

### Verbale n. 23

Seduta del 7 luglio 2009

Il giorno martedì 7 luglio 2009 alle ore 10.30 si è riunita presso la sede dell'Assemblea Legislativa in Bologna Viale A. Moro n. 50, la Commissione Territorio Ambiente Mobilità, convocata con nota Prot. n. 18628 del 26/06/2009.

Partecipano alla seduta i Commissari:

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

Sono presenti i consiglieri: PEDULLI in sostituzione di MONTANARI; CASADEI in sostituzione temporanea di ZANCA, FILIPPI in sostituzione di FRANCESCONI; MONARI.

Sono altresì presenti: Lino Zanichelli (Assessore all'Ambiente e sviluppo sostenibile) e Alfredo Peri (Assessore alla Mobilità e Trasporti).

Hanno partecipato ai lavori della Commissione: G. Bortone (Dir. Gen. Ambiente e difesa del suolo e della costa), E. Valbonesi (Resp. Serv. Parchi e risorse forestali), C. Bianchi (Serv. Viabilità, navigazione interna e portualità commerciale), A. Celletti (Serv. Informazione Ass. Leg.).

Presiede la seduta: Marco Barbieri

Assiste la Segretaria: Samuela Fiorini

Il presidente **BARBIERI** dichiara aperta la seduta alle ore 10.45.

*Sono presenti i consiglieri: Alberti, Bartolini, Borghi, Bosi, Casadei, Filippi, Mazza, Mazzotti, Pedulli, Salomoni, Salsi, Zoffoli.*

4660 - Progetto di legge d'iniziativa della Giunta: Legge finanziaria regionale adottata a norma dell'art. 40 della L. R. 15 novembre 2001, n. 40 in coincidenza con l'approvazione della legge di assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2009 e del bilancio pluriennale 2009-2011. Primo provvedimento generale di variazione (delibera di Giunta n. 844 del 15 06 09).

4661 - Progetto di legge d'iniziativa della Giunta: Assestamento del bilancio di previsione della Regione Emilia-Romagna per l'esercizio finanziario 2009 e del bilancio pluriennale 2009-2011 a norma dell'art. 30 della L.R. 15 novembre 2001, n. 40. Primo provvedimento generale di variazione. (delibera di Giunta n. 845 del 15 06 09).

Il presidente **BARBIERI** porge il benvenuto ai nuovi consiglieri subentrati, nell'ultima seduta dell'Assemblea legislativa, agli eletti sindaci e ricorda che la Commissione si esprime sui progetti di legge di assestamento del bilancio 2009 e relativa legge finanziaria regionale, in sede consultiva, per le materie di competenza. Ricorda inoltre che l'illustrazione era già stata svolta nella seduta precedente del 23 giugno.

Il consigliere **MAZZA** precisa che era stato disposto il rinvio dell'esame degli oggetti per consentire la presenza dell'assessore alla mobilità. Gli assessori competenti infatti, a norma del regolamento interno dell'Assemblea, devono partecipare alla discussione e approfondimento dei provvedimenti di bilancio.

Passando quindi al merito della manovra, chiede chiarimenti sul sistema ferroviario regionale e sulle risorse previste nella variazione di bilancio per l'aumento di capitale della Società FER. C'è un aumento di capitale di 16 milioni di euro che riguarda la strategia complessiva sull'acquisto di treni, già più volte posta all'attenzione della Commissione e che comincia lentamente a fare qualche passo. A suo parere tuttavia dell'acquisizione si è parlato da molto tempo, ma ora non è chiara la tipologia dei treni comprati. In particolare, in più occasioni si è parlato della funzione principale di questi treni. E il servizio ferroviario metropolitano bolognese, che ha sostanzialmente funzioni di metropolitana, ha bisogno di treni a rapido carico e ad accelerazione veloce.

Secondo punto: una volta conclusa l'elettrificazione delle linee e investite risorse in tal senso, i treni elettrici non sono ancora in funzione. Gli risulta infatti che i treni elettrici, pur comprati, sono stati spostati altrove e ad esempio su tutta la linea Bologna-Vignola si va ancora a nafta. La notizia è apparsa anche sulla stampa e i cittadini sono infuriati.

Infine, un accenno alla quota di risorse destinate alle strade, che ritiene esorbitante rispetto ai reali fabbisogni.

*Escono i consiglieri Bosi e Zoffoli.*

Il consigliere **PEDULLI** chiede i motivi che hanno portato ad una riduzione della voce trasporti pari a euro 2.664.000 a fronte di una situazione di difficoltà lamentata dalle aziende.

Il presidente **BARBIERI** cede quindi la parola all'Assessore alla mobilità per i chiarimenti richiesti.

*Escono i consiglieri Filippi e Bartolini.*

L'assessore **PERI**, prima di fornire le precisazioni in ordine ai temi posti dai consiglieri, propone al presidente e alla Commissione di cogliere l'occasione della seduta odierna per illustrare anche un emendamento della Giunta regionale alla legge finanziaria riguardante l'ARNI, emendamento che sarà presentato formalmente alla Commissione referente Bilancio.

*La Commissione concorda.*

L'assessore **PERI** chiarisce che per quello che riguarda i treni, la Regione ha fatto e farà un corposo investimento sull'acquisto di materiale rotabile, che in parte si riscontra attraverso l'aumento di capitale destinato alla Società FER, ma che non esaurisce tutta la disponibilità, perché in realtà buona parte dei fondi europei – in particolare i FAS - sono programmati essenzialmente per questo. Fornisce l'ammontare complessivo che riguarda sia l'operazione dell'assestamento di bilancio, sia la programmazione dei fondi europei, sia la riprogrammazione dei fondi nazionali, pari ad un totale di circa 200 milioni di investimenti sulla rete, per elettrificazione, interrimento, riqualificazione. Ulteriori 200 milioni circa riguardano l'acquisto di treni. Pertanto la manovra in corso ammonta a 400 milioni di euro.

