

CONSIGLIO DELLA CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA
I convocazione
19a Seduta

Estratto del verbale della seduta pubblica del 27/11/2019

Presiede il Sindaco della Città metropolitana **VIRGINIO MEROLA**

Per la trattazione dell'oggetto sotto specificato sono presenti i Consiglieri:

TINTI FAUSTO	EVANGELISTI MARTA
SETA ERIKA(**)	MENGOLI LORENZO
SANTONI ALESSANDRO	PALUMBO ADDOLORATA
FERRI MARIARAFFAELLA	GNUDI MASSIMO
LELLI LUCA	LEMBI SIMONA
MONESI MARCO	PERSIANO RAFFAELE
RUSCIGNO DANIELE	SANTI RAFFAELLA (**)
VERONESI GIAMPIERO	

Presenti n. 14

(*) = assente

(**) = assente giustificato

Scrutatori: **EVANGELISTI MARTA, FERRI MARIARAFFAELLA, GNUDI MASSIMO**

Partecipa il Responsabile del Servizio Innovazione Istituzionale e Amministrativa: **FRANCESCO TENTONI**

omissis

DELIBERA N.54 - I.P. 3984/2019 - Tit./Fasc./Anno 8.2.5.0.0/1/2018

AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città metropolitana di Bologna, adottato con Atto del Sindaco metropolitano n. 248 del 27.11.2018, comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica, ai sensi delle disposizioni contenute nel Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4.08.2017, relativo alla individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.

SINDACO METROPOLITANO MEROLA:

Consigliere delegato Monesi, prego.

CONSIGLIERE MONESI:

Grazie.

Oggi possiamo dire che concludiamo un percorso e ripartiamo per quello decennale che da qui al 2030 è l'attività di monitoraggio, verifica, controllo ed eventuali variazioni che dovremmo apportare allo strumento stesso, nel caso ve ne sia bisogno, ma immagino di sì perché è uno strumento così dinamico che dovrà tenere conto di quanto potrà cambiare nel corso della sua valenza.

Detto questo, arriviamo a questo momento ricordando che è il primo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di carattere metropolitano, che è l'unico esempio, che tanto è vero la stessa Unione Europea lo cita, ad esempio, per come redigere i piani della mobilità sostenibile; è un Piano per il quale abbiamo ritirato qualche premio ma detto tutto questo il premio, permettetemi di dire, più grande è quello che abbiamo ricevuto dai cittadini che hanno interloquuto con noi sulla sua costruzione, sia nella fase di elaborazione, come nella fase delle osservazioni, i contributi sono stati molto ricchi, ma allo stesso tempo questo è elemento attraverso il quale trarre una considerazione di carattere generale, rispetto a chi ha partecipato, cioè nessuno si accontenta, vorrebbero tutti facessimo qualcosa di più.

Quindi in questo senso un po' l'impegno, nel recepire quasi l'80% delle osservazioni ricevute o parzialmente o totalmente però abbiamo appunto considerato quanto ci veniva proposto, cercando di arricchire, per quanto fosse possibile.

Abbiamo un piano che disegna l'infrastrutturazione necessaria per lo sviluppo di questo territorio, ovviamente infrastrutturazione il più sostenibile possibile.

È un piano che in quest'ottica presenta 2.062.000.000 per investimenti fino al 2030, così come stima in un centinaio di milioni le esigenze di gestione, ovviamente in questo Piano avete presente quali sono le infrastrutture, tra queste anche il tram che è parte essenziale della rete di trasporto metropolitano.

Tra l'altro permettetemi di dare conto dell'attualità, in questi giorni abbiamo ricevuto risposta alle nostre lettere di sollecito al Gruppo FS rispetto alla implementazione e completamento del servizio ferroviario metropolitano che da alcuni anni ha conosciuto qualche momento anche di stasi, non tanto rispetto al proseguimento delle infrastrutture, che è andato avanti, ma quanto rispetto agli obiettivi che ci si era dati, sottoscrivendo gli accordi a suo tempo, quindi anche da questo punto di vista il lavoro ha prodotto buoni risultati e, ovviamente, continuiamo ad andare in quella direzione.

Buoni risultati anche, mi pare di poter dire, dal punto di vista dell'integrazione o meglio quella che noi definiamo agevolazione tariffaria che deve servire alla integrazione tariffaria che vuol dire indifferenziazione del titolo rispetto al mezzo usato e anche qui, come dicevo, abbiamo avuto risultati perché oggi un cittadino che parta da qualsiasi zona dell'area metropolitana e arrivi a Bologna, con un abbonamento se su ferro può circolare comunque nella rete urbana bolognese, allo stesso tempo se è sul bus lo può fare sia con gli abbonamenti che col biglietto normale ed è una delle tappe perché, come dicevo, l'obiettivo più ampio è quello; diverse sono le cose che abbiamo messo in campo e questi 7000 cittadini che abbiamo incontrato, nelle varie modalità, hanno in qualche modo supportato e sostenuto lo sviluppo di questo piano.

Aggiungerei anche, da questo punto di vista, che in questo ambito, quindi della partecipazione, l'abbiamo anche fatto e sviluppato perché riteniamo che le persone più convinte sono, più sarà facile che tutti remiamo nella stessa direzione e che, quindi, quello che c'è bisogno di fare, un salto culturale, cambiamenti di stili di vita, eccetera, eccetera, nella direzione di ridurre le emissioni complessive che sono, a mio avviso, per quel che riguarda la quota traffico uno degli elementi che determinano emissioni climalteranti che vanno anche nella direzione di produrre quegli sconvolgimenti climatici di cui in realtà oggi siamo sempre più vittime, perché io vado dietro a quanto diceva la Consigliera sulle frane e sul maltempo, non è frutto del caso, purtroppo il maltempo e si intensificano i fenomeni, sì pioveva e nevicava anche prima, oggi però piove e nevicava in modo diverso, sempre più diverse dal passato; tant'è vero che i fiumi non esondavano con la frequenza che esondano oggi perché le precipitazioni raggiungono livelli in un giorno di intere stagioni, quindi noi non possiamo ignorare questi fenomeni.

Per quanto riguarda il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile cerca di dare un contributo sul versante del traffico e quindi ridurre le emissioni in quel modo.

Abbiamo fatto - e non voglio andare molto oltre - queste azioni, allo stesso tempo abbiamo anche avviato (lo abbiamo approvato in questo Consiglio) la progettazione attraverso gli studi di fattibilità tecnico ed economica di una serie di azioni previste nel PUMS e tra questi, ovviamente, vi ricordo due centri per la mobilità, vi ricordo la rete delle piste ciclabili, così come vi ricordo due linee di metrobus che andremo ad indagare.

Quindi in sostanza stiamo lavorando ancor prima di arrivare a questo momento di approvazione del PUMS, affinché gli obiettivi siano centrati.

Quindi, detto questo, colgo anche l'occasione per ringraziare tutti coloro che hanno collaborato per la realizzazione di questo piano, vuoi che siano i tecnici, il consulente generale, l'ingegner Ciurnelli, i nostri tecnici e tutti i cittadini che alacremenente hanno dato, in molte occasioni, specie nei forum che abbiamo organizzato, il loro contributo.

Grazie a tutti voi per avere ascoltato pazientemente, in diverse occasioni, tutto ciò che vi abbiamo raccontato.

SINDACO METROPOLITANO MEROLA:

Grazie Monesi.

È aperta la discussione.

Prego Santoni.

CONSIGLIERE SANTONI:

Grazie, signor Sindaco.

Voi più volte mi avete sentito dire che io ritengo il PUMS essere lo strumento più importante che la Città metropolitana approverà in questo mandato e quindi sarebbe bello riuscire a far sì che lo strumento venisse approvato in maniera quanto più condivisa possibile.

Non devo dirlo io, lo sapete, però la mobilità è studio, è sviluppo, lavoro, commercio, salute, turismo, dunque la mobilità è vita per i territori, per le comunità. E' ricchezza indipendentemente dalla loro dimensione e indipendentemente dai confini amministrativi.

Questo deve essere un punto di partenza fondamentale sul quale occorre avere una convergenza piena perché diversamente, senza mobilità viene meno il futuro delle comunità.

I contesti in cui ci muoviamo non li devo certo raccontare io a voi però consentitemi di fare degli esempi banali perché a volte rendono molto l'idea.

Noi abbiamo sistemi di trasporto, modelli di sistemi di trasporto sul territorio che sono praticamente analoghi, molti Comuni sono serviti da una importante linea ferroviaria che è utile per gli spostamenti medio-lunghi, abbiamo un trasporto su gomma e poi in pianura abbiamo anche possibilità di altri tipi di movimentazione che è giusto incentivare e diffondere sempre più, però questa architettura che io ho volutamente banalizzato è un po' l'architettura che si sviluppa in tutti i territori.

