

Verbale n. 19

Seduta del 23 giugno 2011

Il giorno giovedì 23 giugno 2011 alle ore 10.00 si è riunita presso la sede dell'Assemblea Legislativa in Bologna Viale A. Moro n. 50, la Commissione Territorio Ambiente Mobilità, convocata con nota Prot. n. 20001 del 17/06/2011.

Partecipano alla seduta i Commissari:

Cognome e nome	Qualifica	Gruppo	Voto	
ZOFFOLI Damiano	Presidente	Partito Democratico	5	<u>presente</u>
BERNARDINI Manes	Vicepresidente	Lega Nord Padania Emilia e Romagna	4	<u>presente</u>
MARANI Paola	Vicepresidente	Partito Democratico	4	<u>presente</u>
ALESSANDRINI Tiziano	Componente	Partito Democratico	2	<u>presente</u>
BARTOLINI Luca	Componente	PDL- Popolo Della Libertà	1	<u>assente</u>
BAZZONI Gianguido	Componente	PDL- Popolo Della Libertà	2	<u>presente</u>
BIGNAMI Galeazzo	Componente	PDL- Popolo Della Libertà	4	<u>assente</u>
CASADEI Thomas	Componente	Partito Democratico	2	<u>presente</u>
DONINI Monica	Componente	Federazione Della Sinistra	2	<u>presente</u>
FAVIA Giovanni	Componente	Movimento 5 Stelle Beppegrillo.it	2	<u>presente</u>
FERRARI Gabriele	Componente	Partito Democratico	5	<u>presente</u>
FILIPPI Fabio	Componente	PDL- Popolo Della Libertà	4	<u>assente</u>
MANDINI Sandro	Componente	Italia Dei Valori	4	<u>presente</u>
MAZZOTTI Mario	Componente	Partito Democratico	2	<u>presente</u>
MEO Gabriella	Componente	Sinistra Ecologia e Libertà – Idee Verdi	2	<u>assente</u>
MORI Roberta	Componente	Partito Democratico	2	<u>presente</u>
NOE' Silvia	Componente	UDC- Unione Di Centro	1	<u>presente</u>
PARIANI Anna	Componente	Partito Democratico	2	<u>presente</u>

È presente il consigliere Matteo RIVA.

È altresì presente Alfredo PERI (Assessore Programmazione territoriale, urbanistica, reti di infrastrutture materiali e immateriali, mobilità, logistica e trasporti)

Hanno partecipato ai lavori della Commissione: G. Gualtieri (Presidente SAB Aeroporto di Bologna); A. Brunini (Dir. Gen. SAB Aeroporto di Bologna); P. Ferrecchi (Dir. Gen. Reti infrastrutturali, logistica e sistemi mobilità); E. Cocchi (Dir. Gen. Programmazione territoriale e negoziata, intese. Relazioni europee e relazioni internazionali); R. Ghedini (Serv. Informazione Ass. Leg.).

Presiede la seduta: Damiano Zoffoli

Assiste la Segretaria: Samuela Fiorini

Resocontista: Antonella Agostini

Il presidente **ZOFFOLI** dichiara aperta la seduta alle ore 10.20.

Sono presenti i consiglieri: Alessandrini, Bernardini, Favia, Donini, Ferrari, Mandini, Marani, Noè, Riva e Zoffoli.

- Approvazione verbali nn. 16 e 17 del 2011.

La Commissione li approva a maggioranza dei presenti con l'astensione del consigliere Favia (M5S).

Si passa al primo punto all'ordine del giorno:

- Audizione della presidente della società di gestione dell'aeroporto "Marconi" di Bologna, Giuseppina Gualtieri in merito alla situazione dello scalo.

Il presidente **ZOFFOLI** spiega che l'audizione scaturisce dalla richiesta della consigliera Noè e che un'iniziativa analoga è stata fatta anche dalla Provincia di Bologna. Ricorda che la società SAB che gestisce l'aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna è una SpA partecipata per il 50,55% dalla Camera di Commercio di Bologna, per il 16,75 dal Comune di Bologna, per il 10% dalla Provincia di Bologna, per l'8,80% dalla Regione, per il 7,21% da Aeroporti holding s.r.l. e altri soci per il 6,69%. Prende atto della presenza dell'assessore alla Programmazione territoriale, urbanistica, reti di infrastrutture materiali e immateriali, mobilità, logistica e trasporti Alfredo Peri. Presenta il direttore generale della società dott. Armando Brunini e dà la parola alla presidente Giuseppina Gualtieri.

Entra il consigliere Bazzoni.

