

Verbale n. 32

Seduta del 4 dicembre 2008

Il giorno giovedì 4 dicembre 2008 alle ore 10.00 si è riunita presso la sede dell'Assemblea Legislativa in Bologna Viale A. Moro n. 50, la Commissione Territorio Ambiente Mobilità, convocata con nota Prot. n. 27775 del 28/11/2008.

Partecipano alla seduta i Commissari:

Cognome e nome	Qualifica	Gruppo	Voto	
MUZZARELLI Gian Carlo	Presidente	Partito Democratico	6	presente
FRANCESCONI Luigi	Vice Presidente	Forza Italia-Popolo della Libertà	5	presente
PIVA Roberto	Vice Presidente	Partito Democratico	6	presente
BARTOLINI Luca	Componente	Alleanza Nazionale-Popolo della Libertà	4	presente
BORGHI Gianluca	Componente	Partito Democratico	2	presente
BORTOLAZZI Donatella	Componente	Partito dei Comunisti Italiani	1	presente
CORRADI Roberto	Componente	Lega Nord Padania E. e R.	3	assente
DELCHIAPPO Renato	Componente	Gruppo Misto	1	assente
GUERRA Daniela	Componente	Verdi per la pace	1	assente
MASELLA Leonardo	Componente	Partito di Rifondaz. Comunista	2	assente
MAZZA Ugo	Componente	Sin. Dem. Per il Socialismo Eu.	2	presente
MAZZOTTI Mario	Componente	Partito Democratico	3	presente
MONACO Carlo	Componente	Per l'Emilia-Romagna	1	assente
NANNI Paolo	Componente	Italia dei Valori con Di Pietro	1	assente
NERVEGNA Antonio	Componente	Forza Italia-Popolo della Libertà	2	assente
NOÈ Silvia	Componente	Unione Democratici Cristiani e di Centro	1	assente
SALOMONI Ubaldo	Componente	Forza Italia-Popolo della Libertà	2	assente
SALSI Laura	Componente	Partito Democratico	3	presente
ZANCA Paolo	Componente	Uniti nell'Ulivo-SDI	1	assente
ZOFFOLI Damiano	Componente	Partito Democratico	3	presente

Sono presenti: A. Peri (assessore alla Mobilità e Trasporti); A. Facchini (Serv. Politiche per l'accoglienza e l'integrazione sociale); F. Formentin (Resp. Serv. Mobilità urbana e Trasporto locale); R. Morico (Serv. Mobilità urbana e Trasporto locale); M. Calzolari (Serv. Mobilità urbana e Trasporto locale); P. Ferrecchi (Dir. Gen. Reti Infrastrutturali, Logistica E Mobilità).

Presiede la seduta: Gian Carlo Muzzarelli

Assiste la Segretaria: Samuela Fiorini

Resocontista: Maddalena Marchesini

Il presidente **MUZZARELLI** dichiara aperta la seduta alle ore 10,30.

Sono presenti i consiglieri: Bartolini, Borghi, Mazzotti, Piva, Salsi, Zoffoli.

Approvazione verbali numero 28 e 29 del 2008.

La Commissione li approva all'unanimità dei presenti.

Si procede con il secondo punto all'ordine del giorno:

4183 Proposta recante: Approvazione del programma 2009 - 2011 per l'integrazione sociale dei cittadini stranieri (art. 3, comma 2 LR 5/2004) (delibera di Giunta n. 1850 del 10 11 08). *(Sede consultiva – Parere alla Commissione referente IV Politiche per la salute e politiche sociali)*

Entra il consigliere Mazza.

Il presidente **MUZZARELLI** ricorda che si tratta di un oggetto assegnato in sede consultiva sul quale si esprimerà un parere alla Commissione referente Politiche per la salute e politiche sociali. Viene data la parola, in rappresentanza dell'assessore, al funzionario per una breve illustrazione.

Il dott. **FACCHINI** spiega che il programma in oggetto è un documento di indirizzo con un'impostazione trasversale ed è stato redatto tecnicamente da un gruppo tecnico interassessorile composto da una ventina di funzionari in rappresentanza di tutti gli assessorati della regione Emilia-Romagna. Si compone di 18 paragrafi tematici e di alcuni paragrafi iniziali e un' introduzione. In particolar modo il secondo paragrafo individua tre obiettivi strategici: il primo attiene alle politiche di apprendimento e alfabetizzazione della lingua italiana considerate fondamentali e che vengono inquadrate nell'ambito di un processo più complessivo di alfabetizzazione dell'organizzazione dei servizi. Alfabetizzazione intesa come trasmissione di sapere attinente anche alla prevenzione sulla sicurezza nel lavoro e quindi con una attenzione forte anche alla presenza delle donne migranti che vivono più situazioni di analfabetismo rispetto agli uomini. Il secondo obiettivo attiene alla necessità di incrementare politiche che facciano della formazione, della conoscenza e della mediazione il punto di riferimento per rafforzare la coesione sociale, prevenire, risolvere conflitti ed eventuali fratture sociali nel territorio. Il documento si sofferma sulla necessità di arrivare alla definizione di un rinnovato patto di convivenza fondato sull'esercizio dei diritti e il rispetto dei doveri tra nuovi e vecchi residenti. Il terzo obiettivo attiene al contrasto al razzismo e alla discriminazioni per cui da un lato il documento sostiene il processo di definizione del centro regionale sulle discriminazioni, già in corso, previsto dalla legge regionale 5 del 2004, e individua quattro assi di azione in termini preventivi, promozionali, di rimozione di eventuali episodi effettivi di discriminazione e un' attività costante di osservazione del fenomeno.

Il documento attiene alle competenze che la regione ha in materia di immigrazione che non riguardano le questioni legate all'ammissione, al soggiorno e all'allontanamento, che sono di competenza esclusiva statale, ma si riferiscono alle questioni di integrazione sociale quindi alle politiche attive per la casa, per il lavoro, la salute e la formazione.

Il presidente, non avendo richieste di intervento, pone in votazione l'oggetto.

La Commissione esprime sulla proposta in oggetto, per quanto di competenza, parere favorevole con 25 voti a favore (Partito Democratico, Sinistra democratica per il Socialismo europeo), 4 astenuti (Alleanza Nazionale), nessun contrario.

Informativa assessore PERI su: "Accordi di programma per la mobilità sostenibile ed i servizi minimi autofiloviari per il 2007-2010 relativi ai bacini di Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini."

Il presidente ricorda è stato consegnato dall'assessorato e distribuito ai commissari un documento relativo ai nuovi Accordi di Programma.

