aspetto importante per la tutela ambientale è il discorso della viabilità. Su questo sappiamo che da un po' di anni si sta discutendo e finalmente pare siamo arrivati all'inizio dei lavori. Magari anche su questo poi interverrà il collega Ing. Serrau. Qui abbiamo il piano degli investimenti per i quali l'anno di picco è stato il 2004. Non finiamo qua con le opere, poi ci sono ulteriori esigenze di sviluppo su cui si dovrà valutare proprio in base alla reale disponibilità d'investimenti, considerato che è noto che stiamo ancora attendendo una quota di finanziamento che ci era stato garantito dallo Stato e che tuttora non è stata erogata. Importante solo notare che all'interno di queste cifre rilevanti di investimenti una piccola quota, ma importante per il significato che ha, ci è venuta dall'Unione europea, siamo stati l'unico aeroporto che dal '96-'97 fino all'anno scorso ha potuto accedere ai finanziamenti per le reti di trasporto trans-europeo, le reti Ten, grazie alle caratteristiche dei progetti. Arriviamo alla nostra visione di sviluppo sostenibile. Innanzi tutto riteniamo che vi sia un'importante posta in gioco per il territorio sia da un punto di vista sociale ed economico, sia da un punto di vista ambientale. Da un punto di vista sociale ed economico numerosi studi hanno dimostrato, e i dati poi verificati sullo stesso rapporto di Bologna ci dimostrano che così è, che c'è una media di 4000 posti di lavoro fra diretti, indiretti e indotti, generati da ogni milione di passeggeri per un aeroporto europeo, quindi questo significa che, sulla base delle ipotesi di sviluppo del traffico, dagli attuali 12 mila posti di lavoro creati, ripetiamo, non solo direttamente all'interno dell'aeroporto ma su tutti i settori che ne derivano, quindi posti di lavoro indiretti e indotti dalla produzione di ricchezza, si potrà arrivare nel 2020 a una generazione totale di 30 mila posti di lavoro. Per quanto riguarda agli aspetti ambientali, è ovvio che lo sviluppo significa disponibilità di risorse da dedicare alla tutela ambientale e alla creazione di know-how ambientale. In pratica, secondo i concetti europei, si ha la integrazione dei tre aspetti economico, sociale e ambientale. Ovviamente in assenza di sviluppo, se parliamo solo di minore occupazione e minore competitività del territorio, ma peggiori condizioni ambientali. Noi tutto questo l'abbiamo raggiunto già dagli anni novanta lavorando insieme agli enti territoriali secondo quello che poi è stato definito recentemente anche dall'Unione europea come approccio bilanciato, approccio integrato. Questo significa che in un caso come un aeroporto non esiste una sola modalità, un solo tipo di intervento per garantire la compatibilità ambientale, come può essere per esempio in una fabbrica dove, se la fabbrica è rumorosa, basta isolare le macchine. Nel caso di una infrastruttura di trasporti in generale e di un aeroporto in particolare sono necessarie diverse soluzioni che tutti insieme contribuiscono poi a ottenere il risultato globale di riduzione dell'impatto acustico fondamentalmente. L'evoluzione tecnologica delle motorizzazioni che dal marzo 2002 è operativa con l'eliminazione completa degli aeromobili più rumorosi, capitolo 2, poi abbiamo le procedure di volo studiate e create insieme agli enti istituzionalmente preposti a questo, l'Enav, l'ente nazionale di assistenza al volo, e l'Enac che è l'aviazione civile, e che vengono verificate, controllate con i Report di violazioni. Le infrastrutture aeroportuali, ne abbiamo già parlato, sono operative parte dal gennaio del 2002, e il prolungamento della pista dal 2004. Il monitoraggio integrato con la traccia radar, che è fondamentale per verificare l'efficienza delle procedure; per i rumori generati al suolo le barriere fonoassorbenti che contiamo siano realizzate entro l'estate per la protezione di Lippo, e infine la zonizzazione acustica per pianificazione degli insediamenti che è stata approvata, Bologna è stata uno dei primi

comuni in Italia ad approvare la zonizzazione acustica anche aeroportuale nel gennaio del 2003. Saltiamo le modalità con cui si misura il rumore, poi eventualmente, se ci sono domande, ritorneremo su questo. La rete di monitoraggio è una rete complessa, co-finanziata e quindi in comproprietà fra Comune di Bologna e società di gestione, che ci consente quindi non solo di avere misure ma di verificare e ulteriormente migliorare le procedure di volo e andare a identificare in maniera completa le violazioni e nel contempo a dare comunicazione e quindi mantenere un rapporto attivo con il territorio. Noi l'abbiamo suddiviso in tre aree; poi sull'applicazione del monitoraggio e sulla zonizzazione passo la parola al collega Ing. Serrau che gestisce direttamente il sistema di monitoraggio.

Ing. D. Serrau (illustra le slide, allegate al verbale) In giallo sono le direzioni di decollo standard degli aeromobili presso l'aeroporto di Bologna. Noi tramite il sistema di monitoraggio, le cui centraline vedete illustrate in blu, quindi sono posizionate in vari punti del comune di Bologna, quelli più soggetti a rumore aeroportuale, seguiamo sia acusticamente, quindi tramite il passaggio nelle varie centraline, sia mediante la traccia radar che ci fornisce Enav, il decollo (e anche l'atterraggio) su Bologna perché è quello che dà l'impatto acustico maggiore. Quindi abbiamo suddiviso, proprio grazie alla procedura antirumore in essere presso l'aeroporto, il comune di Bologna in tre aree. Essenzialmente gli aerei dovrebbero tutti passare sempre dalla zona verde, la gialla è una zona cuscinetto che tiene conto del fatto che l'aereo sta sorvolando la città, quindi non percorre una strada asfaltata come normalmente fanno le macchine. La zona rossa è la zona di effettiva violazione, di conseguenza noi controlliamo anche l'operatività dal punto di vista ambientale, quindi compatibilità del rumore degli aerei, anche grazie soprattutto al sistema di monitoraggio. Con il Comune di Bologna abbiamo messo a punto, tramite i lavori della Commissione Articolo 5 del decreto del '97, la zonizzazione acustica. Di conseguenza dobbiamo verificare che le curve isofoniche, quindi i rumori generati al suolo dagli aerei, siano all'interno di quelle linee bianche e gialle che vedete illustrate. Rispetto alla planimetria della città qui abbiamo la pista aeroportuale, questo è il fiume Reno e questa è la zona della città e quindi se il sorvolo avviene nella zona verde, praticamente viene solo sfiorata la città e vediamo tra un attimo i risultati che si sono avuti con il prolungamento della pista, che sono notevoli e superiori a quelli preventivati in fase di Via. Quindi, tramite la zonizzazione acustica siamo in grado di confrontare via via negli anni il rumore generato al suolo con il limite massimo fisico che abbiamo certificato. I risultati prima del prolungamento della pista sono un notevole aumento dei passeggeri, un discreto aumento di movimenti dal '96 al 2003, ma una sostanziale diminuzione del rumore che, come abbiamo visto, si misura con il nostro parametro che è l'LVA. Tre decibel di diminuzione del rumore in questi anni significa dimezzare il rumore perché la scala, essendo in decibel, è una scala diversa da quella che può essere l'aritmetica. Si tende sempre a creare una legge di proporzionalità tra l'aumento del traffico e il rumore, invece questi dati fanno vedere come un aumento dei movimenti aerei, quindi degli aerei che dovessero sorvolare anche i centri abitati, a un aumento degli aerei non corrisponde direttamente un aumento dei rumori proprio perché il rumore degli aerei è molto diverso a seconda del tipo di aereo. La situazione nel '96, quando si iniziarono i lavori per la procedura di VIA, quella curva gialla, quell'area gialla è l'area teoricamente dei 65-70 decibel, ovvero l'area che al giorno d'oggi, con la zonizzazione acustica che vedevamo prima, è un'area limite, ovvero noi non dobbiamo avere quel colore giallo sulla città di Bologna perché la zonizzazione acustica ce lo vieta. Questa è la modalità di misura del rumore aeroportuale secondo la legislazione italiana. Quindi abbiamo l'indicatore acustico aeroportuale