La dott.ssa **GUALTIERI** nel ringraziare per l'invito annuncia che per facilitare l'illustrazione della situazione dell'aeroporto di Bologna farà uso di slide. Ritene utile l'occasione odierna essendo appena stato approvato il bilancio 2010 e presentato il bilancio di sostenibilità. Parte dalla situazione di forte concorrenza fra i sistemi aeroportuali, nei nuovi scenari di mercato, chiarendo che nasce dai sistemi di regolamentazione, dal fatto che le compagnie organizzandosi e concentrandosi hanno sempre più rapporti di forza determinanti per decidere come collocarsi nei vari aeroporti e dal fatto che anche i vettori non low cost collegano lo sviluppo del traffico alla determinazione del prezzo, con il risultato che la redditività del business aeronautico si sta sempre più riducendo ed è per questo che ci si sta orientando anche sul finanziamento delle infrastrutture. Spiega che SAB è la società di gestione dell'aeroporto di Bologna, società concessionaria (concessione quarantennale) a controllo pubblico, che ha il compito di amministrare, sviluppare e gestire le infrastrutture aeroportuali e coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti. Nel 2008 è stato approvato un Piano strategico formato di due componenti: una è cosa deve fare l'infrastruttura nel lungo periodo – 2023 – e un Piano industriale 2008-2013 che

prevede azioni di tipo più operativo. Riassume, con l'aiuto di una slide, i temi principali del piano approvato dai soci: redditività e sostenibilità economica; riqualificazione e ampliamento delle infrastrutture; consolidamento del traffico business e sviluppo del low cost; perseguire la sostenibilità ambientale; migliorare la qualità del servizio e ridisegnare la presenza SAB in business correlati con specifiche strategie industriali.

Entrano le consigliere Pariani e Mori.

In particolare, per quanto riguarda lo sviluppo sostenibile fa presente che significa puntare all'eccellenza, ascoltando ed interpretando i bisogni e le potenzialità degli stakeholder; costruire un'offerta aeroportuale bilanciata (sviluppo del traffico, compatibilità ambientale e qualità dei servizi); attenzione e valorizzazione delle persone e delle relazioni nella comunità aeroportuale e territoriale. Accenna in proposito a una forte riorganizzazione sul piano interno che ha portato ad una maggiore efficienza e a un clima di squadra importante.

I dati del bilancio 2010 - approvato dal Consiglio di amministrazione e che deve essere approvato formalmente a luglio dall'Assemblea dei soci - mostrano una crescita dei ricavi sull'ordine del 10%, un margine operativo lordo in leggero calo e un utile d'esercizio di 4,5 milioni di euro (+5% sul 2009). Sono stati stanziati investimenti per 12,7 milioni di euro, rispetto ai 7,5 dell'anno precedente. La strategia di sviluppo del traffico portata avanti in questi anni ha portato ad una crescita del numero dei passeggeri e il "Guglielmo Marconi" è diventato l'ottavo aeroporto italiano come numero di passeggeri (5,5 milioni nel 2010). I 5,5 milioni di passeggeri transitati a Bologna (circa 15.000 al giorno), rappresentano un incremento del 15,3% sul 2009, con una crescita doppia rispetto alla media nazionale. Ritiene occorra puntare ad un consolidamento e ad un'ulteriore crescita in questo senso. Ricorda che l'economia e le situazioni particolari, come per esempio nell'ultimo anno: il freddo e la neve a gennaio-febbraio, la nube del vulcano islandese. Per l'anno in corso, questo trend appare in via di consolidamento, pur dovendo scontare una crisi di mercato sulle destinazioni dell'Egitto e Nord Africa (-15.000/20.000 passeggeri al mese).

L'aeroporto di Bologna è il quarto per collegamenti internazionali (3/4 dei passeggeri totali) e a oggi, sono attive 92 "rotte" (erano 79 nel 2008), con un elevato numero di compagnie aeree (53). Dalle analisi svolte, la crescita del low cost non è avvenuta a danno del traffico tradizionale.

Quanto al traffico merci, rimane molto limitato, anche a causa dei complessivi problemi della logistica e trasporti che affliggono il Paese, ma il "Marconi" è, comunque, risultato al quarto posto fra gli scali italiani dopo Milano, Bergamo e Roma.

Per quanto riguarda la qualità del servizio ulteriori analisi, finalizzate a verificare la soddisfazione dell'utenza, mostrano un miglioramento fra il 2008 e il 2010 (dal 93% al 95%), con aspetti molto positivi (per esempio per quanto riguarda i passeggeri a ridotta mobilità), anche se restano aspetti critici (per esempio, la riconsegna dei bagagli). Ricorda, inoltre, che da un'indagine di *Altro consumo* dello scorso anno, l'Italia è uscita malissimo (al 61 posto nella classifica internazionale), mentre Bologna è prima in Italia per la qualità dei servizi.

