

**113.****SEDUTA DI MERCOLEDÌ 22 DICEMBRE 2021****(ANTIMERIDIANA)**

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

**PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE PETITTI****INDICE**

Il testo degli oggetti assembleari 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". (Delibera di Giunta n. 1696 del 14 10 19). Riattivazione del procedimento di approvazione (Delibera di Giunta n. 1967 del 22 11 21). (59)**

*(Discussione)*

PRESIDENTE (Petitti)

LISEI (*Fdl*)

PRESIDENTE (Petitti)

LISEI (*Fdl*)

ZAPPATERRA (*PD*)

BARCAIUOLO (*Fdl*)

ZAPPATERRA (*PD*)

PRESIDENTE (Petitti)

BARCAIUOLO (*Fdl*)

LISEI (*Fdl*)

SABATTINI (*PD*)

PRESIDENTE (Petitti)

ZAPPATERRA (*PD*)

DELMONTE (*Lega*)

TARUFFI (*ERCEP*)

BARCAIUOLO (*Fdl*)

LISEI (*Fdl*)

PRESIDENTE (Petitti)

CORSINI, *assessore*

TAGLIAFERRI (*Fdl*)

MASTACCHI (*RCPER*)

POMPIGNOLI (*Lega*)

OCCHI (*Lega*)  
ZAMBONI (*EV*)  
FACCI (*Lega*)  
PRESIDENTE (Petitti)

**Allegato**

Partecipanti alla seduta  
Votazione elettronica: pregiudiziale

**PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE PETITTI**

**La seduta ha inizio alle ore 9,45**

**PRESIDENTE (Petitti):** Buongiorno.

Dichiaro aperta la seduta antimeridiana n. 113 del 22 dicembre 2021.

Hanno giustificato la propria assenza il consigliere Daffadà e gli assessori Colla e Salomoni.

Procediamo ora con l'appello nominale.

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

1. AMICO Federico Alessandro
2. BARCAIUOLO Michele
3. BARGI Stefano
4. BERGAMINI Fabio
5. BESSI Gianni
6. BONACCINI Stefano
7. BONDAVALLI Stefania
8. BULBI Massimo
9. CALIANDRO Stefano
10. CATELLANI Maura
11. COSTA Andrea
12. COSTI Palma
13. DELMONTE Gabriele
14. FABBRI Marco
15. FACCI Michele
16. FELICORI Mauro
17. GERACE Pasquale
18. GIBERTONI Giulia
19. LISEI Marco
20. MALETTI Francesca
21. MARCHETTI Daniele
22. MARCHETTI Francesca
23. MASTACCHI Marco
24. MONTALTI Lia

25. MONTEVECCHI Matteo
26. MORI Roberta
27. MUMOLO Antonio
28. OCCHI Emiliano
29. PARUOLO Giuseppe
30. PELLONI Simone
31. PETITTI Emma
32. PICCININI Silvia
33. PIGONI Giulia
34. PILLATI Marilena
35. POMPIGNOLI Massimiliano
36. RANCAN Matteo
37. RONTINI Manuela
38. ROSSI Nadia
39. SABATTINI Luca
40. SONCINI Ottavia
41. TAGLIAFERRI Giancarlo
42. TARASCONI Katia
43. TARUFFI Igor
44. ZAMBONI Silvia
45. ZAPPATERRA Marcella

**PRESIDENTE (Petitti):** 45 presenti. Si riprendono i lavori di ieri dagli atti amministrativi.

#### **OGGETTO 4324**

**Proposta d’iniziativa Giunta recante: “Decisione sulle osservazioni e approvazione del Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT 2025”. (Delibera di Giunta n. 1696 del 14 10 19). Riattivazione del procedimento di approvazione (Delibera di Giunta n. 1967 del 22 11 21)**  
(Discussione)

**PRESIDENTE (Petitti):** Partiamo con l’atto amministrativo 4324. Consigliere Lisei, prego.

**LISEI:** Ho fatto una richiesta di inversione dell’ordine dei lavori. Spero che la discutiamo prima degli atti perché l’ho depositata ufficialmente. Mi avete detto “dopo, dopo, dopo”, adesso... Andrà discussa prima o poi? Non lo so.

**PRESIDENTE (Petitti):** Come le ho detto ieri, prima dell’oggetto 4135 ci sarà la sua richiesta di anticipo dei due oggetti da lei presentati.

Adesso siamo all’atto amministrativo 4324, che riguarda la proposta di iniziativa della Giunta recante la decisione sulle osservazioni e l’approvazione del Piano regionale integrato dei trasporti, il PRIT 2025. La Commissione Territorio, Ambiente e Mobilità ha espresso parere favorevole nella seduta del 15 dicembre con la seguente votazione: 25 voti a favore, 17 contrari e 2 astenuti.

Su questo oggetto sono stati presentati tre ordini del giorno, di cui uno, il 4324/1, a firma del consigliere Mastacchi, il 4324/2, a firma dei consiglieri Facci e Mastacchi, e il 4324/3, a firma dei consiglieri Barcaiuolo, Lisei e Tagliaferri.

Sono stati presentati un numero importante di emendamenti che sono in lavorazione. Quindi, dopo, man mano, quando arriveremo agli emendamenti, li citerò tutti. A questo punto partiamo con la discussione generale sul provvedimento.

Consigliere Lisei, prego.

**LISEI:** Ho una questione pregiudiziale, presidente. Va trattata prima della discussione dell'ordine del giorno. Posso?

**PRESIDENTE (Petitti):** Prego.

Per la pregiudiziale sono partiti i tre minuti a sua disposizione. Prego.

**LISEI:** Grazie, presidente.

La legge regionale n. 30, che disciplina il processo di approvazione del PRIT, prevede che il PRIT debba essere approvato, all'articolo 5-bis, comma 6, entro 90 giorni da parte dell'Assemblea legislativa.

Il nostro Statuto e il nostro Regolamento disciplinano in maniera precisa che cosa accade sia ai progetti di legge sia agli atti che fanno parte di una precedente legislatura. L'articolo 50 dello Statuto dice chiaramente al comma 6 che i progetti di legge decadono al termine della legislatura e l'articolo 101 del Regolamento, al comma 2, dice che le disposizioni di cui al comma 1, quindi la decadenza degli atti e dei progetti di legge presentati, si applicano anche con riferimento a tutti gli atti di competenza assembleare.

Sono, quindi, due motivi che fondano un pregiudizio. Il primo, appunto, è che questo atto amministrativo si è formato nella precedente legislatura e che non sono stati rispettati i termini della legge regionale n. 30, termini che sono perentori, e sono perentori perché sono insiti nella natura dell'atto amministrativo che stiamo andando a votare, che è un atto amministrativo complesso e che è un atto amministrativo che ha un cronoprogramma ben preciso di approvazione, anche nel rispetto delle osservazioni e dei termini per le osservazioni che vengono dati anche ai soggetti privati.

Questo atto, pertanto, oggi è illegittimo e non poteva essere iscritto all'ordine dei lavori per due motivi, il primo, appunto, per violazione della legge regionale n. 30, il secondo perché, anche come disciplinato dal Regolamento e dallo Statuto, ma anche la prassi anche alle Camere, prevede che, giustamente, gli atti amministrativi che sono stati proposti da Organi di indirizzo politico eletti con formazioni politiche e maggioranze differenti non possono essere portati all'attenzione di un'Assemblea che si è formata successivamente e che ha, quindi, nuovi eletti, maggioranze diverse, espressi da cittadini differenti. Pertanto, l'atto non poteva essere iscritto.

Noi chiediamo, quindi, che l'atto venga spuntato dall'ordine dei lavori e, ovviamente, rimettiamo la questione pregiudiziale al voto dell'aula.

**PRESIDENTE (Petitti):** Grazie, consigliere Lisei.

Altri sul tema? Consigliera Zappaterra, prego.

**ZAPPATERRA:** Grazie, presidente.

Lungi da me l'intenzione di voler ridurre i tempi o in qualche modo limitare il dibattito, segnalo, però, che nel 2018, all'avvio del percorso, quest'aula ha trattato il PRIT come atto amministrativo non complesso, quindi nella discussione di adozione sono stati utilizzati i normali dieci minuti a consigliere tipici degli atti non complessi.

Sentiremo anche gli altri colleghi, per carità. È un atto importante, quindi massima disponibilità a discutere nel merito, se mi permette, però, presidente, è chiaro che, a fronte dei molti emendamenti pervenuti, con la piena consapevolezza da parte di tutti i Gruppi che non possiamo nemmeno prenderli in valutazione, quindi saremo costretti a respingerli e a non fare un lavoro di merito, perché qualunque modifica del PRIT comporterebbe il riavvio del percorso, e non è l'obiettivo che ci siamo dati nemmeno nella Capigruppo per approdare in aula. Quindi, ho un po' la sensazione che, al netto della richiesta dei venti minuti, che potrebbe anche essere accoglibile senza problemi, questa richiesta, associata all'enorme mole di emendamenti che è arrivata, dà l'idea del fatto che si punti più a fare ostruzionismo che a valutare il provvedimento nel merito. Un sospetto mi viene. Dopodiché, noi problemi non ne abbiamo. Noi siamo qua finché serve. Nella passata legislatura abbiamo fatto quattro giorni di fila per una legge, quindi sono a disposizione.

**PRESIDENTE (Petitti):** Grazie, consigliera Zappaterra.

Lei, consigliere Lisei, ha concluso il suo tempo in quanto ha presentato il proponente, però il consigliere Barcaiulo sì.

*(interruzione)*

**PRESIDENTE (Petitti):** Adesso parliamo allora di questo tema. Rispetto a questo tema c'è anche la possibilità di un intervento a favore.

Prego, consigliere Barcaiulo.

**BARCAIUOLO:** Grazie, presidente.

Riprendendo quello che ha detto fuori verbale il consigliere Lisei rispetto all'intervento del consigliere Zappaterra, lei ha posto un altro tema che, secondo noi, non è oggetto di discussione, perché la lettera a) del primo comma dell'articolo 71 del Regolamento è difficilmente interpretabile in maniera differente rispetto a quello che lei ha detto. Tuttavia, oggi non siamo in questa fase ancora in quella sede. Siamo nella sede di valutare e di analizzare la richiesta di pregiudiziale che è stata fatta adesso rispetto alla violazione di una legge regionale nell'*iter* che ha portato oggi alla discussione del PRIT.

Credo che su questo ci dovremmo esprimere adesso. Dopodiché, se qualcuno si assumerà la responsabilità, con tutte le conseguenze politiche ed eventualmente giudiziarie, di andare avanti rispetto a una discussione di un atto che, secondo noi, per l'*iter* non rispetta le leggi della Regione, questo dopo lo valuteremo. Entreremo nel merito, ovviamente, sia del contenuto del PRIT sia di tutto quello che riguarda la discussione e di come il nostro Regolamento disciplina gli atti di programmazione annuali e pluriennali, perché in maniera diversa sicuramente il PRIT non si può collocare, perché è oggettivamente ontologico che il PRIT sia un atto annuale o pluriennale, anzi è pluriennale in questo caso.

È chiaro, quindi, che io sto intervenendo in questa sede come intervento a favore rispetto alla pregiudiziale posta dal consigliere Lisei e invito tutti i consiglieri a guardare la legge n. 30, citata, e a

vedere se questo atto si può discutere oggi rispetto a un iter previsto dalle fonti normative e legislative di questa Regione.

**PRESIDENTE (Petitti):** Consigliera Zappaterra, si è già espresso per i due interventi. In questo momento ho fatto esprimere il consigliere...

*(interruzione della consigliera Zappaterra)*

**PRESIDENTE (Petitti):** È rimasto del tempo? Perché altrimenti... Ha un minuto, rispetto ai tre minuti che avevate. Prego.

**ZAPPATERRA:** Farò velocissima, presidente, perché sulla pregiudiziale ero già intervenuta anche in Commissione. La pregiudiziale è assolutamente infondata, perché è vero che c'è il termine dei 90 giorni per l'approvazione del Piano, ma la legge non prevede conseguenze, sanzioni o decadimento dell'atto se non viene approvato dopo i 60 giorni. Deve essere chiaro che la pregiudiziale è infondata perché con il termine della legislatura non è decaduto l'atto, è decaduto esclusivamente l'oggetto assembleare al quale l'atto era associato, come succede per tutti gli atti al termine della legislatura. Ma, in ragione degli orientamenti ormai consolidati, la deliberazione della Giunta deve assolutamente ritenersi valida ed efficace e rientra assolutamente nell'autonomia dell'Organo esecutivo poterla riproporre. Siamo qui oggi esclusivamente per l'approvazione.

**PRESIDENTE (Petitti):** Va bene. Vi siete espressi, sia il proponente che per l'intervento a favore e contrario.

Quello che dico io è che noi abbiamo portato nella Capigruppo l'atto e non è stato portato come atto complesso, quindi abbiamo definito l'organizzazione dei lavori insieme ai capigruppo, quindi dieci minuti sono stati definiti con tutti i capigruppo nella Capigruppo...

*(interruzione)*

**PRESIDENTE (Petitti):** Quindi, ci atteniamo ai lavori che abbiamo definito insieme nella Capigruppo.

*(interruzioni)*

**PRESIDENTE (Petitti):** Partiamo, quindi, con la discussione generale.

Mettiamo, però, prima in votazione la pregiudiziale, perché questa è una richiesta che è pervenuta alla Presidenza.

Prego, consigliere Barcaiuolo.

**BARCAIUOLO:** Grazie, presidente.

Solo per ricordare che l'articolo 74, comma 5, del Regolamento recita: "Gli interventi sulla questione pregiudiziale e sulla questione sospensiva non possono eccedere i tre minuti. La votazione ha luogo per alzata di mano, senza dichiarazioni dei presenti". Quindi, è specificata la modalità di votazione.

**PRESIDENTE (Petitti):** Mettiamo in votazione la pregiudiziale, la richiesta di pregiudiziale, che è stata presentata dal consigliere Lisei.

Dichiaro aperta la votazione.

Scusate, scusate. Siamo, ovviamente, in un sistema misto, perché sappiamo tutti in che condizioni stiamo facendo l'Assemblea oggi per le condizioni note. È evidente che con l'alzata di mano non siamo nelle condizioni di poter far votare tutti i consiglieri.

Quindi, si sta votando. Stiamo seguendo il voto che ci avete richiesto per la pregiudiziale.

Dichiaro chiusa la votazione.

Preciso che non è per alzata di mano per le ragioni che ho detto prima, ma è un voto palese, perché, anche se elettronico, è evidente a tutti...

