

NUCLEO DIFESA DEL SUOLO UFFICIO DI PIANO



Comune di Loiano



Comune di Monzuno



Comune di Pianoro

PIANI STRUTTURALI COMUNALI IN FORMA ASSOCIATA dei comuni di LOIANO, MONZUNO e PIANORO

Verbale Prima Seduta della Conferenza di Pianificazione e Primo incontro tematico del 14/03/2008

La conferenza inizia alle 9:45 presso la Sala Consigliare del Comune di Pianoro.

Andrea Marchi (Presidente della Comunità Montana Cinque Valli Bolognesi e Sindaco di Monzuno) saluta e ringrazia gli intervenuti e dichiara aperta la conferenza di pianificazione, passa poi la parola a Marco Sassatelli, assessore all'urbanistica del comune di Pianoro e successivamente al Sindaco di Loiano Giovanni Maestrami

Marco Sassatelli (Assessore all'Urbanistica del Comune di Pianoro) porge i saluti del sindaco di Pianoro, Simonetta Saliera, che non è potuta intervenire, ringrazia l'assessore provinciale Giacomo venturi e il Settore Pianificazione Territoriale e Trasporti della provincia di Bologna che hanno accompagnato i lavori di costruzione del Piano Strutturale Comunale associato fino a questo punto, ringrazia inoltre gli enti intervenuti, i tecnici incaricati della redazione del PSC che hanno lavorato con assiduità e professionalità, e la comunità montana Cinque Valli Bolognesi che, tramite l'istituzione dell'ufficio di piano associato, ha coordinato e promosso il PSC associato. Sottolinea la valenza intercomunale del PSC ed il fatto storico che ciò rappresenta per questa parte di montagna che, aldilà delle diverse collocazioni politiche, è accomunata dalla consapevolezza che le tematiche affrontate travalicano i confini e quindi vanno di necessità concertate assieme, compensandosi, le piccole rinunce a certi particolarismi, con la maggiore qualità dell'esito finale.

Sottolinea la valenza ambientale ma anche la relativa fragilità del territorio in esame che meritano la giusta attenzione anche dal punto di vista delle risorse ivi destinate. Auspica il mantenimento e il rafforzamento del sistema produttivo locale la cui competitività è strettamente legata al problema delle infrastrutture, in special modo per quanto riguarda la variante alla SS 65 in corrispondenza di Rastignano, la cui soluzione si presenta improcrastinabile e attende concreti atti a livello politico.

Giovanni Maestrami (Sindaco di Loiano) evidenzia come la gestione associata del PSC rappresenti una nuova visione del futuro e consenta, grazie alla visione più ampia che permette, la possibilità di raggiungere risultati di qualità più elevata. Nota come ci si è mossi all'interno di una pianificazione sovraordinata a volte troppo limitante le scelte dei singoli comuni, sottolinea inoltre l'importanza delle aree di montagna all'interno del contesto provinciale.

Andrea Marchi, che si presenta nella doppia veste di Sindaco di Monzuno e di Presidente della Comunità Montana Cinque valli Bolognesi, che coordina i lavori, esprime anch'egli profonda soddisfazione per i risultati ottenuti, ricorda come solo per motivi oggettivi non sia stato possibile allargare l'esperimento ad un maggiore numero di comuni. Sottolinea la novità della forma associata nella redazione del psc, anche perché nuovo è lo strumento normativo che lo ha introdotto. Sottolinea la doppia esigenza di coinvolgimento della cittadinanza dei tre comuni e quella della necessità di saper decidere, a tal proposito impostando un percorso procedurale molto serrato sul piano della tempistica.