Una prima parte che riguarda l'acquisto di materiale rotabile è già avviata, nel senso che la Regione ha partecipato alla gara per l'acquisto di materiale rotabile espressamente dedicato ai servizi di tipo metropolitano e si è collegata ad una gara della regione Veneto, che era già in corso, ovviamente con le stesse specifiche. Pertanto ogni Regione acquista i propri treni, ma, essendo una gara già aperta, si è conseguita una maggiore massa critica, e in tal modo l'Emilia-Romagna arriverà all'acquisto di dodici treni nell'immediato, vale a dire entro due anni, e all'opzione di altri dieci, per un totale di ventidue treni. I diciotto mesi di tempo sono previsti a decorrere dalla gara (i fornitori infatti si confrontano anche sui tempi) e la gara è in via di conclusione. C'è un ricorso pendente sulla gara stessa, ma formalmente i bandi sono scaduti in questi giorni e l'iter prosegue secondo le procedure proprie di qualsiasi gara di livello europeo. Si prevede che l'assegnazione e quindi la scelta del fornitore possa avvenire appena dopo l'estate. In autunno la Regione dovrebbe quindi chiudere questa prima parte, che rappresenta il nucleo dell'operazione e funge da svolta per ciò che riguarda l'investimento effettuato.

Chiarisce poi che, sulla tipologia, i riferimenti sono i treni simili agli Stadler, vale a dire i treni svizzeri espressamente costruiti per un tipo di utenza metropolitana. Ovviamente la gara dirà sugli esiti. Contemporaneamente, la Regione ha fatto

una procedura di somma urgenza, perché, pur essendo completata l'elettrificazione della Bologna-Portomaggiore e in corso di conclusione l'elettrificazione della Bologna-Vignola, tuttavia su quelle linee occorrono ancora investimenti intensi dal punto di vista della rete. Si riferisce nello specifico all'interramento della Bologna-Portomaggiore in città, al materiale attuale assolutamente inutilizzabile, ecc. Ribadisce che non è più possibile trasportare gli utenti nelle condizioni lamentate. Infatti per questi motivi si è utilizzata una quota di risorse, in parte in autofinanziamento da FER, per fare un acquisto urgente di materiale, seppure a trazione diesel e non elettrica, ma con motorizzazione nuova, che sia immediatamente disponibile sulle linee dove non è ancora possibile far correre il materiale elettrico.

Assicura che ha incontrato i pendolari della linea Bologna-Portomaggiore e che ha condiviso anche con loro la soluzione. Un treno è già arrivato e gli altri due arriveranno entro la fine di luglio. In totale sono cinque i treni acquistati con questa procedura per migliorare le condizioni delle persone che devono viaggiare. Ribadisce che l'obiettivo è fornire una risposta immediata senza pregiudicare le soluzioni future. Il materiale messo immediatamente in esercizio, man mano che si arriverà all'elettrificazione e all'utilizzo di materiale elettrico, verrà o spostato su altre linee non ancora elettrificate o di volta in volta venduto in cambio di materiale elettrico. Sostanzialmente funge da volano e consente di dare una risposta immediata agli utenti che entro l'autunno non devono più girare sul materiale attuale perché obsoleto.

*Rientrano i consiglieri Bosi e Zoffoli. Entrano i consiglieri Monari e Zanca.*

L'assessore aggiunge poi che FER è impegnata anche nell'acquisto di "doppi-piano", ultima parte delle commesse che continuano ad arrivare. Inoltre la Regione sta contrattando con Trenitalia - a tal proposito ricorda che vi è già un contratto con esito di gara di tre anni più tre, i tre anni scadono alla fine del 2010 e il "più tre" è vincolato agli investimenti - la mole degli investimenti che questa farà in Emilia-Romagna per motivare il prolungamento del contratto ai successivi tre anni. L'ordine di grandezza si aggira sugli 80 milioni di euro. E su quella cifra si può continuare a partecipare alla commessa che Trenitalia sta portando avanti con altre Regioni e sempre riferita ai doppi-piano. Quindi una quota di materiale rotabile della percorrenza da servizio ferroviario regionale è risolta nel combinato disposto di investimento Trenitalia, cofinanziamento della Regione su restyling e ammodernamento di materiale già circolante, risposta di tipo metropolitano, e "il grosso" fa parte della gara che è a conclusione. Nell'arco di pochi mesi sarà ben delineato quanto materiale arriva, quando arriva e di che tipologia si tratta.

Sul trasporto pubblico locale non vi è infine alcuna riduzione: si tratta di uno spostamento da un capitolo all'altro, perché il vincolo cogente, costruito lo scorso anno, prevede un accordo triennale e 2008, 2009 e 2010 sono già coperti dalle risorse sottoscritte da tutti i soggetti coinvolti. Tutti i bacini hanno firmato e in realtà la Regione, rispetto ai servizi minimi e avendo come base il 2008, nel triennio mette risorse per 62 milioni e mezzo di euro in più.

Conclude osservando che il punto di sofferenza che si registra attualmente è l'esito della trattativa sindacale e il nuovo contratto siglato dalle controparti, cioè

dalle rappresentanze aziendali e dalle organizzazioni sindacali, non più tardi di tre mesi orsono. Quel contratto, particolarmente impegnativo dal punto di vista economico e che troverà la sua piena attuazione nel corso del 2010, mette in effetti sotto stress l'impianto complessivo, perché a livello regionale sono circa 10 milioni di euro in più, e 10 milioni per tutti i bacini significa grossomodo un milione per ogni bacino, sapendo che Bologna è fuori quota. Su questo la Regione sta discutendo perché ritiene che all'interno di quei 62 milioni di risorse disponibili si possano trovare tutte le condizioni per chiudere il cerchio, però si discuterà con tutti i vari soggetti, tenuto conto dell'importante ruolo degli enti locali, intendendo per ruolo quello finanziario perché non vorrebbe che i maggiori finanziamenti che mette la Regione consentano un risparmio di qualcun altro, cosa che sarebbe un po' discutibile. Quindi si riserva di verificare il capitolo nello specifico per dare la risposta puntuale.

