

255.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 LUGLIO 2019

(ANTIMERIDIANA)

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE SONCINI

INDI DEL VICEPRESIDENTE RAINIERI

## INDICE

Il testo degli oggetti assembleari è reperibile sul sito dell'Assemblea

### OGGETTO 7618

**Proposta recante: «Piano Regionale Integrato dei Trasporti "PRIT 2025"». (Delibera di Giunta n. 2045 del 3 dicembre 2018) (214)**

*(Continuazione discussione e approvazione per parti separate)*

*(Ordini del giorno 7618/1/3/4/5/6 oggetti **8630** - **8632** - **8633** - **8634** - **8635** - Discussione e approvazione)*

*(Ordine del giorno 7618/2 oggetto **8631** - Discussione e reiezione)*

*(Ordini del giorno 7618/7/8 oggetti **8636** - **8637** - Presentazione, discussione e reiezione)*

PRESIDENTE (Soncini)

BERTANI (M5S)

SASSI (Gruppo Misto)

TAGLIAFERRI (Fdl)

GIBERTONI (M5S)

PRODI (Gruppo Misto)

TARUFFI (SI)

FACCI (Fdl)

BERTANI (M5S)

RONTINI (PD)

TARUFFI (SI)

IOTTI (PD)

POMPIGNOLI (LN)

PRESIDENTE (Soncini)

TARUFFI (SI)

BERTANI (M5S)

DONINI, assessore

PRESIDENTE (Soncini)

SASSI (*Gruppo Misto*)  
PICCININI (*M5S*)  
IOTTI (*PD*)  
SASSI (*Gruppo Misto*)  
RONTINI (*PD*)  
PICCININI (*M5S*)  
SASSI (*Gruppo Misto*)  
FACCI (*FdI*)  
PICCININI (*M5S*)  
SENSOLI (*M5S*)  
PARUOLO (*PD*)  
PRUCCOLI (*PD*)  
PICCININI (*M5S*)  
CALIANDRO (*PD*)  
TARUFFI (*SI*)  
PRESIDENTE (Soncini)  
PRESIDENTE (Rainieri)  
PRODI (*Gruppo Misto*)  
TARUFFI (*SI*)  
BERTANI (*M5S*)  
GIBERTONI (*M5S*)  
PETTAZZONI (*LN*)  
DONINI, assessore  
PICCININI (*M5S*)  
TARUFFI (*SI*)  
PRODI (*Gruppo Misto*)  
BERTANI (*M5S*)  
FACCI (*FdI*)  
CALIANDRO (*PD*)  
TARUFFI (*SI*)  
FACCI (*FdI*)  
PRESIDENTE (Rainieri)

**Allegato**

Partecipanti alla seduta

Emendamenti oggetto **7618**

Comunicazioni prescritte dall'articolo 69 del Regolamento interno

**PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE SONCINI****La seduta ha inizio alle ore 9,44****PRESIDENTE (Soncini):** Dichiaro aperta la seduta antimeridiana n. 255 del giorno 10 luglio 2019.

Ha comunicato di non poter partecipare, ai sensi dell'articolo 65 del Regolamento interno, il presidente della Giunta, Stefano Bonaccini.

Hanno giustificato la propria assenza la presidente Saliera, la consigliera Zappaterra e gli assessori Bianchi, Caselli, Corsini e Petitti.

Visto il numero dei consiglieri in aula, aggiorniamo la seduta a tra qualche minuto.

*(La seduta, sospesa alle ore 9,44, è ripresa alle ore 10,04)*

**PRESIDENTE (Soncini):** Buongiorno.

#### **OGGETTO 7618**

**Proposta recante: «Piano Regionale Integrato dei Trasporti “PRIT 2025”». (Delibera di Giunta n. 2045 del 3 dicembre 2018) (214)**

*(Continuazione discussione e approvazione per parti separate)*

*(Ordini del giorno 7618/1/3/4/5/6 oggetti 8630 - 8632 - 8633 - 8634 - 8635 - Discussione e approvazione)*

*(Ordine del giorno 7618/2 oggetto 8631 - Discussione e reiezione)*

*(Ordini del giorno 7618/7/8 oggetti 8636 - 8637 - Presentazione, discussione e reiezione)*

**PRESIDENTE (Soncini):** Siamo all'atto 7618: proposta recante «Piano regionale integrato dei trasporti “PRIT 2025”».

Vi ricordo che su questo oggetto insistono 24 proposte di emendamento, di cui n. 2 a firma del consigliere Rainieri (ritirati), n. 3 a firma dei consiglieri Rainieri e Iotti, n. 3 a firma della consigliera Gibertoni, n. 7 a firma dei consiglieri Prodi, Taruffi, Torri, n. 1 a firma dei consiglieri Liverani, Pompignoli, Iotti, Rontini, n. 7 a firma del consigliere Bertani, n. 1 a firma del consigliere Paruolo.

Su tale oggetto insistono le seguenti sei proposte di ordine del giorno: la n. 1, a firma dei consiglieri Marchetti Daniele, Marchetti Francesca, Iotti, Poli, Rontini; la n. 2 a firma dei consiglieri Prodi, Taruffi, Torri; la n. 3 a firma dei consiglieri Pompignoli e Iotti; la n. 4 a firma dei consiglieri Iotti, Calvano, Caliendo, Campedelli, Molinari, Poli, Nadia Rossi, Pruccoli, Rontini; n. 5, a firma dei consiglieri Caliendo, Iotti, Calvano, Campedelli, Molinari, Poli, Nadia Rossi, Pruccoli, Rontini, Lori, Mumolo, Bagnari; n. 6, a firma dei consiglieri Cardinali, Iotti, Calvano, Caliendo, Lori.

Mi comunicano che è stato presentato un ulteriore ordine del giorno a firma del consigliere Bertani, che verrà distribuito nei prossimi minuti.

Proseguiamo, quindi, con il dibattito generale sul provvedimento. Chiedo se qualcuno intende intervenire.

Consigliere Bertani, prego.

**BERTANI:** Vorrei sapere se c'è il numero legale, perché mi sembra che manchino molto consiglieri, visti anche probabilmente il maltempo e le code.

**PRESIDENTE (Soncini):** Noi la seduta l'abbiamo aperta prima. Le ricordo che il numero legale si verifica al momento del voto, da regolamento. E comunque sono 25, più la consigliera Zappaterra, che è giustificata ai sensi dell'articolo 65, oltretutto, se proprio dovessimo verificarlo adesso.

Chi intende intervenire?

(interruzione)

La parola al consigliere Bertani.

**BERTANI:** Grazie, presidente.

La discussione e l'adozione del PRIT è un momento importante, perché è un momento, o almeno dovrebbe esserlo, un momento di programmazione.

Il problema di questa programmazione è questo: è vero che si chiama Piano, ma nel titolo, nei contenuti e nella datazione, contiene già parecchi problemi e si discosta, secondo noi, dall'obiettivo e dalla verità.

Intanto partiamo dalla data: PRIT 2025. Già l'indicazione della data è irrealistica e sbagliata, perché se dobbiamo pensare alle operazioni miracolose annunciate nelle premesse sono impraticabili rispetto al 2025. La gittata programmatoria degli interventi che sono previsti o auspicati sicuramente va ben oltre il vicinissimo 2025. Questo perché? Perché il piano essenzialmente risale al 2008, quindi già di per sé aveva e avrebbe avuto una gittata più ampia, perché all'epoca, dal 2008, almeno si aveva un orizzonte temporale del 2020, ma il 2020 è dopodomani ed è arrivato senza PRIT e quello che ci proponete ha una scadenza che è già invecchiata, nel frattempo.

Nel 2015 iniziò la legislatura e si cominciò a parlare effettivamente del PRIT, ma nel frattempo ci siamo mangiati cinque anni di programmazione, perché quel PRIT che si iniziò a discutere a inizio legislatura si è incagliato nel 2015, che nel frattempo però essenzialmente non esiste più.

Inoltre, non è corretto dire che sia un piano, perché sicuramente c'è un'analisi molto esauriente e sicuramente ben fatta, come siamo sempre bravi in tutti i piani a fare delle analisi sull'esistente, anche se su questo alcune pecche noi abbiamo ritrovato, perché le analisi dei flussi di traffico potrebbero e potevano essere sicuramente migliorate. In Commissione abbiamo discusso, velocemente in realtà, alcune risoluzioni proposte dal collega Sassi, insieme a noi, ma anche altre, in cui si diceva che quei dati potevano essere reperiti e analizzati anche in altri modi, quindi analizzando i flussi degli studenti, che è un dato che possiamo reperire, analizzando i flussi di chi si reca ogni giorno al lavoro, che era un dato che si poteva reperire. Un altro aspetto è quello di accordarsi anche con i grandi player della comunicazione, che oggi hanno a disposizione veramente tanti dati, hanno i dati degli spostamenti di ognuno di noi, cosa che si fa in tempo reale, e anche questo aspetto, visto che ci abbiamo messo così tanto tempo, poteva essere utilizzato. Quindi, dicevo, sicuramente è un'analisi ben fatta, ma per il resto rischia di essere un elenco di slogan programmatici, quasi un'azione di marketing. Infatti, a proposito di azioni di marketing, oggi mi sembra che sia programmata una conferenza stampa per vendere la prima pietra della Cispadana, guarda caso proprio oggi. Anche tanti emendamenti di vari consiglieri mi sembra che siano andati in quell'ottica lì, di dire "io ho messo la tangenziale di Faenza, io ho messo quest'altro passaggio". Serve anche poi in vista probabilmente della prossima campagna elettorale.

Fra l'altro, quando si fa l'analisi ci si dimentica di dire che, in realtà, i ritardi accumulati nel tempo per la mancata realizzazione di infrastrutture – mi riferisco anche a quelle ferroviarie – dipendono anche dalle Amministrazioni precedenti quando anche lì si annunciavano le opere, ma poi non si facevano. Al tempo di Galletti e di Delrio si promettevano, si firmavano accordi o neanche si firmavano, però bastava far credere che fossero firmati come nel caso dell'IGQ del 2015, e poi, nel frattempo, si facevano morire di fame le Province che avevano e hanno in mano una grande parte delle nostre infrastrutture, le strade provinciali che nel frattempo sono morte quasi di mancata manutenzione, come pure le grandi statali,

come la E45 che anche questa ha rischiato di morire di manutenzione e ancora ne stiamo pagando le conseguenze, vedi il viadotto del Puleto. Erano i tempi in cui si facevano le foto per dire che la Regione Emilia-Romagna era seguita dal Governo. Però, quei tempi, poi, ci hanno portato i ponti sul Po, la E45, la mancata manutenzione sulle provinciali.

L'altro aspetto è che il PRIT dovrebbe essere integrato. Anche questo, secondo noi, non è vero, perché da una parte abbiamo la fretta di costruire le grandi infrastrutture stradali, e quindi prima di tutto la Cispadana, vedi la conferenza stampa convocata per oggi per annunciare un cronoprogramma di un'opera che ancora non sappiamo quanto costa, quindi prima il cronoprogramma e poi i costi dell'opera e poi magari contemporaneamente alla prima pietra...

Mi ricordo un sindaco della mia provincia che è andato a posare la prima pietra virtuale di un ospedale che ancora era da finanziare. Più o meno lo stile è quello. Perché non è integrato? Perché mentre c'è un fortissimo focus sulle opere stradali, manca ed è molto debole la parte delle ferrovie e delle ferrovie che sono in difficoltà. È vero che noi abbiamo degli assi ferroviari molto forti, come la Rimini-Bologna, o la Bologna-Milano, che sono veramente trafficate e anzi, hanno il problema, oggi, di essere sovraccariche, tanto che come vediamo in questi giorni, quando tanti turisti si devono muovere, abbiamo il problema che molti turisti arrivano anche all'aeroporto di Bologna, i treni non sono adeguati e non sono sufficienti.

C'è una grande campagna, in questi giorni, giusto da felicitarsi, l'assessore Donini lo fa, sponsorizza i nuovi treni. Però ci accorgiamo che il numero di convogli o il numero di carrozze non è sufficiente. Questo fa parte della programmazione, una programmazione che non tiene conto di questo problema. Infatti, poi, in Commissione, e di questo comunque ringrazio la maggioranza, abbiamo inserito un emendamento che chiede di programmare, durante i grandi eventi, o in periodi particolari, di valutare come programmare il servizio ferroviario che altrimenti rischia di essere inadeguato.

Gli altri aspetti di debolezza di cui dicevo riguardano il fatto che le ferrovie e il trasporto ferroviario, visto che parliamo di integrato e di intermodalità, per noi rimangono e sono molto deboli. Quando – e questo è stato fatto sin dall'inizio – si va a fare il conto della serva, è vero che si dice che il PRIT non fa l'elenco della spesa, quindi le cifre che sono messe in fondo sono indicative, è anche vero che se facciamo una seria programmazione, noi dobbiamo dare delle priorità. Quando allora noi andiamo a mettere che per la Pontremolese c'è un miliardo e rotti di euro perché quella è una infrastruttura importante per il trasporto merci, perché va raddoppiata e i costi del raddoppio, in alcune parti sono veramente ingenti, diciamo: avete visto quanto investiamo nella ferrovia? investiamo più che sulle strade. Ma questo non è vero, perché poi diamo, e leggendo tra le righe il PRIT è chiarissimo, priorità alle opere stradali. Quindi, non serve fare il conto della serva mettendo una lista di opere se però non hanno una priorità. Del resto, un piano serve a questo: deve dire cosa serve e poi si deve fare un cronoprogramma, o dire quali sono le priorità.

Qual è oggi la priorità nella nostra regione? La priorità nella nostra regione è spostare dal traffico su gomma quanto più possibile persone e merci. Come si fa a spostare il traffico e a ridurre il traffico su gomma? Non allargando le strade e costruendo altri nastri d'asfalto, ma dando la possibilità di avere un servizio pubblico che funzioni, che è il trasporto ferroviario, sia per quanto riguarda le merci, sia per quanto riguarda le persone. Ecco, dentro al PRIT questa programmazione, secondo noi, manca. Tant'è che – poi presento l'emendamento – il nome di questo PRIT, secondo noi, è sbagliato, perché è insufficiente dire che è il Piano regionale integrato dei trasporti in quanto stressiamo ancora e sempre di più sulle infrastrutture. Vanno aggiunte almeno due parole – poi inserisco l'emendamento, e ho finito – in quanto deve essere almeno nel titolo, perché almeno ci chiariamo a cosa serve, il Piano regionale

integrato dei trasporti per la mobilità sostenibile, altrimenti il focus è troppo sulle infrastrutture e non sull'obiettivo. Grazie.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie.

Vi ricordo che, oltre all'ordine del giorno a firma Bertani, sono pervenuti 6 emendamenti a firma Facci, Tagliaferri Callori, che saranno distribuiti.

Do la parola al consigliere Sassi. Prego.

**SASSI:** Grazie, presidente.

Io ricordo molti interventi di ieri su questo tema e la cosa che mi viene spontanea da dire è che l'operazione è riuscita, ma il paziente è morto. Questo è quello che mi viene a pelle. Poi, nel dettaglio ci sono cose belle e cose meno belle, ma il punto è che – io ho cercato anche di dare il mio contributo in questo senso, ma evidentemente era stato deciso da qualcuno che non si doveva andare in quel senso – questo è il frutto dell'albero avvelenato. Quando il PRIT ci venne presentato la prima volta, che era ancora un giovane PRIT e si chiamava 2020, ci fu detto, dagli uffici dell'Assessorato, non da altri Gruppi, che i dati che venivano utilizzati era difficoltoso averli tutti, che non erano proprio così completi, che non erano proprio così consistenti, ma che in qualche modo bisognava riuscire a pianificare.

Ebbene, ora ho scoperto nella Commissione, dove abbiamo per la prima volta approcciato alle risoluzioni a mia prima firma che proponevano soluzioni a questo problema, che nel frattempo, da quando il PRIT è cresciuto e da 2020 è diventato 2025, sono spuntate anche dati ovunque e di qualunque tipo. Mi fa piacere, peccato che dell'intento inserito nelle risoluzioni che avevo presentato, che era quella di fare un'analisi dei flussi della reale necessità di mobilità dei cittadini emiliano-romagnoli, nel PRIT non ve ne sia traccia, se non andare a vedere, a contare le macchine che passano in modo non così esaustivo, tra l'altro perché non si analizzano i picchi o i flussi, ma si analizzano semplicemente quante persone si muovono in quel dato momento, in quei dati percorsi. Il punto è che non sappiamo la gente dove va, perché ci va e che bisogni ha. Le risoluzioni che avevo proposto, che erano di buon senso, non erano neanche di bandiera, ma di buon senso, sono state sostanzialmente ignorate o comunque la volontà era stata quella di ignorarle. Mi dispiace perché quelle risoluzioni non mettevano in discussione neanche questo PRIT, pensate un po', perché non c'erano i tempi tecnici, fisiologici per poter fare quel tipo di analisi che proponevo e inserirla in questo PRIT. Questo PRIT sarebbe andato avanti comunque così com'è.

Si prendevano quelle analisi e si cominciava ad analizzarle per l'aggiornamento e al prossimo, magari al PRIT 2030, che ne so... Si è deciso di non farlo. Guai! Non capisco questo atteggiamento, sinceramente e non lo capirò mai. È un atteggiamento che noto in questa Amministrazione da inizio legislatura.

Se un consigliere di minoranza fa una proposta di buon senso, che non vuol far polemica, ma vuole fare una proposta concreta e di buon senso viene totalmente ignorato o messo da parte perché comunque, non lo so, dà fastidio. Non lo so. Un giorno lo capirò. Poi ci sono, ovviamente, le opere cosiddette strategiche che sono state messe in discussione a livello statale e lì è partita la bordata di comunicati stampa dello Stato cattivo che vuole mettere in ginocchio l'Emilia-Romagna eccetera, per poi scoprire, in realtà, che si stava facendo una valutazione tecnica amministrativa di assoluto buon senso, che poi ha dato ragione ad alcune opere che erano già previste. La Campogalliano-Sassuolo tecnicamente e amministrativamente è passata dal vaglio della valutazione costi-benefici, ma

politicamente è un fallimento per il Movimento 5 Stelle. Questo è un dato, è un dato politico, perché sul territorio non sono affatto contenti e questo va detto. Lo dico io che mi posso permettere di dirlo.

Per non parlare della Ti-Bre. Sulla Ti-Bre vorrei fare un'annotazione e dare un consiglio all'assessore Donini per quanto riguarda la Tirreno-Brennero autostradale: laddove si arrivasse a proseguirla, perché poi basta che ci siano i soldi e partirà, questa è un po' l'idea che mi sono fatto, consiglio di segnalare all'assessorato competente di sospendere il finanziamento dell'area protetta del Falco Picchio che verrà sventrata dalla Tirreno-Brennero, perché è inutile buttare i soldi. È solo una questione di buon senso. Andiamo a gasare una zona protetta, finanziata anche dalla regione Emilia-Romagna. Però va bene lo stesso, c'è già la previsione della Ti-Bre stradale e la Ti-Bre ferroviarie: o l'una o l'altra, non ha senso farle tutte e due: poi una è tenuta in sospeso, l'altra la faremo, non la faremo, vedremo.

"Vedremo" e "faremo" è un po' l'idea che chi ha approcciato i piani regionali si è fatto dell'efficacia dei piani regionali. Come ben sapete, i Piani regionali non hanno vincoli di legge, non sono obbligatori. Sono pianificazioni utili, possono essere utili a tanti territori. Io stesso sul territorio ho sempre ribadito che siccome la regione Emilia-Romagna fa pianificazioni molto dettagliate, le competenze tecniche in regione ci sono, su questo punto c'è alta professionalità, i comuni localmente devono smetterla di ignorare queste pianificazioni, e magari farne uso, attingere a quelle informazioni per poter fare una pianificazione coerente. Cosa che non viene fatta, la maggior parte non le ha nemmeno lette e qualcuno non sa nemmeno che esistono.

Tornando sulle grandi opere, c'è poi il famoso passante. Il passante è fantastico: andiamo a spostare la coda sulla corsia nuova, o su dei pezzi di corsia nuova perché dà fastidio che la coda vada oltre Bologna. Ma non si affronta, non si ha la capacità di affrontare il problema perché dovremmo sconfinare nelle competenze del comune di Bologna. Il problema della tangenziale, infatti, a mio avviso, da profano, ma non solo l'unico a dirlo, perché ho parlato con dei tecnici, è la capacità di assorbimento del traffico della viabilità di Bologna, che fa da tappo, fa da imbuto, in certi orari, quando c'è il massimo del traffico.

È chiaro che non è semplice. Per me è facile dirlo. Farlo è un altro paio di maniche. Farlo è una cosa veramente molto impegnativa. Ma se ci si rimbocca le maniche, le professionalità ci sono, se si fanno accordi con il sindaco e l'assessore di competenza del comune di Bologna, si trovano delle soluzioni.

Soluzioni che non è detto che siano domani, ma non sarà domani neanche l'allargamento della tangenziale. Sono comunque tutte situazioni in cui si parla di opere strategiche, questa è la parola che è stata più usata nei comunicati-stampa, non solo dalla Giunta, opere strategiche definite da chi? Non si sa bene, però sono strategiche. È strategico fare queste opere perché qualcuno deve lavorare, c'è il Patto per il lavoro, lo capisco. Col Patto per il lavoro, apri dei cantieri e dai da lavorare, ci mancherebbe. Quando uno lavora è sempre una cosa buona, poi quando il lavoro finisce, tutti a casa.

Il problema è che, se non sappiamo la gente di che ha bisogno esattamente in termini di mobilità, non andremo lontano. Passeremo la palla alla prossima legislatura e a quella dopo ancora, perché il 2025 è una bella speranza, ma poco realistica, a mio avviso, come tra l'altro accennava, con il quale sono d'accordo, il collega Bertani. Ma tanto abbiamo cambiato nome al PRIT già una volta, per cui la prossima legislatura potrà, in modo coerente, cambiarlo perché comunque avrà la possibilità di ripianificare il pianificato. Questo non è un problema.

Il punto è che la Regione Emilia-Romagna... Se dava fastidio la mia firma, toglievo la mia firma e le presentavate voi quelle risoluzioni. A me è dispiaciuto molto che non si sia affrontata seriamente una

possibilità di utilizzare quel tipo di dati, che sarebbero stati utili per le prossime legislature, perché un dato come quello è un dato mobile, proprio in coerenza con il PRIT, ed è un dato mobile perché oggi chi studia domani lavora, oggi chi nasce domani studia. Quindi, c'è sempre una continua mobilità dei flussi delle persone che vanno da un punto a un altro punto tutti i giorni per fare le loro cose. Certo, non pretendo che si pianifichi sulla necessità di una persona di andare a fare le analisi al centro analisi, però i grandi flussi sono casa-lavoro e casa-scuola, e poi c'è la mobilità fluida, che può essere, come diceva il collega Bertani, catturata come dato attraverso i player di gestione di telefonia mobile, che hanno questi dati in pancia. Adesso non voglio nominare un player che ha già pubblicizzato questo servizio per le pubbliche amministrazioni, ma lo stanno già facendo, ci sono quei servizi. Vuoi sapere come si muove la gente che risiede nel tuo territorio? Vuoi sapere come si muovono i turisti nel tuo territorio? Lo puoi fare grazie a questi servizi, che sono un investimento, non sono un costo. Tuttavia, con questo poi si può veramente fare opera di pianificazione strategica.

