

PROVINCIA DI BOLOGNA

4^a COMMISSIONE CONSILIARE

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

VERBALE N. 29 DEL 24 GIUGNO 2005

L'anno 2005, il giorno 24 del mese di giugno 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 | (2 v.) |
| BALLOTTA RENATO | (2 v.) |
| CASERTA SERGIO | (2 v.) |
| COCCHI ANNA | (2 v.) |
| CONTI VALTER | (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.) |
| VECCHI ALBERTO | (1 v.) |
| NALDI GIANCARLO | (v.) |
| RUBINI CLAUDIA | (v.) |

Sono assenti i seguenti Consiglieri:

DRAGHETTI BEATRICE, GNUDI MASSIMO, NANNI PAOLO, MAINARDI MARCO.

Sono inoltre presenti: Assessore Viabilità e Mobilità Graziano Prantoni, Assessore alla Pianificazione territoriale e Trasporto pubblico Giacomo Venturi, Ing. Alessandro Delpiano del Servizio Piano Territoriale Coordinamento provinciale, Ing. Franco Tolentino Project Manager Società Autostrade per l'Italia Spa,, dott. Giovanni Dionisi, Direttore 3° Tronco Società Autostrade, dott.ssa Pasolini addetta alle Relazioni esterne Società Autostrade, Ing. Sabatino

Fusco Direzione Nuove Opere Società Autostrade, Ing. Donato Nigro responsabile Servizio Trasporti Provincia Bologna, Ing. Pietro Luminasi Dirigente del Settore Viabilità Provincia Bologna, consulenti provinciali Arch. Raffaella Bedosti e Prof. Francesco Sacchetti.

Funge da segretaria verbalizzante: ANGELICA COLUCCELLI

ORDINE DEL GIORNO

OGGETTO N. 1 - Udienza

Settore Pianificazione Territoriale e Trasporti- ADEGUAMENTO E POTENZIAMENTO DEL SISTEMA AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA - TERZA CORSIA DINAMICA : AUDIZIONE DELLA SOCIETA' AUTOSTRADE con la presenza del Direttore del III Tronco Dott GIOVANNI DIONISI e dell'ing. TOLENTINO

OGGETTO N. 2 - Proposta Delibera di Consiglio - 2547/2005

Settore Pianificazione Territoriale e Trasporti- ACCORDO TERRITORIALE DI CUI ALL'ART. 15 DELLA LEGGE REGIONALE 20.3.2000 N.20 PER L'AMBITO PRODUTTIVO SOVRACOMUNALE DENOMINATO "SAN CARLO" - PROPOSTA DI MODIFICA AGLI ARTICOLI 1,2,8 E 11 E CONSEGUENTE AGGIORNAMENTO ACCORDO MEDESIMO - IP 2547/2005

Il **Presidente De Pasquale**, alle ore 9,30, previa verifica del numero legale, dichiara aperta la seduta ed avvia la trattazione dell'OGGETTO N.1 come risulta dall'allegata deregistrazione integrale della prima parte della seduta.

Nel corso della stessa si registrano i seguenti movimenti:

Alle ore 9,40 entrano i consiglieri Conti e Spina.

Alle ore 9,50 entrano i consiglieri Rubini e Vecchi. In concomitanza esce la consigliera Ercolini.

Alle ore 10,00 entrano i consiglieri Castellari e Govoni.

Alle ore 10,05 esce il consigliere Castellari.

Alle ore 10,10 entra il consigliere Vigarani. Alle ore 10,15 esce il consigliere Govoni.

Alle ore 10,30 escono i consiglieri Vecchi, Caserta e Labanca.

Alle ore 10,35 rientrano in aula i consiglieri Vicinelli e Castellari.

Alle ore 10,40 escono i consiglieri Torchi e Spina.

Alle ore 10,55 escono l'Ing. Luminasi, l'Assessore Prantoni ed il consigliere Vicinelli.

Alle ore 10,50 esce il consigliere Mattioli e rientrano i consiglieri Torchi, Caserta e Rubini.

Alle ore 11,05 escono i consiglieri Rubini, Conti e Castellari.

Alle ore 11,10 esce il consigliere Finotti.

Alle ore 11,15 escono i consiglieri Mattioli e Rubini.

Alle ore 11,25 esce la consigliera Torchi.

Alle ore 11,35 rientra il consigliere Castellari.

PRESIDENTE DE PASQUALE - Buongiorno a tutti. Saluti ai Colleghi Consiglieri e anche al nutrito gruppo dei nostri ospiti. Sarei per dare inizio a questa seduta di Commissione, perché i due oggetti che trovate in convocazione, il

potenziamento e l'adeguamento del sistema autostrada/tangenziale e poi questo accordo territoriale, sono piuttosto corposi. Pertanto credo utile non perdere tempo adesso e rinviare a dopo le domande, gli approfondimenti ed il dibattito. Lascerei all'Assessore Giacomo Venturi la presentazione dei nostri ospiti e due brevi parole sul senso dell'incontro di oggi.

ASSESSORE VENTURI - Molto brevemente, desidero ringraziare l'Ing.Dionisi - che è il Direttore del terzo tronco autostradale, che compete evidentemente al nostro territorio - e l'Ing. Tolentino, che è il Project manager di questo importante investimento di adeguamento e potenziamento del sistema autostradale e tangenziale di Bologna, che per noi rappresenta, nell'ambito degli importanti progetti in parte già avviati ed in parte già indicati come strategici per risolvere il nodo bolognese, una prima importante risposta rispetto ad una situazione che, come sapete, già da diverso tempo comincia seriamente, per usare un eufemismo, in alcuni periodi dell'anno a presentare le situazioni davvero molto critiche, che rischiano, evidentemente ed inevitabilmente, di mettere in crisi non solo il sistema autostradale, tangenziale, quindi infrastrutturale della nostra Provincia, ma più complessivamente il sistema economico e sociale della nostra realtà metropolitana.

Con questa audizione vogliamo ragionare della terza corsia dinamica, della realizzazione di due nuovi importanti caselli autostradali, che ci aiuteranno a rafforzare ulteriormente il nostro sistema territoriale e in particolare, della riqualificazione di una serie di altri svincoli. Penso, ad esempio, a quello dell'aeroporto, a proposito anche degli importanti investimenti che di recente si sono concretizzati a proposito di questa infrastruttura. Sarei per rispettare i tempi, così come diceva il Presidente, e passare immediatamente la parola all'Ing.Tolentino, per l'illustrazione di questo importante investimento. Poi, visto che si tratta di una audizione, lascerei, Presidente, la parola ai Commissari per le domande ed i ragionamenti specifici. Coglierei subito l'occasione della presenza autorevole dell'Ing.Dionisi,

dell'Ing. Tolentino e degli altri tecnici funzionari della Società Autostrade, per capire come questo intervento si relaziona con gli altri interventi di potenziamento del sistema autostradale, che, come sapete, sono già in atto da diverso tempo e convergono sul nodo di Bologna.

ING. TOLENTINO - Buongiorno a tutti. Innanzitutto ringrazio la Provincia di Bologna per l'invito a partecipare a questa seduta che ci consente di illustrare l'attività - che stiamo avviando in maniera concreta - di potenziamento di questo primo tratto della A14, che ha assunto, per la sua stessa posizione, una funzione strategica in quanto rappresenta per la viabilità non solo bolognese, ma direi nazionale, uno dei punti nevralgici del traffico sui quali convergono volumi di veicoli talmente elevati da rendere assolutamente indispensabile l'adozione dei migliori strumenti per la fruibilità stradale.

La tangenziale di Bologna, quindi il tratto di A14 sotteso alla tangenziale di Bologna, è stato oggetto di studio di potenziamento fin dagli Anni Ottanta. Abbiamo sviluppato diversi progetti che, per varie ragioni, non hanno avuto concreta attuazione. Oggi abbiamo individuato una soluzione tecnica che ha conseguito una serie di approvazioni e che speriamo possa costituire una valida risposta alle esigenze del territorio. Siamo a Bologna, quindi vado molto rapidamente a dire quello che è il tratto che voi già conoscete ampiamente. Il nostro progetto riguarda il potenziamento e l'ampliamento dell'autostrada e della tangenziale che vanno poco più a nord dello svincolo di aeroporto, dove la terza corsia dell'A14 è stata interrotta negli Anni Ottanta-inizio Novanta, dove c'è la convergenza del ramo che proviene da Casalecchio, quindi all'altezza del Km 9. Lì iniziamo il nostro intervento, che finirà alla stazione di San Lazzaro.

