

114.**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 22 DICEMBRE 2021****(POMERIDIANA)**

La seduta si svolge in modalità mista (telematica e in presenza)

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE PETITTI

INDI DELLA VICEPRESIDENTE ZAMBONI

INDICE

Il testo dell'oggetto assembleare è reperibile sul sito dell'Assemblea

Appello dei consiglieri

PRESIDENTE (Petitti)

OGGETTO 4324

Proposta d'iniziativa Giunta recante: "Decisione sulle osservazioni e approvazione del Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT 2025". Riattivazione del procedimento di approvazione. (59)

(Continuazione discussione)

PRESIDENTE (Petitti)

PICCININI (*M5S*)

TARUFFI (*ERCEP*)

BARCAIUOLO (*Fdl*)

PRESIDENTE (Zamboni)

PELLONI (*Lega*)

PRESIDENTE (Petitti)

BARGI (*Lega*)

CASTALDINI (*FI*)

PIGONI (*BP*)

COSTA (*PD*)

LISEI (*Fdl*)

CORSINI, *assessore*

LISEI (*Fdl*)

PRESIDENTE (Petitti)

Allegato

Partecipanti alla seduta

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE PETITTI

La seduta ha inizio alle ore 14,46

PRESIDENTE (Petitti): Buongiorno. Dichiaro aperta la seduta pomeridiana n. 114 del giorno 22 dicembre 2021. Hanno giustificato la propria assenza il consigliere Daffadà e gli assessori Colla, Donini e Lori.

Appello dei consiglieri

PRESIDENTE (Petitti): Procediamo con l'appello nominale.

A seguito dell'appello svolto dalla Presidente Petitti risultano presenti i consiglieri:

1. AMICO Federico Alessandro
2. BARGI Stefano
3. BERGAMINI Fabio
4. BESSI Gianni
5. BONDAVALLI Stefania
6. BULBI Massimo
7. CASTALDINI Valentina
8. CATELLANI Maura
9. COSTA Andrea
10. COSTI Palma
11. FABBRI Marco
12. FACCI Michele
13. FELICORI Mauro
14. GIBERTONI Giulia
15. LISEI Marco
16. LIVERANI Andrea
17. MALETTI Francesca
18. MARCHETTI Francesca
19. MASTACCHI Marco
20. MONTALTI Lia
21. MONTEVECCHI Matteo
22. MORI Roberta
23. MUMOLO Antonio
24. OCCHI Emiliano
25. PARUOLO Giuseppe
26. PELLONI Simone
27. PETITTI Emma
28. PICCININI Silvia
29. PIGONI Giulia
30. POMPIGNOLI Massimiliano
31. RAINIERI Fabio
32. RANCAN Matteo
33. RONTINI Manuela

34. ROSSI Nadia
35. SABATTINI Luca
36. SONCINI Ottavia
37. STRAGLIATI Valentina
38. TAGLIAFERRI Giancarlo
39. TARASCONI Katia
40. TARUFFI Igor
41. ZAMBONI Silvia
42. ZAPPATERRA Marcella

PRESIDENTE (Petitti): 42 presenti.

OGGETTO 4324

Proposta d'iniziativa Giunta recante: "Decisione sulle osservazioni e approvazione del Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT 2025". Riattivazione del procedimento di approvazione. (59)

(Continuazione discussione)

PRESIDENTE (Petitti): Si riprendono i lavori di stamani dalla discussione generale sull'oggetto 4324 Proposta di iniziativa della Giunta recante: "Decisione sulle osservazioni e approvazione del Piano regionale integrato dei trasporti PRIT". Abbiamo degli iscritti a parlare.

Prego, consiglia Piccinini.

PICCININI: Grazie, presidente.

Riprendiamo con la discussione di questo documento, del PRIT, in un clima un po' particolare – lo definisco così –, con Fratelli d'Italia che ha presentato una montagna di emendamenti al fine di fare dell'ostruzionismo. Come Movimento 5 Stelle non abbiamo bisogno di ricorrere a questi mezzi per far sentire la nostra voce e la nostra contrarietà su questo documento, peraltro già espressa anche nello scorso mandato, ben sapendo che i numeri sono quelli che sono e quindi – adesso vedremo in quante ore – abbiamo la quasi certezza che, purtroppo, il PRIT verrà prima o poi approvato.

È anche vero che c'è stata un'accelerazione in questi ultimi tempi per portarlo oggi in aula. Io continuo a dire – così come ho detto in Commissione – che questo è un Piano vecchio, obsoleto, in linea con il PRIT del 1998. Addirittura, se vogliamo, le motivazioni alla nostra contrarietà sono ancora più evidenti oggi, alla luce del quadro che ci viene sottoposto anche dalla pandemia che abbiamo vissuto e che richiede risposte diverse da quelle contenute in questo documento. Opere e infrastrutture che sono state pensate quarant'anni fa non sono la risposta corretta alle sfide che la transizione ecologica ci pone davanti.

Peraltro, questa Regione, dal mio punto di vista, dovrebbe essere in prima linea e mettersi alla testa di un Paese che deve avere coraggio rispetto ai cambiamenti. Questo documento non ha coraggio. Peraltro, ha problemi complessi, come quelli della mobilità. Si continua a rispondere con soluzioni facili, con grandi infrastrutture, opere faraoniche, che continuano a incentivare il trasporto su gomma. Penso, per esempio, all'Autostrada Cispadana. Non ci "rassicura" lo studio di fattibilità che è stato fatto su questa infrastruttura, dal nostro punto di vista già con un esito scritto e già indicato molto chiaramente nell'analisi che è stata affidata, dove, peraltro, già nell'oggetto si parla di analisi volta all'approvazione del progetto Autostrada Cispadana. Quindi, gli intenti mi sembrano evidentemente molto chiari. Non c'è

bisogno di aspettare l'esito quando, evidentemente, l'obiettivo è proprio questo. Non abbiamo bisogno, quindi, di aspettare l'esito dell'analisi che la Regione sta mettendo in campo.

Dopodiché, dobbiamo anche tenere presente che questa Regione ha dei gravi problemi di qualità dell'aria, che non sfuggiranno, anche in virtù dell'infrazione europea a cui questo Paese è stato sottoposto e a cui questa Regione è chiamata a rispondere con forza. Senza considerare che questo comporta anche degli evidenti costi in termini sociali. Parliamo di 60.000 morti all'anno in Italia e di tutta una serie di problematiche, a livello di salute, che si acutizzano, ovviamente, quando la qualità dell'aria peggiora.

Fortunatamente anche a livello nazionale si è fatta una scelta precisa. Il CITE ha scelto di dare uno stop ai motori endotermici entro il 2035, cosa che noi avevamo già auspicato e avevamo già rappresentato anche in quest'aula, e fortunatamente si sta andando in quella direzione.

A fronte di questo, io credo che debbano essere messe in campo ulteriori iniziative. Penso al ripristino della ferrovia Budrio-Massa Lombarda – io adesso presenterò degli emendamenti in questo senso – dove peraltro l'assessore Donini aveva manifestato qualche apertura nei confronti del Comitato, per un collegamento tra Bologna e Ravenna su una tratta che è già satura di traffico su gomma, che non può essere di certo compensata con una pista ciclabile. Però dobbiamo anche dirci che l'insostenibilità non viene solo dal traffico su gomma, ma esiste anche un problema di insostenibilità acustica rispetto al traffico aereo. Faccio riferimento all'aeroporto Marconi di Bologna, che sappiamo essere in grande espansione, come conosciamo anche il crescere dei problemi che i residenti che abitano intorno all'aeroporto subiscono, ogni anno sempre di più.

Al riguardo questa Assemblea ha provato a dare una risposta, anche nello scorso mandato. È stata, finalmente, dopo tanti anni, inserita in legge l'IRESA; c'è stata una grande collaborazione mia ma anche del consigliere Paruolo, proprio perché la Regione mettesse in campo questo strumento, ma soprattutto abbiamo cercato di rimodularlo per disincentivare i voli verso il centro città. Ad oggi, però, sembra essere ancora tutto fermo. È necessario avere le rotte degli aerei per potere quantificare l'IRESA in un senso o nell'altro, cioè per gli aerei che volano verso il Bargellino e per quelli che volano verso il centro città. Serve uno strumento che ancora non c'è. So che c'è un tavolo aperto proprio nell'Assessorato, però questo tavolo ancora oggi non ha prodotto i risultati sperati. Quindi, oggi chiedo, e lo chiederò anche attraverso un ordine del giorno che è stato sottoscritto dal collega Paruolo *in primis*, che come dicevo prima ha collaborato a istituire l'IRESA, ma anche dalla collega Zamboni e dal collega Taruffi, che ringrazio...

Sappiamo anche che è stato presentato il cosiddetto *addendum*, quindi dalle note negative, ci sono anche alcuni aspetti positivi, che non compensano, però, un documento di programmazione che, come dicevo prima, non condividiamo e che non è all'altezza delle aspettative, io penso, dei cittadini, ma sicuramente della transizione ecologica, che prevede alcune cose, su cui anche il Movimento 5 Stelle si era battuto.

Abbiamo un problema di qualità dell'aria, come dicevo prima. All'interno dell'*addendum* viene richiamato anche un bando per cui ieri è stato approvato anche un milione di euro in più chiesto dal Movimento 5 Stelle, proprio per incentivare l'acquisto di auto elettriche da parte degli Enti locali. È un bando che ha funzionato molto bene. Sono stati acquistati 174 veicoli elettrici per 142 Comuni. Sono dati che ci rassicurano sull'efficacia di questo bando. Bene, dunque, che la Regione abbia deciso di riproporlo e di reinvestire in questa misura.

Poi c'è un tema anche legato all'elettrificazione delle ferrovie. Anche questo è stato un cavallo di battaglia del Movimento 5 Stelle, quando ancora la Regione non era orientata a credere così tanto,

come sta facendo oggi, su questo settore. Parliamo di 300 milioni, anzi più di 300 milioni, quindi una cifra consistente. A fronte di questo, però, dobbiamo dirci anche che dobbiamo correre sull'eliminazione dei passaggi a livello. Ce lo siamo detti tante volte, sia in quest'aula che in Commissione. Capiamo benissimo che non è semplice. I soggetti in campo sono diversi e metterli d'accordo tutti è oggettivamente complicato. Però è altrettanto complicata la vita dei pendolari e degli studenti che frequentano le nostre linee regionali e che si trovano ogni volta ad avere a che fare con rallentamenti e con tutti i disagi che con l'abbattimento dei passaggi a livello, che puntualmente si verifica, sono costretti a subire. Penso alle linee regionali, dove abbiamo un passaggio a livello ogni chilometro. È una situazione non più accettabile.

Ribadisco all'assessore l'invito, che ho fatto anche in Commissione, a gestire in maniera decisa queste criticità. C'è bisogno di fare uno sforzo in più per non ritrovarci ogni volta a dover leggere lamentele, giuste, giustificate e legittime, dei comitati dei pendolari, delle mamme, degli studenti che frequentano quelle linee, e garantire loro un trasporto degno di questo nome, efficace e ed efficiente.

C'è anche un altro tema rispetto alle nostre linee ferroviarie – e quando parlo di linee ferroviarie parlo delle linee in capo a FER – che riguarda la *governance*, per così dire. È un tema che è ancora un po' in sospeso, che però io non ho abbandonato, perché vorrei che anche su questo fossero date delle risposte certe in merito alla possibilità, che ancora c'è, è in essere, di cedere le nostre linee FER a RFI. RFI ha già dato, in determinati casi, prova di inadeguatezza. Penso alla linea Porrettana, su cui ogni volta dobbiamo leggere di disagi e di prese di posizione giuste dell'assessore. Io non vorrei ritrovarmi in questa situazione anche per i 364 chilometri di linee regionali in capo a FER. È chiaro che adesso, anche con i fondi del PNRR, mi sembra una possibilità sempre più remota, però ufficialmente e formalmente non è ancora stata scartata. Quindi mi piacerebbe, una volta per tutte, che si mettesse un punto su questa vicenda, assicurando anche in maniera definitiva i lavoratori di FER, e si dicesse in maniera chiara che noi crediamo in questa azienda, che io credo sia un fiore all'occhiello di questa Regione, che dobbiamo tutelare, salvaguardare e mettere nelle condizioni di poter fare gli interventi necessari per rendere più attrattive le nostre linee.

Queste sono le valutazioni che abbiamo fatto sui due documenti, fermo restando che il PRIT non ci vede ovviamente favorevoli. Il nostro voto è in continuità, al pari del fatto che questo documento è un documento che non è stato aggiornato, quindi di pari passo andrà ovviamente il nostro voto. Sul documento abbiamo espresso tutta questa serie di perplessità e crediamo che non sia oggettivamente una pianificazione all'altezza di questa Regione.

Grazie.

PRESIDENTE (Petitti): Grazie, consigliera Piccinini. Consigliere Taruffi, prego.

TARUFFI: Grazie, presidente.

Io ho ascoltato come sempre con interesse il dibattito che si è sviluppato in quest'aula, così come in Commissione, su questo documento. Devo dire che dalle parole e soprattutto dalle espressioni di voto delle opposizioni, in particolar modo, e devo dire anche della Lega, non ho tratto indicazioni chiare su quelle che sono le reali intenzioni rispetto alle infrastrutture di questa regione. Lo dico perché in Commissione sul PRIT – se non ricordo male – la Lega ha votato contro, esprimendo forti critiche. In Consiglio comunale a Bologna i consiglieri della Lega chiedono di fermare il Passante di Mezzo e aprire un referendum metropolitano per scegliere tra quella soluzione e il Passante Sud. Quindi, in pratica, bloccare tutto e far ripartire tutto daccapo. Dopo dirò su ciascuna di queste opere.

Se dovessi trarre, diciamo così, una valutazione sintetica, direi: poche idee e confuse. Se da un lato chi è intervenuto questa mattina, tra cui il presidente della I Commissione, è intervenuto dicendo “noi non siamo per fermare le grandi opere, anzi vogliamo proseguire, vogliamo andare avanti, vogliamo andare avanti”, però bisogna che ci si metta d'accordo con se stessi. Se si vuole andare avanti non si chiede di fermare le opere per rifare referendum e per far ripartire tutto daccapo. Così come il voto in Commissione è stato un voto netto, inequivocabile, un voto contrario, una bocciatura senza appello. Sulle ragioni, poi, discuteremo. Abbiamo tempo, visto che avremo oggi e domani per discutere ancora a lungo.

