

PROVINCIA DI BOLOGNA

4^a COMMISSIONE CONSILIARE

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

VERBALE N. 3 DEL 28 GENNAIO 2005

L'anno 2005, il giorno 28 del mese di gennaio previa convocazione, inviata a ciascun componente, si e' riunita la 4^a COMMISSIONE CONSILIARE, presso la Residenza della Provincia di Bologna - Via Zamboni, 13 - Bologna

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

Sono presenti i seguenti Consiglieri:

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

Sono assenti i seguenti Consiglieri:

DRAGHETTI BEATRICE, CONTI VALTER, GNUDI MASSIMO, NANNI PAOLO,
CEVENINI MAURIZIO

Per la Provincia di Bologna sono presenti: Assessore Giacomo Venturi, Ing. Donato Nigro, Ing. Sabrina Tropea.

Per il Comune di Bologna sono presenti: Assessore Maurizio Zamboni, Ing. Paolo Ferrecchi, Ing. Paolo Galanti Bosi

Funge da segretario/a verbalizzante: ANNA LISA LUCENTI

ORDINE DEL GIORNO

OGGETTO N. 1 - Udienza

SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO : il progetto , lo stato di attuazione e le prossime tappe.

Presiede la commissione congiunta il Presidente della 4^a Commissione Provinciale **Andrea De Pasquale**. Alle ore 9,30, verificato il numero legale, la seduta è aperta .

L' Assessore Giacomo Venturi inquadra il progetto nell'ambito del progetto di sviluppo della città di Bologna. Rappresenta un momento di equilibrio e rilancio nella mobilità bolognese. Viene assunto come impegno da parte della Provincia. Si tende ad una inversione di tendenza rispetto ad una situazione attuale di congestione. stimolo ad agire con consapevolezza perché questi traguardi siano raggiunti con indici di qualità.

Escono i Consiglieri Finotti e Guidotti alle ore 9,45.

Nel 94 si è delineata l'idea progettuale . Il primo accordo attuativo risale al 97. Nella formazione del piano il SFM si pone come uno degli indicatori prioritari della crescita bolognese legata ad uno standard di qualità dei servizi. Si riscontrano economicità e competitività del sistema .Le linee tracciate dal progetto presentato si sviluppano lungo le radiali di uscita dalla città. Si presenta il tema del cadenzamento minimo della rete, attestato sui 60 minuti nei collegamenti periferici e 30 minuti nei punti più vicini al centro. L'orientamento è quello di un sistema flessibile treno+ bus da offrire al cittadino. Si persegue l'obiettivo del raddoppio in tempi brevi.

Il Consigliere Govoni entra alle ore 9,55.

Si propone un sistema metropolitano integrato della mobilità che si fondi sulla massima integrazione e massima flessibilità. Viene prevista , per attuare la massima semplificazione, l'istituzione di un biglietto unico per le diverse modalità di trasporto. Miglioramenti nelle condizioni di accesso sono state realizzate insieme ai Comuni. Il 2008 è indicato come il momento in cui il servizio andrà a regime. Punto di attenzione forte è la qualificazione del materiale rotabile. E' necessaria la soluzione del nodo bolognese di assetto della stazione di Bologna a seguito dell'attestazione dell'Alta Velocità . Vi sono poi nodi che richiedono di essere sciolti, come la disponibilità delle risorse. La verifica dei contenuti degli accordi avverrà entro la fine di quest'anno. Altro nodo è quello dell'autonomia gestionale del servizio.

Il Consigliere Vicinelli entra alle ore 10,02.

Obiettivo che si vuole assolutamente perseguire è assicurare all'area metropolitana bolognese l'autonomia del servizio ferroviario, coerente ed aderente alle esigenze.

I Consiglieri Vicinelli e Govoni escono alle ore 10,03.

L'Ing. Donato Nigro illustra gli aspetti tecnici insistendo sulla risoluzione di quei nodi che costituiscono ostacolo ad un avanzamento del progetto. Essenziale è capire le difficoltà per far procedere più speditamente l'iter.

Il Consigliere Vecchi entra alle ore 10,10.

Rileva che è importante, in un sistema di relazioni, l'utilizzo dei passanti che innervano il tessuto urbano. All'interno della città viene rivista una distribuzione delle fermate che renda il servizio più capillare. Il progetto nasce nei primi anni 90, quando si è cominciato a parlare di un attraversamento veloce. Grande innovazione ha apportato il concetto di attraversamento sotterraneo. Il sistema delle fermate è ricavato dal rilevamento del numero di residenze.

Il Consigliere Labanca entra alle ore 10,20.

Indagini fatte sulle linee già esistenti hanno dimostrato una alta affluenza dell'utenza dove il titolo di viaggio è unico. Si propone al riguardo un sistema tariffario integrato.