*(interruzioni)*

**PRESIDENTE (Petitti):** Ragazzi, ho spiegato perché abbiamo fatto il voto elettronico. Il voto è chiuso.

Votanti 35

Contrari 23

Favorevoli 4

Astenuti 8

*È respinto.*

Il voto legato alla pregiudiziale è respinto.

Prego, consigliere Lisei.

**LISEI:** Chiedo la convocazione della Giunta per il Regolamento, perché che voi ve ne fregiate del Regolamento non è accettabile e ammissibile. L'articolo 71 dice chiaramente – lo ripeto, chiaramente – quali sono gli atti per i quali ci sono venti minuti, e quindi dice: “venti minuti per la discussione delle linee generali di un progetto di legge, di un regolamento, di una proposta di legge alle Camere, di accordi agli atti di programmazione annuali e poliennali, nonché – vi porto il dizionario se volete sapere cosa vuol dire “nonché” – di atti amministrativi considerati complessi o rilevati dalla Conferenza dei presidenti”. Cioè, gli atti che non sono poliennali, gli atti che non sono linee generali di un progetto di legge, gli atti di un regolamento, se la Conferenza dei presidenti decide che sono complessi, allora possono rientrare nei venti minuti. Quindi, se noi decidiamo che è complesso questo foglio alla Capigruppo, lo possiamo decidere e trattare come atto complesso. Ma tutti gli altri atti sono complessi per natura, per definizione di Regolamento. Anche il bilancio in Capigruppo non dichiariamo che è il bilancio. Perché? Perché il bilancio è il bilancio. Gli atti poliennali sono atti poliennali. Qui stiamo parlando del PRIT 2020-2025, che quindi regola i prossimi tre anni, per cui è un atto poliennale, tanto questo quanto il successivo è un atto poliennale, e lo dice il “nonché”. Quindi, non è che gli atti che per natura sono poliennali sono progetti di legge o altro devono essere dichiarati complessi dalla Capigruppo, perché c'è una “virgola” e c'è un “nonché”. Esiste la lingua italiana ed esiste il dizionario. Quindi, quanto meno, per favore, non prevaricate i consiglieri e non prevaricate il Regolamento nel definire quello che è in natura qualcosa di differente. Questo è un atto poliennale, ed è scritto chiaramente sul Regolamento, è scritto anche nel titolo che è poliennale, quindi automaticamente hai

tempo fino a venti minuti. Se poi la volta precedente nessuno l'ha rilevato e nessuno l'ha osservato non è che la prassi supera il Regolamento. A me non interessa come è stato trattato dieci anni fa, quando è passato all'approvazione dell'aula.

L'atto è tale e poliennale e per questo abbiamo venti minuti per Regolamento. Non si può superare il Regolamento, neanche con la prassi. Quindi noi chiediamo che venga ritenuto, quale è, perché è assurdo anche solo doverlo richiedere, è frustrante dover richiedere che qualcosa di insito sia tale, perché allora dal prossimo anno chiediamo che venga definito il bilancio. Chi lo dice che è il bilancio? Perché c'è scritto sul foglio? Il bilancio abbiamo dichiarato in Capigruppo che è il bilancio, che è atto complesso? Neanche il bilancio abbiamo dichiarato che è un atto complesso. Il bilancio ha una sua procedura. Pertanto, è bilancio. Questo è uguale ed è uguale anche il prossimo oggetto, dove c'è scritto chiaramente "atto di programmazione".

**PRESIDENTE (Petitti):** Consigliere Sabattini, prego.

**SABATTINI:** Scusi, presidente.

Volevo aggiungere il mio voto contrario alla scorsa votazione. Grazie.

**PRESIDENTE (Petitti):** Va bene.

Adesso andiamo avanti e partiamo con la discussione generale sul provvedimento.

*(interruzione)*

**PRESIDENTE (Petitti):** È inutile che urliamo fuori microfono.

La Giunta del Regolamento verrà convocata. Abbiamo preso atto della vostra richiesta. C'è stato un voto dell'aula che si è espresso sulla pregiudiziale. È evidente che io faccio riferimento al voto, che è un voto palese, non è per alzata di mano, ma è palese perché tutti potete vedere cosa hanno votato i consiglieri che hanno votato.

*(interruzione)*

**PRESIDENTE (Petitti):** La richiesta è stata respinta.

*(interruzione)*

**PRESIDENTE (Petitti):** Innanzitutto moderate il linguaggio. Prima cosa. Seconda cosa: avete parlato, vi siete espressi, quindi mi sembra evidente...

*(interruzione)*

**PRESIDENTE (Petitti):** La risposta è che abbiamo mantenuto i tempi decisi nella Capigruppo, quindi dieci minuti per consigliere.

*(interruzione)*



**PRESIDENTE (Petitti):** Allora, ragazzi, se alzate...

*(interruzioni)*

**PRESIDENTE (Petitti):** I miei dirigenti stanno leggendo alla lettera il Regolamento, come avete fatto riferimento voi.

*(interruzione)*

**PRESIDENTE (Petitti):** Guardi, siccome l'articolo 9, al punto 4, dice che, se insorgono questioni controverse di interpretazione del Regolamento nel corso della seduta dell'Assemblea, spetta alla Presidente la decisione finale, io ho espresso, dopo il voto, la decisione e vi chiedo di continuare con il dibattito e con la discussione generale sul provvedimento. È molto semplice il ragionamento.

*(interruzione)*

**PRESIDENTE (Petitti):** Verrà convocata, l'ho detto prima. Però, non credo che dobbiamo bloccare i lavori d'aula per la Giunta per il Regolamento. Verrà convocata, verrà convocata.

*(interruzione)*

**PRESIDENTE (Petitti):** Non andiamo avanti perché avete deciso questo atteggiamento. Prego, consiglia Zappaterra.

**ZAPPATERRA:** Un punto di chiarezza...

*(interruzioni)*

**PRESIDENTE (Petitti):** Vi siete espressi finora, avete urlato anche fuori microfono. Adesso la parola la do a tutti, a tutti coloro che l'hanno chiesta.

**ZAPPATERRA:** Proviamo a capirci. Proviamo a capirci, perché temo che non stiamo neanche parlando tutti della stessa cosa, e chiedo se siamo tutti al segno. Se il collega Barcaiuolo almeno lo lasciate libero, perché secondo me non stiamo parlando tutti della stessa cosa, quindi volevo fare il punto della situazione. Poi, se abbiamo capito male...

Io ho capito che noi abbiamo votato contro la pregiudiziale che insisteva sull'iscrizione all'ordine del giorno. Bene. E io resto convinta del fatto che la procedura sia stata assolutamente legittima, quindi noi abbiamo votato contro la pregiudiziale, quindi il PRIT va all'ordine del giorno e ne discutiamo.

Adesso il tema dei colleghi è sui tempi degli interventi. Sto dicendo bene?

Sui tempi degli interventi non si è espressa l'aula, mi sono espressa io, che credo di aver detto molto chiaramente che nella fase di adozione il PRIT è stato trattato alla stregua di un atto amministrativo non complesso, con i dieci minuti. Ho anche detto che la richiesta dei venti minuti, e lo ribadisco, insieme ai duecento e passa ordini del giorno che sono stati depositati mi dava l'idea di un ostruzionismo sui lavori

dell'aula piuttosto che sulla necessità di tempi per stare sul merito, considerato che sappiamo che non possiamo accettare gli emendamenti.

Ciò detto, però, se per i colleghi diventa dirimente tenere venti minuti, considerato che su quello non si è espressa l'aula, perché voglio essere chiara, ci siamo espressi sulla pregiudiziale, presidente, per quanto riguarda il Partito Democratico, le do la disponibilità.

La ringrazio per aver tenuto il punto sui lavori dell'aula del 2018 e il suo atteggiamento è stato coerente. Se è necessario per andare avanti le do la disponibilità a battezzare i venti minuti e proviamo ad entrare nel merito e a fare una discussione che interessa anche chi stava fuori.

**PRESIDENTE (Petitti):** Grazie. Consigliere Delmonte, prego.

*(interruzione)*

**PRESIDENTE (Petitti):** Non è a estrazione, consigliere Barcaiuolo. Ha parlato due volte. Ritengo che il consigliere Delmonte, che ha chiesto insieme a lei la parola, possa esprimersi prima di lei. È molto semplice.

**DELMONTE:** Grazie, presidente.

Su questa richiesta del Gruppo Fratelli d'Italia, che in realtà non dovrebbe nemmeno essere una richiesta perché è specificato sul Regolamento molto chiaramente, il Gruppo Lega si accoda, nel senso che è evidente che l'articolo 71, comma 1, lettera a), dica palesemente che questo è un atto che debba essere trattato con venti minuti di tempo per consigliere. E ha anche un suo senso, nel senso che, essendo un atto molto complesso, a noi la totalità del tempo che ovviamente per dieci minuti a consigliere sarebbe quella di 140, serve a poco se un consigliere può comunque intervenire dieci minuti. Quindi, trattando il fatto che nel 2018, quando abbiamo trattato questo oggetto, aveva comunque anche dei relatori di minoranza e di maggioranza e quindi c'era stata una possibilità anche di intervento della minoranza per un totale di venti minuti di relazione e poi successivamente nella replica. Era stato trattato tutto in modo diverso.

Noi chiediamo, anche se, ripeto, non dovrebbe nemmeno essere richiesto, a nostro parere, che vengano tenuti i venti minuti di discussione per tempo e non per, ovviamente, fatto di ostruzionismo, perché noi non abbiamo nemmeno degli emendamenti, ma è solo per comodità di chi interviene che su un atto così complesso come questo, al di là di come lo definiamo per Regolamento, dieci minuti sono veramente troppo ridotti, anche solo per riuscire a trattarne il contenuto.

Noi chiediamo che vengano trattati in venti minuti e poi ci riserveremo ovviamente gli interventi necessari.

Grazie.

**PRESIDENTE (Petitti):** Consigliere Taruffi, per le questioni di prima, prego.

**TARUFFI:** Io, in realtà, volevo fare una proposta di mediazione. Penso che potremmo sospendere cinque minuti l'aula, i capigruppo potrebbero incontrarsi e potremmo definire le modalità di conduzione dell'aula. Secondo me, cinque minuti sono più che sufficienti, perché in cinque minuti si fanno tante cose, alle volte anche troppe, quindi secondo me riusciamo a trovarci.

Chiederei di sospendere cinque minuti e provare ad accordarci tra capigruppo.

**PRESIDENTE (Petitti):** Credo, anch'io, che sia la cosa migliore.

Consigliere Barcaiolo, poi il consigliere Lisei, dopodiché come capigruppo decidiamo come procedere. Prego.

**BARCAIUOLO:** Grazie, presidente.

Rispetto all'intervento del consigliere Zappaterra, che ha ricostruito bene quello che è accaduto, cosa che probabilmente in quest'aula qualcuno non aveva capito. Quindi, ringrazio per la ricostruzione fedele degli accadimenti che si sono svolti questa mattina. Una cosa, però: qui non è che ci dobbiamo mettere d'accordo con maggioranze più o meno estese se discutere dieci o venti minuti a intervento, perché non funziona così. Qua dentro qualcuno può dire quello che vuole rispetto al contenuto di qualsiasi cosa, ma rispetto alle regole che normano il funzionamento dell'Assemblea c'è un Regolamento e il Regolamento parla chiaro, e dice che gli atti pluriennali di programmazione hanno venti minuti. Punto. Non dice: sentite la maggioranza, abbiate la maggioranza dei due terzi o qualcosa del genere. Quindi, non è derogabile, neanche su accordo, la restrizione dei tempi rispetto a una declinazione del Regolamento assolutamente inequivoco, assolutamente inequivoco.

La motivazione per la quale noi richiediamo ora la convocazione della Giunta per il Regolamento è perché, secondo noi, nel momento in cui venisse deciso dalla Presidenza dell'Assemblea, e non dalla maggioranza, e non da un voto di quest'aula, perché non compete a quest'aula decidere come impostare i lavori, noi crediamo che un'eventuale trattazione che deroghi al Regolamento possa porre eventuali future irregolarità sulla complessiva approvazione dell'atto, perché il Regolamento su questo è chiaro e lascia la deroga di decidere alla Capigruppo esclusivamente per gli atti che non sono citati nella prima parte del comma dell'articolo 70. Quindi, a me sembra kafkiano dover discutere di questa cosa.

Siamo arrivati a questo, discutiamone, serve interrompere per capire di andare avanti, serve convocare la Giunta per il Regolamento, però, anche lì, ci sono dei canali che vanno usati. Non è che uno si alza e trova la soluzione e poi, a tarallucci e vino, ci si mette d'accordo, perché a fare così si può sempre creare un precedente. C'è un Regolamento, Regolamento peraltro non approvato da questa legislatura, quindi assolutamente neutro per tutti e a tutti va bene, usiamo il Regolamento.

**PRESIDENTE (Petitti):** Consigliere Lisei, prego.

**LISEI:** Sono favorevole alla proposta che ha fatto il collega Taruffi di sospendere qualche minuto l'aula.

**PRESIDENTE (Petitti):** Chiedo di venire con i capigruppo nella Sala B-C.

*(La seduta sospesa alle ore 10,26 è ripresa alle ore 11,04)*

**PRESIDENTE (Petitti):** Riprendiamo i nostri lavori d'aula.

Come avevamo detto precedentemente, abbiamo convocato la Capigruppo per valutare come procedere rispetto alla discussione dell'atto. Fatta salva la decisione presa sull'atto, quindi la classificazione dell'atto non complesso, abbiamo preso atto che le valutazioni dei Gruppi al riguardo sono differenti, ma la Conferenza dei Presidenti ha deciso, in maniera unanime, di concedere, di dare venti minuti a consigliere, vista la necessità e l'importanza di trattare l'atto.

A questo punto, apriamo la discussione generale sul provvedimento. Chiedo chi si iscrive a parlare tra i consiglieri.

Prego, assessore Corsini.

**CORSINI, assessore:** Grazie, presidente.

Entriamo nel merito dell'oggetto. Oggi si conclude, sostanzialmente, con il voto dell'aula, con un passaggio in aula, un percorso iniziato nel 2018 con l'adozione del Piano regionale integrato dei trasporti, uno strumento di pianificazione strategica assolutamente fondamentale per le Regioni, quindi, ovviamente, anche per l'Emilia-Romagna, perché disegna non solo la *governance*, ma anche la pianificazione strategica del settore dei trasporti, della mobilità per i prossimi anni.