L'assessore **PERI** chiede la possibilità di poter anticipare l'illustrazione in merito alla proposta di emendamento aggiuntivo di un articolo al pdl finanziaria regionale.

Il presidente ricorda che tale proposta è già stata distribuita la scorsa seduta.

L'assessore **PERI** spiega che si propone la modifica alla legge regionale n. 30 del 1998 in relazione alle scadenze entro le quali bisogna fare la distinzione tra gestione della rete e gestione dei servizi. In questa fase di aggregazione delle aziende, e questo vale soprattutto per la parte ferroviaria, che sta già producendo dei risultati, (avendo concluso le intese sia con l'azienda di Modena ed essendo in corso di trasferimento e sottoscrizione degli atti con quella di Reggio Emilia ed essendo stata chiusa quella di Bologna), procedere alla distinzione aziendale fra gestione della rete e gestione dei servizi, sembra piuttosto problematico. La proposta quindi è quella di definire che tale scissione avverrà alla scadenza dell'affidamento dei servizi, e nel frattempo viene prescritta la divisione contabile, all'interno dell'azienda, in modo tale da avere chiara quale sia la dimensione industriale nella gestione della rete e quella industriale nella gestione dei servizi. Si tratta quindi di fatto di una modifica funzionale ad una condizione nella quale ci si trova oggi, e viene semplicemente prorogata in relazione alla scadenza dei contratti di servizio in essere. Avviene nel contesto del bilancio, in quanto ha a che fare con questo essendo una delle società partecipate della ragione di maggiore rilevanza. Inoltre la modifica in sé molto contenuta in quanto non si modifica il principio di base, ma lo si contestualizza in modo tale che non ci siano ripercussioni in negativo, facendola come previsto dalla legge, ma in tempi lontani. Questa è in sostanza la ratio dell'emendamento che viene proposto.

Il presidente **MUZZARELLI** riassume le questioni all'ordine del giorno ed informa che è stata consegnata in forma scritta la documentazione relativa all'informativa dell'assessore Peri e avendo l'assessore problemi di tempo rispetto al altri impegni istituzionali, l'illustrazione può essere fatta successivamente dall'ing. Ferrecchi.

Il consigliere **MAZZA** chiede perché, considerata la tematica della legge 30, cui si riferisce la modifica proposta, la competenza non sia di questa Commissione. A suo avviso le commissioni di competenza vengono espropriate del proprio potere in quanto in questo caso ad esempio si dà un parere, ma non si possono fare emendamenti agli emendamenti. Sta succedendo quanto già accaduto con la legge 10/08. Si tratta a suo parere di un metodo che non si può accettare. Si rischia che avvenga quello che è successo con il net cost e il gross cost, che è stato discusso dalla Commissione Bilancio mentre era una sostanziale modifica alla legge 30 e la Commissione Territorio Ambiente Mobilità non ha potuto fare emendamenti e discuterne. Se la Giunta si comporta in questo modo a suo avviso si è di fronte a dei costanti espropri. Il Regolamento però prevede questa modalità che non condivide. Conclude quindi che ne discuterà nel merito nella Commissione Bilancio.

Il presidente **MUZZARELLI** afferma che oggi si dà un parere di merito sulla proposta di emendamento, e se questa non viene accolta in questa Commissione, non arriva poi nell'altra Commissione.

L'assessore **PERI** precisa che su questa proposta, nella seduta odierna, la Commissione ha tutto il potere di agire sul merito del testo, proponendo, se lo ritiene, ulteriori modifiche.

Il presidente **MUZZARELLI** conclude affermando che la Commissione deve esprimere un parere sulle proposte di modifica, che, se approvate, vengono allegate al parere da trasmettere alla Commissione Bilancio che assumerà il provvedimento finale.

Il consigliere **MAZZA** riprende la parola dicendo che se la Commissione fosse referente si dovrebbe in teoria nominare il relatore per modificare la legge in Aula. Siccome non viene proposto il relatore non è referente, ma è una Commissione consultiva che esprime parere. Vuole sottolineare il fatto che sono due cose diverse. Il Regolamento ha fatto sì che il parere di modifica sia motivato, ma con una modalità che non è quella dell' emendamento e della gestione. Si dovrebbe approvare un documento complesso, dentro cui mettere una serie di proposte. Ritiene che il Regolamento andrebbe modificato.

Il dott. **FERRECCHI** illustra poi i contenuti dei nuovi accordi di programma per la mobilità sostenibile. Ricorda innanzitutto che gli accordi sono fatti di due parti. La prima parte riguarda l'intesa sui servizi minimi cioè la distribuzione delle risorse correnti per far circolare gli autobus, e la seconda parte sono gli investimenti

complementari a questi servizi minimi. Il punto di partenza è stato l'atto di indirizzo approvato nel 2007 che ha validità triennale, e che ha dato tutti gli obiettivi e le condizioni di contorno per la concertazione e per il raggiungimento di questi accordi. Si è arrivati alla conclusione di questa trattativa con gli enti locali e le Agenzie e oggi si può presentare il risultato di questo confronto che troverà una sottoscrizione tecnica nei prossimi giorni, per poi arrivare all'approvazione formale nei tempi amministrativi legati alla procedura.

Dà poi un'informazione sulla integrazione tariffaria che è partita a settembre e che questa Commissione aveva sollecitato più volte e richiesto. Si tratta del cosiddetto STIMER che nella traduzione operativa si chiama: "mi muovo". Questo titolo è partito da settembre con la formulazione del titolo annuale integrato ferro-bus, che ha avuto per contenere i costi, una riduzione per la prima volta sulle ferrovie, della tariffa degli studenti con uno sconto del 8% e che consente oggi di tracciare un bilancio per la prima tappa. Ci si è dati tre momenti di attivazione del titolo integrato regionale: l'attivazione del titolo annuale a settembre scorso, l'attivazione l'anno prossimo della tecnologia, (sono partiti tutti contratti per l'acquisizione delle tecnologie sia per quanto riguarda la gomma sia per quanto riguarda il ferro) e l'obiettivo di raggiungere la piena operatività entro il 2010. I dati che si possono riportare oggi sono aggiornati al 27 novembre e sono abbastanza importanti. Su circa 4700 abbonati annuali ferroviari, ad oggi si è registrata una migrazione verso i titoli "mi muovo integrati" o "mi nuovo studenti", di oltre 2300 pezzi. Quindi significa che oggi dopo due mesi dall'attivazione di questo titolo circa la metà dei vecchi titoli annuali ferroviari hanno subito una migrazione verso un titolo integrato o verso un titolo studente, scontato dell'8 %. Per quanto riguarda il titolo integrato afferma che sono già più di 1.000 pezzi che possono avere o una sola integrazione urbana o addirittura due integrazioni urbane. Ad esempio un utente potrebbe prendere l'abbonamento a Modena e venire a Bologna e avere il titolo scontato urbano a Modena, il titolo scontato a Bologna e integrato in un unico titolo il biglietto per i tre abbonamenti.