Sono partito da qua perché, invece, da questa parte, chi vi parla, in continuità con quello che abbiamo sostenuto da qualche anno a questa parte e che continuiamo a sostenere, in questo documento... Voglio dirlo in premessa. Lo dico pensandolo profondamente, e l'assessore lo sa. Ho apprezzato comunque l'approccio e il metodo che l'assessore Corsini si è dato non solo e non tanto su questa discussione quanto sulla gestione complessiva dei suoi Assessorati e delle deleghe che ha il compito e la responsabilità di portare avanti. Lo dico non formalmente. Come ho detto, l'assessore lo sa. Però sul merito di questo provvedimento ci sono delle differenze. Lo ha ricordato ieri il presidente di questa Regione nel suo intervento e lo ribadisco io oggi. La Cispadana, la bretella Campogalliano-Sassuolo sono opere che abbiamo sempre avversato e sulle quali abbiamo sempre espresso le nostre critiche, considerando gli interventi non risolutivi dal punto di vista della mobilità e impattanti dal punto di vista ambientale. Quindi, non potremo votare a favore – lo dico subito, a scanso di equivoci, così come l'ho detto in Commissione – di questo Piano, così come d'altronde non abbiamo votato a favore del Piano quando è stato adottato due anni fa. È vero, c'è una responsabilità nel portare avanti un documento che è identico a quello di due anni fa, considerando tutto quello che è successo nel mezzo, la pandemia e quant'altro. È altrettanto vero, però, e su questo condivido la critica di chi ha fatto questa osservazione tra i banchi di quest'aula, come tra le associazioni fuori da quest'aula, che c'è una responsabilità e io credo che sia stato anche, per certi aspetti, un errore non rifare quella discussione da capo, rimettendo il punto a capo.

Anche qui, lo voglio ricordare, sono stati peraltro i colleghi della Lega a più riprese a chiedere che il Piano dei trasporti andasse in Commissione e poi in aula, perché appunto lo si voleva non solo discutere, ma approvare velocemente e celermente. Se da un lato si chiede la celerità, si chiede di discuterlo, si chiede di approvarlo, poi non si capisce perché, a un certo punto, anche in Commissione diversi colleghi sono intervenuti chiedendo questioni procedurali, tutte legittime, s'intende (figuriamoci se io non ho a cuore le prerogative di tutti i consiglieri, in particolar modo quelli di minoranza, essendo comunque la condizione nella quale spesso mi ritrovo), però non si capisce perché, da un lato, si chieda di procedere celermente e, dall'altro, poi si invocano questioni procedurali tese a fermare le opere, a fermare gli interventi, così come avete fatto e state facendo in Comune a Bologna.

Sul Passante di Mezzo poi due parole dirò, perché credo che invece rappresenti, pur nella difficoltà, anche lì, per chi ha criticato quell'opera, il lavoro che è stato fatto anche qua dentro (nel Comune di Bologna soprattutto, ma anche qua dentro), che rappresenti un modello di come si potrebbe e si dovrebbe provare a migliorare le opere sulle quali pure c'è una divergenza di vedute.

Dicevo, appunto, che mentre da una parte vedo poche idee, ma ben confuse, così come peraltro anche dai banchi di Fratelli d'Italia, devo dire, ho sentito tutto e il contrario di tutto in queste settimane, in questi giorni e soprattutto anche nel dibattito pubblico, da questa parte invece abbiamo sempre ritenuto, come dicevo, Cispadana e Bretella Campogalliano-Sassuolo due interventi che non trovavano il nostro sostegno, che anzi abbiamo criticato a più riprese, e lo abbiamo fatto adducendo tutte le ragioni

che in questi anni – perché ormai di anni si parla – abbiamo espresso in questa sede e nelle sedi in cui siamo potuti intervenire, anche fuori da questi palazzi.

Dicevo, invece, del Passante di Mezzo, del percorso che ha portato a quello che oggi chiamiamo “Passante di mezzo”. Pur mantenendo criticità e anche perplessità su quell’infrastruttura, non c’è dubbio che oggi rappresenti un passo in avanti, un compromesso sicuramente migliore di quello da cui eravamo partiti, nonostante le difficoltà che ci sono state e anche, per certi aspetti, i problemi che abbiamo avuto di gestione di quella discussione. Lo dico da un punto di vista politico e da un punto di vista istituzionale. Lì, però, si è registrato un passo avanti positivo, che non voglio per nulla sminuire. Anzi.

D’altra parte, quando si giudica un Piano così articolato e complesso, come il Piano dei trasporti di una Regione come l’Emilia-Romagna, non si può certo solo discutere della programmazione regionale guardando due o tre opere. Bisogna avere la capacità, la lucidità, fare lo sforzo di guardare il documento nella sua interezza. Ovvio, ci sono scelte che pregiudicano, come ho già detto, e non può che essere così, la valutazione finale complessiva, ma non si può sfuggire da una valutazione più complessiva.

Dentro questo Piano esistono anche scelte, misure e provvedimenti che sono, invece, positivi. Non solo. Lo sforzo che stiamo compiendo e che ci apprestiamo, poi, a discutere nel passaggio successivo, nell’atto successivo, quello relativo al documento sulla mobilità sostenibile, rappresenta, invece, un punto di svolta importante. Nella discussione, così come ho detto in Commissione, credo sia utile provare a tenerli insieme in un ragionamento complessivo. In quel documento, oltre che i 3,5 miliardi che vengono destinati, tra risorse regionali e risorse nazionali, per sbloccare opere – quelle sì – che hanno un valore importante e molto significativo... Penso al completamento del Metromare. Penso al completamento del servizio ferroviario metropolitano di Bologna, opera di cui discutiamo da anni e che finalmente può trovare uno sbocco. Anche se anche lì dobbiamo dirci che ci sono delle criticità sulle quali dobbiamo continuare a intervenire, perché alcune scelte fatte in passato, sulle quali pure abbiamo espresso la nostra contrarietà... Per non fare nomi e cognomi: quella del People Mover ha complicato in modo significativo il completamento del servizio ferroviario metropolitano in alcuni elementi tecnici, diciamo così, di scelta tecnica, però c’è una volontà, c’è una svolta che si vede in questo documento, che non a caso è un documento che porta le firme dell’assessore Corsini e della vicepresidente Schlein, proprio perché è il segno non soltanto di una programmazione sui trasporti ma una programmazione sui trasporti che guarda alla transizione ecologica e quindi al futuro di questa Regione, investendo dove è necessario e importante investire, quindi sulle ferrovie, quindi sul potenziamento del trasporto pubblico locale. Dicevo del servizio ferroviario metropolitano, l’interramento (chi è di Bologna sa di che cosa sto parlando) del nodo di Casalecchio, anche questo un nodo ferroviario assolutamente fondamentale per quella parte del territorio bolognese.

Ora le discussioni, come dicevo, vanno tenute insieme e bisogna anche dirci apertamente una cosa. L’ha detta il presidente ieri, la ridico io oggi, quindi non posso essere tacciato di svelare segreti. In questa maggioranza, sì, ci sono visioni differenti e ci sono state visioni differenti, sulla mobilità, sui trasporti, sull’urbanistica. Ci sono, ci saranno, continuano a esserci. Il lavoro che dobbiamo fare tutti, da questa parte, ovviamente (parlo soprattutto da questa parte dell’aula), è quello di provare a lavorare per ridurre le differenze, che non verranno mai azzerate.

Le differenze ci sono, altrimenti saremmo tutti in un unico partito; non siamo tutti in un unico partito, esistono sensibilità differenti, esistono punti di vista differenti, esistono anche, diciamo così, punti di vista che hanno – se volete, io non ho problemi da questo punto di vista – anche pesi elettorali differenti. Ma il 51 per cento non lo prende uno solo, perché chi diventa presidente di una Regione non

diventa presidente di una Regione perché vince da solo; diventa presidente di una Regione perché ha la capacità e la forza di tenere insieme tutti quelli che stanno nel campo ecologista e progressista. E se qualcuno pensa di poter governare non tenendo conto di quella che è stata la base che lo ha eletto, fa un errore politico, per l'oggi e per il domani, perché in questa Regione abbiamo vinto contro il Centrodestra e contro la Lega, perché abbiamo proposto modelli alternativi sulla sanità, sui trasporti, sullo sviluppo economico, sulla difesa e sulla tutela del lavoro, perché siamo un'altra cosa.

Io non vorrei dover sottolineare queste cose, perché ovviamente sono scontate, le sappiamo tutti. Ma ogni tanto è utile ricordarle, e ovviamente le ricordo innanzitutto a me stesso. Io so perché sto da questa parte e non sto dall'altra parte: perché dall'altra parte c'è una visione differente sullo sviluppo, sullo sviluppo economico, sulla sostenibilità, sulla sanità. Ci sono idee diverse, che infatti maturano e si esprimono con diversità di voti, perché votiamo in modo differente, sui provvedimenti, vivaddio, perché è il sale della democrazia.

Sale della democrazia è quello che porta i cittadini di questa Regione a scegliere fra modelli differenti. Vale per l'Emilia-Romagna, e io credo che valga anche per l'Italia. Guardate: in Emilia-Romagna quella contesa l'abbiamo vinta proprio per questo: perché abbiamo offerto ai cittadini una visione alternativa. Siccome, però, siamo gente che ha la responsabilità di governare, governo vuol dire avere la capacità di tenere insieme una società. Tu offri una visione differente, quando ti presenti al voto; e quando hai incassato il consenso dei cittadini che ti hanno dato il mandato a governare, quando governi devi governare tenendo insieme tutti.

In questa Regione, il Patto per il lavoro e per il clima è uno strumento molto importante, molto importante. Io so perfettamente che tutte le volte, quando noi dobbiamo discutere, ed è giusto e importante, perché questo è l'Emilia-Romagna, la caratteristica di fondo dell'Emilia-Romagna è questa: riuscire a tenere insieme sindacati, imprese, mondo del lavoro, forze ambientaliste. Il Patto per il lavoro e per il clima, che tanto avete deriso in quest'aula, è questo: la capacità di mettere insieme intorno a un tavolo forze anche con interessi contrapposti, e provare a tenerle insieme guidando e governando i processi.

Io so che quando noi discutiamo di trasporti, quando noi discutiamo di Piano dei rifiuti, quando discutiamo di piano energetico, quando discutiamo di legge urbanistica, quando discutiamo di temi che hanno a che fare con la gestione complessiva della società, è ovvio che la discussione non si esaurisce qua dentro. C'è anche un pezzo importante di confronto che dobbiamo fare con quel mondo, e sarei sciocco se pensassi che il mio punto di vista deve essere imposto a quello degli altri. Vorrebbe dire non porsi il problema del governo, che invece bisogna porsi.

Ma porci il problema del governo, in ogni scelta strutturale fondamentale, non significa e non può mai significare perdere di vista il punto da cui si guarda il mondo. Perché, se si perde il punto di vista da cui si guarda il mondo, allora abbiamo finito.

Io mi fermo qua. Penso che il Centrosinistra, in questa Regione e nelle articolazioni territoriali di questa Regione, nei Comuni, nei territori, abbia il compito fondamentale, anche per essere punto di riferimento del Paese, così come è stato nel passato, di avere innanzitutto la capacità di tenere insieme il mondo reale, il mondo dell'impresa, del lavoro, il mondo delle forze ambientaliste, il mondo che sta là fuori insieme a quello che sta qua dentro, e sta da una parte.

Questo è il Centrosinistra che è utile in Emilia-Romagna e che è utile nel Paese. E io credo che sia utile ed importante averlo sempre, sempre, in tutti i passaggi decisivi in mente, perché altrimenti, quando abbiamo perso di vista questo ci siamo smarriti, e quando ci siamo smarriti abbiamo fatto un regalo e un favore agli altri.

Bisogna infatti sempre ricordarsi, in questo Paese, che tra la fotocopia e l'originale, i cittadini hanno sempre scelto l'originale. Il Centrosinistra, quando è stata una brutta fotocopia del Centrodestra, ha perso. Noi dobbiamo vincere perché siamo un'altra cosa, e per essere un'altra cosa dobbiamo avere ben in mente i fondamentali.

PRESIDENTE (Petitti): Grazie, consigliere Taruffi. Consigliere Barcaiuolo, prego.

BARCAIUOLO: Grazie, signor presidente.

Due parole su quest'atto di programmazione pluriennale, un atto importante, che non ha bisogno di nessun aggettivo complesso, o non complesso. Purtroppo devo tornare a evidenziare questa cosa rispetto all'incipit del presidente dell'Assemblea dopo la Capigruppo, così almeno questo rimane a verbale.

Io devo rispondere in parte al consigliere Taruffi rispetto a chi prova a giocare la nostra evidente contrarietà a questo piano, parametrandola a una possibile contrarietà alle opere. Nulla di più falso. Fratelli d'Italia è e resta un partito produttivista, che sta dalla parte di chi produce la ricchezza, di chi è in grado di offrire posti di lavoro, di chi è in grado di poter guardare al futuro.

Finché non ci mettiamo in testa tutti che non si può parlare di redistribuzione di ricchezza, se non si parla prima di produzione della stessa, è chiaro che le prospettive per questa nazione, ed evidentemente, di conseguenza, per queste Regioni sono a dir poco funeste.

E allora perché la contrarietà a questo PRIT, se non siamo contrari ad alcune, non a tutte... Dopo a volo d'angelo... Purtroppo, visti i tempi che anche un atto di programmazione pluriennale può lasciare in quest'aula, non si potrà approfondire tutto. Rispetto, ovviamente, alla natura di questo atto.

È stato detto anche da persone con cui ho condiviso poco dei loro interventi. Sulle modalità, il metodo e la capacità che quest'atto ha di incidere oggi sul futuro di questa regione abbiamo il primo problema. Questo Piano è vecchio, è vetusto, non è attuale. Molti degli emendamenti che abbiamo depositato, sì, anche per fare ostruzionismo, che è l'unico modo legittimo, nel rispetto massimo che il Regolamento dà ai consiglieri regionali, molti di questi emendamenti vanno a evidenziare che molti dei dati contenuti in questo PRIT fanno riferimento al 2014, al 2015 e, quando va bene, al 2016. Oggi siamo all'inizio del 2022. In mezzo c'è stata la prosecuzione di una crisi economica, c'è stata una pandemia, tuttora in corso, che ha ridisegnato molti degli asset strategici economici non solo di questa Nazione, ma dell'intero Occidente, per non dire dell'intero planisfero. Quindi, riteniamo che sarebbe stato necessario, da parte dell'Assessorato competente, lavorare negli scorsi mesi a un PRIT più attuale, visto che questo era rimasto per troppo tempo, per lunghi anni chiuso in un cassetto, e per provare a dare uno slancio diverso, anche valutando le condizioni differenti che nel frattempo si sono sviluppate, per poter incidere al meglio e dare risposte migliori ai cittadini e alle imprese di questa regione.