Ricordo che la legge n. 13/2015, cioè quella di riforma del sistema di governo regionale e locale, ha proprio individuato nel Piano regionale integrato dei trasporti e nel PTR (Piano territoriale regionale) i due punti di riferimento fondamentali per la pianificazione strategica di area vasta.

Con l'approvazione definitiva del PRIT, di fatto, si conclude anche un ciclo di pianificazioni strategiche della nostra Regione, che tiene insieme naturalmente il PTR, ma anche il PAIR 2020 e il Piano energetico. Nella mia presentazione, che cercherò naturalmente di contenere il più possibile nei tempi, desidero individuare certamente i principali assi strategici del PRIT, che sono stati individuati nel momento in cui, nella scorsa legislatura, l'aula ha adottato il Piano, che va visto – lo voglio dire in premessa – insieme a un altro documento di programmazione sul tema trasporti e mobilità, in particolare sul tema della mobilità sostenibile, che discuteremo in questa seduta, perché, essendo stato adottato il PRIT nel 2019, i cambiamenti nella domanda di mobilità, che sono stati in questi anni al centro dell'attenzione e del dibattito pubblico, anche in virtù di alcune direttive di carattere comunitario, necessitano di una programmazione sugli interventi della mobilità sostenibile che, pur non essendo recepita nel PRIT, perché il PRIT ha un proprio percorso autonomo di approvazione, va visto, comunque, insieme al PRIT proprio per disegnare un governo della mobilità e una serie di risposte di interventi di progettualità, che è fondamentale integrare dal punto di vista politico con il PRIT per avere, quindi, un disegno complessivo più organico.

Tra gli assi strategici, il primo è certamente quello di dotare la Regione Emilia-Romagna di una strategia integrata per il governo della mobilità, ribadendo che i trasporti svolgono un ruolo fondamentale, se orientati all'interno di una programmazione di carattere strategico, per favorire una mobilità sempre più sostenibile e sempre più attenta alla domanda dei cittadini e delle imprese. Un PRIT, come dicevo, che chiude, quindi, una fase di programmazione collocandosi in una prospettiva di corto-medio periodo, 2025 appunto, che tenga conto del contesto di profondo cambiamento e ponendo, quindi, le basi per un rinnovato ciclo di pianificazione aperta alle nuove sfide della modernità, collocato pienamente all'interno della strategia del PNRR, in particolare della transizione ecologica, che è uno dei due capisaldi del PNRR, e del Patto per il lavoro e per il clima.

Il PRIT 2025, quindi, adottato e controdedotto... Ricordo che durante la fase di pubblicazione sono state presentate 53 osservazioni, molte delle quali sono state accolte dall'Assemblea legislativa totalmente o parzialmente, poche sono state respinte, a dimostrazione di un'attenzione, di una sensibilità e anche di una pertinenza delle osservazioni stesse che hanno migliorato il testo iniziale presentato dalla Giunta. Dicevo che il PRIT è stato adottato nel 2018 e oggi va quindi visto in un contesto che prevede ulteriori strumenti, quali appunto il Patto per il lavoro e per il clima, il Documento sulla programmazione e sulla ricognizione degli interventi sulla mobilità sostenibile, che vanno visti in maniera integrata, proprio perché dal 2019 ad oggi lo scenario complessivo è stato oggetto di profondi cambiamenti, ma anche di

nuove opportunità. Quindi, si tratta di disegnare una molteplicità di risposte pianificatorie sull'assetto del territorio, sul governo della mobilità e sulle dinamiche trasportistiche infrastrutturali.

Basti pensare a come il Covid ha imposto un ripensamento complessivo del trasporto pubblico locale, che proprio in queste settimane è oggetto di un confronto con gli *stakeholder* che a vario titolo hanno un ruolo importante nel governo e nella programmazione dei servizi del TPL, perché stiamo definendo gli ultimi dettagli per l'approvazione del Patto per il trasporto pubblico locale, dopo che quest'aula ha approvato, qualche mese fa, gli indirizzi generali, che hanno consegnato alla Giunta l'impegno, appunto, di definire un nuovo patto sul TPL.

Ed ecco, quindi, che questo primo asse strategico è proprio quello di rilanciare una strategia integrata sul governo della mobilità, promuovendo, con forti investimenti ma anche attraverso un profondo salto culturale, la mobilità sostenibile, favorendo la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.

La seconda priorità strategica del PRIT conferma lo scenario infrastrutturale del 1998, adeguandolo però alle nuove priorità, per definire una maglia, un disegno infrastrutturale capace di garantire non solo accessibilità interna al territorio regionale, ma anche una più moderna e funzionale connessione verso l'esterno. Per fare questo si punta a una gerarchia funzionale della rete viabilistica e dei nodi strategici, che tenga conto della necessità dei diversi livelli di accessibilità territoriale. Prioritario diventa dunque valorizzare l'attuale *asset* di infrastrutture per garantire più sicurezza, più qualità e più continuità di programmazione degli interventi manutentivi.

La terza priorità politica del PRIT è quella di evitare – “politica” nel senso di politiche di mobilità, naturalmente – una dispersione della domanda di passeggeri e di merci. Ed è per questo che il PRIT si pone l'obiettivo di valutare anche la sostenibilità della programmazione della mobilità con lo sviluppo del sistema insediativo. Un punto centrale. Il PRIT, cioè, integrato con le politiche di programmazione territoriale e di programmazione urbanistica.

La quarta priorità è quella di promuovere un riequilibrio verso forme di mobilità collettiva attraverso il miglioramento della *governance* del sistema, della sua efficienza e della sua innovazione. Per questa ragione sono individuate nel PRIT, come snodi fondamentali, le stazioni ferroviarie, come punto nevralgico di integrazione del sistema tra il TPL e il trasporto privato.

Inoltre, il PRIT conferma come l'infrastruttura stradale e gli interventi per portare a termine la grande rete sugli assi principali siano prioritari per rilanciare la competitività dei grandi distretti produttivi e industriali, con l'obiettivo di ridurre del 50 per cento il livello di congestione attuale delle infrastrutture stradali della nostra regione.

Ma il PRIT è tanto altro, naturalmente. Io vedo che nel dibattito complessivo, quando si parla di PRIT, l'attenzione va unicamente alle grandi opere infrastrutturali di carattere stradale, che sono una parte naturalmente importante del PRIT, ma sono, appunto, una parte. Tant'è vero che il PRIT si chiama Piano regionale integrato dei trasporti, non delle infrastrutture stradali. Ed è per questo che sul trasporto ferroviario vengono indicati obiettivi strategici, che riguardano prevalentemente l'incremento dell'efficacia dei servizi, con un cadenzamento regolare ai 30 minuti o ai 60 minuti, ma anche con dei potenziamenti, ponendosi, quindi, degli obiettivi ancora più performanti, fino a 15 minuti, come nel caso del servizio ferroviario metropolitano di Bologna, su tratte e fasce orarie più trafficate; la velocizzazione di alcuni servizi ferroviari; l'aumento progressivo della produzione di chilometri di trasporto ferroviario, passando dai 18,5 milioni del 2016 fino ai 25,5 milioni di treni/chilometro del 2025; il radicale ricambio del materiale rotabile, già in atto e già in parte completato, che completeremo nei prossimi anni grazie alle risorse del PNRR e alle risorse direttamente imputabili al bilancio regionale, la completa elettrificazione – ne abbiamo parlato tante volte – delle linee regionali, con un obiettivo strategico di

piano, che è quello di aumentare del 50 per cento i passeggeri trasportati su ferro. Sempre sul trasporto ferroviario, potenziare le infrastrutture nazionali, le infrastrutture regionali, come dicevo, con l'elettrificazione, ma anche con il raddoppio selettivo di alcune tratte, ed elevare gli standard di sicurezza del trasporto ferroviario per renderlo non solo più sicuro, ma anche più performante, più competitivo e più attrattivo nei confronti dell'utenza, proprio per raggiungere quel più 50 per cento di passeggeri trasportati. Quindi, la priorità assoluta è quella dell'eliminazione dei passaggi a livello, un tema che il PRIT definisce in maniera molto chiara, per garantire più sicurezza, più servizi e più puntualità nel trasporto ferroviario.

Il PRIT, inoltre, conferma il ruolo fondamentale del trasporto pubblico locale su gomma, con un grande obiettivo strategico, che abbiamo ribadito anche durante gli ultimi Stati generali della mobilità sostenibile, quello di riorganizzare la *governance* del sistema del TPL su gomma, per arrivare all'obiettivo di costituire una *holding* regionale del TPL su gomma in grado, una volta terminata l'emergenza sanitaria e terminato il regime di proroga dei contratti di servizio, di avere un soggetto fortemente radicato sul territorio, a maggioranza pubblica naturalmente, che sia in grado, quando verranno bandite le gare per le concessioni, di avere le spalle robuste e di avere, quindi, una strutturazione di carattere industriale per poter competere probabilmente con competitori anche internazionali.

L'operazione che abbiamo fatto sul ferro va replicata in misura diversa, ma il principio è quello, anche sulla gomma, se vogliamo non solo fare una grande operazione industriale, ma anche avere una società in grado di fare investimenti e, quindi, di migliorare il servizio attuale.

Lo sviluppo dell'infomobilità, lo sviluppo della tariffazione integrata, il nuovo Patto, come dicevo prima, sul trasporto pubblico locale è in fase di chiusura. Tutto questo per raggiungere gli obiettivi *target* del Piano, che sono quelli di aumentare del 10 per cento i passeggeri. Questo era un vecchio obiettivo del PRIT. Oggi, a causa della pandemia, c'è stata una forte contrazione della domanda, ma si sta recuperando, e quindi credo che questo obiettivo del 10 per cento, proprio alla luce degli ultimi dati, debba essere alzato in termini percentuali, ponendosi intorno al 20 per cento, per tornare, anzi per superare i livelli di domanda del 2019, prima della pandemia. Inoltre, l'aumento dello *share* modale dall'8 al 12-13 per cento su base regionale. Ancora, così come nel ferro, siamo ormai in fase di completamento del rinnovo del parco di materiale rotabile. Nei prossimi anni gli autobus, e quindi i mezzi che circolano sulle nostre strade, saranno oggetto di un grande piano di rinnovamento, di sostituzione, che interesserà circa 2000 sui poco più di 3000 mezzi in dotazione nelle nostre aziende di TPL, che verranno completamente sostituiti da mezzi più ecologici, dando naturalmente un contributo importante al tema della qualità dell'aria e al raggiungimento degli obiettivi dell'Unione europea.

Inoltre, più integrazione con i privati nel TPL. Abbiamo visto quanto siano stati fondamentali i privati in subconcessione nei momenti più drammatici della pandemia, nei momenti in cui la capienza dei mezzi, per le direttive, per le linee guida e per i decreti nazionali, è stata ridotta, quindi quanto sia stato fondamentale avvalersi del contributo in termini di mezzi dei privati, che hanno dato davvero un contributo importante al raggiungimento di quei numeri che abbiamo più volte evidenziato e che ci hanno consentito, pur tra mille difficoltà, di garantire un diritto primario dei cittadini, degli studenti (ma non solo degli studenti) di muoversi per recarsi nei luoghi di lavoro o molto più banalmente per recarsi a scuola.

Il PRIT svolge anche una funzione di Piano regionale della mobilità ciclistica, altra priorità strategica individuata nel PRIT. Infatti, il Piano assume la rete delle ciclovie regionali come parte integrante del sistema, anche qui con un obiettivo numerico importante che è quello di raggiungere il 20 per cento di quota modale, cioè di cittadini che utilizzano la bicicletta per i propri spostamenti all'interno dei confini

regionali, e, grazie agli investimenti che saranno realizzati nei prossimi anni, con i contributi del PNRR ma anche dei fondi strutturali europei, di incrementare di mille chilometri la rete delle piste ciclabili in Emilia-Romagna, contribuendo in questo modo a raggiungere il 20 per cento di quota modale. Ricordo che oggi siamo al 10 per cento.

Infine, il tema della logistica del trasporto merci. Potenziare la nostra piattaforma logistica integrata, il nostro *cluster* ERIC, con lo sviluppo dei nodi logistici, con il rafforzamento dei collegamenti verso il porto di Ravenna, ma anche verso il porto di Livorno, verso il porto di La Spezia, verso il porto di Genova. Noi abbiamo aree produttive, soprattutto in Emilia, che hanno delle relazioni commerciali molto forti con quei porti. Quindi, è importante investire nei corridoi di collegamento con i porti che hanno relazioni importanti con il nostro sistema produttivo.

Quindi, perseguire la politica di incentivazione regionale al trasporto merci ferroviario e promuovere la zona logistica semplificata. Saremo la prima Regione che in via ordinaria – spero a gennaio – approverà in quest'aula la proposta di istituzione della zona logistica semplificata dell'Emilia-Romagna. Ancora: promuovere politiche che integrino aree industriali con i nodi della piattaforma logistica regionale, evitando, quindi, la proliferazione di aree logistiche in maniera casuale, con un obiettivo su tutti, che è quello dell'incremento del trasporto ferroviario merci del 30 per cento, puntando a uno *share* modale del 13 per cento.

Naturalmente, l'obiettivo per il porto di Ravenna è quello di raggiungere i 500.000 TEU di traffico di *container*, con un aumento fino al 15 per cento della quota merci movimentata su ferrovia. Quindi, ribadire come il porto di Ravenna non sia il porto di Ravenna, ma sia il porto della regione Emilia-Romagna. Questo è uno dei grandi obiettivi strategici della zona logistica semplificata.

Interventi per aumentare la capacità e la portata delle linee ferroviarie per dare un contributo determinante allo spostamento di quote di traffico merci dalla gomma al ferro. Gli interventi che sono in corso proprio in queste settimane, in questi mesi sulla Bologna-Prato, vanno in quella direzione. Migliorare i collegamenti ferroviari – lo dicevo prima – con il porto di La Spezia e con l'Interporto di Parma attraverso il potenziamento del corridoio Ti-Bre. Il completamento della funzionalità di un altro scalo intermodale importante del territorio emiliano-romagnolo, che è quello di Villa Selva e il nodo ferroviario di Ravenna.

Le ultime due considerazioni riguardano il sistema idroviario e il sistema aeroportuale. Sul sistema idroviario padano-veneto, noi siamo dentro quel sistema idroviario lì, interventi per sviluppare i traffici commerciali e turistici, aggiungo, per rimuovere le strozzature oggi esistenti e, quindi, dare continuità agli standard di navigazione.