che si chiama LVA, Livello di valutazione del rumore aeroportuale. Per effettuare questa misura l'anno viene suddiviso in tre periodi di quattro mesi ciascuno. Per ognuno dei periodi (questo è quello che dice la legge) viene individuata la settimana di picco del traffico e il valore di impatto acustico è la media del rumore calcolata sulle tre settimane di picco individuate. Quindi è importante che sia chiaro questo, vengono sempre considerate le tre settimane di maggiore traffico, quindi quando rappresentiamo quelle curve dove diciamo che è l'LVA, significa che è il picco acustico. Nei periodi al di fuori dei picchi di traffico sicuramente il rumore sarà inferiore a quello che abbiamo visto. Le fasce orarie di riferimento nella misura sono la fascia diurna che va dalle 6 alle 23 e la fascia notturna, dalle 23 alle 6, durante la quale viene penalizzato per dieci ogni singolo evento, quindi un evento acustico durante la fascia diurna vale per uno, lo stesso evento acustico durante la fascia notturna vale per 10, quindi un sorvolo di notte viene calcolato come se fossero 10 di giorno. Questo per dare la massima protezione alla fascia notturna. I limiti acustici sono 60 decibel quello che è considerato intorno aeroportuale, quindi al di sotto dei 60 decibel il territorio è considerato nemmeno influenzato dalla presenza di un aeroporto. Dai 60 ai 65 decibel è intorno aeroportuale, ma non sono previste limitazioni di alcun genere, quindi possono esserci zone residenziali, zone ospedaliere o di cura, ecc. Oltre i 65 decibel e fino a 75 non sono consentite attività residenziali o di tipo assistenziale alla salute, quindi possono esserci solo attività industriali, commerciali e simili. Oltre i 75 decibel sono consentite solo attività aeroportuali. Per chiudere due cose ancora, poi siamo a disposizione per le domande. Qui vediamo il confronto prima e dopo il prolungamento della pista, quindi mesi di luglio e agosto del 2003 e luglio e agosto del 2004, dove il traffico è stato sostanzialmente equivalente come numero di movimenti, numero di passeggeri, ecc., e vediamo la differenza tra le colonnine rosse che rappresentano il 2003 e il 2004 in direzione della città. Direi che la cosa non richiede commenti. Ancora, vediamo questo aspetto che è interessante proprio per il futuro, per quello che ci aspetta con l'ulteriore sviluppo della tecnologia. Vediamo il peso dei singoli tipi di aeromobili sul rumore. La cosa che vorrei evidenziare sono le parti di torta in giallo che corrispondono alla serie di aeromobile MD-80 che sono attualmente ancora consentiti, possono continuare a volare ma sono i più rumorosi, e vediamo che costituiscono il 21,3% del traffico ma contribuiscono all'impatto acustico per oltre il 56%. Questo significa che questi aeromobili, che anche in base alle nuove norme europee nell'arco di pochi anni dovranno essere messi fuori servizio, e già le compagnie aeree che li hanno li stanno via via sostituendo. Eliminato totalmente o quasi questo tipo di macchina rumorosa ci ritroveremo ad avere ancora una riduzione di oltre il 50% del rumore. Vediamo per esempio la parte in blu della torta che sono gli aeromobili 737 che oggi costituiscono il 31, quasi il 32% dei movimenti ma solo il 15% dell'impatto acustico.

Presidente P.Natali Potremmo dare la parola ad Arpa, alla dott.ssa Corvaglia brevemente, poi al Dr. Turrini. Informo che è presente anche l'Assessore Pattullo, Assessore all'Ambiente del Comune, oltre all'Assessore Burgin della Provincia, poi credo che l'assessore Pattullo dovrà assentarsi, ma intervverrà il dott. Diolaiti, direttore del settore Ambiente. Prego dottoressa Corvaglia.

Dott.ssa M.A. Corvaglia Noi abbiamo preparato una relazione sintetica sull'attività che Arpa ha svolto in tutti questi anni e che svolge in relazione al controllo dell'aeroporto, al monitoraggio sia per quanto riguarda gli aspetti del rumore che tutti gli altri aspetti riguardanti gli istruttori di VIA, la gestione delle acque, ecc. Oggi ci concentriamo un po' di più sugli aspetti del monitoraggio del rumore. Arpa prima del nuovo

sistema di monitoraggio che adesso abbiamo visto e che viene gestito da SAB, dall'aeroporto, direttamente Arpa era l'unico ente di controllo che in qualche maniera monitorava gli effetti del rumore sull'ambiente tramite una centralina fissa di proprietà del Comune, e con questo, con il quartiere e con tutti gli altri enti interessati veniva gestito sia il monitoraggio che la comunicazione dei dati. Tutto questo fino alla istituzione della Commissione e di tutti i nuovi lavori relativi al nuovo sistema di monitoraggio, al quale Arpa ha contribuito per l'individuazione delle postazioni, è stato condiviso un po' tutto il sistema, è stato validato da Arpa attraverso due anni di controlli in parallelo, ecc. Allo stato attuale possiamo dire che è stato fatto un lavoro enorme insieme tra SAB, ARPA, Comune, AUSL, tutti gli enti interessati alla tutela dell'ambiente, sia per quanto riguarda il controllo del monitoraggio, sia riguardo alla Commissione fatta ai sensi del D.M. del '97, quindi all'individuazione delle procedure antirumore, ecc., oltre a tutto il lavoro istruttorio fatto per il prolungamento della pista. È un lavoro importante che forse non è stato valorizzato abbastanza, forse soffre del fatto che abbiamo avuto un periodo di stand-by generale perché ci sono stati i lavori di cantierizzazione del prolungamento della pista. C'è stato un momento in cui è partito il sistema di monitoraggio, che è stato comunque validato sia come controllo in parallelo che poi con monitoraggi spot fatti da Arpa anche nel 2003, dove, come vedremo meglio nella presentazione che farà Turrini, che è il tecnico che segue regolarmente tutti i dati sul rumore dell'aeroporto e che ha partecipato a tutti i lavori della Commissione, ARPA sostanzialmente ha trovato una rispondenza direi quasi totale sui dati, quindi possiamo dire che il sistema di monitoraggio, anche se risente ancora di qualche problematica, forse più dalla parte di Calderara dove ha avuto qualche problema tecnico, però soprattutto sulla parte di Bologna direi che ormai è abbastanza a regime e ha dei dati assolutamente affidabili dal punto di vista del controllo che è stato effettuato da ARPA sia nel periodo che è stato fatto il controllo in parallelo che in questi monitoraggi a spot che sono stati fatti nel 2003. Abbiamo già chiesto con il Comune, e abbiamo trovato la condivisione da questo punto di vista, di ripristinare la Commissione aeroportuale, ma va bene anche un gruppo tecnico, come si è detto, un gruppo tecnico permanente di monitoraggio, non diciamo di controllo ma più che altro di monitoraggio delle attività e del rispetto ai dati di controllo del rumore e a tutto quello che avviene in termini di sviluppo di attività e di eventuali impatti. Questo sicuramente serve alle istituzioni per avere il controllo della situazione sui dati ambientali, serve per comunicare meglio con l'utenza, con eventuali situazioni di reclami, comunque per informare l'utenza su quello che viene fatto perché comunque il controllo delle istituzioni è un elemento di maggiore tutela. Serve a noi come organo di controllo a capire meglio gli andamenti, faccio notare che tuttora noi riceviamo i dati giornalieri e gli elaborati mensili da SAB, quindi comunque continuiamo ad avere il controllo visivo dei dati. Noi sollecitiamo questo tipo di iniziativa perché ci aiuta poi a gestire i contenziosi con i quartieri, con i cittadini, ecc. Per finire, ritengo che sicuramente il lavoro che è stato fatto e che dovrà continuare ad essere fatto sull'aeroporto è un lavoro importante, con risultati molto interessanti, che può essere valorizzato anche come informazione all'utenza con qualche iniziativa anche istituzionale in cui andiamo a vedere proprio quali sono stati i percorsi tecnici e istituzionali per arrivare a risultati che riteniamo siano decisamente apprezzabili, per quanto si possa migliorare molto sul piano della comunicazione, del coordinamento tra enti che forse in questi due anni è venuto un po' meno e sulla quale chiediamo di recuperare per avere un coordinamento più continuo e costante sui temi.