Sul tema dell'ambiente prosegue informando che SAB ha compiuto varie iniziative: **1** per il contenimento del rumore; **2** per la riduzione delle emissioni in atmosfera; **3** per il risparmio idrico ; **4** per la raccolta differenziata dei rifiuti. Per quanto riguarda il primo punto sono state appena rinnovate le 8 centraline per il monitoraggio, esiste un gruppo tecnico di lavoro con ARPA, è stata sollecitata una nuova procedura di decollo per diminuire i sorvoli sulle aree densamente popolate. Riguardo alle emissioni fa presente che, comunque, l'intero traffico aereo contribuisce per meno del 2% alle emissioni di CO₂; che nel medio periodo ci si è dati l'obiettivo "carbon neutral" aderendo ad un progetto europeo (insieme a Malpensa) che ha un percorso di certificazione.

Entrano i consiglieri Casadei e Mazzotti.

Per quanto riguarda l'impatto economico mostra una slide di sintesi dalla quale emerge che a fronte di 5.500 addetti impiegati si ha una ricchezza prodotta pari a 650 milioni di euro, pari a 1,9% del PIL provinciale e 0,5% di quello regionale. Si è prodotto anche uno sviluppo dell'attività incoming per 1,3 milioni di passeggeri (circa il 50% degli arrivi), di cui il 62% proviene dall'estero e l'88% rimane in Regione. La prospettiva, sottolinea, è quella di ampliare il territorio (la cosiddetta "catchmen area") che può gravitare sull'aeroporto di Bologna, dagli attuali 10-11 a 14-15 milioni di abitanti. L'intermodalità appare come un fondamentale fattore di sviluppo e, al riguardo, ritiene necessario un collegamento veloce senza "rottura di carico" fra l'aeroporto e il sistema dell'Alta Velocità ferroviaria.

Si prevedono investimenti fino a 120 milioni di euro per i prossimi anni agendo su attività che riguardano le infrastrutture: riqualificazione del terminal, ampliamento parcheggio, nuovo molo imbarchi, nuovi piazzali aeromobili, bunkeraggio carburanti centralizzato, nuovo impianto BHS, piazzola deicing.

Richiama, infine, l'attenzione sul fatto che tutto il sistema aeroportuale, non solo Bologna, avrà nei prossimi anni grandi cambiamenti: negli assetti, nelle scelte d'investimento, nelle strategie. Accenna alla necessità di risorse e al problema della saturazione del low cost.

Segnala il tema importante dell'attenzione sempre maggiore al passeggero e alla qualità dei servizi: scelta strategica già nel Piano industriale tradotta in fatti concreti e non semplice dichiarazione d'intenti.

Il presidente **ZOFFOLI** ringrazia e apre la discussione.

Il consigliere **BERNARDINI** chiede per quale ragione non ci sia più il collegamento diretto con New York.

Il dott. **BRUNINI** risponde che il volo Bologna-New York non ha retto perché la rotta non era redditizia per le compagnie aeree. Non c'è attualmente la "massa critica" per avere un volo diretto intercontinentale, ci sarebbe potenzialmente ma, di fatto, si sparge anche sui voli attraverso gli scali di transito e di smistamento – *hub* - (Francoforte, Monaco, Parigi, Madrid). Non si tratta, precisa, di una scelta strategica dell'aeroporto, ma di una questione di fattibilità di mercato.

Il consigliere **ALESSANDRINI** ringrazia per l'esauriente esposizione e si complimenta per gli importanti risultati economici e sociali raggiunti. Osserva che la strategia dell'Emilia-Romagna è quella di favorire una politica di integrazione degli aeroporti regionali fondata sull'obiettivo di utilizzare il grande potenziale dato dalla capacità di attirare passeggeri, sia in entrata che in uscita e che, in questa strategia manca la SAB. Al riguardo chiede se ci sia la volontà, prima di tutto da parte degli azionisti, di guardare con più attenzione a questa ipotesi, in qualche modo ottemperando ad una strategia politica regionale, oppure di puntare solo sugli ottimi risultati illustrati ed al possibile miglioramento degli stessi.

La consigliera **NOE'** ritiene molto importante l'audizione odierna in quanto l'aeroporto di Bologna, al di là dei buoni risultati illustrati, rappresenta uno degli asset di rilievo dell'Emilia-Romagna. Si complimenta per l'ottima gestione del presidente e dello staff.