Esce il consigliere Bartolini.

L'ing. **FERRECCHI** prosegue affermando che negli accordi di programma l'attivazione dell'obiettivo STIMER è uno degli obiettivi forti dell'accordo stesso: si è chiesto che tutti i bacini di farsi carico assieme alla Regione per l'attivazione di questo sistema di tariffazione integrata. Per quanto riguarda poi i contenuti degli accordi oltre alla necessità di fare l'integrazione tariffaria e l'attuazione dei servizi minimi di bacino del triennio, ricorda che era stato richiesto dall'atto di indirizzo di fare un potenziamento del 5%. Le risorse sono tali da consentire nel triennio di assorbire nei servizi minimi un 5% aggiuntivo e, per quanto riguarda gli investimenti, gli accordi di programma prevedono anche un monitoraggio dell'intesa, in quanto contengono anche degli obiettivi di aumento della velocità commerciale e dei passeggeri trasportati, proprio perchè tutta l'operazione dia dei risultati concreti. Gli accordi contengono anche degli obiettivi di attuazione della legge regionale 10/08 di autoriforma, per quanto riguarda il processo di governance del sistema di TPL sull'intero territorio regionale.

Passa poi alla quantificazione delle risorse. Anche se già illustrati in precedenza sono stati riportati i contenuti dell'intesa sui servizi minimi autofilotranviari. Fa notare poi che c'è una progressione dal 2007 al 2010 per cui gli autobus passeranno da 107 a 112 milioni di chilometri, con un incremento di spesa da 199 a 228 milioni. A queste risorse vanno poi aggiunte tutte le leggi speciali sui contratti per gli autoferrotranvieri che richiedono una ulteriore compartecipazione della Regione. Si può vedere poi bacino per bacino la ripartizione sia delle vetture km che dei servizi e delle risorse. C'è inoltre una parte nuova, completata in questi mesi, legata agli investimenti e complementare allo sviluppo del TPL. Ci sono diverse misure e non è stata finanziata la misura 5, del precedente accordo, quella sulla logistica urbana in quanto si è in una fase ancora di attuazione di quella misura e quindi in questo momento si è impegnati a tracciare un bilancio della sua efficacia, che aveva complessivamente movimentato più di 20 milioni di risorse fra cofinanziamenti regionali e investimenti dei bacini.

Riguardo le misure oggetto specifico dell'accordo, informa che la misura 1, relativa al rinnovo del parco autobus, prevede al momento 30,3 milioni di euro, quindi purtroppo una riduzione drastica rispetto al passato. Questo comporta che nei prossimi anni si rischierà, se non finanziato in modo più consistente, di riprendere un invecchiamento del parco autobus che si era migliorato consistentemente. Si è poi ripresa la misura delle trasformazioni del GPL e FAP. Ricorda che fino al 2008 era possibile soltanto trasformare le autovetture con impianti GPL e metano, mentre dal prossimo anno si è allargato anche con l'attivazione di filtri antiparticolato e si è in attesa che vengano omologati alcuni impianti a seguito dell'emanazione da parte del Governo dei decreti di omologazione. Confida quindi che entro l'anno prossimo si possa agire anche sui veicoli a gasolio, una delle categorie più inquinanti, e trovare un certo miglioramento per l'abbattimento delle polveri. Ricorda che per il contenimento delle emissioni sono previsti circa 15 milioni.

Sul potenziamento delle piste ciclo pedonali si è registrata una richiesta di contribuzione regionale per oltre 4,5 milioni di euro, con un investimento movimentato complessivo di oltre 10 milioni di euro. Si prevedono 21 interventi su piste ciclabili. Invece sull'interscambio modale si registra l'impegno più forte e cioè 13 milioni di euro di cofinanziamento regionale, a fronte di un investimento complessivo di 28 milioni di euro. Ricorda che come obiettivo si era dato un cofinanziamento massimo del 50%, quindi qui si può vedere una risposta differenziata per cui, in alcuni casi si è al limite del 50%, come sulle piste ciclabili, e in altri si sono movimentate risorse aggiuntive.

Gli accordi contengono anche alcune richieste di intervento che sono state trattate come interventi potenzialmente finanziabili in quanto questi potranno essere realizzati se ci saranno risorse aggiuntive.

Si pensava di finanziare i 17 milioni di euro, con 12 milioni di euro di risorse regionali e 5 milioni di euro dei FAS, ma si sta verificando se c'è la conferma della quantità e se si manterranno le regole predefinite precedentemente, in quanto si sta parlando anche di una pezzatura minima di interventi, intorno ai 5 milioni di euro per ognuno, e quindi la dimensione economica non sarebbe efficace per questi interventi. Nelle tabelle finali si possono poi vedere le

ripartizioni delle diverse misure, bacino per bacino, con una sintesi degli interventi.

Per quanto riguarda l'interscambio, la misura 4, è interessante ricordare che è stato fatto un intervento coordinato fra i diversi bacini, ovvero la dotazione del sistema di telecontrollo VM, omogeneo per tutti i bacini che ancora non dispongono di questo. Con questi interventi vengono finanziati dei sistemi di telecontrollo funzionali sia alla preferenziazione semaforica, sia alla gestione della flotta degli autobus, ma anche all'infomobilità che uno dei pezzi importanti per la qualificazione del trasporto pubblico. Questi interventi sul VM per la prima volta sono stati coordinati a livello regionale e quindi si avrà un unico progetto fatto di tanti sottosistemi omogenei a livello regionale. Questo consentirà di fare una gara con riduzione dei costi, ma anche di gestire il tutto in maniera omogenea.

Interviene il consigliere **BORGHI** per sottolineare la sua condivisione alle iniziative proposte. Desidera però fare soltanto un'appunto. Entro il prossimo anno saranno presenti sul mercato automobilistico sicuramente numerosi modelli di auto ibride o elettriche, che potranno effettuare la ricarica attraverso il plug in. Sarà possibile quindi realizzare la ricarica di questi automezzi anche in area urbana. Afferma poi che molte grandi città europee, Berlino, Londra, Parigi, sono coinvolte da sperimentazioni. L'Autostrada del Brennero ha annunciato che andrà ad installare lungo tutto il percorso, punti di ricarica per idrogeno e ci sono iniziative anche della regione Lombardia. Quindi chiede, per non farsi trovare impreparati come regione, visto che molte case automobilistiche europee hanno in programma per il 2009-2010 un veicolo o ibrido o elettrico, se sia possibile introdurre un segno concreto di innovazione per realizzare una progettualità sperimentale per sostenere ed ampliare l'uso di energie alternative per il trasporto, integrandole con la possibilità di una produzione energetica sostenibile e rinnovabile, chiudendo così tutto il ciclo. Ricorda che anche in questa regione ci sono dei produttori importanti che in condizioni difficili hanno sostenuto questa innovazione. Informa poi che in questo periodo al Motor show, saranno esposti almeno quindici modelli ibridi o elettrici prodotti da varie case automobilistiche: Renault, Toyota, Honda, Volkswagen, General motors.