Evidenzia come la capacità di saper cogliere le esigenze e i bisogni, la capacità di essere tempestivi senza essere superficiali, sarà un elemento su cui si verrà giudicati dalla cittadinanza. Pone l'accento sulla sfida della crescita che comporta il garantire una qualità della vita dignitosa e contemporaneamente il mantenimento di un territorio dignitoso e ben protetto. Cede la parola all'Arch. Carla Ferrari, che ha coordinato i lavori di redazione del Quadro Conoscitivo, del Documento Preliminare e della VALSAT preliminare, nelle sue vesti di Capo Progetto del gruppo di lavoro incaricato.

Carla Ferrari (Capoprogetto gruppo di lavoro incaricato) illustra il sistema di discussione proposto, che consta di brevi illustrazioni dei tematismi analizzati, il cui materiale documentale relativo è stato inviato anticipatamente agli enti, e di interventi in merito da parte degli enti partecipanti, con valutazioni e proposte operative, il tutto nello spirito della L.R. 20/2000 che ha concepito la conferenza di pianificazione come un tavolo di lavoro e non come un momento di mera illustrazione del lavoro svolto. Elenca nel dettaglio i componenti del gruppo di lavoro incaricato costituito, oltre che dallo Studio Carla Ferrari, anche da Oikos Ricerche Srl e Tecnicoop soc.coop. Argomento di questa prima seduta della conferenza saranno la proposta di calendario dei lavori, l'esposizione della metodologia di elaborazione e l'analisi del primo dei tematismi, ossia la proposta di assetto della mobilità. Carla Ferrari espone inizialmente la proposta di calendario dei lavori, nel dettaglio:

il 28 marzo e il 4 aprile si svolgeranno le altre due sessioni della 1ª seduta della conferenza, considerati come incontri di natura tematica;

il 21 aprile si svolgerà la 2ª Seduta, nel corso della quale è prevista la raccolta delle valutazioni tecniche e delle richieste di integrazione da parte degli enti;

il 6 giugno la 3ª seduta, che vedrà la consegna del documento di sintesi esplicativo e delle risposte alle richieste ed ai contributi, nonché gli elaborati che dovessero essere stati modificati o integrati (in seguito all'accoglimento delle richieste e dei contributi).

La 4ª seduta il 18 luglio vedrà la presentazione formale dei contributi da parte degli enti, sulla base di quanto loro consegnato nel corso della 3ª seduta.

Il 28 luglio è prevista la **5ª e conclusiva seduta** che prevederà la firma del Verbale conclusivo della conferenza di pianificazione. Successivamente, se verrà raggiunta una piena condivisione degli elaborati, si potrà procedere alla stipula dell'accordo di pianificazione.

Passa poi all'elenco dei professionisti che sono stati impegnati nella stesura degli elaborati con i rispettivi ambiti di competenza. Segnala l'originalità della parte legata alle tematiche Energetiche. Sottolinea che il materiale che si è deciso di includere è stato funzionale allo scopo in esame, ossia la redazione del Piano Strutturale Comunale, escludendo quindi analisi ed approfondi-

menti senz'altro interessanti, ma non di utilità pratica per gli scopi specifici; in particolare il Quadro Conoscitivo (QC) mette soprattutto in evidenza i vincoli, le emergenze da valorizzare, le criticità da risolvere, il tutto infine, per estrapolare i limiti e le condizioni alle trasformazioni alle quali attenersi ai fini delle scelte di piano. Altre porzioni del QC non sono state funzionali alla formazione del Documento Preliminare (DP), ma saranno utilizzate nel prosieguo.

Illustra poi il DVD contenente gli elaborati mostrando l'organizzazione e l'articolazione del quadro conoscitivo, del documento preliminare e la relativa valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat). La Valsat in questione è di tipo preliminare e qualitativa, mentre la Valsat definitiva avrà carattere quantitativo. Precisa come in particolare la Valsat non è da intendersi come una verifica finale delle scelte di piano, ma come guida per orientare le stesse, mediante una valutazione di compatibilità sistemica di tutte le componenti del Quadro Conoscitivo in base alle quali sia le previsioni non attuate dei PRG vigenti che le nuove scelte insediative sono state vagliate e approfondite alla luce del quadro conoscitivo svolto.