Quali sono i criteri fondamentali che hanno ispirato questa soluzione, che, ripeto, è l'ultima di una serie di altre ipotesi lungamente sviscerate e progettate, che poi non hanno trovato le condizioni giuste per essere realizzate. Innanzitutto riteniamo di dover dare a breve, anzi a brevissimo, una risposta alle esigenze del tratto bolognese. Purtroppo la situazione è tale da

non consentire ulteriori ritardi nel cercare di rendere più fruibili l'autostrada e la tangenziale. Siamo consapevoli delle difficoltà di ampliamento dell'autostrada in un tessuto urbano così sviluppato, a ridosso della città. Il secondo obiettivo è quello di mantenere sostanzialmente inalterato il corpo stradale. L'ultimo obiettivo - ultimo solo in ordine di elenco - è quello di minimizzare gli effetti sul traffico. Siccome la realizzazione dell'ampliamento di un'autostrada in esercizio è un intervento complesso, il problema quanto meno si raddoppia, considerata la necessità di gestire contemporaneamente sia il traffico dell'autostrada che quello della complanare, mantenendo comunque separati i flussi.

Il progetto, che oggi vi illustriamo, ha già conseguito le approvazioni richieste e vede già i primi cantieri operativi su strada. Innanzitutto, ha ottenuto il Decreto di valutazione di impatto ambientale, quindi l'approvazione, a doppia firma, del Ministero dell'Ambiente e del Ministero dei Beni Culturali. Dopodiché è stata siglata l'Intesa Stato/Regione, per quanto riguarda la localizzazione urbanistica dell'opera. Infine, il progetto esecutivo è stato approvato dall'ANAS, che è la nostra concedente e, a quel punto, il progetto ha completato il suo iter.

I lavori sono stati affidati, per garantire la massima rapidità, alla nostra impresa controllata Pavimental. I cantieri, però, stanno partendo adesso non tanto per problemi di affidamento, quanto perché il nuovo Testo Unico sugli espropri ha reso necessario sviluppare una procedura complessa. Peraltro, va sottolineato che questo progetto è uno dei primi da realizzare basandosi sul nuovo Decreto in materia di espropri che richiede una procedura lunga e laboriosa. Perciò soltanto da pochi giorni abbiamo potuto completare l'iter espropriativo sull'intero tratto autostradale.

Il progetto complessivo è stato suddiviso in tre lotti che pensiamo di realizzare in maniera comunque unitaria. O meglio, abbiamo avviato dapprima un lotto, perché era possibile cantierarlo mentre gli altri due li consideriamo insieme. Il lotto 1 parte, come dicevo, poco più a nord dello svincolo di

aeroporto, e prosegue fino all'Arcoveggio, immediatamente dopo l'innesto dell'A13. Il secondo lotto è un brevissimo tratto che riguarda il nuovo svincolo della Fiera con i collegamenti autostradali. Il terzo lotto si estende dal nuovo svincolo della Fiera fino a San Lazzaro.

Quali sono le caratteristiche fondamentali del progetto? Per raggiungere le finalità che ho illustrato prima, la terza corsia non sarà realizzata in modo canonico, ovvero non sarà realizzata una terza corsia per l'autostrada, più una corsia di emergenza, con un ampliamento "regolare" dell'autostrada. Per ridurre al minimo l'impatto sul territorio si è pensato di ampliare quel tanto che basta l'infrastruttura per potere consentire l'utilizzo dell'attuale corsia di emergenza dell'autostrada, come terza corsia nei momenti in cui le condizioni di traffico lo richiedano. Entriamo nel dettaglio. Il progetto prevede l'implementazione dell'autostrada, quindi la possibilità di disporre di una terza corsia "dinamica" dell'autostrada. L'altro elemento caratterizzante del progetto è la razionalizzazione degli svincoli della tangenziale che rappresentano un po' i nodi nevralgici della viabilità urbana. L'altro elemento, che valorizza questo progetto, è la riqualificazione ambientale, con l'inserimento di una serie di barriere antirumore.

Prima vi facevo vedere i tre lotti. Il primo lotto arriva fino all'Arcoveggio, il secondo lotto, in arancione, va dall'Arcoveggio, o immediatamente dopo il futuro nuovo svincolo autostradale della Fiera, con quel segno verde in fianco e con quella zona quadrata che sarà il parcheggio Michelin. Da lì in poi, si prosegue normalmente, fino allo svincolo di San Lazzaro.

Stavamo parlando della terza corsia "dinamica". Come dicevo, la modifica infrastrutturale è abbastanza modesta. L'aspetto importante è più che altro quello gestionale. Vediamo com'è strutturata la strada. C'è una configurazione corrispondente a quella attuale, caratterizzata da due corsie di emergenza in condizioni di traffico scorrevole. Nel momento in cui il livello di traffico - che viene valutato con degli standard anche internazionali - raggiunge certi livelli, si ricorre temporaneamente, per una carreggiata o anche per tutte e due, a

seconda della direzione prevalente del traffico, all'attuale corsia di emergenza, come se fosse una terza corsia.

Come si fa a dire all'utente: "ora la puoi usare, ora non la puoi usare?". Ecco, questo è il punto nevralgico. Lungo tutta l'autostrada sarà posizionata una serie di portali a messaggio variabile. Vedete raffigurata la tipologia di portali già installati sulla tangenziale di Mestre, che consentono di fornire una serie di indicazioni agli utenti. Da un lato, vi sono i classici messaggi variabili, cioè i messaggi alfanumerici di avviso o di indicazione, dall'altro, i cartelli appositamente predisposti che danno l'indicazione delle corsie utilizzabili. In Italia, sono ancora poco conosciuti ma all'estero sono uno strumento ormai consolidato e funzionale.

E' chiaro che in pratica si sta sopperendo, con queste segnalazioni, alla segnaletica classica orizzontale a cui siamo abituati. In pratica, non esisterà più la striscia che delimita la corsia di emergenza, ancorché quella sia in certe condizioni la corsia di emergenza, mentre vi sarà una striscia tratteggiata. La nuova messaggistica deve essere sufficientemente fitta e deve garantire il messaggio continuo. In questo senso, quindi, i portali sono stati posizionati lungo tutta l'autostrada, in maniera tale che l'utente, in qualunque posizione si trovi, ha sempre la possibilità di vederne almeno uno. Questa è una vista più ampia dello stesso tratto autostradale. Vedete, praticamente la corsia di emergenza non esiste, c'è un pannello con l'indicazione dell'uso della corsia destra. In questa condizione, è ben chiaro che la corsia di destra è interdetta al traffico; le altre due corsie sono libere con limiti di velocità imposti.

Per realizzare la terza corsia "dinamica" abbiamo bisogno di due gruppi di interventi. Da un lato, gli interventi infrastrutturali, quindi opere civili; dall'altro, una serie di interventi impiantistici molto importanti. Vediamo quelli infrastrutturali.

Attualmente, la mezza sezione autostrada/tangenziale è costituita da due corsie, più una corsia d'emergenza, per l'autostrada, più due corsie ed una d'emergenza per la

tangenziale. Dobbiamo realizzare l'ampliamento di un mt e 12 cm del piano stradale dell'autostrada, siccome il calibro dell'attuale sedime non è in grado di accogliere le tre corsie. La corsia di emergenza è più stretta delle corsie di normale transito. Di conseguenza, tutta la tangenziale deve essere spostata rigidamente verso l'esterno. Per ridurre al minimo la necessità di espropri abbiamo adottato tutte le possibili soluzioni. Sono stati previsti, ad esempio, muri in terra armata per non andare ad invadere territori in proprietà di terzi.

Nel realizzare questo intervento infrastrutturale è comunque prevista la riqualificazione delle pavimentazioni in autostrada e in tangenziale, in ragione della traslazione del traffico in direzioni diverse.