Abbiamo recentemente ottenuto sul PNRR 150 milioni di euro come raggruppamento delle Regioni del sistema idroviario padano-veneto, noi, Veneto, Lombardia e Piemonte, finalizzati proprio a eliminare le strozzature e, quindi, a creare le condizioni perché ci sia una ripresa del traffico commerciale anche di carattere fluviale.

Infine, il sistema aeroportuale. Il PRIT riconferma che in Emilia-Romagna esiste un sistema coordinato. L'obiettivo è quello di massimizzare le opportunità per i territori migliorando le *performance* di ogni singolo scalo aeroportuale, ovviamente nel rispetto delle singole autonomie, con un obiettivo che ancora oggi è valido, che è quello di raggiungere i dodici milioni di passeggeri, di cui solo dieci a Bologna. Riteniamo che l'attuale sistema regionale, che consta di quattro aeroporti, sia adeguato alle nostre necessità. Quindi, occorre garantire un'adeguata accessibilità via terra agli scali, evitando delle previsioni insediative che possano ostacolare l'accessibilità dei quattro scali aeroportuali.

Un'ultima considerazione più di carattere politico. Ho sentito parlare di fretta nell'approvare il PRIT. Diciamo che, dopo l'adozione avvenuta nel 2018, mi pare un'affermazione abbastanza discutibile. Ho sentito parlare di fretta nell'approvarlo in questa seduta perché il 18 gennaio la Conferenza di servizi indetta dal Ministero dovrà chiudere la fase istruttoria del Passante di Bologna, per poi passare alla fase operativa. Non è vero, perché la Conferenza di servizi convocata dal Ministero si chiuderà positivamente a prescindere dall'approvazione del PRIT. Non c'è nessun nesso, neanche dal punto di vista legislativo, fra le due cose. Io credo che molto semplicemente noi dobbiamo approvare il PRIT perché è uno strumento di pianificazione e di governo della mobilità e dei trasporti fondamentale. Lo dico proprio perché nel 2022 arriveranno a conclusione il contratto di programma Ministero-ANAS e il contratto di programma Ministero-RFI, verranno scaricati a terra investimenti sulla mobilità e sui trasporti del PNRR, ma anche dei Fondi strutturali europei, quindi noi dobbiamo avere, nel momento in cui riceveremo molte risorse per la mobilità, i trasporti e le infrastrutture, una pianificazione strategica approvata che ci consenta di collocare quegli interventi all'interno di un quadro complessivo, di una cornice che è appunto quella disegnata dal PRIT.

Grazie.

**PRESIDENTE (Petitti):** Grazie, assessore.

Consigliere Tagliaferri, prego.

**TAGLIAFERRI:** Grazie, presidente.

Colleghi, premesso che questo è un atto di programmazione pluriennale e che la Capogruppo ha raggiunto un accordo proprio per evitare ulteriori ritardi, sono certo che molti di voi sbufferanno, altri si lamenteranno per questa ennesima perdita di tempo sul PRIT.

Del resto, questo PRIT è stato definito un "documento splendido", "fulgido esempio di programmazione regionale". Permettetemi, colleghi, di dissentire da un giudizio così lusinghiero e irrealistico su un documento assolutamente non rispondente ai bisogni e alle necessità dei nostri territori e delle nostre comunità. In questi pochi minuti che mi sono concessi, proverò a far sorgere tra i più sensibili di noi qualche piccolo dubbio.

Il PRIT che la Giunta intende farci digerire a forza è, diciamolo chiaramente, un documento vecchio, che non pianifica alcunché e men che meno propone soluzioni ai tanti problemi che ci attanagliano in merito. Di più, è un documento che ha delle finalità, sì, ma queste non ricomprendono alcuna azione programmatica; piuttosto pare che lo si voglia usare quale foglia di fico per giustificare ulteriori obbrobri progettuali e amministrativi che martorizzano Bologna e che continueranno a strangolare la circolazione di questo nodo strategico anche nel futuro.

Venendo alle mie zone di provenienza, mi concentrerò sulle tante osservazioni che numerosi soggetti interessati a questo Piano hanno mosso oltre due anni fa. Solo questo dovrebbe far pensare: ma come si fa a votare, anzi, con quale coraggio e lungimiranza amministrativa si osa proporre un Piano che è stato ideato ben prima del Covid? Parlo di lungimiranza, ma forse sarebbe meglio parlare di coerenza, se pensiamo a quante volte l'assessore Corsini ha ripetuto come un mantra, nelle innumerevoli sedute di Commissione, che le esigenze trasportistiche e del TPL in particolare sono talmente tanto cambiate da riguardare un mondo completamente differente da quello a cui eravamo abituati.

Comunque, veniamo a Piacenza. La Provincia di Piacenza, nel 2019, in previsione del nuovo Polo ospedaliero, chiedeva – questo, sì, è un esempio virtuoso di pianificazione – il completamento e il potenziamento dell'attuale tangenziale, oltre a una serie di collegamenti per la bassa piacentina.



Giustamente, la Giunta ha pensato bene di non dare alcun cenno sulla tangenziale. D'altra parte, utilizzando il calendario regionale, capiamo bene che per voi l'ospedale di Piacenza probabilmente non è una priorità. Peccato che, utilizzando la scusa dell'ospedale, viene opposto un diniego anche ad ogni richiesta di miglioramento della viabilità sull'asse sud-ovest per il capoluogo e il territorio limitrofo.

L'invito a porre in essere adeguate opere per risolvere il flusso di traffico sull'asse sud-ovest è stato avanzato da diverse realtà del territorio che, a differenza di quanto deciso dalla Giunta, giudicano tutt'altro che alternativo il potenziamento sia della tangenziale che della cosiddetta "direttrice mediana".

Sia chiaro: queste giuste osservazioni richieste non sono state tutte bocciate in maniera espressa. No. Voi non possedete il coraggio di dire dei "no" chiari. No. Voi vi trincerate, e lo fate ampiamente in questo Piano, dietro a dei "si valuterà, si vedrà quale soluzione trasportistica adottare" e altre amenità del genere. Il risultato? Tutto fermo *sine die*. Bel Piano. Complimenti.

Le richieste imbarazzanti, però, non sono giunte solo da pericolosi nemici dell'*establishment* dominante in questa Regione, ma sono pervenute anche da ambienti molto amici della Giunta regionale. Non è forse da leggere in questa maniera la richiesta di un miglior collegamento ferroviario da Piacenza alla stazione Mediopadana? E che dire della richiesta di un servizio metropolitana leggera lungo le linee storiche Voghera-Piacenza, Fiorenzuola-Parma? In questo caso, la proposta ha avuto maggior fortuna, in quanto è stata giudicata condivisibile, ma chiaramente senza uno straccio di indicazione su studi di fattibilità e men che meno su tempi e modi di realizzazione.

Il meglio dell'arte dilatoria presente nel Piano, comunque, lo si raggiunge con le osservazioni del Comune di Piacenza. A fronte di precise richieste su potenziamento tangenziale, potenziamento servizio ferroviario e potenziamento autostradale, riuscite a liquidare il tutto in una decina di righe, e nulla di più.

Per tutte queste osservazioni, la favola è sempre la stessa: previsione già normata. Ma non ci sono assolutamente i dettagli per capire almeno in quale secolo si pensa di dare il via ai lavori. Oppure, si parla di progetti di largo respiro che vanno nella direzione di soddisfare le richieste avanzate, ma di un barlume di concretezza non c'è mai traccia.

Presidente e colleghi, se consideriamo che questo Piano nasce già con quattro anni di anzianità sulle spalle, ai dati e alle richieste del 2019 si devono sommare due anni di totale inazione che potrebbero aver acuito o modificato in maniera considerevole la situazione a suo tempo osservata, e, come detto, non tiene assolutamente conto delle mutate esigenze trasportistiche generate o acuite dal Covid.

Tutto ciò considerato, non so con quale animo i colleghi della maggioranza alzeranno la mano per approvare uno strumento così lacunoso e poco rispondente alle esigenze dei nostri concittadini. In considerazione di quanto detto, ma soprattutto leggendo l'intestazione di questo atto, che recita la frase "riattivazione del procedimento di approvazione", mi viene da pensare al racconto di Frankenstein, dove un medico, preda di un evidente delirio di onnipotenza, si mise in testa di strappare dalla morte un corpo umano, ma il risultato fu la creazione di un mostro. Tutto molto divertente, soprattutto nella versione cinematografica di Mel Brooks, ma qui da ridere c'è ben poco e il mostro che già ora si intravede non sarà così tanto divertente come la versione in celluloide.

Poco importa se a pagare sia sempre Pantalone. I gravi problemi della mobilità piacentina si inseriscono appieno nel totale collasso della mobilità emiliano-romagnola. Sappiamo benissimo che questa Giunta è molto abile a fare promesse e campagne pubblicitarie, spacciate per comunicazione, sappiamo benissimo, però, che questa Giunta è incapace di mantenere ciò che promette. Vogliamo parlare della Cispadana, simbolo concreto di una promessa pluridecennale? Ne parleremo diffusamente, anche con

un po' di ironia, nei prossimi giorni. Ma il dato politico, come anche Confindustria conferma, è che da anni si promette e non si fa nulla, punto. Vogliamo parlare del Passante di Bologna? Il collega Marco Lisei lo farà, l'ha già fatto, sottolineando sempre che è l'ennesima promessa trasformata in fallimento.

Chi era in Regione nello scorso mandato ricorda le firme di accordi, documenti, fogli di carta, nessuno ha visto aprire un cantiere. Vogliamo parlare del People Mover di Bologna? Anche qui, il collega Marco Lisei ha fatto delle battaglie per uno scrupoloso utilizzo dei soldi pubblici e perché i cittadini non siano sempre presi in giro. Sul People Mover noi vogliamo indagare. Proprio in questa sessione di Assemblea è prevista la nostra proposta di una Commissione d'inchiesta, ma già pensiamo che la maggioranza o si farà dell'auto-ostruzionismo per non discuterla oppure la boccherà. Bella trasparenza!

I cittadini di Bologna si vedono costretti a prendere atto di un fallimento totale. Un trenino che funziona ogni tanto, che si blocca con due fiocchi di neve e che tanto, se poi non va, c'è il Comune che ripiana. Si vede che non ci sono più i comunisti di una volta, non me ne voglia la consigliera Costi. Nella Germania Est c'era fior fiore di monorotaie che funzionavano anche sotto zero, con la neve, con il caldo e con la pioggia. Spiegateci perché i compagni dell'Est sapevano fare opere pubbliche e qui sapete solo chiacchierare. Avremo modo, nelle prossime ore, nei prossimi giorni, quali sono le "bal" di Natale che tornate a proporre ai cittadini emiliano-romagnoli.

Già oggi, però, vediamo che non funziona niente. La mobilità regionale è al collasso. Per fare piacere a qualche consigliere veteroecologista, abbiamo sentito l'assessore Corsini dire che sono stati fatti studi di fattibilità sulla Cispadana, pensando di collegare le strade già esistenti. Se le strade già esistenti fossero moderne e scorrevoli, non ci sarebbe bisogno di progettare la Cispadana, che, detto per inciso, quando verrà realizzata sarà già vecchia e superata, e non al passo coi tempi.

Se ogni dichiarazione del presidente Bonaccini sul fatto che l'opera stava per essere fatta valesse un centesimo di euro, saremmo tutti dei Paperon de' Paperoni. Peccato che le promesse elettorali sono come le correnti di partito: un venticello che spira e al massimo può dare l'illusione di contare qualcosa. I cittadini dell'Emilia-Romagna hanno la certezza che i loro bisogni per voi non contano. Diciamocelo francamente, l'Emilia-Romagna ha perso la sfida competitiva con il Veneto. Il Veneto, un tempo, era visto come zona depresso; oggi molti emiliano-romagnoli vorrebbero vivere in Veneto.

C'è poi un fatto politico. Oggi si è arrivati alla discussione di questo documento facendo carne da macello dei regolamenti e delle regole. Per due anni avete tenuto nascosto in un cassetto il documento, perché verdi e veterocomunisti coraggiosi non lo volevano approvare così. Poi, bello come il sole, è arrivato il sottosegretario Baruffi e tutti – non solo la maggioranza – si sono messi sull'attenti e un documento strategico per la nostra Regione viene votato a ridosso del Natale, in fretta e furia, come se fosse un nonnulla. In privato ci sono autorevoli colleghi del PD e della maggioranza che ci dicono: "Avete ragione voi, ma cosa vuoi che ci faccia? Quando arriva Baruffi...". Insomma, arriva il verbo del capo. E gli eletti del popolo chinano il capo e si adeguano. Scandaloso.

Non sono arrabbiato con il signor sottosegretario, che è il vero "n. 2" della Giunta, o forse anche di più. Sappiamo benissimo che fa e disfa, che tutti fanno la fila per un "sì". Provo tenerezza per chi, davanti a una sua telefonata, abiura il proprio compito di eletto del popolo e si adegua votando, come nemmeno in Corea del Nord. Ma io non ci sto e non ci stanno i colleghi di Fratelli d'Italia. Ha detto bene il collega Lisei. Fratelli d'Italia non ha fatto patti e sotto-patti. Abbiamo chiesto solo il rispetto delle regole. Non c'è stato. Per questo, oggi, siamo la coscienza critica di questa Assemblea. Siamo rispettosi dei diritti dei cittadini, dei loro bisogni e delle loro aspettative. Per questo gridiamo forte il nostro "no" a un progetto insufficiente, scolastico, ridicolo, approvato di soppiatto altrimenti gli ecologisti si arrabbiano.

L'anno scorso provaste a fare la stessa cosa su un condono edilizio. Foste beccati dai colleghi Zamboni e Taruffi con le mani nella marmellata e doveste fare marcia indietro. Quest'anno provate lo *sprint* di Natale. Ce la farete? La dittatura dei numeri dice di sì, ma davanti al popolo emiliano-romagnolo deve essere chiaro che Fratelli d'Italia si sta battendo contro pasticci e fallimenti.

Grazie.

**PRESIDENTE (Petitti):** Grazie, consigliere Tagliaferri.

Altri in dibattito generale? Consigliere Mastacchi, prego.

**MASTACCHI:** Grazie, presidente.

Purtroppo oggi dovrò ripetere un po' di cose che ho già detto ieri nella sessione di bilancio, ma molti argomenti si intrecciano. Quando si parla di bilancio, di pianificazione, molte cose sono intrecciate tra di loro. Quindi, purtroppo, qualcuno dovrà sentire per la seconda volta un elenco di cose già citate ieri.