Dr.T.Turrini (illustra le slide che si allegano al verbale) In questa

prima slide ho riassunto brevemente l'attività che ARPA ha svolto nel periodo dal '92 al 2003. C'è stata una prima fase, dal '92 al 2002, in cui come ARPA abbiamo gestito direttamente l'attività di monitoraggio, attività che è iniziata nel 2002 su sollecitazione dei cittadini del quartiere Navile che lamentavano il disagio dovuto al rumore dell'aeroporto, attività di monitoraggio svolta con l'ausilio di una postazione di monitoraggio fissa messa a disposizione dal Comune di Bologna e posizionata presso il Centro sportivo Pizzoli di via Zanardi. Come ARPA abbiamo poi partecipato nel '98 alla procedura di VIA che riguardava sia l'allungamento della pista di volo che la progettazione del sistema di monitoraggio aeroportuale e i vari interventi di mitigazione, tra cui anche la barriera di Lippo di Calderara. Il 2001-2002 ci ha visto partecipare alla Commissione aeroportuale ai sensi dell'art. 5 del Decreto 31.10.97 che, ricordo, era una Commissione indetta dal Direttore dell'aeroporto e aveva come compito principale quello di definire le procedure antirumore e di arrivare a definire la zonizzazione acustica del dintorno aeroportuale. Contemporaneamente in quegli anni è partito il sistema di monitoraggio aeroportuale gestito da SAB, il 2001 e il 2002 sono anni che sono stati utilizzati per eseguire delle misure in parallelo tra la nostra centralina e la centralina del sistema aeroportuale. In questi due anni sono state appunto eseguite queste misure in parallelo per arrivare poi a certificare la corretta taratura del sistema quando, dopo una serie di verifiche, si è appurato che tra le due centraline posizionate nello stesso punto il dato acustico risultava discordare meno di un certo valore, che è stato valutato in circa 0,5-1 decibel. A questo punto, d'accordo con il Comune di Bologna, si è deciso di dismettere la nostra centralina e di iniziare in via sperimentale la gestione del sistema di monitoraggio, e quindi la trasmissione dei dati da parte di SAB sia ad ARPA che al Comune che al Quartiere. Nel 2003 abbiamo eseguito una serie di verifiche di controllo, con una centralina di monitoraggio mobile ARPA. Queste verifiche hanno potuto accertare che il dato acustico che veniva trasmesso mensilmente da SAB era sostanzialmente conforme a quello che effettivamente arrivava anche alla nostra centralina. Quindi questo controllo incrociato, ha confermato la correttezza del dato che veniva fornito. Preciso soltanto che noi come ARPA naturalmente siamo in grado di controllare il dato acustico che le centraline del sistema di monitoraggio forniscono, non abbiamo l'accesso alle tracce radar e quindi chiaramente non possiamo verificare l'incrocio dei dati tra il dato acustico e la traccia radar se non confrontando il valore di LVA misurato da noi rispetto al valore misurato da SAB. Se i due dati corrispondono, è evidente che oltre al dato acustico è stata eseguita correttamente anche l'incrocio con la traccia radar, di cui noi comunque, ripeto, non abbiamo la disponibilità. Quando nel '92 la posizione della centralina che è stata individuata presso il centro sportivo Pizzoli perché è stato ritenuto un punto idoneo per verificare l'inquinamento acustico prodotto sul quartiere Navile. In effetti questa postazione si trova sulla rotta che gli aerei devono seguire in fase di decollo dalla pista verso la città. La bontà di questa scelta è stata confermata dal fatto che in tutti questi anni ad ogni variazione del dato acustico rilevato dalla centralina corrispondeva una reazione uguale della cittadinanza, cioè ogni qualvolta si riscontravano incrementi dei livelli di rumore, si aveva come effetto un incremento del disturbo segnalato dalla cittadinanza e viceversa. Questa centralina è stata mantenuta nel sistema di monitoraggio gestito da SAB e attualmente corrisponde alla centralina n. 6 ed è la centralina su cui tutti gli aerei in fase di decollo dall'aeroporto verso la città devono transitare sia che rispettino le procedure anti-rumore o sia che non le rispettino. Ovviamente, quando abbiamo cominciato nel '92 a monitorare l'aeroporto non eravamo in presenza di una normativa di riferimento e non avevamo un indice di valutazione di riferimento, quindi abbiamo utilizzato come livello di valutazione del rumore aeroportuale il livello equivalente

che sostanzialmente è una misura del rumore prodotto in un determinato punto dall'insieme di tutte le sorgenti presenti. Considerato che la postazione in cui era stata posizionata la centralina risentiva di un rumore residuo piuttosto basso, è chiaro che questo parametro era influenzato dal rumore aeroportuale, quindi una variazione di questo livello equivalente corrispondeva a un incremento o un decremento del rumore aeroportuale. Nel periodo in cui abbiamo gestito direttamente la centralina ogni mese trasmettevamo un report mensile che veniva inviato sia al Comune di Bologna che al quartiere Navile che a Sab, ma anche all'Azienda sanitaria locale, ad Enac, Enav, ecc., e questo report raccoglieva una serie di informazioni che qui ho riassunto, cioè il livello equivalente diurno, il notturno, il livello equivalente dei night che è il livello equivalente sulle 24 ore, penalizzando gli eventi notturni di un valore di 10 decibel. Venivano fornite informazioni rispetto agli orari in cui si erano registrati i livelli equivalenti più alti e venivano date informazioni anche rispetto ai principali eventi sonori rilevati, cioè a una serie di sorvoli aerei che avevano superato una certa soglia. Si riportava la data, l'ora, la durata, i massimi livelli registrati, ecc. Dal '97 abbiamo cominciato anche a determinare l'indice LVA. La differenza tra questi parametri, il livello equivalente e LVA, sta semplicemente nel fatto che l'LVA, l'indice di valutazione aeroportuale, è una misura di rumore prodotto solo dagli aerei, in sostanza bisogna che il sistema sia in grado di escludere tutti i livelli sonori prodotti da quello che non è movimento di aeromobili, mentre il livello equivalente prende dentro tutto. Questo