Ora faccio questo paragone: prendiamo l'esempio - perdonatemi io lo conosco bene - il Comune di San Benedetto e quello di Ozzano dell'amico Luca, sono due territori che come estensione territoriale sono praticamente analoghi, 67 chilometri quadrati contro i 63, però c'è una differenza sostanziale: sui nostri 67 chilometri abitano poco più di 4000 abitanti, quindi con una densità molto bassa, suddivisi in 12 frazioni, in tre vallate.

Diversamente la popolazione è più che tripla, la densità è più che tripla e quindi, voglio dire, due sistemi di trasporto analoghi che cosa ci portano a dire: che uno dei due viaggia con un rendimento basso, più basso rispetto all'altro e quindi vuol dire che consuma di più, che consuma troppo, che consuma troppa energia, che consuma troppe risorse economiche e che, quindi, brucia troppo ossigeno ed è il caso nostro, dei Comuni della montagna, dove non è che mancano i sistemi di trasporto ma non sono assolutamente efficienti o quantomeno non lo sono tutti.

Il treno funziona bene. Noi ci lamentiamo, fa parte del ruolo degli amministratori lamentarsi per ottenere sempre qualcosa di più, però le linee ferroviarie funzionano, lo devo ammettere; hanno degli alti e bassi però funzionano; il trasporto su gomma non funziona, il trasporto su gomma già oggi non funziona bene.

Secondo me non funziona bene per tre motivi: il primo è che molto spesso rappresenta una duplicazione del sistema su ferro, portiamo le stesse persone dalla stessa origine alla stessa destinazione, è troppo rigido e quindi non è in grado di soddisfare appieno le esigenze di un'utenza che è diventata sempre più varia, sia nelle categorie che nelle esigenze, eccezion fatta per gli studenti che non hanno la possibilità di scegliere e soprattutto quantomeno nei nostri territori non è in grado di collegare le aree interne e,

quindi, di favorire gli scambi.

Abbiamo il trasporto solamente sulle grandi direttrici ma noi sulle grandi direttrici avremo concentrati forse il 50% della popolazione e poi non tutte vicino alle fermate dell'autobus con distanze a volte anche importanti.

Quindi oggi l'unico sistema di trasporto per noi universalmente valido è quello su gomma che è anche il meno sostenibile e questa è una considerazione fondamentale, tenuto conto che poi esistono categorie di utenza che non possono guidare, non è che non vogliono, gli studenti non possono guidare, molti anziani non possono guidare, le merci non possono guidare e nel nostro caso purtroppo non si possono nemmeno muovere né a piedi, né in bici e quindi devono, loro malgrado, adattarsi a ciò che noi siamo in grado di offrire loro o meglio a ciò che noi fino ad oggi non siamo stati in grado di offrire loro.

Questo nel lungo periodo comporta un grandissimo problema, comporta un problema tremendo, che è quello legato allo spopolamento: allo spopolamento demografico e lo ha rilevato già la Città Metropolitana nel 2018, allo spopolamento sociale e allo spopolamento economico. Ed è questo il motivo per cui si dice sempre, giustamente, che la mobilità è vita.

Io personalmente – e la politica credo che lo debba fare – voglio riconoscere il lavoro che è stato fatto e io ho cercato di seguirlo per quanto sono riuscito e per quanto sono stato capace in questi anni, da quando è stato presentato il 7 marzo 2018 in Commissione congiunta in Comune di Bologna: per me il lavoro è stato tecnicamente perfetto, quindi penso che sia il complimento più grande che si possa fare alla struttura che ci ha lavorato. Ora, però, viene il momento delle scelte e noi lo sappiamo che le strutture propongono, molte volte ci propongono anche delle alternative che non tutti i Consiglieri, nei propri Consigli, vedono, ma che ovviamente sono quelle che ci vengono portate qua e noi dobbiamo votarle.

Siamo in difficoltà a votare questo Piano, io sono in difficoltà perché, se non lo voto, non valorizzo appieno il lavoro che è stato fatto, però faccio un esempio: come faccio a rappresentare le esigenze di un territorio che oggi non ha ancora visto le controdeduzioni alle osservazioni? Se io vado da un collega Sindaco e gli chiedo: se io o uno dei Consiglieri della Città Metropolitana ti rappresentano e ti chiedono cosa pensi del PUMS, cosa rispondi? Lui mi dice: guarda, sinceramente io sono fermo alla presentazione, perché ho fatto delle osservazioni, ma non so cosa mi è stato detto e quindi come faccio a dire se il PUMS ora è più allineato alle mie esigenze oppure no?

Io credo che questa sia una situazione che ci pone in una difficoltà, che non è solamente amministrativa e normativa, ma è sostanziale: un cittadino o un'associazione che ha fatto un'osservazione oggi può dirsi – lo chiedo anche a voi – effettivamente rappresentato da questa situazione? Io no perché non ho potuto dire loro se quel determinato servizio la Città Metropolitana lo ha inserito, se quel determinato sistema di trasporto lo ha inserito: io lo so, ma non gliel'ho potuto dire.

Quindi è chiaro che non c'è un problema tecnico, non sto dicendo questo, ma nella sostanza il territorio non sa che cosa oggi il Consiglio porta in approvazione e questo per me è un problema, perché si

può discutere ovviamente di tanti aspetti, però ripeto che è uscito un documento che per tanti versi centra le esigenze del territorio, poi con delle diversità. Nel nostro caso, nel caso del territorio appenninico non centra il problema del collegamento locale e va bene potenziare il treno, va bene potenziare le portanti principali, ma se noi non riusciamo, in montagna o nelle zone dove c'è una dispersione abitativa, a far sì che le persone che abitano a dieci chilometri dalla fermata dell' autobus possano in qualche modo arrivare al sistema principale, è chiaro che abbiamo fatto molto poco. Continueremo ad avere degli autobus di nuova generazione, probabilmente elettrici, ma che viaggiano vuoti e non è questo il sistema di mobilità sostenibile che vogliamo, che non è sostenibile solamente perché è elettrico, ma deve essere sostenibile perché viene utilizzato e noi oggi non riusciamo, almeno questo è il mio pensiero.

Arrivo alla conclusione per dire che io non vorrei che oggi questo percorso si concludesse e quello che manca è effettivamente che si abbia una piena comprensione a livello territoriale di quelle che sono state le scelte e di come è stato modificato il PUMS per capire se ciò che dice il consigliere Santoni è solamente la sua posizione o magari è la posizione di un gruppo più importante di amministratori, di cittadini, di realtà sociali, associative e imprenditoriali, perché oggi veramente questa cosa noi non riusciamo a farla.

Noi siamo pronti, consigliere Monesi, a fare il salto culturale, noi siamo veramente pronti e io sono consapevole di quello che dico; lo abbiamo detto nella cerimonia che è stata fatta prima, lo ha detto il consigliere Evangelisti e facciamo insieme.

Ora, però, la scelta spetta a voi, io vi faccio una semplice domanda e, nel rinnovare i complimenti per il lavoro che avete fatto, vi chiedo di rimandare l'approvazione, perché, secondo me, oggi il territorio, non dico i Consiglieri che sono presenti oggi in Aula, ma il territorio non è in grado di esprimere un parere positivo o negativo sul PUMS. Grazie.

SINDACO METROPOLITANO MEROLA:

Prego, Consigliera.

CONSIGLIERE EVANGELISTI:

Grazie, Sindaco. Faccio mie le parole del consigliere Santoni e parto dal riconoscimento anch'io dalle competenze utilizzate dalla Città Metropolitana, anche se non devo essere io a riconoscerle e appunto ha detto il Consigliere delegato che ci sono stati riconoscimenti ovviamente più elevati. Riconosco comunque la disponibilità al confronto sia del Consigliere delegato che dei tecnici nelle sedute istituzionali, però non posso non evidenziare anche io alcuni aspetti: è vero che siamo tutti pronti a condividere un principio, cioè che la mobilità in qualche modo deve cambiare indirizzo, deve essere modificata, ma non condivido in pieno le considerazioni fatte prima dal consigliere Monesi perché è vero che il territorio patisce – usiamo questa espressione – per i cambiamenti climatici, ma credo anche che

molto derivi dall' incuria in cui versa lo stesso, dovuta appunto all' impossibilità di manutentarlo.