Il consigliere **SALOMONI** chiede a quanto ammonta l'investimento per acquistare i cinque treni diesel. Ritiene strano che in una situazione del genere si comprino cinque treni diesel, quando di fatto manca poco alla completa elettrificazione delle linee, e non si acquistino ad esempio treni misti, che in caso di emergenza possano andare anche a diesel, ma possano essere funzionali su tratte parzialmente elettrificate.

L'assessore **PERI** precisa che l'investimento è di 30 milioni di euro e che si tratta di treni nuovi. Quattro possono arrivare praticamente entro l'estate e altri 4 potrebbero arrivare entro dicembre, tutti diesel. Ribadisce che questo è un investimento che funge da volano, vale a dire che la Regione ha formulato degli accordi in base ai quali i mezzi sono utilizzati finché servono per l'emergenza - nella consapevolezza che questo materiale servirà anche su altre linee regionali non elettrificate, come ad esempio quelle reggiane recentemente acquisite alla dimensione regionale -, ma con la possibilità di riconvertirli in elettrico, ugualmente nuovo, appena sia necessario. D'altra parte la Regione ha bandito una gara e bisogna aspettarne gli esiti.

*Esce il consigliere Zoffoli.*

Il consigliere **BOSI** svolge alcune osservazioni sulla volontà di elettrificare tutta la infrastruttura ferroviaria. Ritiene sia una cosa molto importante, vuol dire che si guarda avanti, ma avverte che se si investe tanto sull'elettrificazione e poi non si è in grado di avere materiale idoneo fin da subito per un suo utilizzo, ci si ritrova nella stessa situazione della Bologna - Verona, dove la linea è perfetta, compreso il nuovo ponte sul fiume Po, ma continuano a circolare i vecchi treni. Quindi un piano di elettrificazione va bene, ma occorrono più corse, occorre avere il servizio, che può essere garantito anche da treni diesel funzionanti e comodi, accettabili in una situazione di emergenza. Ribadisce di chiedere una diversa qualità del servizio, perché, fatta la grande infrastruttura come la Bologna - Crevalcore - Verona, continuano a girare pochi treni, e allora in emergenza si possono usare anche i diesel per integrare le corse e dare un livello di servizio migliore. Auspica infine che la stazione sotterranea non subisca ritardi in conseguenza dello slittamento dei tempi nei lavori della stazione superiore.

L'assessore **PERI** sull'ultimo punto sollevato chiarisce che nell'alternativa se interrompere la linea e fare i lavori, oppure fare i lavori con la linea in parziale esercizio, la Regione ha scelto di interrompere la linea per un periodo più breve.

La consigliera **SALSI** sottolinea positivamente l'utilizzo di treni diesel, considerato il servizio attualmente in essere che in alcuni percorsi, alcune tratte, alcuni orari si presenta estremamente carente. Bene quindi l'elettrificazione, ma bene anche le vetture diesel che comunque consentono di rimuovere i vecchi mezzi obsoleti. Concorda con la scelta della Regione e ritiene opportuna un'adeguata informazione agli utenti. Conviene anche sulla gara per i dodici treni nell'arco dei due anni e ritiene che in seguito, il parco treni e la qualità dei servizi, potranno assicurare un notevole miglioramento e una maggiore puntualità.

*Esce il consigliere Alberti. Rientra il consigliere Zoffoli.*

Il consigliere **MAZZA** osserva che il volume di risorse sulla questione ferroviaria, complessivamente, si aggira attorno ai 400 milioni di euro e che sarebbe interessante avere un quadro completo e complessivo. Ribadisce quindi la richiesta, già avanzata in varie sedi, compresa la Commissione, di avere a disposizione un esperto di bilancio per mettere insieme i dati e le tabelle e fornire un quadro sempre aggiornato della situazione: investimenti, risorse, destinazione, attuazione.

Quanto al merito, esprime alcune perplessità innanzitutto sulla scelta dell'interramento del treno, che ha sempre criticato ma che ormai è una decisione presa, poi sull'elettrificazione, dove porta come esempio i treni della Val Venosta funzionali e non inquinanti.

Aggiunge quindi che, siccome si sta procedendo nella realizzazione del sistema ferroviario regionale metropolitano, si pone il problema dell'equilibrio della spesa nel trasporto pubblico tra gomma e ferro e nella riorganizzazione dei servizi. Bisogna cominciare a pensare a riorganizzare il servizio, per avere una spesa, per persona trasportata, adeguata ai bilanci e in pari tempo dare un servizio maggiore nell'integrazione tra ferro e gomma, tra sistema pubblico e sistema privato. Si chiede se non sia il caso che la Regione, che finanzia larga parte di questi provvedimenti, assuma un ruolo di terzietà e cominci a pensare a questa riorganizzazione. E' infatti del tutto evidente che non la si può affidare alle singole aziende in quanto tali, perché sono tutte tese a conservare lo *status quo* attuale. Potrebbe essere fatta in sinergia da Regione e Comuni per il ruolo che rivestono nella programmazione. Sottolinea che, se si vuole affrontare il tema dei costi del trasporto pubblico, bisogna affiancarlo al problema della riorganizzazione dei servizi nel rapporto treno-gomma, perché altrimenti si rischia davvero di trovarsi con impennate di costi difficilmente gestibili.