Entra il consigliere Francesconi.

Il consigliere **MAZZA** concorda con quanto sostenuto dal consigliere Borghi. Relativamente al motor show, afferma di essere rimasto colpito sfavorevolmente dal titolo: "uscire in auto dalla crisi". Invita l'assessore Peri, se andrà alla manifestazione di spiegare almeno che l'auto deve essere elettrica, che il trasporto pubblico è più importante dell'auto. Cita poi una cosa che a suo avviso manca in questo documento e cioè il car sharing. Non capisce perché non debba far parte della mobilità sostenibile. Desidererebbe che si facesse un sistema regionale di car sharing. Fino ad ora è stato gestito il tutto da aziende ed imprese in maniera quasi "opportunista" e non certo strategica. A Bologna poi è stata realizzata una cosa estremamente contraddittoria e cioè la possibilità di andare in centro storico se si prende la macchina in car sharing. La cosa invece

andrebbe completamente ribaltata. Se si prende quel tipo di macchina non si dovrebbero avere dei diritti in più rispetto agli altri automobilisti, questo è diseducativo. In altri paesi europei il sistema invece funziona perfettamente ricorda poi che a Zurigo il 43% delle famiglie non possiede la macchina in proprietà e non perché sono poveri, ma perché sono più intelligenti di noi, nel senso che non comprano la macchina, ma usano il car sharing, il trasporto pubblico, o la bicicletta. Quando poi devono poi andare in ferie prendono la macchina in leasing. Bisogna quindi avere la capacità di innovare. Il car sharing è una strategia innervata, non un'opportunità casuale.

Chiede poi per quanto riguarda il testo se questo accordo sia integrato o aggiuntivo rispetto a quello sulla qualità dell'aria. Si domanda se siano gli stessi soldi o se si tratti di soldi aggiuntivi. Altra questione che cita riguarda il punto in cui si parla di incremento dei nuovi servizi autofilotranviari di almeno il 5% nel triennio 2008-2010. Vuole capire se il dato del 5% risulta dalla valutazione di crescita della domanda o dall'andamento finanziario ritenuto possibile. Se si tratta dell'andamento finanziario non può essere questo il criterio.

Ad una crescente domanda della mobilità di trasporto pubblico si deve rispondere con una offerta adeguata, sia sui treni che sui bus, altrimenti si continuano a far viaggiare le persone nelle condizioni attuali. Sul bilancio ha un dubbio e cioè che i soldi della accisa abbiano portato a ridurre la quota che la regione mette sul trasporto pubblico. Ha letto che da settembre 2008 c'è l'integrazione totale bus-treno. Chiede se c'è anche sulla linea Vignola-Casalecchio.

Viene risposto dall'ing. **FERRECCHI** che su tutta l'area urbana bolognese si può usare alternativamente ferro, gomma con l'abbonamento annuale.

Il consigliere **MAZZA** prende atto che permane il disagio per chi si reca in stazione per andare a Vignola, e non può acquistare il biglietto ATC presso la biglietteria FS, perché rimane la divisione degli uffici sul ticket ordinario, mentre è stato fatto un passo avanti sull'abbonamento. Riguardo al totale delle risorse, nota che c'è una diminuzione della disponibilità finanziaria, in quanto dal 2007 al 2008 aumentano di 14 milioni, dal 2008-2009 aumentano di 9, e dal 2009 al 2010 di 6.

L'assessore **PERI** afferma che questi dati comprendano l'inflazione programmata

Continua il consigliere **MAZZA** affermando che qui si ha una disponibilità finanziaria che è incrementale ma che dovendo pagare contratti e inflazione alla fine quelli che si danno coprono a malapena l'incremento. Dalla quota relativa a Bologna risulta praticamente una stabilizzazione, non un incremento. Pensa invece che si dovrebbe prevedere un incremento sostanziale di tale quota in quanto la mobilità fa perno essenzialmente verso questa città e vanno affrontate anche una serie di situazioni di pendolari.

Altra questione che vuole affrontare riguarda il dato relativo ai finanziamenti a Modena, più alto rispetto a quello di Bologna. Poiché pensa che riguardi i

finanziamenti per progetti presentati, vuole capire se Modena ha fatto più progetti di Bologna.

L'assessore **PERI** risponde si tratta del trascinarsi di risorse precedenti.

Entra la consigliera Bortolazzi. Esce il consigliere Borghi.

Per il consigliere **MAZZA** è giusto finanziare progetti senza ripartizioni percentuali tra le province perché va stimolata anche una sfida ed un'innovazione. Ricorda inoltre che c'è anche il problema di mettersi in sintonia con le questioni inerenti l'acquisto e la consegna dei treni e la gestione di tutto il sistema dell'intermodalità ed è necessario mettere in campo progetti molto chiari. Fa poi un esempio che riguarda tutta la regione, ma che avrà effetto su Bologna, dove l'attuale sistema di trasporto è incardinato sull'interscambio nel centro storico. Si chiede se in un sistema di ridisegno dell'intermodalità e quindi in uno spostamento anche del rapporto bus-stazioni, sia giusto continuare con un sistema di questo genere, o non ne vada invece studiato uno anche per ridurre i tempi di percorrenza delle persone. Chiede se vi sia un progetto strategico su questo, in cui la Regione ristudia l'intermodalità. Ricorda alcune esperienze, piuttosto drammatiche, fatte tempo addietro a San Pietro in Casale, con una gestione incapace di avere relazioni con i cittadini ed un sistema poco coordinato. Ricorda che per STIMER si sono impiegati 17 anni e non vorrebbe che per l'intermodalità occorresse un tempo analogo.