Andrea Marchi ringrazia altresì la provincia per i contributi forniti sia di natura tecnica che finanziaria, stante gli elevati costi da affrontare, e ringrazia i tecnici della comunità montana, chiede preliminarmente se c'è condivisione del programma di lavoro illustrato.

Dopo un dibattito nel quale i rappresentanti di ARPA, AUSL, Provincia di Bologna hanno espresso il proprio punto di vista a riguardo e dopo aver vagliato congiuntamente proposte di variazione del programma dei lavori, si giunge ad una condivisione del medesimo.

Carla ferrari conferma, stante la sua condivisione, la validità dell'originario programma di lavoro. Passa la parola all' Ing. Fabio Cerino per l'esposizione della proposta di assetto della mobilità contenuta nel documento preliminare.

Fabio Cerino (Componente gruppo di lavoro incaricato) espone il lavoro svolto in materia di assetto della mobilità, in particolare le analisi degli indirizzi in materia di mobilità contenuti nella pianificazione sovraordinata, e nei PSC dei comuni contermini, della domanda di mobilità (da censimenti ISTAT) che è stata analizzata in dettaglio soprattutto per ciò che riguarda le tendenze evolutive e le modalità di trasporto prevalentemente utilizzate. Sono stati inoltre affrontati i temi relativi all'offerta stradale ed alla quantificazione dei flussi veicolari in atto, al fine di valutare lo stato di funzionamento della rete e la valutazione di eventuali stati di criticità, anche alla luce dell'incidenza maggiore o minore dell'incidentalità stradale. Particolare accento è stato posto sul sistema ferroviario metropolitano ed alla sua connettività con i percorsi ciclabili ed il trasporto pubblico locale su gomma.

Espone poi le maggiori criticità, la principale rappresentata dal nodo strutturale di Rastignano, il quale costituisce lo sbocco principale per tutti e tre i comuni, anche nel suo ruolo di connessione dell'importante area produttiva di Pianoro ai sistemi primari nazionali (sistema autostradale). Altra criticità è rappresentata dall'inadeguato rapporto tra sistemi di trasporto pubblico, non essendovi infatti adeguata connettività tra trasporto su gomma e trasporto su ferro, ossia insufficiente relazionalità del territorio con le stazioni del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM). Sposta poi l'attenzione sul corridoio infrastrutturale rappresentato dalla strada delle Ganzole che è interessato anche da un non trascurabile flusso di trasporto merci. Passa poi ad illustrare lo schema di assetto infrastrutturale contenuto nel DP:

- Impostazione del SFM come sistema portante della mobilità pendolare per migliorare l'accessibilità al territorio dei tre comuni;
- Riequilibrio modale delle mobilità delle persone all'interno dei centri abitati;
- Completamento e potenziamento della viabilità extraurbana (variante di Rastignano) anche per decongestionare il centro urbano;
- Approfondimento della relazione tra sistema produttivo di Pianoro e autostrada A1 (corridoio delle Ganzole);
- Perseguimento di una mobilità sostenibile (sicurezza stradale, decongestionamento centri urbani, aumenti percorsi ciclabili);

- Partecipazione alla definizione degli politiche del TPL che interessano l'area (contributo alla definizione dei Piani di Bacino anche per quanto riguarda il disegno delle linee);