report mensile, queste informazioni hanno poi consentito negli anni di cominciare a mettere in campo, pur in assenza di una normativa specifica, una serie di interventi finalizzati a contenere il livello di rumore sulla città. Dal '97 abbiamo questo nuovo parametro, LVA, tuttavia noi abbiamo continuato, e anche il sistema di monitoraggio di SAB continua ad acquisire anche il dato rispetto al livello equivalente. Questo ci consente di poter avere una serie storica dal '92 al 2003 (2004, ma non è ancora riportato il dato) anche su questi parametri e quindi si possono fare certi confronti e vedere qual è il trend del rumore rispetto agli anni in cui l'indice LVA ancora non veniva determinato. In questi tre grafici vi ho riportato per il periodo diurno, il periodo notturno e il periodo dei night, quindi sulle 24 ore, com'è variato negli anni il livello equivalente in funzione del traffico aereo sulla città. Questo è il grafico del traffico aereo sulla città e vedete come, a fronte di un incremento rilevante del traffico aereo sulla città di Bologna, tutti i parametri sono in discesa di circa 3-4 decibel. Se confrontiamo i dati del 2002-2003 rispetto ai livelli del '95-'96 vediamo che, pure in presenza di un incremento rilevante del traffico sulla città, abbiamo costantemente un decremento sui 3-4 decibel, che corrisponde a una riduzione del 50% dell'energia sonora prodotta. Ovviamente io riporto solo i dati sulla città di Bologna perché negli anni l'unica centralina di monitoraggio di cui si è potuto disporre è stata quella posizionata presso il centro sportivo Pizzoli. Per entrare invece in merito all'indice LVA, qui ho riportato una serie di torte in cui per ogni anno riporta in rosso la percentuale di settimane in cui si è avuto un LVA superiore ai 65 decibel, che è il limite che deve essere rispettato nella zona del quartiere Navile. In giallo riporta le settimane in cui avevamo il rispetto dei limiti, ma comunque il limite era molto vicino, oscillava tra i 64 e i 65, e in verde invece le settimane in cui si era tranquillamente al di sotto del limite di almeno un decibel al valore. Questo perché purtroppo l'LVA non è un indice particolarmente adatto nella valutazione del disturbo, è un indice di caratterizzazione acustica, anche perché è un indice di valutazione annuale. Non è detto che il rispetto dei limiti non comporti un disturbo, questo limite non offre nessuna indicazione rispetto a quelli che sono, ad esempio, i picchi di rumore.

Quindi, al di là di quello che impone la normativa, comunque di rientrare al di sotto dei 65 decibel, è importante che ci si dia anche un obiettivo di qualità, cioè di rientrare anche con un certo margine, questo sempre nell'ottica di contenere anche i picchi di rumore. Vediamo che nel corso degli anni (qui abbiamo l'andamento dal '98 al 2001, e qui l'andamento 2002, 2003, 2004) sono scomparsi completamente i superamenti dell'indice LVA, nel 2002 abbiamo avuto alcuni superamenti, ma sono dovuti a un periodo di circa un mese e mezzo in cui per i lavori in corso sulla pista, lavori che erano previsti nella valutazione di impatto acustico, non è stato possibile mettere in campo le procedure anti-rumore così com'erano previste. Vediamo come negli ultimi anni sono scomparsi i superamenti dell'indice LVA di 65 decibel e si sia ridotta notevolmente anche la percentuale di settimane in cui il valore è rimasto comunque molto vicino al limite. 2003-2004 siamo nell'ordine di 80-90% di settimane in cui il valore di LVA è risultato al di sotto dei 64 decibel. Per ultimo vi riporto questa tabella in cui ho provato a calcolare l'LVA annuale, però con una precisione. Come diceva giustamente prima l'Ing. Kolletzek, normativamente l'LVA va scelto individuando per ogni periodo dell'anno, per ognuno di questi tre periodi dell'anno la settimana caratterizzata dal flusso di traffico aereo maggiore, ma non è detto che la settimana caratterizzata dal flusso di traffico aereo maggiore sia anche quella che ha l'LVA maggiore perché dipende dal tipo di aerei, dal fatto che rispettino o meno le procedure anti-rumore, ecc. Io qui ho preso per gli anni dal '97 al 2004 le settimane caratterizzate dall'LVA massimo e ho calcolato l'LVA annuale. Vediamo che anche questa rappresentazione conferma quello che già avevamo visto sul livello equivalente, cioè una riduzione che oscilla intorno ai 3-4 decibel del rumore anche valutato rispetto a questo parametro, e non solo sul livello equivalente, del rumore aeroportuale sulla città di Bologna. Quindi si può confermare questa riduzione del 50% sul quartiere Navile.

Presidente P. Natali Questi dati quindi integrano e completano quelli forniti in precedenza, e anche qui la richiesta è quella di acquisire queste informazioni per poterle poi diffondere. Vista l'ora, ho ancora in previsione di dare la parola almeno a quattro persone in rappresentanza da un lato della Usl con il Dr. Po, il Comune di Bologna, il Quartiere Navile e il Comune di Calderara. Poi c'è anche un cittadino in particolare che è molto attento a questi problemi. Quindi credo che dobbiamo cercare di completare positivamente questa mattinata, ma chiedo ancora una volta la massima sinteticità.

Dr. C. Po, sono un medico dell'Unità operativa rischi ambientali, cioè delle ripercussioni che sulla salute ci sono, la mia attività è vedere le ripercussioni che ci sono sulla salute delle attività che pesano sull'ambiente. Molto francamente, quando si spostano 3 milioni e mezzo, 4 milioni di persone, un qualche peso c'è sulla salute. Io conosco dal '98 il Dr. Kolletzek e gli esprimo la mia stima per la sua professionalità, però per essere franchi è innegabile dire che un qualche peso c'è. Chiaramente si tratta di vedere se le combustioni, con combustibili fossili ovviamente, originino particolato primario e particolato secondario, e i rumori che insistono, anche se c'è un miglioramento, l'Arpa l'ha sottolineato, costante con i dati, però insistono anche saltuariamente su un quartiere che già pesa o paga al rumore un prezzo per l'attraversamento ferroviario che ha, il quartiere Navile. Il traffico, l'incidentalità indotta dal traffico ed altro. Quindi oggettivamente un peso c'è, un peso che è stato affrontato a mio avviso in maniera - torno a ripetere, tecnologicamente i riconoscimenti ci sono stati, mirabile. Qualcuno dice che l'aereo è la macchina più anti-ecologica che ci sia per il combustibile, se si guarda però l'energia persona per km percorso, questo mezzo collettivo potrebbe

addirittura risultare un vantaggio. Noi come Azienda non abbiamo quantificato il peso, pur riuscendo a farlo generalmente, per la città di Bologna l'abbiamo fatto in occasione della valutazione preliminare della qualità dell'aria, non abbiamo quantificato il peso che l'aeroporto ha sulla salute dei bolognesi. Qualche altra città, come Stoccolma, lo ha fatto, quindi è possibile farlo, non abbiamo una linea di ricerca su questo, il problema è se è possibile fare meglio. A mio avviso un po' si può migliorare l'impatto che ha un aeroporto. Chiaramente l'ideale sarebbe seguire la tendenza che è presente negli Stati Uniti, che è quella di vendere le aree all'interno delle città che hanno gli aeroporti, costruirci sopra dei centri commerciali o delle città e costruire lontano dall'abitato l'aeroporto, però credo che questo sia difficile da realizzare. Il trasporto, è possibile migliorare qualcosa sul trasporto di quei 3-4 milioni di persone (che poi sono destinate a crescere) collettivo almeno fino all'aeroporto. Dal mio punto di vista deve essere un trasporto su ferro, un trasporto che ha un basso uso di combustibili fossili, se non altro vengono usati sì per ricavare l'elettricità, ma lontano dall'abitare o altrimenti nell'immediato è possibile pensare a un trasporto con autobus a metano.

Presidente P. Natali Andiamo a discendere come dimensione dell'ente rappresentato, quindi darei la parola all'assessore Burgin, poi al Comune di Bologna, al Comune di Calderara e al Quartiere Navile. Prego.