Chiudo, perché tanto il PRIT verrà ovviamente approvato senza indugio, motivo per cui abbiamo fatto mezza giornata in più, quindi oggi portiamo a casa il PRIT sicuramente, dicendo che, per me, è un PRIT che è zoppo, che non ha consistenza sulla realtà della necessità di mobilità dei cittadini emiliano-romagnoli, ma queste sono scelte politiche, la vostra scelta politica. Grazie.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie, consigliere.

Vi chiedo se altri intendono intervenire. Intanto vi ricordo che è pervenuto un altro emendamento a firma Bertani.

Ci sono consiglieri che intendono intervenire in discussione generale? Sono costretta a ricordare che c'è la discussione generale sugli emendamenti. Siccome ha esaurito il tempo adesso, magari interviene dopo.

*(interruzione)*

Interviene dopo.

In discussione generale sul provvedimento ci sono consiglieri che intendono intervenire? Consigliere Tagliaferri, prego.

**TAGLIAFERRI:** Nel suo intervento sul PRIT l'assessore ai trasporti ha sottolineato che priorità della Giunta è fare bene e presto recependo le indicazioni del territorio, questo per trovare un disegno strategico che porti il Piano dei trasporti della Regione Emilia-Romagna a obiettivi ambiziosi e innovativi rispetto allo status quo. Intanto, sempre secondo l'assessore, è stato dimezzato il fabbisogno di infrastrutture da 24 miliardi a 12 miliardi. Sono stati equiparati gli investimenti in strade, superstrade e autostrade con quelli in ferrovia. Ora è circa il 50 per cento, mentre prima era il 64 per cento in strada, il 24 per cento in ferrovie con una riqualificazione che riequilibrerebbe ferro e strade.

Oggi qual è la realtà del nostro trasporto pubblico a livello regionale? Qual è la realtà che il crescente numero di pendolari deve affrontare ogni giorno? Ci troviamo ancora con arterie cruciali del traffico su gomma quotidianamente intasate.

La A13 e la A14 sono teatro di lunghe code per l'ingente traffico di veicoli in transito e di continui incidenti che le paralizzano. Con una via Emilia altrettanto congestionata siamo, di fatto, privi di valide alternative provinciali, alternative alle grandi arterie percorribili con tempi di transito ragionevoli e soprattutto conciliabili con quelli di chi deve raggiungere il posto di lavoro.

Resta ancora iscritta nel libro dei sogni quella Cispadana del cui progetto si cominciò a parlare ormai trenta o quarant'anni fa che sarebbe l'unica concreta possibilità di ridurre le congestionate A1 e via Emilia. Sulle provinciali poi, a fronte della riduzione di investimenti su gomma, ci accorgiamo ora, dopo il tragico disastro del ponte Morandi, che una lunga serie di ponti e cavalcavia anche nella nostra regione necessiterebbero di ulteriori e più accurate manutenzioni. Inoltre, ancora il coordinamento con i trasporti pubblici locali spesso non consente l'alternativa, per chi vive nelle zone più lontane dalle stazioni ferroviarie, di scegliere il trasporto su ferro piuttosto che la propria auto.

Per questa questione sarebbe importante, quindi, continuare a crescere nel trasporto sostenibile su bicicletta data anche la nostra media al 10 per cento rispetto al 5 per cento di quella nazionale.

È bene, quindi, anche incentivare politiche di connessione, per esempio treno-bici, in modo da intercettare sempre più quote di mobilità di lavoratori e studenti pendolari per quello che riguarda il trasporto sostenibile. I "fortunati" – devo virgoletterlo – che hanno invece la possibilità di usufruire del trasporto su ferro devono ancora sopportare quotidiani disagi per i continui ritardi dei treni regionali: carrozze passeggeri vecchie e gremite e piccole stazioni fatiscenti, anche con problemi di accesso per disabili, in cui in alcuni casi si sono tolte anche le biglietterie.

Sempre ancora nel libro dei sogni, dunque, resta iscritto quel progetto tanto annunciato, quanto incompiuto, di mettere al centro del trasporto pubblico il sistema ferroviario metropolitano di Bologna, con un servizio di metropolitana di superficie che sarebbe necessario verso il mare e lungo il mare, sulla costa, tra Rimini e Ravenna verso Venezia, dove l'unica alternativa è quella Romea, con una tale percentuale di incidenti da iscriverla tra le strade più pericolose d'Europa, e verso Modena e Reggio da una parte, e Ferrara dall'altra, dove nella sola città estense ogni giorno 30.000 pendolari si alzano per raggiungere i posti di lavoro.

Per una vera riforma, dunque, del piano dei trasporti della regione Emilia-Romagna, con obiettivi non conservativi ma ambiziosamente innovativi, considerando che il trasporto pubblico su gomma è ancora la stragrande maggioranza rispetto al trasporto pubblico su ferro, occorre arrivare ai fatti, alle realizzazioni delle opere, passare dalla carta alla strada e alle rotaie; cominciare con coraggio e terminare velocemente quei grandi progetti, dalla Cispadana alle metropolitane di superficie, senza i quali si è destinati, proprio solo alla conservazione dello status quo, magari con qualche piccolo miglioramento in termini di trasporto sostenibile, ma con quella cappa di inquinamento che caratterizza la nostra Pianura Padana sulle mappe ambientali, e con i grandi problemi di traffico e viabilità che restano sulle nostre strade sulle spalle di chi quotidianamente è obbligato a muoversi. Grazie.

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

Consigliera Gibertoni, prego.

**GIBERTONI:** Torno su un paio di temi di cui abbiamo discusso più volte in Commissione. Visto che a volte si aprono e si chiudono delle finestre di discussione, e non sempre la discussione è effettiva, non ho bisogno di dire che avremmo voluto, su tanti progetti di legge, non soltanto nel caso di questo documento di programmazione, che ci fosse stata maggiore partecipazione.

La partecipazione formale c'è stata, ma la possibilità di rivedere insieme progetti su cui la Giunta è andata, dal loro punto di vista coerentemente avanti come monoliti, senza farsi cogliere da dubbi nel corso delle varie discussioni assembleari, questo avremmo voluto che fosse diverso, avremmo voluto che si potesse effettivamente incidere o, perlomeno, migliorare e far aprire gli occhi su progetti che ci sembravano non più rispondenti a necessità ed esigenze dei territori, che nel frattempo cambiano, si

aggiornano, rispondono a normative, a domande, a raccomandazioni virtuose che vengono dall'Europa, e soprattutto sono a sistema, sono integrate, quindi sono da vedere, la trasportistica per prima, ma anche la necessità della viabilità interna dei nostri territori, che la chiedono da anni, in un sistema integrato, non come semplice ratifica di progetti o di esigenze che parevano moderne, che parevano all'altezza dei tempi magari diversi decenni fa, e che poi non si accetta di mettere in discussione. Va bene.

Questo non è certo l'unico esempio che potrei portare, ricordo ad esempio quello della legge urbanistica. A fronte di un confronto, che confronto vero non è stato, prendiamo atto, anche questa volta, che la Giunta ha preferito essere garante dell'esistente in un certo senso, e cioè continuare su linee che sono quelle su cui ci scontriamo già dalla campagna elettorale e su cui credo che continueremo a scontrarci, ossia una mobilità decisamente spostata su gomma, l'idea per cui inaugurare una nuova autostrada – abbiamo parlato tante volte della, spero, non futura autostrada regionale Cispadana – è un esempio di modernità, qualcosa su cui, invece, avremmo voluto che l'Emilia-Romagna potesse far scuola in modo ben diverso e più avanzato, ed è qualcosa che crea posti di lavoro.

Ho cercato in Commissione di aggiungere dati, dettagli e domande, di aprire il confronto sui tre temi principali, sui quali l'autostrada regionale Cispadana viene sempre propinata come la soluzione di tante problematiche che hanno afflitto i territori, e su questo posso soltanto concordare con il fatto che si ammetta finalmente che la viabilità di tanti territori per decenni ha sofferto di una mancanza di attenzione, non di tutti, come ho già cercato di ricordare in Commissione. Ci sono stati territori molto avvantaggiati, favoriti, a cui non è mancato nulla, e altri che sono stati apparentemente dimenticati. Però, quei territori non hanno dimenticato l'Emilia-Romagna, anzi sono, a volte, paradossalmente proprio quei territori che tuttora contribuiscono a una fetta importante del PIL regionale e a una fetta molto importante di quello addirittura nazionale. Quindi, sono territori che non hanno dimenticato loro stessi, o la loro Regione, o la necessità di rimboccarsi le maniche (espressione spesso usata dalla Giunta) rispetto al sisma del 2012, oppure l'importanza di mettersi in gioco nel far prosperare, nel far fiorire le attività produttive di questa regione, e in questo riuscendoci. Però, sono stati dimenticati dalla politica regionale e si sono trovati per decenni – questo è anche l'oggetto di un emendamento che poi discuteremo più tardi – non soltanto senza una viabilità all'altezza, ma addirittura (questa è una cosa, però, che non ascrivo all'assessore Donini, questa soltanto) spogliati di una ferrovia o di un collegamento ferroviario che pure avevano e che gli è stato tolto in anni non recenti, oppure di altri servizi che pure avevano e che gli sono stati tolti. È il caso dell'area nord della provincia di Modena, che poteva vantare addirittura, fino a molto tempo fa, purtroppo, perché il depotenziamento dei servizi, in questo caso ferroviari, parte da molto tempo fa, un servizio ferroviario che collegava l'area nord con il capoluogo.

Ci sono state poi una serie di promesse rispetto alla possibilità di essere finalmente collegati a quel capoluogo, in quel caso Modena, che sembrava la naturale direttrice dalla quale raggiungere poi la via Emilia, quindi l'arteria principale che connette la nostra Regione; tutte domande e tutte promesse che sono rimaste sempre inevase e inascoltate e ora arriva l'autostrada regionale Cispadana, speriamo non arrivi, ma insomma si porta avanti dalla campagna elettorale, ora siamo in una fase degli ultimi mesi della legislatura in cui ci si continua a dire che l'autostrada Cispadana è finalmente la soluzione.

L'autostrada Cispadana non creerà nuovi posti di lavoro. È un altro punto che viene sempre evidenziato e su cui risposte convincenti io non ne ho avute. Essendo ARC un'associazione temporanea di imprese dove sono presenti aziende strutturate per le opere autostradali, queste aziende avranno con loro tutte le risorse di cui avranno bisogno. Quindi, le ricadute occupazionali saranno probabilmente

zero o quasi. Poi, nella fase di gestione, come ci siamo ricordati in Commissione, essendo presente una automazione di alto livello, anche qui l'esigenza del personale sarà presumibilmente vicina allo zero.

Ieri abbiamo chiarito con l'assessore Donini durante un'interpellanza il tema dei soldi pubblici che verranno ulteriormente sborsati. Per adesso siamo passati da 179 milioni, non un euro in più, a 279 milioni, non un euro in più. Poi avremo magari nel corso della giornata ulteriori aggiornamenti. Però, non abbiamo invece ancora ricevuto chiarezza sulla possibilità di capire quali sono effettivamente i costi a confronto del progetto di superstrade a scorrimento veloce contro quelli dell'autostrada regionale Cispadana. Anche su questo sarebbe interessante – è l'oggetto di un'interrogazione già depositata – poter capire, poter far valutare anche ai territori, agli esperti, ai cittadini i pro e i contro, i vantaggi e gli svantaggi di un'opera chiusa, molto costosa, che arriva molto in ritardo, già sorpassata rispetto alle esigenze e alle integrazioni con l'intermodalità, e dall'altra parte, invece, di un'opera aperta, che già si potrebbe ultimare con esborsi molto inferiori e comunque utilizzabile in tempi molto più brevi, ma che soprattutto, oltre a connettere i territori, offrirebbe finalmente un vantaggio concreto alla viabilità interna.

Resta anche un altro tema su cui l'assessore in Commissione non ci ha dato dei dati certi, o una sua valutazione: quello dell'intermodalità. Su questo faccio un cenno adesso, perché magari non ci sarà spazio poi per farlo nella discussione degli emendamenti. Quanto ai punti di intermodalità gomma-ferro, ce ne sono di già esistenti. Ho citato in Commissione il Quadrante Europa a Verona, quello di Trento, Valdaro a Mantova. Nell'accordo per la nuova concessione dell'A22 c'è la realizzazione di un nuovo punto intermodale a Isola della Scala: stiamo parlando di evoluzione trasportistica, quindi di qualcosa di cui la regione Emilia-Romagna dovrebbe, credo, tener conto. Questo si trova a pochi chilometri dalla linea ferroviaria Bologna-Brennero. Questo avrebbe dovuto anche portare a un ripensamento importante della strategia trasportistica della regione, e pensare magari ad un punto intermodale, sempre sulla Bologna-Brennero, però più a sud del Po, e possibilmente a Poggio Rusco, dove convergono la linea ferroviaria proveniente da Ravenna-Ferrara e le linee da Parma e Modena.

Questa è una delle questioni su cui, dalla Commissione, lo ripeto oggi, che io listerei tra le grandi occasioni perse, perlomeno occasioni perse di confronto, occasioni perse di miglioramento, occasioni che ci consentono di dire, ma lo diciamo con amarezza, quanto sia particolarmente anacronistica la realizzazione dell'autostrada Cispadana. In questo senso, la logica fa cadere completamente la motivazione che la regione ha sempre sostenuto, per cui una Cispadana autostradale permetterebbe di collegare i distretti produttivi interessati con l'Europa, in un momento in cui l'Europa, penso all'Austria, ma penso anche alla parte delle province autonome, l'Alto Adige, stanno andando in una direzione completamente contraria, addirittura spostando nettamente tutto quel traffico pesantemente inquinante, per esempio i camion, i mezzi pesanti, dalla strada, quanto più possibile su ferro, proprio per non voler più inquinare quei territori, come se si dovesse guardare ad altri Paesi, ad altri territori, ad altre province, ad altre regioni, per poter finalmente vedere nero su bianco quel rispetto per l'impatto ambientale, per la salute dei cittadini, per il paesaggio, e in generale per le ricadute sulla vita quotidiana che i nostri territori chiedono da anni.

È stato fatto credere che la Cispadana è la risposta? A me dispiace, la Cispadana non è assolutamente la risposta. Se qualcuno all'esterno lo crede, probabilmente lo crede anche per disperazione, perché dopo decenni che chiede giustamente, titolari di aziende, persone che comunque stanno portando avanti, anche con fatica, il lavoro nei nostri territori e li vedono sempre più isolati, a un certo punto probabilmente coglieranno dal vassoio quello che c'è. Però, tengo a dire che, se la discussione in Commissione fosse stata un confronto vero, con la possibilità di allargare la

partecipazione e di tener conto di tutta una serie di proposte migliorative che andavano nell'interesse di tutti e della regione stessa, io credo che oggi potremmo dirci soddisfatti di essere arrivati a un ottimo punto di incontro, che avvantaggiava finalmente quelle zone che ormai si stanno addirittura stancando di aspettare e che, invece, sono costrette ad accontentarsi di quello che c'è, e cioè una soluzione ormai sorpassata e che non migliorerà in nessun modo il loro isolamento e il fatto che si va in una direzione contraria sia all'Europa sia al buon senso dell'evoluzione trasportistica.

Quindi, niente di nuovo sotto il sole. Non ci stupisce essere qui e scagliarci contro il PRIT o dirci che questo PRIT favorisce le grandi opere inutili, le autostrade, le infrastrutture, il cemento. Queste sono tutte verità...

**PRESIDENTE (Soncini):** Consigliera, deve chiudere.

**GIBERTONI:** ...ma sono cose che non dobbiamo stare più a ripeterci. Dispiace, però, profondamente la lista delle occasioni perse che la Regione, nella mancanza di confronto, ha fatto perdere a tutti i territori.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie.

Prego, consigliera Prodi.

**PRODI:** Grazie, presidente.

Riguardo al PRIT purtroppo bisogna segnare che è un piano che, ovviamente, ha diverse parti, mi concentrerei sulla parte che riguarda le infrastrutture, perché è decisamente la parte critica rispetto a quello che viene proposto.

Ieri il relatore ha detto, nelle sue prime parole, che siamo davanti a uno scenario significativamente mutato. È vero, queste sono premesse sensate. Però, ha anche detto che bisogna, comunque, chiudere un ciclo per portare a compimento delle scelte strategiche e strutturali. Ebbene, le scelte strategiche e strutturali che si vogliono portare a compimento sono quelle delineate in un piano del 1998.

Il 1998 corrisponde a uno scenario politico sociale e ambientale di ere fa. Nel 1997 si iniziò con Kyoto a ragionare in termini ambientali, ma pensare che oggi possiamo riprodurre quello che si era pensato in termini di infrastrutture nel 1998 è estremamente anacronistico, perché la consapevolezza che c'era allora non era certamente la medesima di oggi. Le urgenze che sappiamo esserci oggi non erano disponibili, non erano alla portata. Lo erano per un mondo ristretto di attivisti, ma oggi non si può più nascondere quello che è certo, è evidente, è agli occhi di tutti in termini di urgenza climatica, di consumo di suolo, di necessità di invertire e di riconvertire cicli produttivi e sistemi di consumo.

Per questo avevamo anche presentato diversi documenti, in particolare una risoluzione che chiedeva che il PRIT avesse una connotazione improntata sulla sostenibilità e chiedevamo misure più stringenti. In particolare, ad esempio, riguardo ai PUMS, chiedevamo un impegno che fosse particolarmente significativo. Se non ricordo male, chiedevamo almeno un 38 per cento di modal split, mentre invece gli obiettivi di questo piano non li riteniamo coerenti con una reale emergenza climatica. Non si dà una sufficiente priorità all'ambiente come vincolo primario, prioritario rispetto alle considerazioni e decisioni che vengono proposte.

Apro una piccola parentesi sull'autonomia differenziata. Come mi pare di ricordare avessi già detto anche nell'intervento del 3 ottobre 2017 in quest'aula, se, e sottolineo "se", può avere un senso che

certe Regioni chiedano particolari forme di autonomia rispetto all'applicazione dell'articolo 116 questo dovrebbe essere riguardante delle specificità di questo territorio. Come dissi allora e ripeto oggi, noi abbiamo una sola emergenza, una sola urgenza che è quella ambientale. Forse anche nella richiesta di autonomia avrebbe avuto senso concentrarsi solo su questo per chiedere, in particolare, dei restringimenti dei vincoli ambientali, un ripensamento totale del nostro mondo, della nostra visione infrastrutturale dei trasporti: forse questo darebbe un senso. Sottolineo anche che c'è un parere, non so se i colleghi ne sono al corrente o l'hanno letto, dell'Ufficio studi giuridici della Presidenza del Consiglio dei ministri in merito alle bozze di richiesta di autonomia. Questo parere dice appunto che è abbastanza irragionevole concedere a una regione tutto il menu, tutte le 23 opzioni di autonomia differenziata (o anche 21), come se fosse appunto il menu di un ristorante da cui uno sceglie più che può. Bisognerebbe invece ripercorrere un criterio di necessità rispetto a specifiche richieste e necessità del territorio. Non ha alcun senso quindi chiedere tutte quante le opzioni, perché bisognerebbe ripercorrere, invece, sensatamente, dei criteri che vadano a incidere sulle reali, se ci sono, e sottolineo, se ci sono, necessità dei territori in modo da avere delle politiche che siano senz'altro integrate, e che rispettino tutti i territori, tutta la nazione, invece che creare tanti piccoli Stati.

Lo dico perché questo, secondo me, è un ragionamento che non è mai stato fatto compiutamente, invece ha più che senso riprendere anche in questa fase. Quello che vediamo in questo piano, quindi, ripeto, dal punto di vista infrastrutturale, è sempre lo stesso tipo di opere, che hanno fra l'altro anche creato diverse criticità sui territori: Ti-Bre, Cispadana, Campogalliano-Sassuolo.

In particolare sulla Campogalliano-Sassuolo, abbiamo depositato un ordine del giorno specifico su cui magari ritornerò. Però, quello che si nota è che non c'è una sufficiente dose di innovazione: non si punta abbastanza sul fatto che laddove esistano percorsi alternativi già costruiti negli anni, o possibilità alternative rispetto alla costruzione di autostrade, invece si possano creare infrastrutture meno invasive. Si sceglie sempre l'approccio più invasivo, che va a consumare maggiormente il suolo.

Io vorrei fare anche un piccolo inciso, poi torneremo sulla tangenziale di Rubiera, che invece è un'opera assolutamente necessaria. Il fatto di decongestionare e togliere sia il traffico che l'inquinamento dal comune di Rubiera credo che sia un fatto prioritario e che, proprio per questo, debba essere possibilmente scollegato rispetto all'opera Campogalliano-Sassuolo. Rubiera va liberata comunque e a prescindere dai percorsi che possono avere altre opere. Non solo, ma probabilmente va anche considerato possibilmente un tracciato che non sia quello che veniva dato di default, ma esistono adesso anche studi e idee che portano a non scartare altre soluzioni, e mi riferisco in particolare al tracciato nord. Rilevo che l'allora candidato sindaco, adesso riconfermato, Luca Vecchi, aveva firmato un documento in cui si impegna a portare avanti uno studio di fattibilità per comparare i tracciati, perché il tracciato nord porterebbe a collegare la tangenziale di Reggio Emilia con la tangenziale di Modena, in un percorso che, comunque, ha diversi tratti già definiti, senza passare dalla via Emilia. Quindi, voi capite cosa vorrebbe dire in termini di alleggerimento del traffico sulle frazioni che insistono su quel tratto. Non solo, sarebbe anche un modo per convogliare gli abitati dei comuni a nord (San Martino in Rio eccetera, eccetera) molto più speditamente con Modena e con tutte le altre vie di collegamento. Quindi, ci sarà un ordine del giorno dedicato, a cui, secondo me, sarebbe opportuno dare attenzione.