Riguardo al riferimento alla "catchmen area" e al valore aggiunto prodotto dall'alta velocità chiede cosa possa produrre il *People mover*. Rispetto al tema introdotto dal collega Alessandrini e alla holding aeroportuale romagnola chiede come guardi l'aeroporto di Bologna a questa operazione e se pensi, in futuro, in un'ottica di raccordo regionale di poter essere un interlocutore con il quale valutare una sinergia importante. Con riferimento all'ultima parte dell'intervento, laddove si parlava del futuro, di grandi cambiamenti e della necessità di risorse, chiede cosa significhi "maggiori risorse" e se esista un progetto alternativo di quotazione in Borsa.

Il consigliere **FAVIA** nel complimentarsi per la relazione e per l'eccellente lavoro del direttore generale osserva che quella odierna è stata una presentazione di propaganda nella quale sono stati evidenziati i soli punti forti e non quelli di debolezza. Pensa, anche, che alcuni dati non siano attendibili e, in quanto forniti dall'azienda stessa, andrebbero rivalutati. Solleva, in particolare, il grosso problema dei cambiamenti climatici e delle emissioni, da parte degli aerei, di gas climalteranti. Rispetto al Piano Europa 2020, che prevede una riduzione dei gas ad effetto serra, avrebbe gradito capire, per esempio, quanta CO2 immettono nell'ambiente tutti gli aerei in transito dall'aeroporto Marconi e come si pensa di affrontare effettivamente il problema della sostenibilità ambientale.

Non vuole criticare il lavoro dei tecnici da un punto di vista aziendale, ma in questa sede politica ritiene occorra guardare la società nel suo insieme e quindi pensa che sulla città, e non solo, ci siano anche delle ricadute negative per esempio per quanto riguarda il rumore e le emissioni.

Chiede, inoltre, se sia stato fatto uno studio sul turismo in entrata.

Esce il consigliere Bazzoni.

La consigliera **DONINI** riagganciandosi a quanto già detto dai colleghi Alessandrini e Noè, chiede se ci sia in prospettiva un interesse di SAB ad entrare nel sistema aeroportuale regionale. Richiama l'esperienza passata nel periodo in cui SAB ha utilizzato lo scalo di Forlì per risolvere il problema legato ad interventi

strutturali su Bologna. Auspica per Forlì e Rimini una politica d'integrazione. Osserva che un meccanismo basato sulla concorrenza tra i territori favorisce solo i vettori low cost e non garantisce la sostenibilità complessiva del sistema.

Il consigliere **FAVIA** chiede, in aggiunta, se sia ragionevolmente corretto pensare che gli aeroporti di Rimini e Forlì potranno sopravvivere al mercato.

Riguardo al *People mover* ritiene ci si debba chiedere se quest'opera sia un'infrastruttura necessaria, fondamentale per i cittadini o per il sistema economico. Di fronte ad un traffico business saturo ed un low cost in aumento e considerato che Bologna è una città universitaria ritiene si debba anche valutare se non sia più attraente un sistema di trasporto dalla città all'aeroporto sfruttando l'esistente e con un investimento ridotto. Suggerisce di guardare anche ai servizi ferroviari metropolitani in quanto si ha una tratta dell'SFM, anzi due linee ferroviarie: una è la Verona – Bologna e una è la Modena – Bologna, che proprio davanti all'aeroporto Marconi si avvicinano e marciano in corsia parallela.

La presidente **GUALTIERI** partendo dal tema delle analisi e della critica sollevata al riguardo fa presente che: “noi produciamo dati, non siamo noi i politici” . L'aeroporto di Bologna è una società per azioni che sta dentro a delle regole, è una società pubblica e in questi anni è stata fatta una governance di una società che accetta le regole comunitarie. In una società per azioni gli azionisti possono decidere che approvano un piano anziché un altro, sono loro che decidono gli investimenti. E' il management che ha prodotto il Piano industriale, ci sono stati momenti di confronto seri e importanti con gli azionisti e il Piano è stato portato avanti e prodotto dall'azienda.

Sul piano delle analisi d'impatto precisa che non si tratta di dati autoprodotti, ma scaturiti da una metodologia utilizzata e adottata da tutti i principali aeroporti. Quando si parla dell'impatto economico indotto, non vuol dire che è la società aeroporto che produce quel valore, ma è l'indotto che crea. Dà la massima disponibilità nel caso ci fosse bisogno di approfondimenti, si tratta di dati che possono essere messi a disposizione.