Poi, è chiaro, le opere comprese in questo Piano sono le più svariate, le più diverse. Non abbiamo nessun problema a dire che alcune le condividiamo integralmente. Ci mancherebbe altro. Non abbiamo paura a dire che alcune oggettivamente, forse, andrebbero ripensate e rimodellate, anche rispetto alle dichiarazioni che il presidente della Giunta regionale ha fatto nel corso degli ultimi mesi e degli ultimi anni, anche rispetto a ciò che intorno a noi, quindi fuori da questa Regione, si è sviluppato ed è mutato nel corso di questi anni. Esempio: la nascita – forse a breve, forse un pochino più che a breve – del nuovo tunnel del Brennero andrà a ridisegnare completamente lo spostamento merci sull'asse nord-sud. La Cispadana è un'opera cui sono favorevolissimo, perché evidentemente vanno chiusi quei buchi che ancora oggi ci sono rispetto all'asse est-ovest, che riguardano la parte orientale della nostra

Regione; inizio ad avere molti dubbi che oggi, proiettata la fine dei lavori, l'opera autostradale abbia ancora un senso. Probabilmente sarebbe necessario investire in quell'asse più sul ferro, creare un grande *hub*, anche in collaborazione con le Regioni confinanti, visto che si è parlato anche di alcuni luoghi, Poggio Rusco come *hub* centrale che possa smistare, sia sull'asse est-ovest sia sull'asse nord-sud, la maggior parte di merci su gomma, garantendo, col completamento invece della Cispadana come strada a scorrimento veloce, la possibilità per gli abitanti di quelle zone di essere comunque legati in maniera veloce al resto d'Italia e la possibilità per coloro i quali, sempre privati, hanno intenzione di recarsi verso la parte orientale della nostra Regione, di avere una strada a scorrimento veloce per raggiungerla.

Discorso diverso sulla Campogalliano-Sassuolo, su cui invece mi differenzio totalmente, al contrario di quest'ultima, sulle posizioni espresse dai consiglieri Taruffi e Piccinini. È chiaro che, anche qui, il tema non è che siamo in ritardo di due anni; il tema è che siamo in ritardo di 35 o di 40 anni rispetto a un polo della ceramica che è stato coscientemente, da questa Regione e dai Governi che in questi anni si sono succeduti, messo in ginocchio, rispetto alla impossibilità di avere dei collegamenti diretti.

Per me la Campogalliano-Sassuolo non può che leggersi in maniera differente da un primo stralcio della Modena-Lucca, quando coscientemente, per scelta politica di questa Regione, si è voluto costantemente limitare l'accesso al Mediterraneo alle due province più numerose e industrialmente più sviluppate di questa Regione, magari per favorire il porto di Ravenna per motivi politici. È chiaro che, in tutto questo, anche il pannicello caldo dell'atto successivo al PRIT non attualizza e non contestualizza nulla rispetto ai problemi che ho citato e su cui ho fatto solo alcuni esempi. Sulla rete ferroviaria andrebbe detto tantissimo, sulla rete anche del trasporto pubblico, in cui le cosiddette partecipate di questa Regione, SETA, TPER e le altre, continuano in una politica industriale che legittimamente fa gli interessi dell'azionista privato – ripeto, legittimamente – ma che spesso non garantisce reale servizio al pubblico. Allora qui, io credo che questo valga per le partecipate dei trasporti, così come oltre ogni altra multiutility. Il sistema misto privato è un sistema che non può funzionare, perché alla fine fa emergere i difetti del pubblico e i difetti del privato rispetto al servizio da garantire: ovvero, una minor efficienza rispetto all'interesse legittimo, ovviamente, da un punto di vista da parte degli azionisti, di fare profitto. Io credo che si debba andare invece all'opposto, nella duplice direzione di privatizzare alcuni servizi, mantenendone completamente pubblici altri, per garantire servizio ed efficienza al sistema, non con un sistema misto, così come ancora oggi questa Regione incentiva.

Poi non posso, rispetto all'intervento di chi mi ha preceduto, il consigliere Baruffi, fare una valutazione politica rispetto a una maggioranza che oggi è andata in frantumi. E non è andata in frantumi su un atto secondario, su un ordine del giorno che riguarda magari la politica estera, o su qualche gemellaggio. Oggi la maggioranza è andata in frantumi su uno degli atti più strategici, per quanto vetusto, per quanto datato, per quanto non attuale, che questa Regione metterà in campo in questa legislatura.

Allora, è vero, consigliere Taruffi, che all'interno della maggioranza, vivaddio, esistono sensibilità diverse, rappresentate da Gruppi politici diversi, e che legittimamente avete in coalizione, e non solo il presidente Bonaccini, su questo concordo con lei, vinto le elezioni; ma mi chiedo e mi domando se una frattura così pesante su un atto così strategico può essere tollerata semplicemente come avere un bicchier d'acqua e dire: su questo non siamo d'accordo, ma l'importante era battere il Centrodestra, perché questa era stata fundamentalmente la sintesi estrema di Taruffi.

Anche perché, se così fosse, io mi chiedo: a quei cittadini che magari hanno votato la lista rappresentata in quest'aula dal consigliere Taruffi, se quei cittadini si sentono rappresentati nel momento in cui quelle istanze non solo non trovano rappresentanza all'interno della maggioranza, quando nella sua campagna

elettorale l'ha portata avanti, ma in cui, nel momento che queste non vengano recepite dalla maggioranza nel suo complesso, se veramente si può ancora raccontare che la maggioranza che ha vinto quelle elezioni esista o meno ancora oggi.

Io su questo veramente mi interrogo. E mi interrogo non perché penso che possa accadere qualcosa che mini la maggioranza che sostiene l'attuale Giunta e l'attuale presidente, perché evidentemente so che non accadrà; ma mi interrogo, e vi chiedo veramente di interrogare anche voi stessi, se questa può essere la miglior rappresentazione di quella democrazia che credo, a parole, tutti difendiamo, salvo poi, nell'agire quotidiano, continuare a tradire.

Rispetto a un passaggio dell'intervento del presidente della Giunta ieri, in sede di chiusura del bilancio, quando preoccupato sosteneva che probabilmente il calo dell'affluenza alle urne era dato da forze politiche che magari non raccontavano evidentemente in maniera esclusiva i problemi quotidiani in maniera semplice e non in maniera complessa, io mi chiedo, mi domando e vi domando se invece questa crisi della rappresentanza non sia prioritariamente figlia di partiti, Gruppi politici, liste, che dicono una cosa in campagna elettorale fanno esattamente l'opposto il giorno dopo.

Mi chiedo, vi chiedo e mi domando se atteggiamenti in cui, ovviamente non è accaduto in quest'aula, ma è accaduto con le vostre forze politiche al Governo nazionale, raccogliere voti dichiaratamente contro qualcuno, salvo poi governarci insieme, non possa minare la credibilità della politica tutta, molto più delle motivazioni per le quali ieri il presidente Bonaccini sollevava questa problematica.

È chiaro che su questo, nel PRIT altre vicende sarebbero da osservare. Penso al trasporto, anche qui, delle cosiddette metrotranvie, in larga parte dei capoluoghi, che possono collegare i capoluoghi ai maggiori distretti delle singole Province. Parlo di Modena ma non solo: la famosa linea Modena-Sassuolo non può rimanere esclusivamente isolata, perché così com'è oggi non funziona e non ha senso di esistere. Qualora, invece, si andasse verso un discorso di Metrotranvia più leggera, il che vuol dire intersezioni diverse... Anche qui, da un punto di vista urbanistico: attenzione quando si parla di intersezioni veloci; attenzione quando si cerca di comprendere che, evidentemente, i sottopassaggi, quindi, ovviamente, l'eliminazione dei passaggi a livello ha una funzione importante. Ma ha una funzione urbanistica che impatta non solo sul degrado, ma anche sulla sicurezza a lungo termine delle città in maniera assolutamente importante. Pensare di creare sottopassi per gli autoveicoli e far viaggiare i treni in superficie, e non il contrario, provoca e crea dei ghetti.

Io vi invito a riflettere su questo. Vi invito a riflettere, in tutte le città dell'Emilia-Romagna, quando c'è un sottopasso, in cui gli autoveicoli passano sotto, su che cosa succede al di là da un punto di vista – perdonatemi – della morfologia sociale che si sviluppa al di là di queste aree e, al contrario, su quello che succede quando, invece, sono i mezzi su ferro a passare sotto. È completamente diverso. Non è una scelta estetica, non è una scelta che non ha ripercussioni di funzione sociale. Io su questo invito veramente l'assessore Corsini a fare una seria riflessione, rispetto a molti dei lavori che in alcune delle nostre città sono in programmazione.

È chiaro: il trasporto pubblico può essere concorrenziale con il trasporto privato non esclusivamente quando si obbliga la gente, le persone a non usare il mezzo privato. Perché in quel caso la reazione normale, umana, comprensibile e che difendo è quella di usare ancora di più il mezzo privato. L'alternativa al mezzo privato si costruisce facendo sì che il mezzo pubblico convenga in termini di tempo, in termini di tempo di spostamento e, ovviamente, in termini di costo. Su questo la nostra Regione in larga parte, ma non solo la nostra Regione, la nostra Nazione, perdonatemi... Io affibbio a questa Giunta e a questa maggioranza moltissime colpe, ma, per onestà intellettuale, non posso dare tutte le colpe a questa Amministrazione e a questa maggioranza.

Chiudo questo intervento riprendendo un pochino i grandi asset che si sono sviluppati e che si sviluppano su questo PRIT. Fratelli d'Italia resta a favore delle grandi opere, resta a favore di tutto ciò che può agevolare la produzione, resta a favore di tutto ciò che può agevolare il lavoro, resta contrario a quelle opere che non reputiamo siano le migliori per quei determinati territori. E il Passante di Mezzo, caro consigliere Taruffi, è una tra queste. Rileviamo la spaccatura lacerante che è avvenuta oggi nella maggioranza e invito la maggioranza stessa a fare una riflessione rispetto a quello che è accaduto oggi, perché troppe volte, soprattutto in sede di bilancio, abbiamo visto di fatto il PD aprire e accettare qualsiasi tipo di richiesta che proveniva dall'estrema sinistra e oggi, invece, l'estrema sinistra fa una scelta diversa, di rompere su un atto strategico e fondamentale in questa legislatura, come il Piano regionale dei trasporti.

Ultimo, e non ultimo, i motivi del nostro ostruzionismo, che sono già stati annunciati in interventi precedenti, anche perché che cosa chiedevamo noi? Di non discutere il PRIT? No. Chiedevamo il ritiro del PRIT? Sì, in via prioritaria, sì per i motivi che anche altri consiglieri di maggioranza hanno chiesto in maniera assolutamente aperta ed evidente nel corso di questo dibattito. Chiedevamo semplicemente, vista la portata che questo documento avrà sui nostri territori nei prossimi anni, di poter avere il tempo – non i 10 o i 20 minuti, su cui qualcuno oggi è riuscito veramente a mettersi sotto, non so neanche come definire, se non in una maniera... va bene, ci siamo capiti su questo – per poter approfondire un documento, per poter non fare osservazioni, quando è stata respinta in maniera categorica da questa Amministrazione la possibilità di fare quello per il quale siamo stati votati ed eletti, ovvero rappresentare i cittadini emiliano-romagnoli sulle competenze che l'articolo 17 della Costituzione dà all'ente Regione.

Oggi, invece, noi ci siamo sentiti sottrarre queste competenze, delegittimati rispetto a quello che dovrebbe essere il nostro lavoro e soprattutto le nostre prerogative, che non sono le nostre, ma quelle dei cittadini che rappresentiamo, quando ci viene presentato un documento vecchio, approvato da una precedente Assemblea legislativa, portato avanti da un precedente Assessorato e in cui, in due anni (per carità, complicati, difficili, nessuno lo nega, particolari, senza precedenti), non si è riusciti a fare nulla. E oggi c'è questa urgenza, assolutamente immotivata. Anche rispetto alla Conferenza dei servizi di gennaio, signori miei, c'era tutto il tempo per pianificare quello che chiedevamo noi, che era semplicemente la possibilità di avere due aule distinte tra il bilancio di previsione e un atto così importante, che comunque, ad oggi, noi non siamo in grado di votare per tutti i motivi che ho esposto in questo intervento.

Grazie.

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE ZAMBONI

PRESIDENTE (Zamboni): Ha chiesto la parola il consigliere Pelloni. Ne ha facoltà.

PELLONI: Grazie, presidente.

Mi sembra un po' surreale, il dibattito, in questo momento, perché c'è una Capigruppo in corso e devo parlare con la Capigruppo e l'UP in corso. Io farò il mio intervento, poi i colleghi riporteranno. Soprattutto, visto che l'intervento del consigliere capogruppo Taruffi era anche rivolto alla Lega, in qualche modo per quello che mi può competere avrei risposto. Però mi sembra veramente paradossale non sospendere i lavori, in attesa anche di capire gli esiti. Mi sembra veramente strano.

Parto subito da alcune cose puntuali e poi anche io farò un ragionamento un pochino più ampio, che riguarda soprattutto il documento nel suo complesso. Puntuali, perché eletto nella circoscrizione di Modena: veramente, dopo tanti anni, sentire ancora che ci sono forze politiche che fanno parte della maggioranza, quindi una maggioranza che dovrebbe stare insieme per fare qualcosa, non contro qualcuno, perché poi, con il sistema maggioritario, com'è l'elezione della Regione, i nodi vengono al pettine.

Chi mi ha preceduto diceva che non è normale che in una maggioranza su un documento così importante e strategico, che probabilmente rimarrà in vigore, come è stato per il PRIT precedente, una ventina d'anni, ci sia una difficoltà nella maggioranza così importante. Fossimo in un sistema parlamentare, oggi, il presidente dovrebbe rassegnare le dimissioni e dire che ci vuole un nuovo patto di legislatura, o di mandato per ritrovare quei punti di sintesi, tolto che l'obiettivo unico era quello di fermare le destre, fermare Salvini, fermare... Forse quello è stato raggiunto: oggi si amministra per fare qualcosa.

Il tema è: sentire un esponente di maggioranza che dice di nuovo che la colpa è dall'altra parte, attenzione. La responsabilità di governo di quelle forze che si sono presentate insieme impone che facciate sintesi. Poi, certamente io non mi sono mai nascosto dal dire che su tante, determinate opere, Cispadana, Campogalliano, Sassuolo, e non solo, ci sarà tutta la collaborazione del caso da parte delle minoranze e delle opposizioni, però veramente non è possibile: sono i due settori prevalenti della nostra Regione, del nostro ente, sulla sanità.

Ma ci sono già stati, qua, dei distinguo molto importanti. Recentemente, sulle linee di indirizzo delle aziende sanitarie, sempre quella parte politica una volta veniva definita sinistra radicale, oggi la sinistra che non riesce ad abbandonare delle posizioni ideologiche, derivanti – così la collega Costi le definiva – dal Partito Comunista, non riesce a svincolarsi da quello, e invece assumere quel pragmatismo che necessita nel momento in cui si sceglie di entrare in maggioranza.