Per quanto riguarda il Passante di Bologna, secondo me bisogna fare anche di questo un esempio di come possano esistere soluzioni più innovative. Leggevo che, ad esempio, a Rotterdam, in un caso di congestione stradale molto forte, la soluzione si è trovata con una lettura intelligente e sistematica delle targhe di quelli che percorrono e una valutazione puntuale delle possibilità di decongestionare attraverso un'analisi puntuale dei frequentatori per incentivare il non uso del mezzo. Il tema è togliere le

auto dalle strade e non fare strade maggiori che diano possibilità di avere tutta la capienza che si può. Questo è un tema annoso, su cui ritorneremo in occasione dell'esame degli altri documenti che abbiamo presentato. Grazie.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie, consigliera Prodi.  
Prego, consigliere Taruffi.

**TARUFFI:** Grazie, presidente.

Voglio innanzitutto riconoscere all'assessore Donini e a tutta la struttura tecnica il merito di aver condotto questo importante piano con una modalità di lavoro sicuramente apprezzabile e che, come ho detto in altre circostanze, non sempre ha trovato riscontro in altri assessorati, modalità di confronto con il Consiglio, con le articolazioni del Consiglio, a partire dalle Commissioni, molto significative. Abbiamo discusso a più riprese in un calendario condiviso di questo piano, abbiamo discusso a più riprese e la presidente Rontini potrà ben testimoniare il numero di Commissioni che abbiamo dedicato a questo tema e anche di incontri con i Capigruppo che abbiamo dedicato alla organizzazione dei lavori di questo piano.

Da questo punto di vista non ho nulla da dire, anzi, così come anche sull'approvazione della legge urbanistica sulla quale pure abbiamo espresso un parere di merito differente. Sul metodo voglio esprimere una ferma approvazione per come l'assessore Donini, il vicepresidente Donini, ha condotto i lavori su questi importanti strumenti. Lo dico non formalmente, ma perché penso che il metodo faccia sempre parte integrante di una modalità di condurre la politica e le istituzioni la cui importanza è bene ricordarla, anche per evitare incomprensioni e per evitare momenti di frizione anche interni alla maggioranza che, alle volte, purtroppo, quando non si curano bene i passaggi possono capitare e in questi giorni ne abbiamo avuto l'esempio, che ovviamente corrono il rischio di ingenerare tensioni che poi si scaricano magari su altri livelli rispetto a quelli da cui sono stati originati.

Ho fatto questa premessa doverosa perché sul merito del provvedimento, come ha poco fa illustrato la consigliera Silvia Prodi, invece abbiamo – non è una novità – avanzato alcune riserve sin dal primo momento in cui abbiamo iniziato a discutere di infrastrutture, in particolar modo di infrastrutture stradali. Già a partire dall'aprile del 2015 i più attenti ricorderanno che proprio in sede di approvazione di quel bilancio chiedemmo il voto per parti separate per esprimere un dissenso rispetto al finanziamento, che allora era previsione che poi si è realizzata, di alcune opere che venivano considerate strategiche. Per noi invece non lo erano, a partire dalla Cispadana, allora c'era ancora in ballo la partita del People Mover, che ancora deve concludersi in modo definitivo, anche se ormai l'infrastruttura, ovviamente, come sappiamo è pronta.

Già a partire da quella data, quindi, avanzammo su queste due opere in particolar modo, e più in generale anche su altre nel corso di questi anni, come la bretella Campogalliano-Sassuolo, riserve in ordine alla reale necessità di quegli interventi per dare risposta a problemi che sono sotto gli occhi di tutti. Chi percorre quel tratto di strada che corrisponde al nodo di Bologna, non può negarne evidentemente la problematicità, e quindi la necessità di dare risposte sia sul piano dell'infrastruttura stradale, sia, più in generale, sul piano delle infrastrutture, dal nostro punto di vista, soprattutto anche del trasporto pubblico.

Mi soffermo un attimo sul nodo di Bologna, ma toccherò anche altri aspetti che consideriamo critici. Sul nodo di Bologna siamo partiti ereditando l'idea del Passante Nord che abbiamo sempre ritenuto un'idea sbagliata, un progetto che non avrebbe risolto i problemi del nodo bolognese, e che

addirittura avrebbe aggravato, dal punto di vista dell'impatto ambientale, una situazione già complicata per non dire ai limiti, quale quella, in generale, non solo della pianura bolognese, ma della pianura della nostra regione che, vale ricordarlo in ogni circostanza, corrisponde a una delle regioni più inquinate d'Europa.

Visto il piano dei trasporti su cui in questi anni e in questi mesi ci siamo confrontati, e sul quale abbiamo discusso, e anche il risultato di scelte che in questi anni sono state adottate a partire dall'intesa generale-quadro, ad arrivare ad altri documenti di programmazione generale che trovano poi il punto finale nel piano che siamo qui a discutere, che per certi aspetti registra decisioni, volontà e linee di indirizzo assunte in questi anni dall'Amministrazione regionale, partendo dalla necessità di dare conto di quella che è un'emergenza, dal nostro punto di vista, la principale forse di questa regione, cioè la risposta non solo di questa Regione, in realtà del Paese e forse addirittura dell'Europa, per non dire che è una questione globale generale, che è il tema del contrasto al cambiamento climatico, che nella nostra regione, come abbiamo visto, ha portato conseguenze molto serie in tutto il periodo dell'anno e sul quale bisogna incominciare ad assumere decisioni nette e chiare. Da questo punto di vista abbiamo presentato, qualche mese fa, una risoluzione, ne abbiamo depositata un'altra qualche giorno fa, che richiama proprio la necessità di riaggiornare i piani che questa Regione ha approvato nel corso degli anni, il Piano dell'aria, il Piano dei rifiuti e oggi il Piano dei trasporti, alla luce di quelli che sono stati i risultati raggiunti dai piani che abbiamo approvato e quelli che intendiamo raggiungere con l'approvazione di questo, tenendo fermo l'elemento che richiavamo prima, e cioè il contrasto al cambiamento climatico.

Chiaramente in questa carrellata dobbiamo, ovviamente, inserire anche la legge urbanistica, perché tenendo insieme la legge urbanistica, il Piano della qualità dell'aria, il Piano dei trasporti e il Piano dei rifiuti mettiamo l'insieme delle azioni e degli obiettivi che questa Regione si dà concretamente per dare il proprio contributo al fine di dare un segnale chiaro al contrasto del cambiamento climatico e anche alla riconversione ecologica dell'economia, verso cui non possiamo non tendere. Non è una questione del domani, semmai è una questione che riguarda quello che abbiamo fatto ieri, su cui siamo evidentemente in ritardo.

Quindi, da questo punto di vista, assumendo questo punto di angolazione per la valutazione del piano, pur apprezzando alcuni degli sforzi che, indubbiamente, sono stati fatti per potenziare il trasporto pubblico, penso anche al trasporto ferroviario, anche se ancora molto c'è da fare, e i risultati del lavoro fatto, ad esempio, sulla gara per il trasporto su ferro, che misureremo in questi mesi e nei prossimi anni, per cui ancora molto c'è da fare, e pur apprezzando lo sforzo che è stato fatto anche in termini di stanziamenti economici, perché è innegabile che, in questi anni, verso il trasporto pubblico, sia su gomma che su ferro, siano state stanziare risorse che non sono paragonabili a quelle che sono state stanziare negli anni e nei decenni precedenti, pur apprezzando questi aspetti, non possiamo non rilevare come su alcuni asset strategici – li ricordavo prima, la Cispadana, la bretella Sassuolo-Campogalliano e, tutto sommato, la risoluzione del nodo bolognese – si siano adottate soluzioni che non ci convincono e che abbiamo in questi anni criticato perché rivolte sostanzialmente al passato, rivolte a un modello di sviluppo e a un modello di trasporto che non corrisponde all'idea che abbiamo di quello che dovrebbe essere il futuro e di quello che dovremmo cominciare a costruire. Ovviamente, siamo consapevoli del fatto che l'unica cosa che non si può fare è girarsi dall'altra parte, ovvero di fronte ai problemi che comunque le attività produttive, il sistema economico, le realtà commerciali e l'insieme di una realtà articolata e complessa qual è l'Emilia-Romagna pongono non ci si può voltare dall'altra parte, ma bisogna dare risposte.

Abbiamo sempre detto che fosse necessario – nell’articolazione degli emendamenti che abbiamo presentato credo si possa riscontrare – che una parte fondamentale di queste risposte dovessero partire da una diversa modalità di interpretazione e di offerta del servizio pubblico, e in particolar modo sul potenziamento del trasporto ferroviario, che vuol dire anche scelte strategiche di organizzazione e di funzionalità di un meccanismo complesso – concludo, presidente – qual è quello della trasportistica di una regione che, per ragioni anche logistiche, è fondamentale e cruciale per l’intero sistema Paese.

Nei minuti successivi a quelli nei quali illustreremo gli emendamenti proveremo a dare corpo e sostanza alle parole che ho cercato di richiamare illustrando gli emendamenti con i quali ci proponiamo di modificare un piano che, ricordo, e concludo davvero, avrà comunque nei prossimi mesi, come prevede la legge, il tempo per le osservazioni e per le eventuali controdeduzioni fino all’approvazione finale, giorno fino al quale noi saremo impegnati per dare il nostro contributo.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie, consigliere.

Ci sono altri in discussione generale?

Consigliere Facci, prego.

**FACCI:** Grazie.

Non vedo l’assessore Donini, ma farò ugualmente il mio intervento. Ci tenevo che fosse in aula. Gli do atto di essere rimasto tutto questo tempo, ma comunque forse magari mi ascolta dalle televisioni esterne.

Ci tenevo che ci fosse per esprimere un po’ alcune perplessità su questo Piano dei trasporti, un Piano dei trasporti che in alcuni passaggi è già superato. Si fa riferimento ad alcune date, ad alcuni interventi che l’Amministrazione regionale avrebbe dovuto in qualche modo garantire già quest’anno. In realtà, questo non è avvenuto, quindi già parte, per certi aspetti, con scadenze temporali non rispettate.

Vado un po’ a macchia di leopardo, perché in dieci minuti non posso obiettivamente fare un esame approfondito. L’obiettivo di questo Piano – assessore, la ringrazio, infatti le ho riconosciuto di essere sempre stato presente, e mi sembrava strano che non lo fosse anche in questi minuti – è fondamentalmente raggiungere una serie di benefici, in termini di mobilità sostenibile, incentivo alla mobilità elettrica, al minor consumo di suolo, minore inquinamento: ci sono tutta una serie di nobili propositi. Si tratta di capire come vengono declinati a livello territoriale.

Se devo partire dalla questione di minor consumo di suolo, ed equilibrio con le esigenze della salute, dell’inquinamento e della sostenibilità di queste opere, non posso che partire da quello che ritengo essere un punto centrale, sul quale ho sempre espresso la mia criticità, quello del nodo autostradale di Bologna. Questo piano infatti insiste nella soluzione del cosiddetto “passante di mezzo”, una soluzione assolutamente di apparente mediazione fra l’individuazione di una scelta nord e di una scelta sud, ma che in realtà è una soluzione che altro non farà se non congestionare ulteriormente l’autostrada, le arterie infrastrutturali che tagliano la città di Bologna, aumentando i rischi dell’inquinamento, aumentando necessariamente le problematiche per tutto il comparto residenziale attraversato.

Noi abbiamo visto la tragedia che è successa l’estate scorsa, che nella sua drammaticità per fortuna si è limitata a danni sostanzialmente contenuti, ma quella è stata la sorte che è andata in soccorso dei cittadini. Il problema vero è che poteva essere una strage senza precedenti. Quindi, è chiaro che quella tragedia non ha insegnato nulla. Occorre necessariamente provare a eliminare i grossi passaggi dal centro città.

Noi abbiamo sempre ritenuto che la soluzione a sud fosse la soluzione più idonea a completare il percorso autostradale, a completare l'anello intorno alla città e a decongestionare la città, con beneficio delle realtà a sud, che ne trarrebbero immediatamente giovamento.

La ferrovia. Che le ferrovie vadano potenziate, che la Regione si sia impegnata per prima con una gara, addirittura precedendo la nuova impostazione regolamentare eccetera, eccetera, sostanzialmente per andare nel senso di migliorare il servizio, riconosciamo indubbiamente uno sforzo in tal senso, ma riteniamo che sia ancora ampiamente insufficiente, e dico ampiamente insufficiente perché a livello infrastrutturale, nonostante la previsione dell'eliminazione dei passaggi a livello, i doppi binari, anche se in realtà previsti solo in alcune parti, continuiamo ad avere problemi di carattere strutturale. Pensavamo fosse solo il materiale rotabile, ma non è solo il materiale rotabile, per il quale comunque ci sono degli investimenti, che già adesso, anche se lentamente, stanno intervenendo nella sostituzione.

Un po' a macchia di leopardo. Quando si fa riferimento, ad esempio, al fatto che le stazioni ferroviarie devono essere maggiormente accessibili, che si sta facendo uno sforzo, una cosa che mi ha particolarmente colpito è il fatto che si indica come una sostanziale necessità quella dell'accoglienza specifica per le località a prevalente vocazione turistica. Allora, se vogliamo essere onesti, dobbiamo dire che la nuova stazione di Bologna, che comunque grazie al nuovo sviluppo dell'aeroporto, rispetto al nuovo collegamento intermodale con la navetta People Mover, legato al fatto che è la città capoluogo, debbo dire che alla stazione di Bologna, se dobbiamo parlare di accoglienza, non c'è neanche un punto di informazione turistica.

I punti di informazione turistica sono in Piazza Maggiore e all'aeroporto Marconi. Siccome diventa la seconda porta centrale, la stazione di alta velocità per tutto il flusso turistico anche in funzione di quello che si sta sviluppando non avere nemmeno un punto informazione la ritengo una contraddizione rispetto alla nuova impostazione e alla nuova veste che si vuole dare alla stazione. Ripeto, va anche in contraddizione con le indicazioni del piano.

Il contenuto degli emendamenti presentati – non sono molti, ma sono, a nostro avviso, sostanziali – lo illustrerò quando ne parleremo.

Faccio due riferimenti. Il primo è alla questione dell'integrazione modale ferro-gomma, in particolare al fatto che le Amministrazioni territoriali, i vari territori possano prevedere scelte di trasporto pubblico locale con infrastrutture pesanti.

Sapete che a Bologna c'è la questione del tram, il nuovo tram, che, dal nostro punto di vista, è idoneo a determinare una serie di ricadute negative su quei territori, su quei quartieri, su quelle zone della città che lo vedono in un qualche modo interessato. Credo, allora, che nella descrizione, nelle indicazioni, in queste scelte, siccome si parla di valutare queste scelte in base alle necessità della mobilità dell'area, credo che non debbano essere solo queste le esigenze da tenere in considerazione. Credo che debbano essere tenute in considerazione le ricadute sul tessuto residenziale, anche dal punto di vista dell'impatto acustico visto che parliamo di tutela della salute, parliamo di mission che deve avere questo PRIT rispetto anche alle emissioni acustiche e quindi le emissioni negative.

La ricaduta sul tessuto commerciale, ma anche se non sia possibile ricorrere a sistemi alternativi. Poi c'è tutto il settore della mobilità elettrica, a cui da più parti si fa riferimento. Si fa riferimento anche al fatto, per esempio, che il parco-mezzi TPL dovrebbe prevedere 600 nuovi mezzi entro il 2020. Entro il 2020 è entro sei mesi da oggi. Quanto ai 600 nuovi mezzi di TPL entro il 2020, io credo che siamo già ampiamente in ritardo, o verosimilmente non si raggiungerà mai, stando alle tempistiche di oggi e alle scelte che fino ad oggi sono state fatte. Salvo poi il fatto che abbiamo il rincaro sulla città di Bologna del 15 per cento del biglietto della corsa urbana, e allora viene da chiederci se effettivamente le scelte di

queste aziende siano quelle appunto di erogare servizi e in qualche modo rendere qualitativamente sostenibile e apprezzabile il servizio, oppure sia quello in realtà...

**PRESIDENTE (Soncini):** Consigliere, le chiedo di avviarsi alla conclusione.

**FACCI:** Concludo al volo. Ho perso qualche secondo in più per salutare l'assessore.

Quanto alla questione della mobilità elettrica, se si vuole sostenere la mobilità elettrica, credo che le azioni dovrebbero essere maggiormente incisive e maggiormente strutturali, non solo delle iniziative spot.

Concludo rimandando alla parte degli interventi che riguardano gli emendamenti e gli ordini del giorno una più compiuta esposizione del tema. Grazie.

**PRESIDENTE (Soncini):** Consigliere, ha finito il tempo. Sull'ordine dei lavori.

**BERTANI:** Vedevo che non c'erano più interventi. Immagino che adesso passeremo alla votazione e alla discussione degli emendamenti.

Chiedevo quale sarà l'ordine di votazione degli emendamenti, perché sono tanti. Una proposta che mi sentivo di fare alla presidenza... Ah, poi penso che debba intervenire l'assessore, chiedo scusa.

Chiedo se era possibile votarli in ordine di numerazione, perché agevolano un po' tutti i consiglieri, se fosse possibile. Altrimenti, se dobbiamo cominciare ad ordinarli, altrimenti ci date voi prima un ordine di numerazioni e noi riordiniamo i nostri emendamenti. Se no diventa complicato per tutti, immagino. Grazie.

**PRESIDENTE (Soncini):** Ora procediamo. Intanto, eventualmente, se è possibile distribuire da parte degli uffici l'ordine con il quale noi andremo a votare gli emendamenti, perché noi facciamo una votazione in base a quello che dice il Regolamento all'articolo 96, comma 3. Quindi, c'è un ordine che naturalmente è legato al testo, che è da Regolamento (articolo 96, comma 3). Però questo vi può aiutare, se distribuiamo il foglio con l'ordine degli emendamenti.

Prego, consigliera Rontini, sull'ordine dei lavori.

**RONTINI:** In realtà mi ero prenotata prima che lei intervenisse, quindi ha già chiarito, nel senso che, se distribuite questo foglio che ci agevola nella discussione, va bene. Altrimenti, mi sarei sentita di supportare la richiesta del collega Bertani perché, prevedendo il PRIT, essendo un piano strategico, una votazione unica, anche in Commissione questa volta eravamo andati con le votazioni sugli emendamenti seguendo l'ordine di numerazione in base all'arrivo. Però, se c'è questo foglio predisposto dalla Presidenza che ci agevola, va bene così.

**PRESIDENTE (Soncini):** Sì, facciamo il foglio della Presidenza, preferisco così, così siamo in assoluto rispetto del Regolamento.

Ci sono altri in discussione generale? Prego, consigliere Taruffi, sull'ordine dei lavori.

**TARUFFI:** Grazie, presidente.

Era solo per sostenere, anche da parte mia, la proposta del consigliere Bertani. Ma il documento arriva al termine della discussione generale?

**PRESIDENTE (Soncini):** Consigliere, siccome ora, se non c'è nessun altro che intende intervenire in discussione generale, abbiamo la replica dei relatori e la replica dell'assessore e successivamente la discussione sugli emendamenti, io ritengo che ci sia il tempo, in questi minuti di replica, per avere questo foglio indicativo sulla votazione, che vi può aiutare.

**TARUFFI:** Okay. Grazie, presidente.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie a lei.

A questo punto io non ho iscritti in discussione generale sul provvedimento. Quindi, se nessun consigliere si iscrive, chiedo al relatore della Commissione e al relatore di minoranza se intendono intervenire.

Consigliere Iotti, relatore della Commissione, prego, per la replica.

**IOTTI:** Grazie, presidente.

Sin d'ora ringrazio tutti i colleghi che sono intervenuti. Abbiamo discusso in Commissione, ci siamo confrontati. Fin dall'inizio c'era la consapevolezza che in una materia come quella del Piano trasporti ci fossero posizioni abbastanza consolidate. Quindi, ho creduto sin dall'inizio che il confronto doveva essere anche rispettoso di certe posizioni.

Da questo punto di vista, però, credo che la discussione sia stata molto corretta. Alla fine credo che il risultato finale, anche da quello che sarà l'esito di emendamenti, ordini del giorno, possa essere comunque un passo in avanti rispetto al documento che abbiamo affrontato in partenza.

Vengo su alcune questioni che sono state poste, ma per dare dei chiarimenti. Parto subito dal collega Sassi, anche per rassicurarlo. Le sue indicazioni – non ricordo se erano nella forma della risoluzione o dell'ordine del giorno – sono state valutate in Commissione. È chiaro che non essendo puntuali era difficile inserirle nel testo così com'era. Di fatto sono state accolte perché il suggerimento di andare ad un'analisi dettagliata dei dati di base è stato recepito anche perché il piano stesso prevede una fase di aggiornamento.

Prendo per buone le sue parole. Saranno utili per la prossima legislatura, nel senso che è un'indicazione che ci dice che l'attendibilità e l'affidabilità dei dati è una base essenziale per la formulazione di un piano. È chiaro che in questa fase noi avevamo delle elaborazioni, e su questo mi permetto di dire che anche l'elaborazione dei dati porta via a volte tempo non voluto, ma porta anche a qualche anno successivo nella propria elaborazione. Quindi, da questo punto di vista, l'indicazione è stata recepita e saranno messe in attuazione. Poi, non essendo presente in Commissione, non ne abbiamo discusso nel merito, ma, ripeto, questo era quanto.

Scusate, vado a vedere gli appunti. Per quello che riguarda la definizione dei passaggi, credo che, ad oggi, si possa dire che questo sia stato un piano presentato... Qualcuno dice che è un piano ambizioso di difficile attuazione, per qualcuno ho sentito dire che è un libro dei sogni. Quello che si può dire è che il confronto fatto e anche il recepimento da parte dei territori di alcune istanze relative anche a interventi locali e localizzati sul territorio sia una buona base: per capire che cosa?

Noi abbiamo un piano che sicuramente quantifica risorse necessarie che oggi difficilmente si possono valutare e individuare. È altrettanto vero, però, che credo che l'utilità di uno strumento di pianificazione sia proprio quello necessario per avere una visione complessiva del quadro delle necessità. Se andiamo sul tema delle manutenzioni, altrettanto importante, sono state mappate tutte le

esigenze, anche puntuali sulla rete ferroviaria, di ponti che vanno rivisti, di nodi, di difficoltà che ci sono anche nell'ammodernamento della rete.

Io credo che il tema delle risorse sia un tema che riguarda tutti, indipendentemente da chi oggi svolge un ruolo di governo in questa regione, o a livello nazionale. È un tema che tira in campo una questione fondamentale, oggi, che è la finanziabilità dei progetti. È il problema di cui qualcuno ha detto, tale che posso anche dividerlo, dei tempi d'attuazione, che portano oggi a delle riflessioni diverse.