Ricorda che l'aeroporto di Bologna quando ha fatto le sue scelte era già dentro all'aeroporto di Forlì: c'era una situazione di perdita e di criticità, a livello locale “cocciutamente” si è andati in una certa direzione, le perdite erano aumentate, l'aeroporto di Bologna era azionista, si è azzerato il capitale in funzione delle perdite e Bologna ha deciso di non sottoscrivere più gli aumenti di capitale. Ritiene siano state fatte le scelte giuste per l'aeroporto di Bologna, per ottenere risultati. E' convinta che tutti quelli che operano in questo campo “devono avere dei piani industriali credibili” e fondamentale è “la sostenibilità economica”. Osserva che rispetto al tema regionale non ci sono state interferenze di Bologna e auspica che questo percorso che è stato avviato possa aiutare a ridefinire una sostenibilità dello sviluppo aeroportuale della zona. Bologna guarderà se c'è un percorso e una sostenibilità. Dal punto di vista dell'azienda l'approccio è quello di guardare a tutto e se ci sono le condizioni di mercato si devono fare delle “operazioni industriali”. Si tratta di un approccio trasparente, chiaro e di massima disponibilità.

Nel Piano industriale 2008 era già previsto che a un certo punto dello sviluppo degli investimenti ci sarebbe stato un problema di equity. Al riguardo ritiene non si possa bloccare lo sviluppo di un'azienda solo per ragioni di assetti proprietari e di equilibri dentro gli assetti, così come ritiene che le privatizzazioni non debbano essere fatte per "fare cassa" e che occorre entrare nella logica dei piani industriali.

I soci decideranno sia in termini di possibili, nuove relazioni con gli aeroporti romagnoli, di cui andranno valutati i piani industriali, sia sulle forme (a partire dall'eventuale entrata in Borsa) attraverso le quali reperire nuove risorse finanziarie.

Sul *People mover* ritiene che esista un problema di intermodalità e negli aeroporti come quello di Bologna sia fondamentale il collegamento veloce. Lo ritiene un aspetto assolutamente importante per lo sviluppo futuro del sistema. A suo parere è necessario un collegamento senza "rotture di carico". Ritiene indispensabili le infrastrutture e sollecita a prendere decisioni rapide riguardo al collegamento veloce con l'alta velocità, affinché Bologna, che aveva un progetto all'avanguardia, non resti indietro rispetto ad altre realtà (per es. Milano e Venezia) che stanno andando avanti in questo senso.

Escono i consiglieri Casadei e Bernardini.

Il dott. **BRUNINI** interviene per integrare alcuni concetti espressi dalla presidente. Premesso che non è in grado di valutare se per quanto riguarda gli aeroporti di Forlì e Rimini sia meglio stiano insieme o divisi, fa osservare che in Emilia-Romagna c'è un eccesso infrastrutturale rispetto agli aeroporti e l'unione di queste realtà crede che dovrebbe portare ad una razionalizzazione o, quantomeno, a non peggiorare la situazione.

Riafferma la disponibilità di SAB, previo consenso degli azionisti, a guardare senza pregiudizi eventuali partecipazioni al processo d'integrazione aeroportuale regionale, ma non solo. Come azienda non si è vincolati ad un bacino territoriale, ma si "guarda tutto" anche fuori Regione per valutare le opportunità. Osserva, comunque, che ad oggi le società aeroportuali romagnole sono in perdita e SAB non può rischiare di compromettere i risultati raggiunti per "soccorrere" altri. In altre parole, il Piano industriale dovrà dimostrare che c'è un beneficio per tutti.

Rientrano i consiglieri Casadei e Bernardini.

Sulla questione del *People mover* aggiunge che il Piano nazionale degli aeroporti ha evidenziato che la mancanza di collegamenti con l'alta velocità è il primo deficit strutturale, quindi per essere competitivi, occorre avere un collegamento con l'alta velocità, senza entrare nel merito di come questo venga fatto. Rinunciare ad uno strumento di competitività non è, a suo parere, conveniente.

Sulle emissioni di CO2 precisa che il trasporto aereo nel suo insieme incide per meno del 2% . SAB partecipa al progetto, cui prima ha accennato la presidente, che ha come prima tappa la mappatura delle emissioni (già completata). La seconda tappa, che sta iniziando, prevede un piano d'interventi per gestire e ridurre le emissioni e la terza tappa è quella di raggiungere l'obiettivo di essere

“neutrali”. Al riguardo precisa che la prima cosa su cui lavorare è la gestione dell’energia e, dove non sarà possibile, si interverrà con azioni di compensazione.