Un argomento critico è il fabbisogno di materiale per il quale occorrerebbero 250 milioni di euro per Bologna, per i bacini periferici ca. 900 /1000 milioni di euro. Occorrono finanziamenti statali per consentire il reale funzionamento.

Il Consigliere Castellari entra alle ore 10,30.

Il Consigliere Grandi esce alle ore 10,30.

Puntualizza gli interventi per alcune linee e fermate. Per la linea di cintura, il progetto prevede un potenziamento con introduzione di ulteriori fermate. Il sistema dovrà essere controllato da Comunità ed Enti Locali bolognesi; se queste non ottengono il governo del servizio ci sarà una penalizzazione dell'intero sistema.

L'Ing. Paolo Natali, Presidente della 4^a Commissione del Comune di Bologna ringrazia per le informazioni fornite, importanti per affrontare il problema del trasporto pubblico di cui ci si è occupati recentemente. Il successo delle iniziative rischia di essere inefficace se al contempo non va avanti il SFM ; i cittadini dell' hinterland interessati sono diverse migliaia. Deve essere offerta una crescita del servizio pubblico in termini di qualità e quantità. Alla domanda si deve dare una risposta di sicurezza ma soprattutto di qualità. Attenzione politica particolare va posta a questi temi. Una condizione di risorse finanziarie limitate non è ottimale. Portare a termine il progetto in tempi brevi non sarà facile. Ritiene che la partita si giochi a livello nazionale. In questa fase vanno rivisti i programmi e definiti in tempi brevi. Vanno altresì, seguiti con la massima attenzione i temi della sicurezza. Propone di instaurare l'abitudine ad incontrare le due commissioni a cadenza mensile per affermare quella condivisione, che tra i due Enti esiste, di confronto anche su altri temi importanti.

Il Presidente Andrea De Pasquale afferma che, senza nulla togliere alla quantità del lavoro fatto, oltre il 50%, non viene percepito dall'utenza in termini di qualità. Sappiamo tutti che ci sono problemi sulla affidabilità di orari, sulla qualità delle carrozze, etc.. Come anticipato dall'Assessore Venturi forse questo è dovuto al tipo di governo, verso il quale dobbiamo tendere. Chiede informazioni sulla linea di cintura: se attestata esclusivamente sul collegamento Fiera o prevede un ampliamento. Per l'intersezione con la S.Donato, chiede lo stato di avanzamento del progetto di interrimento, situazione che paralizza il traffico della zona ad ogni fermata.

Intervengono i seguenti Consiglieri:

Finelli – Il progetto del SFM si inserisce come trasversale nella mobilità di area vasta. Afferma che occorre garantire al servizio un alto standard di qualità creando una migliore accessibilità, così come è importante puntare sulla attrattività col confort delle vetture. Ritiene fondamentale, inoltre, agire sulla

sicurezza. Tema questo che, nell'immaginario collettivo incomincia ad incrinarsi e rischia di far perdere la fiducia dell'opinione pubblica verso il tipo di trasporto.

Mattioli – Rileva che, in caso di neve si impiegano 3 ore dalla periferia a raggiungere il centro, normalmente chi prende il pullman a 18 km da Bologna impiega un'ora e 20 minuti. Questo tempo si riuscirebbe a ridurre ai 30-40 minuti se fosse percorso su rotaia. Si deve riuscire a creare una rete che punti su efficienza, funzionalità ed economicità .

La Consigliera Torchi entra alle ore 10,45.

Ing. Mauro Bosi – Consigliere della Regione E-R. – Afferma che occorre dare un segnale forte ai pendolari che raggiungono quotidianamente la città di Bologna. Salto di qualità sarà passare da gomma a ferro . La tragedia di Crevalcore deve insegnare quanto sia importante la messa in sicurezza delle linee problematiche. Pianificazioni più adeguate sono necessarie per operare un salto di qualità nei servizi. Cadenzamenti che prevedano corse più frequenti per meglio rispondere alle esigenze dell'utenza. Esiste il problema del materiale rotabile; anche gli ordinativi fatti da Roma sono spesso scelte di treni non adattissimi a tutte le linee. Servono mezzi adeguati ad alta frequentazione, bisogna potenziare i servizi e attivarli ovunque. I finanziamenti devono coinvolgere soprattutto il materiale rotabile. L'unico modo di superare le tragedie è far sì che non accadano più; quindi accelerare i miglioramenti è una priorità. Prevedere che, nel ragionamento complessivo, anche quando si va a pianificare si tenga conto del SFM. Inserire treni ad alta velocità su linee pendolari genera insicurezza.