Io non credo che sia responsabilità di nessuno se oggi per progettare un'opera occorrono dai tre ai quattro anni, anche nel confronto con gli enti locali, se occorre un tempo che varia dai quattro ai cinque anni per una valutazione di impatto ambientale. Ricordo a tutti che nella richiesta che abbiamo fatto, di autonomia regionale, abbiamo esplicitamente inserito anche una voce che significa il trasferimento della capacità di valutazione a livello regionale, non per semplificare ma per rendere più vicino il livello della decisione. Così come il problema che una volta stabiliti questi passaggi di valutazione, le opere necessitano sempre di una verifica, in termini finanziari. Oggi è quello che si sta facendo: non vado sul tema, perché credo che sia parte dell'intervento dell'assessore Donini, che ringrazio anch'io, perché è stato assolutamente sempre presente nelle fasi della discussione, è stato sempre presente sui territori, quando abbiamo fatto degli incontri che, lo ribadisco, erano rivolti principalmente agli enti locali, ma aperti anche ad associazioni e cittadini, molti sono intervenuti, che portavano anche istanze.

Ripeto: con tutta la disponibilità che abbiamo messo per cercare di incrementare il livello di condivisione, io credo che sia un piano sicuramente perfettibile, ma mi permetterete anche un passaggio sul fatto di avere un orizzonte temporale al 2025, ha una motivazione forte: tutti gli elementi che abbiamo a disposizione sull'analisi degli scenari futuri ci dicono che quella è una data importante perché quello che sta accadendo nell'innovazione tecnologica, che porterà sicuramente a dei grandi cambiamenti, e credo che al 2025 avremo anche un quadro esatto di quello che potrà essere il quadro delle infrastrutture future finanziabili, sarà la base per le future programmazioni. Quindi, c'era necessità di aggiornare quel piano e di arrivare a porre le basi per una futura programmazione.

Non dico altro, se non che, ad oggi, noi abbiamo una situazione che si sta sbloccando su alcune opere importanti. Su alcune di queste opere, ma lo dico anche questo senza polemica, cito la Cispadana perché è vicina al territorio da cui vengo, la Cispadana nacque come una infrastruttura alternativa ad una viabilità locale che era in sedime di argine primario di Po, di un territorio che ha comuni confinanti che erano collegati da una viabilità totalmente inadeguata.

Oggi quei territori chiedono semplicemente una connessione con i sistemi, perché quei sistemi produttivi locali chiedono di poter avere pari condizioni di accessibilità – è un tema che c'è nel piano – proprio perché questo è l'elemento che consente ad un'intera regione di procedere e di svilupparsi anche in termini di attrattività.

Pochi hanno messo l'accento su un fatto: questo piano, di fatto, al di là di completare un processo precedente, non prevede nuove infrastrutture della viabilità stradale oltre a quelle in corso di attuazione. Questo credo che sia un elemento che fa capire quello su cui molti hanno posto l'accento: qualcosa sta cambiando nella programmazione. Credo che questo piano ne colga tutta l'essenza, ma è impensabile pensare davvero che alla fine di un processo decisionale così lungo, e credo che su questo la responsabilità in questo Paese è di tutti sui tempi di attuazione delle grandi opere, non si possa all'ultimo minuto ritornare indietro.

Credo, invece, che questo sarà un elemento fondante delle possibilità future di questa Regione, perché, e chiudo davvero, non basta dire "meglio il ferro della gomma", non basta dire "facciamo una ferrovia e sparisce il traffico su gomma", perché non è solamente il sedime su cui lo scorrimento del

mezzo delle merci determina la mobilità, ma è semplicemente il fatto che l'integrazione significa anche mettere insieme un livello di infrastrutturazione che permetta a tutti di rendere efficace quello che viene programmato. Questo sta nel piano.

Credo che da questo punto di vista abbiamo uno strumento utile ad arrivare dal 2025 in poi davvero a cambiare l'impostazione di come oggi si deve affrontare il tema mobilità e trasporto delle merci. Io mi permetto di dire che, in questa Regione, questa riflessione è stata fatta e la stiamo facendo, e credo che stiamo guardando avanti, con la possibilità davvero poi di pensare che il tema delle risorse sarà, comunque, sempre strategico per chiunque governerà sui territori.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie, consigliere.

La parola al consigliere Pompignoli, relatore di minoranza.

**POMPIGNOLI:** Grazie, presidente.

Una prima discussione sul metodo. Mi chiedevo se dobbiamo dare qualcosa per la cartella che ci avete presentato, per la tombola, perché con quello che ci è stato dato fondamentalmente non si capisce nulla, e mi sembrava – non ne faccio una colpa alla Presidenza – molto semplice la discussione, perché gli emendamenti sono in ordine numerico dal n. 1 al n. 31...

**PRESIDENTE (Soncini):** Consigliere, mi scusi...

**POMPIGNOLI:** Aspetti, presidente. Poi faccio parlare a lei.

Non credo che ci sia necessità di prendere un modo di votazione su quelli che sono gli emendamenti e gli ordini del giorno, perché si parte dal primo, si va a votare fino al n. 31 e poi si votano gli ordini del giorno.

Non mi sembrava così difficile. Però, se lei, presidente, ritiene che sia difficile, con questo che ci è stato consegnato lo sarà sicuramente di più, perché non si capisce effettivamente nulla.

A prescindere dalla metodologia con cui andremo...

**PRESIDENTE (Soncini):** Consigliere, mi scusi, visto che mi interpella direttamente, ricordo l'articolo 96, comma 3: "Se sono presentati più emendamenti ad uno stesso articolo, sono posti ai voti cominciando da quelli che più si allontanano dal testo originario, prima quelli interamente soppressivi, poi quelli parzialmente soppressivi, quindi quelli modificativi, e infine quelli aggiuntivi". Questa è la ragione per cui l'ordine non è quello di numerazione.

La Presidenza ha evitato di ristampare, per una questione anche di carta, tutti gli emendamenti e, quindi, di ripresentarli nell'ordine proprio per evitare di stampare tanta carta per tutti i consiglieri. Però, se ritenete, la Presidenza non ha problemi a ristampare la carta di tutti gli emendamenti nell'ordine.

Dico questo per risponderle in modo, spero, puntale. Prego.

**POMPIGNOLI:** Presidente, è puntualissima nella sua descrizione di quello che è l'operato, però non è che si chiarisca molto il concetto, nel senso che non si capisce se dobbiamo partire dal 31 e il 29 è l'ultimo, in verticale o in orizzontale. Non voglio fare discussioni su sterili questioni. È la prima volta, però, questo me lo può concedere, che ci viene consegnato uno schema di questo tipo qui perché non l'abbiamo mai fatto in tutti gli altri piani.

Questa è la prima volta.

**PRESIDENTE (Soncini):** La Presidenza è venuta incontro a una richiesta.

**POMPIGNOLI:** Infatti le ho detto che non voglio fare discussioni su come andremo a votare. Mi sembrava molto più semplice andare avanti con la numerazione.

La discussione che si fatta in queste due giornate sul PRIT non ha detto nulla di nuovo rispetto alla discussione che è stata fatta in Commissione in questi ultimi cinque mesi. Non è emerso nulla, di fatto, rispetto a quanto era già stato chiarito nelle varie Commissioni e a quelle che sono le reali necessità del territorio, della Regione Emilia-Romagna.

Su questo è ovvio che sono emerse ed emergeranno delle criticità a livello infrastrutturale. Questo lo sappiamo, lo abbiamo detto in precedenza ed è chiaro che questo è un piano, come si diceva, e lo ribadisco, sicuramente ambizioso, difficile probabilmente da attuare per intero, però è chiaro che da questo punto di vista, come diceva molto bene il relatore di maggioranza, parte da una programmazione anche finanziaria. Credo che su questo il Governo abbia dimostrato in questi ultimi mesi la possibilità e la volontà di sbloccare le grandi opere, i cantieri e credo che ci debba essere da parte della Regione Emilia-Romagna, come credo ci sia stata anche da parte dell'assessore Donini, una forte interconnessione di discussione sul tavolo tecnico sia con il Governo centrale, sia FER, sia con RFI. E da qui dobbiamo partire per cercare di trovare le soluzioni che possono, anche a livello finanziario, portare a casa i risultati e i progetti che sono inseriti all'interno del Piano regionale dei trasporti.

Questo lo auspichiamo. Credo che il Governo abbia dato dimostrazione di volontà di poter fare e di sbloccare i cantieri che sono attualmente in essere. È vero, lo diceva il consigliere Iotti, non c'è nulla di nuovo, non ci sono strade nuove, non ci sono infrastrutture nuove, c'è un miglioramento della rete infrastrutturale ferroviaria in atto all'interno di questo PRIT.

Vedremo, nel corso delle osservazioni che verranno presentate nei sessanta giorni successivi all'adozione, cosa emergerà dai territori una volta che licenziamo e adottiamo oggi questo piano. Credo che ci sia la possibilità di intervenire ulteriormente per capire se questo piano sarà recepito in maniera totalitaria da parte dei territori o se ci saranno alcune criticità, come riteniamo che ci siano.

La regione Emilia-Romagna è posta in una zona dell'Italia centrale, sappiamo che è lo snodo più importante a livello nazionale, dobbiamo sicuramente trovare delle soluzioni. Rimane, ovviamente, il nodo di Bologna uno dei nodi principali da sciogliere. Abbiamo delineato quella che potrebbe essere una nostra soluzione, lo ha detto anche il consigliere Marchetti ieri e il consigliere Facci oggi: è chiaro che il passante sud, per noi, è la soluzione migliore.

Non è pensabile nel 2020 – ormai sono cinque anni che facciamo questa strada, soprattutto io da Forlì verso Bologna, ma credo anche gli altri consiglieri dall'Emilia per arrivare a Bologna – metterci ore per arrivare a Bologna, con una tangenziale e un'autostrada assolutamente bloccate. Anche oggi era così. Quindi, la soluzione al problema deve essere trovata, e noi riteniamo che sia quella che è stata delineata all'interno del PRIT.

Sul resto, credo che sia importante un confronto con i territori per avere maggiore certezza rispetto alle prospettive che sono state delineate da questo piano. Attenderemo le osservazioni, vedremo quello che accadrà. È chiaro che, sulla base di questa programmazione regionale dei trasporti al 2025, rimangono molti nodi e alcuni dubbi, che speriamo di sciogliere nella fase successiva all'adozione, ed è per questo che gli emendamenti presentati tendono a migliorare un po' il testo. Vedremo poi di questi emendamenti, in sede di discussione, ovviamente successiva alla chiusura di questo intervento, cosa si deciderà, cosa deciderà la maggioranza, se approvarli o meno, comunque

abbiamo dato un contributo costruttivo in questi mesi. Speriamo che questo contributo venga successivamente preso in considerazione in relazione al fatto che le soluzioni che noi andiamo ad apportare riteniamo che siano migliorative rispetto allo stato attuale del PRIT.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie, consigliere Pompignoli.  
Collega Taruffi, sull'ordine dei lavori, prego.

**TARUFFI:** Presidente, siccome credo che questo non aiuti...

**PRESIDENTE (Soncini):** Ho chiesto di fare chiarezza e di predisporre un foglio più chiaro. Penso che lo stiano...

**TARUFFI:** Sempre prima della fine della discussione...

**PRESIDENTE (Soncini):** Sempre prima che inizi la discussione. L'ordine è – ora vi arriverà il foglio che spero essere più chiaro – 31, 12, 6, 13, 11, 10, 21, 2, 7, 9, 14. Questo è l'ordine.

**TARUFFI:** Magari al momento ci ritorniamo. Grazie.

**PRESIDENTE (Soncini):** A lei.  
A questo punto, sempre sull'ordine dei lavori, consigliere Bertani, prego.

**BERTANI:** Ero già andato al tavolo della Presidenza a chiedere, quindi ringrazio per la spiegazione che ci è stata data. Chiedevo semplicemente, concordando che dobbiamo risparmiare carta e quindi non ce li stampate voi già ordinati, se, finito l'intervento del Vicepresidente, ci date cinque minuti per riordinare i nostri emendamenti. Risparmiamo carta, ma spendiamo almeno cinque minuti di tempo. Chiedo, quindi, di sospendere, se è possibile, cinque minuti e riordiniamo gli emendamenti. Grazie.

**PRESIDENTE (Soncini):** Sì, questo è possibile.  
A questo punto c'è l'intervenuto per la Giunta dell'assessore Raffaele Donini.  
Prego, assessore.

**DONINI, assessore:** Grazie, presidente. Grazie a voi, colleghi, per gli interventi che avete svolto in questa discussione generale, che mi sono appuntato e che meritano tutti la stessa dignità, sia quelli ovviamente che rilevano le positività del documento che andiamo ad approvare, sia quelli che si concentrano su quelle che individuano come criticità. Vi assicuro che il percorso che abbiamo voluto fare assieme alla presidente Rontini, assieme ai relatori di maggioranza e di minoranza, di una partecipazione che ha coinvolto mezzo migliaio di interlocutori per il territorio, che ha visto anche riunioni importanti nella Commissione di approfondimento, oltre l'udienza conoscitiva, è stato un percorso che ha arricchito la proposta originale del Piano dei trasporti e che io ringrazio per questa disponibilità, perché la partecipazione e il confronto non si fa mai in modo dirigistico, si fa se c'è una volontà comune e una comune assunzione di responsabilità. D'altra parte, il PRIT non va in aula dal 1998, quindi oggi noi abbiamo un compito storico, quello di riportare in aula un Piano integrato dei

trasporti che offra un disegno complessivo e alcune matrici, alcune linee fondamentali per quello che riguarda l'impianto complessivo della rete trasportistica regionale.

In sintesi, voglio ricordare qual è l'anima del PRIT 2025, intanto sul tema della sostenibilità. Oggi abbiamo scattato una fotografia che è a prova di bomba dal punto di vista tecnico e che dice che il 23 per cento degli spostamenti degli emiliano-romagnoli avviene attraverso il trasporto pubblico locale ferro-gomma per l'8 per cento, attraverso la modalità ciclistica per il 10 per cento e attraverso l'impiego degli autoveicoli elettrici per il 5 per cento. Quindi, complessivamente oggi su 100 spostamenti dei cittadini emiliano-romagnoli, fra chi usa l'auto elettrica, chi accede al trasporto pubblico bus-ferro, chi si muove in mobilità ciclistica o intermodale ciclistica-ferro, siamo a meno di un quarto.

Questo Piano integrato dei trasporti colloca al 2025, sulla base di una quantificazione dinamica che tiene in conto anche le attuali progressioni della mobilità sostenibile che stiamo registrando in questi anni, la mobilità sostenibile attorno al 50 per cento, tra un trasporto pubblico locale che noi stimiamo, attraverso diversi milioni annui di passeggeri in più, al 13 per cento, la ciclopedità, sulla base delle indicazioni e delle proiezioni che abbiamo svolto nella legge sulla mobilità ciclistica, che quest'aula ha votato all'unanimità, attorno al 20 per cento, una progressione di espansione della mobilità elettrica privata che dovrebbe triplicare il dato di oggi, che si attesta attorno al 15 per cento.

Lasciamo, quindi, una situazione attuale che vede sostanzialmente un quarto degli spostamenti sostenibili e di minore inquinamento e puntiamo a un raddoppio di questa quota nel 2025, fino al 48-50 per cento.

Questi dati, peraltro, sono già in corso, perché noi abbiamo aumentato a dismisura, tant'è che uno dei temi e dei problemi che affrontiamo quotidianamente è il sovraffollamento di alcune linee ferroviarie, per esempio il trasporto pubblico su ferro (più 80 per cento di passeggeri negli ultimi dieci anni da parte della regione Emilia-Romagna, dati Pendolaria, Legambiente) e abbiamo cominciato anche un rinnovo dei mezzi, che sono tutti sostenibili. Noi arriveremo entro pochi mesi ad avere, sostanzialmente, la quasi totalità del materiale rotabile elettrico, quindi non inquinante, ma è già in corso – e qui mi rifaccio alla considerazione del consigliere Facci – la fornitura dei mezzi bus che abbiamo acquistato e che continuiamo ad acquistare, fino ad un rinnovo di 800 bus entro il 2020. Quindi, stiamo producendo e sono state già messe in circolazione parecchie decine, che compongono una sorta di rinnovo del materiale rotabile su gomma di circa il 30 per cento.

Il primo tema vero è che noi sulla mobilità sostenibile raddoppiamo. Anzi, la verità è che stiamo raddoppiando. Stiamo raddoppiando proprio per gli evidenti investimenti che abbiamo fatto.

Sul tema della mobilità strategica, tre quarti della mobilità dell'Emilia-Romagna si svolge su tre assi paralleli, est-ovest e ovest-est. Il primo l'hanno fatto i romani, quindi è un PRIT un po' più arcaico del nostro, quello della Via Emilia. Il secondo è quello a nord della Via Emilia e noi lo interpretiamo con la realizzazione di un'autostrada di collegamento tra la A22 e la A13, che è l'autostrada Cispadana. Il terzo è l'asse pedemontano a sud, sempre parallelo alla Via Emilia, che noi stiamo progressivamente realizzando e che questo PRIT completa nella sua totalità. Ovviamente, abbiamo anche inserito tutte quelle opere di decongestionamento dei centri urbani che possono far fruire meglio le città dal punto di vista della qualità dell'aria.

Un altro dato molto rilevante in questo Piano dei trasporti è il trasporto merci su ferro. Badate che l'Emilia-Romagna ha compiuto un balzo in avanti che probabilmente in pochi stanno rilevando. Nel 2007 noi avevamo 15 milioni di tonnellate di merci che si spostavano su ferro, prima della grande recessione. Nel 2016, noi siamo già a 18 milioni di tonnellate. Arriveremo quindi nel 2025 a 25 milioni di tonnellate,

anche grazie agli investimenti che sono ricompresi nel PRIT, di adeguatezza della rete ferroviaria per il trasporto delle merci.

Sugli aeroporti abbiamo ereditato un sistema “plurale”, diciamo pure policentrico, ma che noi abbiamo ordinato, nell’ambito della proposta di PRIT come un sistema integrato che va appunto da Rimini a Forlì, a Parma con l’aeroporto di Bologna in funzione centrale e strategica.

Sulla mobilità elettrica, noi non ci siamo limitati a rinnovare i nostri mezzi, tutti i treni e gran parte del materiale rotabile su gomma, ma facendo investimenti che sono già in corso, quindi che il PRIT registra, ma è un risultato, quello, abbastanza acquisito. Del resto, i soldi sono già stati stanziati e gli investimenti sono già stati stanziati. Ma abbiamo anche ottenuto e promosso, unica regione in Italia, una sorta di accordo con tutti gli operatori della fornitura di energia per la disseminazione, sul territorio regionale, di oltre 2.000 colonnine per la ricarica, alcune centrali di ricarica fast, in modo da rendere sempre più diffusa quell’infrastruttura di ricarica che poi è necessaria per l’implementazione del mercato delle auto elettriche e ibride, in particolare elettriche, che noi pensiamo possa esplodere nei prossimi anni, quindi avere performance molto incoraggianti.

Chiudo con il tema della governance del sistema. Noi abbiamo ipotizzato due grandi sfide che il PRIT si impegna in qualche modo a riconoscere: la prima è quella di mettere a sistema, poi troveremo lo strumento, le aziende di trasporto pubblico della nostra regione, che possano, sulla base di piani industriali comuni, di investimenti comuni, di sinergie che possono addirittura arrivare ad una forma di holding, reggere la concorrenza con i grandi player a livello internazionale, nell’ambito appunto del mercato; e un accordo per avviare un upgrade delle nostre ferrovie regionali, sulle quali però abbiamo già investito risorse importanti sulla sicurezza e sulla elettrificazione di alcune di queste, in seno ad RFI. Su questo punto noi ci siamo fermati per attendere la risposta del ministro, al quale abbiamo già scritto due lettere molto pacifiche, perché noi non abbiamo l’attitudine a contrapporci allo Stato e a chi rappresenta pro tempore lo Stato. Lo facciamo quando veniamo in qualche modo presi in una situazione di conflittualità alla quale reagiamo. Abbiamo detto che siccome è stato lo Stato a chiederci se il nostro patrimonio delle ferrovie regionali fosse inseribile nella rete ferroviaria nazionale, da lì noi abbiamo cominciato a lavorare con lo Stato. Ora lo Stato è rappresentato da un Governo diverso da quello che c’era fino a due anni fa, e abbiamo chiesto il parere del ministro dei trasporti. Nel caso il parere sia positivo, continueremo a lavorare per arrivare ad ottenere il miglior grado possibile di conferimento di upgrade delle nostre ferrovie regionali in seno alla rete nazionale.

Nel caso in cui il Ministero dovesse riconsiderare questa scelta, la nostra società di gestione delle ferrovie ce l’abbiamo, gli investimenti li stiamo facendo sia in sicurezza, sia in elettrificazione, continueremo a farli così come anche prevede il Piano regionale dei trasporti.

Quindi, sostenibilità, riordino delle arterie strategiche, sistema nella logistica e nella aeroportualità, centralità del porto di Ravenna come fattore anche di importazione merci, ma anche di legame con la rete ferroviaria regionale, razionalizzazione delle grandi arterie di traffico, non solo il nodo Bologna, il Tirreno-Brennero, la Cispadana, la Campogalliano-Sassuolo, ma anche la Statale 16 che è fondamentale per la competitività e la mobilità della Romagna e il nodo Piacenza di connessione con la pianura A21.

Poi, ovviamente, nessuno le ha citate, ma c’è anche un sistema di idrovie per le quali noi siamo molto interessati a collaborare con le regioni limitrofe, in particolare la Lombardia, per la valorizzazione delle stesse.

Chiudo perché sono già andato oltre anche troppo. Vi ringrazio ovviamente di tutti i contributi che avete offerto.

Chi mi conosce sa che sono interessato a difendere le mie opinioni almeno quanto considerare quelle altrui. La discussione è stata franca, è stata assolutamente trasparente e credo che oggi siamo nelle condizioni di avviare un percorso virtuoso di adozione del PRIT.

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

Sospendo l'aula qualche minuto per consentire ai consiglieri di mettere in ordine gli emendamenti.

Vi ricordo che è arrivato l'ordine del giorno 8, a firma della consigliera Piccinini, che stanno distribuendo in questo momento.

*(La seduta, sospesa alle ore 11,55, è ripresa alle ore 12,04)*

**PRESIDENTE (Soncini):** A questo punto apro la discussione generale sugli emendamenti.

Consigliere Sassi, prego. Vi ricordo che avete dieci minuti.

**SASSI:** Grazie, presidente.

Sarò breve. Intervengo semplicemente perché voglio replicare a quanto detto dal consigliere Iotti sul fatto che in Commissione sono state recepite le mie risoluzioni che indicavano una strada per l'acquisizione di dati riguardanti la mobilità delle persone. Non so con quale atto siano state recepite, forse per osmosi, non so, per buona volontà, perché ufficialmente sono state respinte. Volevo semplicemente dire questo. È una correzione all'intervento del consigliere Iotti.