Intanto è un po' "triste", per chi, come me, non ha partecipato ai lavori della precedente Assemblea, parlare di un documento così importante di pianificazione sapendo che non potrà essere fatta nessuna modifica e non avendo potuto partecipare alle decisioni importanti, quelle di modifica del documento.

Altro aspetto che volevo sottolineare è il fatto che andiamo ad approvare un documento adottato più di due anni fa, mi pare, che oggi viene approvato in un contesto che è radicalmente cambiato chiaramente, perché un po' per effetto della pandemia, un po' per effetto del degrado delle infrastrutture sicuramente il contesto sul quale stiamo lavorando è completamente cambiato. Però, credo, comunque, che sia importante che ognuno di noi, rispetto alle proprie esperienze, rispetto anche ai contesti territoriali, le cose le dica e tenti anche di portarle in approvazione, anche se sappiamo che purtroppo non sarà così, quantomeno per avere agli atti i contributi necessari per poter in futuro intervenire quando sarà necessario.

Dicevo prima, il contesto è fortemente cambiato, e faccio riferimento in modo specifico in particolare alla fortissima carenza di manutenzione sulle infrastrutture esistenti. In particolare posso parlare dei temi legati alla manutenzione dell'infrastruttura viaria delle strade provinciali, quindi della Città metropolitana di Bologna e di alcune province, perché sulla situazione province la situazione non è omogenea. Ci sono territori che hanno una buona manutenzione delle strade provinciali e altri, come ho detto prima, la Città metropolitana di Bologna, dove la situazione è veramente disastrosa. La situazione della viabilità comunale, perché anche i Comuni, nella loro debolezza finanziaria, hanno tante difficoltà a intervenire e a mantenere le infrastrutture in una condizione di buona manutenzione.

Si è passato in modo molto forte da un presidio diretto, quindi con personale che presidiava il territorio e interveniva con molta celerità, al sistema degli appalti, che non sta dando gli stessi risultati, in particolare sulla parte manutentiva, dove i risultati negativi sono sotto gli occhi di tutti.

C'è il tema delle chiusure improvvise delle strade a causa del dissesto idrogeologico, delle frane e della carenza di manutenzione.

Io ho messo in fila tutte le situazioni di un piccolo territorio, che è quello che gira intorno alle due valli del Setta e del Reno. In pochi chilometri addirittura ho dovuto fare mente locale per ricordare tutte le problematiche che in quell'area si concentrano, ma credo che sia un esempio che potrebbe essere sicuramente riportato anche in territori differenti.

Faccio riferimento alla chiusura, da aprile 2019, della strada provinciale 325. I lavori per il ripristino sono stati consegnati, ma ancora non sono iniziati; è passato un po' di tempo, ma purtroppo non si vede muovere ancora una foglia. Questo genera tanti disagi alla popolazione di quella valle, perché il traffico

è stato deviato in una viabilità comunale sulla frazione di Gardelletta, chiaramente una frazione che ha una viabilità che non è coerente, non ha una viabilità adatta a sopportare un peso di traffico così importante come quello della 325.

Più a valle abbiamo la chiusura del ponte Da Vinci, che è chiuso da dicembre 2020. In questo caso è stato nominato il commissario, però ci siamo accorti che ancora non si vede grande attività, probabilmente perché il commissario che è stato nominato ha altri 15 cantieri, quindi il dubbio è che abbia molta attività da portare avanti e che sia un po' in difficoltà ad avere una concentrazione su un singolo intervento come questo. Anche in questo caso abbiamo una problematica di traffico deviato sull'abitato di Sasso Marconi, che sta sopportando pesantemente i disagi, come anche gli automobilisti, i pendolari che devono transitare in quelle due valli sopportano questo grandissimo disagio.

Sempre in quella zona, a poche centinaia di metri, neanche chilometri, abbiamo il tema della bretella autostradale di Sasso Marconi, la bretella che collega il nuovo casello al vecchio casello e anche al ponte chiuso che abbiamo appena citato. Sarà chiusa fra poche ore, rimarrà chiusa 3-4 mesi, in prospettiva di essere poi riconsegnata al traffico locale in una configurazione più ridotta e meno fruibile, perché appunto dovrà essere utilizzata ancora una volta per sostituire il traffico autostradale per i lavori delle due gallerie di Monte Mario. Anche in questo caso sarà un disagio che ricadrà sui territori e sui cittadini di quei territori.

Ricordo che su questi argomenti, quando cominciarono i disagi, era stato preso un impegno di massima da parte dell'allora assessore Donini a contribuire con contributi sui pedaggi autostradali dei cittadini che, in qualche misura, sono stati un po' condizionati e costretti a percorrere l'autostrada in alternativa a queste viabilità. Cosa, poi, che è stata smentita nel tempo, dicendo che non era competenza della Regione finanziare attività di questo tipo. Autostrade men che meno ci pensa. Per cui rimane il fatto che le persone che sono costrette a prendere l'autostrada per superare queste difficoltà lo devono fare pagando di tasca propria.

In tutto questo si innesta l'atteggiamento – a mio parere cambiato, anche se in Commissione qualcuno ha detto che i rapporti con Autostrade sono buoni – da parte di Società Autostrade. Mentre quando ero sindaco ricordo che c'era un tavolo di confronto a livello regionale, dove tutte le attività, i cantieri, i disagi che inevitabilmente si devono sopportare sui territori per i lavori erano in qualche modo concordati e i sindaci avevano anche la possibilità di far digerire la pillola amara ai cittadini, comunicando preventivamente, concordando attività alternative e così via, ultimamente, purtroppo, sta succedendo – ed è successo anche pochi giorni fa – che dalla mattina alla sera o dalla sera alla mattina arrivano notizie di chiusure di tratti autostradali, anche molto prolungati, si chiudono i caselli nelle notti senza preavvertire, non si segnalano le chiusure. Tutto questo, chiaramente, crea una problematica e un grande nervosismo sui territori.

Lo diceva prima l'assessore. Ha citato i lavori sulla direttissima, per l'adeguamento al traffico merci PC80, che è sicuramente una notizia assolutamente positiva in una prospettiva di sviluppo del trasporto merci su ferro. Però questa diventa un po' la ciliegina sulla torta di tutto quello che ho detto prima. Anche in questo caso, per sopperire al trasporto dei pendolari, sono state attivate delle navette, quindi navette stradali, che vanno di nuovo ad incidere sul traffico locale e creano le problematiche di traffico e di carico su quei cantieri e su quelle viabilità alternative che ho citato prima, aggravando un po' tutta la situazione.

Quindi, il problema è come quando si costruisce un ponte: se vediamo il PRIT come un ponte, va appoggiato su due spalle solide, che dovrebbero essere forti e stabili. Purtroppo, in questo caso, noi non

siamo in questa situazione, perché le spalle del ponte del nostro PRIT sono basate su situazioni come quelle che stiamo elencando.

Su tutto questo c'è un discorso più generale e strategico, anche in questo caso lo diceva prima l'assessore, e cioè che non è un piano delle infrastrutture, ma un piano dei cambiamenti della domanda di mobilità, e non solo. Però, è anche innegabile che la mobilità e i trasporti girano sulle infrastrutture, quindi è inevitabile che poi, a cascata, si vada a parlare di questo. Su questo ci stanno le stazioni ferroviarie, oltre alla viabilità ordinaria, stazioni ferroviarie dove c'è un grande traffico di pendolari che utilizzano il ferro per i loro spostamenti per lavoro, però su questo punto ci sono un po' di problematiche legate innanzitutto alle infrastrutture locali, quindi al fatto che quando in molti casi si arriva in stazione non si trovano parcheggi sufficienti, se ci si va in macchina, invece se ci si va in pullman in molti casi non ci sono le coincidenze necessarie per poter vedere il trasporto pubblico come un *unicum*, ma in molti casi ci sono dei tempi di attesa, sui quali si innesta, anche qui, tutto il tema della problematica legata ai ritardi e alle cancellazioni, che sappiamo bene che nei nostri territori sono assolutamente pesanti. Quindi, su questo ci sarebbe molto da lavorare e da intervenire. Come anche sul tema del titolo unico di viaggio. Sappiamo che in molti casi per fare una tratta da una frazione, da un paese della provincia alle varie città, per arrivare nei centri storici si è costretti a prendere tre mezzi e in molti casi è necessario anche acquistare tre titoli differenti. Invece, cosa di cui si parla da parecchi anni, ma probabilmente è un obiettivo molto difficile da raggiungere, non si riesce ad arrivare alla soluzione di questo problema.

Per quanto riguarda il tema dei parcheggi delle stazioni, ho presentato un ordine del giorno, che mi riservo di illustrare, che riguarda nello specifico la stazione di Vado Monzuno per migliorare l'accessibilità sia dal punto di vista del parcheggio che dal punto di vista dell'accessibilità pedonale in particolare fra la stazione e la Casa della salute, che ormai è in fase di ultimazione strutturale, quindi fra pochi mesi si conta che prenda avvio. Quindi, il fatto di avere una stazione a poche centinaia di metri o a poche decine di metri da una Casa della salute, che però non ha il collegamento fisico, perché per raggiungerla in modo pedonale bisogna percorrere forse un chilometro, un chilometro e mezzo, perché bisogna percorrere un anello, un ferro di cavallo, è una cosa assurda. Su tutto questo si innesta, come dicevo prima, l'inevitabile tema in cascata delle infrastrutture. Sappiamo che la mobilità e i trasporti alla fine ricadono sulle infrastrutture e su questo ci sono un po' di argomenti che volevo elencare, anche se sappiamo che sono scelte già fatte, ma comunque è necessario riaprire un dibattito, quantomeno per riprendere questi argomenti in futuro.

Uno riguarda la bretella Reno-Setta, per la quale ho appena sottoscritto un ordine del giorno presentato da Fratelli d'Italia, che mi riservo di argomentare in modo più dettagliato quando sarà in discussione. L'altro, invece, tocca il tema sempre di una infrastruttura che è il collegamento delle valli del Reno e del Savena, in particolare fra Sasso Marconi e Pianoro. Questo – approfitto per spendere due parole – è un tema che viene da molto lontano e che sembra quasi invisibile, perché se ne parla, ci sono dei momenti di grande interesse e poi viene dimenticato, ma sappiamo benissimo che la zona industriale di Pianoro è isolata, da una parte, dalle Ganzole, ed è isolata dall'altra parte ancora perché non è completato il Nodo di Rastignano, che dovrebbe trovare la sua chiusura, però in questo momento viviamo questa situazione. Quindi, le industrie di Pianoro che vogliono accedere in direzione sud a Sasso Marconi sono obbligate a percorrere questo valico, con tutte le difficoltà che inevitabilmente, in particolare d'inverno, col brutto tempo eccetera, i TIR devono vivere e con il pericolo che questi creano alla viabilità ordinaria. Dall'altra parte, andando invece in direzione est, verso Rimini, in direzione Ancona, sono costretti a

percorrere il centro e praticamente il centro cittadino è regolarmente ingolfato di traffico e non consente di essere utilizzato in questo senso.

Queste sono le cose che volevo dire su questo argomento. Ultimo tema, non per importanza, anzi credo lo sia forse più di altri, ma sui quali c'è molta discussione in corso, sempre a livello di infrastrutture, è il tema della Cispadana, sulla quale si discute molto. Pare che la scelta... lo questo ambito lo conosco meno, però mi sto interessando e sto cercando di capire quali siano i *sentiment*, come si dice, del territorio; la percezione che ho avuto è che sia stata fatta una scelta di realizzare una infrastruttura autostradale molto importante, che probabilmente taglia fuori i territori e non dà servizi ai territori stessi, con dei costi molto, molto più alti rispetto alla realizzazione di una bretella a scorrimento veloce, che, tra l'altro, servirebbe solo di collegamento a tratti che sono già stati realizzati e che sarebbero molto più semplici da portare in conclusione.

Queste sono un po' le cose che volevo sollevare. Chiaramente, sui temi più specifici che ho citato prima, in particolare sui tre ordini del giorno, mi riservo di riprendere la parola quando saranno in discussione. Vi ringrazio. Buon lavoro.

**PRESIDENTE (Petitti):** Grazie, consigliere Mastacchi.  
Consigliere Pompignoli, prego.

**POMPIGNOLI:** Grazie, presidente.

Ricordo che questo è un documento sul quale nel 2018, nella scorsa legislatura, sono stato relatore. Abbiamo discusso in più occasioni rispetto alla programmazione regionale integrata dei trasporti. Un documento, a nostro modo di vedere, importante, perché ovviamente si rifaceva a quello che era il PRIT del 1998. Quindi, erano trascorsi diversi anni rispetto alla programmazione regionale. Sicuramente si doveva cercare di aggiornare i tempi rispetto alla programmazione antecedente. Di qui, ovviamente, si è lavorato su questo documento.

Presidente, farei due considerazioni: una di metodo e una di merito. Se prevarrà l'una o l'altra rispetto alla votazione che faremo del PRIT lo vedremo in corso di discussione. Però credo siano centrali due fondamentali caratteristiche. Metodo. È stata ormai sollevata da tutti la questione che questo documento, nonostante le ripetute richieste, anche del sottoscritto, di portarlo in aula per l'approvazione, sia arrivato due anni dopo e in ritardo. È evidente che questo ha comportato la discussione che affrontiamo oggi, il dibattito che è stato sollevato anche dall'altra parte dell'opposizione su questioni pregiudiziali, sulle quali non entro nel merito. È evidente che noi oggi discutiamo di un provvedimento arrivato un po' frettolosamente in aula e in discussione. Lo abbiamo sollevato in Commissione il 15 dicembre, ricordo passato in Commissione con il parere sia della mia Commissione, che presiedo, cioè la I Commissione, che della III Commissione, sul quale ovviamente ci sono forti perplessità in ordine al metodo.

Ricordo anche che sul metodo, a mio modo di vedere, si è arrivati in maniera tardiva anche rispetto alle osservazioni che sono state presentate al documento, le classiche osservazioni. Ricordo che ci sono cinquantatré osservazioni che sono state fatte dopo l'adozione del 2019, sulle quali oggi noi tecnicamente dovremmo parlare e approvare rispetto alle questioni sollevate dai singoli Comuni, dalle singole associazioni, dai sindaci o quant'altro.