Carella - Consigliere del Comune di Bologna – Giudica sia stata una grande idea mettere in rete l'esistente con l'Alta Velocità. Occorre che sia supportata da scelte coerenti con gli obiettivi che si propongono. La rete deve essere raggiungibile coi propri mezzi, non si può pensare a fermate di condominio o che si percorrano a piedi dai 600 ai 4000 m. per raggiungere le stazioni. Ritene si stia sottostimando l'esigenza attuale. Una rete di SFM abbisogna di decine di stazioni attrezzate. Si sta parlando di un intero bacino che personalmente valuta sia stato assolutamente sottostimato. Chiede precisazioni sulle utenze e sulle corse. Sostiene che la sfida deve essere attrarre più persone di quelle che si ipotizzano. Costruire stazioni che siano in grado di recepire l'accesso con mezzi propri. Costruire situazioni che prevedano sicurezza. E' da perseguire il raddoppio di linee essenziali. Esprime perplessità per il supporto al SFM dichiarando che occorre una incisiva politica di regolamentazione della sosta. Ritene che occorra superare la concezione di servizio pubblico dando un assetto al trasporto meno costoso. Poiché la tariffazione fa incassare il 30 % della spesa , considera che non ci sarà mai un adeguato finanziamento per promuovere il trasporto pubblico; non si verificherà mai finché il sistema è di tipo assistenziale.

Zaniboni – Valuta giusta la proposta dell'Ing Natali sulla trattazione congiunta dei maggiori progetti. Trova che ci sia una necessità di rilancio del trasporto pubblico. Si riscontra in questa sede una incertezza nei finanziamenti, per superare gli ostacoli, occorre una sinergia di tutti gli enti interessati. Considera che non c'è nella percezione dell'utenza, soprattutto nei pendolari il miglioramento del servizio per situazioni di disagio. Obiettivo primario sono il cadenzamento e messa a regime del servizio. Il sistema deve essere veramente integrato. Chiede un impegno per abbattimento delle barriere architettoniche per rendere realmente fruibile ed accessibile il sistema. Domanda informazioni sulla linea Budrio-Medicina per cui lo studio è eseguito, se si ha intenzione di attuarlo. Per le fermate di Dozza e Toscanella chiede se si ha intenzione di andare oltre lo studio.

Il Consigliere Vecchi esce alle ore 11,15

Vigarani – Esprime considerazioni sulla presentazione. Ritene che l'impostazione solida su questo tema rappresenta il futuro nella mobilità del territorio. Scopo del SFM è spostare flussi di traffico da mobilità privata a trasporto pubblico ed è questo l'obiettivo che si deve perseguire. Rileva il contrasto col progetto del Passante Nord. Su questo tema ci saranno altri momenti di vivace confronto. Devono essere garantiti i necessari finanziamenti e l'opportuna sicurezza anche per non generare sfiducia nell'immaginario collettivo. Ampie porzioni del territorio provinciale sono servite da tratte che vanno potenziate. Comuni

lontani dal SFM devono essere collegati da navette che diano servizi efficienti sulle stazioni. Punto non toccato è che una politica di potenziamento di questo servizio non può passare sotto tono; una misura di questo tipo è di assoluta risoluzione per l'inquinamento atmosferico e utile a bypassare le targhe alterne. Rileva che è in uso un tipo di fiscalità che attinge dall'uso dell'auto privata parte delle risorse; si tratta di definire altre forme di introiti.

Il Consigliere Venturi esce alle ore 11,25

Degli Esposti Maurizio – Presidente quartiere Borgo Panigale. - Accenna al tema del SFM come di un grande tema nazionale, rilevando che attraverso questo sistema l'accesso a Bologna è assicurato da ogni parte della Regione. Visto la rilevanza si giustificherebbe una significativa convergenza tra maggioranza e minoranza. Auspica che vi sia un impegno di continuità nel coordinamento e nell'indirizzo. Entra nello specifico rispetto alle potenzialità giudicando i numeri esposti molto bassi. Sostiene la necessità che le nuove piste ciclabili colleghino parti significative della città alle stazioni. Occorre fare i conti non con l'utenza che c'è, ma su quella che ci potrebbe essere. Insiste sull'istituzione di un biglietto unico come corretto approccio verso la potenziale utenza affermando che non possono sussistere due biglietterie differenti per la stessa linea in una logica di servizio metropolitano.

Ballotta – Afferma che le risorse occorrenti sono ingenti, è pertanto importante seguire con attenzione il progetto. Rilevante capire dove sono dislocate le fermate ed avere il quadro della situazione anche per il superamento dei passaggi a livello.

Il Consigliere Zaniboni esce alle ore 11,30.