Il presidente **MUZZARELLI** ritiene che occorra sempre più tenere insieme ambiente e sviluppo e fare di tutto per creare una mobilità sempre più sostenibile. Ci vuole quindi un impegno maggiore su tutti i fronti, quindi più TPL, più ferrovie per persone e merci. A suo avviso sulle merci in Italia si fa ancora poco, occorre investire di più. Inoltre nella competitività oggi è contenuta anche la discussione europea sull'auto ecologica. Chi avrà la tecnologia più avanzata avrà una fetta di mercato importante. Siccome il settore dell'auto rappresenta una quota consistente del PIL, ma soprattutto occupazione per migliaia di persone, crede che occorra sollecitare l'Europa ad assumere una decisione su Euro 5, Euro 6, fino ad arrivare all'idrogeno, che in altre realtà si sta già sperimentando. Cita a titolo di esempio Audi che in Germania sta già producendo l'auto ad idrogeno, e Auto Brennero che sta già pensando di installare due distributori per idrogeno in Trentino. Ricorda che nel 2004, proprio qui davanti alla sede regionale, era stata presentata una macchina ad idrogeno, che era già operativa, ma purtroppo non se ne è fatto nulla perché mancavano in Italia le norme per collaudare l'auto ad idrogeno, anche se le imprese avevano già comprato decine di macchine ad idrogeno facendoselo in modo naturale con pannelli solari.

Si dichiara infine preoccupato per il fatto che la Regione dia dei finanziamenti a società che probabilmente poi utilizzano queste risorse non per fare il trasporto locale, in modo puntuale, ma per partecipare a gare da un'altra parte. Ritiene questo molto discutibile.

Secondo il consigliere **MAZZA** va bene l'idrogeno prodotto dal fotovoltaico, come ha citato il presidente, mentre invece non va bene quello prodotto con altre energie come ad esempio quelle fossili.

Rientra il consigliere Borghi.

Il presidente **MUZZARELLI** aggiunge che i progetti fatti da Auto Brennero, per richiesta alle società concessionarie degli impianti, erano di trasformare le stazioni di servizio e farle diventare il primo rifornimento ecologico in quella zona, compresi i pannelli solari, in modo che la stessa stazione anziché consumare energia la producesse. Informa poi che in quel contesto attraverso i pannelli solari e questi impianti realizzati anche in Emilia-Romagna e la cosa lo interessa doppiamente in quanto si auspica di organizzare insieme all'assessore Peri, un convegno per valorizzare le cose realizzate anche in Emilia-Romagna, e non solo in altre regioni. Cita ad esempio quanto avviene ad Arezzo, dove, nella zona industriale degli orafi, viene utilizzato l'idrogeno per il 100% delle produzioni del territorio. Afferma che in quell'area ci sono le reti con l'idrogeno che viene utilizzato per saldare l'oro e per riscaldare e produrre energia e illuminazione. Sottolinea che le macchine che operano la trasformazione sono realizzate a Bologna e come questo sia senz'altro un motivo di orgoglio che andrebbe valorizzato.

L'assessore **PERI** vuole dare alcune risposte alle osservazioni dei consiglieri, prima di assentarsi per incontrare, in occasione della inaugurazione della mostra sulla stazione di Bologna, l'Amministratore delegato di Trenitalia in merito ai servizi ferroviari.

Ritiene che la riflessione sull'elettrico si stia facendo in quanto è già ricompresa nelle misure possibili per il cambio dei mezzi, tenendo conto che in questi anni sono state spese delle risorse per favorire il cambio dei mezzi dal combustibile tradizionale a quello a metano o GPL. Non tutto però è stato speso, è rimasta ancora una quota di risorse che si è deciso di convertire destinandole all'elettrico. Quindi non occorrono nuovi provvedimenti. Attraverso intese per accordi sulla qualità dell'aria e di programma sarà possibile accedere anche all'incentivazione dell'elettrico, proporzionalmente alla resa, al mercato e alle disponibilità.

Si sta facendo inoltre anche la sperimentazione dell'idrometano e fra poco si faranno alcune prove su strada. Si tratta di una delle tante forme possibili, con un unico grande vantaggio, se dimostrata la sua efficacia, e cioè che non ha il problema della distribuzione dell'idrogeno, in quanto viene autoprodotta in presenza di distributori e di luoghi dove già viene erogato il metano. Ha quindi una facilità di implementazione nella parte iniziale del mercato nuovo che si sta aprendo. Afferma che si tratta di una delle possibili cose che sembrava giusto studiare e analizzare senza togliere la possibilità di considerare e studiare altre cose legate in particolare ad energie scatenanti o di utilizzo della produzione di idrogeno, che siano più sostenibili.

Il consigliere **BORGHI** chiede come e dove avverrà l'informazione in merito a queste iniziative.

L'assessore **PERI** informa che ci sarà a breve una conferenza stampa dove si renderanno noti gli esiti della fase fino ad ora condotta. Altro aspetto che segnala è che è stato fatto un accordo con la società Autostradale per avere la possibilità di installare, in tutte le aree di servizio dell'Emilia-Romagna sull'A1, anche i distributori a metano e d'intesa col loro riuscire ad usare quel veicolo. Per rispondere poi anche al consigliere Mazza informa che i soldi che sono previsti nell'accordo per la qualità dell'aria sono questi, sono gli stessi, non sono aggiuntivi.

Il consigliere **BORGHI** chiede dove venga collocato temporalmente da qui alla fine della legislatura l'elettrico e quali strumenti utilizzare.

L'assessore **PERI** risponde che gli strumenti ci sono già fra accordo sulla qualità dell'aria e accordi di programma sul TPL dove ci sono anche altri soldi per la trasformazione. Per rispondere poi anche al consigliere Mazza informa che i soldi che sono previsti nell'accordo per la qualità dell'aria sono questi, sono gli stessi, non sono aggiuntivi.

Il consigliere **BORGHI** afferma che sarebbe corretto fare una riflessione rispetto alla dinamica sulla conversione GPL-metano, considerato che tutte le aziende automobilistiche stanno realizzando automobili già convertite a GPL-metano, da immettere sul mercato a prezzi che stanno scendendo. Chiede per questo se sia prevista un'implementazione di quanto si sta provando, per valutare cosa scegliere e quando, evitando che lasciando troppe proposte libere e autonome delle città, non si arrivi a niente.

L'assessore **PERI** afferma che si sta discutendo e contrattando proprio con loro su questo tema, perché l'altro di fatto è esaurito. È chiaro che per le caratteristiche della destinazione del finanziamento la forma alla quale dedicarsi è sicuramente l'elettrico e su questo sistema si sta lavorando. Si tratta di definire la quantità di risorse necessarie, e come darle a fronte di un mercato che invece è più arretrato rispetto all'altro. Per partire subito si deve avere una misura che ha delle caratteristiche sostenibili per non finanziare la macchina a 10 persone, piuttosto che a 500.

Rientra il consigliere Mazzotti.