Forse, dico forse, sarebbe stato meglio riaprire le osservazioni, dare il tempo dei sessanta giorni per rivedere quelle che sono le posizioni aggiornate rispetto allo stato attuale e aspettare i successivi novanta giorni per approvare. Avremmo perso centocinquanta giorni, ma saremmo andati sicuramente

in aula fra centocinquanta giorni con un documento aggiornato, non anacronistico e vecchio. Questa è la questione del metodo. Tant'è che, però, oggi siamo qua per discutere, invece, sul merito del documento, perché è arrivato, è approdato in aula, e dobbiamo necessariamente discuterlo. Ma vorrei che non passasse, comunque, il messaggio che l'opposizione sia contraria alle grandi opere. Questo assolutamente no. Noi, se siamo contrari, siamo contrari alla modalità con cui si è approdati in aula su questo documento. Ma sul merito, e prendo il secondo punto sul quale vorrei soffermarmi. È evidente che gran parte delle opere che sono indicate in questo PRIT sono già state eseguite, gran parte si dovranno eseguire e non è sicuramente questo documento che fa sì che le opere non si facciano o si facciano. Questo è evidente, credo che sia chiaro a tutti. Non è che se noi approviamo o non approviamo il PRIT le opere non si fanno o si fanno. Assolutamente no.

Il PRIT è una pianificazione che vede la Regione dare degli obiettivi; obiettivi che riguardano ovviamente il trasporto in Emilia-Romagna. Quando dico, ad esempio, che votiamo un documento sicuramente datato, lo dico a ragion veduta, perché oggi io dovrei votare e approvare un documento – e ragiono, ovviamente, come consigliere eletto nel collegio Forlì-Cesena – dove l'aeroporto di Forlì oggi è chiuso. Quindi, io voto e approvo un documento dove si dice che l'aeroporto di Forlì è chiuso. In realtà sono passati diversi anni; in realtà si è aperto; in realtà abbiamo stanziato delle risorse per l'aeroporto di Forlì. Ma qui, oggi, noi vediamo e approviamo un documento nel quale mi si dice l'opposto. Parlo dell'aeroporto di Forlì, come potrei parlare di altri nodi.

Si va a evidenziare anche quelle che sono le opere, a nostro modo di vedere, strategiche. Ovviamente credo che ciascuno di noi, quando interverrà su questo documento, parlerà del proprio territorio. Io non vado oggi a disquisire sulla Cispadana o sul Passante, altri interverranno sul territorio e diranno quello che pensano rispetto a questo documento e a queste infrastrutture sul proprio territorio. Ma dobbiamo anche evidenziare che, nelle osservazioni che i vari soggetti e *stakeholder* hanno presentato, sono inserite delle priorità e, a mio modo di vedere, le priorità importanti sul nostro territorio sono i collegamenti tra via Emilia-bis, tra via Ravegnana, cioè i collegamenti che vanno dalla costa all'entroterra. Ho sollevato ieri la questione legata alla strada statale 67, cioè collegamento città-montagna. Riteniamo che con le infrastrutture si riesca, ovviamente, ad agevolare le imprese, a mantenere i servizi e a mantenere anche le persone in quei Comuni che sono particolarmente lontani dalle città e dai centri abitati.

Oggi ci troviamo, comunque, a dover affrontare un documento che non risponde allo stato attuale della Regione. Cioè adottiamo nel 2019 il Piano e lo approviamo nel 2021. Mi si può venire a dire, però, che questo ritardo è dovuto al fatto che nel 2020, a marzo 2020, quando ci siamo insediati, è intervenuta – questo lo sappiamo tutti – la pandemia, che ha bloccato l'operatività del comparto amministrativo. Cioè ci si è concentrati molto di più sul comparto sanitario rispetto ad altri.

È anche vero, dall'altro lato, questo non lo possiamo negare, che, comunque, l'attività legislativa di questa Regione è andata avanti a prescindere dalla pandemia o meno. È evidente, quindi, che si poteva sicuramente affrontare questa tematica anche l'anno scorso. Ma questa è stata la volontà della Regione, che ha dettato i tempi e le modalità con le quali ci si deve confrontare su questo documento. È altresì evidente che ogni elencazione rispetto alle opere che sono state inserite all'interno di questo documento riguardano asset fondamentali per la Regione Emilia-Romagna, ma del 2019.

Dal 2019 ad oggi è passato comunque un lasso di tempo, che ha, ovviamente, sconvolto quelle che sono le strategie e le priorità che questa Regione si deve dare, anche dal punto di vista dei trasporti. Riteniamo fondamentale la programmazione, ma riteniamo fondamentale che queste opere vengano comunque fatte, eseguite nel più breve tempo possibile.

Oggi abbiamo una grossa opportunità, che riguarda il Piano nazionale di ripresa e resilienza. Abbiamo una grossa opportunità anche rispetto alle cosiddette costituzioni delle aree interne e abbiamo una grande opportunità di risorse che, ovviamente, non vengono indicate all'interno di questo documento. Perché? Perché andiamo ad approvare un documento del 2019. Non è difficile oggi disquisire su questa argomentazione, quindi, checché se ne dica, abbiamo tralasciato tutta una parte legata alla programmazione nazionale, perché è evidente che trattiamo un documento sul quale non possiamo porre delle modifiche, così almeno ci è stato anche riferito dagli uffici e dello stesso assessore, non possiamo oggi fare delle modifiche su questo documento, perché è già stato adottato e le opere sono comunque partite, quindi è evidente che noi non possiamo oggi andare ad aggiornarlo rispetto a quello che è occorso in questi due anni.

Riparto e termino sulla frase che ho detto all'inizio. Prevala il metodo o il merito rispetto alla votazione di questo documento? Credo che su entrambi ci siano forti discussioni che dovremmo fare oggi in aula. Credo però, dall'altro lato, che le opere siano fondamentali per il nostro territorio, che le opere siano importanti e devono proseguire con celerità, anche perché, diversamente, saremmo fermi rispetto alle altre Regioni, agli altri Paesi. Per cui, è evidente che, l'aggiornamento rispetto ai tempi attuali sia una questione che debba essere affrontata anche su questo documento e spero che nella discussione odierna, insomma, si ragioni anche su questa possibilità.

Allo stato mi vorrei riservare anche qualche altro minuto più tardi, perché ritengo che la discussione che affronteremo sarà lunga e faticosa, al fine di poter comprendere e capire anche dalle varie repliche, dai vari interventi che si susseguiranno rispetto al mio, se re-intervenire e precisare o meglio articolare la posizione che come Movimento terremo all'esito e alla fine della discussione generale. Grazie.

**PRESIDENTE (Petitti):** Grazie, consigliere Pompignoli.  
Consigliere Occhi, prego. È collegato.

**OCCHI:** Buongiorno, presidente.

**PRESIDENTE (Petitti):** Prego.

**OCCHI:** Inizio il mio intervento partendo proprio dalle parole dell'assessore Corsini, dalle parole finali. Ovvero, questo – lo abbiamo detto in tanti – è un documento ormai, diciamo così, superato, proprio per l'importanza di questo documento, che dovrebbe essere, invece, alla base di una pianificazione del territorio, una pianificazione integrata, che dovrà permettere di utilizzare tutte le risorse future. Ed è proprio per questo che non possiamo permetterci, o almeno credo che non fosse auspicabile applicare un documento di pianificazione, perché nel testo lo si ripete più volte, di una pianificazione integrata, unita a tante altre pianificazioni. Non possiamo pensare di avere un Piano con delle criticità legate principalmente al fatto che deve essere uno strumento principe di pianificazione e di ordinamento e, invece, al contrario, non recepisce indicazioni fondamentali.

Il problema è che queste indicazioni fondamentali non sono di poco conto, perché in questi due anni non solo è avvenuta una pandemia che ha sconvolto gran parte della domanda e dell'offerta di mobilità, cambiandone proprio anche la modalità, ma, auspicando una rapida uscita da questa pandemia... Il Covid ha messo in atto, ha accelerato dei processi che erano già in atto. Li ha accelerati, per esempio, la richiesta di acquisti *online* o lo *smart working*, oppure ha modificato totalmente o parzialmente – lo



stiamo vedendo in questi mesi, in questi giorni – l’approvvigionamento energetico dei Paesi, che sta rendendo più o meno conveniente alcuni tipi di carburante, alcuni tipi di motorizzazioni.

Non ultimo, in risposta alla pandemia, ma non solo, era già nei piani, la Commissione europea ha predisposto, sulla base della nuova Commissione, della nuova commissaria von der Leyen, della presidente, un Piano che ha come orizzonte il 2050, che nelle sue idee, nelle sue ipotesi, va a sconvolgere totalmente la nostra idea di ambiente, mobilità, trasporti, infrastrutture.

Questo preambolo è proprio per dire che questo *addendum* che andremo ad approvare, a discutere oggi, dopo il PRIT, se uno lo scorre rapidamente già in sostanza è come una sintesi aggiornata del PRIT. Quindi, c’è la necessità di lavorare su questo documento, che in realtà è già un documento che non può tenere conto di ciò che è avvenuto, ma deve essere un documento programmatico, deve essere un documento che indirizza e si coordina con tutti gli altri Piani. È scritto bene nel testo, più volte, con il Piano Territoriale Regionale, con il Piano energetico, con i vari temi della mobilità sostenibile dei Comuni, con la nuova pianificazione territoriale, con il nuovo Piano dell’aria. Quindi, ci viene difficile capire come faremo a coordinare tutta la prossima programmazione degli altri piani dovendo fare riferimento a un documento che in gran parte non tiene conto di rivoluzioni importanti, che non erano, ovviamente, preventivate e hanno avuto una modalità, una velocità superiore a quella dei due anni, che generalmente sono l’indicazione di una pianificazione. Due anni possono essere pochi. In questo caso due anni sono stati qualcosa di veramente eccezionale che ha messo in atto dei meccanismi che non potevamo immaginare e andranno a obbligarci a fare delle scelte su tematiche che erano impensabili fino a due anni fa.

Ci arriverò, ma anticipo il fatto della necessità di studiare dei carburanti alternativi, di una mobilità alternativa, che all’interno di questo PRIT è ancora legata esclusivamente a una modalità elettrica che in due anni è aumentata molto, di più delle prospettive, e che comunque ci necessita di fare delle scelte a livello nazionale e internazionale.

Mi riferisco al tema delle materie prime di cui si parlava ieri nel bilancio.

Scendendo poi nel particolare, vediamo che questo Piano, come poi le varie declinazioni che vediamo nei Piani urbani della mobilità sostenibile e quindi le vediamo nei Comuni e le vediamo nell’impostazione che abbiamo nei nostri Comuni, che tendono già a recepire questo tipo di modalità, di impostazione, è proprio quella di non considerare tra le necessità di mobilità tutto il mondo complesso delle famiglie e delle partite IVA, i cosiddetti “lavoratori autonomi”. Spesso, devo dire, non da parte nostra, ma da parte di chi governa in questa Regione, si tende a dimenticare la complessità dei lavoratori autonomi, delle partite IVA, dei piccoli imprenditori e delle famiglie, che sono sistemi complessi.

In questo PRIT si parla, giustamente, della necessità di cambiare le modalità di spostamento, di cercare di orientare la domanda verso altri tipi di mobilità. Quindi, si incentiva la mobilità ciclistica, si incentiva l’offerta di trasporto pubblico locale (bene), si cerca di aiutare, potenziare chi ha possibilità di usufruire di un certo tipo di mobilità, proprio perché ha condizioni abbastanza semplici, tra spostamenti casa-lavoro, organizzazione della propria vita familiare. Ma non tutti sono così. Ovvero ci sono tante famiglie che hanno necessità di spostamenti rapidi, continuativi e molteplici nei contesti della giornata. Non si può pensare, queste persone, di obbligarle – perché a un certo punto si parla quasi anche di obbligo, non solo di incentivo – a cambiare le proprie modalità. È impensabile che a questa domanda di mobilità così complessa si possa rispondere con il trasporto pubblico locale o con la bicicletta o con altri tipi di mezzi, che non siano quello privato.

Parlo anche dei lavoratori. Non solo dei dipendenti che si recano al posto di lavoro, vi rimangono per 8-10-12 ore e poi tornano a casa, e che se abitano in zone vicine ai nodi infrastrutturali, giustamente, possono utilizzare il trasporto pubblico (treno, bus o altro). Il problema è che ci sono tante persone (artigiani, liberi professionisti) che devono spostarsi più volte durante la giornata. Di questo tema non si tiene minimamente conto in questo PRIT, ma neanche nei Piani che vanno nei Comuni. Ed è un problema, secondo me, abbastanza serio, anche perché si cerca, si tenta di trasformare queste necessità di mobilità in una mobilità quasi volontariamente inquinatrice o in una mobilità retrograda che non vuole partecipare alla transizione ecologica. Questi cittadini, che in gran parte sono quelli che partecipano anche alla potenzialità economica, alla crescita economica, che sono la nervatura economica anche di questa Regione, non possono essere trattati come degli inquinatori o persone che non vogliono adeguarsi alla transizione ecologica.

Quindi, va benissimo offrire servizi nuovi, ma bisogna anche dare una risposta che non sia coercitiva, dare una risposta a questo tipo di persone, a questo tipo di necessità, a queste necessità, che sono anche, a volte, familiari. Pensiamo a chi ha diversi figli che vanno portati a scuola, come i genitori anziani che vanno portati alle visite. Ecco, non si parla mai di queste necessità. L'unica soluzione alla mobilità è la pista ciclabile, la bicicletta, il monopattino – di cui, tra l'altro, nel PRIT, non si parla, ovviamente, per i motivi temporali di cui si parlava prima – o il trasporto pubblico locale.

Sul trasporto pubblico locale poi bisogna anche chiarire che noi possiamo anche offrire mezzi più confortevoli, mezzi meno inquinanti, però si pone anche il tema della sicurezza di questi mezzi anche a livello di frequentazione, perché se noi vogliamo incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico, sia il treno, sia il bus, bisogna anche fare in modo che vi sia un rispetto anche della sicurezza legata ai fruitori. Non voglio qui dilungarmi, ma sappiamo benissimo che nelle città ci sono diversi di questi problemi, e anche sul trasporto ferroviario regionale. Chiunque frequenti questi treni sa che spesso viene quasi disincentivato anche perché ci sono situazioni ormai incancrenite, che credo vadano risolte una volta per tutte.

Sul trasporto pubblico locale vorrei anche sfatare il mito dell'aggregazione. Io vengo da una provincia, quella di Parma, che è rimasta l'unica che ha un servizio ancora provinciale, il trasporto pubblico locale. Tutte queste aggregazioni di livello sovraprovinciale non credo abbiano portato a quella magnificenza, a quell'aumento esponenziale di investimenti, con la diminuzione di costi che ci fu prospettata all'inizio degli anni Duemila, quando iniziarono tutte le operazioni di integrazione, anche forzata, o di aggregazione dei servizi pubblici, compresi quelli di trasporto, e non solo. Credo che in ambito provinciale sia ancora da dimostrare che, andando oltre l'ambito provinciale, ci siano degli effettivi benefici di scala.