Il tema infatti è questo: nel momento in cui si sceglie, si decide di far parte di una compagine che ha possibilità di vincere in un sistema maggioritario, e diventa maggioritario, poi deve avere la capacità, la responsabilità e la correttezza verso i cittadini di non fare dei distinguo su documenti così importanti come sulla sanità. Ovviamente sulla sanità il distinguo c'è stato perché si accusavano le destre di chiedere più sanità privata, quando le linee di indirizzo sulle aziende sanitarie prevedevano, soprattutto in un momento come adesso, una maggior collaborazione dei privati, in maniera anche lì ideologica, si è usciti dall'aula e non si è votato. Qua invece oggi si consumerà proprio nei fatti un voto d'aula differente.

L'altra grande voce, oltre la sanità, che assorbe più o meno l'80 per cento del bilancio del nostro ente è la pianificazione del territorio e la pianificazione delle infrastrutture dei trasporti, che dovrebbe essere un documento unico, organico, che guarda le infrastrutture e i trasporti a trecentosessanta gradi. Invece, c'è stato bisogno di un secondo documento per dire: teniamoli su due piani diversi, perché su uno non c'è l'accordo, non c'è mai stato e non c'è l'accordo... Ma l'obiettivo era sconfiggere le destre.

Noi abbiamo veramente un problema. I cittadini emiliano-romagnoli hanno un problema. Hanno una Giunta che non è d'accordo sulla pianificazione delle infrastrutture, dei trasporti. Questo l'ho già detto in Commissione. Avremo, probabilmente, due scenari. Sicuramente non lo scenario di tornare al voto. In Lombardia direbbero "la cadrega" e in Emilia-Romagna diremmo "la scrana". Non ci si rinuncia così facilmente. Mentre sicuramente aumenterà la spesa, quindi devo prevedere molte più cose – "prevedere" in linea teorica – perché una maggioranza che non riesce a fare sintesi possa trovare, con i propri distinguo, le opere per la propria parte politica (oggi non è un'unica parte politica, ma è variegata,

al di là dei partiti), per riuscire, in un qualche modo, ad accontentare la propria fazione e dire: “Almeno io ho portato a casa questo”, che però, magari, non è organico. È questo il vero tema: non è organico.

Il Patto per il clima e per il lavoro, che non è uno strumento programmatico previsto dalle norme, ma è un’invenzione... A Modena c’erano già i Patti della sicurezza, essendo Bonaccini assessore quando Modena pubblicava questi Patti. È un buon strumento di politichese, di politica per cercare di mettere insieme tutte le parti sociali, e poi non riesce a tenere insieme la sua maggioranza. Questo è grave. È molto grave.

Certo che su un documento general generico, o qualcuno lo ha definito “libro dei sogni”, riesco a trovare la coesione di 55 parti sociali, però da lì dovrebbero discendere degli strumenti concreti, dell’Ente, che le norme prevedono, su cui non si è trovata sintesi. È inutile avere un grande libro dei sogni... Tra l’altro, già il programma elettorale credo che avesse... Visto che chiunque di noi in campagna elettorale fa tutti gli incontri con le parti sociali. Credo che già ci sia quello strumento che prevede normalmente la democrazia rappresentativa. Però a un certo punto le parti sociali... Ve l’ho già detto anche in Commissione. Incontrando le parti sociali su Modena, ormai non credono più né alla Cispadana né alla Campogalliano-Sassuolo. È chiaro che se gli si presenta un documento in cui c’è tutto e il contrario di tutto sono d’accordo, è del tutto evidente. Però, a un certo punto se l’Esecutivo, piuttosto che girare le Province, la Regione in lungo e largo per promuovere dei libri... Sarebbero molto più contente soprattutto quelle parti sociali che hanno sottoscritto quegli accordi se si andasse insieme a tagliare dei nastri, non a promuovere dei libri. Noi, con questi due documenti, quello che stiamo discutendo ora e quello che discuteremo dopo, continuiamo a mettere avanti un libro dei sogni, soprattutto quello successivo, e questo invece è un documento vecchio che, proprio per l’ostruzionismo di una parte della minoranza della maggioranza, non si è potuto aggiornare; non si è lasciato lavorare l’Esecutivo in questo senso.

L’ho detto in Commissione e glielo ripeto perché lo penso realmente, assessore: il suo dovere è quello di fare appunto l’esecutore di una programmazione, ma oggi il suo lavoro è stato prevalentemente quello di cercare di tenere insieme la maggioranza. Non è chiamato a questo l’Esecutivo. Prima è stato detto, in qualche passaggio, che il lavoro più importante del presidente... No, il lavoro più importante del presidente... Ecco, la vediamo in maniera molto diversa: la vecchia politica, quella per cui bisogna cercare di tenere insieme per forza, perché si è contro qualcuno, allora si deve cercare di tenere insieme... Se prevalentemente il lavoro del presidente della Giunta regionale è quello di cercare di tenere insieme la maggioranza, allora è proprio veramente il vecchio concetto della politica, quello della conservazione del potere, non di realizzare, non di migliorare la qualità della vita delle persone. Se la vedete in modo diverso, ed è così nei fatti, sulla sanità e sulla pianificazione territoriale, sia per quanto riguarda l’atto urbanistico, perché anche su questo c’è stato un voto diverso anche ieri, se la vedete diversamente sulle infrastrutture, sui trasporti, perdonatemi, però veramente vi serve un nuovo patto, non un Patto per il clima e per il lavoro, ma vi serve un nuovo patto di legislatura per arrivare in fondo, soprattutto perché le risorse non sono infinite. Le risorse pubbliche non sono infinite. I cittadini emiliano-romagnoli non dovranno spendere di più per cercare di tenere insieme la vostra maggioranza. Dobbiamo mettere avanti allora delle opere, magari diverse, non organiche, per cercare magari degli studi ulteriori. Siamo stati accusati che in Comune a Bologna vogliamo fermare un’opera, è veramente assurdo. Visto che siamo in tema di presepe, sembra il bue che dà del cornuto all’asino: faccio una battuta, visto che non mi ascolta quasi nessuno.

Ripeto: noi abbiamo delle posizioni ben chiare, che sono verso il progresso; abbiamo dei distretti che sono completamente scollegati dai maggiori servizi, quelli viabilistici e anche quelli sanitari. Penso al

distretto di Mirandola: l'ospedale è diventato l'ombra di quello che era, non c'è prospettiva, perché anche i finanziamenti... Ieri si è detto che i 160 milioni, di cui una parte era destinata a Mirandola, sono saltati; forse arriveranno, ma intanto sono saltati, non hanno prospettive di avere una miglior viabilità, quindi cosa deve rimanere?

Che quell'area, dopo che è stata terremotata, eccetera, in qualche modo li si invita ad avvicinarsi alla città, a cambiare casa: è questa l'alternativa che hanno. Gli insediamenti nelle aree interne, o nelle aree montane... Non solo se diamo la "marchettina", magari, di 20-30.000 euro per l'acquisto della casa; ma le giovani coppie vanno nelle aree interne o nelle aree montane se ci sono i servizi. Perché se non c'è la sanità, non ci sono magari gli asili-nido, non c'è una viabilità che consenta di avere un costo del lavoro adeguato, perché chi fa impresa in montagna, o nelle aree interne, ovviamente paga lo scotto che magari è a 40-50 minuti, o un'ora, un'ora e mezza dal primo casello autostradale. Tranne la provincia di Bologna, abbiamo pochissime ferrovie, che penetrano anche verso le aree interne.

Vado su alcuni temi più puntuali. Ho già parlato di Cispadana, Campogalliano Sassuolo, ma mi accodo ad una richiesta che il Modenese fa da tempo. La Campogalliano Sassuolo è il primo stralcio di un'opera ben più importante, anche quella tenuta ferma per troppi anni, o che non si vuole approfondire, anche questa per motivi forse politici: partitici, più che politici, perché politica è la risoluzione dei problemi, partitici è la complicazione delle cose semplici, spesso e volentieri. Noi dobbiamo aprire il corridoio verso Lucca e verso il porto di Livorno, se vogliamo dare una prospettiva e soprattutto se vogliamo portare le merci su ferro, perché è più facile che le grandi navi passino dal Tirreno piuttosto che dall'Adriatico.

Ieri dicevamo appunto che c'è bisogno di dragare. Il terreno ha qualche problema in meno, ma è chiaro che non dobbiamo solo guardare la realtà emiliano-romagnola, ma dobbiamo guardare in maniera un pochino più ampia. Quindi, Campogalliano-Sassuolo come primo stralcio di una Modena-Lucca che potrebbe ulteriormente dare una risposta a quel bisogno di viabilità che ha tutta quella parte della montagna, modenese da una parte e reggiana dall'altra.

Poi c'è un tema sul quale avrei assolutamente bisogno di una risposta. Ho presentato un ordine del giorno su questo, ma forse ci torneremo nell'analisi degli ordini del giorno e degli emendamenti. Qui abbiamo bisogno di ragionare. Abbiamo la Vignola-Bologna, una linea ancora in mano a FER, su cui da anni si ragiona per implementarla, sia con la riduzione dei passaggi a livello, sia per quanto riguarda, se vogliamo, il collegamento a Maranello, quindi la Motor Valley, e poi magari intercettare la Modena-Sassuolo, quindi in qualche modo è già previsto nelle controdeduzioni alle osservazioni presentate dalla Provincia, però rimane indeterminato chi dovrà fare lo studio di fattibilità su quest'opera. Allora, nell'ordine del giorno si chiede almeno di definire chi fa che cosa, altrimenti il rischio è che rimanga il libro dei sogni.

Poi ci sono diverse altre cose. Si è parlato della via Emilia-bis in altri territori, in altre province, è passata all'unanimità una risoluzione sulla via Emilia-bis anche tra Modena e Bologna, in quel di Castelfranco. Anche lì dobbiamo assolutamente fare in modo che la progettazione vada avanti, visto che il bisogno è assolutamente importante.

Poi ci sono 7 milioni di euro di investimenti che la Provincia di Modena ha già progettato, ma non sono finanziati. Questo per migliorare l'accesso a uno dei Comuni più turistici, nella zona montana Sestola-Fanano, della nostra Emilia-Romagna, ancora una viabilità di 40 anni fa. Se non prevediamo dei miglioramenti progressivi, di anno in anno, il rischio è che possiamo fare i piccoli bandi per la montagna, ma, se non c'è una viabilità migliore e se non c'è una prospettiva di servizi, la montagna si continuerà a spopolare.

Abbiamo chiesto più volte di poter parlare in aula del Piano regionale delle infrastrutture e dei trasporti. Poi si arriva in fretta e furia... Insomma, in fretta da quando è stato depositato in Commissione a quando è arrivato in aula. Si è preferito tenere congelato il vecchio Piano adottato per motivi partitici, e non politici. Capisco, però dovremmo spiegare fuori di qua che cosa è successo. Quello che è successo è che sulle grandi opere, sulle grandi strategie di sviluppo della nostra Regione c'è una maggioranza che non è stata in grado di fare sintesi. Questo lo ritengo assolutamente grave. Bisogna trovare, in tempi...

Guardate, al di là degli schieramenti politici, oggi la stragrande maggioranza dei cittadini ci chiede di dare risposte concrete. L'Assemblea è chiamata ad approvare dei Piani che di concretezza ne hanno ben poca. Ma ben poca. Si realizzerà pochissimo di quello che si andrà ad approvare, perché, da una parte, è vetusto e, dall'altra, è solo un contrappeso politico per cercare di tenere insieme la maggioranza.

Abbiamo un problema. Abbiamo veramente un problema. Più che consiglieri di maggioranza che continuano a aizzare contro la minoranza... Adesso il problema non è Salvini, la Meloni, le destre da battere, eccetera. Qui il problema è la responsabilità di Governo. C'è una parte della maggioranza che ha dimostrato di essere irresponsabile dal punto di vista del Governo della nostra Regione.

Presidente, ne prenda atto. Speriamo che si possa provvedere e si possa, in tempi brevi, aggiornare questo documento. Verrà approvato, immagino, così com'è. Spero che in tempi brevi si possa trovare un aggiornamento di questo documento in maniera concreta, con delle forze politiche pragmatiche anziché irresponsabili. Grazie.

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE PETITTI

PRESIDENTE (Petitti): Grazie, consigliere Pelloni. Consigliere Bargi, prego.

BARGI: Grazie, presidente. Intervengo brevemente – brevemente di solito qui dentro vuol dire dieci minuti e io cercherò di stare nei dieci minuti – anche perché sono state dette cose sulle quali ritengo vada fatto un chiarimento. Sui contenuti e anche sul metodo sono intervenuti i miei colleghi che hanno già approfondito quelle che sono le nostre posizioni. Sto notando una sorta di rincorsa verso questi banchi; si viene a bussare, ci si viene a cercare, come veniva detto anche da altre forze di opposizione, anche durante la Capigruppo.

Io credo che il vero problema non sia tanto, forse, cosa fa la Lega, cosa non fa la Lega. Taruffi prima ci stava facendo la sua paternale, e siamo abituati, ma una cosa giustissima l'ha detta, l'ha detta ieri e l'ho anche ripetuto: in una elezione c'è chi vince e chi perde; chi vince ha il dovere di governare la Regione, ha il dovere di garantire che gli atti necessari allo svolgimento dell'Amministrazione regionale possano trovare accoglienza. Il numero legale in aula spetta alla maggioranza, così come il passaggio dei documenti fondamentali come il bilancio.

Di certo, non compete all'opposizione essere una stampella. Noi semmai possiamo essere... intanto rappresentiamo, giustamente mi ha detto, una visione alternativa di società e quella visione continuiamo a portare avanti, perché ci sono dei progetti di legge depositati che adesso arriveranno in discussione, dopo la trafila dei sei mesi, perché prima vediamo che non vengono calendarizzati, quindi finché non assurge l'obbligo non se ne parla, ma quelli ci sono. Ci sono proposte di emendamenti su atti importanti come il bilancio regionale, alcuni accolti che – lo dite voi, ma è giusto che sia così – tendono ad arricchire, per carità, nel loro piccolo, quello che è un documento fondamentale per la nostra Regione. Ce ne sono tanti altri che vengono bocciati, perché la visione politica è ovviamente diversa. Però, quello che voglio dire è che su un documento come questo, che è un documento programmatico,

sul quale siamo arrivati dopo varie sollecitazioni fatte, è vero, dal nostro Gruppo... quindi, idee confuse, insomma, noi avevamo le idee molto chiare, cioè siamo usciti dalla precedente Amministrazione lasciando in *stand-by* di fatto un atto che doveva andare a sostituire il suo papà, che ormai era diventato molto vetusto, perché è del 1998, e lo volevamo fare rapidamente. Noi ci siamo già espressi. È cominciata la fase di adozione, dicendo chiaramente quali erano le criticità che a nostro avviso si portava dietro questo documento. Lasciavamo ancora, nella fase delle osservazioni, questo credito con quel voto, allora, di astensione, ma eravamo pronti anche a riprendere in mano il documento e a riarrangiarlo. Perché? Perché sono successe alcune cosucce. [...] sono passati due anni in cui il documento che oggi... Ci si fa quasi pesare che un voto avverso al PRIT vuol dire quasi stoppare immediatamente delle opere. Ma in quei due anni tutto è proceduto come doveva procedere. Con questo documento o senza, le opere finanziate vanno avanti. Ha una sua funzione, certamente di programmazione, certamente allineata con le volontà di una maggioranza, che però si presenta – quella sì – fortemente in difficoltà e spaccata.