Il consigliere **BORGHI** chiede se entro le elezioni amministrative vi sia la possibilità di vedere qualcosa di concertato tra regione ed enti locali su queste tematiche.

L'assessore **PERI** comunque afferma che si tratta di una progettazione che non fa la regione. I territori però sono tutti sensibilizzati sul fatto che sia strategico per la regione l'elettrico, nel campo della conversione, delle modalità e delle motorizzazioni. Gli accordi di programma lo contengono esplicitamente e si stanno destinando già una serie di risorse, che sono dentro l'accordo di

programma e che possono essere spese anche subito volendo, sulla base di una progettualità locale che deve mettere insieme diversi aspetti del tema: quelli infrastrutturali, quelli logistici, il cofinanziamento, la compartecipazione.

Il consigliere **BORGHI** afferma che su questa cosa rivoluzionaria mettere assieme le competenze a livello regionale sia importante per accompagnare e guidare la realizzazione di questa esperienza. Ritiene non ci sia mediamente questa competenza negli enti locali della regione.

L'assessore **PERI** continua dicendo che per quanto riguarda l'intermodalità è stato previsto negli accordi per la prima volta l'obbligo a revisionare entro il giugno 2009 la rete attuale dei servizi. Ci si è posti questo tema in ordine a due aspetti: uno più strategico relativo alla revisione del PRIT, che è in fase di avvio, e l'altro più operativo in relazione al fatto che qualcosa sta mutando. Afferma che per Bologna non aumentano tanto i chilometri sul TPL, invece aumentano molto i chilometri su Treno. In alcuni casi ben definiti c'è una sovrapposizione che consente ampi margini di spostamento di servizi oggi inutili, verso altre zone e verso altre caratteristiche, forse molto più utili. Fa l'esempio di Castelfranco dove con l'attuale fermata, quindi utilizzando il treno, servizio che prima non c'era, sono precipitati i tempi di percorrenza con Bologna, mentre i servizi di TPL sono rimasti uguali e si affiancano con delle prestazioni molto inferiori.

Precisa che parlare di revisione non vuol dire risparmiare, ma seguire il criterio dell'efficacia del servizio. Si deve quindi fare in modo che i servizi, che sono molto costosi e contribuiti, vengano svolti con le modalità più adeguate all'andamento della domanda esistente.

Esce il consigliere Borghi.

Interviene il consigliere **MAZZA** per affermare che il concetto di servizi inutili su linee parallele tra bus e treno vada studiato caso per caso, entrando nel merito. È importante a suo avviso avere una visione chiara fermata per fermata di discese e salite dal bus e uno studio preciso che va costruito con sistemi informatici. Questo non si riesce fare con STIMER, con cui si fanno solo i saliti, ma non i discesesi. Bisogna cominciare quindi ora a fare questi studi per poter cambiare poi il sistema successivamente.

L'assessore **PERI** informa che si sta facendo uno studio su origine-destinazione gomma-ferro in 50 stazioni. Naturalmente non è esaustivo, ma è un contributo utile da aggiungere al bagaglio di conoscenze storico che potrebbe essere molto utile.

Il consigliere **MAZZA** sostiene però che se il bagaglio di conoscenze è quello che danno le aziende non va bene in quanto queste ragionano su altri meccanismi, anche di copertura della loro immagine.

L'assessore **PERI**, prima di lasciare la Commissione, aggiunge che per la prima volta ci si pone il tema in modo strutturale e diffuso e ritiene che sarebbe un

compito che dovrebbero svolgere in modo più strutturato e diffuso le Agenzie, cosa che sarebbe parte rilevante del loro mestiere.

Il presidente **MUZZARELLI** conclude per ora il dibattito e afferma che l'interesse principale deve essere rivolto affinché le risorse siano erogate per garantire il modo efficace l'organizzazione dei servizi.

C139 Richiesta di parere sulla proposta di delibera della Giunta regionale: Approvazione Intesa-Quadro in attuazione art. 26 Lr 10/2008 del riassetto organizzativo del sistema delle Agenzie locali per la mobilità.

Viene consegnato dall'assessorato e distribuito ai commissari un documento relativo all'Intesa-Quadro tra Regione, Province e Comuni soci delle Agenzie locali per la mobilità.

Esce il consigliere Piva.

Il consigliere **MAZZA** presenta le seguenti proposte di modifica:

Alla lettera a) del punto 2 dell'Allegato:

“Le Agenzie fermo restando la scelta di un UNICO AMMINISTRATORE retribuito previsto dalla Lr 10/2008, possono dotarsi di un Consiglio formato da rappresentanti delle Province e dei Comuni, nelle forme concordate dai soci, per l'elaborazione delle proposte per le scelte dell'Agenzia stessa.”

Alla lettera b) del punto 2 dell'Allegato:

Propone di cambiare le parole: “POTRANNO” con “DOVRANNO ENTRO UN ANNO”.

Il consigliere **MAZZA** interviene dicendo che questo testo nasce dalla legge 10/98 che è stata approvata e rispetto alla quale si è differenziato fortemente. Quindi non lo considera positivamente. Nella sua posizione di allora c'era anche un giudizio di metodo e cioè ritiene sia stata sottratta alla Commissione una discussione di merito specifica.

Voleva poi sottolineare due cose. L'agenzia a suo avviso è sempre stata uno strumento fondamentale per trasformare il sistema di governo della mobilità. Il suo sogno è sempre stato che ci fosse un momento nel quale l'azienda pubblica, che fa la programmazione del servizio, gli uffici del comune e della provincia, che seguono queste cose, si unificassero in un unico ufficio, nell'ambito dell'agenzia, per gestire la progettazione del servizio. Non ci si è mai riusciti in quanto hanno sempre dominato le aziende sulla base della loro conservazione. Osserva che ancora questo passo non viene fatto neanche in questo documento.

Nota poi che addirittura ci sono degli amministratori che quando sono arrivati nelle aziende, per risparmiare hanno chiuso gli uffici marketing che sono invece quelli che nelle strutture europee hanno molte più risorse, in quanto un'azienda, senza marketing, non può vendere un prodotto, non può esistere. Si deve creare uno strumento che trascini su di sé l'attenzione. Quindi progettazione e rapporto con l'utenza sono questioni fondamentali. Leggendo poi il testo vede che le

Agenzie potranno svolgere le funzioni di marketing in quanto attribuite a loro dagli enti locali. Vorrebbe cambiare questa formulazione e scrivere che gli enti locali dovranno, entro un anno, passare alle Agenzie le funzioni di marketing. Ritiene che questo debba diventare un obbligo. Nota poi che nel testo si riconosce all'agenzia questa funzione, ma lo si fa senza forza impositiva. Ritiene che su queste questioni il "potranno" non sia sufficiente.