Per quanto riguarda il turismo afferma che è stato fatto uno studio dal quale risulta che tendenzialmente il 50% dei passeggeri origina fuori dal bacino d’utenza di Bologna (incoming), di questi un’alta percentuale rimane in provincia. SAB ha collegato bene il territorio con gran parte d’Europa, la politica turistica spetta ad altri.

La presidente **GUALTIERI** come esempio sul turismo informa che SAB è entrata (al 24%) lo scorso anno in una società per la gestione del terminal crocieristico di Ravenna e in questa gestione l’interesse dell’aeroporto è legato al fatto che ci sono collegamenti internazionali e questa attività di sostegno al tema crociere produce più passeggeri ma è anche collegato ad una strategia turistica integrata e più complessiva.

Escono i consiglieri Casadei, Noè, Riva.

Il presidente **ZOFFOLI** ringrazia e introduce gli oggetti successivi all’ordine del giorno. Fa presente che l’assessore Peri deve assentarsi per altri impegni istituzionali ma che occorre procedere alla trattazione dei provvedimenti di variazione di bilancio essendo, comunque, presenti i direttori generali dell’assessorato competente, in quanto, non in questa seduta, ma nelle successive, occorre esprimere parere alla Commissione Bilancio Affari generali ed istituzionali.

Si procede alla trattazione degli oggetti:

1482 - 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 2011 e del bilancio pluriennale 2011-2013. Primo provvedimento generale di variazione" (delibera di Giunta n. 823 del 13 06 11).

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

1483 - Progetto di legge d’iniziativa della Giunta: "Assestamento del bilancio di previsione della Regione Emilia-Romagna per l’esercizio finanziario 2011 e del bilancio pluriennale 2011-2013 a norma dell'art. 30 della L.R. 15 novembre 2001, n. 40. Primo provvedimento generale di variazione" (delibera di Giunta n. 824 del 13 06 11).

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

Esce il consigliere Bazzoni.

Inizia l'illustrazione l'ing. **FERRECCHI** del settore Reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità, che parte dalle risorse correnti. In assestamento si sono gestiti 30.000 euro di spese per lo svolgimento delle funzioni in materia di navigazione interna, in particolare risorse del capitolo 41962 che servono per trasformare una gestione diretta delle conche in una remotizzazione del servizio. Nel capitolo 41993 si sono messi a bilancio 44.556,83 euro per la gestione della navigazione interna sulla base dell'intesa fra Emilia-Romagna e le regioni: Piemonte, Lombardia e Veneto. Dai conguagli sui costi di gestione che si fanno sempre a fine anno questa è la partita di rimborso che competeva alle altre regioni. Al capitolo 43184 ci sono 325.443,17 euro di risorse che servono per integrare il capitolo relativo alle compensazioni sugli abbonamenti intercity ed eurocity, in quanto il titolo regionale 'Mi muovo tutto treno' viene parzialmente cofinanziato dalla regione per contenere i costi che devono sostenere i pendolari. Quindi si è chiesta un'integrazione per adeguarsi alle spese in quanto effettivamente il numero di abbonati è molto alto.

Una modifica riguarda alcuni capitoli di spesa: si sono trasferiti 500.000 euro dal capitolo 43697 sul capitolo 43180. Si tratta semplicemente di una compensazione di risorse da un capitolo all'altro per portarle dalla ferrovia ad incrementare e qualificare i servizi di trasporto pubblico locale, quindi per chiudere le risorse necessarie sulla legge regionale n. 30 del 1998 come modificata dalla n. 1 del 2002.

Sulle spese di investimento c'è la quota di 50.000 euro per garantire la copertura di una convenzione, in materia di navigazione interna, con la provincia di Ferrara per un progetto su attracchi fluviali e turistici. Vi sono poi 2 milioni di euro sul capitolo 45175, che riguarda i fondi per la viabilità comunale in applicazione della legge regionale n. 3 del 1999 come modificata dalla legge regionale n. 12 del 2001. Infine sul capitolo 45177 c'è un milione e 950 mila euro per la sistemazione della viabilità provinciale di interesse regionale resasi necessaria a seguito di eventi eccezionali o calamitosi.

Il presidente **ZOFFOLI** invita a far pervenire nei prossimi giorni note di sintesi relative ai capitoli di interesse per agevolare il lavoro dei commissari.

Esce la consigliera Donini. Rientra la consigliera Noè.

Il dott. **COCCHI** del settore Programmazione territoriale e negoziata, presenta la parte sempre relativa al settore dell'assessore Peri, che riguarda l'urbanistica e il governo del territorio e alcune voci che riguardano il settore dell'assessore Muzzarelli impossibilitato ad essere presente.