Per quanto riguarda sempre il trasporto, è importante sicuramente riferirsi alle necessità delle nostre aree interne. Se ne parla in diversi punti del PRIT, però credo che nella pratica ci siano ancora dei nodi aperti per quanto riguarda la fruibilità, la consistenza del trasporto pubblico locale nelle aree montane, nelle aree interne. Spesso ci sono dei disservizi che, a volte, non dipendono strettamente dal trasporto regionale, coinvolgono anche altri *player* a livello nazionale, come Ferrovie dello Stato. Ci sono tante notizie giornaliere, sugli organi di stampa, di disservizi che rendono ancora più complesso lo spostamento di cittadini, studenti e lavoratori che abitano in zone lontane dai grandi centri e che a questi vogliono avvicinarsi per motivazioni di lavoro e di studio.

Ci sono delle reti fondamentali. Adesso passo a quello che è il mio territorio. Nella Provincia di Parma abbiamo delle necessità particolari, anche della mobilità su ferro. La Parma-Brescia e la Parma-Suzzara, che poi prosegue per Poggio Rusco. Quelle sono reti su cui spesso ci sono disservizi e che vengono

utilizzate in gran parte da studenti. Anche qua, abbiamo necessità di lavorare veramente per un miglioramento del servizio.

È giusto parlare di grandi nodi infrastrutturali, ma bisogna anche calarli negli ambiti locali. Perché poi, dopo, il cittadino singolarmente la vita la vive in maniera quotidiana e il disservizio lo vive giorno per giorno.

Sulle grandi infrastrutture, anche qui, ci sono sicuramente dei nodi ancora aperti, che sono quelli – ne abbiamo parlato più volte – nella nostra zona, quella ovest della regione, un corridoio importante, quello nord-sud, quello Tirreno-Adriatico, che comporta sia la necessità di un proseguimento di quello che è il corridoio con la Ti-Bre sia ferroviaria, che viene declinata come Pontremolese e quella autostradale.

Questo è un corridoio fondamentale, che comunque va a implementare quello che sarà anche un ampliamento dell'Autostrada del Brennero che comunque potrà dare la possibilità alla parte ovest dell'Emilia-Romagna di essere più in collegamento anche con i porti della Liguria. È fondamentale anche questo, ma ne abbiamo parlato anche quando si è discusso e discuteremo di ZLS.

Sulla via Emilia, si è parlato di via Emilia Bis. Anche questo è un intervento che, a livello generale, il territorio chiede anche perché l'idea futura, ed è contenuta anche nel PRIT, però andrebbe declinata in maniera ancora più precisa, si va verso un mondo in cui i servizi vengono concentrati in aree artigianali e vanno concentrati in aree artigianali. Ci deve essere una netta separazione a livello urbanistico tra ciò che è area artigianale e ciò che è area residenziale, per evitare i problemi che sono sorti in una via Emilia che fondamentalmente è un susseguirsi di abitazioni e capannoni che hanno reso difficile la convivenza e che porta la necessità di garantire al nostro territorio anche delle direttrici alternative, sia a livello est-ovest che nord-sud.

Questo poi è anche un discorso logistico. Sull'Autostrada A1 ben venga la quarta corsia, ma è comunque un nodo infrastrutturale che ha delle criticità che sono peggiorate anche nell'ultimo anno. Chiunque di noi la percorre spesso subisce i ritardi che ci sono per incidenti. Tutti i *player* della logistica chiedono anche che vi sia una possibilità alternativa, di movimentazione, che possa, appunto, in caso di incidente, riuscire a non bloccare totalmente le nostre merci nel corridoio, perché tali corridoi sono vicini alla nostra economia.

Vi sono tante altre infrastrutture importanti. Anche di queste ne parleranno anche i miei colleghi.

Io chiuderei il mio intervento con quello che, invece, ritengo vada anche implementato, che nel PRIT e anche nel cosiddetto *addendum* non vi è.

Questa Regione ha necessità importanti di sviluppare quelle che sono le proprie caratteristiche fondamentali. Sul tema energetico, e quindi la mobilità, lo sfruttamento di carburanti alternativi, l'Unione europea ha dato altre specifiche, che sono sempre più pregnanti e più prescrittive, di lavorare sui carburanti alternativi.

Certamente, la nostra Regione e la nostra Pianura Padana ha necessità, ha peculiarità di sviluppare la filiera del biometano. Lo diciamo da tempo, ma è una filiera che va implementata, va anche messa in rete, come i carburanti alternativi, proprio per fronteggiare un cambio che negli ultimi tempi è stato drammatico, dell'aumento del costo delle materie prime energetiche, che ha anche vanificato quella che era stata in passato la spinta verso l'utilizzo dei mezzi a metano, trasporto pubblico locale, privato, per le merci. Il biometano può aiutare, contribuire a rendere più indipendente il nostro sistema energetico, però va implementato. Ci sono delle linee guida che vanno portate avanti. Va messo in rete. Tra tutti i *player* della Regione, vanno comunque messi in rete e fatti lavorare.

Credo che il PRIT, anche per questo motivo, doveva essere uno strumento di pianificazione e programmazione di medio periodo. Avrebbe dovuto affrontare con maggiore forza questo tema. Ovviamente non lo può fare perché – ribadisco – è un documento che non tiene conto degli sconvolgimenti degli ultimi due anni, in particolare dell'ultimo periodo, sull'energia.

Grazie.

**PRESIDENTE (Petitti):** Grazie, consigliere Occhi.

Consigliera Zamboni, prego.

**ZAMBONI:** Grazie, presidente.

Credo sia abbastanza evidente e noto che Europa Verde ha una posizione contraria a questo PRIT. Del resto, mi ero già espressa in questo senso quando c'è stata la discussione in Commissione. È un'opera, questa, rispetto alla quale tra settembre e ottobre 2019 avevamo depositato 45 osservazioni critiche, che portano anche la mia firma. Quindi, non è un segreto che il PRIT non è certo uno strumento di pianificazione con il quale noi ci sentiamo d'accordo, che non ci sentiamo di condividere.

È un documento datato, che si innesta in un quadro ambientale critico. Vedi la condanna da parte della Corte di giustizia europea per lo sfioramento consecutivo, per più anni, dei limiti delle polveri sottili. Del resto, è anche storia di questi giorni l'emergenza smog. Ed è un Piano che, per la sua stessa costituzione, per quando è stato concepito, per quando è stato portato ad approvazione, non tiene conto degli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti fissati dalla nuova legge sul clima dell'Unione europea, che al 2030 fissa un obiettivo di meno 55 per cento di emissioni climalteranti.

Quindi, rispetto ai nuovi *target*, questo Piano è ancora arretrato.

Alcune opere vanno in direzione opposta a quello che dovrebbe essere, secondo noi, un approccio che tenga conto della sostenibilità ambientale, ma veramente della sostenibilità climatica. Sono opere che da sempre i Verdi contestano, dalla bretella Campogalliano-Sassuolo, all'autostrada Cispadana, alla Ti-Bre, la quarta corsia autostradale da Modena a Piacenza, il Passante di Mezzo di Bologna, dove pure i Verdi si sono espressi in maniera contraria, l'accentuazione dell'avocazione dell'aeroporto di Parma ad aeroporto cargo.

Ecco, c'è ancora troppo asfalto in questo PRIT e poca cura del ferro. Al contrario, invece, del documento sulla mobilità sostenibile, nel quale Europa Verde si riconosce in pieno. È un documento che volta pagina rispetto a un modo novecentesco ancora di affrontare il tema dei trasporti.

Il documento su cui poi torneremo in una discussione apposita, documento sulla mobilità sostenibile che la Giunta propone all'Assemblea in contemporanea al PRIT, è, invece, un documento che entra pienamente nella situazione attuale. Basti dire che prevede oltre 3 miliardi, quasi 3,6 miliardi di investimento tra risorse statali e risorse regionali e vede l'accentuazione degli interventi sulla mobilità su ferro, sulla mobilità anche sul trasporto merci su ferro. Penso alla innovativa operazione del Ferrobonus, gli incentivi che la Regione mette a disposizione delle compagnie e delle aziende che raggiungono il porto di Ravenna servendosi del ferro.

Questo ha portato a un aumento considerevole di convogli, da 7.000 a 9.000. Poi, in quel documento c'è il tram di Bologna, ci sono opere, purtroppo, ancora parziali per il potenziamento del servizio ferroviario bolognese, ma sicuramente quel documento, quella ricognizione dà il segnale di un cambio di passo, del fatto che si volta veramente pagina.

Penso, tra l'altro, agli investimenti previsti per il rinnovo delle flotte di bus, rinnovo per il quale si dà la prevalenza ai mezzi elettrici. Per quanto riguarda le ferrovie, ha l'obiettivo di eliminare gli ultimi treni

diesel, quindi arrivare all'elettrificazione completa di tutte le linee ferroviarie che attraversano la nostra regione.

Voglio aggiungere anche con soddisfazione che è stato approvato un emendamento al DEF portato da Europa Verde, che chiede che finalmente si realizzino appieno gli accordi del 2007 per quanto riguarda il servizio ferroviario metropolitano, quindi il completamento delle stazioni mancanti, le linee passanti all'interno della stazione di Bologna, per collegare le otto linee che costituiscono l'ossatura di questa rete di linee ferroviarie, che rappresenta una vera e propria metropolitana di superficie, e il cadenzamento delle corse ai 30 minuti.

Questa è la mobilità che ci piace. Spesso ricorre la litania che si criminalizza chi usa l'automobile. Qui nessuno vuole criminalizzare nessuno. Si tratta proprio di offrire delle alternative. Sennò è inutile fare la predica di lasciare l'auto a casa se, poi, non dai delle alternative. Nel momento in cui le alternative ci sono, però, è richiesto anche un cambio di comportamento individuale. Queste alternative vanno create, ma non è con quarte corsie autostradali, con nuove autostrade che si dà una risposta sensata nel creare alternative.

Voglio anche ricordare che ieri è stato lo stesso presidente Bonaccini, nel suo intervento, a sottolineare che dentro la maggioranza ci sono opinioni diverse, il che, ovviamente, non incrina, almeno per quanto riguarda Europa Verde, il senso politico di questa coalizione, nella quale ci ritroviamo pienamente, ma nella quale siamo entrati con la consapevolezza, già allora, che su questo punto ci saremmo trovati su posizioni divergenti. Del resto, siamo una coalizione di forze che si rispettano, dove vige la democrazia e non comandano generali da caserma. Quindi, è possibile, anzi credo sia utile che da questo confronto si esplorino strade diverse da queste, tipo il PRIT, che è veramente troppo legato al passato. Mentre afferma di voler essere lo snodo del passaggio dalle politiche tradizionali, basate sullo sviluppo infrastrutturale, alle politiche del futuro, basate sull'innovazione delle tecnologie, dei comportamenti, e alle politiche ambientali, capaci di rispondere alla sfida dei cambiamenti climatici, come ho premesso, fallisce rispetto a questo obiettivo.

Di fronte a opere infrastrutturali come quelle che ho elencato, che i Verdi da sempre contrastano, sarebbe stato veramente un atto di incoerenza quasi psichiatrica sostenere, con un voto positivo, il PRIT. Penso, per esempio, alla quarta corsia autostradale tra Modena e Piacenza, che è la più costosa delle nuove opere in previsione ed è anche immotivata, perché si aggiungerebbe alle tre corsie autostradali già esistenti e alla Statale 9 con le sue numerose varianti, alla ferrovia ad alta velocità, con le interconnessioni ancora inutilizzate, la ferrovia storica Milano-Bologna per la quale il PRIT 2025 non prevede alcun incremento del servizio nel tratto Piacenza-Modena.

Questi sono gli interventi da fare a servizio anche dei pendolari che tutti i giorni, per recarsi al lavoro, rinunciano all'automobile e hanno bisogno di servizi ferroviari che siano davvero competitivi all'uso dell'auto privata. Non la voglio fare troppo lunga. Ho già, credo, espresso le motivazioni di fondo.

Un breve accenno all'opposizione all'autostrada Cispadana. Anche questa non è ideologia. In una recente interrogazione avevo chiesto all'assessore Corsini a che punto fosse lo studio, l'analisi costi-benefici, che mette a confronto tre scenari: l'autostrada Cispadana, il collegamento con una superstrada a quattro corsie, due per senso di marcia, e invece una strada extraurbana secondaria di tipo C. L'assessore mi aveva risposto che questa analisi era quasi pronta. Quindi, siamo interessati come Europa Verde a vedere che risultati abbia dato. Continuiamo a sostenere che la rete dei Comitati locali, che da sempre è in campo contro quest'opera, ha fatto una proposta che ci sembra almeno intuitivamente meno costosa in termini economici per la sua realizzazione, in termini temporali e anche, ovviamente, in termini di consumo di suolo.

Questo collegamento stradale sfrutta già tratti stradali esistenti, non prevede il pedaggio e sarebbe più utile anche per la mobilità locale.

Io penso di poter concludere il mio intervento, di aver espresso le motivazioni sia di carattere infrastrutturale che metodologico per cui non possiamo sostenere il PRIT, al contrario, invece, del documento sulla mobilità sostenibile, che riteniamo... A parte la soddisfazione perché sono state accolte delle sollecitazioni che avevamo fatto alla Giunta, dall'inserimento del *car sharing* elettrico alla rete delle ciclovie d'interesse regionale e nazionale, al rinnovo della flotta dei bus, al mezzo elettrico, incoraggiando anche le aziende del trasporto pubblico che gestiscono queste flotte ad autoprodursi l'elettricità da fonte rinnovabile.

Abbiamo anche riproposto, ed è stato accolto, il tema delle *community charger*, ossia queste colonnine che permettono di ricaricare le batterie dell'auto, con un investimento, gestito in genere da comunità di proprietari di auto elettriche, che consente di risparmiare fortemente sui costi dell'elettricità, perché nelle colonnine convenzionali queste ricariche arrivano ad essere tre, quattro volte più care del costo dell'elettricità domestica.

Quindi, sul Documento di mobilità sostenibile ritorneremo quando sarà in discussione. Per il momento, mi fermo qui.

**PRESIDENTE (Petitti):** Grazie, consigliera Zamboni.

Consigliere Facci, prego.