Detto questo il Piano si fonda su un principio fondamentale, che è quello appunto della non previsione di nuove infrastrutture e personalmente, se si parte da questo principio, è un principio cardine che io non condivido, anche perché il piano fa salva un'opera importante per questa Amministrazione e per altre, qual è quella del Passante Nord, che non si può certo dire che non sia un'opera impattante in ambito infrastrutturale, anche per quanto riguarderà l'inquinamento nell'ambito del centro urbano.

E' vero che il Piano fa salve le opere già progettate o già finanziate e quindi è una sorta di salvacondotto e questo sarebbe tutto un altro argomento, però voglio ritornare a quelle che sono le parole del consigliere Santoni, che mi sento appunto di sposare e di approvare in pieno: credo che sia mancato il terzo passaggio e infatti è vero che noi abbiamo avuto la possibilità di condividere questo strumento in diverse fasi sia con gli amministratori, sia con i tecnici, è vero anche che abbiamo avuto, come tutti, la possibilità di esprimere emendamenti ed osservazioni e io personalmente, vedendo anche quelle che sono state le risposte, sono state anche contenta di aver partecipato di essere stata investita di questo ruolo perché ho preso atto di come in realtà non tutti gli amministratori singoli l'abbiano fatto, anzi direi proprio nessuno; ho visto una partecipazione dei Comuni, delle Unioni e delle categorie e qui mi riallaccio appunto al discorso del consigliere Santoni: categorie, cittadini, associazioni ad oggi non hanno ricevuto una risposta.

Non vi nascondo che in questi giorni, da quando abbiamo fatto la nostra Commissione e abbiamo preso atto di quelle che sono state le controdeduzioni e da quando successivamente ci è stato fornito il documento così emendato, sono stata oggetto di pressioni all' esterno di persone che comunque avevano partecipato a questo percorso partecipativo, oppure avevano rappresentato associazioni e che volevano sapere l'esito delle loro osservazioni prima dell'approvazione del Piano. Questo anche perché molti di questi di questi soggetti sono abituati ad un iter diverso, cioè si ascolta, si propongono le osservazioni, poi ci sono le controdeduzioni e c'è una fase di confronto, che probabilmente non è prevista dalla legge, ma che questo Ente, in quanto appunto capofila di tutto lo strumento, poteva o potrebbe ancora forse prevedere.

Lo potrebbe fare, quindi, dando un grande segnale e qui appunto quello che è stato il suggerimento del consigliere Santoni, un segnale di democrazia, un segnale di valorizzazione e declinazione in tutte le sue forme di quello che è il principio partecipativo; diversamente – e così faccio anche l'anticipazione di voto, qualora fosse necessario, magari anche per avvalorare l'accoglimento della proposta che è stata formulata – il voto di questo Gruppo, con mio grande rammarico, anche perché lo preciso, due seppur piccole osservazioni ed emendamenti miei presentati personalmente sono stati accolti, quindi non posso dire che non c'è stata attenzione. Proprio per il principio da cui parte questo piano, ma soprattutto per come si è declinato per quanto riguarda la partecipazione, il voto di questo Gruppo non sarà appunto un voto favorevole nella speranza che nei prossimi cinque anni magari qualcosa possa essere modificato.

CONSIGLIERE MENGOLI

Siamo qui per approvare il PUMS. Io devo fare una piccola introduzione al mio breve intervento.

Io sono un contestatore, uno di quelli a cui non va mai bene niente. Esempio: io sono un NO TAV. Nessuno però mi sa spiegare perché la TAV in Italia, a parità di opere, costa dalle quattro alle sei volte più che in Francia e in Germania. Mi dicono che serve però non mi spiegano questo.

Sono sempre stato dubbioso sul MOSE: lì stendiamo un velo pietoso e non andiamo oltre.

Critico fortemente la sovrappressione nei depositi di gas naturale esausti come quello di Minerbio. Ricordo che l'eventuale guadagno è privato e i rischi, anche sismici, son di tutti gli abitanti e dopo i primi test, fatti all'insaputa di tutti, è venuto il terremoto a casa nostra, di pochi anni fa.

Fatta questa introduzione mi smentisco subito: il PUMS mi piace. Si dice spesso che bisogna usare meno l'auto privata. Questo piano, se sarà realizzato, permetterà di ottenere questo risultato. Io vivo in campagna: ho la fermata della corriera davanti a casa, ma non ci sono quasi corriere. Se volessi usare il mezzo pubblico per venire qui in Città Metropolitana, fare Commissione e Consiglio, che durano diciamo sulle 5 ore, dovrei stare fuori di casa 12 ore col mezzo pubblico a mia disposizione, perciò usare la macchina in molti luoghi è quasi obbligatorio.

Poi nel progetto c'è l'integrazione tariffaria, che se ben calibrata, permetterà risparmi per gli utenti e favorirà l'utilizzo del mezzo pubblico per tutti. Tutto bene? Sicuramente no. Ad esempio in questo Consiglio io rappresento anche comitati critici verso alcuni aspetti del PUMS e sicuramente hanno i loro buoni motivi. Concludo questo mio brevissimo intervento dicendo che io mi asterrò su questa votazione. Ugualmente riconosco al PUMS aspetti che rivoluzionano il trasporto in generale e quello pubblico in particolare.

Vi ringrazio.

CONSIGLIERA PALUMBO

Grazie. Anch'io ritengo che il PUMS sia un documento molto importante. Ridisegna praticamente la mobilità dei prossimi decenni. Quello che non condivido di questo strumento è che non tiene conto delle infrastrutture che sono previste, anche se non pianificate e che contrastano con il PUMS, con questo piano, contrastano con la sua filosofia, filosofia che tra l'altro io condivido.

Il PUMS - si scrive - vuole ridurre il traffico motorizzato del 28%, che tradotto significa trasferire 440.000 spostamenti in auto al giorno su altre modalità. In particolare il 38% di questi dovrà passare sul trasporto pubblico, il 54 su bicicletta e l'8% sulla modalità pedonale. L'utilizzo dell'auto privata - e questo è importante - dovrà ridursi dal 57% attuale al 41%.

In questo modo gli obiettivi del PUMS risultano coerenti con gli obiettivi del Piano aria, che ha individuato proprio nel traffico una delle maggiori fonti di inquinamento.

Si legge che l'azione del Piano gioca su due fronti: da una parte la riduzione della domanda di trasporto su un mezzo motorizzato privato e la strategia prevede il miglioramento del livello di servizio del trasporto collettivo. Io aggiungerei anche il contenimento dei costi, che in parte avviene per quanto attiene la Città Metropolitana con la tariffazione integrata.

Dall'altra parte, il contenimento della infrastrutturazione stradale, in quanto il Piano elimina ogni previsione di viabilità ex novo - e poi aggiunge - se non programmata.

Vorrei far notare che il Passante di Bologna, l'allargamento in piena città dell'asse autostradale e tangenziale non era programmato eppure pare che si faccia. Non sappiamo ancora quale sarà il progetto che andrà in porto, se quello del Partito Democratico o quello dell'ex ministro Toninelli, comunque pare che passante si faccia.

Non è corretto, non si può parlare di contenimento dell'infrastrutturazione stradale, perché un Piano prevede delle strategie ma poi, fuori Piano, tutto è permesso e fa diversamente.

Inoltre il Passante di Bologna è in contrasto con gli obiettivi del PUMS: in particolare con l'obiettivo di trasferire 440.000 spostamenti in auto al giorno su altre modalità, perché con quest'opera si creano spazi e, direi, opportunità per i veicoli motorizzati. Anch'io pur condividendo la filosofia di questo Piano, mi asterrò per l'incoerenza che ho appena illustrato. Grazie.

SINDACO METROPOLITANO MEROLA:

Ci sono altri interventi? Chiudiamo la discussione.

Per la replica, consigliere Monesi.

CONSIGLIERE DELEGATO MONESI:

Partirei dalle considerazioni che faceva il consigliere Mengoli nel senso che in effetti, dentro a questo Piano, al di là dell'intera filosofia, ci sono aspetti che potrei definire rivoluzionari come per esempio come concepiamo il trasporto pubblico metropolitano, in maniera fortemente diversa rispetto al passato. Mi aggancio a quello che diceva il consigliere Santoni. Allo stesso tempo è ovvio che non riusciamo ad arrivare a tutte le destinazioni possibili, nel senso che io capisco l'angoscia con cui un Sindaco dell'Appennino si misura rispetto ai temi della dispersione insediativa. È oggettivamente complesso dare una risposta puntuale alla articolata presenza di cittadini e di borghi nel suo territorio.