In assestamento si sono operati alcuni semplici spostamenti tecnici. Si spostano alcune voci che riguardavano spese per studi e ricerche: 100.000 euro per la realizzazione del Piano territoriale regionale e 60.000 euro per attività relative al Piano territoriale paesaggistico, per l'adeguamento del quale era in corso un'attività con la Sovrintendenza. Queste somme non utilizzate, più un'integrazione di 200.000 euro del bilancio, vengono allocate per due attività: 60.000 euro di contributi per la realizzazione di alcuni progetti puntuali di valorizzazione paesaggistica per quanto riguarda le politiche di tutela del

paesaggio, che viene rifinanziata con le nuove risorse e con la quota che si sposta dal piano territoriale; ed una che prevede 300.000 euro a favore degli enti locali riuniti in forme associative per la formazione di strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica di rango sovracomunale.

Per quanto riguarda invece il settore di riferimento per l'assessore Muzzarelli nella parte di spesa corrente per continuità si chiedono 325.000 euro per finanziare un'attività della società Nuova Quasco per uno studio complessivo. In virtù delle convenzioni stipulate da RER d'intesa con le regioni Campania e Basilicata, Nuova Quasco fornisce il modello dati SITAR della nostra regione ed il modello di funzionamento dell'osservatorio dei contratti pubblici, per ottemperare all'obbligo di avere aggiornato ed adeguato uno strumento di censimento e governo ai fini nazionali e comunitari. Quindi in una logica di federalismo solidale, l'amministrazione dell'Emilia-Romagna incarica formalmente la società Nuova Quasco di svolgere un servizio che consiste nel mettere a disposizione di altri soggetti il pacchetto software per il sistema di monitoraggio della RER dando assistenza tecnica alle altre regioni che poi remunerano pari importo alla stessa regione, salvo alcune spese di manutenzione, adeguamento e perfezionamento dei sistemi informatici. La società Nuova Quasco non è autorizzata a fare attività economica o a fare attività diretta con altri soggetti che non sia l'Emilia-Romagna. L'Osservatorio dei lavori pubblici costa per il nostro territorio complessivamente circa 450.000 euro, qui si dà la disponibilità e si presta il software che poi dovrà essere implementato, caricato e realizzato da parte di quei soggetti territoriali. Quindi l'Emilia-Romagna mette a disposizione Know-how di natura pubblica attraverso una società in house. Si tratta in realtà di una "partita di giro" in quanto si ha ovviamente la somma in uscita a favore di Nuova Quasco, mentre l'amministrazione regionale in virtù della convenzione con questi soggetti, ha il rientro diretto di queste somme sul proprio bilancio e non su quello di Nuova Quasco.

Analogamente sempre per la spesa corrente c'è un contributo di 26.000 euro all'associazione federale delle Regioni e delle Province autonome ITACA (Istituto per l'innovazione e trasparenza degli appalti e la compatibilità ambientale), per specifici progetti di interesse in materia di appalti e politiche di carattere infrastrutturale cofinanziati dalle amministrazioni regionali.

Infine vi è la richiesta di 40.000 euro, che riguarda un progetto portato avanti con INAIL in base alla legge regionale n. 2 del 2009 sulla sicurezza del lavoro nei cantieri, per la percezione del rischio attraverso il monitoraggio e il controllo della regolarità complessiva delle forme di assicurazione di natura sociale di tutti i soggetti che operano e lavorano all'interno dei cantieri.

In merito alla spesa per investimenti ci sono alcuni spostamenti fra capitoli per la piena operatività di varie risorse: 23 milioni e 400.000 vengono tolti dal capitolo 32030. Ricorda che c'è un programma aperto, si stanno istruendo le domande per quanto riguarda il programma regionale di edilizia residenziale sociale, dove il numero delle domande pervenute è molto più importante rispetto a quello che ci si aspettava: infatti a fronte di uno stanziamento che era di 30 milioni di euro sono arrivate richieste per poco meno di 300 milioni. Per cui vengono spostati 20 milioni di euro come risorse atte ad incrementare il capitolo su cui sta agendo quel ruolo e un accantonamento di 3 milioni per l'aggiornamento della legge sulle

politiche abitative. Informa che si sta facendo un processo di sensibilizzazione e di verifica sull'attuazione della legge regionale n. 24 del 2001, all'interno del quale si tende a valorizzare l'istituto della garanzia fra soggetti privati in quanto le condizioni per l'affitto sono sempre meno agevolate da un sistema che vede l'affitto, e conseguentemente lo sfratto per morosità, come causa principale di contenzioso all'interno del sistema delle locazioni. Informa che il processo in corso va nella direzione di creare le condizioni per favorire fondi di garanzia che possano meglio regolamentare il rapporto ed agevolare il ripristinarsi di un clima di fiducia fra i soggetti.