Capisco che, forse, raccogliere il consenso della forza d'opposizione più grande consentirebbe almeno di zittire, di far acquistare un po' più di fiato a una maggioranza che, invece, si presenta spezzettata. Sì, questa è un'aula in cui bisogna fare sintesi tra forze politiche diverse, che hanno visioni diverse. Però, allo stesso tempo, la sintesi all'interno della stessa maggioranza la dovete fare voi. E la dovete fare perché, se non siete in grado di mandare avanti atti fondamentali, siete voi che bloccate l'Amministrazione della Regione. Cercare la stampella dell'opposizione è un qualcosa che non può essere. Può essere che ci sia allineamento, può essere che su tante tematiche possiamo arrivare a essere concordi o a trovare sintesi, ma non può essere che sia l'opposizione a dover sorreggere l'Amministrazione regionale.

Su questo argomento, sul tema, nel merito del PRIT, i miei colleghi sono intervenuti, però qualche breve passaggio mi preme farlo. La nostra critica un po' sul metodo e sulla vetustà... Sul metodo credo che la collega Catellani in una Capigruppo di qualche tempo fa abbia fatto un lavoro molto importante, scopercchiando il tema "metodo". Dopo noi abbiamo fatto anche lo sforzo di non essere, probabilmente, qui con le spine dritte. Però, allo stesso tempo, sia chiaro che poteva essere un'occasione – ed è questa la critica che facciamo: persa – di rimettere mano, prendendoci, come diceva oggi il collega Pompignoli, qualche mese, a un documento che già era vetusto di suo... Parlo della mia Provincia. Si parla ancora di Cispadana e di Capriano-Sassuolo. La Campogalliano-Sassuolo, l'ho detto più di una volta all'interno di quest'aula, ormai è diventata per noi sassolesi la battuta per far capire quando qualcosa non verrà realizzato. Noi diciamo "fa la fine della Campogalliano-Sassuolo", cioè non si fa. C'è una disillusione enorme, ed era anche nel vecchio PRIT, quindi non è che ci cambi molto il volto di questo documento. Erano queste le criticità che portiamo.

Sulla Cispadana, non più di qualche settimana fa esce un bellissimo articolo, tra l'altro di un senatore, tale D'Arienzo, del PD, con il titolo "Autobrennero, stop dei privati, Bretella e Cispadana a rischio". Quindi, le idee confuse noi ce l'abbiamo, ma ce le confonde la maggioranza, la maggioranza politica. Quando viene detto "i soci privati della società che gestisce l'autostrada A 22 Modena-Brennero, fanno sapere dal Senato, hanno diffidato il consiglio di amministrazione di aderire all'opportunità di rinnovo delle concessioni con la modalità della finanza di progetto", che era stata trovata come soluzione, diciamocelo, per aggirare la questione della concessione.

Quindi, oggi cosa facciamo? Le concessioni vengono rinnovate? Non credo. Si va verso un bando europeo? Ci compriamo le quote dei privati e questa mossa era fatta solo per gonfiare un po' il valore di quelle quote? Diciamocelo, perché noi abbiamo bisogno di sapere qual è il futuro delle opere che

mettiamo all'interno di un documento che rimane per questo motivo molto vetusto. Noi criticiamo la mancata opportunità di rivederlo e di rimetterci mano, di poter fornire ancora qualche suggerimento, l'opportunità di rimetterci mano dopo la fase di Covid, che pure ha aperto – e ce lo dite sempre, lo dite sempre e avete anche ragione a dirlo – un mondo nuovo, un mondo diverso, sul quale approcciarci.

C'è la tematica della mobilità sostenibile, la svolta della transizione ecologica così brusca. In qualche modo, come sapete e come dicevo ieri sul bilancio, noi viviamo di derivazione politica di altri, quindi dobbiamo in qualche modo ingoiarla. Ci sono alcune tematiche fondamentali, come l'asse di penetrazione dell'Appennino modenese, che hanno creato dibattito negli ultimi mesi e noi abbiamo fatto una proposta sul DEF, sul DEFR (scusate, non siamo in Parlamento giustamente) quest'estate, che è stata bocciata, ma che apriva a un dibattito anche su questa tematica critica perché, come sapete, è abbastanza scomodo raggiungere le vette più alte del nostro Appennino. Essendo anche una nota meta, adesso qualche problematica c'è, come abbiamo visto su alcuni impianti, sulla quale abbiamo già chiesto i dovuti chiarimenti, con diverse località note per il periodo invernale, ma anche per quello estivo, è complicato arrivarci. Anche questo era un tema da portare qui in discussione, per provare a inserirlo tra le opere prioritarie. Capite dov'è il problema? Il problema non può essere cosa fa l'opposizione. Il problema è cosa fa la maggioranza. Da parte nostra c'era la disponibilità e la volontà di discutere in fretta questo documento. Lo abbiamo fatto, abbiamo sollecitato, ma sembrava talmente poco importante da non portarlo avanti. Nel momento in cui abbiamo meno carne al fuoco – passatemi l'esempio – lo portiamo qui a dicembre, quando adesso abbiamo in mano l'FSE, il FESR, il PRIT, il bilancio, l'*addendum*, tra l'altro sbucato così, dal nulla.

Ragazzi, non si può venire a guardare cosa fa l'opposizione. Bisogna capire cosa fa la maggioranza, perché qui sembra arrivarci, lo dico sinceramente, con il fiato corto.

PRESIDENTE (Petitti): Grazie, consigliere Bargi. Consigliera Castaldini, prego.

CASTALDINI: Grazie, Presidente.

Questo è un intervento non semplice, soprattutto in un'aula che sente il peso politico di quello che sta avvenendo. Il PRIT è un documento fondamentale, uno strumento di pianificazione importantissimo. Chiaramente, anche per il partito che rappresento, ne sento il peso.

Ho avuto modo di parlare con l'assessore Corsini. Nel nostro parlare politico, mi ha chiesto con sincerità perché ci fosse una perplessità rispetto a infrastrutture così importanti che riguardano la nostra Regione. Quando una persona con sincerità mi chiede un giudizio politico, che molte volte, purtroppo, si fatica ad esprimere con pacatezza e gentilezza, io mi prendo sempre una pausa di riflessione. In questo modo, qui, in quest'aula, che ritengo molto importante, e ringrazio anche della presenza del presidente, cerco di spiegare quali sono le contrarietà, le uniche contrarietà che, poi, hanno portato, proprio per mettere un sigillo rispetto alla mia contrarietà, a fare cinque emendamenti e un ordine del giorno, che riguardano esclusivamente il nodo della città da cui sono stata eletta.

Perché presento questi emendamenti? Non per mettere in difficoltà una discussione politica (sono cinque), ma perché volevo testimoniare che l'accoglimento di quegli emendamenti porterebbero il mio partito a non votare in maniera contraria questo documento. Questo è un punto fondamentale. Altrimenti si rischia di non utilizzare bene gli strumenti che la politica ci dà.

Guardiamo un attimo, in generale, che cosa penso di questo strumento di pianificazione. Innanzitutto l'obiettivo. L'obiettivo che si pone è quello di ridurre tratti in concessione della rete stradale entro il 2025 pari al 50 per cento. È chiaramente un obiettivo molto coraggioso, che però rischia di non

coincidere con il tempo e il momento in cui è stato presentato e le esigenze che oggi ci sono rispetto alla pandemia. Però io ho sempre ben in mente come le nostre imprese hanno bisogno di portare in giro materie prime, merci, e di pensare al lavoro di queste persone.

Come ho già detto ieri in bilancio, per fare politica ci vuole molto coraggio, ci vuole visione, soprattutto ora, perché il PRIT si intreccia in maniera inesorabile col PNRR e come andremo a spendere quei soldi. In questo scenario ci viene presentato un PRIT con queste testuali parole: “dal punto di vista del quadro infrastrutturale, si tratta più di un aggiornamento che di un nuovo Piano, perché è riconosciuta la validità dell’impianto generale del PRIT ’98, prevede di completare le opere non ancora concluse, verificandone la loro attualità e procedendo a revisioni e modifiche nel rispetto della coerenza del quadro complessivo delle necessità individuate”. Ecco, questa definizione, onestamente, non mi lascia tranquilla per niente, anzi mi preoccupa.

Mi preoccupa partendo da una banalità, che è quella di leggere i giornali della cronaca bolognese dove da vent’anni si parla sempre delle stesse cose, degli stessi ritardi, con le stesse identiche Giunte. Non è che la forza e la continuità di un Governo ha portato a risolvere i problemi, anzi, in un certo senso li ha aumentati. Porto degli esempi. Il primo esempio ha un nome e un cognome, oppure un nome inglese che si chiama “People Mover”. E così ci ritroviamo evidentemente a parlare sempre delle stesse cose, credo in termini assolutamente sbagliati.

In questo documento ci sono moltissime cose giuste: l’aumento di una corsia per tutte le autostrade, la bretella autostradale Castelvetro Piacentino-Porto di Cremona, la Ti-Bre che connette la A15 Autocisa e la direttrice del Brennero A22, la bretella autostradale Campogalliano- Sassuolo. Ma trattandosi di grandi opere chieste dalle nostre imprese che tutti stiamo aspettando, è evidente che la preoccupazione dell’assessore Corsini, quella del voto contro, è che in realtà in questo voto contrario ci sono dentro storie che non si sono mai neanche forse aperte. Solo la discussione si è aperta, ma non si è mai visto neanche un atto concreto o almeno la volontà di ascoltare quella parte di opposizione che, invece, sempre cercava di portare un’alternativa.

Il Passante di Mezzo. Qui viene chiamato “nodo tangenziale autostradale di Bologna”. Su questo, chiaramente, ho presentato degli emendamenti. Consiste nell’ampliamento della carreggiata autostradale fra l’interconnessione con il raccordo autostradale Bologna-Casalecchio e l’autostazione di San Lazzaro. Ha tre corsie per senso di marcia più emergenza. Nell’ampliamento della carreggiata e della tangenziale ha tre corsie per senso di marcia, più emergenza, tra l’interconnessione con il ramo verde svincolo 3 e svincolo 6.

Bene. Noi, da sempre abbiamo cercato di proporre la soluzione, di proporre il Passante sud, senza mai prenderlo sul serio in considerazione. In più, c’è il metodo della nuova Giunta da cui si aspettava un po’ un senso di novità, visto che c’è un cambio generazionale, ma evidentemente si va nella stessa direzione. Infatti, la Giunta comunale ha deciso, a sorpresa, di mandare al voto la delibera di approvazione urbanistica di un’opera, come il Passante di Mezzo, il 27 dicembre mostrando una fretta fuori da ogni logica.

È un’opera anacronistica, che non sarà sicuramente risolutiva in termini di viabilità del nodo stradale più importante del sud Europa e che riesca ad avere un impatto ambientale devastante per l’area bolognese.

Lo abbiamo sempre detto, non l’abbiamo detto solo in campagna elettorale, per fortuna. È un tema che portiamo avanti da tantissimo e Forza Italia non può votare a favore di un documento che contiene questo progetto.

Il People Mover, assessore, è come sparare sulla Croce Rossa, perché è sotto gli occhi di tutti. Ci chiedete un documento dove c'è scritto questo: "Occorre valorizzare opportunamente le potenzialità del sistema dell'alta velocità-alta capacità che, in particolare per l'aeroporto internazionale di Bologna, può consistere di estendere in maniera considerevole la propria area di attrazione. In questa prospettiva si colloca la realizzazione del collegamento stazione alta velocità di Bologna e l'aeroporto Bologna tramite People Mover". Sono contenute queste righe, che sono totalmente irricevibili, perché basta guardare che cosa sta accadendo e la spesa che dobbiamo sostenere per evitare l'impatto devastante sul turismo, su tutto quello che riguarda la città di Bologna. È un nodo importante e fondamentale.

Il People Mover è un fallimento oggettivo e qui è evidente che il mio partito non può votare a favore. Credo e spero di aver motivato il mio voto contrario, nella consapevolezza che qui molti sindaci, non solo di Centrosinistra, ma anche di Centrodestra, chiedono, che queste infrastrutture vengano fatte, vengano realizzate bene, per tempo, ma la presenza di questi punti sostanziali, che riguardano molte mie battaglie politiche, la mia identità, la capacità di provare sempre a proporre soluzioni diverse, verrebbe tradita dal mio voto a favore.

Per cui, gli emendamenti che presento in numero limitato sono l'unico strumento che posso avere per dire che senza questi richiami il voto di Forza Italia non sarebbe assolutamente contrario.

Grazie.

PRESIDENTE (Petitti): Grazie, consigliera Castaldini.

Consigliera Pigoni, prego.

PIGONI: Grazie, presidente.

Dopo un lungo iter che ha visto il coinvolgimento e la partecipazione di numerosi soggetti e Istituzioni, il PRIT arriva finalmente in aula per l'approvazione. Dal nostro punto di vista, contiene tante buone notizie, a cominciare da quelle infrastrutture viarie che da tanto tempo noi speravamo e speriamo ancora possano vedere la luce. *In primis*, ovviamente, la bretella Campogalliano-Sassuolo e la Cispadana. Opere importanti per i tanti nostri distretti industriali, a cominciare dal distretto di Sassuolo, il distretto ceramico.

Siamo, ora, nelle condizioni di poter dire che, come parte pubblica, abbiamo fatto tutti i passi necessari, anche se in ritardo. Sono opere che non sono in contraddizione con l'attenzione spiccata e doverosa a una mobilità più sostenibile, che comunque deve indubbiamente coniugarsi anche con la sostenibilità economica e sociale e con la necessità del nostro tessuto imprenditoriale di rimanere competitivo, efficace ed efficiente. Operazione certamente non semplice, ma che sono convinta debba guidare sempre tutte le nostre scelte.

La spinta al cambiamento non deve costituire un vincolo o un limite per le attività economiche. Anzi, può tramutarsi in una leva per lo sviluppo e un nuovo impulso alla crescita, garantendo anche la coesione sociale e la qualità della vita. E le nostre imprese, con gli investimenti degli ultimi anni, ce lo hanno certamente anche insegnato.

Questo risultato sarà possibile solo nella misura in cui il sistema regionale nel suo complesso, senza arroccarsi in battaglie di bandiera o steccati ideologici, si farà carico di scelte lungimiranti ed equilibrate, che sappiano mettere insieme ambiente, economia e società.