È ovvio che è un tema sul quale c'è bisogno di lavorare ulteriormente, di cercare le sinergie giuste, le modalità migliori per riuscire a servire più persone possibili, però come lui ricordava, il servizio ferroviario metropolitano funziona e noi lo vogliamo rendere ancora più funzionale intensificando le corse, cercando di fare in modo che anche la linea passante possa distribuire meglio i flussi di passeggeri lungo l'intero territorio urbano di Bologna.

Credo che da questo punto di vista stiamo cercando attraverso questo strumento, che non è perfetto

ed è perfettibile anche rispetto al fatto di come noi vogliamo via via controllarlo e mantenerlo, perché oggi, insieme al Piano, ci sono una serie di indicatori che ci dicono da che punto partiamo.

Dopodiché da qui a x mesi verificheremo se quanto abbiamo annotato oggi è cambiato e in che misura è cambiato.

Quindi credo che il lavoro che abbiamo dispiegato sia utile ad andare nella direzione di centrare gli obiettivi.

Diceva la consigliere Palumbo che secondo lei è contraddittorio l'inserimento del Passante di Mezzo; io credo che noi non possiamo chiudere gli occhi, non l'ha fatto nemmeno il ministro Toninelli, di fronte al tema della fluidificazione del traffico che attraversa Bologna, perché lì c'è bisogno di prendere atto che c'è una strozzatura e che questa strozzatura bisogna fare in modo che venga allentata. Quindi da questo punto di vista la tangenziale possa avere una sua dinamica un po' più scorrevole e di conseguenza meno inquinante, idem per quel che riguarda il sistema autostradale e quindi le corsie autostradali.

Credo che da questo punto di vista possa venire una giusta risposta.

Non la voglio fare lunga quindi vado alla questione democratica. Come spiegare? Dal punto di vista della democrazia l'abbiamo esplicitata tutta la forma di partecipazione che si conclude con le osservazioni: i cittadini, le imprese, gli enti che volevano esprimere le loro osservazioni l'hanno fatto puntualmente entro il 7 di marzo.

Ora chi tocca rispondere? Tocca al Consiglio rispondere, quindi è il Consiglio, come in tutte le altre modalità, le osservazioni vengono controdedotte dall'organo consiliare, vuoi che sia un Comune, vuoi che sia la Città Metropolitana e quindi il Consiglio parla attraverso gli atti. Gli atti attraverso i quali parla è la delibera che assume oggi in questa sede, quindi oggi il Consiglio approva le controdeduzioni e, di conseguenza, noi potremmo rispondere ai cittadini. Non si può rimettere in pista le controdeduzioni rispetto alle osservazioni negoziando ulteriormente: la fase è conclusa con le controdeduzioni che però devono essere approvate da un organo che parli per conto dell'ente.

Colgo anche l'occasione per ricordare, come ho ben definito in Commissione, che quella serie di modifiche dal punto di vista di errori materiali che sono compiuti, quindi integrazione come è stato letto in Commissione dettagliatamente, verrà adottata dal Consiglio.

SINDACO METROPOLITANO MEROLA:

Grazie, Monesi.

Dichiarazione di voto? Prego, Santoni.

CONSIGLIERE SANTONI:

Prendo atto insomma delle considerazioni del Consigliere Monesi. Ritengo che così facendo, ossia non riservandoci ancora un po' di tempo, poco, però quello che ci serviva magari per arrivare a definire

meglio alcuni aspetti, perdiamo un'opportunità, perché a mio parere non mancava tanto. Se volevo votare contro non avrei fatto tutta la filippica che ho fatto nella mia premessa.

Nessuno ha la pretesa di andare a prendere ogni persona a casa, non lo fa nemmeno l'autobus a Bologna di andare a prendere ogni persona a casa, però vale la premessa che ho fatto prima: non ci possono essere gli stessi schemi di trasporto su tutto il territorio metropolitano. A nessuno ovviamente è chiesta la perfezione. Io sicuramente non lo farei perché non sono in grado di darla, quindi non posso chiederla.

Noi chiedevamo una cosa al PUMS: non chiedevamo nemmeno di essere uguali agli altri (un altro tema che è emerso nelle Commissioni scorse), ma chiedevamo solamente che venissero date le stesse opportunità. Questo era quello che noi chiedevamo al PUMS. Si decide di non fare strade, va bene, non facciamo strade, però se non facciamo strade dobbiamo togliere traffico da quelle che ci sono, perché sennò vuol dire che non c'è un problema di mobilità.

Allora a cosa facciamo fare il PUMS se non c'è un problema di mobilità? Va bene aumentare le frequenze sulla rete ferroviaria, va bene aumentare la frequenza sulla rete portante, però se noi perdiamo la possibilità, con della micro mobilità, alle persone di arrivare con dei piccoli spostamenti a usufruire della rete di piccolo, di medio, di grande livello, non stiamo facendo nulla: ci manca quell'anello di congiunzione.

Io non so come fare dirvelo.

Il salto culturale: io sono pronto andare a dire che per fare quell'ultimo miglio bisogna usare la bicicletta. Davvero sono pronto a dirlo ai cittadini di San Benedetto, però è chiaro che non gli posso dire che serve una bicicletta normale, che a Bologna si compra con poche centinaia di euro. Devo dirgli che gli serve un e-bike che costa alcune migliaia di euro.

Tutti questi ragionamenti li lasciamo tutti sulle spalle del cittadino o facciamo dei ragionamenti più di sistema?

Erano questi gli argomenti che secondo me si potevano approfondire.

Non voto contro per il grande rispetto che ho per tutte le persone che hanno lavorato al PUMS. Ripeto, ritengo che abbiano fatto più che un egregio lavoro. Mi asterrò però mi asterrò lasciando a voi un messaggio: che è l'offerta generare domanda.

Ho visto più volte rispondere alle osservazioni che dalle analisi dei dati di domanda non esiste un numero di spostamenti tale da giustificare la progettazione di un sistema di trasporto pubblico locale. È l'offerta generare la domanda. Non lo dico io, lo dicevo all'inizio dell'Ottocento Say, in una legge che è detta anche legge degli sbocchi e dice che la formazione di un prodotto apre all'istante stesso uno sbocco ad altri prodotti e tra questi - aggiungo io - lo sviluppo sostenibile.

SINDACO METROPOLITANO MEROLA:

Altri per dichiarazione di voto? Prego, Persiano Capogruppo.

CONSIGLIERE PERSIANO:

Grazie, Sindaco.

Ci tenevo a intervenire per dichiarare chiaramente il voto favorevole del Gruppo del Partito Democratico, ma anche per cercare di interloquire agli stimoli che sono arrivati, che ritengo tutti interessantissimi, cogliendo anche la sfida che ci lanciava il collega Santoni, perché sull'ultimo miglio bisogna continuare a lavorare, continuare ad investire.

Non tutti vivono a Bologna. Sono perfettamente d'accordo. È chiaro che le biciclette a pedalata assistita sono un investimento importante. Il Comune di Bologna per esempio sostiene ogni acquisto di una bicicletta con soldi comunali pari a, mi sembra, 500 euro con un bonus. Penso che non tutti i Comuni, solo il Comune di Bologna, quindi capisco anche gli incentivi che si possono dare in una grande città rispetto ai Comuni più piccoli e su quello penso che dovremmo lavorare insieme per trovare energie, risorse per andare in quella direzione.

Sono d'accordissimo con l'affermazione che è dove c'è l'offerta si crea la domanda.

Per questo che, leggendo i dati, abbiamo già un incremento importante dell'uso da parte dei cittadini dei mezzi pubblici, in particolare del ferro, ma anche della gomma e anzi, la Regione Emilia Romagna sta già pensando di ordinare, dopo i nuovi treni che arriveranno, lo sentivamo per chi c'era ieri, nuovi treni più grandi, perché più offri quel servizio, più quel servizio diventa efficiente, più tanta gente sceglierà di utilizzarlo.

Sono sicuro che dove c'è un'offerta generi domanda.

Cogliendo le preoccupazioni anche del collega Santoni, dobbiamo continuare a lavorare. Io e noi intendiamo comunque questo PUMS come un punto di partenza, come diceva prima il collega Monesi, che deve essere sempre aggiornato, sempre modificato, sempre mantenuto in quel senso lì, adeguandolo alle esigenze sempre nuove che si verranno a creare.

Penso che invece il Passante di Mezzo sia pienamente conciliabile col PUMS perché dove si allargano le strade per permettere un flusso maggiore di auto, si diminuisce l'inquinamento.