Assessore E. Burgin Voglio essere assolutamente telegrafico e volevo fare solo qualche considerazione dal punto di vista operativo. Intanto ringrazio per l'opportunità di questa mattina, credo che l'incontro debba essere interpretato non tanto e non solo come un reciproco aggiornamento ma come punto di partenza di un lavoro che veniva fatto. Ascoltando la presentazione con chi mi stava di fianco ho elaborato molte domande perché le presentazioni sono sempre molto belle e poi, per esperienza, uno dice: però bisognerebbe scavarci dentro! Questa cosa dell'LVA inteso come indice mi pare riporti alla necessità di sviluppare qualcosa di più articolato perché se l'LVA è la media dei picchi, un modo per abbassare la media è quella di abbassare i singoli picchi, un altro modo è quello di metterne assieme tanti altri molto più bassi in modo tale che alla fine la media si abbassa. Ho in mente che ci sono tanti piccoli aerei che fanno voli di medio raggio, che una volta non esistevano, non vorrei che poi alla fine ci sfuggisse l'effetto dato dall'aggiungersi di tanti nuovi voli di aeromobili singolarmente più piccole e meno rumorose, però alla fine l'impatto sulla cittadinanza si avverte. Così come l'altro elemento che vorrei approfondire in una successiva occasione è quella della dimensione spaziale e territoriale del rilevamento, del controllo del rumore perché giustamente, essendo ospiti del Comune di Bologna, si pone l'accento su via Zanardi o sul centro sportivo Pizzoli. Ho in mente che moltissimi aerei decollano, o partono dalla parte di Calderara. Se venisse detto che sono molti di più quelli che partono o atterrano dalla parte di Calderara rispetto a quelli del lato Bologna non sarei assolutamente sorpreso, per cui se alla fine il rumore si abbassa spostando dalla parte di Calderara tutto quello che si può spostare (la banalizzo per paradosso) vedremmo benefici sulla centrale di rilevamento di via Zanardi ma complessivamente il beneficio sarebbe andato a scapito di qualcun altro. Quindi io mi riaggancerei e proverei a sottolineare la mia adesione alla proposta di dare vita ad un gruppo di lavoro tecnico che metta assieme i vari esperti. Io lo vedrei come un gruppo tecnico piuttosto che un gruppo istituzionale che poi diventa pesante, che poi non si trova mai, in cui le competenze non sono quelle assolutamente specialistiche che sono necessarie per approfondire queste cose e direi che nel gruppo tecnico, per quanto mi riguarda, la Provincia dovrebbe essere assolutamente rappresentata proprio per le considerazioni

che facevo. Quindi lo chiedo, mi piace la proposta, aderisco e siamo pronti a partecipare.

Dr. R. Diolaiti Sarò ancora più telegrafico dell'assessore nel senso che noi siamo venuti a questo incontro questa mattina con una proposta tecnica proprio per istituire un tavolo di lavoro e avevamo individuato come soggetti partecipanti a questo tavolo ovviamente il Comune di Bologna, Arpa, la Provincia e la Società aeroportuale, ovviamente. Immaginavamo un tavolo tecnico nel quale poter monitorare, gestire in maniera coordinata non solo le modalità di rilevamento ma anche coordinare le risposte che di volta in volta è necessario fornire ai cittadini, al quartiere, il quartiere Navile in primis. Ancora, l'idea che ci era venuta era quella di attivare? noi stiamo pensando a un sito nuovo del settore ambiente e verde urbano del Comune di Bologna. Non so se nell'ambito del sito, però volevamo realizzare un sito web o un frame del sito del settore in cui riportare periodicamente i rilievi che vengono eseguiti nell'ambito del monitoraggio.

Vice Sindaco Comune di Calderara di Reno M.Marchi Indubbiamente siamo tutti d'accordo sulla funzione economica, importantissima, che ha l'aeroporto, che ci consente il movimento in tempi rapidi di persone e merci, ma è altrettanto indubbio che l'aeroporto crea problemi di inquinamento sia acustico che ambientale. Da qui appunto la necessità di uno sviluppo sostenibile. Tornando ai temi prettamente ambientali, che sono i temi di riferimento di questa Commissione, l'inquinamento acustico, io devo rilevare, anche in base ai dati che ci sono stati forniti da SAB, che circa il 50% dei decolli avviene da posizione non favorevole rispetto ai centri abitati, cioè abbiamo circa il 50% dei decolli che partono da est verso ovest e viceversa il 50% circa da ovest verso est. Quindi, se questo dato è confermato, si può lavorare affinché si cerchi di aumentare i decolli laddove la direzione è più favorevole ai centri abitati. Noi abbiamo una serie di proteste da parte dei cittadini che lamentano che spesso i decolli non avvengono nella direzione più favorevole. Altra cosa che a mio avviso si potrebbe pensare, immaginare, è quella di disincentivare quegli aeromobili che hanno rumori più elevati, magari ipotizzando delle sanzioni e se già esistono aumentare queste sanzioni proprio per scoraggiare comunque queste compagnie aeree all'utilizzo, e comunque in qualche modo queste che inquinano l'ambiente devono indennizzare per i danni che all'ambiente arrecano, e utile potrebbe essere che una parte di queste sanzioni venisse riconosciuta quegli enti territoriali che il danno ambientale lo subiscono, quindi mi pare che ad oggi noi non abbiamo nessun indennizzo per i danni ambientali che ci vengono arrecati nel nostro territorio, a mio avviso invece noi avremmo diritto a una qualche forma di indennizzo. È stata oggi presentata l'imminente costruzione della barriera fonoassorbente che soprattutto darà utilità ai cittadini che abitano proprio in prossimità dell'aeroporto della frazione di Lippo di Calderara, quindi questa sicuramente è un'opera che va nella direzione giusta, nella direzione di limitare l'inquinamento acustico. Debbo però notare che di queste barriere fonoassorbenti se ne parla da quasi dieci anni. Passando all'altro tema, cioè a quello dell'inquinamento ambientale, qui il discorso si ricollega alla viabilità. Noi avevamo, prima dell'allungamento della pista aeroportuale, tre collegamenti con la città di Bologna. L'allungamento della pista aeroportuale ha fatto sì che questi collegamenti da tre divenissero due, quindi questo cos'ha comportato? Un grande danno dal punto di vista della viabilità, del disagio arrecato ai cittadini e anche un notevole danno all'ambiente, per rimanere sul tema. Perché? Perché un terzo di questo flusso viario si è riversato sulle altre due arterie e questo ha fatto sì che le code di traffico aumentassero. Se voi venite intorno alle ore 17 dalla zona industriale che noi abbiamo a San Vitale verso la città di Bologna, potete assistere a code di circa mezzora, abbiamo circa 3-4 km

di coda. Questa coda sicuramente non aiuta i valori del PM-10 e sicuramente non dà un contributo positivo alla città di Bologna perché parliamo di Calderara, però in realtà siamo a Bologna perché il confine è molto vicino, quindi questo è traffico di Calderara di Reno che però di fatto è in prossimità della città di Bologna, quindi contribuisce negativamente ai valori del PM-10 contribuendo a quelle misure che poi ci costringono a bloccare il traffico. Quindi questa viabilità ancora nel nostro territorio non l'abbiamo, sarebbe stato probabilmente saggio prima costruire la viabilità e poi, successivamente, l'allungamento della pista e questo non è avvenuto perché chiaramente, come spesso accade, non c'è la stessa solerzia che si può avere quando si fa l'allungamento, non si ha la stessa solerzia per tutte quelle opere che vanno a ridurre il danno ambientale, il danno alle comunità vicine. Questo per chiudere il quadro. Quindi un monito affinché non ci siano nel futuro ulteriori ritardi nel costruire questa viabilità che a noi manca. Ancora, mi pare che ci sia nel progetto anche una rotonda che colleghi l'aeroporto alla tangenziale. Anche questa credo sia un'opera viaria di estrema importanza che aumenterebbe lo snellimento del traffico, ridurrebbe sicuramente l'inquinamento da gas di scarico, quindi volevo ricordare anche questo tema. C'è molto da fare, a mio avviso, sul tema della viabilità per ridurre anche questo aumento di traffico che verte attorno al polo aeroportuale. Per ultimo mi riallaccio all'intervento che ha fatto il Dr. Diolaiti il quale ha parlato di un tavolo tecnico, però non ha citato il Comune di Calderara di Reno, a mio avviso potrebbe essere utile anche che il Comune di Calderara di Reno fosse inserito in questo gruppo tecnico, così come sarebbe utile che l'Arpa potesse rilevare, se ci sono le condizioni, anche eventualmente i rumori anche sul centro abitato di Lippo e quindi anche sul Comune di Calderara di Reno. Grazie.