Catia Chiusaroli (settore Pianificazione Territoriale e Trasporti della Provincia di Bologna) esprime un giudizio di completezza ed esaustività sul quadro conoscitivo, per quanto riguarda il tema della mobilità. Chiede, però, di apportare una correzione alla classificazione della strada fondovalle Savena (viabilità a rilievo provinciale ed interprovinciale e non regionale) in coerenza con il PTCP. Annuncia che nel nuovo accordo per il completamento del sistema ferroviario metropolitano (luglio 2007) sono già previsti dei miglioramenti in termini di frequenza del servizio fin dall'anno venturo. Puntualizza come i sistemi di trasporto collettivo su gomma e su ferro sono considerati (nel Piano della Mobilità Provinciale – PMP - in fase di approvazione) vengono intesi come un unico sistema di trasporto integrato, sia da un punto di vista funzionale che tariffario, denominato Rete Portante del Trasporto Collettivo, in particolare eliminando le sovrapposizioni funzionali ridondanti, potenziando i servizi trasversali su gomma di adduzione alle fermate del SFM e riconvertendo una parte dei servizi su gomma, paralleli a quelli ferroviari, come servizi di distribuzione e di servizio capillare sulle brevi distanze, anche al fine dell'ottimizzazione delle risorse. Lo strumento operativo funzionale al raggiungimento degli obiettivi del PMP, per quanto riguarda il trasporto pubblico, sarà costituito dai Piani di Bacino del trasporto pubblico locale (PdB). I PdB agiranno solo su aree delimitate del territorio provinciale, in particolare il primo PdB non attuerà previsioni sul territorio dei tre comuni di Loiano, Monzuno e Pianoro nell'attesa che il SFM sia completo e funzionante e quindi possa configurarsi come asse portante del trasporto collettivo. Il PMP, inoltre, prevede collegamenti tra i centri di Loiano e Monzuno e la stazione di Vado. Per quanto riguarda il trasporto privato sottolinea il ruolo strategico e l'importanza che la Provincia di Bologna attribuisce alla soluzione del nodo di Rastignano.

Segnala una divergenza, invece, su quanto contenuto nel Documento Preliminare sul corridoio infrastrutturale delle Ganzole, il quale non è considerato un'opera strategica o prioritaria né dal PTCP né dal PMP, comportando, infatti, il rischio di divenire un by-pass tra l'A1 e l'A14 potendo generare gravi problemi nell'attraversamento del territorio. Lo reputa, quindi, assolutamente non coerente con quanto contenuto negli strumenti di pianificazione provinciali. Segnala poi la mancata indicazione in cartografia della "variante di Monzuno" citata nella relazione.

Andrea Marchi Desidera entrare più nel merito delle relazioni tra trasporto su ferro e trasporto su ferro, in particolare favorire la complementarietà piuttosto che la sovrapposizione dei servizi che si riscontra nei tratti stradali paralleli alle linee ferroviarie, questo per garantire una perequazione con le zone meno favorite. Auspica inoltre che l'attuazione incrementale degli interventi previsti a scala provinciale, non vada a discapito delle aree interessate solo in fasi successive, in special modo per quanto riguarda le risorse disponibili.

Catia Chiusaroli puntualizza che la coerenza di insieme è data dal PMP e specifica che i piani di bacino verranno comunque attuati mediante accordi di programma tra tutti gli enti coinvolti.

Giovanni Maestrami porta i termini della discussione su come la conferenza di pianificazione possa diventare un'occasione per portare all'attenzione le effettive esigenze dei territori interessati, anche nella possibilità di poter modificare la pianificazione sovraordinata, in particolare torna sul tema del corridoio delle ganzole, sottolineandone l'importanza soprattutto per i comuni di Loiano e Pianoro. Paventa inoltre i rischi di un progressivo indebolimento del sistema economico della montagna stante la politica di concentrazione del sistema produttivo in altre aree, soprattutto di pianura.

Giuseppe Petrucci (settore Pianificazione Territoriale e Trasporti della Provincia di Bologna) puntualizza che ciò che si esclude è che le ganzole possano essere individuate come una linea forte di collegamento, restando, quindi, ferma la possibilità di un rafforzamento e di un miglioramento, nell'ambito, però, di una visione locale del servizio. Il collegamento non può rappresentare una di-

versione impropria del traffico pesante che andrebbe ad attraversare anche tratti urbani. Inoltre precisa che il PTCP non esclude la localizzazione di attività produttive nelle aree montane.