Ricorda inoltre che uno dei nodi fondamentali è costituito dalle tariffe. Vi sono ancora molte aziende in Emilia-Romagna che con le tariffe non coprono il 35% dei costi del servizio e sono fuorilegge. Quindi anche questo aspetto va regolato al più presto: se si vuole un sistema sano, nei costi elevati che comporta, occorre togliere questa regola fissa. E sarebbe anche il modo per garantire che le zone

con meno persone e quindi con meno introiti possano essere coperte dal servizio. Se si impedisce questa possibilità, via via si dovranno poi tagliare i sistemi di bus o di collegamento con le zone più lontane, e questo sarebbe un errore gravissimo. D'altra parte, c'è la necessità di riequilibrare i costi. Ritiene dunque che bisognerebbe cominciare a pensare ad una riorganizzazione che, per quanto complicata, difficile e foriera di molte discussioni, è inevitabile, se si vuole mantenere un alto servizio di qualità e soprattutto implementarlo verso nuovi insediamenti, verso nuove dimensioni urbane e verso lo spostamento di servizi.

Ribadisce che a suo parere bisognerebbe cominciare a discutere delle regole di riorganizzazione, a definire gli obiettivi, a delineare le fasce minime, ad introdurre un elemento di terzietà nel definire i rapporti. Ritiene che una discussione sui costi vada fatta congiuntamente ad un discorso sulla riorganizzazione, altrimenti teme che i costi per le risorse pubbliche diventino insopportabili.

*Rientra il consigliere Alberti.*

Il consigliere **SALOMONI**, pur dando atto che la materia è complessa, che il riordino del tema ferroviario metropolitano - di significativa valenza nel complesso regionale - è iniziato ormai diciassette anni fa, non comprende come la Regione, con le proprie professionalità significative e con un certo tipo di amministrazione, sia arrivata a pianificare un riordino complessivo, a mettere in campo attività di riqualificazione, passando dalle vecchie linee ferroviarie inadeguate e prevedendo l'elettificazione, senza prevedere anche in modo organico l'acquisto in tempo utile del materiale rotabile necessario.

Ritiene un paradosso che in questi diciotto-vent'anni si siano acquistati treni mai usati (si riferisce a quei cinque o sei treni Casalecchio – Vignola non compatibili) o si siano elettrificati pezzi di linea poi smantellati perché da interrare. Questo a suo modo di vedere rappresenta la negazione della pianificazione.

Qualsiasi persona con una responsabilità imprenditoriale o amministrativa - per certi aspetti ancora più delicata perché tratta il denaro di tutti - deve fare una pianificazione il più possibile aderente, che poi va aggiornata su degli step temporali. E' un'operazione necessaria, per evitare le rincorse che oggi l'assessore di turno deve compiere. Comprende l'esigenza di dare risposte immediate, ma afferma che non ha senso andare ad acquistare treni diesel quando si sta insistendo e investendo - e da molti anni - sulla necessità di avere solo treni elettrici. Si tratta di cattiva amministrazione. Formula la propria considerazione senza spirito di polemica e si augura che almeno questo modo di procedere, che ha una serie di limiti enormi, serva affinché la classe amministrativa e politica della Regione ne prenda atto e non commetta più simili errori. Alla fin fine sono risorse pubbliche e nel corso del tempo i vari direttori di turno hanno promesso, di sei mesi in sei mesi, che sarebbero arrivati sulla Casalecchio – Vignola i treni elettrici, addirittura in più occasioni sono state fornite tempistiche precise, mentre si sono tutte rivelate promesse fatte al vento. E infatti si continua a comprare materiale diesel.

Il presidente **BARBIERI** invita l'assessore a formulare le proprie considerazioni conclusive e ad illustrare l'emendamento preannunciato in modifica alla legge finanziaria regionale.

L'assessore **PERI** risponde al consigliere Salomoni, precisando innanzitutto alcune questioni oggettive, che non attengono a valutazioni di parte. La Regione ha la responsabilità di quelle linee, di quei treni e di quelle infrastrutture a partire dal 2001, anno in cui i 350 km di rete, fino ad allora gestiti dallo Stato, sono passati al demanio regionale. In questa occasione le aziende ereditate sono state accorpate e da sette sono passate a quattro. E' quindi evidente che diciotto anni diventano molti di meno, parlando di responsabilità della amministrazione regionale. Su quel passaggio di proprietà e di titolarità la Regione ha iniziato ad avere risorse normali solo a partire da un anno fa, il che significa che in tutto questo tempo ha lavorato "a sbalzo" sia sui conti di gestione, sia sui conti di investimento, perché lo Stato negli anni di riferimento non ha nemmeno riconosciuto l'inflazione programmata.

Questo, sottolinea, è lo scenario non polemico, ma oggettivo su cui fare tutti i vari conti. Che cosa ha fatto la Regione? Ha aperto 22 stazioni, ha cominciato l'elettrificazione, qualcuno aveva cominciato ad acquistare dei treni, facendo parte ancora delle vecchie società, linea per linea. Cita ad esempio il lavoro svolto a Reggio Emilia o a Modena, sulla Modena-Sassuolo. Si tratta di investimenti tutti *in itinere*. E' allora evidente che occorre fare un salto di qualità, ma occorre altresì considerare che tutte le linee erano fuori dagli schemi di sicurezza. La sicurezza è un pre-requisito indispensabile e chiunque debba fare un investimento con soldi propri al posto dello Stato che non li eroga, la prima cosa che deve affrontare è l'investimento sulla sicurezza con sistemi innovativi. Vi sono numerosi esempi che dimostrano quanto vale quel tipo di investimento. Ancora, per andare verso l'elettrificazione, occorre risolvere i problemi di interferenza con la viabilità e quindi svolgere tutte le trattative necessarie per raggiungere quello scopo.

In conclusione: se si vuol fare una disamina su come è stata fatta la programmazione, in base alle competenze previste dalla legge e al trasferimento di funzioni fra Stato e Regioni, vi è un'ampia documentazione per dimostrare che le affermazioni formulate dal consigliere Salomoni sono come minimo parziali, in alcuni casi anche destituite di fondamento.