Mainardi – Ritene non sia stata fotografata l'esigenza dell'esistente. La provincia risente di problematiche e difficoltà soprattutto dei pendolari che sono state sottovalutate. Sussistono locomotori obsoleti e vagoni non ancora bonificati dall'amianto. Occorrono cadenzamenti maggiori per la linea di Portomaggiore. Il potenziamento può alleviare la situazione critica di Molinella, mentre il ripristino della Bologna-Massalombarda potrebbe alleviare le esigenze di Medicina.

Il Consigliere Castellari esce alle ore 11,35.

Caserta – Valuta utile l'incontro e produttivo anche per avere chiaro il problema del reperimento risorse. Ritene che l'investimento sui sistemi ferroviari sia più conveniente che non sui mezzi privati, va cambiato l'atteggiamento culturale. Invita a trovare una metodologia per verificare la attualità di questo progetto.

Il Consigliere Labanca esce alle ore 11,40.

Assessore Maurizio Zamboni – Esprime alcune considerazioni sullo stato di fatto e pone all'attenzione quello che sembra il tema principale. Sarà decisivo andare al confronto con le parti con la chiarezza della situazione. Ricorda che il progetto ha origini molto più lontane dell'alta velocità. Risale al 1983 l'idea del servizio ferroviario di bacino, in cui il concetto era lo stesso.

I Consiglieri Mattioli e Spina escono alle ore 11,45.

Il livello dei servizi è cambiato. Si sono realizzate fermate attrezzate in modo più o meno soddisfacente. Sono stati integrati i servizi. Per rendere il servizio attuale si devono acquistare dei treni, investire su macchinari e personale. Rileva i grandi sacrifici che Bologna sta affrontando per consentire all'intero paese uno snodo funzionale. Lamenta che la situazione è drammaticamente indietro rispetto alle esigenze da tempo colte. E' necessaria la costituzione di un progetto unitario di mobilità. Dichiaro di non aver mai condiviso la formazione di una società ferroviaria regionale, i singoli bacini provinciali hanno necessità di governo unitario. La società esiste e con questa dobbiamo fare i conti. La nostra città si sta dotando di un insieme di sistemi tra loro diversi che vanno ricondotti ad unità. La cosiddetta suburbana è un patrimonio storico della città di Bologna. Oggi siamo chiamati a fare una scelta impegnativa secondo risorse insufficienti. Si impongono scelte che hanno come priorità l'interramento della tratta Bologna-

Portomaggiore nelle parti più fortemente urbanizzate o l'elettrificazione della stessa linea, ritiene che le due cose vadano fatte con priorità di sequenza perché tutte le due soluzioni sono vitali per la città.

Il Consigliere Finelli esce alle ore 11,50.

L'Assessore Venturi – Afferma che questa riunione si è tenuta per illustrare il percorso che ci si è impegnati a portare avanti e sostenere . Così come indicato nel programma di mandato il sistema integrato rappresenta la vera importante strategia da perseguire. Ritiene che è necessario ripartire dagli accordi perché lì passa tutto ciò che è stato detto stamattina. Si tratta in quella sede di individuare le esigenze, dalle cadenze al personale addetto. L'Amministrazione provinciale deve svolgere un ruolo forte e determinato nei confronti del governo ed avere una forte interlocuzione con la Regione. Si tratta di mettere in campo un vero progetto integrato. Anche sulla questione tariffaria si è proposta una sperimentazione su Bologna. Il confronto interistituzionale con l'idea di squadra è il modo migliore per dare gambe al progetto.

Il Consigliere Vigarani esce alle ore 12,00.

L'Ing . Nigro – Risponde alle richieste di delucidazioni, in particolare spiegando che si sta perseguendo una contestualità di intervento sulla elettrificazione e l'interramento. Per la linea di cintura a livello tecnico viene proposto il potenziamento con alcune nuove fermate oltre a quelle esistenti, con possibilità di raggiungere Rastignano. Non occorrono investimenti ingentissimi. Sul tema dell'accessibilità con mezzo privato, risponde che sono individuati 5000 posti partendo da una soglia d'utenza di 50.000 unità. L'offerta pare adeguata anche per un minimo di rotazione dei posti. Poiché si assiste sempre di più ad un uso non sistematico dei mezzi pubblici, siamo lontani da una saturazione dei parcheggi. Si deve consolidare un certo utilizzo del servizio; finché non è intensificato il servizio, ovviamente l'utenza è scarsa. Deve essere tenuto conto delle condizioni per non pregiudicare in futuro il raddoppio delle linee. Si assiste ad un Rallentamento su alcune tratte e a ritardi nei lavori . Concorda circa i momenti di confronto estesi alla valutazione congiunta delle due Commissioni.

Il Presidente De Pasquale illustra il calendario delle prossime sedute.

La seduta è tolta alle ore 12,20.

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