Visto che gli strumenti per recepire un atto sono chiari, votare contro non è recepirli, ma respingerli.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie.

Consigliera Piccinini, prego.

**PICCININI:** Grazie, presidente.

Intervengo rispetto alle parole che ho sentito dall'assessore Donini. Per quanto riguarda il passaggio da FER a RFI che come sa bene è un argomento che ci interessa ribadisco che questa è una possibilità di cui la Regione si vuole avvalere. Personalmente, l'ho già manifestato diverse volte, ho delle perplessità rispetto a questa operazione, ma come me le hanno i sindacati e i lavoratori.

Capisco che l'auspicio dell'assessore sia quello che questa operazione vada in porto, però ribadisco che rispetto a tutto questo sia necessario, e ormai improrogabile, un confronto in Commissione. È già la seconda volta che lo chiedo. Ho presentato richiesta formale. L'assessore ci dice di avere il coraggio delle proprie idee. Venga a spiegarci in Commissione quali sono i vantaggi di questa operazione, perché io gli unici vantaggi che vedo sono quelli relegati all'immagine dell'operato dell'assessore stesso della Regione del Partito Democratico rispetto ai continui disagi che lamentano i pendolari e che ci troviamo puntualmente sulla rassegna stampa.

Come ho già avuto modo di spiegare, sono disagi non legati al fatto che la società FER lavora male, ma perché la Regione, e riprendo anche quello che diceva l'assessore rispetto al fatto che, come maggioranza e come Giunta state investendo su questa società, non è così, i dati lo dicono in maniera chiara, l'abbiamo detto anche l'altro giorno in Commissione quando è arrivata la petizione sulla Reggio-Guastalla, i finanziamenti sono molto chiari. Sulla linea Reggio-Guastalla non c'è un euro per l'elettrificazione da parte della Regione. È così. Abbiamo avuto una risposta ufficiale. Se è sbagliata, se la

prenderà con chi ha dato la risposta. Mi attengo a quello che c'è stato detto e addirittura siamo dovuti ricorrere a dei mutui su cui paghiamo gli interessi per un importo di 5-6 milioni di euro.

La Regione non ha 5-6 milioni di euro da investire. Questo è il dato. La Regione non ha 5-6 milioni di euro da investire per l'elettrificazione delle nostre linee.

Intervengo per ribadire, per l'ennesima volta, la solita richiesta: assessore, vogliamo un confronto su questa cosa. Visto che lei ci tiene tanto a liquidare le nostre linee regionali, confrontiamoci e capiamo quali sono i vantaggi. Del resto, l'unico vantaggio che io vedo è più che altro, come dicevo, un vantaggio di immagine, perché queste linee sono linee problematiche, non perché la società FER funziona male, ma perché non vengono stanziati sufficienti risorse per farla funzionare come si deve. Da qui i disagi, da qui la volontà di liberarsi di una società che funziona.

Ne approfitto, quindi, per chiedere nuovamente un confronto in Commissione e, da questo punto di vista, chiedo la disponibilità anche della presidente della Commissione III a fronte della nostra richiesta formale. Grazie.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie.

Prego, consigliere Iotti.

**IOTTI:** Grazie.

Un chiarimento formale. Così come abbiamo fatto in Commissione III, premetto che gli emendamenti, alcuni dei quali sono simili, per non dire gli stessi, che riguardano le scelte di fondo del PRIT è chiaro che non possono essere accolti e valutati, proprio perché mettono in contraddizione totale con l'impostazione. Quindi, su tutto quello che riguarda – sono stati riproposti – Cispadana e grandi opere, è chiaro che l'atteggiamento e il voto non potranno che essere contrari.

Al collega Sassi dico, senza alcuna polemica, forse è sfuggito, che io ho detto che sono stati recepiti nei fatti anche perché non erano risoluzioni puntualmente accoglibili all'interno del testo, perché non erano puntuali, ma generiche e generali. Quindi, non erano accoglibili così come erano state fatte. Se volevano essere accolte come risoluzione, credo che oggi sia la sede opportuna per poterle valutare, proprio perché la discussione non c'è stata, data l'assenza del collega Sassi in Commissione.

Quindi, niente di polemico o altro, ma semplicemente non si sapeva proprio l'atto formale. Non erano recepitibili, se non rispetto al contenuto che indicavano. Questo è quanto.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie.

Prego, consigliere Sassi.

**SASSI:** Grazie, presidente.

Se una risoluzione debba essere precisamente calabile in un testo, secondo me abbiamo un problema di cosa sia una risoluzione e di cosa sia un emendamento. La risoluzione è un impegno, che può e deve, a volte, anche essere generico, proprio perché non sempre deve calarsi in un testo. Quindi, volerla respingere perché non si cala su quel testo lì è pretestuoso, non è assolutamente una motivazione accoglibile. È un atto politico, una scelta politica di non riconoscere la bontà di una proposta. Così è stato fatto. Poi, visto che in Commissione è stata respinta, cosa faccio? La ripresento qui per farla respingere ancora? Non avrebbero cambiato nulla. Le potevo pure ripresentare, ma sarebbero state respinte oppure sarebbero state incoerenti con la votazione della Commissione. Delle due l'una: non sto a far polemica neanche io. Ho voluto fare non un atto di bandiera, un atto retorico, ma

un atto concreto, anzi tre. In realtà, erano quattro gli atti poi uno non l'ho fatto abbinare perché c'era il tracciamento delle merci. Oltre alle persone noi dovremmo tracciare anche le merci. Essendo la Regione coinvolta nel porto di Ravenna sarebbe stato anche relativamente semplice. Però, non l'ho fatto perché c'era tanta carne al fuoco.

Intanto, le persone. Prendo atto che con delle motivazioni a mio avviso pretestuose, che non hanno nulla a che vedere con l'attinenza dell'atto in sé, è stato scelto di respingerle in Commissione e presentarle oggi non sarebbe stato assolutamente utile a farcele accogliere, perché se sono state respinte in Commissione in Assemblea non vengono certamente approvate.

Prendo atto che quando qualcuno che non sia del PD fa una proposta sensata, non viene accolta. Grazie.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie.

Consigliera Rontini, prego.

**RONTINI:** Grazie, presidente.

Su quanto diceva la consigliera Piccinini naturalmente c'è la disponibilità, come c'è sempre stata in questi mesi e in questi anni, ad approfondire tutte le questioni che i colleghi sottopongono alla nostra attenzione e quindi c'è anche sul tema che lei sottoponeva. È chiaro che negli ultimi due mesi, l'assessore è stato praticamente sempre presente in Commissione, si sarebbe potuto portare alla nostra attenzione anche mentre discutevamo del PRIT, ma lo faremo prossimamente.

Su quanto diceva il consigliere Sassi, penso che non ci sia stato un respingimento pretestuoso, come lui l'ha definito. Quelle risoluzioni sono state iscritte la prima seduta della Commissione all'ordine del giorno quando abbiamo iniziato ad approfondire il PRIT. Poi, insieme, si è deciso che le avremmo votate alla fine della discussione insieme a tutti gli altri emendamenti, insieme a tutti gli altri atti.

Penso che il consigliere Lotti voleva dire che si sarebbe potuto estrarre, estrapolare alcuni punti più significativi e puntuali, anche se mi rendo conto che è una ripetizione da inserire nell'articolato del PRIT, dopo che nella prima seduta della Commissione l'ingegnere Barbieri, a seguito anche di un dialogo e di un confronto costruttivo, aveva raccontato sul merito quello che era tutto il lavoro di studi, di approfondimento e di numeri che gli uffici avevano recepito. Quindi, non c'era nulla di pretestuoso, ma io penso la disponibilità a fare un lavoro insieme, tant'è che alcuni emendamenti anche arrivati dai banchi della minoranza, sia dalla Lega Nord che dal consigliere Bertani, sono stati approfonditi, approvati, ritirati e riscritti, presentati assieme e firmati, perché abbiamo messo sul tavolo fin dall'inizio la disponibilità a fare un lavoro nel merito.

Mi spiace che in quest'aula si sia tacciato come pretestuoso un diniego, che è avvenuto nell'ultima seduta di Commissione, come diceva il consigliere Lotti, senza che il collega Sassi fosse presente. Non è che la presenza in Commissione fa o non fa, perché ci avrebbe potuto comunicare un intendimento, chiederci di posticipare di nuovo il voto e di ritrasferire quegli ordini del giorno con le risoluzioni in aula. Insomma, si sarebbe potuto fare un lavoro, invece non abbiamo avuto comunicazioni su come intendeva operare su quelli.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie.

Prego, consigliera Piccinini.

**PICCININI:** Per fatto personale. Non per fare polemica, ma semplicemente per informare la presidente che del tema del passaggio da FER a RFI se n'è parlato durante il PRIT, però credo che quello non fosse il contesto adatto, nel senso che io gradirei un approfondimento specifico. Ovviamente, nel PRIT si parla di tutto e di più, è un testo molto ampio, però quello che chiedevo io era un confronto di merito. Quindi, se c'è la disponibilità, e mi pare di capire che ci sia, noi l'accogliamo volentieri.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie.

Prego, consigliere Sassi.

**SASSI:** Ringrazio la consigliera Rontini per aver chiarito e interpretato il pensiero del consigliere lotti, che per me era molto chiaro.

Io ritengo e ribadisco che le motivazioni con cui sono state respinte, in Commissione, le risoluzioni, che erano molto chiare e non incidevano – lo dico ancora, anche se era chiaro, l'ha detto anche il consigliere lotti – su questo PRIT, perché i tempi per elaborare quello che le risoluzioni che ho presentato chiedevano sono veramente lunghi. Sono io il primo a dirlo. Lo facevo di mestiere, per cui lo so che ci vuole tempo. Quindi, non avrebbero inciso su questo PRIT. Era un impegno che, se approvato, poteva essere utile per i prossimi aggiornamenti. Sono stati respinti, secondo me, con delle motivazioni pretestuose. Per me è palese. Poi dopo che io vada a tirare fuori due o tre caratteristiche da una o dall'altra per fare un odg, come era stato chiesto, di impegno general generico, che sarebbe stato ancora più generico di quello che potevano essere le risoluzioni che a quanto detto dal consigliere lotti non erano così puntuali sul testo del PRIT avrebbe avuto ancora meno senso.

Sono andato nel merito in modo preciso perché una volta che si acquisiscono quei dati su quello si può costruire veramente una conoscenza della mobilità delle persone in Emilia-Romagna, da oggi in poi per le prossime dieci versioni del PRIT, perché è un dato mobile che varia di anno in anno e quindi c'è la necessità di avere un collegamento costante con queste banche dati per mantenere un aggiornamento che può essere utile a molte agenzie di mobilità sul territorio. La Regione avrebbe potuto fare anche da regia per dare una mano concreta e puntuale persino alle agenzie di mobilità, persino ai singoli Comuni. Non voglio arrivare a questo, ma volendo fare lo sforzo si poteva arrivare anche lì. Si sono state respinte. Perché? Perché non erano degli emendamenti, perché non erano odg, perché non erano puntuali. Sono cinque anni che sono qua dentro ormai e io risoluzioni puntuali su un testo ne ho viste ben poche.

Per questo ritengo che la motivazione espressa oggi in aula dal consigliere lotti sul discorso della non aderenza al testo del PRIT sia una motivazione pretestuosa. Presentare in aula quelle tre risoluzioni oggi sarebbe stato inutile. Discuterle dopo che c'è stato il primo confronto con i tecnici che dicevano che erano tutte le banche dati del mondo era chiaro e palese perché già in quella occasione venne proposto di produrre un odg che portasse in quella direzione, spostando avanti ancora le azioni di efficacia che potevano avere quelle proposte per me era chiaro che non si volevano portare avanti, non si volevano approvare, tant'è che sono state bocciate.

Ne prendo atto. Non è niente di che, è una scelta politica, è una scelta politica del Partito Democratico che, a mio avviso, ha poca attinenza con la reale necessità di mobilità dei cittadini emiliano-romagnoli, perché ci sono altre visioni, ci sono altre modalità con cui si vuole operare dal punto di vista della mobilità della Regione.

È una scelta assolutamente legittima che mi trova assolutamente contrario, perché semplicemente non attiene alle reali necessità degli emiliano-romagnoli. Punto.

Prendo atto che oggi, comunque, avremo il PRIT. Che sia presto o tardi, verrà partorito anche questo.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie.

Ci sono altri iscritti in discussione generale sugli emendamenti?

Prego, consigliere Facci.

**FACCI:** Grazie.

Come avevo anticipato prima, volevo prendere qualche minuto per illustrare gli emendamenti presentati dal nostro Gruppo. Non sono molti, però a nostro avviso sono sostanziali e importanti, perché riguardano un'importante realtà del nostro territorio regionale, che è la realtà appenninica bolognese, e riguardano le carenze infrastrutturali, che purtroppo in queste ultime settimane sono state drammaticamente – scusate se uso questo termine, ma non è esagerato – evidenziate anche dai media. Perché dico drammaticamente? Perché si è verificato un fatto che forse ad alcuni colleghi che sono magari poco attenti alle dinamiche interregionali può essere sfuggito, e cioè il fatto che c'è una zona, che è quella dell'Alto Reno, che in queste settimane, in questi mesi è isolata sul versante toscano, ed è isolata a causa di una frana, una frana a pochi chilometri prima del confine tra il Pistoiese e il Bolognese, località Pavana, comune di Sambuca Pistoiese, che di fatto interrompe la percorribilità, interrompe il collegamento con il versante a nord, quindi il versante bolognese. In questi mesi estivi è aggravato, questo isolamento, dal fatto che anche la ferrovia Porrettana da Pistoia a Porretta è chiusa per manutenzione.

Allora, quando nel PRIT si fa riferimento alla variante di Ponte della Venturina come a un'opera non prioritaria, perché non supportata, non sostenuta da un sufficiente flusso di automezzi, io credo che qui in qualche modo stia l'errore valutativo, l'errore di lungimiranza che forse in più parti di questo piano individuiamo, cioè che si guarda la sostenibilità immediata, diretta costi-benefici e non si guardano le ricadute negative che un'eventuale assenza di collegamento porterebbe sui territori. Questo che ho detto è un caso emblematico, perché se vi fosse una variante in quella realtà, in quella zona, esattamente sul punto di confine, noi non avremmo l'interruzione tra le due regioni.

Credo che questa opera – ed è il senso dell'emendamento, di uno degli emendamenti presentati – vada inserita all'interno del PRIT fra le varie opere legate alla mobilità e alle infrastrutture che in questo caso sono di rilevanza statale. La SS 64 è competenza statale. Un emendamento va in quella direzione.

L'altro emendamento riguarda una vexata quaestio, che è quella della bretella Valle del Reno-Valle del Setta, per la quale questa Regione commissionò nel 2008 uno studio di fattibilità; studio di fattibilità che ebbe un esito e un pronunciamento. Venne abbandonato per molti anni e quando abbiamo risollevato...

Fu inserito addirittura nelle linee guida della Città metropolitana come valutazione da compiere, salvo poi l'abbandono ingiustificato, a nostro avviso, di questo progetto.

Noi riteniamo che questa variante, che darebbe respiro a una zona che ne ha bisogno di respiro, di infrastrutture, di supporto logistico, metterebbe in collegamento due vallate che sono parallele, ma sono ovviamente non collegate, se non nella parte finale che poi va a coincidere con la strozzatura del nodo di Bologna, naturalmente non determina oggi, non è di alcun ausilio perché tutto va a ricadere sulla cintura bolognese, con i problemi che conosciamo.

L'altro emendamento riguarda la questione della... Mi sono perso. Direi che sono sostanzialmente questi gli emendamenti che abbiamo... No, chiedo scusa, il n. 25 lo riteniamo forse uno dei più

importanti o egualmente importante, perché fin dai tempi in cui l'assessore Donini era consigliere provinciale si ricorda – lo so che se lo ricorda, ne abbiamo anche parlato – di quanto a livello provinciale sia stato dibattuto sulla completa realizzazione dell'SFM, che anche in questo PRIT è ripreso come parte integrante, come sistema, che va a inserirsi, ovviamente, nel sistema regionale, quindi una sorta di connessione assolutamente logica e consequenziale. Ecco, quando si parlava di sviluppare completamente il trasporto su ferro, si pensava a un servizio ferroviario metropolitano che fosse il più possibile esteso, che potesse garantire tutti i territori in egual misura, e si faceva riferimento al completamento per step di tutto il sistema. Quindi, è come se parlassimo di una metropolitana di superficie.

Una delle arterie dell'SFM, non so se è la più importante, sicuramente è una delle più trafficate, delle più utilizzate, è la ferrovia Porretta-Bologna e uno dei problemi che sconta la ferrovia Porretta-Bologna è il fatto che è a binario unico. Non certamente l'origine di tutti i mali è per il fatto di essere a binario unico, ma indubbiamente tutti i disagi vissuti dai pendolari, tutti i problemi avuti a livello infrastrutturale sono dipesi anche da questa assenza.

Nel PRIT si fa riferimento a una generica valutazione della fattibilità del raddoppio della Porrettana, quindi generica valutazione, e si parla del raddoppio del binario nella tratta Casalecchio-Sasso Marconi. Noi riteniamo che questo sia insufficiente, che innanzitutto occorra la Commissione di uno studio di fattibilità, che è molto più pregnante, molto più indicativa che non una generica valutazione, una Commissione di uno studio di fattibilità dove il raddoppio, mi sarebbe piaciuto egoisticamente dire Casalecchio-Porretta, ma siamo consapevoli delle difficoltà tecniche di un raddoppio di 50 chilometri, quindi realisticamente, e riteniamo che sia sostenibile quello che appunto proponiamo, ovvero che il raddoppio sia quanto meno fino a Vergato, Casalecchio-Vergato. Chiediamo che nel PRIT sia inserito questo tipo di impegno, sostanzialmente, quello di commissionare questo studio di fattibilità tecnica.

Per riassumere: il raddoppio ferroviario, la variante di Ponte della Venturina, la bretella Reno-Setta. A nostro avviso, sono tre opere importanti che contribuirebbero a sostenere una economia soprattutto, ma anche le esigenze dei residenti, dei pendolari, di chi comunque vive la realtà periferica e aiuterebbe estremamente questa importante area del territorio provinciale e regionale. Grazie.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie.

Consigliera Piccinini, prego.

**PICCININI:** Grazie, presidente.

Ne approfitto per intervenire adesso sull'ordine del giorno che ho presentato, che riguarda una notizia che è uscita ieri sull'aumento, a nostro avviso ingiustificato, del biglietto di TPER, che passa da 1,30 euro a 1,50 euro, e addirittura da 1,50 euro a 2 euro a bordo, e un aumento da 12 euro a 14 euro per i city pass.

Credo che questa notizia sia quantomeno paradossale alla luce degli utili appena annunciati da TPER che ammontano a 8 milioni di euro, di cui 4 milioni di dividendi ai soci pubblici.

Vorrei interpretare l'assenza di Donini alla conferenza stampa di ieri, tenuta in Comune, come un segnale di contrarietà a quanto TPER sta facendo.

L'assenza di un socio che rappresenta il 46 per cento della società è una assenza che pesa. Io, però, non vorrei limitarmi a una mia interpretazione, vorrei una presa di posizione netta verso quella che io ritengo una scelta totalmente ingiustificata, perché una società pubblica non dovrebbe fare utili intanto

e, se li fa, dovrebbe comunque reinvestirli. Allora, con questo ordine del giorno chiedo un impegno alla Giunta, affinché chieda a TPER di tornare indietro rispetto a questa decisione. Lo chiedo perché questi aumenti vanno a colpire i cittadini e i turisti della nostra città, ma soprattutto è un disincentivo all'utilizzo della mobilità pubblica, e sappiamo benissimo quanto questo territorio abbia, invece, bisogno che la mobilità sostenibile venga incentivata alla luce dei dati sulla qualità dell'aria, sono cose che ci diciamo praticamente quotidianamente, e questa operazione non va sicuramente in questo senso.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie, consigliera.

Prego, consigliera Sensoli.

**SENSOLI:** Grazie, presidente.

Io intervengo sull'ordine del giorno n. 3, quello che riguarda la strada Marecchiese, in provincia di Rimini. Effettivamente, questa strada è il collegamento principale che collega la zona riminese alla Valmarecchia. È una direttrice fondamentale, quella percorsa in maniera preponderante, ed è il collegamento, ad oggi, nonostante l'elevato traffico, il collegamento più veloce che collega la costa alla Valmarecchia.

Sicuramente il problema presentato dai colleghi è un problema che esiste, c'è un problema di sicurezza, c'è un problema di alta intensità del traffico, e questo sicuramente comporta delle difficoltà per quanto riguarda tutta la zona produttiva, tutta la zona artigianale e industriale che c'è in una parte della Valmarecchia, ma può essere penalizzante sicuramente anche per incentivare il turismo in quella zona. Quindi, il problema effettivamente esiste.

Noi voteremo favorevolmente a questo ordine del giorno. Aggiungiamo che, oltre agli Enti territoriali coinvolti, secondo noi, ad oggi, è fondamentale coinvolgere anche ANAS, visto che recentemente il Governo ha fatto tornare di interesse nazionale anche questa strada, quindi già da parte del Governo c'è un'attenzione particolare nei confronti di questa direttrice, essendo ANAS, ad oggi, tornata a essere l'ente di gestione di questa strada, le eventuali soluzioni che siano sicuramente una messa in sicurezza del percorso che comunque resterà uno dei tracciati principali vuoi perché è il più conosciuto, vuoi perché a livello panoramico è anche bello da vedere, vuoi perché è frequentato anche da ciclisti e motociclisti che poi proseguendo vanno verso il Passo di via Maggio, aggiungiamo all'impegno quello anche, ovviamente, di interessare ANAS sia nella messa in sicurezza e nell'eventuale progetto di snellimento del traffico di questa direttrice, sia nella valutazione di un percorso alternativo, il quale, ovviamente, dovrà cercare di avere, secondo noi, l'impatto ambientale meno invasivo possibile, perché poi, chiaramente, quando si parla di nuove strade, di nuove tratte sempre di traffico su gomma bisogna fare molta attenzione a quello che è l'impatto ambientale. Grazie.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie, consigliera.

Consigliere Paruolo, prego.

**PARUOLO:** Grazie, presidente.

Intervengo con un rapido accenno per ringraziare l'assessore Donini per la disponibilità all'accoglimento dell'emendamento n. 24 in cui togliamo la dicitura che sostanzialmente impedisce di considerare i raddoppi nell'area urbana, così io potrò proseguire nella mia donchisottesca battaglia per chiedere che l'interramento della Bologna-Portomaggiore nel territorio del Comune di Bologna venga fatta già considerando la possibilità del doppio binario. Poi, normalmente, quando faccio queste

osservazioni l'assessore sa che mi risponde il Capogruppo del PD in Comune di Bologna Mazzanti dicendo che il progetto sta per partire e quindi non c'è il tempo per rivederlo. Sono sette anni che va avanti questa manfrina, però spero che la prossima volta l'argomento possa cambiare, perché ovviamente rischia un po' di scadere.