Con l'occasione, alla fine dei lavori, prevediamo di realizzare un sistema alternativo di pavimentazione caratterizzato da un tappeto drenante a copertura dell'intera piattaforma sia autostradale sia tangenziale, con ovvi benefici per l'utenza. Ricordiamo pure che il tappeto drenante ha delle capacità fonoassorbenti, che sono state stimate intorno ai 3/4 db, quindi comunque c'è un effetto di riduzione del livello sonoro ai margini dell'autostrada.

Sempre in occasione dei lavori di ampliamento, si cerca di sfruttare l'opportunità per rendere più moderna ed efficiente l'arteria autostradale. Quindi, oltre ai lavori di pavimentazione strettamente necessari, si prevede la possibilità di sostituire le barriere di sicurezza con quelle di nuova generazione, aumentando il livello di sicurezza intrinseco all'infrastruttura. A completamento degli interventi infrastrutturali sarà integralmente riqualificato l'impianto di illuminazione della tangenziale. Questo, come dicevo, per quanto riguarda la parte infrastrutturale vera e propria.

Però, abbiamo visto che c'è necessità di sorvegliare i flussi di traffico per verificare quello che succede su strada e poter dare le giuste istruzioni agli utenti dalle sale radio e quant'altro.

Il sistema che deve gestire questa terza corsia "dinamica" è costituito da vari sottosistemi. In particolare, c'è un

sottosistema di rilevazione del traffico. E' indispensabile poter capire e valutare la possibilità o la necessità, a seconda dei casi, di utilizzare la terza corsia "dinamica". Nel momento in cui non si dispone più della corsia di emergenza è chiaro che questa circostanza deve essere segnalata tempestivamente. Dobbiamo pensare, allora, ad un sistema di rilevazione automatica degli incidenti e delle altre anomalie che possono verificarsi lungo la tratta autostradale.

L'ultimo problema che conosciamo un po' tutti è la videosorveglianza. Ormai le telecamere lungo le autostrade sono diventate una cosa comune. E' chiaro che in questa situazione non ci possiamo accontentare di un monitoraggio dei meri "punti nevralgici", urgendo un monitoraggio totale, lungo i 14 Km di tratta. Vediamo come vengono realizzati i vari sottosistemi.

Abbiamo parlato del sistema di rilevazione del traffico. Si tratta di controllare il flusso di traffico-merci leggero, la velocità di transito, il numero dei passaggi e quant'altro. Tutto ciò serve a dare un'indicazione concreta a chi è in sala radio dell'andamento della viabilità su strada e si realizza attraverso boe, sensori a tecnologia combinata, cioè a infrarosso, radar o ultrasuoni, installati in alto. Quindi, saranno sfruttati gli stessi portali a messaggio variabile, che impianteremo con una certa frequenza (all'incirca ogni 800 mt). Questi sensori, consentiranno di raccogliere i dati di traffico lungo il tracciato dei 14 Km. Non solo, questi stessi sensori saranno installati anche ad una certa distanza dal nodo di Bologna, per poter acquisire in anticipo le indicazioni sulle eventuali ondate di traffico che possono impattare sull'autostrada e sulla tangenziale. Quindi venendo dall'autostrada del Sole, da nord a sud, come vedete a sinistra, verrà collocato un portale a Crespellano ed a Sasso Marconi (anzi, più giù di Sasso Marconi), un altro in A13 e l'ultimo in A14, verso Castel San Pietro.

L'altro sottosistema, che avevamo anticipato, è quello dei portali "a messaggio variabile". C'è la possibilità di fornire svariate informazioni. Abbiamo già considerato l'importanza della gestione delle corsie in funzione del traffico. In

condizioni di normale traffico, quindi, non c'è necessità di disporre della terza corsia; la corsia di destra è chiusa al traffico e quindi equivale all'attuale corsia di emergenza. Le altre due corsie sono agibili con una velocità massima di 110 Km all'ora. Nel momento in cui abbiamo bisogno della terza corsia, le tre corsie sono agibili tutte, con una riduzione della velocità massima di 90 Km all'ora. Però ci sono delle condizioni meno consuete, ma comunque possibili e speriamo non troppo frequenti. Nel momento in cui si verifici un incidente o si svolgano lavori di manutenzione o che altro, nella corsia di sinistra, viene interdetto l'uso della corsia di sinistra e tutta una serie di portali, che anticipano quella condizione, indicheranno la deviazione di corsia, in questo caso da sinistra verso destra, ma lo stesso segnale potrebbe essere dall'altra parte, da destra verso sinistra, per chiudere la corsia di destra.

I messaggi che possiamo iscrivere su questi portali possono essere, da un lato, di allerta su quello che succede, per anticipare quello che l'utente troverà lungo la strada, in maniera tale che possa approcciare il punto critico nella migliore condizione, con una velocità ridotta e con una giusta distanza dal mezzo che lo precede. Altri messaggi, invece, sono quelli, "di indicazione" che replicano il messaggio sintetico dato dai segnali di uso della corsia, posti al di sotto del messaggio variabile. Questi portali sono posizionati, come dicevo prima, anche fuori dal tratto di tangenziale, per poter dare in anticipo le segnalazioni all'utenza.

Un'innovazione tecnologica è determinata dal sottosistema di rivelazione automatica degli incidenti. Saranno previste telecamere fisse che trasmettono costantemente l'immagine dell'autostrada ad un sistema computerizzato, che verifica che non ci siano situazioni stazionarie lungo l'autostrada. Ad esempio, se si ferma un veicolo, il sistema attraverso l'immagine percepita dalla telecamera, è in grado di accertare che il veicolo è fermo ed emette l'allarme dell'indisponibilità della corsia di emergenza. E' un meccanismo abbastanza innovativo che richiede la copertura totale dell'infrastruttura con

telecamere fisse ed allarmi automatici. Poi, evidentemente, l'azione spetterà all'operatore di sala radio; ma è estremamente importante che si possa contare su un sistema automatico d'allarme. Anche questi sensori saranno posizionati in corrispondenza dei portali a messaggio variabile. A questo punto, tali portali non saranno più soltanto una struttura di sostegno del messaggio all'utenza ma richiederanno parecchia ingegneria non solo gestionale ma anche impiantistica. Vi saranno aste prolungate di supporto con i sensori video che consentiranno la visione completa della strada. L'ultimo sistema è quello delle telecamere brandeggiabili dalla sala radio. Ne abbiamo già una discreta dotazione presso la Direzione del Tronco, ma occorrerà un incremento per sopperire alle esigenze della tangenziale. Tutto ciò serve per dare l'allerta. Poi, evidentemente, bisogna intervenire. In tal senso è già stato messo a punto un Protocollo operativo, specifico per questa tratta autostradale, degli interventi in stato di emergenza. Esso è stato perfezionato nel 2004 tra la società Autostrade, la Polizia Stradale, i Vigili del Fuoco ed il Servizio Sanitario della Regione. La Polizia stradale si è impegnata, da parte sua, ad assicurare i suoi servizi e sono stati conclusi accordi per un intervento più rapido del 118. Con i Vigili del Fuoco da un lato sono stati adottati i mezzi di dimensioni ridotte, come larghezza, qui ne vedete una foto di un prototipo dei mezzi già realizzati e messi a disposizione dei Vigili del Fuoco. Si tratta di macchine particolari che consentono di intervenire in spazi ristretti che potrebbero venirsi a determinare proprio nelle condizioni di utilizzo della terza corsia "dinamica", dove le macchine, comunque sia, si disporranno su tre file. Dall'altro, un sistema di idranti lungo l'autostrada, già disponibili e di pronto impiego, cioè si apre una porta e si avvista già un tubo ed una presa d'acqua diretta per cercare di essere tempestivi nei confronti degli episodi di incendio che sono sicuramente fra quelli più gravi e preoccupanti, quando avvengono in autostrada.