Altro cambiamento che desidera proporre riguarda la questione dell'amministratore delegato unico nell'agenzia, che è stato scelto per legge. Pensa tuttavia che questo rischi di isolare le Agenzie e quindi propone che "le Agenzie, fermo restando la scelta di un amministratore unico retribuito, vista la legge 10/98, possono dotarsi di un Consiglio formato dai rappresentanti delle province e dei comuni, nelle forme concordate dai soci, per l'elaborazione delle proposte e per le scelte dell'agenzia stessa". L'amministratore unico deve dotarsi di un sistema di relazioni e di ascolto di quello che pensano le province e i comuni e decidere successivamente. Il Consiglio lo aiuta in questa scelta, e si tratta di una funzione senza nessuna retribuzione e quindi senza aggravio di costi. Afferma poi che un'agenzia con un forte ufficio utenti, per ogni provincia, può diventare davvero un riferimento per i cittadini che vogliono muoversi in modo diverso, ed un vero strumento di riferimento per l'intermodalità.

Rientrano i consiglieri Borghi e Piva. Esce il consigliere Francesconi.

Il presidente **MUZZARELLI** afferma che la questione sollevata dal consigliere Mazza, sui Consigli di amministrazione gratuiti dell'azienda, sia piuttosto complessa. Si era deciso in una discussione di mettere "un soggetto unico" in quanto questo doveva essere il riferimento di provincia e comune per lavorare in un'ottica di sinergia. Oggi si andrebbe a decidere una cosa completamente diversa, dopo che si era fatto un dibattito lunghissimo.

L'ingegner **FERRECCHI** risponde sui due emendamenti proposti dal consigliere. Per quanto riguarda: "dovranno", invece di "potranno", evidenzia il fatto che obbligare ad assumere funzioni di marketing e di informazione ai cittadini, sembra essere troppo forte rispetto alla scelta fatta di attribuire una responsabilità imprenditoriale forte anche con il net cost all'impresa. Quindi si immaginava più una forma complementare alla responsabilizzazione che avranno le imprese in un approccio net cost, in quanto poi l'introito tariffario non può essere un oggetto che diventa elemento di contenzioso tra agenzia e azienda, perché alla fine si può dire che è stata promossa male la vendita dei biglietti o è stato fatto marketing non adeguatamente, quindi occorre dare un adeguamento tariffario. Lo spirito del net cost prevede forme complementari, ma deve responsabilizzare anche l'impresa. L'impianto immaginato era la possibilità di fare un'azione complementare da parte dell'agenzia, fermo restando che non si può poi dire alla fine che non si fa l'azione di promozione alla vendita, tanto poi c'è qualcun altro che ci pensa.

Per quanto riguarda poi l'altro emendamento, rileva che c'è stato un tentativo, rispetto alla preoccupazione del consigliere Mazza di garantire un indirizzo forte da parte degli enti locali, e si era pensato alla convenzione come strumento di

indirizzo per l'operato dell'amministratore. Non è in grado di dire se questo strumento sia adeguato o meno e afferma che il consigliere comunque coglie nella sua proposta una delle preoccupazioni, che era l'incremento dei costi, direzione verso la quale andava anche l'intervento normativo. Gli sembra che dall'impianto normativo si fosse individuato nella convenzione lo strumento per guidare l'operato. Non desidera fare poi altre osservazioni in quanto sarebbero più di carattere politico che tecnico.

Il consigliere **MAZZA**, a proposito del primo capoverso dell'Allegato, dove si dice che: *"un processo di ridefinizione del ruolo delle Agenzie locali per la mobilità, delineando la ripartizione delle competenze rispetto alle società di gestione del TPL, con un deciso orientamento alla valorizzazione dell'imprenditorialità delle stesse"*, chiede se l'imprenditorialità si voglia riferire alle Agenzie o se vada riscritto in modo più chiaro.

L'ingegner **FERRECCHI** afferma che bisogna correggere questa parte in quanto è evidente che questo processo riporta verso una cosa che il consigliere richiamava prima, ossia una funzione delle Agenzie che è quella di programmazione dei servizi, ma non di azione imprenditoriale. Il testo quindi si può riscrivere meglio. Intende comunque precisare che risulta evidente che tutto questo impianto punta ad una scelta netta. L'attività imprenditoriale sta in capo alla azienda, mentre l'attività di programmazione e di indirizzo sta in mano all'agenzia sulla base degli indirizzi degli enti locali.

Per aggiustare la frase in modo che risulti più corretta, propone di aggiungere al periodo iniziale dell'allegato, alla sesta riga, dopo le parole "delle stesse" le parole: *"società di gestione,"*.

Il consigliere **MAZZA** continua a parlare e afferma che la questione del net cost e gross cost è molto seria, ma ribadisce che su queste questioni non si è fatta la discussione di merito. A suo parere questa è davvero la vera riforma che si è fatta nel trasporto pubblico e non c'è stata una discussione approfondita e non si sono valutate bene tutte le implicazioni di quella scelta. Una di queste implicazioni riguarda l'agenzia che diventa uno strumento neutro. Si chiede alla fine dove vada a finire l'intermodalità se ad esempio non è chiaro a chi si debba rivolgere un cittadino che ha una coincidenza che non arriva: se all'ATC o alle Ferrovie dello Stato. A suo avviso bisogna invece unificare questo servizio. Se si parla delle tariffe come informazione ai cittadini, non decide l'agenzia la tariffa, la deciderà l'azienda. A suo parere l'agenzia deve avere una funzione preminente nel rapporto con gli utenti. Se non si dà alla agenzia questa funzione si chiede cosa le resta. Non capisce a cosa possano servire a questo punto dopo il net cost le Agenzie. Si dichiara convinto di aver fatto bene a votare contro quella modifica.

Il presidente **MUZZARELLI** mette in votazione la proposta di *aggiungere al periodo iniziale dell'Allegato, alla sesta riga, dopo le parole "delle stesse" le parole: "società di gestione,"*.

La Commissione accoglie la proposta in oggetto all'unanimità dei presenti (Partito Democratico, Partito dei Comunisti italiani, Sinistra democratica per il Socialismo europeo).

Il presidente passa alle proposte di modifica Mazza sulle quali chiede ai tecnici un parere.

L'ing. **FERRECCHI** spiega che la tariffa non la stabilisce l'Agenzia e che la Giunta vorrebbe lavorare sulla convenzione.

Il presidente pone in votazione le proposte.