Sulla questione che riguarda l'acquisto del materiale diesel, precisa che occorre considerarla in relazione alle risposte da fornire in questa fase alle esigenze degli utenti. Pertanto dichiara che, se l'obiettivo è riuscire a dare una risposta concreta di innalzamento della qualità delle prestazioni (indipendentemente dalla motorizzazione, perché si parla di materiale nuovo appena costruito in base alle normative europee), questo è un investimento molto utile perché offre una flessibilità sulla rete complessiva - 350 km regionali - che in parte è elettrificata e in parte no. E prima che sia completata del tutto l'elettrificazione, occorrono risorse, mentre la Regione continua a lavorare impropriamente, impegnando risorse che dovevano essere stanziare dallo Stato e che continuano a non esserlo. Di conseguenza, farà più fatica a completare l'elettrificazione e dovrà in ogni caso garantire un livello di servizio più alto rispetto all'attuale. Tuttavia non si



tratta di un investimento “a perdere” perché, come ha già accennato, una volta completata l'elettrificazione, grazie anche alle relazioni intessute con altre aziende, è possibile riconvertire materiale diesel con materiale elettrico.

Ribadisce la bontà dell'operazione per la quota parte di 30 milioni di investimento complessivi, dove la Regione impiega solo una minima quota, mentre il resto è in autofinanziamento da parte dell'azienda che compie le proprie normali attività industriali. E', in particolare, una risposta nell'immediato futuro alla linea Bologna – Portomaggiore e Bologna – Vignola. A partire dai prossimi mesi nell'arco dei due anni che separano dalla completa elettrificazione, quel materiale potrà essere riconvertito con materiale elettrico da usare sulla stessa linea.

Nel frattempo, giunge a conclusione la gara svolta insieme con la regione Veneto, che porterà dodici treni in una prima fase, più l'opzione per altri dieci, per un totale di ventidue. In questo modo la Regione completa in misura rilevante il fabbisogno del sistema ferroviario metropolitano, avendo ancora inevaso un accordo siglato con due Governi orsono, quando l'allora Ministro Lunardi diceva che avrebbe finanziato il completamento delle stazioni e la quota parte dei costi gestionali, recuperando in minima parte il mancato riconoscimento dell'inflazione precedente. E finora su questo versante si è ancora a zero euro. Per le ragioni illustrate la Giunta ha deciso di destinare quote del bilancio regionale e quote di finanziamenti previsti originariamente per altre opere al completamento di questi progetti, perché se si aspettava una concretizzazione col Governo non se ne usciva più. Si tratta quindi della normale conduzione della programmazione che la Regione è costretta a fare nelle condizioni date.

L'assessore passa quindi all'illustrazione dell'emendamento che la Giunta regionale propone alla finanziaria e che riguarda l'Azienda regionale di navigazione interna (ARNI). Ricorda come una riflessione sull'Azienda sia stata svolta in numerose occasioni, sia in Commissione che in Assemblea legislativa. E uno degli elementi del dibattito era la possibilità di far confluire o conferire le funzioni di ARNI all'interno dell'accordo e della nuova strutturazione dell'Agenzia interregionale del fiume Po (AIPO).

AIPO è costituita fra le quattro Regioni del bacino del Po, Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna e ha attualmente espanso le proprie responsabilità e le proprie funzioni, tanto è vero che uno dei primi atti conclusi recentemente è stato il conferimento da parte della Regione Lombardia della propria struttura tecnica che in precedenza svolgeva funzioni analoghe a quelle di ARNI. Si è arrivati di comune accordo con le altre Regioni a questa soluzione.

La Giunta regionale intende cogliere l'occasione per il cambio di gestione nell'attività dell'ARNI. Ritiene che ARNI sia stata e sia un'azienda con grandi professionalità, ma sottostimata nella percezione collettiva. Quelle professionalità e quelle funzioni possono essere giustamente valorizzate all'interno della gestione complessiva del bacino del Po. La proposta non ha ricadute in termini finanziari e contabili, ma è la presa d'atto della volontà che la Giunta propone all'Assemblea legislativa, cogliendo l'occasione della conclusione anticipata del mandato del presidente di ARNI, di conferire il mandato ad un commissario straordinario per una durata non superiore all'anno (quindi un anno di tempo per riepilogare i conti, fare la valutazione di consistenza, patrimoniale, personale, contabile, finanziaria) e successivamente arrivare alla formalizzazione di un atto

dell'Assemblea per la confluenza all'interno della struttura di AIPO. Nel frattempo rimane in carica il collegio dei revisori dei conti che avrà la scadenza connessa alla funzione del commissario.

*Esce il consigliere Zoffoli.*

Il consigliere **ZANCA** esprime l'esigenza di capire esattamente come AIPO, che è stata costituita a suo tempo finalizzandola soprattutto alle questioni più di protezione del fiume, quasi di protezione civile per certi aspetti, idrografia, protezione del suolo, ecc., possa far fronte alle nuove funzioni. E' dunque necessario fare il punto su AIPO, capire esattamente compiti, funzioni, risorse, come si amministra e si governa l'Azienda.

Sostanzialmente la proposta si concretizza nella nomina di un commissario per un anno, praticamente un commissario ad acta; chiede quindi chiarimenti, perché se è un commissario ad acta le sue funzioni sono riferite agli atti specificati nell'emendamento, se invece è un commissario dell'azienda, si tratta di un commissario che governa l'azienda con tutti i poteri del consiglio d'amministrazione che a questo punto scompare.

Il consigliere **MAZZA** conviene con i chiarimenti richiesti, pur ritenendo che la scelta finale sia già scontata nel senso del processo di confluenza nell'altro organismo. ARNI infatti è un'azienda di gestione del trasporto merci, di uso del fiume più che di gestione del fiume in quanto tale. Chiede quindi cosa diventerà AIPO: una società pubblica, privata, mista? Qual è il passaggio, l'obiettivo, il destino dell'operazione?