Dirò di più: se continuiamo a parlare di Passante di Mezzo pensando che se solo il Passante di Mezzo diventa anche riduttivo e forse anche strumentale. Ci sono delle opere di adduzione che alleggeriranno di per sé e che alleggerirebbero oggi di per sé già il traffico in tangenziale, immagino lungo Savena, immagino il completamento e potenziamento della trasversale di pianura, che permetterà di non scaricare traffico in tangenziale, quindi diminuendolo e aumentando la portata dei mezzi anche di rendere più fluido il traffico e diminuire l'inquinamento, ma questa è una discussione che abbiamo fatto già

tantissime volte.

Quindi, penso che tutto si tenga, tutto è frutto di un Piano strategico che è racchiuso nel PUMS, che ci insegna la rotta di dove andare.

Poi sento anche, non parlo di questo Consiglio, ma in generale, criticare l'allargamento delle strade la mattina e il pomeriggio criticare il tram, quindi fra i due bisogna scegliere quale protesta cavalcare perché io capisco che bisogna cavalcarle però insomma due che sono così in contrasto mi sembrano abbastanza non vorrei usare un termine forte, però diventa anche ridicolo la mattina protestare perché vuoi allargare una strada per potenziare quel flusso e il pomeriggio protesti quando vuoi fare un mezzo completamente elettrico che viaggia in tempi certi e che permette l'aumento di passeggeri che lasciano a casa la macchina e prendono proprio quel mezzo tutto insieme si tiene e per questo voglio fare anch'io un ringraziamento enorme al collega Monesi e a tutta la struttura che ha permesso di essere qui per approvare il PUMS

e chiaramente con anche dei tempi di marcia ben stabiliti per andare ad approvarlo anche in virtù di quello, per il rispetto del lavoro di tanti che si sono adoperati che mi pare che oggi mentre ne capisco la domanda, però diventa irricevibile la risposta di slittare ancora l'approvazione del PUMS.

Io penso che, al di là, delle divisioni bisogna andare avanti in quella direzione cogliendone le sfide quindi oggi si finisce il percorso dell'approvazione del PUMS ma ne inizia un altro quello di continuare a innovare a mantenerlo per i prossimi anni e quindi le osservazioni che sento oggi penso debbano essere la base di partenza per quella manutenzione costante che dovremmo fare a questo importante strumento.

Grazie.

SINDACO METROPOLITANO MEROLA:

Il dibattito è concluso.

Mettiamo in votazione l'oggetto numero 3.

Aperta.

Favorevoli 10. Contrari 1. Astenuti 3.

Approvata.

Grazie.

Non abbiamo l'immediata eseguibilità.

Città metropolitana di Bologna
Area Pianificazione territoriale

Oggetto:

Approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città metropolitana di Bologna, adottato con Atto del Sindaco metropolitano n. 248 del 27.11.2018, comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica, ai sensi delle disposizioni contenute nel Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4.08.2017, relativo alla individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.

IL CONSIGLIO METROPOLITANO

Decisione:

1. Approva, in conformità alle disposizioni contenute nelle Linee Guida Ministeriali, di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4/08/2017 “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”¹, il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)** della Città metropolitana di Bologna², comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica, redatti nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS)³, corredato dagli elaborati costitutivi di seguito specificati in dettaglio, individuati quali parti integranti e sostanziali del presente provvedimento:

1.1) Quadro conoscitivo

Parte A - Mobilità delle persone

Parte B - Mobilità delle merci - Piano Urbano della Logistica Sostenibile

1.2) Allegato QC1 - Nota metodologica

1.3) Allegato QC2 - Indagini sui flussi distributivi e industriali

1.4) Allegato QC3 - Indagine qualitativa filiere e aziende con prerogative per il trasporto su ferro

1.5) Allegato QC4 - Analisi nazionale e transnazionale piattaforme logistiche con efficiente ed efficace movimentazione merci su ferro

1.6) Allegato QC5 - Analisi nazionale e transnazionale politiche territoriali di logistica merci in ambiti metropolitani

2.1) Relazione

Parte A - Mobilità delle persone

Parte B - Mobilità delle merci - Piano Urbano della Logistica Sostenibile

Attuazione del Piano

¹ Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 233 del 5/10/2017), di cui all'Allegato I, art.2, lettera g) “Adozione del Piano e successiva approvazione”. Ai sensi del D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257, art. 3, comma 7, le Linee Guida Ministeriali, di cui al Decreto Ministero delle Infrastrutture e Trasporti 4.08.2017, hanno la finalità di favorire l'applicazione omogenea e coordinata dei criteri necessari per la redazione dei Piani urbani di mobilità sostenibile (PUMS) su tutto il territorio nazionale. In coerenza con quanto definito nell'allegato al Documento di Economia e Finanze 2017 e fermo restando quanto prescritto all'art. 3, comma 1, del documento stesso, le Città metropolitane procedono, avvalendosi delle linee guida adottate con il suddetto Decreto, alla definizione dei PUMS al fine di accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali Sistemi ferroviari metropolitani, metro e tram.

² Adottato dalla Città metropolitana di Bologna con Atto del Sindaco n. 248 del 27.11.2018.

³ Ai sensi del D.Lgs.3 aprile 2006, n. 152 “Norme in materia ambientale”. Alla VAS compete stabilire la coerenza generale del Piano o programma e il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale. La VAS segue l'intero percorso di formazione del PUMS fino alla sua approvazione ed al suo monitoraggio in fase di attuazione (artt. da 11 a 18 del D.Lgs. 152/06). Il Rapporto Ambientale preliminare è stato approvato dalla Città metropolitana di Bologna con Atto del Sindaco metropolitano n. 38 del 21.02.2018.

- 2.2) Tavola 1A: Biciplan Metropolitan - Rete ciclabile per la mobilità quotidiana - scala 1:100.000
- 2.3) Tavola 1A.1: Biciplan Metropolitan - Rete ciclabile per la mobilità quotidiana - area urbana di Bologna - scala 1:25.000
- 2.4) Tavola 1B: Biciplan Metropolitan - Rete cicloturistica - scala 1:100.000
- 2.5) Tavola 2A: Trasporto Pubblico Metropolitan (TPM) - Scenario a regime - scala 1:100.000
- 2.6) Tavola 2A.1: Trasporto Pubblico Metropolitan (TPM) - Scenario a regime - area urbana di Bologna - scala 1:25.000
- 2.7) Tavola 2B: Trasporto Pubblico Metropolitan (TPM) - Scenario PUMS (2030) - scala 1:100.000
- 2.8) Tavola 2B.1: Trasporto Pubblico Metropolitan (TPM) - Scenario PUMS (2030) - area urbana di Bologna - scala 1:25.000
- 2.9) Tavola 2C: Servizio Ferroviario Metropolitan (SFM) - scala 1:100.000
- 2.10) Tavola 2C.1: Servizio Ferroviario Metropolitan (SFM) - area urbana di Bologna - scala 1:25.000
- 2.11) Tavola 3A: Rete Stradale - scala 1:100.000
- 2.12) Allegato 0 - Report Partecipazione Pubblica
- 2.13) Allegato 1 - Governance e Monitoraggio
- 2.14) Allegato 2 - Biciplan di Bologna
- 2.15) Allegato 3 - Le Linee guida per il Sistema Regionale della Ciclabilità
- 2.16) Appendice il PUMS e la Qualità Urbana

Valutazione Ambientale Strategica

- 3.1) Rapporto Ambientale
- 3.2) Sintesi non tecnica
- 3.3) Allegato VAS1 – Valutazione di incidenza ambientale
- 3.4) Dichiarazione di Sintesi

4.1) Documento di controdeduzione alle osservazioni

- 2. rende disponibile informaticamente la visione completa della suddetta documentazione costitutiva del PUMS al seguente indirizzo web della Città metropolitana:

http://pumsbologna.it/Consulta_il_piano/Documenti

- 3. dichiara che l'approvazione del PUMS della Città metropolitana di Bologna avviene in esito alla procedura di deposito, pubblicità e partecipazione, prevista nell'ambito della fase di consultazione del Piano adottato, nonché in esito alle controdeduzioni formulate sulle osservazioni presentate, che pure si approvano con il presente atto, raccolte nel “Documento di controdeduzione alle osservazioni” (Allegato n. 4.1), quale documento costitutivo del PUMS medesimo;
- 4. dà atto che il “Rapporto Ambientale” nonché la “Relazione” e il relativo “Allegato 1 – Governance e Monitoraggio”, richiamati al precedente punto 1, sono stati redatti dalla Città metropolitana sulla scorta del Parere motivato espresso sul PUMS dalla Regione Emilia-Romagna con Deliberazione della Giunta n. 1498 del 16.09.2019, ai sensi dell’art. 15, D.Lgs n. 152/2006, in esito alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), tenuto conto delle raccomandazioni ivi richiamate in dettaglio;
- 5. dispone la trasmissione del presente atto agli Enti interessati al procedimento per la pubblicazione sui

- relativi siti web dell'avviso di avvenuta approvazione del PUMS;
6. provvede nel contempo ad informare gli Enti competenti in materia ambientale sulla decisione finale in merito alla VAS, per la pubblicazione sui rispettivi siti web, ai sensi dell'art. 17, D.Lgs. n. 152/2006, unitamente al parere motivato espresso dall'autorità competente, alla dichiarazione di sintesi e alle misure adottate in merito al monitoraggio, di cui all'Allegato 2.13) “Allegato 1 – Governance e Monitoraggio” ;
 7. dispone, altresì, la pubblicazione dell'avviso di avvenuta approvazione del PUMS sul Bollettino Ufficiale telematico della Regione Emilia-Romagna, ai fini della efficacia del Piano medesimo che entrerà pertanto in vigore dalla data stessa di pubblicazione;
 8. dà atto, inoltre, che la presente deliberazione, unitamente ai già menzionati elaborati costitutivi, sarà resa pubblica sul sito web della Città metropolitana di Bologna⁴, nell'area dedicata al PUMS.