La Commissione con votazioni separate di identico risultato respinge le proposte in oggetto con 24 voti contrari (Partito Democratico, Partito dei Comunisti italiani), 2 a favore (Sinistra democratica per il Socialismo europeo); nessun astenuto.

La Commissione sullo schema di deliberazione in oggetto esprime parere favorevole con 24 voti a favore (Partito Democratico e Partito dei Comunisti Italiani), 2 contrari (Sinistra democratica per il Socialismo europeo) nessun astenuto.

4162 - Progetto di legge d'iniziativa della Giunta: Legge finanziaria regionale adottata a norma dell'art. 40 della LR. 15/11/2001, n. 40 in coincidenza con l'approvazione del bilancio di previsione della Regione Emilia-Romagna per l'esercizio finanziario 2009e del bilancio pluriennale 2009 - 2011 (delibera di Giunta n. 1823 del 10 11 08).

(Sede consultiva – Parere alla Commissione referente Bilancio, Affari generali ed istituzionali)

4163 - Progetto di legge d'iniziativa della Giunta: "Bilancio di previsione della Regione Emilia-Romagna per l'esercizio finanziario 2009 e Bilancio pluriennale 2009 - 2011" (delibera di Giunta n. 1824 del 10 11 08)

(Sede consultiva – Parere alla Commissione referente Bilancio, Affari generali ed istituzionali)

Il presidente **MUZZARELLI** informa che i progetti di legge sono già stati illustrati ed è stato inviato tutto il materiale. Inoltre è stata presentata una proposta di emendamento dall'assessore Peri sull'oggetto 4162.

Il consigliere **MAZZA** chiede se si debba decidere proprio oggi sul bilancio del trasporto pubblico, senza l'assessore presente.

Il presidente **MUZZARELLI** risponde che gli oggetti sono già stati illustrati dall'assessore in una precedente seduta ed oggi ha spiegato nella prima parte della seduta le motivazioni della proposta di emendamento, distribuita la seduta precedente. Sostiene che due sono le questioni, una di tempistica rispetto al tema della discussione sul bilancio e una nel merito della proposta di

emendamento, sulla quale oggi ci si deve esprimere per il seguito di competenza nella Commissione Bilancio.

Mette quindi in votazione la proposta di emendamento dell'assessore Peri:
"Fra l'art. 33 e l'art. 34 del presente progetto di legge è inserito il seguente:

"Art. 33 bis

*Modifiche alla legge regionale 2 ottobre 1998, n. 30
(Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale)*

1. Il comma 3 dell'articolo 44 della legge regionale n. 30 del 1998 è sostituito dai seguenti commi:

"3. La Regione procede all'affidamento di cui all'articolo 22, comma 2 alla scadenza delle concessioni novennali in essere. La costituzione della società tramite scissione prevista dall'art. 13, comma 3 della presente legge interverrà entro la data di scadenza dell'affidamento del servizio di trasporto ferroviario in corso. Fino a tale momento si applica la disciplina della separazione contabile e patrimoniale prevista dagli articoli 2, 5 e 11 del D.Lvo 8 luglio 2003, n. 188 (Attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria). La Regione coordina la gestione della rete di sua competenza.

3 bis. Nel rispetto di specifiche direttive emanate dalla Regione è attribuita agli attuali concessionari fino alla scadenza della concessione in atto, la titolarità della gestione dei beni demaniali o patrimoniali indisponibili, per gli usi particolari di cui all'articolo 6, comma 5 della legge regionale 25 febbraio 2000, n. 10 (Disciplina dei beni regionali – Abrogazione della legge regionale 10 aprile 1989, n. 11)".

La Commissione approva con 24 voti a favore (Partito Democratico, Partito dei Comunisti Italiani); 2 astenuti (Sinistra democratica per il Socialismo europeo) la proposta di modifica.

Per quanto attiene alla scaletta dei lavori della Commissione sui temi del bilancio il presidente ricorda che ci si era assunti l'impegno di esprimere un parere come commissione entro la seduta odierna, per dare la possibilità alla Commissione referente la possibilità di proseguire il lavoro entro i tempi indicati.

Il consigliere **MAZZA** esprime il suo convincimento sul fatto che siano molte le questioni di cui tener conto. Certamente se l'assessore Peri non è più presente è per motivi importanti e soprattutto la necessità da parte dell'assessore, in coincidenza con l'inaugurazione della mostra dei progetti della nuova stazione di Bologna, di parlare con l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Moretti per discutere delle ferrovie e quindi è assente per motivi istituzionali. Avrebbe preferito poter discutere alla sua presenza, non solo durante l'illustrazione del bilancio, ma anche al momento delle conclusioni di eventuali possibili modifiche di risorse nei capitoli di bilancio.

Dichiara quindi di non partecipare alla votazione in quanto ha l'impressione che si stia travisando il Regolamento. Si continua con il vecchio metodo senza imprimere una svolta al modo di lavorare. Probabilmente l'assessore avrebbe dovuto essere presente sulla questione del bilancio, saltando l'informazione sugli accordi di programma.

Il presidente mette in votazione l'oggetto 4162 con la proposta di modifica.

La Commissione esaminato per quanto di competenza il progetto di legge in oggetto esprime parere favorevole con 24 voti a favore (Partito Democratico, Partito dei Comunisti Italiani); nessun contrario; nessun astenuto. Il consigliere Mazza (Sinistra democratica per il Socialismo europeo) non partecipa al voto. Si invia in allegato per il seguito di competenza la proposta di modifica approvata.

Il presidente mette in votazione l'oggetto 4163.

La Commissione ha esaminato per quanto di competenza il progetto di legge in oggetto esprimendo parere favorevole con 24 voti a favore (Partito Democratico, Partito dei Comunisti Italiani); nessun contrario; nessun astenuto. Il consigliere Mazza (Sinistra democratica per il Socialismo europeo) non partecipa al voto.

Si passa all'ultimo punto su cui si deve procedere alla nomina della relatore.

4191 Progetto di legge d'iniziativa della Giunta: Approvazione del progetto di legge 'Tutela e sicurezza del lavoro nei cantieri edili e di ingegneria civile' (delibera di Giunta n. 1860 del 10 11 08).

Il consigliere **PIVA** propone come relatore il consigliere Muzzarelli.

La commissione accoglie la proposta di nominare relatore il consigliere Muzzarelli all'unanimità (Partito Democratico, Partito dei Comunisti Italiani, Sinistra democratica per il Socialismo europeo).

Il presidente dichiara conclusa la seduta alle ore 12.10.

Approvato nella seduta del 15 gennaio 2009.

La Segretaria
Samuela Fiorini

Il Presidente
Gian Carlo Muzzarelli