*Rientra il consigliere Zoffoli.*

Il consigliere **ALBERTI** osserva che AIPO è frutto dell'intesa tra quattro Regioni, quindi si tratta di un soggetto pubblico a tutti gli effetti, ma con non pochi problemi manifestatisi negli ultimi tempi e che potrebbero in qualche misura, per quanto riguarda le competenze importanti presenti all'interno di ARNI, non trovare delle risposte particolarmente efficaci. Chiede quindi, in parte riprendendo le considerazioni del consigliere Zanca, fin dove arrivano le competenze del commissario. Sono attualmente in corso alcune operazioni di ARNI di straordinaria importanza, come ad esempio la conca di isola Serafini, con tempi strettissimi per le procedure di gara. Inoltre vi sono i destini dal punto di vista dell'assetto giuridico del personale. Il conferimento delle risorse è semplicemente lo spostamento del bilancio attuale di ARNI dalla Regione ad AIPO? Oppure vi è, anche dal punto di vista della riconfigurazione del personale, uno spostamento dalle sostanziali dipendenze della Regione a quelle della nuova struttura? Dal punto di vista delle relazioni sindacali, questi aspetti sono stati presi in considerazione, c'è già un rapporto avviato col sindacato o è un'operazione che parte da zero ed è affidata al commissario?

*Rientra il consigliere Bartolini.*

L'assessore **PERI** risponde che la Giunta affida al commissario il compito di provvedere all'amministrazione ordinaria e straordinaria, alla ricognizione del personale, dei beni patrimoniali e demaniali, nonché dei rapporti attivi e passivi dell'ente come certificati dalle documentazioni contabili, curando la predisposizione del relativo rendiconto finale e trasmettendo le risultanze alla Giunta. Vi è quindi un profilo, per così dire, di commissariamento, ma non per gestire in modo commissariale la normale gestione attuale, bensì per ottenere l'obiettivo di conferire la struttura di ARNI alle dipendenze non di una società di tipo privatistico, ma di una agenzia pubblica, AIPO. AIPO infatti è un'agenzia assolutamente pubblica, che rimarrà pubblica, perché svolge competenze di carattere istituzionale e programmatico, pur arrivando fino alla gestione pratica di situazioni materiali, come ad esempio interventi di regimazione o stazione appaltante per lavori. E' un'agenzia pubblica composta dalle quattro Regioni, dai quattro rappresentanti regionali che fino a questo momento sono identificati negli assessori competenti nei rispettivi settori, regimazione idraulica, difesa del suolo, che entrano solo per commistione con la protezione civile, perché per le deleghe dell'Emilia-Romagna l'assessore regionale è lo stesso della protezione civile, ma non ha funzioni di protezione civile in quel caso come rappresentante all'interno di AIPO.

La proposta è dunque quella di estendere e di allargare la composizione di AIPO anche ai quattro assessori che si occupano di navigazione interna, perché già attualmente AIPO ha anche le competenze che attengono alla regolazione della navigazione interna. In realtà ARNI ha una competenza molto più tecnica. La sua è una funzione eminentemente tecnica, cioè è un'azienda che deve garantire le condizioni materiali per la navigazione interna. Questa è la funzione statutaria di ARNI, quindi adottare tutte le misure, opere, lavori e attività funzionali a garantire la sicurezza della navigazione, etc. Quelle funzioni in modo specifico passano nella direzione e organizzazione di AIPO.

E' chiaro che si aprirà un ragionamento coi sindacati. E' in corso in questi giorni un incontro con le organizzazioni sindacali ed è uno dei lavori che dovrà svolgere il commissario, cioè riuscire a portare a sintesi non solo la valutazione, l'analisi, la consistenza di tipo contabile, ma anche di tipo sindacale per le grandi opportunità presenti all'interno dell'azienda.

E' un processo che avrà il termine massimo di un anno e dovrà approdare ad AIPO, che ha già dichiarato (vale a dire tutte le componenti di AIPO), una disponibilità e una condivisione all'operazione, senza alcuna forzatura. La regione Lombardia (che è il soggetto più interessato in quanto Piemonte e Veneto hanno competenze più sfumate) e l'interlocutore principale condividono l'impianto.

AIPO ha già assunto in pieno tutte le funzioni dell'ex magistrato del Po e bisognerebbe fare il punto in un contesto anche di ambito nazionale, essendo il Po una risorsa con quel profilo. Esiste infatti un doppio livello: l'autorità che ha una competenza in termini di programmazione larga e AIPO che invece deve governare il bacino del Po in tutte le sue diramazioni e componenti. Vi è poi un'intesa sulla navigazione, che ha a sua volta ulteriori competenze, è un luogo di concertazioni e di relazioni internazionali. La discussione in proposito si svolgerà in Assemblea legislativa. Questo è l'avvio del processo e vi sarà tempo

per ragionare, sia in sede di Commissione che in sede di Assemblea legislativa per precisare i contorni più strutturali che riguardano l'intero governo del bacino. Coglie quindi l'occasione per informare che, come è stato riportato anche dalla stampa, in questi giorni sono state avanzate alcune ipotesi di fonte governativa in termini di forte bacinizzazione del Po. Si può essere d'accordo nell'agevolare una funzione moderna di quest'asta naturale, ma la Regione deve valutare le conseguenze a monte e a valle, perché gli effetti di una spinta forte verso la bacinizzazione per una regione come l'Emilia-Romagna, pensando al ferrarese e alla costa, possono avere ripercussioni di un certo rilievo. Sicuramente all'interno di AIPO vi sono molte opportunità a condizione che anche il suo impianto diventi strategicamente più limpido, più chiaro nelle proprie funzioni, non solo in quelle istituzionali, ma anche in quelle di carattere tecnico operativo, che possono essere rafforzate dal doppio ingresso: l'azienda della regione Lombardia e l'azienda della regione Emilia-Romagna che, pur avendo storie diverse, possono essere ugualmente valorizzate.