Giovanni Maestrami ribadisce la necessità di un miglioramento del servizio della strada delle ganzole, attraversata anche dal traffico di mezzi pesanti proveniente dalle attività estrattive poste lungo il Savena, potendosi adottare provvedimenti (ad es. l'apposizione di pedaggi) per scoraggiare il traffico pesante di solo attraversamento.

Sabina Massa (ATC spa) contesta l'affermazione secondo cui le linee parallele (gomma e ferro) vadano eliminate a causa della supposto concorrenza tra mezzi di trasporto, ed individua, invece, il traffico privato come il reale concorrente del trasporto pubblico. Per un corretto funzionamento del sistema integrato autobus e treno occorre innanzitutto che il sistema ferroviario funzioni a regime e inoltre procedere lungo la realizzazione dell'integrazione tariffaria.

Francesco Mazza considera che la concorrenza tra autobus e treno si pone, in realtà, senz'altro in termini ambientali.

Carla Ferrari precisa che il tratto della "variante di monzuno" non è effettivamente riportato in cartografia. La relativa tavola verrà conseguentemente aggiornata e fornita agli enti.

Marco Sassatelli auspica che si creino le condizioni perché quanto previsto per il nodo di Rastignano abbia concreta attuazione, anche perché molti degli scenari ipotizzati nel Documento Preliminare sono strettamente legati alla fattiva realizzazione dell'opera. Per quanto riguarda il corridoio delle Ganzole, ribadisce che nel DP si vuole porre l'attenzione sulla problematica relativa non ipotizzando soluzioni progettuali, ma evidenziando la necessità di una soluzione. In tal senso sottolinea come si debba seriamente valutare la necessità di un adeguamento di tale collegamento, in relazione al bisogno, in particolare per le aziende del territorio, di accesso alla rete nazionale. Riguardo all'intermodalità pone l'attenzione sull'effettiva disponibilità di materiale rotabile una volta resasi disponibile l'infrastruttura ferroviaria.

Samantha Arda (ARPA – Sezione Provinciale di Bologna) sposta il discorso sull'assetto urbano evidenziando come vengano indicate le direttrici di assetto urbano ma non individuati nel dettaglio gli ambiti interessati.

Carla Ferrari al fine di evitare che gli ambiti identificati vengano intesi dai fruitori non istituzionali, come un preciso areale, propone che l'individuazione degli ambiti sottesi dalle direttrici di sviluppo urbano, non faccia parte del piano ma venga consegnata agli Enti per la valutazione e costituisca solo allegato all'accordo di pianificazione. L'individuazione degli ambiti con le relative schede verrà comunque messo a disposizione degli enti per consentirne la valutazione, considerandoli come atti integrativi alla conferenza ma non facenti parte del PSC.

Giovanni Boschini (AUSL – Dipartimento di salute pubblica) fa presente che la AUSL collabora con la Provincia nella redazione di mappe di rischio stradale finalizzate all'individuazione dei punti di maggior rischio di incidentalità presenti sulla rete stradale, dovuti a elementi di tipo infrastrutturale. Chiede inoltre, se nel documento preliminare siano previste l'individuazione di percorsi ambientali e l'apposizione di adeguata segnaletica per renderli fruibili.

Carla Ferrari precisa che nel DP non è prevista l'individuazione di percorsi ambientali.

Fabio Cerino riguardo alla sicurezza stradale, puntualizza che, in linea generale, nel piano strutturale si determinano gli assetti non esaminando le questioni relative alle infrastrutture locali, pur

facendo salva la possibilità di recepire le indicazioni che scaturiscono dalle mappe di rischio in parola per quanto possibile all'interno di un piano strutturale comunale.

Andrea Marchi, non essendoci altri interventi, dichiara chiusa la prima sessione della prima seduta della conferenza di Pianificazione alle ore 11:55.

Il Presidente
Dott. Andrea Marchi

Il Segretario
Ing. Mario Di Lodovico