Presidente P.Natali A questo punto darei la parola ai rappresentanti del quartiere Navile, dico ai rappresentanti perché credo che il Presidente Mazzanti vorrà dire qualcosa, ma ha chiesto anche un consigliere, credo di minoranza. Prego, il consigliere Dolzani.

Cons.re Q.re Navile D.Dolzani Grazie Presidente. Non credevo ed è un onore parlare in questa sede e la ringrazio infinitamente. Volevo comunque parlare più come cittadino che come consigliere. Inizio dalla fine, vedo molto bene questo gruppo tecnico che è stato proposto dall'Arpa e dal Dr. Diolaiti. Lo vedo bene purché dentro ci siano almeno uno o due cittadini della zona che sono 40 anni, come me, che conoscono questa particolarità. È la decima, se non la quindicesima volta che ci vediamo, che sento parlare l'Ing. Kolletzek, che saluto cordialmente. È vero, tutto quello che si dice dell'aeroporto, è tutto vero: porta ricchezza, porterà tutto ma noi nelle nostre case non ci abitiamo. È migliorata la situazione, è fuori di dubbio, dal '90-'92-'95, ma ancora non ci si abita, in particolar modo al sabato, alla domenica e al lunedì, in particolar modo da maggio-giugno fino a settembre. Le lamentele sono continue e sempre perché basta un piccolo movimento e gli aerei sono quelli che sono. La pista non era stata fatta per accordo del quartiere e con i vari comitati per far volare i jumbo, la pista allungata era stata fatta per permettere agli aerei di volare più alti sulle case e l'impatto ambientale sulle case doveva essere assolutamente inferiore. La cosa non avviene, da quando hanno aperto l'aeroporto avviene sporadicamente e molto poco, gli aerei girano ancora sui 20-30 metri sulle nostre case e il rumore è quasi inalterato. Quando passa un aereo che fa rumore i bambini iniziano a piangere, tremano i mobili in casa, si accendono gli allarmi, quello ha già distrutto mezza cittadinanza. È inutile dopo dire che quello si inserisce dietro ad altri 50 aerei che non fanno rumore, ma se parte di notte, come succede spesso uno è già sveglia, metà del quartiere è sveglia. Vorrei dire anche un'altra cosa. Quando fu fatto l'allungamento della pista, era fatta perché gli

aerei usassero il canale di svolta prima e sopra la tangenziale in modo che non attraversassero il quartiere Navile, ma non solo adesso lo attraversano, virano anche più in là e non solo disturbano tutto il Navile, in particolar modo la Bolognina, ma vanno a recare danno e disturbo anche a

Castelmaggiore. Questo è il rumore acustico e vi posso garantire che tutto quello che si dice è vero che è calato, ma nella realtà io credo che si debba fare molto e molto di più e fare osservare agli aerei quelle regole che noi ci siamo dati prima dell'allungamento della pista, cioè di virare molto prima.

La seconda cosa che voglio dire. È vero che i capitoli 2 non sono più idonei a volare, ma ci sono dei capitoli 3 che sostanzialmente sono come i capitoli 2. Noi non abbiamo risolto niente. Il problema è che i capitoli 2, da quello che so, e io so molto poco, li hanno venduti, hanno creato delle altre società e fanno dei charter che d'estate ce li troviamo tutti qua. Io non so se è vero, così mi dicono, però ci sono.

Particolato. Se voi aprite le finestre in via Agucchi, dove abito io, alle 7-7,30 della mattina quando partono e passano gli aerei, noi abbiamo una puzza di cherosene bruciato che dura per delle ore. Ma non è il problema solo di quelli che volano, è il problema di quelli che partono anche con il lato verso la zona nord, cioè verso Longara. Perché? Perché quando danno gas tutto il gas arriva addosso a noi in via Agucchi. Non solo il particolato ma anche il rumore perché noi abbiamo il rumore di chi ci sorvola, di chi parte da quel lato con direzione nord e anche di chi usa il retrofreno. D'estate sono tre condizioni inaccettabili.

Vedo molto bene questo gruppo, Presidente, e chiedo anche all'Arpa e al Comune di Bologna di intervenire pesantemente nei confronti dell'aeroporto perché sorvegliano questa situazione, e di adottare dei provvedimenti che migliorino ancora la situazione di vita nella nostra via e in particolar modo nella zona di Pescarola, Noce e Bertalia. Ci sono le caratteristiche per me, ci sono le possibilità perché ci sono compagnie aeree che noi non sentiamo nemmeno. Ce ne sono altre che ci distruggono completamente le case. Io ringrazio lei, Presidente di questa Commissione, di avermi dato la possibilità di esprimere la mia opinione, ma ci tengo ancora a confermare la validità di questo gruppo, di questa Commissione della quale però facciamo parte anche i cittadini di quella zona. La ringrazio Presidente.

Presidente Q.re Navile C.Mazzanti Mi scuso del ritardo ma, come lei saprà, stamattina avevamo un compito istituzionale insieme al Presidente della Provincia. Venendo a bomba all'argomento, credo che il miglioramento rispetto a quando siamo partiti ci sia e sia evidente. Basti dire che quando abbiamo iniziato, siamo nel '96-'97, e ci vedemmo allora con l'assessore all'Ambiente e la amministrazione comunale e provinciale insieme ai tecnici dell'Usl e dell'Arpa, si decise un certo tipo di percorso. Si sono montate le centraline, si è fatto un sistema di monitoraggio, si è allungata la pista, si è fatta una serie di opere che hanno avuto un'importanza notevole. Bastava vedere le medie di rumorosità che c'erano prima di questi interventi e vedere cosa è venuto dopo. Questo è ineludibile, gli ultimi dati avuti credo siano della fine d'ottobre in quartiere e siamo ampiamente sotto ai limiti di legge. Questo però non significa che la zona di Navile, la zona più densamente abitata, comunque non risenta delle situazioni che venivano descritte. Le situazioni problematiche ci sono, il problema è vedere come ci si può muovere per arrivare ad un ulteriore miglioramento della situazione. Credo che questo sia uno dei punti più importanti anche perché vi sono in effetti dei momenti della giornata con concentrazioni di volo molto alte che creano notevoli problemi anche se, parere unanime, non vi sono più quei fenomeni così pesanti anche di singoli vettori come avveniva alcuni anni fa. Credo però che da qui occorra partire per andare avanti e concordo anch'io con la proposta di questo gruppo, come Quartiere naturalmente chiediamo di essere

presenti, come del resto è sempre stato perché abbiamo sempre accompagnato i percorsi di verifica e anche di studio. Lo ricordo questo, Dr. Diolaiti, all'Assessore Pattullo, quindi chiedo formalmente che un nostro rappresentante di quartiere sia all'interno del gruppo di lavoro, anche perché il nostro Quartiere ha una Commissione Ambiente, ha una Commissione Assetto del territorio che in passato, come si sa, ha lavorato a stretto gomito con le autorità sanitarie e anche con la Società aeroporto, pur avendo avuto anche momenti di conflitto, naturalmente dialettico, anche perché ognuno difendeva la propria parte e anche da dati che Arpa forniva puntualmente erano evidenti degli sforamenti che c'erano ed erano, e sono ancora lì documentati. L'altra questione riguarda il progredire per migliorare la situazione. Prima chiedevo a Kolletzek ci sono dei vettori che ancora oggi quando partono creano dei problemi, non ai livelli di picchi, allora misurati dall'Arpa, di 118-120 decibel? E lui mi diceva: no, guarda che i vettori incriminati, gli MD-80 sono ampiamente compatibile coi cap 3, marginalmente compatibili, però comunque stanno dentro ai limiti di legge. Questo credo che sia uno dei punti che speriamo col tempo di riuscire ad eliminare. Altra questione, i periodi di intervallo, cioè la possibilità di mantenere in modo abbastanza rigido il vincolo notturno e dall'altra parte verificare la possibilità se vi siano dei periodi di interruzione in certi momenti della giornata, soprattutto nel primo pomeriggio. L'altra questione che si pone è un tema che non è mai stato chiuso negli accordi presi dall'allora Giunta Vitali e ribaditi dall'assessore Salvioli quando si inaugurò il sistema di monitoraggio, vi ricorderete, qui c'è parecchia gente che allora c'era, è che nel protocollo era prevista l'installazione di due visori che davano in tempo reale i dati delle centraline. Uno doveva essere montato al Marco Polo, al Centro civico, e l'altro in Bolognina. Questi due strumenti non sono mai stati montati. Ribadisco e chiedo, qui è presente il Dr. Diolaiti, visto che è roba che deve fare il Comune questa, l'aeroporto doveva solo dare la comunicazione, correggetemi se sbaglio, dare la possibilità di trasmissione ma questo impianto doveva essere realizzato dal Comune di Bologna. Chiedo al Dr. Diolaiti, visto che l'Assessore si è assentato per impegni istituzionali, di riportare questa cosa e mantenere gli impegni che erano stati assunti sette anni fa, cinque anni fa, due anni fa e che ribadiamo oggi.