*Escono i consiglieri Borghi e Casadei.*

Il consigliere **ZANCA** osserva che in seguito ai chiarimenti forniti dall'assessore, risulta che non si tratta di un commissario ad acta perché l'emendamento tratteggia un commissariamento dell'azienda. I poteri esplicitati poi al comma 2 dell'articolo sono gli stessi poteri che ha il consiglio d'amministrazione e quindi non a caso si parla di amministrazione ordinaria e straordinaria. Osserva che è da moltissimi anni che si è in attesa della definizione di un nuovo assetto organizzativo e gestionale delle funzioni concernenti il sistema di aree della navigazione interna, per cui, non ha preconcetti, ma ha motivi reali di dubitare che nell'arco di 1 anno si arrivi a fare ciò e che la durata dell'attività del commissario non sia prorogata. Il tema è prendere l'azienda ARNI e conferirla in AIPO, e vedere poi gli sviluppi successivi della contrattazione tra le quattro regioni su come gestire le risorse e gli interventi sul Po. A suo parere limiterebbe i poteri del commissario all'amministrazione ordinaria, in quanto operazione transitoria per traghettare ARNI dentro AIPO. Ritiene sia bene che in quest'anno non si faccia amministrazione straordinaria altrimenti si rischia che il commissario come agente unico assuma iniziative straordinarie di cui non si hanno elementi di conoscenza. Si dovrebbe capire bene poi che influenza hanno, se valorizzano l'azienda, se la depauperano, se mettono in campo dei debiti dell'azienda, come farvi fronte, ecc. Ringrazia l'assessore per avere informato i commissari di una proposta di emendamento che poi la Giunta presenterà in sede di commissione referente, dove si svolgerà l'ulteriore discussione sul tema.

L'assessore **PERI** risponde di essere d'accordo di togliere il riferimento a poteri straordinari del commissario, salvo ulteriori verifiche tecniche.

Il consigliere **ALBERTI** ritiene anche superato il proprio intervento ed aggiunge che nella determinazione del compenso del commissario, che la Giunta regionale si riserva di fare, si tenga presente di non andare oltre l'attuale compenso previsto dalla legge per il presidente dell'ARNI.

Il Presidente **BARBIERI** chiede se vi sono richieste all'assessore Zanichelli.

*Escono i consiglieri Alberti e Zanca.*

Il consigliere **MAZZA**, in merito ad ARPA, rileva che nell'assestamento di bilancio sono previsti 3 milioni di euro per garantire la prosecuzione di interventi di razionalizzazione e riqualificazione del patrimonio dell'agenzia. Chiede se questo sia costituito da patrimonio edilizio e se comprenda anche le centraline. Visti i gravi livelli di inquinamento del territorio (100 giorni all'anno di superamento di PM10, rispetto al limite di 35 previsti dalla Direttiva europea) si deve affrontare il problema con strumentazioni adeguate in modo da poter agire, dal trentesimo giorno in poi, "in pre inquinamento", ad esempio bloccando il traffico, per limitare le emissioni prima di superare i livelli di rischio ed evitare che i cittadini vivano in aree urbane inquinate, al di sotto della soglia minima di sicurezza per la salute. A tale proposito cita un modello previsionale, in dotazione al CNR, basato su calcoli di dati noti e chiede se nella previsione di spesa dell'ARPA sia previsto l'acquisto di uno strumento di questo genere.

*Esce il consigliere Salomoni e rientrano i consiglieri Borghi e Alberti*

Il Presidente **BARBIERI**, non essendoci altre richieste, dà la parola all'assessore Zanichelli.

L'assessore **ZANICHELLI** propone si svolgere in Commissione, secondo una prassi già consolidata, un incontro con il direttore di ARPA per rappresentare l'insieme delle questioni relative all'agenzia, anche in relazione al sistema delle Arpa nazionali. Informa i Commissari che ISPRA (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale) ha convocato a Bologna, per la settimana prossima, un incontro riconoscendo ad ARPA Emilia-Romagna un ruolo centrale nel sistema delle agenzie italiane.

In merito a quanto chiesto dal consigliere Mazza, precisa che i 3 milioni di euro per garantire la prosecuzione di interventi di razionalizzazione e riqualificazione del patrimonio non riguardano le centraline, ma gli investimenti per le nuove sedi realizzate o in via di realizzazione in località nelle quali per motivi di varia natura (sicurezza, agibilità ecc.) sono state dismesse quelle vecchie. In particolare ricorda Ferrara, Ravenna e Parma. C'è un piano finanziario con cadenza pluriennale che richiede interventi da parte di ARPA che appunto rientrano in questa voce.

Per quanto riguarda il tema delle centraline e dell'adozione di modelli previsionali - così come le questioni delle sedi e delle altre azioni proposte nel piano di riposizionamento economico-finanziario e progettuale di ARPA in corso di attuazione, in relazione al ruolo di controllo e di indirizzo della Regione - è disponibile a svolgere gli approfondimenti necessari in occasione dell'incontro in Commissione con ARPA. Anticipa tuttavia che l'assessorato ha progettato la ristrutturazione del sistema di rilevamento sulla base delle direttive dell'Unione Europea e degli indirizzi-guida formulati dallo Stato italiano, finalizzati a creare un

sistema di centraline omogeneo su tutto il territorio europeo capace di misurare sia le PM10 che le polveri ultrafini in una struttura codificata.

Il presidente **BARBIERI** invita la Commissione ad esprimere il parere consultivo sui progetti di legge 4660 e 4661.

*La Commissione esprime, per quanto di competenza, con votazioni separate di identico risultato, parere favorevole con 24 voti a favore (Partito Democratico, Sinistra democratica per il Socialismo europeo, Uniti nell'Ulivo-SDI), nessun contrario e 4 astenuti (Alleanza Nazionale).*

Il Presidente **BARBIERI** pensa che stamattina non ci sarà sicuramente più il tempo per concludere l'esame degli oggetti iscritti all'ordine del giorno, ma ritiene che intanto si possa proseguire con l'illustrazione del programma da parte dell'assessore Zanichelli.

*Rientra il consigliere Salomoni*

4631 - Proposta recante: Programma per il sistema regionale delle Aree protette e dei siti di rete natura 2000. (delibera di Giunta n. 614 del 04 05 09).