Motivazione:

Il principale riferimento per il PUMS è il Piano Strategico Metropolitan (PSM 2.0) in quanto strumento programmatico che sintetizza in modo trasversale le politiche della Città metropolitana.

La predisposizione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città metropolitana di Bologna, d'ora innanzi PUMS, rientra inoltre tra i contenuti dei principali documenti di indirizzo della Commissione Europea in tema di trasporti, che ha portato all'elaborazione del documento “Guidelines – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan” (c.d. Linee guida ELTIS).

Tali linee guida definiscono il PUMS come un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale di medio lungo periodo, ovvero, nel caso della Città metropolitana, come un Piano che sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana e metropolitana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali. Tale sistema si correla e si coordina con i piani settoriali e urbanistici a scala sovraordinata e comunali, avendo come suo fulcro principale il miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico e l'integrazione dei servizi per la mobilità.

E' possibile definire quindi il PUMS come piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese in ambito urbano e metropolitano per migliorare la qualità della vita.

In maniera sincrona e coordinata, vengono sviluppati all'interno del PUMS anche il PULS (Piano Urbano della Logistica Sostenibile) e il Biciplan metropolitano, quali piani di approfondimento settoriali del PUMS stesso.

Contemporaneamente alla redazione del PUMS metropolitano, è stato elaborato dal Comune di Bologna il Piano Generale del Traffico Urbano (d'ora innanzi “PGTU”), in coerenza con le strategie del PUMS stesso,

⁴ Ai sensi dell'art. 39, D.Lgs. n. 33/2013 e s.m.i.

quale strumento per l'attuazione delle misure di breve periodo del PUMS nell'ambito urbano di Bologna. Tale integrazione permette di massimizzare la coerenza tra le azioni e le strategie di breve, medio e lungo periodo e la valutazione complessiva degli effetti.

Il processo di redazione del PUMS, improntato alla condivisione e partecipazione della cittadinanza e dei soggetti portatori di interesse, è assoggettato, per tutto il suo percorso di formazione e approvazione, alla normativa prevista in materia di Valutazione ambientale strategica (VAS), in base alla Direttiva Comunitaria 2001/42/CE del 27.06.2001, recepita a livello nazionale dal D.Lgs. n. 152/2006⁵.

Nell'ambito del procedimento di approvazione del PUMS, è inclusa pertanto la procedura di VAS, con effetto anche per il PGTU.

La Città metropolitana di Bologna ha approvato, con deliberazione del Consiglio metropolitano n. 13 del 27.04.2016, le Linee di indirizzo per la elaborazione del PUMS.

Analogamente, il Comune di Bologna ha provveduto all'approvazione delle Linee di indirizzo con deliberazione di Giunta comunale n. 152/2016, Prot. n. 140344/2016.

La Città metropolitana di Bologna ha inteso seguire, per l'adozione e la successiva approvazione del PUMS, la procedura consigliata dalle Linee Guida Ministeriali (Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4/08/2017 "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'art. 3, comma 7, D. Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 233 del 5/10/2017), di cui all'Allegato I, art.2, lett. g) "Adozione del Piano e successiva approvazione".

Dette Linee Guida Ministeriali indicano il procedimento consigliato per l'adozione e l'approvazione del PUMS, tenuto conto di quanto previsto dall'art. 16, D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.⁶, nonché dalla normativa regionale in materia di VAS, prevedendo le seguenti fasi:

- adozione del PUMS in Giunta Comunale o metropolitana (nel caso delle Città metropolitane);
- pubblicazione per 30 giorni del PUMS e raccolta delle eventuali osservazioni;
- controdeduzioni delle osservazioni e approvazione del PUMS in Consiglio comunale o metropolitano.

Il PULS e il Biciplan, essendo parte integrante del PUMS, seguono lo stesso iter procedurale di approvazione.

Il PGTU segue, invece, il proprio iter di approvazione parallelo a quello del PUMS (ai sensi dell'art. 5 delle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" del 24 giugno 1995 ex Art.36 del D.Lgs. 285/92 N.C.d.S), che si avvale del processo di VAS del PUMS, in quanto le azioni si riferiscono allo scenario di breve periodo per il Capoluogo e sono pertanto coerenti con quelle contenute e valutate nel Piano metropolitano.

La Città metropolitana di Bologna, come Ente cui la Legge n. 56/2014, all'art. 1, c. 44, lett. d), attribuisce la funzione fondamentale di mobilità, come Ente territoriale d'area vasta (art. 1, c.1 dello Statuto) e

⁵ Secondo le previsioni di cui agli artt. 4 e segg. del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., i piani ed i programmi strategici, che possono avere un impatto significativo sull'ambiente, devono essere sottoposti alle procedure di Valutazione ambientale strategica (VAS), al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e promuovere uno sviluppo sostenibile.

⁶ "Il piano o programma ed il rapporto ambientale, insieme con il parere motivato e la documentazione acquisita nell'ambito della consultazione, sono trasmessi all'organo competente all'adozione o approvazione del piano o programma".

promotore del principio di partecipazione dei cittadini (art. 1, c. 6 dello Statuto), nonché attuatore di politiche ambientali sostenibili (art. 13, c.2 dello Statuto), si pone come soggetto idoneo e qualificato per l'elaborazione del PUMS. Sempre nello Statuto dell'Ente⁷ all'art. 17, essa *“promuove politiche di mobilità sostenibile attraverso le proprie funzioni di pianificazione e di coordinamento strategico di area vasta; ... persegue la realizzazione di un unico bacino di programmazione, progettazione e gestione unitaria dei servizi pubblici di trasporto su gomma e su ferro. Attua politiche tese a rendere maggiormente competitivo il trasporto pubblico rispetto a quello privato.”*

Coerentemente con le Linee guida comunitarie per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), elaborate all'interno del programma europeo Intelligent Energy – Europe (IEE) e con le Linee guida nazionali per i PUMS approvate con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 397 del 4 agosto 2017, tutte le fasi di redazione del PUMS della Città Metropolitana di Bologna sono state caratterizzate da un contributo rilevante da parte del processo partecipativo. Sono stati coinvolti portatori di interesse (stakeholder) e cittadini sia nella fase di definizione degli obiettivi che nella fase delle scelte operative. Il processo partecipativo si è avvalso, inoltre, dell'interazione continua e attiva con il Forum metropolitano per la mobilità sostenibile, istituito il 21 novembre 2017, e si è articolato in più fasi.

A seguito di una prima fase di partecipazione con i soggetti portatori di interesse ed i cittadini sugli obiettivi, svoltasi mediante tavoli di confronto e indagine on-line, il gruppo di lavoro per la redazione del PUMS ha elaborato un primo documento contenente la rete portante del Trasporto Pubblico Metropolitano (d'ora innanzi TPM) e gli indirizzi per l'avvio della progettazione della prima linea tranviaria di Bologna. Tale documento, approvato con Atto del Sindaco n. 48 del 07.03.2018, definisce lo schema del TPM basato sul trasporto su ferro (Servizio Ferroviario Metropolitano – SFM), sul nuovo sistema tranviario urbano di Bologna e sul sistema del trasporto pubblico su gomma (urbano, suburbano ed extraurbano). Tale documento si è posto alla base della discussione con i soggetti portatori di interesse durante la successiva fase di partecipazione sulle scelte di Piano mediante tavoli di confronto.