Il sistema dei trasporti può di certo svolgere un ruolo fondamentale, se sarà orientato sempre più a favorire una mobilità attenta alle diverse esigenze di tutti i cittadini, dei lavoratori, degli studenti, degli anziani, di ogni componente sociale, a cominciare, ovviamente, da tutte le fasce deboli della

popolazione, e tenere insieme anche conciliazione tempi di vita e tempi di lavoro. Ecco perché è stato e sarà ancora fondamentale un approfondito e deciso confronto con tutti gli attori sociali, economici ed istituzionali.

Per migliorare la *governance* e la regolamentazione di tematiche così complesse e interconnesse occorrono a tutti i livelli trasparenza e partecipazione, che significa anche corresponsabilizzazione nell'assunzione di scelte strategiche che disegneranno il futuro della nostra Regione Emilia-Romagna. Solo così possiamo costruire politiche pienamente efficaci.

In questo senso, la Regione Emilia-Romagna conferma correttamente la scelta di rilanciare una strategia integrata per il governo della mobilità sul proprio territorio, ben consapevole che non sono più sufficienti norme e divieti, ma che occorrono importanti e gradualmente mutamenti culturali in grado di comprendere bene e far percepire come realmente vantaggioso per il benessere psicofisico, sociale ed economico il cambiamento verso la sostenibilità.

C'è poi un aspetto sociale che definirei quasi funzionale per migliorare nel concreto la vivibilità del territorio e l'accesso quotidiano dei cittadini ai posti chiave come i luoghi di lavoro e i principali servizi pubblici e privati, con soluzioni che aumentino l'efficacia e l'integrazione delle varie mobilità di trasporto, con un pensiero anche al miglioramento della sicurezza. Un'azione che, dove è possibile, non deve prescindere dalla riduzione delle necessità di spostamento. Mi riferisco, in particolare, alla necessità di un'implementazione dei servizi *on line*, così come del telelavoro.

Sotto il profilo economico, questo Piano dovrà prioritariamente sostenere un'offerta di reti e servizi di mobilità in grado di incrementare la competitività economico-produttiva del nostro territorio, riducendo i costi unitari, aumentando l'efficienza e aprendo sempre più le nostre attività e imprese al mercato.

Sul fronte della mobilità delle persone e delle merci, in questi ultimi anni si sono verificati numerosi cambiamenti a livello di comportamenti individuali, nuove tendenze e necessità, organizzazioni produttive e logistiche. Facendo tesoro sull'innovazione dei suoi diversi aspetti, tecnologici, organizzativi, di sistema, questo PRIT tenta di avviare una trasformazione più profonda dei modelli di trasporto, rilanciando quindi il trasporto pubblico e favorendone l'integrazione, anche con forme di *sharing mobility*, oltre che intervenendo per efficientare i processi logistici e agendo sull'organizzazione e sui flussi merci, sia nei distretti industriali che nelle filiere corte.

Alle grandi opere strategiche e indispensabili va quindi affiancata una rinnovata attenzione a tutte le connessioni con il territorio, cioè a tutte quelle azioni di accompagnamento che assicurano l'eliminazione dei colli di bottiglia, fisici e non, e più in generale l'ottimizzazione dell'accessibilità dell'ultimo miglio, il miglioramento delle cosiddette connessioni minori, che passa attraverso nuove regole di accesso agli spazi più congestionati e fragili dal punto di vista ambientale, fino alle migliori condizioni generali di funzionamento del sistema.

A livello strategico il PRIT conferma inevitabilmente la centrale importanza dei tre principali corridoi plurimodali della nostra regione: dorsale centrale, Adriatico, Tirreno-Brennero, senza dimenticare comunque un secondo livello altrettanto importante, che è quello delle relazioni regionali, rivolto in particolare all'accessibilità delle grandi aree urbane e dei distretti industriali e, in generale, dei principali poli attrattivi.

Si tratta di una rete integrata alla precedente che deve essere in grado di garantire gli spostamenti di media distanza concentrandone i flussi su alcune direttrici principali.

Il terzo livello, sempre strettamente connesso agli altri, è quello del sistema della mobilità locale, dei collegamenti interprovinciali e intercomunali, che devono dare una risposta più concreta ed efficiente all'alta diffusione insediativa e produttiva regionale.

Il PRIT 2025 promuove, inoltre, una gestione più efficiente del trasporto pubblico, con un'offerta adeguata di servizi integrati, costi adeguati, semplicità di fruizione e corretta informazione. In questo campo, per migliorarne l'operatività economico-finanziaria, le azioni previste dovranno condurre nel minore tempo possibile a uno scenario caratterizzato dalla semplificazione, avvenuta già in parte negli ultimi anni con la riforma delle agenzie e le aggregazioni, sia tra le aziende del trasporto su gomma che ferroviario.

Sottolineo come l'efficacia di tutta questa strategia sia, però, anche legata al rafforzamento di effettivi processi di integrazione della pianificazione e della mobilità con la pianificazione territoriale e urbanistica.

Prevediamo, infatti, che le scelte strategiche di assetto e di sviluppo del territorio degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica si occupino proprio del sistema della mobilità, garantendo la conformità agli indirizzi e il perseguimento degli obiettivi definiti, valutando la sostenibilità del sistema insediativo rispetto al sistema della mobilità.

Gli strumenti di pianificazione provinciali e comunali dovranno, quindi, prevedere criteri di localizzazione e sviluppo degli insediamenti, che valorizzino soprattutto gli assi della mobilità pubblica o collettiva e il sistema logistico di riferimento, verificando anche i livelli di mobilità indotta.

Il sistema di accessibilità conseguente dovrà valutarsi in base a elementi di qualità ed efficienza complessivi, basati su tutte le modalità di trasporto e non solo sul livello di congestione stradale previsto.

Questi, quindi, gli obiettivi più rilevanti del nuovo PRIT: garantire l'attrattività del territorio per gli investimenti esterni e migliorare il contesto competitivo nel quale operano le nostre imprese; assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto, riducendo il consumo energetico, le emissioni inquinanti e gli impatti sul territorio; garantire un uso efficiente ed efficace delle risorse pubbliche destinate ai servizi di mobilità pubblica e agli investimenti infrastrutturali; contribuire a governare le trasformazioni territoriali in funzione della mobilità; garantire elevati livelli di accessibilità integrata per le persone e per le merci; migliorare la vivibilità dei territori e delle città, decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per la mobilità non motorizzata, adeguatamente attrezzate; assicurare pari opportunità di accesso alla mobilità a tutti, garantendo in particolare i diritti delle fasce più deboli.

Aver definito anche dei valori numerici di riferimento per i *target* che ci poniamo di raggiungere da oggi al 2025 consentirà anche di monitorare e valutare la bontà del Piano, consentendo, inoltre, di reindirizzare azioni e priorità e di verificare il rispetto della coerenza delle strategie regionali. Anche perché si tratta di obiettivi ambiziosi e decisivi. Penso, in particolare, alla riduzione del 50 per cento della mortalità nelle strade, all'incremento dei servizi del trasporto pubblico locale su gomma, all'aumento dei servizi ferroviari, alla riduzione dell'età media nel parco mezzi pubblici circolanti su gomma, all'aumento dei passeggeri del trasporto pubblico locale.

Con il grande obiettivo ambientale e strategico della riduzione del consumo energetico per i trasporti e delle emissioni di CO2 legate ai trasporti, se saremo in grado di declinare al meglio le azioni contenute in questo Piano, otterremo un risultato davvero importante, non solo per la nostra regione.

Il nostro voto, quindi, sarà certamente a favore.

PRESIDENTE (Petitti): Grazie, consigliera Pigoni.
Consigliere Costa, prego.

COSTA: Grazie, presidente.

La collega Pigoni mi ha fregato un pezzo di intervento, nel senso che ha citato un estratto del PRIT che anche io mi ero appuntato. Prima, però, di entrare nel merito del commento al Piano regionale integrato dei trasporti, consentitemi una battuta rispetto ad alcune considerazioni che sono arrivate dai banchi dell'opposizione sullo stato di salute della maggioranza. Questa maggioranza, solo ieri, ha approvato un bilancio di quasi 13 miliardi di euro in maniera compatta, che io credo risponda appieno alle esigenze del momento dei cittadini emiliano-romagnoli. Quindi, credo goda di ottima salute.

Dopodiché, come hanno ricordato anche alcuni colleghi componenti della maggioranza stessa, su un documento così importante, complesso e articolato, come il PRIT, possono esserci differenze di vedute. È assolutamente fisiologico e naturale che sia così. Io credo che questa differenza sia un valore aggiunto per l'azione che questa maggioranza mette in campo, perché ci costringe, nella fatica quotidiana del confronto, a costruire soluzioni sempre migliori; anzi proprio perché è agita, questa differenza di approccio ad alcune questioni, a viso aperto, alla luce del sole, nel dibattito in aula che i cittadini possono seguire tranquillamente in *streaming*, non è poi la costruzione delle sintesi un accordo al ribasso, ma davvero un elemento che credo contraddistingua, dal punto di vista qualitativo, in meglio l'azione di questa maggioranza.

Adesso arrivo a qualche considerazione in più rispetto al PRIT, a partire – non che ce ne sia bisogno – dal rigetto rispetto all'idea che sia un documento vetusto. Se cioè non fosse necessario l'aggiornamento, non avremmo nemmeno costruito il cosiddetto *addendum*, quindi certo che il tempo che passa ci pone di fronte ad alcune nuove esigenze alle quali proviamo a dare risposta, integrando con quel documento il PRIT, ma da cosa muoveva la programmazione che è oggetto di discussione oggi? Da alcune considerazioni: la fotografia dei cambiamenti climatici e l'emergenza della qualità dell'aria, che era vera nel momento in cui si è approcciato il percorso del PRIT ed è assolutamente vera oggi; l'emergenza, sempre più frequente, di eventi catastrofici naturali, le trombe d'aria, le bombe d'acqua, le alluvioni, che era vera quando abbiamo avviato il percorso – quando è stato avviato dai colleghi che mi hanno preceduto – del PRIT ed è assolutamente vero oggi; una crisi economica e sociale che all'epoca muoveva da elementi congiunturali differenti da quelli di oggi, però anche oggi siamo di fronte a una crisi economica e sociale da affrontare.

Quindi, non sono venute meno le necessità che, in avvio di percorso del PRIT, venivano fotografate come emergenze da affrontare; casomai, il tempo che è trascorso ha acuito quelle emergenze stesse. Così come io credo che gli obiettivi che il PRIT si dà e che poi andrò a declinare non siano affatto superati, semmai sono resi più urgenti o meglio è reso più urgente il loro raggiungimento. Nel frattempo che si è avviato quel percorso di programmazione per arrivare a oggi, l'Unione europea ha prodotto e produce documenti direttivi io credo di indispensabile riferimento, in particolar modo rispetto allo sviluppo sostenibile, declinato nell'esigenza della continua integrazione dei contenuti ambientali nelle politiche pubbliche. C'era all'epoca, quando si è approcciato il tema di questo PRIT, questa considerazione di fondo e c'è a maggior ragione oggi.

Tant'è che il nostro PRIT – e qui vengo alla citazione del documento che la collega Pigoni ha anticipato – cita espressamente: “Non sono più sufficienti norme e divieti. Occorrono mutamenti culturali. Occorre riuscire a far percepire come desiderabile e vantaggioso il cambiamento verso la sostenibilità”. Queste le premesse che accompagnavano l'avvio di quel percorso, che io credo siano tutte assolutamente sottoscrivibili anche oggi e in forza delle quali io credo che il documento di programmazione che stiamo discutendo non sia superato. Anzi, la sua approvazione credo sia un elemento assolutamente urgente.

In quel documento, così come in tutta la programmazione dell'Unione europea, è evidente il ruolo strategico dell'Emilia-Romagna, per il suo posizionamento del tutto particolare, ruolo strategico per lo

sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che individua la Regione Emilia-Romagna come uno snodo fondamentale al centro di tre grandi corridoi. E questi corridoi non sono cambiati. Ecco perché il documento di programmazione di cui stiamo discutendo oggi è assolutamente puntuale.

Quali sono i corridoi? Il Baltico-Adriatico, un asse stradale e ferroviario che individua come terminale meridionale il porto di Ravenna; il corridoio Mediterraneo, che collega la penisola iberica con il confine ungo-ucraino, ed è essenzialmente ferroviario, che individua in Bologna e Ravenna nodi centrali; il corridoio Scandinavo-Mediterraneo, cioè l'asse nord-sud dalla Finlandia-Svezia, che attraversa la Germania e arriva fino in Sicilia, e da lì, via mare, verso Malta. Questa è una programmazione continentale che mette l'Emilia-Romagna al centro, come elemento di snodo fondamentale per la realizzazione di questi tre grandi corridoi.

Una macro programmazione che, poi, si declina, ovviamente, e porta con sé alcuni interventi locali; alcuni interventi locali che sono stati recepiti nell'intesa generale quadro che la Regione Emilia-Romagna e il Governo hanno aggiornato in fase di costruzione del PRIT che stiamo discutendo oggi. Cito alcune opere semplicemente come titolo: l'hub portuale di Ravenna e l'infrastruttura ferroviaria di servizio, il servizio metropolitano ferroviario di Bologna, il potenziamento dell'itinerario ferroviario Tirreno-Brennero, la metropolitana della costa romagnola, il collegamento Campogalliano-Sassuolo, il Passante di Bologna, che più volte è stato citato anche negli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto, l'asse Bologna-Bari-Lecce-Taranto, il nodo ferrostradale di Casalecchio. C'è una macro programmazione a livello continentale che poi viene declinata a livello locale e che risolve, io credo, molte delle questioni che interessano alle nostre comunità. Tutto questo non è superato, tutto questo è necessario oggi, com'era necessario ieri e sarà urgentissimo domani. Dicevo degli obiettivi che stanno dentro il PRIT.

Fondamentalmente si parte dalla necessità di un riequilibrio verso la mobilità collettiva e si individuano nel trasporto pubblico locale, in particolare su ferrovia, alcuni interventi assolutamente necessari che il PRIT prova a mettere in campo per generare quel riequilibrio, trasporto su gomma e ferroviario. Su gomma in particolare deve migliorare la velocità commerciale, la propria capillarità e il rinnovo del parco. Su quello sul ferro, la puntualità, l'efficienza e la risoluzione di alcuni snodi, ma ci tornerò. Non ne parlo adesso perché il documento sulla mobilità sostenibile è altro oggetto, però la discussione è assolutamente integrata, per cui qualche rimando me lo concedo, ma ci arriverò più puntualmente nel momento in cui discuteremo solo e soltanto di quello come oggetto di discussione assembleare. Mette in fila numeri e interventi molto puntuali e si porta dietro alcuni ordini del giorno, uno dei quali l'ho firmato insieme alla collega Piccinini, in cui credo molto, che è il mantenimento della *governance* a livello regionale delle linee regionali ferroviarie; la risoluzione di alcune questioni locali, come l'interferenza tra la viabilità su ferro e quello su gomma.