Invece, credo di dover raccogliere nella sostanza la segnalazione determinata dall'ordine del giorno n. 8 proposto dalla collega Piccinini del Movimento 5 Stelle, collegato alla decisione che è sui giornali di oggi rispetto all'aumento del biglietto urbano dell'autobus nel territorio bolognese, perché credo che sia un tema importante, che forse non può essere affrontato nel modo che propone la consigliera Piccinini, perché bisogna tenere distinto il fatto che la Regione è l'ente sovraordinato che definisce le politiche globali. Stiamo discutendo del PRIT, sotto ci sono i bacini con responsabilità in capo nel caso specifico al Comune e alla Città metropolitana, con la funzione di SRM, che è l'agenzia che dovrebbe esercitare un controllo sul gestore, sul consorzio che gestisce, che è un consorzio di diverse imprese, fra cui effettivamente la parte principale è TPER, che a sua volta è partecipata, oltre che dal Comune di Bologna e dalla Città metropolitana, anche in misura rilevante dalla Regione. Quindi, noi siamo, in questo tipo di filiera, al livello massimo della pianificazione e, al tempo stesso, comproprietari o, comunque, soci a livello minimo.

Ripeto, forse in effetti non è il PRIT, dal punto di vista formale, il luogo dove affrontare il tema, ma quello che voglio dire è che anch'io condivido che il tema esista. Perché? Perché sono diversi anni che TPER sta facendo utili, utili milionari, che tra l'altro vengono versati in larga misura in tasse, perché la gran parte di questi utili finisce per essere pagata in tasse, e si fa fatica a comprendere perché non possano essere convertiti in migliori condizioni del servizio o in ulteriori servizi per i cittadini. Il motivo, siccome lo sappiamo, lo citiamo: il contratto attuale non consente di ridiscutere dei margini che la società fa nella gestione, per poterli riversare in ulteriori servizi, quindi non possono essere usati per nuovi servizi o per non aumentare il biglietto, previsione peraltro che pare essere già da anni contenuta all'interno delle clausole e che, quindi, in una qualche misura sarebbe esigibile. Però, se il contratto è siffatto, possiamo dire con grande chiarezza che si tratta di un contratto sbagliato, inadeguato. Siccome siamo alla vigilia della definizione di un nuovo contratto, vuoi attraverso gara – non credo che sia questa l'intenzione – vuoi attraverso proroga, sarebbe importante che, facendo la proroga, questo contratto lo si corregga, in modo tale da poter usare dei margini evidenti che ci sono da anni e che si traducono in questi utili, che in gran parte vengono riversati in tasse, per migliorare i servizi, evitare magari di aumentare il costo del biglietto e fare altre cose.

Dal mio punto di vista – lo dico con chiarezza – la prima priorità, oltre a quella di non aumentare il costo del biglietto, sarebbe quella di estendere il biglietto di corsa urbana a un territorio molto più ampio di quello che attualmente è rappresentato dal territorio in cui va il biglietto di area urbana. Ma, ripeto, sono discorsi che dobbiamo riuscire a portare avanti nel contesto adeguato e soprattutto dovremmo avere una conoscenza o una coscienza di quali sono i margini di guadagno o di efficientamento su cui si può contare, che è esattamente il tema al centro o che dovrebbe essere alla base della riflessione nel momento in cui chi di dovere andrà a ridefinire il contratto e dare la proroga, una nuova proroga a TPB che è largamente dominato, come consorzio, da TPER.

Sono questioni che incrociano le osservazioni e le considerazioni che fece in Commissione l'ingegner Moroder quando venne, in risposta a una mia richiesta, a rispondere alla domanda di come mai si era dimesso da amministratore di SRM in gennaio scorso, se ricordo bene, in Commissione III.

Le questioni poste dall'ingegner Moroder sono questioni rilevanti, a cui io avrei voluto che ci fosse una risposta chiara nel merito, nitida, da parte di TPER, che, personalmente, non ho mai registrato.

TPER non ha mai risposto nel merito. Ha detto cose diverse, cioè ha detto delle altre cose, tipo che la percentuale di contributi pubblici che riceve è molto più bassa, che è come dire a uno che fa l'osservazione sul costo di una macchina che però l'automobile è fatta molto bene e dispone di un motore di ultima generazione, che sarà senz'altro vero, dal mio punto di vista, ma non risponde nel merito all'osservazione che è stata fatta.

Lo dico perché, stanco di aspettare, un mese fa, ho fatto un'interrogazione personalmente, chiedendo proprio che fosse acquisita la risposta di TPER. I termini dei trenta giorni per questa interrogazione scadono domani e spero che arrivi risposta. Nel frattempo, quello che abbiamo appreso dalla stampa, perché è stato comunicato dall'ingegner Moroder durante una Commissione in Comune, è che l'azienda ha fatto una azione legale di risarcimento danni nei confronti dell'ingegner Moroder. Io, ovviamente, non voglio mettermi a disquisire dell'autonomia che ha TPER per poter eventualmente procedere rispetto non so esattamente a quali accuse abbia rivolto o abbia intenzione di rivolgere all'ingegner Moroder per chiedere un risarcimento danni, ma in un mondo normale, a fronte di un'audizione che è stata fatta di fronte ai consiglieri regionali, prima dai una risposta di merito ai consiglieri regionali, che peraltro rappresentano uno degli enti che detiene una larga misura delle tue azioni e della tua proprietà, e poi, eventualmente, dopo aver dato una risposta convincente nel merito, puoi considerare altre azioni.

L'assessore Donini è di fronte a me: io sono pronto a scommettere che non è stato chiesto un parere all'assessore Donini se era il caso di procedere giudizialmente contro l'ingegnere Moroder o meno. Direi dagli ampi cenni che mi sta facendo che riscontra questa mia affermazione. E in questo senso, francamente qualche dubbio sul buon uso dei soldi, che in ultima analisi sono soldi dei cittadini, che sta facendo TPER, pagando – immagino – profumatamente avvocati per perseguire l'ingegnere Moroder, reo di aver detto il suo parere all'interno della Commissione, senza essersi mai degnati di risponderci nel merito alle osservazioni, e in fondo si tratta di considerazioni semplici, perché l'ingegnere Moroder ha parlato di costi medi del servizio, costi chilometrici, rispetto ai costi chilometri di TPER. Non mi sembra che siano informazioni così particolarmente difficili da approfondire.

In questo senso, devo dire che sono abbastanza stupito da quella che ritengo essere una grande prova di arroganza fatta da TPER nel procedere, dal punto di vista giudiziario, contro una persona che aveva espresso il suo parere, senza essersi prima premurata di dire, invece, con chiarezza questo tema, e cioè di dare una risposta nel merito alle osservazioni. D'altronde, per quello che sappiamo, possono anche essere state gravemente sbagliate le affermazioni fatte dall'ingegnere Moroder, però andrebbero confutate nel merito, non chiuse all'interno di un procedimento giudiziario, senza che la Regione abbia il bene di conoscere quali sono le motivazioni.

Personalmente credo che sarebbe bene – concludo politicamente – chiarire quali sono i margini di guadagno e di efficientamento possibili per TPER e ragionare di come questi possano essere convertiti in migliori servizi e migliori condizioni di servizio per i cittadini, rispettando il fatto che chi ha la responsabilità primaria non è la Regione da questo punto di vista, perché il datore di lavoro, via SRM, è Comune e Città metropolitana, quindi non possiamo da questo punto di vista confondere. Sono pronto a ragionare, insieme con la collega Piccinini e con gli altri consiglieri che volessero su questo fare un approfondimento, e a chiedere che ci possa essere un'audizione, o altre modalità, per interagire e cercare di comprendere se esistono i margini. Magari era una previsione contrattuale obbligata, quella di aumentare il costo del biglietto, ma forse si può fare un contratto migliore nel momento in cui si va in proroga, in cui si possa sterilizzare questo momento, e io ritengo che fare un'azione che avrebbe un grande senso...

**PRESIDENTE (Soncini):** Consigliere, le chiedo di chiudere.

**PARUOLO:** Concludo.

È quello, appunto, di allargare il biglietto urbano, che credo a Bologna sia l'unica città in cui c'è questa differenza così pesante rispetto ad altre zone della regione dove c'è una politica tariffaria che favorisce molto di più la mobilità, il trasporto pubblico locale, anche per chi abita fuori città. Grazie.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie.

Consigliere Pruccoli, prego.

**PRUCCOLI:** Grazie, presidente.

Intervengo in merito all'ordine del giorno 7618/3, quello che riguarda la strada provinciale 258 Marecchiese. È una situazione che conosco molto bene e su cui sento il dovere di fare qualche sottolineatura rispetto a questo ordine del giorno, che, al di là del fatto che possa essere condivisibile e che quindi voterò convintamente, perché in ogni caso tutto quello che prova a portare a risoluzione una tematica che si trascina da troppi anni va nella direzione giusta, però alcuni passaggi credo che vadano ripresi e puntualizzati, perché in questo ordine del giorno sembra che improvvisamente qualcuno possa gridare "eureka".

Grazie ad un incontro tenutosi a Novafeltria giovedì scorso, qui dice l'ordine del giorno, i sindaci abbiano trovato finalmente una risoluzione al problema. Credo che non sia, ahimè, così semplice e sia ancora molto, molto di là da venire una soluzione, perché questa è una strada molto tormentata, è una delle poche strade che mette in collegamento, come asse di penetrazione ortogonale rispetto al mare la montagna e l'entroterra riminese collegandolo fino ad Arezzo, ed è stata oggetto di numerosi passaggi.

La storia di questo problema e auspicabilmente la soluzione di questo problema non nasce la settimana scorsa. Ecco perché va salutato sicuramente come una novità, spero positiva, il fatto che i sindaci abbiano trovato un quadro di accordo tra di loro, perché il problema di questa strada è stato spesso che le Amministrazioni si sono rimpallate il problema senza cercare una soluzione, ma semplicemente cercando di attribuirsi delle responsabilità e rimpallarsi incombenze.

Siamo in un contesto di pregio ambientale notevole. Stiamo parlando della Valle del Marecchia. La soluzione non è facile, né semplice da trovare già da questo punto di vista. Alcuni anni fa la provincia di Pesaro Urbino, che è la provincia dalla quale provengono i sette comuni dell'Alta Valmarecchia, aveva elaborato, di propria iniziativa, una soluzione che potesse collegare rapidamente quel territorio, quindi l'Alta Valmarecchia, con la città di Rimini o con i caselli autostradali esistenti.

Quel progetto – dell'ingegnere che aveva redatto quel progetto ricordo ancora il cognome, tale ingegnere Paccapelo – era un progetto che, ad esempio, per dire di criticità ambientali, arrivato a un certo punto del mio comune, che è il comune di Verucchio, prevedeva una sorta di ponte Morandi, che dal punto più alto di Verucchio scendeva gradatamente verso il punto più basso, quindi un'opera assimilabile a quella di Genova, che è assurda alle cronache circa un anno fa, con il destino che conosciamo. Quel progetto fu bocciato in maniera indiscutibile da tutta la bassa Valmarecchia e successivamente si è iniziato a lavorare su quello che era, invece, un progetto nato dagli accordi dei Comuni facenti parte dell'allora provincia di Rimini, che era più circoscritta rispetto ad ora, e che è stato definito "strada di gronda". Di questa strada di gronda è stato eseguito un primo tratto, che collega la via Emilia con la trasversale Marecchia in territorio del comune di Sant'Arcangelo, e c'era già una

progettazione per la sua prosecuzione o fino alla cosiddetta località Pontaccio Macello in comune di allora Poggio Berni, oggi Poggio Torriana, derivante dal comune fuso, oppure sino a Dogana di Verucchio, nel punto di congiunzione tra la Santarcangiolese (SP 14) e la Marecchiese (SP 258).

Tra le ipotesi più suggestive c'è un secondo ponte di attraversamento del fiume Marecchia, che doveva collegare la parte alta di Villa Verucchio con la Santarcangiolese e con la SP 13. Di soluzioni, di progetti, di varianti a questa tematica ne abbiamo viste e ne abbiamo discusso tantissime. Io sono testimone, nei miei dieci anni da sindaco dopo e cinque anni da consigliere prima, sempre membro dell'Unione dei Comuni: ne ho visti di progetti un'infinità. Tutti quanti non hanno visto la luce perché ogni tanto c'era un Comune che si metteva di traverso e diceva "non da me". Una sorta di retorica NIMBY che era nata.

Occorre dire anche che i Comuni dell'Alta Valle hanno, almeno finora, espresso sempre posizioni diverse. Talvolta, hanno visto il loro sbocco a mare o verso le grandi arterie di comunicazione sulla Marecchiese e verso il casello di Rimini Nord, talvolta verso Rimini Sud. Questa soluzione prevede un terzo casello, che è il casello Rimini Fiera, che non esiste, tra Rimini Nord e Rimini Sud, oppure qualcuno ha vagheggiato di collegamento con la strada che collega Cesena dal territorio di Sant'Agata Feltria. È un percorso tormentatissimo. Bene se finalmente c'è la volontà di trovare una soluzione, perché troppe volte mi sono trovato come amministratore di quel territorio a dover spiegare a tanti cittadini che chiedevano una risoluzione a questa problematica che non è un tema che la Regione non ci sta mettendo dei fondi. Il problema è che il territorio non sta esprimendo una progettualità, non sta esprimendo un disegno su cui chiedere alla Regione dei fondi, perché è chiaro che se qua arrivano tredici proposte, perché ogni sindaco ha la sua, difficilmente la Regione potrà metterci dei soldi per finanziare facendosi lei soggetto decisore rispetto a questo tema.

Credo che vada tenuto conto di tutto quello che è il pregresso perché di soluzioni ne sono state individuate tantissime. Si tenga conto anche che quando a un certo punto è nato un dibattito piuttosto acceso tra l'Amministrazione e le comunità di Verucchio e di Poggio Berni in entrambi i casi sono stati previsti degli interramenti parziali delle strade per evitare di fare dei danni ambientali in territori di grandissimo pregio, cioè provare ad interrare dei pezzi di strada in sede in maniera tale da avere una ricucitura urbana nella parte soprastante e non andare a compromettere, invece, parti che si trovano limitrofe al fiume e quindi evidentemente anche piene di vincoli.

Ripeto, credo che se si aprirà un tavolo di questo tipo sia una buona notizia per tutti, sia una cosa molto importante. Avevo sollecitato anni fa gli amministratori locali di quel territorio affinché trovassero una sintesi che potesse essere inserita favorevolmente all'interno di questo PRIT. Evidentemente oggi ci dobbiamo accontentare di aprire il tavolo, di farlo in prospettiva con un ordine del giorno. Però, ripeto, se non altro salutiamo questa novità come qualcosa di positivo.

Credo che la Regione debba, con grande pazienza, accompagnare questo percorso tenuto conto però che non si parte dall'anno zero da una settimana fa, ma si parte da venti e oltre anni di storia, con tutta una serie di patrimonio di conoscenza e anche progettuale che deve essere portato a sistema. Grazie.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie, consigliere Pruccoli.

La parola alla consigliera Piccinini.

**PICCININI:** Grazie, presidente.

Intervengo nuovamente rispetto a quanto detto dal collega Paruolo sugli aumenti di TPER e vorrei in qualche modo sottoscrivere ogni singola parola enunciata qui dal collega, in particolare quando fa riferimento alla questione di Moroder e alle affermazioni, che oggi ormai sono diventate quasi inquietanti, su cui credo non sia solo necessario un approfondimento, credo sia oltremodo obbligatorio. Spiace che TPER risponda con una querela, anziché venirsi a confrontare, perché diciamo anche che in Comune TPER è stata convocata, penso, più volte e ha sempre disertato le Commissioni.

Sicuramente questo tema noi, invece, lo vogliamo affrontare e siamo disponibili a un confronto di merito. La proposta che faceva il collega era la proposta che volevo fare, quindi se c'è bisogno di un approfondimento o di un'audizione noi sicuramente su questo tema ci siamo.

Spiace però che, alla notizia che TPER, anziché venire a confutare le tesi di Moroder, abbia querelato lo stesso, da parte della Regione non si sia sentita nessuna parola, nessuna presa di posizione, nessuna difesa di Moroder, che peraltro aveva espresso in qualche modo dei dubbi, che meritano, dal mio punto di vista, delle riflessioni, piuttosto che delle minacce.

Quindi, accolgo molto volentieri la proposta di fare un'audizione o di fare una Commissione, però ribadisco che da questa decisione di aumentare il costo dei biglietti è opportuno tornare indietro perché, lo ricordo, mentre si aumentano i biglietti ai cittadini, continuiamo a mantenere sprechi, vedi il FICObus, che sembra essere in perdita e che pesa sempre sui cittadini. L'assessore ride, ma non c'è tanto da ridere. Anche questa sarebbe un'altra decisione da rivedere.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie, consigliera Piccinini.

Chi intende intervenire?

Prego, consigliere Caliandro.

**CALIANDRO:** Grazie, presidente.

Intervengo sull'ordine dei lavori. Nel corso della Conferenza dei Capigruppo si era deciso che oggi si sarebbe approvato il PRIT, anche andando oltre l'orario di convocazione delle 14, quindi io chiederei, così come era stato concordato, che quando lei lo ritiene più opportuno venga convocata la Conferenza dei Capigruppo, perché anche oggi pomeriggio c'è la Commissione Sanità, che deve approvare il bilancio, quindi per poter organizzare i lavori sia della Commissione Sanità che del Consiglio, ben sapendo quali sono i carichi di tutti.

Chiederei che eventualmente venisse invitato anche alla Conferenza dei Capigruppo il Presidente della Commissione Sanità per coordinarci nei lavori, nella gestione sia dell'aula che della Commissione Sanità.

**PRESIDENTE (Soncini):** Grazie.

Tengo presente la richiesta. Prima delle 14, naturalmente, prima dell'orario fino al quale è stata convocata l'aula, procederemo alla convocazione della Capigruppo.

Consigliere Taruffi, prego.

**TARUFFI:** Sull'ordine dei lavori, chiedevo che, se la richiesta del consigliere Caliandro, del Capogruppo Caliandro, viene accolta, forse è meglio farlo subito per dare modo e alla Commissione, quindi al Presidente della Commissione, e a tutti i consiglieri, di organizzarsi, oltre che ai funzionari.

In secondo luogo, poiché purtroppo voglio partecipare alla discussione, ma essendo Capogruppo dovrei anche partecipare alla Capogruppo, chiedo eventualmente la sospensione dell'aula per il tempo di organizzazione dei lavori.

**PRESIDENTE (Soncini):** Siccome l'aula è convocata fino alle ore 14, siamo in discussione generale sugli emendamenti, direi di finire almeno questa fase. Poi, se dovesse andare oltre le 14, questo cambia il discorso. Finirei almeno questa fase e poi valutare.

Consigliere Taruffi, prego.

**TARUFFI:** Io capisco, però siccome pare evidente a tutti che entro le 14 non finiremo, mi sembra evidente...

Se vuole glielo esplicito meglio, ma siccome abbiamo ancora diversi minuti per intervenire, almeno i consiglieri di questa parte, probabilmente non solo, è evidente che entro le 14 non finiremo. Ponendosi la necessità di andare oltre, pare più intelligente, intelligente e funzionale ai lavori dell'aula, sospenderci un attimo, convocare la Capigruppo, decidere come proseguire e riprendere per concludere i lavori eventualmente dopo la Commissione IV. Altrimenti, non riesco a capire come potremo dare modo a consiglieri e funzionari di organizzarsi perché tanto noi entro le 14 non finiamo.

**PRESIDENTE (Soncini):** È chiara la richiesta del consigliere Taruffi. Se è condivisa all'unanimità dei Capigruppo, capisco. Sennò, essendo la convocazione fino alle 14, sono ancora le 13, manca un'ora.

Ci sono delle osservazioni? Non si vota. Però, mi pare di capire che c'è unanimità di sospensione ora per decidere.

A questo punto, convochiamo la Conferenza dei Capigruppo nella sala solita in cui ci troviamo con i Capigruppo, con il presidente della Commissione Sanità.

*(La seduta, sospesa alle ore 13,02, è ripresa alle ore 14,09)*

#### **PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE RAINIERI**

**PRESIDENTE (Rainieri):** Ricordo ai colleghi che siamo in discussione generale sugli emendamenti.

Non ci sono interventi in discussione generale?

Consigliera Prodi, prego.

**PRODI:** Grazie.

Visto che abbiamo presentato diversi emendamenti, come avevo iniziato a dire questa mattina, posto che il PRIT, ovviamente, si compone di tantissime parti, al netto del contenuto, sono perfettamente cosciente del fatto che la presidente della Commissione III, il relatore eccetera hanno svolto i loro compiti in modo irreprensibile, nel senso che non posso a loro obiettare nulla rispetto al corso che questo documento ha seguito dal punto di vista formale, però il fatto che in questo documento le infrastrutture piombino a condizionarne poi tutto l'assetto complessivo, sotto tutti i punti di vista, ambientale, finanziario, eccetera, eccetera, ci consegna un tipo di documento su cui le altre considerazioni vengono purtroppo in secondo piano.

La scelta degli emendamenti presentati è una scelta in un qualche modo di grandi linee perché sono emendamenti che, ovviamente, vorrebbero togliere le grandi infrastrutture che noi riteniamo

obsolete, inutili, dannose rispetto alle considerazioni ambientali che non possiamo non fare oggi. Gli emendamenti sono concentrati direi esclusivamente rispetto alle infrastrutture. Parlo, ovviamente, di togliere le infrastrutture, quelle in particolare su cui mi soffermavo anche stamattina, Campogalliano-Sassuolo e Cispadana. Non si capisce perché poi sia considerata superstrada in un certo tracciato e non, invece, in un altro. Siamo vicini ai comitati No Cispadana. Non si capisce perché non si possa avere una strada a scorrimento veloce e si faccia invece la scelta più impattante e antistorica.

Non sto a rimproverare al relatore il fatto di portare avanti un piano di questo tipo, perché è un piano, sostanzialmente, del 1998 per quanto riguarda le infrastrutture.

È veramente qualcosa che avrebbe bisogno di un ripensamento totale. Ci tenevo a esplicitare meglio l'ordine del giorno di cui ho iniziato a parlare stamattina, che è un ordine del giorno che si focalizza sostanzialmente sulla Campogalliano-Sassuolo prevista svilupparsi nella intersezione tra la A22 e la A1 con due assi di collegamento tangenziale Modena e tangenziale di Rubiera.