Nell'ambito della procedura sopra richiamata di approvazione del PUMS, la Città metropolitana di Bologna ha approvato, con Atto del Sindaco n. 38 del 21.02.2018, il Rapporto Preliminare per la Valutazione Ambientale Strategica del Piano, predisponendo l'avvio della fase di consultazione, d'intesa con il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia-Romagna, quale Autorità competente in materia di VAS del PUMS⁸, insieme ai Soggetti competenti in materia ambientale.

In seguito, è stata avviata dalla Città metropolitana di Bologna la fase di scoping per la Valutazione

⁷ Adottato dal Consiglio metropolitano e approvato in Conferenza Metropolitana il 23 dicembre 2014.

⁸ L'Autorità competente alla VAS, di cui al titolo II del D. Lgs. n. 152 del 2006, per il PUMS è la Regione Emilia-Romagna, poiché con la LR n.13/2015 "Riforma del sistema di governo regionale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, Province, Comuni e loro Unioni" dal 1° gennaio 2016 la competenza della Regione Emilia-Romagna è stata estesa, oltre ai piani e programmi di competenza regionale provinciale, ai piani e programmi comunali non urbanistici (art. 15, commi 1 e 5).

Ambientale Strategica del PUMS, sulla base del Rapporto Ambientale Preliminare, mediante convocazione⁹ in data 16 marzo 2018 della prima Conferenza di Servizi, per la consultazione delle Autorità competenti in materia ambientale, ai sensi dell'art. 13, D.Lgs. n. 152/20016, finalizzata alla definizione dei contenuti del Rapporto Ambientale del PUMS.

Con Determina del Dirigente del Servizio VIPSA n. 7908 del 28/05/2018, la Regione Emilia-Romagna ha espresso, relativamente al Rapporto ambientale preliminare del PUMS della Città Metropolitana di Bologna¹⁰, le proprie considerazioni e raccomandazioni, richiamando puntualmente gli opportuni approfondimenti per il prosieguo del processo di valutazione e formazione del PUMS e, nella fattispecie, per la redazione del Rapporto Ambientale, quale suo elaborato costitutivo.

La Città metropolitana di Bologna, con Atto del Sindaco n. 248 del 27.11.2018, ha adottato il PUMS, corredato dai relativi elaborati costitutivi, quali sue parti integranti e sostanziali, resi disponibili informaticamente nel link appositamente creato ai fini della loro visione, comprendenti il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica, redatti nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di cui al Titolo II del D.Lgs. n. 152/2006, ai sensi delle disposizioni contenute nel Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4/08/2017, relativo alla individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257.

Detta adozione è avvenuta in concomitanza dell'adozione del PGTU del Comune di Bologna, di cui alla deliberazione di Giunta comunale n. 79 del 27.11.2018.

In considerazione del combinato disposto delle norme sopra richiamate (procedura approvativa del PUMS e procedure ambientali), nel rispetto del principio di economicità e non duplicazione del procedimento, la Città metropolitana di Bologna ha provveduto, a seguito dell'adozione del Piano, alla pubblicazione e al deposito del PUMS e del relativo Rapporto Ambientale per il periodo di 60 gg naturali e consecutivi dalla data di pubblicazione sul BURERT del 9 gennaio 2019, quindi fino al 11 marzo 2019 compreso, ai sensi dell'art. 14, comma 4, D.Lgs. n. 152/2006, in libera visione per la eventuale presentazione di osservazioni da parte di enti/organismi pubblici, associazioni economiche/sociali e di quelle costituite per la tutela di interessi diffusi e di singoli cittadini nei confronti dei quali le previsioni del Piano adottato sono destinate a produrre effetti diretti. La scelta di pubblicare oltre un mese dopo l'adozione è derivata dalla volontà di massimizzare la visibilità e la conoscenza dei documenti costitutivi del PUMS.

A seguito della procedura di deposito, pubblicità e partecipazione, previste dalla fase di consultazione del Piano adottato, sono pervenute alla Città metropolitana n. 900 osservazioni, tutte raccolte in atti nel fasc. 8.2.5/1/2019.

La Città metropolitana di Bologna, con comunicazione Prot. n. 24558 del 17.04.2019, ha convocato in data 6 maggio 2019, presso la propria sede, d'intesa con la Regione Emilia-Romagna, Servizio Valutazione

⁹ Comunicazione Prot. n. 11647 del 28.02.2018 – Fasc. 8.2.5/1/2018.

¹⁰ Come approvato dalla Città Metropolitana di Bologna con Atto del Sindaco metropolitano n. 38 del 21.02.2018.

Impatto e Promozione della Sostenibilità Ambientale, un incontro di consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale, al fine di acquisire le rispettive valutazioni in merito ai documenti costitutivi del PUMS adottato, al relativo Rapporto Ambientale e alla Sintesi non tecnica, ai sensi dell'art.13 del D.lgs.152/06.

A detta riunione sono stati invitati gli Enti competenti in materia ambientale, quali: Regione Emilia-Romagna; Agenzia Regionale per la sicurezza territoriale e la Protezione civile (ex STB); Servizio Area Reno e Po di Volano; Autorità di Bacino distrettuale del Fiume Po; Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le Province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara; Arpae; Arpae AACM di Bologna; Arpae - Sezione Provinciale Modena; Arpae SAC di Modena; Consorzio della Bonifica Renana; Consorzio della Bonifica Burana; Consorzio della Bonifica Romagna Occidentale; Ente di gestione per i parchi e la biodiversità – Emilia Orientale; Azienda AUSL Bologna; Azienda USL Imola, Autostrade per l'Italia, Direzione Terzo Tronco Bologna; ANAS, Compartimento della Viabilità per l'Emilia-Romagna; Trenitalia - Direzione Regionale Emilia-Romagna; Rete Ferroviaria Italiana; Ferrovie Emilia-Romagna; SRM Reti e Mobilità; TPB; TPER; Provincia di Ferrara; Provincia di Ravenna; Provincia di Modena; Città Metropolitana di Firenze; Provincia di Pistoia; Provincia di Prato; Unione Appennino; Unione Savena Idice; Unione Terre di Pianura; Unione Valli del Reno, Lavino e Samoggia; Unione Reno Galliera; Unione Terre d'Acqua; Nuovo Circondario imolese; Comune di San Lazzaro di Savena; Comune di Molinella; Comune Alto Reno Terme e Comune di Bologna.

Le funzioni di informazione e partecipazione sui contenuti del PUMS della Città Metropolitana di Bologna e sugli effetti e impatti ambientali ad essi conseguenti, previste dagli artt. 13 e 14, D.Lgs 152/2006, sono state adeguatamente sviluppate nel processo di formazione del Piano, nonché durante la fase di deposito del Piano attraverso un ampio processo di coinvolgimento ed informazione diretta a livello istituzionale e non (Unioni di Comuni, stakeholder e cittadini) mediante incontri, eventi, tavoli di lavoro e anche attraverso il sito web istituzionale che ha visto

La Città metropolitana di Bologna ha trasmesso alla Regione Emilia-Romagna, con nota del Dirigente dell'Area Pianificazione Territoriale, Prot. n. 46755 del 30.07.2019, le osservazioni ad essa pervenute durante la fase del deposito e la prima elaborazione tecnica delle relative controdeduzioni, al fine di consentire all'Autorità competente di procedere con la espressione del proprio Parere motivato¹¹ a conclusione della procedura di VAS.

Con nota Prot. n. 745690 del 7.10.2019¹², la Regione Emilia-Romagna ha trasmesso la Deliberazione di Giunta regionale n. 1498 del 16.09.2019, con cui ha espresso, in qualità di autorità competente, il *Parere motivato in esito alla procedura di VAS* sul PUMS adottato dalla Città metropolitana.

Le osservazioni presentate durante il periodo di deposito del PUMS sono state poi esaminate e

¹¹ Ai sensi dell'art. 15, D.Lgs. n. 152/2006, l'autorità competente, in collaborazione con l'autorità procedente, svolge le attività tecnico-istruttorie, acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata, nonché le osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati ai sensi degli artt. 14 e 32 ed esprime il proprio parere motivato entro il termine di 90 gg. a decorrere dalla scadenza di tutti i termini di cui all'art. 14.

¹² Acquisita agli atti della Città metropolitana di Bologna con P.G. n. 58222 del 7.10.2019.

controdedotte in via definitiva dalla Città metropolitana di Bologna, sulla base delle motivazioni contenute nel documento “*Documento di controdeduzione alle osservazioni*”, con il seguente esito:

- n. 292 accolte;
- n. 366 parzialmente accolte;
- n. 79 non di competenza;
- n. 13 non pertinenti;
- n. 150 non accolte.