La situazione attuale è che molto spesso per paura di quello che potrà accadere, soprattutto per le famiglie monoreddito, in condizioni di potenziale criticità, al cessare dei contratti di affitto questi non vengano rinnovati. Si determina quindi un incremento nel comparto di alloggi non utilizzati pur a fronte di una domanda che invece esiste ed è molto importante. Quindi con questo accantonamento all'interno della legge si pensa di poter rafforzare questo meccanismo fra i soggetti.

L'altro spostamento tecnico è di 2 milioni e 600.000 euro dal capitolo 32025 al 32009. Si tratta di capitoli sostanzialmente analoghi, sono diversi i soggetti beneficiari: in un caso soggetti pubblici, nell'altro soggetti privati, per la realizzazione di interventi di ERP.

Nei bandi si è aperta la possibilità di partecipare tanto a soggetti privati che a soggetti pubblici, lo spostamento serve perché sulla base degli esiti si sta cercando di trovarsi nelle condizioni per poter equilibrare e onorare al meglio le categorie beneficiarie di queste risorse.

Vi è infine lo spostamenti tecnico di 10.000 euro che riguarda meccanismi sugli illeciti edilizi.

Farà pervenire una nota di sintesi sui capitoli di interesse.

Rientrano i consiglieri Bazzoni e Casadei.

La consigliera **MARANI** interviene per quanto riguarda le risorse che verrebbero messe a disposizione in relazione all'introduzione di elementi che oggi non sono contenuti nella legge 24 e che ne comporterebbero una modifica, quali per esempio, come veniva detto dal direttore, un fondo di garanzia per quanto riguarda misure di tutela dei proprietari in caso di situazioni di morosità e sfratti. Osserva che questo non è uno spostamento di carattere tecnico, ma di fatto è una scelta, quella di istituire un fondo che non esisteva su una questione che riguarda una modifica normativa. Probabilmente la preoccupazione è quella di non essere nella condizione di potere poi a modifica di legge approvata avere le coperture finanziarie necessarie. Ritiene che si sia di fronte ad una nuova voce che meriterebbe di essere meglio approfondita; capisce che vi sia l'esigenza di accelerare poi l'applicazione delle modifiche della legge, crede però che rispetto alle altre voci illustrate questo abbia un significato diverso.

Il consigliere **FAVIA** chiede se nelle tabelle che forniranno le direzioni sia possibile evidenziare anche gli articoli della legge finanziaria per assessorato di

riferimento, per individuare meglio quello di cui si sta parlando. Chiede al presidente quale sarà l'iter.

Il presidente **ZOFFOLI** informa che oggi non si deve esprimere alcun voto e che ci sarà sicuramente un'altra seduta per avere il quadro completo delle variazioni di bilancio per parti di competenza, considerato che la commissione si rapporta con quattro assessorati, prima che la commissione esprima il proprio parere.

Il consigliere **FAVIA** chiede se sia possibile ridiscutere di mobilità e urbanistica con l'assessore presente considerato che per il protrarsi dell'audizione ora non lo è più.

Il presidente **ZOFFOLI** premette che la commissione deve dare un parere alla commissione Bilancio che svolge l'esame referente, compatibilmente coi termini assegnati, i materiali, le scadenze e la programmazione dell'Aula, per cui raccoglie le indicazioni e verificherà la possibilità di un altro passaggio, mantenendo la consapevolezza che si lavora all'interno di tempi che non dipendono solo da questa commissione.

Informa che gran parte della prossima seduta sarà dedicata al Piano di azione ambientale e alla all'assestamento di bilancio relativo ai settori ambiente e protezione civile.

Esce il consigliere Mandini.

Il dott. **COCCHI** risponde affermativamente alla richiesta di fornire materiale in condizioni di leggibilità operativa. Precisa di aver parlato di semplice tecnicismo riguardo all'accantonamento potenzialmente utilizzabile in quanto la data di assestamento è quella attuale e l'operatività di un dibattito reale per un processo di modifica della legge 24, che nel merito coinvolga l'Assemblea, presumibilmente avverrà nella seconda parte dell'anno. Per cui si tratta di un accantonamento da considerare come una possibilità che sarà conseguente solo ad un atto legislativo; è creare le condizioni per potere operare all'interno di quello strumento.

La seduta termina alle ore 12.20.

Approvato nella seduta del 7 luglio 2011.

La Segretaria
Samuela Fiorini

Il Presidente
Damiano Zoffoli