Da quando fu concepito ad oggi è stata costruita la superstrada Modena-Sassuolo, ricordiamo, a quattro corsie, che dista dal tracciato della bretella in linea d'aria 4-5 chilometri. È stata potenziata anche la strada provinciale 51 sulla sponda della provincia di Reggio del fiume Secchia. Quindi, già qua si può dire che, dal punto di vista puramente infrastrutturale, la viabilità è soddisfatta. Ricordiamo che la produzione del distretto ceramico di vent'anni fa andava oltre i 700 milioni di metri quadri di piastrelle, oggi, per tutta una serie di fattori, che non ha senso qua elencare, possiamo constatare che se ne producono 400 milioni, quindi il transito, ovviamente, ha subito un ridimensionamento funzionale. Comunque, bisognerebbe implementare il trasporto ferroviario delle merci. Ricordiamo anche che, entro il 2025, è prevista la realizzazione della galleria ferroviaria del Brennero, che arriverebbe a collegare Innsbruck con Verona, quindi sarebbe una grossa implementazione verso il trasferimento di merci da gomma a rotaia. Quindi, tutte le configurazioni che si sono venute a delineare dal 1998 ad oggi e la prospettiva che punta, giustamente, sul trasporto di merci su ferrovia ci fanno dire che è sull'intermodalità e sull'innovazione che bisognerebbe puntare, non sul passato remoto, a cui purtroppo quest'opera si rivolge.

Diciamo anche che quest'opera non è finanziariamente sostenibile, perché anche facendo i calcoli ottimali di percorrenza eccetera non si arriverebbe, comunque, a ripagare l'opera. Quindi, è un'opera che è strettamente legata al rinnovo della concessione senza gara ad Autobrennero Spa. Insomma, siamo anche in un contesto abbastanza difficile da raccontare dal punto di vista economico e finanziario, i ripensamenti sono anche di tanti tipi.

Abbiamo parlato anche della non razionale movimentazione delle merci. Ovviamente, il tracciato ha un impatto di inquinamento altissimo ed è un'opera che sarebbe gravemente impattante sul territorio e sull'ambiente, perché andrebbe ad incidere sulla fascia modenese del fiume Secchia, compromettendo gli aspetti paesaggistici e naturalistici del fiume e impedendone la realizzazione di un parco fluviale, che sarebbe, invece, un elemento altamente qualificante. Poi, ovviamente, quest'opera implicherebbe l'impermeabilizzazione di più di 420.000 metri quadri di suolo. Su questo, quando si è trattato di parlare della legge urbanistica, abbiamo ragionato a lungo di cosa vuol dire consumare ulteriore suolo in questa Regione. Quello che ci tenevo anche a ribadire è invece l'esigenza di dare una risposta alla necessità di un'opera che qua è considerata accessoria, ma abbiamo fatto un emendamento apposito per togliere il legame di accessorietà della tangenziale di Rubiera rispetto alla Campogalliano-Sassuolo perché, ribadiamo, la tangenziale di Rubiera è necessaria e deve essere un'opera riconosciuta autonomamente rispetto, invece, al percorso della Campogalliano-Sassuolo.

Sarebbe opportuno considerare un'alternativa adeguata l'arteria stradale a nord che colleghi la tangenziale di Reggio Emilia e Modena, come dicevo anche stamattina, lungo il corridoio di sedime dell'ex cantiere dell'alta velocità perché sarebbe una scelta assolutamente più economicamente e ambientalmente sostenibile.

Anche il sindaco di Reggio si è impegnato in questo senso a promuovere uno studio che dia una comparazione del tracciato che adesso vediamo segnato, quello che viene riportato come opera accessoria a Campogalliano-Sassuolo, invece, con un tracciato che noi diciamo alternativo che avrebbe molto più senso dal punto di vista economico e ambientale.

L'altra cosa che chiediamo è di realizzare il già citato collegamento ferroviario sulla destra del Secchia fra gli scali merci di Marzaglia e Dinazzano in modo da potenziare il trasporto su ferrovia di merci.

Ribadiamo e ripetiamo che le infrastrutture che fanno la parte da leone di questo Piano trasporti di cui vorremmo volentieri poter invece discutere più in dettaglio tutti gli altri aspetti, il trasporto pubblico locale, eccetera, eccetera, purtroppo si presentano come predominanti e quindi i nostri emendamenti sono volti a scongiurare questa preponderanza delle infrastrutture che vanno ad avere un'implicazione così negativa rispetto all'impatto ambientale del piano. Grazie.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie.

Consigliere Taruffi, prego.

**TARUFFI:** Grazie, presidente.

La collega Prodi ha, in modo esaustivo, illustrato gli emendamenti di cui siamo firmatari rispetto alla complessità nell'interezza del piano, che ricordo a nostro beneficio oggi verrà, al termine dei lavori, auspicabilmente adottato, auspicabilmente nel senso che prima o poi finiremo e, quindi, passeremo alla votazione, dopodiché ci saranno due mesi per le osservazioni e poi un tempo che la Giunta avrà per le controdeduzioni, le contro-osservazioni, per poi, dopo questo tempo tecnico, tornare in aula per l'approvazione finale, mesi, quelli che abbiamo di fronte, che comunque continueremo a impiegare e a impegnare per tentare di modificare secondo le linee che ha ricordato adesso la collega Prodi, secondo gli orientamenti di carattere generale che abbiamo provato a illustrare in questi due giorni e nelle settimane precedenti e nei mesi precedenti nel lavoro di Commissione, perché fino all'ultimo giorno proveremo a introdurre e a portare il nostro contributo per modificare il piano, perché riteniamo che sia necessario modificarlo.

Il piano ha una complessità, un'estensione e un'articolazione molto complessa, dentro trovano spazio numerose sfaccettature e numerosi capitoli, e fra questi il consigliere Facci, nel suo intervento, prima della pausa, ha focalizzato la propria attenzione su alcuni, in particolare quelli che riguardano il contesto e la situazione della viabilità sull'Appennino bolognese, e ha presentato anche numerosi emendamenti che vanno in quella direzione, emendamenti che, come sempre, quando si tratta di un territorio al quale personalmente sono molto legato, non ho problemi a sostenere, però colgo l'occasione, visto che alcune delle osservazioni fatte dal collega Facci hanno a che vedere anche con la necessità di stanziamenti da parte della Regione per rispondere a problemi diversi, a numerosi problemi che quel territorio ha rispetto alle infrastrutture, proprio perché sono necessari anche investimenti, per anticipare una discussione, che avremo modo di fare fra due settimane, sulla variazione, sull'assestamento di bilancio. Posso già dire, però, così come per altro verso sui giudici di pace, ma ci arriveremo fra due settimane, che anche da questo punto di vista siamo al lavoro con la Giunta in modo

positivo per ottemperare a quelle richieste e a quelle problematiche di cui mi ero fatto portavoce in quest'aula qualche tempo fa.

Quei territori, le attività produttive e gli esercizi commerciali del territorio dell'Appennino bolognese, penalizzati dall'interruzione della strada statale 64, tra Alto Reno Terme e Pistoia, quelle attività produttive hanno necessità che gli venga riconosciuto – così come peraltro è stato fatto per le attività produttive che hanno subito un danno per la chiusura dell'E45 – un contributo economico per andare incontro alle difficoltà delle attività che potranno dimostrare di aver subito un danno, e che sappiamo non essere poche. Avevamo chiesto, in un'interrogazione, l'estensione della particolarità dell'iniziativa legislativa che è stata assunta per la E45 anche per il territorio dell'Alto Reno.

Dall'altro lato, sempre in quest'aula abbiamo discusso a lungo di viabilità, in particolar modo per quanto riguarda la statale 74, versante di collegamento tra Alto Reno Terme e Bologna. Anche da questo punto di vista si ricorderà che in aula avevamo richiesto che la Giunta, attraverso una risoluzione di cui ero primo firmatario, stanziasse risorse per la predisposizione di uno studio di fattibilità per l'ammodernamento della statale 64, con il dettaglio della possibilità di bypassare i centri di Vergato e Marzabotto, così da ridurre i tempi di percorrenza tra Alto Reno Terme e Bologna. Anche da questo punto di vista, il lavoro che si sta facendo mi sento di poter dire che troverà una risposta positiva all'interno dell'assestamento di bilancio che voteremo tra quindici giorni.

Questo lo dico perché il consigliere Facci ha fatto alcuni rilievi di carattere generale che in parte sono anche condivisibili, ma sui quali ci eravamo presi l'impegno di lavorare, e stiamo lavorando. I risultati si vedranno, mi sento di poter dire e di anticipare, in sede di assestamento. Chiaramente, tutta questa parte, che era un focus particolare, sta all'interno di un piano più generale, più articolato, il Piano dei trasporti, sulla cui valutazione – come si sarà capito – abbiamo una posizione che esprime, ovviamente, delle riserve e sul quale vogliamo provare a portare il nostro contributo non solo con gli emendamenti, come ho detto, che sono stati illustrati dalla consigliera Prodi, ma anche con le osservazioni che, come ho già detto, presenteremo sicuramente nei prossimi mesi.

In questa sede, visto che discuteremo e che verranno posti in votazione diversi emendamenti del consigliere Facci che stanno su alcuni punti a noi particolarmente cari, in particolar modo al sottoscritto, visto che siamo nella discussione generale sugli emendamenti, ci tenevo a fare queste precisazioni perché credo sia utile e importante, anche nella modulazione del voto, tenere conto delle cose di cui ho cercato di riferire in questo intervento.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie.

Consigliere Bertani, prego.

**BERTANI:** Grazie, presidente.

Parto prima dalle cose facili. Concordo con il consigliere Iotti quando ci parla di innovazione tecnologica di un orizzonte temporale di qui al 2025, quindi un'innovazione tecnologica che cambierà sicuramente il mondo del trasporto. Spero che sia come dice lui, perché l'aria della Pianura Padana e i cambiamenti climatici non ci lasciano ulteriore tempo. L'aria della Pianura Padana la conosciamo da questo inverno, ma la conosciamo anche da quest'estate con gli sforamenti dell'ozono.

Questo ci ricorda che, se noi vogliamo tutelare la salute dei nostri cittadini, dobbiamo pensare a quale tipo di mobilità vogliamo di qui ai prossimi vent'anni, non solo al 2025, perché l'impatto sulla salute dei nostri cittadini non lo vediamo immediatamente, ma i numeri ci dicono che c'è un impatto importante e notevole sia sulla salute sia sul costo che la salute comporta. L'altro riguarda i

cambiamenti climatici. Vediamo oggi cosa è successo a Milano Marittima con una tromba d'aria devastante.

Quell'innovazione tecnologica che sta arrivando ci deve spingere a riflettere sul fatto che le infrastrutture e la mobilità che vogliamo di qui al 2025 deve incidere anche su questo, sulla qualità dell'aria della nostra regione e sui cambiamenti climatici per quanto è quota parte di questa Regione. Sicuramente l'ordine del giorno sulla ciclabilità e l'ordine del giorno che dice che la Pedemontana è una infrastruttura importante sulla quale bisogna agire – su quell'ordine del giorno concordo poco sulla parte in cui si dice che il Governo si deve impegnare – il Governo si è già impegnato quando c'è stata la manifestazione a favore della Pedemontana. Esplicitamente il Governo ha detto che è di interesse e quindi su quella si continua a lavorare.

Per il resto, ci fermiamo qui, perché, come dicevo prima, il PRIT poi non va in quella direzione. Sentivo prima il consigliere Pompignoli che si lamentava del fatto che è difficile venire a Bologna perché quando viene in auto trova le code.

Invito il consigliere Pompignoli a cominciare a venire in treno, perché se comincia a venire in treno si accorgerà che forse con il treno si evitano le code. Il problema è che le linee ferroviarie dalla Romagna fino a Bologna dovrebbero essere un servizio metropolitano, ripeto, dovrebbero essere un servizio metropolitano.

Shanghai, che ha 26 milioni di abitanti, di popolazione, non come la Regione Emilia-Romagna, ha 680 chilometri di linee metropolitane. La nostra Regione è essenzialmente ormai un'area metropolitana, una grande area metropolitana e dovrebbe avere un servizio ferroviario che è metropolitano. Le code attorno a Bologna non ci sarebbero se questi quindici anni che avete perso a discutere di dove doveva passare un passante li aveste persi ad implementare il servizio metropolitano. Quel servizio metropolitano non è mai stato implementato, né a Bologna, né nelle aree che dalla Romagna portano a Bologna o dall'Emilia portano a Bologna. Quella era la soluzione e quello deve essere il focus sul quale si deve concentrare il PRIT. Purtroppo, su quel focus non si concentra. Stessa cosa per le merci. Non bisogna concentrarsi sul trasporto merci come vi concentrate sulla Cispadana anche perché questo non è il PRIT della Cispadana. Tuttavia, mentre noi eravamo in Capigruppo a confrontarci su come proseguire la seduta di oggi, il vicepresidente Donini ci dice che questo è il PRIT della Cispadana perché c'è una conferenza stampa che annuncia, oggi, che si sblocca la Cispadana: "Tempi certi per la realizzazione dell'opera. Il 2020 apertura dei cantieri".

Mi aspetto che di qui a ottobre ci sia qualcuno che vada a posare la prima pietra sicuramente.

Questo è il PRIT del cemento e dell'asfalto, non della mobilità sostenibile quale dovrebbe essere. Presento un attimo gli emendamenti, quindi, che noi almeno riteniamo di presentare al PRIT, per tentare almeno di inserire in parte questi aspetti.

Durante la discussione in Commissione si è rilevato il tema della Ravegnana, il collegamento stradale fra Forlì e Ravenna, quindi un'infrastruttura che riguarda la Romagna, che è in crisi per quell'incidente che c'è stato e in questo momento crea grossi problemi. In Commissione è stato votato un emendamento che prevede uno studio di fattibilità per rivedere quell'infrastruttura. Ebbene, noi riteniamo (emendamento 17) che a quello studio di fattibilità vada accompagnato un altro studio di fattibilità che preveda anche un collegamento ferroviario con il porto di Ravenna e con l'area di Forlì-Forlimpopoli, dove c'è già un importante polo logistico per le merci, perché quella sarebbe una delle soluzioni per incentivare il trasporto merci e per permettere (questo è un intendimento del PRIT) di far partire, anche lì, una nuova vera linea metropolitana, che è la Rimini-Ravenna, la famosa Metropolitana di Costa. Se lì sopra continuiamo a far correre le merci, intanto c'è il rischio per la popolazione, ma c'è

anche il fatto che quella non si può trasformare in una vera linea metropolitana. Quindi, convogliare le merci verso Forlimpopoli-Forlì-Faenza e di lì verso Ravenna sgraverebbe l'auspicata Metropolitana di Costa dal traffico merci, e fra l'altro farebbe aumentare il traffico merci anche su tutta l'area del Forlivese verso il porto di Ravenna. Quindi, questo è il nostro emendamento.

Emendamento 18. La Budrio-Massa Lombarda come linea dismessa potrebbe essere un'opportunità, quindi noi chiediamo almeno che sia inserita nel PRIT. Poi si faranno le valutazioni che si devono fare. C'è tutto il tema dell'elettrificazione delle linee FER. Visto che quel tema di elettrificazione dipende, anche qui, dalla lentezza e dai mancati investimenti che sono stati fatti e che devono ancora essere fatti (poi parlo dell'ordine del giorno che riguarda il rapporto FER-RFI) quell'accordo del 2017, finito a inizio 2018, con il Governo precedente di pensare di passare le linee FER a RFI deve essere valutato non per dire "la Regione così non ci mette più un soldo". La Regione, comunque andrà, deve pensare di mettere dei soldi sulle linee FER, anche perché lì dentro non ci sono tutte le linee FER e noi non vogliamo che ci siano delle linee FER che vadano a morire per quell'accordo. Quindi, la Regione comunque deve stanziare fondi per la ferrovia.

Per quanto riguarda l'elettrificazione, deve valutarne i costi, anche con l'ipotesi di treni alimentati ad idrogeno. Questo succede già in Germania, dove c'è già un treno sperimentale, e dove sono previsti, per il 2020, quattordici nuovi convogli, che sono alternativi all'elettrificazione.

Stesso ragionamento sta facendo la Toscana, addirittura con treni a idrogeno con pantografo, che siano compatibili le linee non elettrificate con quelle elettrificate. Quindi, emendamento 19: valutare una sperimentazione di treni ad idrogeno che potrebbero essere equivalenti, anche economicamente, alternativi all'elettrificazione.

Un'altra linea di emendamenti che proponiamo sono quelli di stralciare le grandi opere come la Ti-Bre stradale. La Ti-Bre stradale la lasciate nei vostri sogni e continuiamo a pensare alla Ti-Bre ferroviaria, che è il vero sviluppo, pensando anche a quello che sta succedendo verso il Brennero e a quello che stanno facendo i Paesi del nord Europa, che spostano il trasporto su gomma e lo spingono verso il treno.

Infine, sul rinnovo del parco veicolare, finalmente anche la nostra regione ha incentivato le auto elettriche, al pari di quello che sta facendo il Governo (ancora di più il Governo lo fa), quindi ad oggi ci sono incentivi interessanti. Quanto alle colonnine, nonostante voi da cinque anni stiate dicendo che si stanno installando 2.000 colonnine, quelle 2.000 colonnine elettriche sono ancora lì. Siamo in un ritardo spaventoso, perché se noi incentiviamo la mobilità elettrica, devono esserci le infrastrutture: e siamo troppo in ritardo.

L'incentivazione quindi va data solo sull'elettrico e sull'ibrido plug-in, non come stiamo facendo, anche su metano e GPL: devono essere un trapasso utile, ma non serve incentivarle, ad oggi.

Per quanto riguarda la mobilità alternativa, chiediamo, visto che diversi comuni lo stanno facendo aderendo alla sperimentazione, Rimini, Riccione e probabilmente Bologna, di inserire nel PRIT un riferimento alla micro-mobilità elettrica, visto che sta arrivando la sperimentazione.

Chiudo con l'ordine del giorno che abbiamo presentato, perché quell'accordo FER-RFI va valutato. Non serve dire: aspettiamo che il ministro ci dica di sì o di no. Dobbiamo capire, come regione, se quell'accordo è utile o no. Per questo in quell'ordine del giorno, come già chiedeva la consigliera Piccinini, noi chiediamo che ci sia un confronto in Commissione. È lì infatti che i consiglieri della Regione Emilia-Romagna devono capire se quello serve a Donini per dire "così non ci mettiamo più un soldo" o serve per dire "così facciamo una sinergia con i soldi che la Regione intende metterci", e noi vogliamo sapere che soldi la Regione intende metterci.

Questo confronto serve anche per capire il fatto che – e concludo – a livello nazionale le Regioni Veneto e Lombardia chiedono il contrario di quello che chiediamo noi. Chiedono di regionalizzare tratti di RFI. Se loro avranno risorse, dobbiamo ragionare insieme di che cosa vogliamo fare.

Su questo una disponibilità a discutere c'è, ma dobbiamo discuterne, non un pacchetto chiuso.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie.

Consigliera Gibertoni, prego.

**GIBERTONI:** Intervengo sugli emendamenti che ho presentato, in particolare in riferimento non soltanto ancora una volta all'autostrada regionale Cispadana, ma anche alla questione dei territori isolati. In particolare, quello che accennavo già stamattina all'assessore Donini, rispetto al fatto che andare avanti su un progetto che accontenta pochi e scontenta quei tantissimi che non avevano mai trovato le loro richieste accolte negli anni scorsi torna a porre duramente il problema di una disparità di trattamento dei territori.

Per questo motivo, ho presentato un emendamento in particolare che riguarda l'adeguamento e l'ammodernamento complessivo dell'asse viario della Strada statale 12 dell'Abetone e del Brennero nell'area di pianura della bassa modenese per la concentrazione rilevante del tessuto produttivo che necessita delle opere non più rinviabili, quali ad esempio il completamento delle varie tangenziali che da Mirandola portano fino al capoluogo di provincia, che consentirebbero finalmente di trovare un collegamento rispetto ad una strada che l'assessore citava stamattina, il primo PRIT, come quello dei romani, quindi la direttrice della Via Emilia. La situazione al di fuori della direttrice della Via Emilia è già una situazione lussuosa rispetto a quella che, invece, possono vivere coloro che su quella direttrice non si affacciano, ma neppure è mai stato consentito loro, dal dopoguerra in poi, di potersi collegare in modo adeguato ai tempi.

Nel frattempo, le necessità si sono accresciute, perché le attività produttive sono aumentate. Parliamo del territorio che, tramite il polo del biomedicale, uno dei primi a livello mondiale, ha sviluppato nei decenni necessità di collegamento impellenti, che sono rimaste completamente inascoltate per decenni e decenni. Ancora adesso il polo del biomedicale e, ovviamente, i cittadini di tutta l'area nord si appoggiano a una viabilità che altro che quella del PRIT dei romani! Probabilmente sarebbe un PRIT ancora antecedente a quello dei romani, un PRIT del Pleistocene.

Mentre noi propagandiamo l'autostrada regionale Cispadana ci dimentichiamo che mettiamo la ciliegina su una torta inesistente perché tutti quei territori per cui la Cispadana non rappresenterà alcuna soluzione resteranno inascoltati chissà per quanti decenni ancora. Questo è l'emendamento che chiede almeno un completamento, almeno una strada decente, assessore, che possa collegare dei territori al loro capoluogo di provincia.

Poi c'è il tema dello sviluppo ferroviario. Nell'ambito dello sviluppo economico di quella stessa area, quella appunto che produce poco meno del 2,5 per cento del PIL nazionale, bisogna valutare, e bisogna farlo però seriamente – io sento ogni tanto qualche rappresentante del PD sul territorio anche di altre forze politiche che di colpo ricomincia a parlare di ferrovia, però tutto si esaurisce nel giro di uno slogan, dura 24 ore il proclama – la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario stabile che, ripristinando quello che già esisteva, che poi fu smantellato, ricalchi le tratte delle linee ferroviarie Modena-Mirandola, chiusa al traffico ferroviario nel 1964, e Cavezzo-Finale Emilia, anch'essa chiusa nello stesso periodo; linee di cui sono ancora sussistenti i sedimi. Ci sono almeno amplissimi tratti del

sedime ferroviario, che sono peraltro ancora in mano pubblica, quindi non ci sono scusanti rispetto alla difficoltà di recuperare quelle possibilità.