Dicevo, il riequilibrio verso la mobilità collettiva, altro grande elemento, un diverso modello di organizzazione della logistica per superare la frammentazione, la congestione e il fenomeno del traffico di puro attraversamento. Sul tema della logistica è già in atto un processo di cambiamento, forse silenzioso, ma assolutamente radicale. Il porto di Ravenna e gli interporti di Bologna e Parma con gli scali di Piacenza, Dinazzano-Marzaglia e Villa Selva, sono nodi di alta specializzazione che vanno rafforzati, così dice il nostro PRIT. Gli scali di Lugo e Faenza sono un secondo livello che va integrato in una logica di complementarità e non di competizione. Per le merci si individua, dentro questo documento, anche la rilevanza del sistema idroviario regionale. L'ha citata anche l'assessore Corsini prima. Non è banale la riflessione sull'urbanistica, il ragionamento sulle zone logistiche semplificate, nella logica della razionalizzazione dei trasporti legati alla logistica.

L'integrazione dei sistemi è uno degli assi di questo documento. Come viene declinata? Integrazione tariffaria? Riforma dell'Agenzia della Mobilità? Io nei miei anni da sindaco sono stato anche presidente dell'Assemblea dell'Agenzia della Mobilità e ho visto come ha cambiato pelle quell'Agenzia. Rivendico anche l'opposizione quando si pensava che potesse esistere un'unica Agenzia della Mobilità regionale, mentre invece la loro conformazione, il livello su scala provinciale credo sia stato elemento fondamentale. Lo è stato anche, a maggior ragione, durante la gestione della pandemia, con quella necessità di modifica del trasporto pubblico locale su gomma, in particolar modo per quanto riguarda il trasporto degli studenti.

I processi di aggregazione aziendale. L'ha citato anche l'assessore Corsini. Questo, sì, un elemento industriale con le spalle più robuste, per aiutarci negli investimenti e nel percorso di miglioramento dal punto di vista qualitativo del trasporto pubblico locale su gomma. Credo sia una riflessione che dovremmo portare avanti. E lo sviluppo dei nodi di scambio.

C'è dentro questo documento una riflessione sul potenziamento della grande rete nell'ambito dei corridoi che richiama prima, quelli a valenza europea, ma – aveva ragione il collega Mastacchi nel suo intervento, quando ne ha parlato – con un'attenzione particolare anche alla rete secondaria, quella più di interesse locale. Negli ultimi 10 anni credo si possa tranquillamente riconoscere che, vuoi per il percorso di riordino istituzionale, vuoi per le crisi che si sono avvicinate, quindi la devoluzione dei finanziamenti, c'è una sofferenza su tutti i territori rispetto alla manutenzione ordinaria e straordinaria di questa rete di secondo livello più locale. Bisogna provare a dare risposta. Io credo che l'approvazione di questo documento ci dia qualche strumento utile. Mette risorse a disposizione per dare risposte.

In Commissione III non passa mercoledì nel quale non arrivi l'istanza di un territorio affinché si intervenga su questa o su quella questione puntuale. È il sintomo che c'è una malattia da curare. Quindi, grande rete, ma anche un occhio, un'attenzione particolare a risolvere alcune delle criticità che si sono registrate in conseguenza di quei due fenomeni che richiama, riordino istituzionale da un lato ed evoluzione dei finanziamenti, causa le crisi che si sono succedute, che hanno avuto un'interferenza negativa sulla spesa pubblica.

Dentro questo documento c'è – e a me fa molto piacere – un'attenzione particolare alla rete ferroviaria, tanto per le persone quanto per le merci, con il completamento delle linee ad alta velocità e il raddoppio e il potenziamento delle linee tradizionali: la Bologna-Verona, il Ti-Bre ferroviario. Li richiama prima.

Credo ci siano, quindi, molte risposte a questioni che, sì, è vero, da molto tempo giacciono non affrontate sui nostri territori e sono oggetto di dibattito a ogni livello istituzionale: regionale, provinciale e comunale. Ecco perché è importante io credo procedere rispetto a questo documento, leggendolo nella logica dell'integrazione che anche il collega Taruffi ha richiamato nel suo intervento con il documento sulla mobilità sostenibile.

Il PRIT è un documento articolato, che agisce in più direzioni, si integra con quello sulla mobilità sostenibile, la valutazione quindi non può che essere complessiva. Io sono molto d'accordo con questo. Dicevo che nella mia trattazione li terrò separati, perché da calendario dell'ordine dei lavori sono due oggetti assembleari distinti, però la logica ci porta a tenerli insieme.

In quel documento, sul quale poi interverrò in maniera più puntuale quando sarà il momento, ci sono risorse importanti su quello che dai nostri territori ci chiedono, come ad esempio il rinnovo del parco circolante, tanto su gomma quanto su ferro, ed è un percorso che è già in essere, che verrà completato grazie anche all'approvazione di questi due documenti che fotografano una quantità di risorse davvero molto ingente, che pianificano davvero la mobilità dei prossimi anni, rispetto alla quale io credo che sarà

necessario che noi si svolgano a pieno le nostre prerogative di Assemblea, che è organismo di controllo e di indirizzo.

Credo che pur andando avanti oggi o domani, quando arriveremo al momento del voto, poi, nei prossimi mesi, potremo tornare a discutere di questi argomenti, in una logica di *work in progress* costante, perché il mondo accelera, va forte, nessuno di noi lo può prevedere in assoluto da qui ai prossimi vent'anni.

Certo, una pianificazione di questo livello ha bisogno di avere quell'orizzonte e poi starà a noi, come organo di controllo e di indirizzo, verificare, eventualmente correggere, eventualmente integrare, eventualmente migliorare, a seconda anche di che cosa l'attualità porrà alla nostra attenzione. Ventiquattro mesi fa chi si immaginava che avremmo dovuto affrontare la pandemia da Covid, con tutto ciò che ne consegue.

Così come in discussione ci sono altri documenti di pianificazione che saranno oggetto dei lavori di quest'aula. Il Piano energetico lo avete richiamato. Diceva bene nel suo intervento il collega Occhi: un'attenzione particolare alla questione dei carburanti. Per carità. Dentro il PRIT ci sono in nuce alcune risposte, ma io credo che dovranno essere aggiornate, anche a fronte dell'avanzamento tecnologico, delle opportunità che la scienza ci metterà e ci sta già mettendo a disposizione, e che nessuno, banalmente, due o tre anni fa poteva prevedere. Così come nessuno oggi potrà prevedere ciò che accadrà nei prossimi 18-24 mesi in maniera puntuale e definitiva.

Credo, però, al netto di tutto questo, che questo PRIT faccia accadere delle cose positive, con diversità di vedute. Alcune cose sono luci e altre sono ombre, e viceversa. Questo PRIT fa accadere delle cose. Il documento sulla mobilità sostenibile fa accadere delle cose positive. Per provare a regolare, fondamentalmente, una questione: quella della domanda e la costruzione di buona mobilità. Credo sia l'obiettivo verso il quale dobbiamo tendere tutti. Lì dentro ci sono alcune questioni puntuali, sulle quali magari possiamo anche avere divergenza di vedute, ma credo che nell'orizzonte complessivo, anche nell'ottica della riflessione sulla pianificazione complessiva che questa Regione si è data all'avvio di questo mandato legislativo e che sta dentro al Patto per il lavoro e per il clima, trovino risposta.

PRESIDENTE (Petitti): Grazie, consigliere Costa.

Io non ho altri iscritti a parlare. Consigliere Lisei, prego.

LISEI: Grazie, presidente.

Partiamo, purtroppo, dalle ragioni per le quali abbiamo ritenuto di presentare tanti emendamenti e abbiamo ritenuto di avere nei confronti di questo atto un atteggiamento non collaborativo, a differenza degli ultimi due anni. Le ragioni sono che portare quest'atto all'interno della discussione di bilancio è stata una prevaricazione nei confronti dell'aula, una mancanza di rispetto nei confronti dei consiglieri, per sopperire all'incapacità di questa Giunta e anche della precedente, perché quest'atto è nato nella precedente legislatura, e la legge prevede e prevedeva che questo atto dovesse essere votato entro 90 giorni, cosa che non è stata fatta e non è stato portato all'aula. La delibera riporta cose inesatte, perché la legislatura è terminata successivamente, quindi poteva benissimo essere messo in votazione alla fine della precedente legislatura, ma si è deciso di non rispettare i 90 giorni, si è deciso di non fare nulla per i due anni successivi e oggi si costringe l'aula a discutere un atto di programmazione poliennale (perché di questo si tratta, a differenza di quello che qualcuno ha voluto far passare) assieme al bilancio, solo ed esclusivamente per ragioni necessitate dalla conferenza dei servizi che ci sarà il 18 gennaio sul Passante di Mezzo.

Questa prevaricazione, badate bene, non è soltanto nei confronti dell'aula, ma è una prevaricazione nei confronti di chi ha lavorato su questo PRIT, perché il PRIT non nasce così, sul PRIT hanno lavorato persone, hanno lavorato tecnici, hanno lavorato amministratori, hanno fatto osservazioni associazioni, hanno presentato osservazioni Comuni, hanno presentato osservazioni Unioni, che si sono sbattute nella speranza e nell'auspicio che chi aveva creato quell'atto volesse fare qualcosa di serio. Portarlo in votazione oggi, con dei dati completamente vecchi, preistorici – perché i dati di questo PRIT sono dati del 2013 con obiettivi preistorici – anche nei confronti di chi pensa che quegli obiettivi siano eccessivamente restrittivi, è una presa in giro di tutti i soggetti che sono stati interessati da quell'atto e di tutti i cittadini emiliano-romagnoli, a maggior ragione portando un atto in aula e dicendo "questo è, ve lo tenete e non si può emendare", perché magari altri Gruppi, anche di maggioranza (visto, come è stato citato, che c'è eterogeneità nelle posizioni all'interno della maggioranza), potevano chiedere obiettivi più stringenti o magari, come noi, obiettivi meno stringenti, o magari parte di quegli obiettivi oggi sono stati raggiunti e poteva essere alzata l'asticella. Ma si è deciso di prevaricare l'aula, i cittadini e chi ha redatto questo atto, e questo non è accettabile.

Questo non è accettabile, a maggior ragione quando son passati due anni. Fosse stato l'Assessorato alla sanità l'avrei capito, ma era un atto già pronto, che poteva essere portato in aula. Proprio perché era già pronto. Neanche emendabile. Poteva essere portato in aula in questi due anni.

Ciò detto, alcune osservazioni nel merito dell'atto. Innanzitutto fa ridere, è ridicolo che oggi passiate per quelli che vogliono fare le infrastrutture. È semplicemente ridicolo, perché le infrastrutture in questa regione sono bloccate per colpa vostra. Le infrastrutture bloccate in questa Regione sono infrastrutture che non avete fatto voi, proprio per l'eterogeneità che c'è nella maggioranza, che per qualcuno è un valore, ma per i cittadini emiliano-romagnoli è stato un pegno che hanno dovuto pagare. E lo dicono proprio le opere che sono citate all'interno di questo documento.

Se oggi arriviamo in fretta e furia a fare il Passante di Mezzo, visto che di questo stiamo parlando, è perché ne avete parlato per 10 anni e non siete riusciti a trovare una sintesi; perché per 10 anni avete spacciato la soluzione ottimale del Passante Nord, salvo poi tornare sui vostri passi. Siete andati voi... Non lei, assessore, che mi dispiace debba portare oggi il fratello di rappresentare questa situazione. Siete stati voi a raccontarci, nei 10 anni precedenti, che il Passante Nord era la soluzione migliore, andando in tutti i Comuni a raccontarlo, salvo poi dire che, no, la soluzione migliore è il Passante di Mezzo.

Se la condizione della tangenziale bolognese è così, ed è ferma, la responsabilità non sta da questa parte, ma sta dalla vostra parte. Così come sta la responsabilità dalla vostra parte se tante altre opere non sono state realizzate o non vengono ancora realizzate. Quando si governa una Regione si hanno oneri e onori. Se la Cispadana non è stata realizzata, non è colpa di Tizio o colpa di Caio o colpa di Sempronio. Era onere vostro farlo. Se la strada statale 16, l'Adriatica e la Romea sono delle carrettiere, completamente inadeguate in termini di sicurezza stradale, è responsabilità di chi ha governato sino ad oggi, non è responsabilità nostra. Non siamo noi i brutti e i cattivi che vogliono bloccare le infrastrutture. Ma c'è qualcuno di brutto e cattivo che per trent'anni, quarant'anni le infrastrutture che doveva realizzare non le ha realizzate. E oggi si presenta al *fotofinish* per realizzarne una o per realizzarne qualcuna. Poi è colpa dello Stato, è colpa di Tizio, è colpa di Caio, è colpa di Sempronio, ma dal 1970 questa Regione non la governiamo noi, così come sono state completate altre opere.

Poi, che con questa nuova legislatura si vogliono portare a termine una serie di opere, che abbiano aperto i borselli dell'Europa, che vi consentono di realizzarne alcune, benissimo, ma non chiedete a noi di condividere opere che abbiamo ritenuto sbagliate sin dal primo giorno, come, appunto, il Passante di

Mezzo, perché noi non abbiamo mai avuto dubbi, non abbiamo mai tentennato, non abbiamo mai dovuto chiedere a Verdi, ecologisti, estrema sinistra o altro la posizione. Noi abbiamo sempre avuto la stessa posizione, che si chiama Passante sud, sulla quale non ritornerò, perché è chiaro che ci dividiamo, è chiaro che la pensiamo in maniera differente, ma la differenza è che noi siamo sempre stati coerenti nel richiedere una cosa, e non abbiamo cambiato idea a seconda di come tirava il vento, così come sulle altre opere.

Se oggi ci sono problemi di inquinamento, visto che governate dal 1970, cambiando sigle e altro, ma la governa il Centrosinistra questa Regione, se oggi i problemi di inquinamento dopo quarant'anni sono solo peggiorati, non è certo responsabilità del Centrodestra. È colpa del fatto che siamo una pianura? È colpa del deserto? È colpa di Babbo Natale?

Di certo non è colpa del Centrodestra che ha governato. Se oggi le città sono intasate, se oggi state costringendo e state congestionando il traffico nelle maggiori città, la responsabilità è vostra, siete voi che avete questa idea che chi utilizza un mezzo privato è un criminale. Siete voi che volete costringere le persone ad abbandonare l'auto per prendere la bicicletta o altro, perché nella nostra logica c'è che l'auto la abbandonano molto volentieri, se mi viene fornito un servizio pubblico adeguato, perché oggi l'auto è un lusso, è un bene di lusso e chi lo usa la fa perché ne ha necessità, tant'è vero che voi girate in auto blu. Non vedo in molti in questa Giunta girare in bicicletta o con il monopattino elettrico, che quando avete realizzato questo PRIT manco era commercializzato, tanto per dire quanto è all'avanguardia questo PRIT!