Altra questione che si pone, l'ho accennato prima, è vedere come fare per applicare in modo compiuto la legge. Credo che ancora oggi non sia stato emanato (correggetemi se sbaglio) da parte del ministero del Tesoro, se non ho capito male, i decreti che permettono di elevare le contravvenzioni a chi sgarra. So, e me l'avete spiegato bene, in questo caso mi hanno fatto una lezioncina i tecnici dell'aeroporto, che non è neanche tanto la corresponsione della sanzione che fa, ma che fa molto è il fatto che i vettori, le compagnie sanno che c'è un sistema di monitoraggio collegato con la torre di controllo che ti dice esattamente chi eventualmente non rispetta i notam a disposizione. Non sono un tecnico e potrei aver capito male quello che mi è stato spiegato, credo però che questo sia un errore, cioè non avere compiuto sino in fondo il percorso previsto, perché credo che questo sia una prova di serietà che le istituzioni danno nel portare a termine la legge sul rumore aeroportuale. Quindi credo che ENAC, ENAV e SAB, chiaramente per compiti e funzioni differenti, ci mancherebbe altro, debbano far sì, e questo, se occorre, anche iniziative territoriali, per completare in modo pieno il percorso di applicazione in modo che tutti gli strumenti che la legge prevede siano operanti. Credo che questo sia un punto fondamentale. Altra questione. Ripeto, nel gruppo di lavoro che si va a costituire vedere come ulteriormente mitigare ed eventualmente le risorse necessarie a realizzare quegli strumenti importanti che servono per mitigare il rumore. Faccio un esempio: in località Noce non vi era, o non si sentiva in modo abbastanza pressante il fenomeno, uno dei problemi era

quando i vettori partono col vettore verso Bologna, quindi con i motori che spingono verso Bologna, la realizzazione di barriere fonoassorbenti per evitare un fenomeno che ha un nome che voi avete dato, un nome tecnico (non lo ricordo più) in modo da cercare di mitigare anche quel tipo di realtà, e eventualmente risorse aggiuntive per migliorare il funzionamento dell'aeroporto ad abbattere ulteriormente i livelli di rumorosità. Chiaramente non si potrà mai arrivare al dato assoluto perché l'aeroporto di Bologna è lì posizionato, tutta la discussione fatta sul suo spostamento credo che ormai sia superata e non attuale. Occorre lavorare per migliorare ulteriormente i livelli di rumore. Credo che questo sia un compito che abbiamo tutti e dobbiamo, e spero intorno a questo gruppo di lavoro, trovare delle soluzioni che migliorino ulteriormente lo stato dell'arte. Ultima cosa. Si potrà il problema di fare anche riunioni informative nei territori, qui bisogna che ci mettiamo d'accordo con gli assessori competenti e con la SAB, per portare notizie nel modo più capillare sul territorio del quartiere ed eventualmente anche, presumo, anche sul territorio di Calderara. Ripeto, insisto molto per avere i collegamenti in diretta, perché i nostri Centri civici sono frequentati da centinaia e centinaia di cittadini, in modo da avere visualmente anche i livelli e le funzioni delle centraline. Grazie.

Presidente P. Natali La parola a SAB per risposte ad alcuni problemi posti, e la darei solo a SAB per ovvi motivi di tempo e anche perché questa proposta di un gruppo tecnico, per il quale io proporrei il nome di Osservatorio Ambientale, non è molto originale ma direi che fa il paio con i diversi Osservatori ambientali che sono stati istituiti attorno ai più importanti problemi infrastrutturali del nostro territorio. Prima di dare la parola a SAB vorrei dare brevemente voce a un cittadino del Lippo presente, il signor Paolo Ferrari che è particolarmente toccato dai problemi dell'aeroporto e al quale credo sia opportuno dare voce.

Sig.P. Ferrari Volevo testimoniare la situazione del Lippo. Abito lì dal '93 e il disagio è molto forte, direi che ci sono abitazioni, dalle immagini che si vedevano prima, che ricadono nelle aree gialle o rosse dove ci sono dei livelli di rumore oltre i limiti di legge e per la stessa regola per cui 3 decibel un dimezzamento, altrettanto è un raddoppio e quindi ci sono picchi, ci sono situazioni veramente molto critiche. Il disagio è altissimo e vorrei chiedere di collegare tutto quello che è stato detto prima, vedere di orientare gli interventi non solo a livelli generali ma anche per andare a toccare le aree di forte criticità come queste e come forse altre che esistono, e quindi abbiamo avuto incontri con SAB, riconosco un impegno, tutto il lavoro fatto dimostrato dai dati che sono stati esposti anche oggi, che però riguardano la situazione generale e vorrei che ci si focalizzasse e si agisse anche per intervenire nei punti dove ci sono delle criticità molto forti perché il disagio vissuto è veramente forte, e si sta prolungando da tantissimi anni. Agire cercando di darsi degli obiettivi, dei tempi per ottenere dei risultati di miglioramento analoghi a quelli che avete presentato oggi, quindi con la stessa capacità di intervento che avete dimostrato a livello generale riuscire a risolvere anche i problemi singoli, locali ma che sono veramente molto gravi perché se ci sono picchi di 71 decibel su certe abitazioni, questo è il quadruplo dei limiti di legge, e questo in quella zona specifica del Lippo si ripete da tanti anni. C'erano aspettative riguardo alle barriere fonoassorbenti che nella valutazione d'impatto ambientale nel '99 erano previste come immediate. Verranno realizzate quest'estate. Il

sistema di monitoraggio, sempre nelle prescrizioni della valutazione d'impatto ambientale, si prevedeva operativo per la fine del '99, dalle immagini che visto prima è entrato in funzione nel 2002, cioè certe

aspettative sono slittate con tempi abbastanza lunghi per chi subisce il disagio. Quindi vorrei che fossero attivati tutte le opportunità, tutti gli strumenti, tutta la vostra capacità per agire e anche con tempi possibilmente brevi perché la situazione è veramente molto molto critica. Con monitoraggi, controlli, informazione e possibilmente coinvolgimento dei cittadini per potere apprezzare e valutare i risultati che si possono ottenere. Grazie.

Dr. U. Chinni È importante riprendere un paio di punti. Il primo punto che vorrei sottolineare in quanto ci siamo sentiti e ci sentiamo ancora molto impegnati, è il discorso della comunicazione. Ho ascoltato stamattina dei suggerimenti importanti, sono qui a dire che la Sab ha sempre cercato di comunicare, se ci sono dei canali ancora da verificare, da migliorare, la disponibilità è totale, anche con eventi che possono in un certo senso sottolineare i risultati raggiunti. L'altro aspetto è un discorso di carattere un po' generale; di questi problemi nella mia posizione me ne sto interessando da oltre vent'anni e ci sono state persone che con me hanno affrontato questi temi. Volevo solo ricordare una cosa: inizialmente, e parlo degli anni ottanta, il problema rumore c'era e tutti invocavano le norme. È giusto perché occorreva normare il settore, occorreva che ci fossero delle regole a cui tutti fare riferimento. Non escludo che, fissate delle norme, si possa fare meglio, però ricordiamoci che adesso le norme ci sono e alle norme dobbiamo tutti fare riferimento in prima istanza. Poi sottolineo che la disponibilità a fare qualcosa di più se le risorse sono a disposizione, lo sottolineo e lo confermo, però torno a dire che non siamo negli anni ottanta, abbiamo delle norme che regolano il settore e a quelle norme tutti dobbiamo riferirci.