Diciamo ora molto più rapidamente, quelle che sono le altre caratteristiche del progetto che vogliamo realizzare. Oltre a

fare questo potenziamento del tubo stradale, per dare più capacità alla strada ed alla tangenziale, pensiamo anche di realizzare una serie di miglioramenti delle criticità del sistema. In pratica, tutti gli svincoli vengono adeguati. Questo è lo svincolo di aeroporto; è forse, insieme a quello della Fiera, uno dei più importanti. La soluzione che è stata individuata è una soluzione con due rotatorie in maniera tale da evitare il congestionamento e quindi consentire a chi viene, a chi ha bisogno di andare in aeroporto, di utilizzare la rotonda e passare più rapidamente rispetto a quelli che devono soltanto attraversare. Come vedete, è uno svincolo completo con tutte e quattro le direzioni. L'altra rotatoria, invece, si avvicina alla città; e dovrebbero entrambe consentire una circolazione senza più stop o semafori, come è attualmente, con una possibilità di fruizione decisamente superiore.

Andiamo avanti. C'è l'intervento sullo svincolo di Lame. Anche qui, eliminiamo l'intersezione a T, che sostanzialmente impedisce il corretto flusso di traffico, e realizziamo una rotatoria. A Corticella stesso tipo di intervento: una doppia rotatoria per eliminare gli innesti a T. L'interconnessione con l'Arcoveggio non è tanto un potenziamento. Qui il vero problema è gestire i lavori di ampliamento con tutti questi rami di svincolo. L'altro nodo importante è lo svincolo della Fiera. Come ho anticipato, questo lavoro lo abbiamo reso svincolato dal resto della terza corsia dinamica, per la particolarità che lo caratterizza. Forse è quello maggiormente impattante sul territorio, per il numero di espropri che abbiamo realizzato ma non solo. Adesso, nella zona di esproprio, stiamo compiendo le indagini archeologiche e il rischio di ritrovamenti è l'unico che ancora permane, avendo già ultimato la bonifica bellica. A breve, dunque, pensiamo di poter partire veramente.

Dicevo, si tratta di una stazione vera e propria. In questa maniera, quindi, chi dalla lunga percorrenza intende dirigersi alla Fiera, prosegue in autostrada senza andare ulteriormente ad intasare la tangenziale. Questa è la barriera, con le sue piste e questa è la viabilità connessa che rinchiude l'area del parcheggio Michelino. Questa è una deviazione della strada

esistente. Questo cavalcavia viene utilizzato per lo svincolo, quindi c'è la necessità di deviare la viabilità locale. Si interviene, in estrema sintesi, anche sullo svincolo della tangenziale all'altezza della Fiera completando il quadrifoglio classico. Nelle località Roveri e Rimesse, altre due rotatorie vanno a completare lo svincolo. Anche a San Vitale c'è una sistemazione di rotatoria con questa bretella. A San Lazzaro vengono eliminati gli innesti a T e sostituiti con le rotatorie. L'ultimo punto che caratterizza il progetto riguarda la riqualificazione ambientale. Si è avvertita la necessità di rivedere l'inserimento dell'autostrada e della tangenziale nel territorio urbano e sono stati quindi previsti interventi di mitigazione prevalentemente acustica. L'intervento più importante è rappresentato dalla "galleria artificiale" San Donnino. La geometria dell'autostrada, la tangenziale e i fabbricati a ridosso dell'autostrada, sono tali da non consentire la realizzazione di barriere fonoassorbenti tradizionali. Quindi, è necessario creare una galleria antifonica, che proviamo a vedere. Questo è uno schema fonometrico dell'opera che richiede la realizzazione di due pilastri importanti, sui quali vengono fissate travi in acciaio che sostengono i pannelli antirumore. Visti dall'interno dell'autostrada, l'effetto è questo; dall'esterno, in realtà, è una galleria artificiale a tutti gli effetti. Si tratta dell'intervento più importante dal punto di vista della mitigazione acustica. Già stiamo lavorando sulle fondazioni del pilastro centrale, che consentirà di realizzare quest'opera. Comunque, oltre a questa galleria antifonica, sono comunque previsti i 9 Km di barriere antirumore, dislocati nei vari punti strategici e dolenti dell'autostrada. Sono barriere importanti anche come dimensioni. Una piattaforma stradale così larga rende necessaria la realizzazione di pannelli antirumore piuttosto alti giacchè la sorgente del rumore è lontana dalla possibile opera di mitigazione.

In questo senso vengono realizzate, a seconda dei punti e delle condizioni sia della piattaforma stradale sia dei ricettori esterni, barriere di diversa altezza, fino ad arrivare a

barriere alte 7 mt con tettucci, chiamiamoli "becchi", comunque importanti, che formano una "mezza galleria". Per il resto, le altre barriere sono di tipo tradizionale, quindi strutture in acciaio con pannelli fonoassorbenti, che possono essere realizzati con argilla espansa o con alluminio. Questi che vedete, sono pannelli in calcestruzzo e argilla espansa e rientrano negli standard in genere adottati. Con questo ho concluso e vi ringrazio.

PRESIDENTE DE PASQUALE - Alcuni commissari hanno richiesto di entrare in possesso del file di questa presentazione. Bene, grazie. Chiedo, colleghi, se vi sono altri interventi da parte vostra. Bene, la parola al consigliere Leporati.

CONSIGLIERE LEPORATI - Sono un fruitore dell'autostrada, perché spesso entro al casello del Centergross ed esco a Sasso Marconi. Ho notato che i lavori della terza corsia "dinamica" si stanno dispiegando in maniera piuttosto anomala, nel senso che sono iniziati nell'area limitrofa all'uscita dell'aeroporto e da tempo che stazionano in quell'area. Dall'altra parte, in corrispondenza di San Lazzaro, sono già stati iniziati. Allora mi sovengono alcune considerazioni. Per quale motivo siete partiti in questo momento, quando invece era meglio partire prima dell'inizio della stagione estiva che vede intensificarsi il traffico? Non trovo una sequenza logica dei lavori. Pensavo che, essendo partiti dal punto prospiciente all'uscita dell'aeroporto, doveste andare avanti, coerentemente. Invece avete aperto il cantiere dall'altra parte. Lungo la tangenziale all'altezza dell'uscita per San Giovanni in Persiceto, sono iniziati altri lavori con un restringimento della carreggiata. E' una domanda che faccio, così almeno sappiamo anche perché troviamo questi impedimenti. L'Ing. Tolentino nel suo intervento non ha specificato una tempistica. Pertanto chiedo quando terminate i lavori della terza corsia "dinamica" e quando iniziano e terminano i lavori sugli svincoli della tangenziale? Altra domanda. Per la A13 pensate, in prospettiva, ad un allargamento, visto che si tratta di un'autostrada notevolmente fruita? non ho ancora letto di progetti di allargamento di quell'arteria.

PRESIDENTE DE PASQUALE - Faccio anch'io un intervento, perché la presentazione mi è sembrata molto interessante e degna di riflessioni. Volevo far notare ai colleghi consiglieri che molte delle cose che abbiamo viste oggi assomigliano a quelle che ci venivano proposte dai Comitati contrari al passante nord, come alternativa alla realizzazione del passante stesso. In particolare, il fatto di realizzare una mitigazione antirumore, che qui è stata presentata in maniera abbastanza veloce, ha specialmente nel tunnel di San Donato, il suo punto di forza, visto che lì c'è una situazione di sofferenza da decenni. Come prima impressione trovo molto interessante che alcune delle cose che mi erano sembrate valide di quel discorso siano oggi in procinto di essere cantierizzate. L'altra osservazione relativa al tema della sicurezza, contiene anche una domanda. Riflettendo sull'abitudine di guida di chi utilizza la tangenziale, e in questo caso l'autostrada, credo sia importante riuscire a prevenire il fenomeno per cui, abituati a viaggiare su tre corsie, anche nel momento in cui si decide di usare la terza come corsia di emergenza, con il segnale preventivo di chiusura, qualcuno facendo il furbo - atteggiamento un po' diffuso tra noi italiani - non si trovi poi, improvvisamente, a tamponare un'auto ferma perché in panne. Magari, potete darmi un approfondimento su quello che pensate sia il funzionamento dei sistemi di controllo? Concludo considerando che il sistema di controllo che avete ampiamente illustrato, basato sui quattro sottosistemi, dovrebbe effettivamente minimizzare le cause di incidentalità e quindi anche i motivi di fermo del traffico. Ragionando col buonsenso, gran parte dei momenti di difficoltà del traffico è dovuta alla scarsità dei controlli e quindi a comportamenti incongrui. Gli stessi "slalom" che ogni tanto vediamo fare producono delle turbative al traffico, delle frenate ancora prima dell'incidente. L'idea di implementare su questi 14 Km, un controllo così capillare, non potrebbe essere di esempio per estendere, poi, questo sistema alla più vasta rete autostradale, magari con meno intensità, visto che i costi sarebbero forse insostenibili? Ripeto, se su questo aspetto poteste fare qualche approfondimento, ve ne sarei grato perché

mi sembra molto interessante il principio che con maggiori controlli il traffico fluisca in maniera più regolare.