L'assessore **ZANICHELLI** ricorda di aver avuto già modo di illustrare il programma nell'informativa svolta nella seduta del 16 aprile u.s., di conseguenza ne evidenzia gli elementi fondamentali. Il primo è che con questo programma, avendo messo in campo una serie di linee finanziarie attraverso il programma d'azione ambientale, il bilancio della regione, altre risorse, fondi FAS e quant'altro, si è in grado di mettere in campo 21 milioni di euro di interventi per i parchi, le aree protette e politiche per la biodiversità. Appare necessario, pertanto, chiedere all'Assemblea, viste le richieste provenienti dall'esterno, di accelerare i tempi e le procedure per agevolare forme di economia soprattutto nelle zone più deboli, con minori possibilità di sviluppo nei settori tradizionali, che possono trarre beneficio da iniziative per valorizzare le risorse ambientali. Chiede pertanto di riscrivere il programma all'ordine dei lavori della prossima seduta di Commissione in modo da riuscire a licenziarlo a luglio, proprio per poterlo attivare in tempi rapidi secondo l'evidenziata necessità della comunità regionale. Sottolinea che i temi di questo programma sono legati ad un'idea di sviluppo sostenibile e che il tema dei vincoli è già sviluppato e contenuto in altri strumenti a partire dal piano paesistico e in altre linee della azione politico-amministrativa regionale. Qui invece si investe sul fatto che ci sono aree importanti della regione che possono fare di questi settori un elemento di spinta propulsiva e di crescita. Come esempio concreto ricorda che anche nell'assestamento di bilancio c'è una voce dedicata al parco del Delta del Po, legato al sistema turistico della riviera, che è un sistema maturo, come il parco delle foreste Casentinesi o quello dei Gessi romagnoli che possono rappresentare un momento di integrazione con un turismo di qualità, sempre più ricercato, e che motiva anche la continuità di una presenza turistica in questa regione. Dall'altra parte della regione il sistema

tirreno ligure e il sistema appenninico del Parco nazionale dell'Appennino e degli altri parchi regionali che vivono attorno a quella realtà, possono costituire un unicum che può dare prospettiva alle attività turistico-ambientali ad esempio all'Appennino piacentino-parmense, reggiano-modenese. Parteciperà volentieri alla discussione sulla governance del sistema padano, di cui si diceva prima, perché il tema può costituire un elemento che in passato non è stato così valorizzato sotto il profilo dell'interesse turistico-ambientale. Il programma vuole essere la sintesi di tutte queste cose e ragionare anche in termini di integrazione territoriale e di settore. Ad esempio il tema dello sviluppo degli accordi agro-ambientali e della valorizzazione delle produzioni e del ruolo delle attività agricole, all'interno delle aree protette, costituisce un punto importante che può rappresentare una fonte aggiuntiva di reddito per gli agricoltori. Ci sono stati dei ritardi al riguardo e ci si è impegnati con le categorie agricole ad accelerare i patti agro-ambientali in tutti i parchi della regione, con il coinvolgimento dei privati. Riguardo al dibattito sulla privatizzazione dei parchi, pensa che la soluzione migliore sia trovare un punto di incontro e non la privatizzazione. Le aree protette vivono bene se non vengono né burocratizzate dalle istituzioni che le amministrano, ma neanche sfruttate intensivamente da chi ha interessi economici. Quindi trovare un punto di incontro, fondato sulla qualità, può essere un altro tema di lavoro. Le scelte concrete si svilupperanno attraverso singoli programmi e progetti.

Per quanto riguarda l'istituzione del Parco fluviale del Trebbia, uno degli habitat fluviali dell'Emilia-Romagna meglio conservati, ampiamente condiviso nella partecipazione locale, informa che il percorso si è aperto nei mesi scorsi ed ora c'è il progetto di legge ed è già stato nominato il relatore. Si procederà con il confronto per verificare, dopo le elezioni, l'impegno delle Amministrazioni della provincia di Piacenza.

E' stata aggiornata anche la discussione per continuare il confronto sulla riorganizzazione e ridelimitazione del Parco dei cento laghi alta Val Cedra, su cui si ritornerà in Commissione. E' aperto un discorso anche sul parco del Secchia, proposto come evoluzione dell'attuale riserva esistente in quell'area. Sono state presentate osservazioni, rilievi in relazione alle dimensioni e alla normativa che potrebbe derivarne e sono stati istituiti gruppi di lavoro. Presenterà le risultanze nel momento in cui ci sarà un accordo condiviso coi territori e con gli interlocutori. Più in generale si tratta di intervenire per un'azione di sintesi. La legge di riferimento è la legge 6 del 2005. Per il programma per lo sviluppo di quella legge, sono stati impegnati diversi mesi e qualche anno di istruttoria per delimitare tutto lo stato della biodiversità dell'Emilia-Romagna. Le proposte che ne sono scaturite sembrano molto realistiche e fondate su un approccio, non ideologico, ma pragmatico. Pensa che, con le risorse che si potranno mettere in campo, si possa dare un contributo importante. E' noto che i piani sono soggetti a valutazione ambientale strategica ed informa che, essendo il piano dei parchi già espressione del piano di azione ambientale, è in corso la verifica di assoggettabilità a VAS. Chiede infine di chiudere l'esame dell'atto, già portato più volte all'attenzione della Commissione, nella prossima seduta in modo da poterlo approvare in Assemblea a fine luglio.

Il Presidente **BARBIERI** rinvia alla prossima seduta anche la relazione del consigliere Borghi sull'oggetto 4636 ed informa che si tornerà a convocare la Commissione in seduta ordinaria il giovedì mattina. Quindi la prossima seduta è prevista per giovedì 16 luglio alle ore 10.00.

La seduta termina alle ore 12.25

Approvato nella seduta del 10 settembre 2009.

La Segretaria

*Samuela Fiorini*

Il Presidente

*Marco Barbieri*