Per tutto quanto sopra richiamato, la Città metropolitana di Bologna intende procedere, con il presente atto, all'approvazione del PUMS, comprensivo di tutti gli elaborati costitutivi richiamati in dettaglio al punto 1 del dispositivo.

Si dà atto che l'allegato 4.1 “*Documento di controdeduzione alle osservazioni*” viene pubblicato senza indicazioni dei dati personali delle persone fisiche proponenti le osservazioni medesime, nel rispetto del D.lgs. 30 giugno 2003, n.196¹³ “Codice in materia di protezione dei dati personali”.

La redazione definitiva del PUMS tiene conto delle controdeduzioni espresse sulle osservazioni presentate durante il periodo di deposito del Piano, delle osservazioni di ufficio individuate dall'Area Pianificazione Territoriale - Servizio Pianificazione della Mobilità e del Parere motivato espresso dalla Regione Emilia-Romagna in esito alla procedura di VAS.

Ai sensi dell'art. 1, comma 8, della L. n. 56/2014, il Consiglio metropolitano è l'organo di indirizzo e controllo, propone alla Conferenza lo statuto e le sue modifiche, approva regolamenti, piani e programmi; approva o adotta ogni altro atto ad esso sottoposto dal sindaco metropolitano; esercita le altre funzioni attribuite dallo Statuto.

Su proposta del Sindaco metropolitano, il Consiglio adotta gli schemi di bilancio da sottoporre al parere della Conferenza metropolitana.

Lo Statuto della Città metropolitana¹⁴ prevede all'articolo 27¹⁵, commi 1, 2, 3 le attribuzioni del Consiglio

¹³ Come da ultimo modificato dal D.lgs. 10 agosto 2018, n.101.

¹⁴ Approvato dalla Conferenza metropolitana il 23.12.2014 e coordinato con le modifiche successivamente apportate dalla deliberazione della Conferenza metropolitana n. 3 del 30/05/2016, in vigore dal 30/06/2016.

¹⁵ L'articolo 27 dello Statuto prevede:

1. Il Consiglio metropolitano è organo con funzioni normative e deliberative, nonché di indirizzo, programmazione e controllo sull'attività politico-amministrativa della Città metropolitana.
2. Spettano al Consiglio metropolitano le seguenti competenze:
 - a) deliberare gli atti fondamentali che la legge riserva alla competenza dei Consigli comunali, con particolare riferimento a regolamenti, piani e programmi;
 - b) proporre alla Conferenza metropolitana lo Statuto e le sue modifiche;
 - c) approvare gli atti di organizzazione dei servizi pubblici di ambito metropolitano;
 - d) adotta, su proposta del Sindaco metropolitano, gli schemi di bilancio da sottoporre al parere della Conferenza metropolitana e approvare le variazioni agli stanziamenti di competenza delle missioni e dei programmi;
 - e) approvare l'adesione e la partecipazione a istituti, associazioni e altre organizzazioni pubbliche e private, nonché il relativo recesso;
 - f) deliberare i criteri per la concessione di sovvenzioni, contributi, sussidi ed ausili finanziari e l'attribuzione di vantaggi economici di qualunque genere a persone ed enti pubblici e privati;
 - g) definire le delimitazioni territoriali e le perimetrazioni di competenza della Città metropolitana;
 - h) adottare ogni atto che sia sottoposto dal Sindaco metropolitano;
 - i) esercitare le altre funzioni a esso attribuite dallo statuto.
3. Il Consiglio si esprime, con proprio parere motivato, sulle dichiarazioni e sulle linee programmatiche presentate dal Sindaco e sugli eventuali adeguamenti successivi.

metropolitano.

In particolare il comma 2, lett. a), ne prevede la competenza per quanto riguarda l'approvazione dei piani e programmi, come nel caso specifico in argomento.

Il provvedimento in esame comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio della Città metropolitana di Bologna, essendo stati impegnate e accertate risorse a finanziamento dei costi di elaborazione del Piano sui capitoli di spesa 4501, 4507, 4508, 4509, 4542, 4543, 4570, 704, 750, 782 e sui capitoli di entrata 2150, 2151, 2152 sulle annualità 2016-2019 totalmente finanziate dai contributi stanziati dalla Regione Emilia-Romagna, per l'elaborazione delle linee di indirizzo del PUMS di area metropolitana e delle eventuali ulteriori fasi attuative, e dal Comitato di coordinamento della SRM Reti e Mobilità srl per la redazione del PUMS e del PGTU del Comune di Bologna. A seguito dell'approvazione di tali piani, gli uffici competenti della Città metropolitana provvederanno a rendicontare i contributi e richiedere l'erogazione a saldo.

Si richiama a tale proposito:

- la Delibera del Consiglio metropolitano n. 61 del 16.12.2015, con cui la Città metropolitana ha approvato lo schema di *“Protocollo di intesa tra la Regione Emilia Romagna e la Citta' Metropolitana di Bologna per la elaborazione delle Linee di indirizzo per lo sviluppo dei Piani Urbani della Mobilita' Sostenibile (PUMS)”*, che prevede la concessione del contributo economico dell'importo di € 84.335,36, disposto dalla Regione Emilia-Romagna per la elaborazione del PUMS¹⁶;
- il Verbale della seduta del Comitato di coordinamento della SRM Reti e Mobilità srl, riunitosi in data 27 luglio 2016¹⁷, che ha stabilito di assegnare alla Città metropolitana di Bologna risorse pari a 300.000,00 euro per la redazione del PUMS - Piano urbano della mobilità sostenibile – inclusa anche la pianificazione generale del traffico urbano relativa al Comune di Bologna e ad altri Comuni, in stretto coordinamento con gli stessi, anche nel rispetto delle rispettive competenze territoriali.

Pareri

Si dichiara che è stato richiesto ed acquisito¹⁸ agli atti il parere del Dirigente dell'Area Pianificazione Territoriale della Città metropolitana di Bologna, in relazione alla regolarità tecnica e della Dirigente del Settore Programmazione e Gestione risorse in relazione alla regolarità contabile del provvedimento in esame.

Si dà conto che il presente atto è stato proposto dal Consigliere delegato competente per materia, con delega alla Pianificazione, Mobilità sostenibile e Viabilità della Città metropolitana di Bologna.

Si dà atto che la presente deliberazione è stata esaminata dalla competente Commissione Consiliare della Città metropolitana di Bologna nelle sedute del 14 novembre 2019 per informazione e del 27 novembre

¹⁶ Si richiamano le deliberazioni della Giunta Regione Emilia-Romagna n. 1082/2015 e n. 275/2016.

¹⁷ verbale dell'incontro sottoscritto per la Città metropolitana di Bologna dalla Consigliera Irene Priolo, per il Comune di Bologna dall'Assessore Davide Conte e per SRM srl dall'Amministratore unico Silvano Cavaliere.

¹⁸ Ai sensi dell'art. 49 del T.U. del 18/08/2000 n. 267.

2019.

Il presente provvedimento viene pubblicato all'Albo Pretorio della Città metropolitana per 15 giorni consecutivi.

Allegati:

Si allegano al presente atto, quali sue parti integranti e sostanziali, gli elaborati costitutivi richiamati in dettaglio al punto 1 del dispositivo.

Messo ai voti dal Sindaco metropolitano, il su esteso partito di deliberazione è approvato con voti favorevoli n. 10 (MEROLA VIRGINIO, TINTI FAUSTO, FERRI MARIARAFFAELLA, GNUDI MASSIMO, LELLI LUCA, LEMBI SIMONA, MONESI MARCO, PERSIANO RAFFAELE, RUSCIGNO DANIELE, VERONESI GIAMPIERO), contrari n. 1 (EVANGELISTI MARTA), e astenuti n. 3 (MENGOLI LORENZO, SANTONI ALESSANDRO, PALUMBO ADDOLORATA), resi con strumentazione elettronica.

omissis

Il Sindaco della Città metropolitana VIRGINIO MEROLA - Il Responsabile del Servizio Innovazione Istituzionale e Amministrativa: FRANCESCO TENTONI

Estratto conforme all'originale.

La presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio della Città metropolitana per gg.15 consecutivi dal 29/11/2019 al 13/12/2019.

Bologna, 28/11/2019

IL SEGRETARIO GENERALE

Documento prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi degli artt. 20 e 21 del Codice dell'amministrazione digitale. L'eventuale stampa del documento costituisce copia analogica sottoscritta con firma a mezzo stampa predisposta secondo l'art.3 del D.Lgs. 12 dicembre 1993 n.39 e l'art. 3 bis, co.4bis del Codice dell'amministrazione digitale (D.Lgs. 82/2005).