CONSIGLIERE BALLOTTA - Siccome sono stati previsti e segnalati tre stralci, volevo capire quando si prevede la fine dei lavori - si diceva, infatti, che non è così automatico che si ultimi un lotto alla volta - ad esempio, per San Lazzaro dove esiste il problema della sistemazione dello svincolo a fronte di altri interventi come il TAV.

Per quanto riguarda la terza corsia "dinamica", la presentazione è interessante. La delicatezza, ovviamente, sta tutta nell'ipotesi del fermo di qualche mezzo lungo la strada. Sappiamo tutti perché abbiamo scelto di non realizzare la terza corsia. Penso, però, che questo tipo di scelta debba essere transitoria per cui una volta attivato il passante nord, questo sistema possa essere superato e si ripristini la corsia di emergenza. Mi sembra che ad un certo punto sia più sicuro vedere la corsia di emergenza ripristinata.

CONSIGLIERE FINELLI - Intanto ringrazio per la chiarissima esposizione. Di giustificati problemi tecnici ne abbiamo "a iosa". Mi sembra che complessivamente ci siano state presentate soluzioni plausibili, anche in termini di costi immagino, nel senso che spesso si fanno proclami di grandi opere che risultano irrealizzabili. Probabilmente sarà già stata avviata una corsa al reperimento dei fondi, un aspetto fondamentale. Apparentemente le opere illustrate non sono tali da rivoluzionare completamente il traffico viario. Avrete previsto o prevedrete scansioni temporali. Se infatti dovessimo pensare che questi lavori partiranno tutti contemporaneamente verrebbe da dire che la soluzione è più traumatica del problema. Sarebbe sufficiente conoscere pressappoco in quanto tempo si pensa di realizzare gli interventi. Ecco l'altro aspetto che mi premeva. Diceva che si riscontrano delle altre esperienze in Europa, quanto meno rispetto alla terza corsia dinamica. Obiettivamente, un profano come me potrebbe dire: benissimo, la corsia di emergenza, in situazioni di traffico critico, può essere usata. Purtroppo normalmente, quando gli incidenti avvengono, anche se di piccole dimensioni, costituiscono emergenze reali dacché

avvengono proprio in condizioni di traffico critico. Se le esperienze precedenti indicano che gli strumenti di prevenzione, i monitoraggi che prevedete servono, in qualche modo, ad impedire che si verifichi un incidente, una volta però che l'incidente si è verificato, magari con qualche ferito, l'impossibilità di prestare i soccorsi sarebbe un fatto piuttosto grave.

CONSIGLIERE VIGARANI - Alcune domande molto semplici e forse molto secche, che può darsi derivino anche dal fatto che sono arrivato con grande ritardo, oggi, in Commissione. Mi interessava conoscere i tempi di realizzazione - forse già chiesti dal consigliere - i tempi di realizzazione, i costi, le fonti di copertura attivate per il finanziamento di quest'opera. Abbastanza frequentemente apro il giornale e leggo: "camion salta la corsia, 15 Km di coda sulla A1". E' il giornale di oggi, però è una notizia purtroppo frequente, specialmente nell'ambito del distretto autostradale bolognese, se si può usare un'espressione di questo tipo.

In casi simili, che purtroppo non sono casi limite di sinistro stradale, vorrei sapere quali effetti può apportare questo sistema.

CONSIGLIERE CONTI - L'intervento illustrato è assolutamente necessario che si realizzi nella maniera più rapida possibile, in attesa di disporre dello "sfogo" del passante nord e quant'altro. La situazione della nostra Provincia e della nostra città, in particolare, è nota a tutti: code interminabili, attraversamenti con tempi paurosi, soprattutto in uscita.

Arrivo alla domanda specifica. Abbiamo la certezza che questa opera parte ed arriva in tempi rapidi fino in fondo? Purtroppo viviamo in una realtà in cui è sempre più difficile vedere delle opere importanti decollare; i tempi si moltiplicano, i costi pure e non si arriva mai in fondo. L'esempio drammatico di casa nostra è la complanare su cui discutiamo da vent'anni e non riusciamo ad aprirne neanche un troncone. La nostra città non può più aspettare, non ci sono più margini di tolleranza da questo punto di vista. Mi chiedo qual è il punto di arrivo, senza intoppi possibilmente, altrimenti il problema persiste.

ING. TOLENTINO - Credo che sia necessario un chiarimento su tempi e costi. Abbiamo visto che il progetto è nato ed è stato sviluppato in tre lotti: è stata un'esigenza iniziale. In realtà, oggi è sostanzialmente un tutt'uno. I tre lotti "amministrativi" sono stati consegnati all'impresa Pavimental, per cui la procedura di appalto si è già conclusa. Dal punto di vista finanziario, quest'opera è totalmente in autofinanziamento da parte della società Autostrade per l'Italia, non prevedendosi contributi esterni, la questione dell'individuazione delle risorse economiche la possiamo considerare totalmente superata. Per tornare, invece, alla tempistica voglio segnalare due problematiche. Da un lato, vi sono tutte le procedure di esproprio, che in parte abbiamo "scontato", le quali richiedono tempi di attesa per la partenza dei lavori. L'inizio dei lavori è subordinato ad altre procedure come la bonifica degli ordigni bellici e gli accertamenti nelle zone di interesse archeologico. Questo è un tipo di problematiche. Aggiungo un'altra cosa. Ci troviamo in una zona urbana molto antropizzata con una quantità infinita di sottoservizi dalle fognature ai tubi dell'acqua, alle condutture elettriche, telefoniche e del gas che vanno riposizionati. Poter realizzare l'opera infrastrutturale significa coordinarsi con vari Enti, perché è chiaro che non dipende esclusivamente dalla società Autostrade per l'Italia la rimozione ad esempio dell'illuminazione pubblica comunale, che il Comune deve far eseguire alla società Hera. Queste criticità il progetto le porta con sé e temo le porterà fino a che non arriveremo in fondo.

Gran parte degli interventi che avete visto interessa la viabilità esterna. Eppure l'altra criticità da considerare è quella della gestione del traffico e della viabilità urbana, di cui il Direttore del III Tronco parlerà diffusamente. E' evidente che non possiamo chiudere tutti gli attraversamenti collaterali all'autostrada. Dovremo realizzare l'ampliamento delle opere prima per un pezzo, poi per l'altro, in maniera il più possibile diffusa, per creare piccoli "disturbi", piuttosto che il blocco totale del traffico. Tanto vale per la viabilità

esterna ed anche per l'autostrada. Pertanto la programmazione dei lavori deve tenere conto anche di tali esigenze.

Facciamo, invece, un rapido flash sullo stato dell'arte. Già da qualche tempo abbiamo a disposizione la porzione di territorio corrispondente al lotto n.2, ovvero lo svincolo della Fiera su cui è già stata effettuata la bonifica degli ordigni bellici mentre in questi giorni, sono stati avviati i "sondaggi" archeologici, sicché solo quando la Sovrintendenza ci rilascerà il nullaosta, potremo avviare i lavori. Capisco, però, che questa attesa crei un'immagine non certo positiva e che qualcuno possa dire: "ma cosa aspettano, perché le ruspe sono ferme?".