**FACCI:** Buongiorno. Mi sentite bene?

**PRESIDENTE (Petitti):** Sì, la sentiamo bene.

**FACCI:** Grazie. Anch'io svolgerò un breve intervento sul PRIT, cercando di non ripetere quello che hanno già detto i miei colleghi, il cui intervento ovviamente condivido *in toto*.

Ripeterò brevemente quello che ho detto in Commissione la scorsa settimana: questo, di fatto, è un documento irrimediabilmente vecchio; è un documento vecchio, è un documento non aggiornato. Infatti, noi contestiamo sostanzialmente questo metodo, o meglio, più che contestare il metodo, noi giudichiamo il metodo e ovviamente lo criticiamo, perché presentare nel 2021, ormai alle soglie del 2022, un documento che andava approvato due anni fa, questo chiaramente non può che essere oggetto di censura e di critica. Tra l'altro, la stessa relazione tecnica al PRIT, a un certo punto, riporta un passaggio in cui dice che non è nuovo Piano, bensì è un aggiornamento del precedente Piano. Ecco, questa è una contraddizione in termini, sostanzialmente, perché se c'è qualcosa che questo documento non ha è l'aggiornamento, ovviamente rispetto all'attualità. Allora, se ascolto le parole dell'assessore, il quale giudica questo come un piano strategico fondamentale, viene facile fare dell'ironia: è talmente strategico, è talmente fondamentale che arriva in Aula con qualche ritardo e, appunto, vecchio, a dimostrazione di come evidentemente c'è qualcosa che non funziona negli uffici dell'Amministrazione regionale.

Quali sono gli elementi di vetustà, se posso usare questo termine? Sicuramente i riferimenti, che sono ormai datati. Sono vecchie le statistiche, i dati sulla qualità dell'aria, per esempio tutte le tabelle, il numero dei viaggiatori, l'incidenza dell'inquinamento, tutti dati che appunto risalgono ad anni fa e ovviamente hanno anche dei riferimenti percentuali... dal momento in cui il PRIT dice "il nostro obiettivo è quello di ridurre del 10 per cento, 5 per cento", rispetto a quale? Qual è il punto di riferimento sul

quale il PRIT dovrebbe determinare questa riduzione? Voi capite che è assolutamente falsato. Tutti i numeri che sono contenuti nel PRIT solo falsati, perché non si capisce esattamente quale sia il corretto precedente periodo di riferimento.

Soprattutto, la grande mancanza, la grande carenza e la critica di fondo che facciamo è il fatto che questo PRIT dimentichi quello che è successo in questi due anni, cioè dimentichi sostanzialmente, per quanto riguarda tutto il settore dei trasporti, della mobilità, l'incidenza che ha avuto la pandemia sulle abitudini dei cittadini, sulle abitudini dei lavoratori e degli abitanti del territorio. Allora, se vado a riprendere l'atto di indirizzo triennale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale negli anni 2021-2023, quindi quello che è stato approvato qualche mese fa. In questo documento si fa riferimento, proprio per il trasporto pubblico, a una precisa situazione, al fatto che viene dato atto di una crescita della percezione di insicurezza e di pericolo nell'utilizzo del mezzo pubblico, che sta allontanando l'utenza dal TPL. Questo tema – parole del documento licenziato dalla Giunta – non va sottovalutato per le possibili ripercussioni sulle abitudini di mobilità dei cittadini.

Dice ancora: "Il sistema del TPL deve, quindi, reagire, attrezzandosi strutturalmente per affrontare la prospettiva post-pandemia, per ripristinare un pieno rapporto di fiducia e garantire il diritto di ogni cittadino a una mobilità più ambientalmente sostenibile e di qualità, e rinnovarsi tenendo conto delle modifiche degli orari di lavoro, di scuola e, in generale, degli stili di vita [...] nel triennio che ci attende". Nel triennio che ci attende. Bene. Questo era il documento di programmazione sul trasporto pubblico regionale.

Bene. Di tutto questo nel PRIT, ovviamente, non vi è traccia. Non vi è traccia perché è un documento fermo a più di due anni fa. Come si può non censurare un simile sistema di tecnica, non posso neanche dire "legislativa", perché legislativa non è, ma sicuramente di pianificazione? Nel momento in cui la stessa Regione, pochi mesi fa, in un atto di programmazione importante sul TPL, richiede che il TPL debba essere in qualche modo osservato speciale o quantomeno debba essere oggetto di attenzione particolare, proprio perché è in difficoltà, noi oggi abilitiamo il PRIT. Ovviamente non vi è traccia di tutto ciò, non se ne tiene conto. È indice di una tecnica che non possiamo non criticare fortemente.

Vi dico anche una cosa. Noi potevamo presentare degli emendamenti, potevamo provare a modificare, ma in realtà sarebbe stato inutile. Inutile perché sarebbe tutto quanto da emendare, nel fatto che non fa riferimento a dati precisi, a dati aggiornati. Credo sia giusto, alla fine, che venga presentato così, cioè che rimanga così, a dimostrazione dell'assoluta inefficienza di questa Giunta nel presentare un Piano che, per bocca dell'assessore, è strategico, è fondamentale. È giusto, allora, che rimanga agli atti questa inefficienza. È un documento vecchio, datato, 53 osservazioni.

La delibera ha due punti. Il primo è l'approvazione di osservazioni. Il secondo punto è l'approvazione del PRIT, relazione tecnica, eccetera.

Le osservazioni, naturalmente, sono osservazioni ampiamente superate, ampiamente ancorate a situazioni, alcune delle quali superate e non più attuali. Quindi, io credo, proprio per tornare alla questione del metodo, che sia giusto che il Piano rimanga così, intonso, a dimostrazione della inefficienza della Giunta nel portare ai propri cittadini, agli emiliani-romagnoli un Piano strategico fondamentale, come è stato dichiarato, ma appunto che sia in realtà realmente strategico e realmente fondamentale. Questo è un Piano vecchio, superato.

Alcune questioni di merito che ho particolarmente a cuore. La questione del Passante di Mezzo di Bologna. Mi ha dato spunto anche l'intervento precedente in cui si è parlato di incoerenza, di coerenza, di essere coerenti o essere incoerenti. Vorrei capire come si giustifica questo Piano, che dovrebbe avere, stando alle parole roboanti, le parole che questo Piano comunque richiama, la sostenibilità ambientale,

la mobilità sostenibile, il miglioramento della qualità dell'aria, tanto che questo Piano richiama più volte il PAIR, il Piano sulla qualità dell'aria.

Bene, come si concilia quello che sarà l'aumento che il Passante di Mezzo, l'aumento degli agenti inquinanti, che il Passante di Mezzo determinerà sulla città di Bologna, come si concilia con le direttive sulla qualità dell'aria o con le direttive sulla diminuzione dell'inquinamento? Questo è un punto di domanda, che non solo, ovviamente, non trova risposta qui, ma vorrei ricordare com'era stato oggetto, oltre che di un preciso atto ispettivo da parte del nostro Gruppo, dove si chiedeva conto prima di procedere nell'opera del Passante di Mezzo, di uno studio di fattibilità, uno studio sull'impatto dell'aumentato traffico, traffico che necessariamente aumenterà, sulla qualità della vita e sulla qualità dell'aria. Questo studio, ovviamente, è stato rifiutato dalla Giunta. Ma non solo. Era stato sollecitato, guarda caso, anche da chi mi ha preceduto, con qualche altra firma di qualche collega di minoranza. È stata, poi, proditoriamente ritirata questa richiesta di studio preventivo. A proposito di coerenza e di incoerenza.

Noi continuiamo a denunciare il fatto che l'opera cosiddetta "Passante di Mezzo", allargamento della strada tangenziale per il nodo di Bologna, determinerà un impatto che è incoerente ed è in contraddizione con quelli che sono, in realtà, gli obiettivi che questo PRIT vorrebbe raggiungere, quello della sostenibilità. Tra l'altro, nello stesso PRIT si richiama come a Bologna vi sia la più alta percentuale di emissioni nocive. Si fa riferimento a un 64 per cento contro il 50 per cento degli altri grandi centri urbani. Sarebbe da valutare se questo tipo di percentuale è ancora attuale oppure è peggiorata.

Un'altra grande critica che necessariamente va fatta nei confronti di questo Piano è che, comunque lo si voglia impostare, è un manifesto contro la mobilità privata. È un manifesto contro la mobilità privata per quanto riguarda, naturalmente, i centri cittadini, dove si vuole portare al 100 per cento la ZTL nei centri storici, ma non c'è, ovviamente, alcun tipo di ragionamento sui parcheggi, dove si vuole aumentare la tariffazione della sosta. Per esempio, si parla espressamente di portare la sosta a 3 euro all'ora per il centro di Bologna, che è ovviamente una cifra assurda. Quindi, è, di fatto, un manifesto per disincentivare il mezzo privato.

Se ci fosse una politica equilibrata, cioè mezzo privato e trasporto pubblico, potremmo in qualche modo, per certi aspetti, anche aderire all'impostazione che il mezzo pubblico debba essere incentivato. In realtà, c'è assolutamente uno squilibrio enorme. È assolutamente squilibrato.

Altre due questioni che mi interessano sono quelle delle connessioni su territori, che il PRIT spesso richiama. Connessioni sui territori. Però, quando vediamo l'elenco delle opere che sono qui richiamate, non abbiamo alcun tipo di attenzione e sensibilità rispetto a quelle che sono delle zone più fragili.

Mi fa specie che non ci si accorga, non ci siamo ancora accorti... Avevo anche regalato all'assessore Corsini una piantina della provincia di Bologna. Avevo fatto anche delle indicazioni di dove fossero stati, di dove fossero i vari punti interessati da frane, da interruzioni, eccetera, in particolare la zona a sud di Bologna, verso la Toscana, e tutta la Valle del Reno, da Casalecchio fino a Ponte della Venturina.

Non c'è niente sulle bretelle di collegamento, non c'è niente sulla bretella Reno-Setta, sulla Pianoro-Sasso. Infatti, ho firmato, ho presentato, insieme ai colleghi, alcuni ordini del giorno, due ordini del giorno, proprio perché non tenere presente le esigenze dei territori che soffrono enormemente la carenza di infrastrutture significa non avere capito le esigenze dei territori, non avere capito le esigenze della montagna. Quindi, insistere nell'ignorare scientemente questo tipo di problematiche porta a dire che errare è umano, ma perseverare è diabolico.

Devo dire, assessore Corsini, che il vostro atteggiamento, da questo punto di vista, è veramente diabolico. Assistiamo a un isolamento infrastrutturale a sud della città di Bologna. Verso la Toscana non



c'è nulla di straordinario che dovrebbe essere messo in campo dalla Regione. Quindi, questo non può che essere denunciato. Tra l'altro, lo stesso PRIT, quando parla della possibile variante nella località Ponte della Venturina, la ritiene superata perché, sostanzialmente, il traffico non giustificerebbe la spesa.

Ecco, evidentemente questo significa non capire la strategicità di quel territorio rispetto alla Toscana, nonostante a febbraio saranno tre anni che c'è una interruzione tra le due regioni.

Questo per dimostrare l'assoluta astrattezza della vostra Amministrazione. Andate sui territori, girate in macchina, fatevi portare dagli autisti, girate voi in macchina per capire esattamente quelle che sono le difficoltà di collegamento.

L'ultima questione che pongo è quella sui titoli di viaggio. Si continua a dire che c'è un'attenzione al trasporto pubblico con l'integrazione tariffaria. Ed è pure scritto nel PRIT che sono esclusi da questa integrazione tariffaria nei centri cittadini coloro che hanno un abbonamento diverso da quello ferroviario. Quindi, gli utenti del trasporto extraurbano su gomma non possono beneficiare di questa integrazione. Addirittura nel PRIT si dà atto di questa sperequazione. Dopo due anni, visto che parliamo di un Piano di due anni fa, si continua nella perequazione. Credo sia una ingiustizia a danno dei pendolari, di tutti coloro che vivono nelle periferie, che va denunciata, perché non può più essere taciuta, e che continua a essere una vergogna che assolutamente va risolta.

Mi fermo qui. Se mi è rimasto qualche minuto, interverrò più avanti.

Grazie.

**PRESIDENTE (Petitti):** Grazie, consigliere Facci.

Sono le ore 13,02. Quindi, chiudo la seduta del mattino. Ci rivediamo nel pomeriggio.

Grazie a tutti.

**La seduta ha termine alle ore 13,02**

## **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, Stefano CALIANDRO, Valentina CASTALDINI, Maura CATELLANI, Andrea COSTA, Palma COSTI, Gabriele DELMONTE, Marco FABBRI, Michele FACCI, Pasquale GERACE, Giulia GIBERTONI, Marco LISEI, Andrea LIVERANI; Francesca MALETTI, Daniele MARCHETTI, 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, Elena SCHLEIN.

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

### **Votazione elettronica**

#### **Titolo: questione pregiudiziale**

Presenti al voto:37

Favorevoli/Sì: 4

Contrari/No:24

Astenuti: 8

Non votanti:1

Assenti:13

#### **Favorevoli/Sì**

Barcaiuolo Michele; Gibertoni Giulia; Lisei Marco; Tagliaferri Giancarlo

---

#### **Contrari/No**

Amico Federico Alessandro; Bessi Gianni; Bondavalli Stefania; Bulbi Massimo; Caliandro Stefano; Costa Andrea; Costi Palma; Fabbri Marco; Maletti Francesca; Marchetti Francesca; Montalti Lia; Mori Roberta; Mumolo Antonio; Piccinini Silvia; Pigoni Giulia; Pillati Marilena; Rontini Manuela; Rossi Nadia; Soncini Ottavia; Tarasconi Katia; Taruffi Igor; Zamboni Silvia; Zappaterra Marcella; Sabattini Luca

---

#### **Astenuti**

Bergamini Fabio; Catellani Maura; Delmonte Gabriele; Marchetti Daniele; Occhi Emiliano; Pelloni Simone; Pompignoli Massimiliano; Rancan Matteo

---

#### **Non votanti**

Petitti Emma

---

#### **Assenti**

Bargi Stefano; Bonaccini Stefano; Castaldini Valentina; Daffadà Matteo; Facci Michele; Felicori Mauro; Gerace Pasquale; Liverani Andrea; Mastacchi Marco; Montevocchi Matteo; Paruolo Giuseppe; Rainieri Fabio; Stragliati Valentina

---

LA PRESIDENTE  
Petitti

I SEGRETARI  
Bergamini - Montalti