Ing. M. Kolletzek Aggiungerei alcune cose molto rapide andando sui vari punti che sono stati sollevati. Per quanto riguarda l'impatto atmosferico, le emissioni in atmosfera, i dati, come il Dr. Po sa molto bene, sono stati resi pubblici in sede di VIA. Si è visto che l'inquinamento dell'aria di origine aeroportuale è assolutamente marginale rispetto all'inquinamento globale presente sul territorio e quindi non esistono particolari problemi per quanto riguarda le emissioni di origine aeroportuale, quindi aeromobili e mezzi aeroportuali. È vero che resta l'altro aspetto che è quello del traffico che c'è dall'aeroporto. Sul discorso viabilità abbiamo fatto diverse proposte, il progetto principale relativo alla viabilità, quindi la rotonda con il sottopasso per il percorso Bologna Calderara è un progetto che fu fatto all'epoca, parlo di 4-5 anni fa, dalla Società di gestione, dalla SAB. Fu proposta questa modifica al vecchio progetto della Società autostrade di una rotonda a livello. Attualmente l'incrocio è ancora quello che era 20 o 25 anni fa. Non dipende dal gestore aeroportuale. Sappiamo che SAB e Comune di Bologna alcuni anni fa, quando fu presentato questo progetto, erano anche disposti a pagare una parte dei costi, poi per diversi motivi Autostrade e ANAS hanno opposto ostacoli e non si è potuto iniziare quest'opera, si sta iniziando adesso, la cantierizzazione dovrebbe partire il primo marzo, quindi questione di pochi giorni. Quindi anche dal punto di vista della viabilità, con ritardi che non sono, credo, imputabili all'aeroporto né agli enti di fatto presenti in aeroporto come ENAC e ENAV, questo è un aspetto fondamentale che potrà migliorare la viabilità e le condizioni dell'inquinamento atmosferico. Il discorso della distribuzione delle partenze, dei decolli verso Bologna o verso Calderara. Su questo credo che magari ENAV potrebbe intervenire con qualche ulteriore considerazione. Io credo che possiamo dire che si cerca sempre l'ottimizzazione dei risultati, da parte di chi controlla il traffico aereo va garantito in primo luogo la sicurezza del trasporto aereo, quindi incrementare poi il numero dei decolli in direzione opposta a quella degli atterraggi vorrebbe dire ridurre le separazioni sotto i limiti di

sicurezza. Non sta a me dire queste cose, ma credo che i colleghi dell'ENAV le possano confermare, e in ogni caso poi, se andiamo a vedere i dati di rumore, com'è stato confermato anche dall'ARPA quale ente di controllo, siamo ampiamente al di sotto oggi dei limiti di legge, quindi si è fatto anche di più, ed è sempre maggiore il tempo in cui ci si mantiene con un margine importante al di sotto dei limiti di legge. Direi che su altre cose forse si potrebbe discutere con maggiori dettagli nell'ambito di questo gruppo di lavoro che è stato proposto, anche perché su alcuni aspetti non credo che si possa risolvere la questione con poche battute ma sia importante anche un approfondimento tecnico che possiamo fare solamente in sedi opportune con i tempi opportuni. Aggiungerei solamente una cosa: le attività nei confronti del territorio sono in corso, per esempio (credo che qualcuno l'avesse citato prima) poche sere fa abbiamo avuto un incontro al Comune di Calderara proprio per illustrare il progetto delle barriere, progetto che sì, è vero, sta procedendo con qualche mese di ritardo, non con anni, e comunque si sta recuperando su questo ritardo. È stato praticamente accettato e approvato da parte dei cittadini il progetto delle barriere, stiamo mandando il progetto all'aviazione civile perché le barriere vengono realizzate tutte all'interno del sedime. Già una prima barriera realizzata fuori dal sedime è stata fatta immediatamente dopo la riapertura dell'aeroporto. All'interno del sedime abbiamo bisogno dell'approvazione dell'Enac, non stiamo a dilungarci sui motivi, comunque riteniamo che ad andare all'estate la barriera sarà disponibile, sarà realizzata e riteniamo che possa dare i risultati che sono stati calcolati e illustrati recentemente nella riunione a Calderara.

Dr. S. Piccinno Come Enac direzione aeroporto confermo, in particolare per il consigliere del Navile che parlava prima, che effettivamente noi possiamo limitarci attualmente, causa la mancata organizzazione, presumo io, del capitolo che dovrà essere diviso, in qualche modo spartito per quanto riguarda le normative che hanno previsto l'adozione dell'ordinanza, la procedura antirumore, la sanzione che deve applicare il direttore dell'aeroporto e dell'Enac. Attualmente manca il dove si deposita quel provvedimento interministeriale del ministero delle Finanze, Entrate, tutto per l'individuazione della costruzione di questo capitolo che poi prevederà i fondi da assegnarsi nelle varie componenti. Pertanto noi attualmente non possiamo che limitarci, a seguito delle segnalazioni ricevute, sistema di monitoraggio acustico ecc., a una notifica di infrazione ai vettori per i voli che ci risultano non avere rispettato la procedura antirumore, richiedendo giustificazione, risposta sotto il profilo tecnico, ma ancora l'azionabilità di una sanzione non risulta possibile. È rinviato a un regolamento di attuazione per la modalità di accertamento e riscossione di queste sanzioni, la concreta corresponsione, il fatto che sia individuata una sanzione applicabile di carattere pecuniario applicabile per la violazione alle compagnie. Attualmente si individua l'infrazione, andrà individuato il regolamento per la modalità d'attuazione, interministeriale, Infrastrutture, Trasporti, non so se anche Ambiente, comunque sicuramente ex Finanze, in quanto comunque va individuato dove affluisce la sanzione da applicarsi in primis, deve essere determinata l'entità della sanzione, e in secondo luogo il dove poi la sanzione deve confluire.

Presidente P. Natali Ringrazio anche il Vice Direttore di ENAC per queste precisazioni e completo i ringraziamenti a tutti per la disponibilità, anche per la resistenza e la pazienza dimostrata. Mi sembra che comunque l'incontro sia servito per fare un quadro della situazione che presenta buone luci, soprattutto rispetto al passato, ancora alcune ombre, alcuni elementi che necessitano chiarimento. Il gruppo tecnico, Osservatorio Ambientale che certamente verrà insediato, io stesso mi farò interprete di questa esigenza che peraltro è stata accettata da tutte le parti in causa,

credo che possa essere la sede nella quale tenere sotto controllo l'evolversi della situazione cercando di portare a casa sempre continui miglioramenti. D'altra parte, e concludo con questa battuta, non so se sia visto anche nelle slide, SAB ha ottenuto l'ISO-14001, la logica dell'ISO-14001 è quella del miglioramento continuo, quindi noi ci aspettiamo non soltanto di rientrare nei limiti, ma che ci sia un miglioramento costante per tutti i cittadini interessati, quindi certamente Bologna e il quartiere Navile, per il peso anche di consistenza che ha, ma il Comune di Calderara e anche la frazione di Lippo. Grazie. Rilevato che non ci sono altre richieste di intervento dichiara trattati i punti all'odg odierno e chiusa la seduta alle ore 13,30.

Il Presidente

Paolo Natali

La Segretaria

Anna Lisa Fruggeri