Per quanto riguarda, invece, i lotti n. 1 e 3, prevalentemente autostradali, gli espropri, conclusi soltanto da una decina di giorni, sono stati impegnativi dal momento che hanno interessato una striscia stretta e lunga sul fianco dell'autostrada, di proprietà di una concatenazione di ditte. Abbiamo potuto appena consegnare i lavori a Pavimental che avvierà la bonifica degli ordigni bellici.

Avevamo comunque già intrapreso i lavori sulla superficie stradale originariamente di proprietà autostradale dove potevamo liberamente essere gli "attori" della vicenda. Però, anche lì la necessità è di intensificare i cantieri nel periodo estivo che, al tempo stesso, è il momento più sbagliato per la gestione dei flussi del traffico. Il conflitto tra queste due esigenze quelle infrastrutturali e quelle dell'utenza, è il motivo delle affabili discussioni in essere con il gestore della rete autostradale.

Per l'esattezza il costo dell'opera è 145 milioni di euro. I tempi previsti per il lotto n. 2 equivalgono a due anni e mezzo; mentre occorrerà qualcosa di più per gli altri lotti. Possiamo dire che probabilmente tre anni saranno sufficienti per completare l'opera. Evidentemente, speriamo di potere accelerare al massimo, anche perché, specialmente sulla viabilità esterna, non è che poi si debba aspettare l'ultimo minuto e "tagliare il nastro". Vi saranno dei tratti da poter aprire al traffico *in itinere*. Ripeto, il nostro programma è in funzione della disponibilità che riusciamo ad acquistare sulle aree

corrispondenti. Se quell'area non è libera dovremo modificare i programmi. Purtroppo non stiamo parlando della realizzazione di una nuova rete stradale, pertanto la modificazione di una tratta preesistente il quadro è "a macchia di leopardo".

Il Presidente della Commissione segnalava il problema della sicurezza stradale, richiamando esperienze fatte altrove. In Italia credo di potere dire che l'unica esperienza reale è quella di Mestre, dove è stato realizzato un sistema di sicurezza del traffico che non ha creato particolari difficoltà di funzionamento. All'estero è altrettanto diffuso e forse in maniera molto meno sofisticata; ad esempio, l'ho visto funzionare intorno a Madrid ma senza installazione delle telecamere. Diciamo che il sistema della tangenziale è una evoluzione del "prototipo" di Mestre. Sulla base di quell'esperienza, che obiettivamente ha funzionato, apporteremo un *quid pluris* di miglioramento grazie al fatto che abbiamo già visto come funziona.

Per quanto riguarda la sicurezza, questi sistemi consentiranno uno stretto controllo dal momento che sono replicati alla Polizia Stradale. A quel punto non si tratta solo di un controllo "gestionale" ma anche "istituzionale" da parte dell'Autorità che può intervenire a reprimere le trasgressioni. Comunque, l'attenzione della società Autostrade per l'Italia - il Direttore ne parlerà più approfonditamente - si sviluppa anche sotto forma di "pressione" sulla Polizia Stradale affinché possa offrirsi un servizio migliore all'utenza, non solo lungo la tangenziale ma sull'intera rete. In questi giorni si prevede l'avvio di un nuovo Protocollo tra società Autostrade e la Polizia Stradale per migliorare il servizio, anche se questo aspetto in verità esula dalle mie competenze.

Per l'autostrada A13 al momento non c'è una previsione di ampliamento o almeno non rientra nelle priorità. Ci muoviamo, infatti, sulla base di piani finanziari che vengono concordati con l'ANAS e vengono rielaborati ogni cinque anni. L'iniziativa che stiamo illustrando fa parte di un piano finanziario che quando sarà completato, genererà altri piani finanziari. Cedo la parola al Direttore che potrà completare la mia esposizione.

DIRETTORE DIONISI - Non ho granché da aggiungere, in quanto avete visto che la presentazione è stata di natura integrata, tecnica e gestionale. Potrei aggiungere come Direttore del Tronco, quindi come "esercizio", che in fondo, rappresento le esigenze degli utenti nei confronti di chi costruisce, occupandomi della gestione del traffico. Dobbiamo essere realisti: i 36 mesi preannunciati a ben vedere non sono moltissimi in relazione alla complessità delle opere. Mi si consenta di dire che larga parte di queste opere afferiscono al territorio e servono a migliorare il collegamento tra il nastro autostradale e la tangenziale ed il territorio. Quindi molte questioni di "imbottigliamento" che viviamo sul nodo di Bologna, trarranno un beneficio non solo dal sistema che andiamo a costruire sulla piattaforma stradale autostradale, ma soprattutto dalla facilità di deflusso indotta da sette nuovi svincoli e dalla nuova stazione di Bologna Fiera.

Detto questo, poiché i lavori vengono eseguiti in costanza del traffico, come "esercizio" siamo preoccupati di condividere anche con gli Enti preposti alla sicurezza la questione dei limiti e dei vincoli. Per citarne qualcuno, ci siamo voluti assicurare, in costanza di lavori, il mantenimento di due corsie per la direzione di marcia. Abbiamo fatto in modo di richiedere all'impresa esecutrice che i cantieri non abbiano una lunghezza per lotto, superiore ad un Km, in modo tale da contenere le sezioni di riduzione senza emergenza pur sempre mantenendo due corsie.

Le chiusure notturne necessitate saranno sempre monodirezionali, mai bidirezionali, ed anche questo è un sistema per contenere. Quanto sopra si deve coniugare nel rispetto dei 36 mesi preventivati per la realizzazione dell'intera opera. Ho sentito parlare di incidentalità. Preferirei distinguerei la gestione del traffico in due fasi: la fase della realizzazione delle opere e la fase a configurazione completa della nuova autostrada. Il nuovo sistema, su cui dobbiamo prestare attenzione, permette operazioni di rilevazione del traffico e di sorveglianza. Credo che sia forse il sistema tecnologicamente

più avanzato non solo per ricevere una video-sorveglianza costante, ma soprattutto per gestire gli interventi.

Un particolare che è stato accennato, è che la video-sorveglianza che fa capo alla nostra sala radio che governa il sistema, è accessibile in contemporanea dai Vigili del Fuoco, dal 118 e dalla Polizia Stradale. Il flusso di informazioni con il sistema informatico ci permette anche di rilevare, una volta per tutte, le velocità e la distanza di sicurezza tenuta dai conducenti. Dimentichiamo sempre che per poter evitare gli incidenti è necessario poter esercitare una forma di controllo attiva e ovviamente, poter intervenire. Vorrei che tutti ci facessimo promotori del messaggio dalla valenza civica, che il mancato rispetto della distanza di sicurezza, oltre all'elevata velocità, è tra le principali cause incidentalità.

Registriamo una quantità di incidenti cosiddetti "in linea", che non sono conseguenza di sorpassi ma sono ascrivibili alla mancanza di distanza di sicurezza. Ovviamente, un sistema di video-sorveglianza in un tratto complesso come il nodo di Bologna, dovrebbe ridurre significativamente o comunque permettere una risoluzione più rapida degli incidenti.

CONSIGLIERE GUIDOTTI - Il Direttore in parte mi ha già risposto. Volevo capire, cosa succederà in questi tre anni di cantierizzazione. Sull'utilità di questi interventi credo che nessuno abbia niente da discutere perché l'importanza del miglioramento del servizio è sotto gli occhi di tutti. Penso però agli inconvenienti che inevitabilmente nascono dalla cantierizzazione di tre anni. Suggerirei quindi alla Direzione dei lavori di predisporre un'informazione più dettagliata circa i disturbi che prevedibilmente causerà la cantierizzazione dei tre anni e gli accorgimenti che si intendono assumere per contenerli. Credo infatti che se si preavverte la popolazione sui possibili disturbi che si verificheranno in corso d'opera, probabilmente si preverranno le proteste.

CONSIGLIERE CASERTA - Nonostante la complessità dell'esecuzione, riconosco che sia progetto utile, positivo e ben congegnato. Ovviamente, già allo stato attuale in concomitanza di incidenti, si riscontrano gravi difficoltà.

Quindi il fatto che venga adottata una segnaletica informativa così efficace, mi fa pensare che le cose potranno migliorare. Volevo informazioni - il consigliere Guidotti mi ha anticipato - circa gli effetti della cantierizzazione sul traffico cittadino. Credo che questo intervento debba essere accompagnato da una larga campagna informativa degli utenti, per far sì che col l'apertura dei cantieri di razionalizzi l'uso della macchina in tangenziale.