Perché girate in auto? Perché girate con l'auto? Per ragioni di necessità, per ragioni di lavoro. Sennò girereste tutti in bicicletta per dare il buon esempio. Invece, l'unica disgraziata che gira in bicicletta ed è coerente è la consigliera Zamboni. Questa è la verità. Io lo dico sempre perché l'apprezzo e gliene faccio sempre un merito. Nella vita bisogna essere coerenti.

Si spera che ci sia coerenza in quello che si fa e in quello che si dice. Ci sono dei cittadini che, purtroppo, i servizi non li hanno, come ad esempio i poveri disgraziati che vivono nelle zone montane. A me fa piacere vedere l'assessore Corsini che va sui giornali prendendo per le orecchie Trenitalia, Tizio, Caio, Sempronio, ma non è che possiamo andare avanti così, ogni tre mesi, e richiamare altri a fare cose che devono essere fatte. Anche all'interno di questo PRIT c'erano delle osservazioni fatte da parte di Unioni di Comuni e Comuni montani sulla mancanza di collegamento delle stazioni ferro-gomma di molti Comuni, sull'inadeguatezza delle stazioni ferroviarie, sull'inadeguatezza della quantità del servizio offerto e della tempistica del servizio offerto, sia su ferro che su gomma. Ma su questi potete intervenire anche voi. Due autobus che collegano due Comuni potete metterli.

Il problema è che, siccome dipendete da TPER... Non è TPER che dipende da noi. Siamo noi che dipendiamo da TPER. Quindi, tutte le volte che vai a bussare alla porticina di TPER ci devi andare lustrandoti i piedi e pregando che ti dia qualcosa a un prezzo equo. Sennò ti mette il *cash*. La logica è sempre: vediamo qual è la domanda. Il problema, qua, è dare dei servizi. TPER ha degli incassi milionari. I biglietti di TPER sono stati rialzati più di una volta in questi anni. Quindi, TPER deve essere obbligata, anche nelle zone dove c'è poca domanda, a offrire dei servizi. Se non si parte dall'offrire dei servizi dove c'è poca domanda, la domanda non ci sarà mai.

Tra le altre cose, sommessamente, vi faccio presente che siete voi che avete costretto la gente ad andare a vivere in città, destrutturando i tessuti produttivi in quelle zone e costringendo la gente ad andare a lavorare nelle città, ad accentrare i servizi, anche quelli sanitari, nei centri cittadini, potenziando solo le strutture sanitarie delle grandi città e quindi costringendo i trasfertisti della sanità e i cittadini a muoversi in continuazione, perché oggi in quelle zone i servizi non ci sono. I servizi in quelle

zone non ci sono. Le strade sono dissestate, sono devastate, i collegamenti su gomma di trasporto pubblico non sono adeguati, i collegamenti su ferro non sono adeguati. Dopodiché, per carità, se oggi avete intenzione di realizzare nuove opere, nuove infrastrutture...

L'altro ieri, non mi ricordo neanche più quando, perché ormai viviamo qua barricati, il presidente ha parlato di fare il trenino che collega i lidi, credo. Bellissimo! Siamo i primi ad essere d'accordo, anche perché anche lì i lidi ferraresi non hanno un treno, sono completamente scollegati, i lidi comacchiesi. Quindi, se verranno collegati, se ci sarà un servizio ferroviario, se verranno potenziati i servizi ferroviari, ben venga anche perché è chiaro che in un Piano poliennale, questo è, un Piano poliennale, è chiaro che ci sono all'interno delle affermazioni, ci sono all'interno delle scelte e delle linee che condividiamo, per carità, dei potenziamenti e delle dichiarazioni di intenti che condividiamo.

Rileviamo sommessamente che sono dichiarazioni di intenti del 2016 e molte sono rimaste dal 2016 ad oggi tali. Rileviamo sommessamente che sono rimaste tali non perché il PRIT non sia approvato, anche perché, diciamo le cose come stanno, se non c'era l'esigenza del 18 gennaio questo PRIT rimaneva a marcire nel cassetto, dove l'avevate riposto e non avrebbe mai visto la luce. Se vogliamo essere onesti e sinceri nei confronti dei cittadini e nei confronti dell'aula, oggi c'era da fare un nuovo PRIT, oggi c'era da votare un nuovo PRIT, oggi c'erano da adeguare completamente, rispetto alla società attuale, le affermazioni che sono contenute in questo documento, perché il mondo è cambiato. Le modalità di spostamenti sono cambiate, si sono ridotte, le tecnologie sono diverse.

Bisognerebbe anche completamente rivedere gli obiettivi e le strategie, tenendo in considerazione, appunto, i nuovi mezzi di trasporto, come i monopattini elettrici, come i segway, come altri mezzi, che nel frattempo sono stati commercializzati; tenendo presente che le persone, oggi, per una parte, hanno conosciuto il mondo dello *smart working*, che andrebbe incentivato per molti versi, ove possibile; tenendo in considerazione che, rispetto al 2016, 2013, oggi c'è un problema che va affrontato in maniera più incisiva, che è quello della consegna delle merci all'interno della città, dell'*e-commerce*, che è esplosa completamente. Ci sono decine e decine di furgoncini che girano a consegnare pacchetti, girando magari mezzi vuoti nelle città, con due pacchettini. E continuano a girare. Andrebbero regolati. Tutta una serie di esigenze.

Perdonatemi: va bene che avete presentato il documento collegato, che voteremo dopo questo, ma non credo che in 13 pagine... Perché quel documento è di 13 pagine, non di più, oltre le tabelle milionarie, perché c'erano da distribuire... Non credo che un documento di 13 pagine possa sopperire alle inadeguatezze di questo documento. In 13 pagine avete scritto quello che potevate scrivere. Un minimo di aggiornamento. Esistono le biciclette elettriche, esistono delle necessità. Avete adeguato quello che potevate adeguare, però è chiaro che oggi viviamo in un altro mondo, un mondo completamente escluso all'interno di questo PRIT.

Dopodiché, a me fa piacere che ci sia un minimo di coerenza da parte di alcuni Gruppi – chi più e chi meno, per carità – nel distinguersi nella votazione di uno strumento come questo. Anche perché l'avevano già votato. Quindi, cambiare completamente idea sullo stesso documento è complicato. Mi dispiace, ma le dinamiche della politica, proprio perché lo strumento è vecchio, si sono adeguate, che ovviamente, nel frattempo, chi aveva fatto delle battaglie storiche oggi siede con la maggioranza... In Comune, a Bologna, addirittura si erano fatte le barricate sul Passante. Oggi quelli che facevano le barricate sono assessori, quindi si accontentano di una verniciata di verde a un'opera che, alla fine, è la stessa, perché il Passante è quello. Poi mettete due colonnine elettriche, che fate questa rispolverata *green*, ma se un vaso lo dipingete di verde resta un vaso, e il Passante di Mezzo resta il Passante di Mezzo, con tutte le criticità in termini ambientali che porta, che ben sapete e che sono anche state

evidenziate nelle valutazioni di impatto ambientale, ma voi dite: “Vabbè, anche se aumenta l’inquinamento, è coerente con il PRIT, perché se guardiamo il mondo, complessivamente, sta facendo altre cose e l’inquinamento si riduce”. Non guardate più il Passante e cercate di guardare dall’alto. Quindi, tutto sommato, è un danno collaterale, che è sostenibile, perché questo, di fatto, è quello che viene detto sul Passante.

Però, questo incoerente restano. Abbiamo fatto di tutto per evidenziarle nel corso del dibattito, non soltanto rispetto al Passante, ma rispetto all’insieme di altre opere.

Quella di oggi, ripeto, è una mancanza di rispetto che spero – noi ce lo auguriamo - non passi inosservata.

PRESIDENTE (Petitti): Grazie, consigliere Lisei.

Altri in discussione generale? Io non ho altri in discussione generale. A questo punto, chiedo alla Giunta se vuole replicare, quindi all’assessore Corsini, che si sta preparando per la replica e le conclusioni. Prego.

CORSINI, assessore: Grazie, presidente.

Pochissimi minuti e pochissime cose perché non voglio naturalmente ribadire la strategicità e l’importanza che ha per la Regione Emilia-Romagna l’approvazione di questo Piano, ma due cose le voglio dire in maniera molto veloce. Ho ascoltato tutti gli interventi, naturalmente, con grande attenzione. Ho sentito delle argomentazioni di merito, anche di contrarietà, del tutto legittime, rispetto ad alcuni elementi ed alcuni punti fondamentali del PRIT che, ripeto, non è il Piano regionale delle infrastrutture, ma è il Piano regionale dei trasporti.

Ne ho sentite, però, anche altre che non mi hanno assolutamente convinto, perché prive di contenuti: strumento vecchio e obsoleto, siamo in forte ritardo, ci sono opere attese da vent’anni, c’è un’incoerenza di fondo in queste affermazioni, una totale incoerenza di fondo. Così come non è vero – lo dico al consigliere Lisei, ma gliel’ho detto anche in apertura – che questa fretta di approvazione del PRIT, dopo due anni dall’adozione, è legata alla conferenza dei servizi del 18 gennaio, perché non c’è nessun nesso, neanche di carattere legislativo, perché la conferenza dei servizi indetta dal Ministero non chiede né al Comune di Bologna, né tantomeno alla Regione, di avere il PRIT approvato per chiudere la conferenza dei servizi stessa. Tant’è vero che noi lo avremmo potuto fare, avremmo voluto farla anche prima la chiusura della conferenza dei servizi, prima di oggi; poi le dinamiche politiche hanno portato il Comune di Bologna ad approvare in Giunta, qualche giorno fa, e credo in Consiglio comunale fra qualche giorno, la localizzazione urbanistica, che coincide con l’approvazione del PRIT. Ma sfido chiunque a dimostrare che il Ministero chiede per la chiusura della conferenza dei servizi, quindi per un’espressione favorevole, l’approvazione del PRIT. Non è vero, si può essere contrari al PRIT, ma non è questa la ragione.

Io ribadisco un punto: siamo in ritardo, sono d’accordo, sono assolutamente d’accordo che siamo in ritardo, perché è evidente che un piano di programmazione che viene adottato nel 2019 è in ritardo rispetto all’approvazione. Ed è proprio perché siamo in ritardo ed è proprio perché nel 2022 arriveranno molte risorse per la mobilità, per lo sviluppo della mobilità sostenibile, ma anche per la realizzazione di alcune infrastrutture che noi riteniamo strategiche... Poi è legittimo ritenere, anche da parte di qualche forza della maggioranza, che quelle infrastrutture stradali non siano strategiche, ma secondo noi fanno parte di un disegno complessivo sulla mobilità, quindi è importante confermare quelle infrastrutture

rispetto a uno scenario che non è cambiato. Ecco perché lo strumento non è obsoleto, perché su quelle infrastrutture lo scenario del '98 è ancora tale e quale.

Certo, le cose sono cambiate in questi due anni, tant'è vero che noi proponiamo l'approvazione di un documento che integra il Piano regionale dei trasporti con una serie di interventi, di progetti già finanziati, per un valore complessivo di oltre 3 miliardi e 600 milioni. Qualcuno ha detto che quel documento è carta straccia, è fuffa. Allora, se è fuffa, se è un documento privo di contenuti un documento che mette a terra 3 miliardi e 600 milioni di investimenti sul ferro, sul trasporto pubblico locale, sulla ciclabilità e sull'intermodalità ferro-gomma per quanto riguarda il trasporto delle merci, non so cos'altro debba fare una Regione rispetto al tema della mobilità sostenibile.

Quindi, noi siamo assolutamente convinti che questo sia un passaggio importante, fondamentale per chiudere un ciclo di programmazioni e per dare finalmente alla Regione Emilia-Romagna uno strumento di pianificazione e un quadro complessivo che va visto nel suo insieme, che tiene legati il Piano regionale delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità con una serie di interventi, che sono ricompresi all'interno del documento sulla mobilità sostenibile, che completano un quadro organico e, soprattutto, danno una direzione di marcia chiara su dove vogliamo andare nei prossimi anni.

PRESIDENTE (Petitti): Grazie, assessore Corsini.

A questo punto siamo alla discussione generale sugli emendamenti.

Ricordo che abbiamo un numero considerevole di emendamenti che sono arrivati, quindi adesso è possibile, per chi vuole, intervenire sugli emendamenti. Non ho iscritti a parlare.

Discussione generale sugli ordini del giorno. Ci sono sette ordini del giorno.

Consigliere Lisei.

LISEI: Vorrei intervenire, ma siccome abbiamo dieci minuti e non c'è tempo a sufficienza – sono le ore 17,22 – chiedo alla presidente di rinviare la discussione sugli emendamenti a domani.

PRESIDENTE (Petitti): Se non ci sono punti di vista divergenti, riprendiamo domani alle ore 9,30, con la discussione sugli emendamenti.

Grazie a tutti.

La seduta ha termine alle ore 17,22

ALLEGATO

Partecipanti alla seduta

Numero di consiglieri assegnati alla Regione: 50

Hanno partecipato alla seduta i consiglieri:

Federico Alessandro AMICO, Michele BARCAIUOLO, Stefano BARGI, Fabio BERGAMINI, Gianni BESSI, Stefania BONDAVALLI, Massimo BULBI, Valentina CASTALDINI, Maura CATELLANI, Andrea COSTA, Palma COSTI, Marco FABBRI, Michele FACCI, Giulia GIBERTONI, Marco LISEI, Andrea LIVERANI; Francesca MALETTI, Francesca MARCHETTI, Marco MASTACCHI, Lia MONTALTI, Matteo MONTEVECCHI; Roberta MORI, Antonio MUMOLO, Emiliano OCCHI; Giuseppe PARUOLO, Simone PELLONI, Emma PETITTI, Silvia PICCININI, Giulia PIGONI, Marilena PILLATI, Massimiliano POMPIGNOLI, Fabio RAINIERI, Matteo

RANCAN, Manuela RONTINI, Nadia ROSSI, Luca SABATTINI, Ottavia SONCINI, Valentina STRAGLIATI, Giancarlo TAGLIAFERRI, Katia TARASCONI, Igor TARUFFI, Silvia ZAMBONI, Marcella ZAPPATERRA.

Hanno partecipato alla seduta:

il Presidente della Giunta Stefano Bonaccini

il sottosegretario alla Presidenza Davide BARUFFI

gli assessori Paolo CALVANO, Andrea CORSINI, Mauro FELICORI, Alessio MAMMI, Irene PRIOLO, Paola SALOMONI, Elena SCHLEIN.

Hanno comunicato di non poter partecipare alla seduta gli assessori Vincenzo COLLA, Raffaele DONINI, Barbara LORI e il consigliere Matteo DAFFADÀ.

LE PRESIDENTI
Petitti - Zamboni

I SEGRETARI
Bergamini - Montalti