Introduco un altro argomento, che vuole essere anche una domanda posta alla Società Autostrade che probabilmente non riguarda solamente la Società Autostrade ma il sistema della viabilità "principale". Siamo dotati di ben pochi sistemi di orientamento degli automobilisti al rispetto delle regole e di sensibilizzazione sui rischi degli incidenti. In altre parti di Europa esiste una segnaletica stradale davvero disincentivante. Adesso lungo l'autostrada ci imbattiamo in cartelloni elettronici che fanno la "conta dei morti". Se vi recate in Francia o in Spagna, per esempio, c'è una cartellonistica molto significativa che induce a rallentare la velocità e a rispettare i segnali stradali. Forse, nell'ambito di questi interventi, io bisognerebbe anche ripensare a forme di comunicazione sia in termini preventivi, nel senso di dissuasione dell'uso delle autovetture sia positivi, di rispetto del Codice stradale.

CONSIGLIERE VIGARANI - Ho ascoltato l'intervento del consigliere Caserta e riconosco che il tema della sicurezza è intrecciato con quello dei dispositivi da installare per disincentivare i cattivi comportamenti. Il tema del rispetto delle distanze di sicurezza è a mio avviso importantissimo ai fini della prevenzione dei sinistri. Il problema è che chi sopravviene ti priva della distanza di sicurezza che hai creato con chi è davanti a te. Se lasci uno spazio sufficiente in termini di sicurezza, immediatamente vieni superato e di nuovo "attaccato" a qualcun altro. A parte questo, nel Comune di Castenaso, ho notato un metodo di rilevazione della velocità che mi pare molto efficace. All'ingresso del paese c'è una segnalazione in formato digitale indica immediatamente con quale velocità oraria stai viaggiando. Non so, però, in che misura

potrebbe essere applicato anche su tracciati di tipo autostradale o a scorrimento veloce. A mio avviso, in certi punti dell'autostrada o della tangenziale, sarebbe molto interessante se si potesse arrivare ad un metodo di questo genere dal forte impatto psicologico.

PRESIDENTE DE PASQUALE -Premetto che mi sembra che stiano emergendo temi che vanno al di là dell'oggetto odierno, che era la riqualificazione del nodo. Magari riconvocheremo gli esponenti della società Autostrade per l'Italia per parlare della sicurezza più specificatamente. Stando invece a quello che era l'oggetto, porgo due domande secche. A Mestre, il sistema di controllo illustrati potrebbe essere usato anche per erogare sanzioni o serve solo al monitoraggio?

DIR. DIONISI - Attualmente non è ancora attivo per l'erogazione di sanzioni e, a dire il vero, abbiamo colto questo auspicio da più parti. Tenta di dare una risposta flash alle domande che sono state formulate. I portali di parlavamo, a regime ci permetteranno di gestire ed intervenire, quindi non solo di sorvegliare quei comportamenti impropri. Tali portali non seguiranno la tempistica dei 36 mesi; anzi, saranno disponibili e quindi attivabili con largo anticipo. Per quanto riguarda i metodi informativi, avrete colto gli effetti dell'affinamento dei mezzi in relazione agli esodi e all'aggiornamento sui tempi di percorrenza, a dimostrazione del fatto che il sistema si sta affinando. Il collega Tolentino spiegava che i portali non saranno circoscritti all'asse dei 13 Km di terza corsia "dinamica" ma saranno predisposti anche in fase di approccio. La campagna informativa è un compito che abbiamo in comune con le Istituzioni e gli amministratori. Per quanto riguarda la sperimentazione di Mestre, non posso fornire dati specifici. Certo è che là è stato applicato un efficace sistema di controllo del traffico che ha rivelato una drastica riduzione degli incidenti.

Nella nostra realtà, parlo dell'Emilia-Romagna, in questi primi cinque mesi dell'anno, rispetto ai cinque dell'anno scorso, la tendenza è in diminuzione. Ovviamente stiamo mettendo in atto

una serie di informazioni dal forte impatto psicologico, come quelle che richiamano la distanza di sicurezza.

CONSIGLIERE BALLOTTA - Siccome credo che il frangente più delicato da gestire sia quello dell'incidente - si parlava di Mestre, dei controlli più puntuali per ridurre l'incidentalità - bisogna capire se il meccanismo di intervento e di soccorso ha dimostrato di funzionare. Come ho già detto, anche se questo è un meccanismo che costa, spero che arriveremo ad una soluzione decisiva per il traffico bolognese. Ho la convinzione che la delicatezza stia tutta nel fatto che quando si verifica un incidente, e non si può dire che non succeda mai, il meccanismo funzioni regolarmente.

ING. TOLENTINO - Indubbiamente una volta attuato il passante nord, il discorso iniziato sulla tangenziale verrà rivisto. E' la stessa presenza del passante nord che determina una rivisitazione del funzionamento della tangenziale. A quel punto direi che i problemi si risolveranno da soli.

PRESIDENTE DE PASQUALE - Intanto vi ringrazio molto a nome di tutti i Commissari e porgo la parola all'Assessore Venturi.

ASSESSORE VENTURI - Volevo ringraziare anch'io la Società Autostrade per l'Italia per la disponibilità che ancora una volta ha dimostrato non solo con la propria presenza, ma anche aprendo un dialogo, come sempre in termini positivi, con le Istituzioni impegnate sul territorio. Rispetto alle due o tre questioni emerse questa mattina, partirei dal tema dell'informazione e del rapporto con i cittadini-utenti nei prossimi mesi. C'è un forte impegno dell'Amministrazione provinciale a convocare un tavolo di lavoro con il Comune di Bologna, per sviluppare un'iniziativa in cui utilizzare tutti gli strumenti di cui disponiamo e fare in modo che il disagio iniziale - che sicuramente registreremo in corso d'opera, data la complessità dei lavori che qui ci sono stati presentati - si possa contenere e, in prospettiva, trasformare in beneficio.

Sul tema della sicurezza, credo che sia opportuno, così come ricordava il Presidente De Pasquale, prevedere una riunione per sviluppare questo importante aspetto della rete infrastrutturale, non solo nazionale ma di nostra più diretta

competenza. Come sapete, insieme al collega Prantoni, stiamo sviluppando un'iniziativa significativa nella direzione dell'educazione stradale, coinvolgendo le scuole e tutti coloro che possono condividere questo progetto.

Per il resto, sul tema del passante nord, come sapete, nella giornata di ieri, insieme con la Regione Emilia-Romagna e il Comune di Bologna, abbiamo partecipato ad un incontro con il Ministro competente. Ne sono emerse importanti novità tali da inserire questo intervento in una politica più complessiva che servirà a rafforzare il sistema territoriale ed a garantire al nostro sistema economico e sociale quella accessibilità che è una condizione preliminare di sviluppo di progetti coerenti con gli obiettivi che ci siamo dati.

Con questo incontro abbiamo fatto un ulteriore passo in avanti. Ci sono tutte le condizioni, nelle prossime settimane e nei prossimi mesi, per poter verificare insieme lo stato di avanzamento di questo come di altri importanti progetti che abbiamo elaborato e che vogliamo assolutamente realizzare. Mi fermerei qua. Credo che sia utile ringraziare nuovamente la società Autostrade per l'Italia e passare al secondo punto.

Il processo verbale della seduta è di seguito redatto secondo il criterio della sintesi degli interventi a cura della Segretaria verbalizzante.

OGGETTO N. 2

Alle ore 11,30 il **Presidente De Pasquale**, congedati gli interlocutori della Società Autostrade per l'Italia, introduce l'ultimo oggetto iscritto nell'Ordine del Giorno.

Porge la parola all'**Arch. Bedosti** la quale individua l'obiettivo provinciale del progetto di realizzazione del Polo produttivo "San Carlo" - che correda la proposta di delibera in discussione - nell'armonizzazione con il paesaggio rurale circostante.

A commento della Relazione - allegata all'atto amministrativo in oggetto - sulla progettazione ecologica di quest'Ambito Produttivo, individua tra le caratteristiche infrastrutturali del Polo produttivo gli invasi per la raccolta delle acque meteoriche, le condutture idrauliche e le reti ecologiche, caratterizzate da una preponderanza di elementi paesaggistici fruibili a diverso titolo, considerato che il nuovo Accordo in questione contempla l'attivazione altresì di usi residenziali all'interno dell'Ambito, eventualmente a servizio degli imprenditori.

Alle ore 11,45 escono i consiglieri Castellari e Zaniboni.

Il **Prof. Sacchetti** ricorda che il PTCP bolognese risente della matrice del PTPR, particolarmente vocato alla realizzazione di aree ecologicamente attrezzate. La qualifica di Ambito Produttivo sta a significare che esso è suscettibile di sviluppo polivalente e, all'uopo, è stato sottoscritto un Accordo territoriale tra la Provincia di Bologna, il Circondario Imolese ed i

Comuni dell'Associazione Quattro Castelli. Approfondisce, infine, il sistema plurimo delle fonti di finanziamento in conformità con i criteri stabiliti dal Piano di Sviluppo Regionale.

Il **Presidente De Pasquale** ribadisce che il mutamento di destinazione dell'Area Produttiva San Carlo in virtù dell'Accordo Territoriale citato, contribuirà a restituire una certa compattezza agli assetti urbanistico-territoriali, sforzandosi di superare quel vincolo di delimitazione fisica rappresentato dal Canale di Medicina. Apprezza le potenzialità del progetto ma non cela premura per le difficoltà di reperimento dei fondi necessari per finanziarlo.

Il **consigliere Grandi** mostra perplessità per la determinazione, ancora ambigua, dei confini settentrionali del nuovo Ambito e ricorda che questa medesima circostanza ha motivato l'astensione dal voto del Consiglio Comunale di Medicina.

L'**Assessore Venturi** puntualizza che l'eventuale modifica territoriale rispetto allo studio progettuale illustrato, su cui si impernia l'Accordo sottoscritto, necessita di un rinnovato processo di condivisione dei Comuni interessati nella versione integrata.

Il **consigliere Grandi** chiede chiarimenti sull'efficacia vincolante dell'approvazione in Consiglio provinciale della delibera che recepisce lo studio progettuale, nel senso che ai Comuni sottoscrittori non rimarrebbe che approvare le risultanze progettuali in modo pedissequo, senza facoltà di intervenire.

Il **Prof. Sacchetti** risponde che il progetto finale è quello presentato dall'Amministrazione provinciale cui compete la gestione dei "rapporti diplomatici" con i quattro Comuni aderenti, obbligati a conformarsi per il fatto stesso di essere firmatari, agli obiettivi di principio ed alle linee operative declinate nel progetto.

Il **consigliere Grandi** argomenta che la Regione Emilia-Romagna si è già ufficialmente impegnata a finanziare il progetto.

L'**Assessore Venturi** avverte che il progetto dovrà essere licenziato previo impegno provinciale di condividere con i Comuni interessati il progetto di trasformazione dell'area produttiva in area ecologicamente attrezzata.

Il **consigliere Castellari** osserva che la contingente espressione di parere della 4^a Commissione provinciale trascende, in realtà, dai singoli termini del progetto. A mezzo dell'Accordo Territoriale si è sancita la volontà di perseguire una "sana convivenza" con il territorio. Opportunamente nelle recenti sedute del Consiglio provinciale si è discusso dell'importanza dello strumento pianificatorio del PTCP. Orbene, la sinergia attivata con i quattro Comuni del territorio chiamati a formalizzare la propria volontà, pare anticipare la lungimirante prospettiva del partenariato nell'ambito della pianificazione territoriale.

Alle ore 12,15 esce il consigliere Leporati.

Anche il **consigliere Ballotta** vuol appurare se i perimetri dell'assetto territoriale sono definiti rigidamente. Trova pacifico che non solo i Comuni condividano i contenuti del progetto ma anche le imprese insediate in quell'Ambito, le quali dovranno essere edotte delle finalità di riqualificazione che presiedono a tale investimento pubblico.

L'**Ing. Delpiano** aggiunge che il progetto illustrato considera la questione del dimensionamento in termini generali partendo dall'assunto di rispettare la condizione territoriale "storicamente data". Va da sé che non si ammette alcuna espansione verso nord e si delimita, al tempo stesso, la possibilità di espansione ad est. Ammesso e non concesso – nell'Accordo Territoriale questo aspetto non è stato ancora recepito – che si voglia modificare l'assetto territoriale originario dell'Area San Carlo, lo si potrebbe fare a non oltre 300-400 mt dalla Via Madonna.

Il **Prof. Sacchetti** spiega che il progetto stabilisce confini congruenti con le dinamiche economiche del territorio. Non v'è dubbio che i Comuni incontreranno non poche difficoltà a "metabolizzare" il progetto così come è stato concepito. Soltanto una valutazione "politica" sottenderà all'adesione incondizionata dei soggetti interessati al progetto oppure alla riserva.

Il **Consigliere Grandi** obietta che il parere di questa Commissione provinciale sulla proposta progettuale prescinde dalla predeterminazione nel testo della delibera del territorio interessato dalle opere di riqualificazione suddette. Chiede pertanto ai tecnici del Servizio di Pianificazione Territoriale che l'atto amministrativo che il Consiglio provinciale dovrà mettere ai voti, sia suffragato dagli esatti confini territoriali.

Il **Presidente De Pasquale** replica che la documentazione amministrativa quest'oggi discussa dalla 4^a Commissione è la medesima già distribuita ai Comuni interessati. Per tale ragione si asterrà dal proporre un'integrazione nel dispositivo della delibera sulla quale acquisire il parere della Commissione.

Ad avviso del **Consigliere Finelli** il limite non è insito in questa delibera ma nello stesso metodo di Pianificazione territoriale. Pertanto, condivide la presente proposta di delibera consiliare nella misura in cui essa comincia ad impiantare dei "paletti", conciliando il tecnicismo del mercato con le esigenze di tutela dell'ambiente. Trova però prematuro che si definiscano sin d'ora categoricamente i confini territoriali. Starà poi al coraggio degli amministratori stabilire delle regole garantistiche.

Il **Prof. Sacchetti** invita a considerare questo insediamento "un pezzo di città" che si pone in continuità con il tessuto urbano. A suo avviso è legittimo che la Regione Emilia-Romagna cominci a sperimentare strategie di ottimizzazione del sistema produttivo mettendo in circuito le così dette certificazioni ambientali.

L'**Arch. Bedosti** commenta che lo spazio urbano del Polo produttivo rappresenta un cambio di prospettiva all'insegna dell'integrazione urbanistica e produttiva.

Alle ore 12,45 rientra il consigliere Leporati.

Il **consigliere Venturi** proclama la condivisione dei contenuti e degli obiettivi del progetto evidenziati nella discussione.

Il **consigliere Leporati** rassegna una dichiarazione di voto nel senso della contrarietà alla proposta di delibera odierna non per ragioni "di principio" bensì "di circostanza". Sebbene l'Arch. Bedosti richiami la "valenza ecologica omogenea" delle nuove aree ecologicamente attrezzate, deve constatare che questo nobile principio collide con la pianificazione viaria della nuova S.S. San Carlo giustappunto nella zona antistante il Polo Produttivo.

Il Presidente De Pasquale, esaurite le dichiarazioni di voto, pone in votazione nominale la proposta di delibera consiliare testé discussa.

Esprimono parere favorevole i commissari presenti in aula (De Pasquale, Finelli, Cocchi, Ballotta, Grandi e Castellari). Il consigliere Leporati ribadisce il proprio voto contrario.

Agli effetti di quanto sopra, la Commissione esprime parere favorevole a maggioranza dei voti rappresentati in aula.

Alle ore 12,50 il **Presidente De Pasquale**, dopo aver ringraziato gli intervenuti, dichiara tolta la seduta.

Del che consta, si è redatto il presente verbale da porre in approvazione nella prima seduta utile della 4^a Commissione.

La Segretaria
ANGELICA COLUCELLI

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