Il territorio della provincia di Modena, tra l'altro, è tra quelli che, a livello regionale, hanno pagato il prezzo più alto in termini di chiusura e abbandono di tratte ferroviarie. Se si aggiungono a quelle che ho appena citato, abbiamo la direttrice scomparsa e smantellata e mai più ripresa neppure a parole Mirandola-Modena e Cavezzo-Finale Emilia. Aggiungo le linee Modena-Crevalcore-Porotto, Mirandola-Rolo, Carpi-Bagnolo in Piano, Spilamberto-Bazzano, Modena-Spilamberto-Vignola. Insomma, la situazione della provincia di Modena è perlomeno ingiusta. Non so se per un eccessivo accontentarsi da parte delle voci politiche che avrebbero dovuto già tanti anni fa cominciare a sollevare istanze di trattamento paritario dei territori, perché di questo si tratta, e non l'hanno fatto. La disparità si è protratta nel tempo, si è aggravata. La situazione non si risolve con l'autostrada regionale Cispadana.

Alla fine del confronto, per modo di dire, diciamo così, dell'esposizione che oggi è stata fatta da parte mia sull'autostrada Cispadana e su questi temi e poi dalle parole che ho ascoltato dell'assessore a me pare sempre più evidente, e lo ripeto, l'assurdità di voler realizzare un nuovo asse autostradale. I motivi li abbiamo elencati molto brevemente. C'è il motivo dell'impatto ambientale, sono stati citati i cambiamenti climatici, parliamo di dissesto idrogeologico e non c'è bisogno di parlarne perché lo tocchiamo con mano ogni giorno, costi eccessivi rispetto al progetto di strada a scorrimento veloce su cui l'assessore si è impegnato a fornirci i dati puntuali nel giro di pochi giorni, e poi strategie trasportistiche, quindi una visione di prospettiva in questo caso, strategie trasportistiche che saranno messe in campo già nei prossimi anni da territori che non avrei voluto dire che erano più evoluti del nostro, ma sotto il profilo della trasportistica non si abbandonano a principi fideistici, ma valutano effettivamente costi-benefici e, quindi, sanno rispondere e sanno vedere soprattutto, anche al di là del loro mandato, quella che potrà essere la situazione ottimale per i loro cittadini anche dopo cinque, dopo dieci, dopo quindici anni, e non soltanto nell'immediato.

A fronte di tutto questo, sarebbe stata sufficiente, per fare una scelta più oculata, anche a partire da questo PRIT, una normale dose di buonsenso e razionalità per desistere dal progetto autostradale. Ma, a quanto pare, non c'è nessuno nella maggioranza che voglia dar prova di queste qualità e soprattutto anche del coraggio di fare un PRIT di visione, di fare un PRIT che esprima una politica. Noi abbiamo un PRIT che ratifica il passato, e ratificare il passato può essere tranquillizzante, ma non è politica, è un atto notarile. Quindi, un PRIT atto dovuto, che ratifica il passato, non è nessuna politica, nessuna visione, nessuna effettiva rispondenza a quelle che sono, oggi, le esigenze del territorio.

Allora, se non intervengono fatti importanti, come dei ripensamenti sulla strategia trasportistica, fattori economici, la voce dei cittadini, la possibilità che tutti i territori abbiano uguali collegamenti e uguali possibilità e, quindi, ancora una volta uguali potenzialità e opportunità, a fronte del fatto che la mobilità consente di rendere i territori più attrattivi e di poter raggiungere più velocemente i posti di lavoro o, in ogni caso, di non essere isolati rispetto a servizi pubblici, che spesso addirittura latitano o vengono smantellati o depotenziati, allora se non intervengono, dicevo, dei fatti importanti come questi che portino a un ripensamento veloce, il nostro territorio, parlo in particolare del territorio che verrà attraversato dalla Cispadana, quello stesso territorio che probabilmente guarda con nostalgia al PRIT dei romani, che citava l'assessore, perché di altri più evoluti dopo non ne sono più arrivati, corre il serio e concreto pericolo di rimanere isolato, e non soltanto isolato territorialmente – questo ho cercato di farlo capire in Commissione –, concretamente l'isolamento è territoriale, ma parimenti grave è l'isolamento rispetto a una evoluzione dei trasporti, che è già in atto, con conseguenze economiche e ambientali che sono facilmente prevedibili.

Su questo sarebbe stato utile poter mettere in campo un confronto a livello tecnico-scientifico più sfidante, più alto, più corrispondente a quelle che sono le richieste che ci vengono oggi sia dai territori che dall'Europa, in breve poter vedere davanti a noi una politica di coraggio, che magari faceva scelte imperfette, ma che poi si misurava con la possibilità di migliorarle.

Abbiamo visto soltanto la possibilità di un PRIT che, per quanto riguarda la Cispadana, dice di servire, come è stato accennato anche dall'assessore in Commissione, il nodo bolognese. A noi non sembra sufficiente dire che si fa un'autostrada che si definisce regionale per servire il nodo bolognese, quando altri territori hanno esigenze in parte sovrapponibili e in parte non sovrapponibili a quelle del bolognese. Se non è un PRIT al servizio del nodo bolognese, perlomeno un PRIT al servizio del passato, ci sarebbe piaciuto invece vedere un PRIT politico e coraggioso.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie.

Consigliere Pettazzoni, prego.

**PETTAZZONI:** Grazie, presidente.

Io sono già intervenuto diverse volte in Commissione, a seguito delle parole del Movimento 5 Stelle, per sostenere invece la Cispadana così com'è contemplata nel PRIT. Dire che accontenta pochi e scontenta tantissimi è l'esatta versione contraria rispetto a quella che abbiamo noi. La chiedono gli utenti della strada, quindi gli automobilisti, la chiedono soprattutto le tante imprese che pagano lo scotto del prezzo di trasporti lenti, trasporti intasati, trasporti ingolfati, congestione di traffico all'interno dei piccoli paesini che devono necessariamente essere attraversati dai camion di merci per recarsi ai principali snodi e caselli autostradali. Per chi vive nel distretto, parlo di quello che conosco meglio, quello del Centese, di Finale Emilia, ma lo stesso distretto della Bassa Modenese, davvero trasportare oggi è diventato un problema enorme.

È un progetto, parlo sempre di Cispadana, che il nostro territorio attende da 35 anni. Come ho detto in Commissione, se una cosa la attendi da 35 anni e oggi ancora se ne parla, è quanto mai attuale. Non capisco come mai in questo caso lo si intenda come un progetto vecchio e senza ragione di essere.

Per quanto riguarda il motivo del no alla Cispadana, anche qui, faccio fatica a comprenderlo. Da un lato si parla di costi, quindi si ipotizzano costi eccessivi; dall'altro si parla di impatto ambientale; anche qui mi verrebbe da dire che dire di no all'attuale progetto, al di là di penali che sarebbero importantissime, non risolverebbe nemmeno il discorso dell'impatto ambientale. Provate a immaginare camion che vanno a 20 all'ora, fermi, che poi ripartono, poi fermi di nuovo, che poi ripartono. Nei piccoli centri che sono costretti ad attraversare per arrivare ai caselli, immaginate quanto inquinamento producono rispetto alla possibilità di scorrere in maniera veloce e rapida su una strada che li possa accogliere.

Sulla nomenclatura "strada a scorrimento veloce", come ho già detto in Commissione, c'è un problema di fondo. Di strade a scorrimento veloce ne esistono di vario tipo, quindi sarebbe carino ci venisse spiegato come la vorrebbero fare. In realtà, se volessimo gettare la maschera e dire sì alla strada a scorrimento veloce e no all'autostrada regionale Cispadana, sarebbe opportuno dire la verità dicendo "piuttosto niente", perché spostarsi sulla strada a scorrimento veloce farebbe sicuramente – come accennavo prima – decadere il discorso della Cispadana.

Apprezzo, dal punto di vista strettamente intellettuale, più chi dice no ad una Cispadana perché non vuole nulla. Dire di no ad un'autostrada in cambio di una strada a scorrimento veloce nell'utopia sicuramente è una cosa comprensibile. All'atto pratico lo ritengo totalmente infattibile, primo – ripeto –

perché ci sarebbe una quantità enorme di penali da dover corrispondere a chi oggi detiene l'onere di realizzare quest'opera; in seconda battuta, non credo nemmeno sia – come dicevo prima – fattibile perché la quantità di opere di adduzione che il progetto attuale prevede verrebbe meno perché ci sarebbero anche dei costi e difficilmente troveremmo chi li potrebbe sostenere.

Dal punto di vista delle manutenzioni, in futuro non credo ci sarà la fila per pagare i rattoppi, le buche e il mantenimento di questa strada a scorrimento veloce che, non avendo pedaggi per autofinanziarsi, non avrebbe risorse per poter essere mantenuta, se non andare di nuovo nelle tasche dei cittadini tramite i Comuni, le Province e la Regione stessa.

Comprendo bene anche la necessità di potenziare il discorso ferroviario. Presenterò, durante il periodo delle osservazioni, anche un paio di proposte in questo senso. Ringrazio, ne approfitto, il consigliere Iotti e l'assessore Donini per la disponibilità a valutare anche nuovi innesti durante il periodo delle osservazioni. Credo ci possa essere davvero lo spazio per andare eventualmente a inserire qualche ritocco laddove questo documento ne sia carente. Tuttavia, per ritornare all'inizio dell'intervento, la Cispadana riteniamo per il nostro territorio un'opera fondamentale.

Vorrei spronare chi di dovere, quindi questa Amministrazione, a fare tutto il possibile affinché i lavori possano partire nella massima celerità perché davvero è un'opera che, al contrario di quello che ho sentito prima, serve al territorio e che il territorio chiede.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie.

Non avendo più interventi in discussione generale sugli emendamenti, chiedo alla Giunta, all'assessore Donini, se vuole intervenire. Prego.

**DONINI, assessore:** Grazie, presidente.

Mi è stato chiesto di intervenire rispetto ad alcuni ordini del giorno, ma mi focalizzo su due questioni in particolare che hanno assunto un po' le caratteristiche di questa ultima parte della discussione.

La prima, l'autostrada Cispadana non è che lo decide il PRIT se realizzarla o no. È stato deciso da una gara che è stata aggiudicata da una società, la quale non può, deve, realizzare l'autostrada, che per noi ha un altissimo valore trasportistico e ha anche un valore morale, perché nel 2012 questa Regione ha subito uno dei terremoti più imponenti che la storia d'Italia ricordi e che ha concentrato la sua virulenza soprattutto nel comparto produttivo tra Reggio, Modena e Ferrara. Molte imprese sono rimaste a produrre in quei territori proprio alla luce della prospettiva di realizzazione di questa autostrada, che, ripeto, collega l'Autobrennero alla A13. Non è un'autostrada per il nodo Bologna. Certo è che contribuisce essa stessa anche a drenare una quota importante del traffico pesante di attraversamento di Bologna. Non è un'opera del nodo Bologna.

L'autostrada Cispadana è l'opera principale della infrastrutturazione stradale e autostradale della nostra Regione. Noi siamo coerenti con le scelte strategiche che abbiamo adottato in questi anni, cioè realizzare le infrastrutture.

Questo Governo, in questo particolare questo ministro, che aveva cominciato con un'espressa contrarietà a tutte le infrastrutture per la mobilità autostradale previste nella nostra pianificazione, dopo ogni analisi costi-benefici riconosce il valore delle opere che noi abbiamo messo a pianificazione. Quindi, da questo punto di vista penso che sia sbagliato non comprendere, invece, un valore molto forte che il PRIT ha in termini di sostenibilità, se è vero, ed è vero, che grazie alle pianificazioni e agli investimenti sostenuti noi passeremo praticamente dal 23-25 per cento di mobilità sostenibile attuale a

quasi il 50 per cento di mobilità sostenibile nel 2025, se sommiamo il trasporto pubblico alla ciclopedità e alla mobilità elettrica.

In particolare, per quello che riguarda il tema FER-RFI, non è vero che non abbiamo fatto investimenti sulle linee FER. Non è che una bugia ripetuta tante volte diventa una verità. Gli atti pubblici la smentiscono, consiglia Piccinini, perché noi abbiamo impegnato 50 milioni di euro per le linee regionali per installare il sistema blocco treno automatico per la sicurezza di chi ci lavora e di chi ci va. Questi sono soldi che abbiamo recepito dalla programmazione statale ed europea e, anziché metterli da un'altra parte, li abbiamo messi lì. Tant'è che, se voi accedete agli atti, andate a vedere quali Regioni e quante Regioni in Italia hanno, nelle linee regionali, l'autorizzazione all'esercizio da parte dell'Autorità nazionale per la sicurezza ferroviaria. Sono due: la Regione Emilia-Romagna e la Regione Lombardia. Le altre Regioni non hanno ancora questa autorizzazione e hanno dei limiti evidenti alla circolazione.

Quindi, in ragione degli investimenti fatti sulla sicurezza e in ragione anche degli investimenti fatti da FER, che non è una società per azioni staccata dalla Regione, è una società in house della Regione, per cui la Regione o autorizza gli investimenti di FER o FER non fa quegli investimenti, e programma assieme a FER quegli investimenti, abbiamo impegnato 20 milioni di euro per l'elettrificazione delle linee reggiane, la Reggio-Guastalla, la Reggio-Sassuolo e anche la Reggio-Ciano, in un programma triennale che è in corso. I cantieri sono in corso. Entro il 2019 sarà pronta la Reggio-Guastalla, probabilmente qualche mese dopo anche la Reggio-Sassuolo, nel 2020 o nel 2021 la Reggio-Ciano. Dico tra il 2020 e il 2021 in quanto adesso non so esattamente il cronoprogramma di FER, ma questi sono atti che FER può dare.

In più, abbiamo stabilito, proprio di recente, un ulteriore piano degli investimenti, potenziale, che la regione Emilia-Romagna, in accordo con FER svolgerà, per la Modena-Sassuolo, per la Bologna-Vignola, per altre linee, fino a prevedere, già dal settembre prossimo, in un seminario che vorremmo fare insieme al ministro dei trasporti (o almeno, col sottosegretario Dell'Orco) per presentare tutto il piano dell'elettrificazione delle linee regionali FER, con un programma di investimenti che tenga conto di quello che è già stato fatto e di quello che intendiamo fare. Siccome il PRIT non è un bilancio, ma è una pianificazione, nel PRIT c'è la valorizzazione della rete ferroviaria, i soldi li stiamo trovando e li troviamo nel corso dell'esercizio.

Per quello che riguarda il tema FER-RFI, disponibilissimo a venire in Commissione per discutere la bozza di accordo, l'accordo preliminare fra regione, FER e RFI, e valutare con voi tutte le caratteristiche positive, tutti i dubbi, tutte le criticità, tutte le sfaccettature di questo accordo. Mi piacerebbe che accanto a me ci fosse anche il management di FER e magari anche quello di RFI – ma in ogni caso verrei anche da solo. Ricordiamo che questo accordo ce lo ha proposto il Governo del Paese, non questo Governo, l'altro Governo, di conseguenza, noi, che non abbiamo l'attitudine ad aggredire l'avversario politico, ma abbiamo l'attitudine a difendere le nostre scelte in un rapporto di correttezza e di lealtà istituzionale, abbiamo semplicemente prima detto, poi scritto, poi riscritto, ma sono certo che avremo risposta a breve, al ministero affinché si pronunci se intende proseguire con questo accordo o se il mutato assetto politico fa sì che muti anche la strategia nazionale nell'ambito del ministero delle infrastrutture. In quel caso, non avremmo nessun tipo di imbarazzo nel recedere da quell'accordo, in ragione del pronunciamento del ministro. Però, non è che possiamo essere presi in mezzo, così, in modo strumentale. Siamo persone serie e abbiamo offerto la leale e la corretta collaborazione istituzionale, al Governo che c'era e al Governo che c'è. E la offriremo anche al Governo che ci sarà.

Dopodiché, per quello che riguarda l'accordo, invece, che abbiamo siglato precedentemente, abbiamo posto tre condizioni. La prima è che questo accordo fosse voluto e accettato dai rappresentanti

dei lavoratori. Ci sono fior di verbali dei sindacati, che io spero che vi possano essere offerti, che invece dicono “disponibili” a valutare la clausola sociale affinché il personale FER possa subentrare in RFI alle migliori condizioni possibili. Secondo: che nella prima fase di eventuale subentro di RFI nella rete FER vi sia un risparmio da parte della Regione per la concessione. Terzo: che RFI, nel caso acquisisca le nostre linee, si faccia promotore di investimenti importanti, da considerare un upgrade delle nostre linee ferroviarie, tra quelle nostre, FER, e quelle di RFI stesso.

Queste erano le condizioni che abbiamo posto. Aspettiamo la risposta del Ministero. Veniamo in Commissione. Siamo assolutamente disponibili a considerare in modo laico e pragmatico – come ci è proprio – tutti i pro e i contro di questo progetto. Grazie.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Consigliera Piccinini, per cosa?

*(interruzione)*

Non è stata offesa.

*(interruzione)*

Va bene. Prego, due minuti.

**PICCININI:** Grazie, presidente.

Siccome l'assessore asseriva che io avrei detto delle cose non vere rispetto agli investimenti che la Regione non avrebbe fatto sulle linee regionali, credo che una precisazione vada fatta. Io parlo di elettrificazione e lui mi parla della SCMT, che sono due cose diverse.

Ripeto: le informazioni che noi abbiamo le abbiamo da dati ufficiali. Non ce li inventiamo. Non ci svegliamo la mattina con dei dati che ci immaginiamo. Sono frutto di accesso agli atti. Nell'elettrificazione non è vero che la Regione ha messo le risorse per tutte le linee. Lo abbiamo detto anche in Commissione. Se lei fosse venuto quando abbiamo discusso la petizione della Reggio-Guastalla... Intanto si diceva che dal terremoto ancora non avete fatto gli investimenti per sistemare i danni del terremoto del 2012. Sono passati sette anni e i danni sono ancora lì. E poi abbiamo anche detto che, per esempio, la Ferrara-Codigoro, la Suzzara-Poggio Rusco, la Parma-Suzzara non ha un euro da parte della Regione, così come la Reggio-Guastalla per l'elettrificazione.

Lo ridico, perché questo messaggio forse non passa: FER è stata addirittura obbligata a fare dei mutui, che significa che non aveva le risorse necessarie per fare l'elettrificazione. Non solo mutui, anche un aumento di capitale. Questo vuol dire che la Regione per quella linea non ha stanziato le risorse necessarie.

Continuare a dire che la Regione sta facendo il proprio compito quando non è così significa dire delle cose non vere. Non si può imputare a me di dire delle cose che ci vengono riferite anche tramite accesso agli atti, quindi dati ufficiali. Questa cosa io vorrei che fosse chiara una volta per tutte.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Benissimo. La ringrazio. Grazie mille.

Assessore, per favore.

Passiamo alle dichiarazioni di voto congiunte sugli emendamenti e sugli ordini del giorno. Cinque minuti per Gruppo.

Se non ci sono interventi in dichiarazione di voto – consigliere Taruffi o schiaccia o io vado avanti, poi non gliela do più la parola – chiudo le dichiarazioni di voto.

Consigliere Taruffi, vedo che è svelto. Prego.

**TARUFFI:** Quando occorre.

Come abbiamo cercato di dire in questi giorni, per noi il lavoro non finisce qua. Intendo dire che ci sarà nei prossimi mesi il tempo per le osservazioni e per le controdeduzioni. Vedremo quando tornerà in aula per l'approvazione definitiva. Vedremo a che punto saremo del calendario a quel momento. Fino ad allora noi riteniamo di proseguire nello spirito che ho cercato di richiamare secondo le linee che abbiamo provato a enunciare, che si concretizzeranno poi anche con alcuni emendamenti.

Preannuncio che chiederò il voto per parti separate. Quando arriveremo al voto enucleerò le parti che intendo separare e sulle quali chiedo di procedere per parti separate proprio perché all'interno del piano esistono degli aspetti che sicuramente per noi sono critici sui quali esprimiamo un giudizio negativo. Esistono, però, anche parti sulle quali esprimiamo un giudizio differente. Vogliamo quindi provare a dare conto di questa articolazione anche attraverso il voto, perché, visto che da Regolamento è possibile, anziché procedere con un voto unico sull'intero piano, il voto per parti separate, può consentire a tutti di evidenziare aspetti differenti che nel piano sono contenuti. Fermo restando, e questo lo dico in modo chiaro, che non daremo in ogni caso un voto favorevole, proprio perché vogliamo avere il tempo per continuare a lavorare, ma soprattutto perché ci muoviamo da una considerazione: quella per cui i diversi aspetti anche critici che vengono riproposti, sui quali in questi anni ci siamo misurati da posizioni differenti, e che trovano quindi il punto conclusivo in questo in questo piano, su quegli elementi noi vogliamo ribadire la nostra criticità, e quindi anche farla emergere con un voto, appunto differenziando però nelle varie parti. Intendiamo evitare un voto secco sul piano in quanto tale, ma articolandolo per parti differenti. Come dicevo, il tema delle infrastrutture stradali ci ha visto sempre su posizioni differenti. Noi abbiamo dato un giudizio negativo sulle opere che abbiamo citato, sulle quali intervengono anche gli emendamenti. Però esistono altri aspetti sui quali la nostra criticità è oggettivamente minore. Proveremo quindi ad articolare il voto in questo modo, fatto salvo che per come sono andati i lavori in Commissione, per come sono andati i lavori in questi mesi, come ho detto all'inizio di questa discussione, anche su altri progetti di legge, su altre iniziative che ha portato avanti l'assessore Donini, il confronto non è mai venuto meno. Abbiamo avuto posizioni differenti, avremo posizioni differenti, però voglio riconoscere anche, in questa conclusione di dichiarazione, sia all'assessore, vicepresidente Donini, che a tutta la struttura dell'assessorato, che comunque la disponibilità ad un confronto non è mai venuta meno.

Citando qualcuno, ovviamente infinitamente più autorevole, che fa parte del patrimonio della storia della sinistra italiana, dirò che non mi avete convinto.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie.

Consigliera Prodi, prego.

**PRODI:** Grazie, presidente.

Io aggiungo le mie alle considerazioni che ha fatto il collega Taruffi. Per quanto riguarda un voto per parti mi posso trovare d'accordo, perché come ho detto anche prima, la parte preponderante di questo Piano, ovvero quella sulle infrastrutture stradali, genera veramente un giudizio molto critico, che mi porterebbe a dare un voto decisamente negativo rispetto a questo documento e anche

complessivamente rispetto al piano. Questo perché, come ho già detto prima, si sta attuando una strategia che è stata concepita nel 1998.

Rifaccio un appello a considerare cosa in ventun anni è cambiato sotto il profilo soprattutto ambientale e anche sociale del nostro tessuto. Questo giudizio è estremamente critico. Veramente confido nel fatto che ci sarà un periodo in cui sarà possibile fare osservazioni. Spero che le osservazioni che verranno dalle associazioni ecologiste, ambientaliste, dal territorio e dai comitati siano prese seriamente in considerazione, perché lo scopo sarebbe in una futura sede di approvazione riuscire comunque a dare un giudizio meno definitivo. Il piano ideale sarebbe riuscire veramente a riportare su un terreno di ragionevolezza dal punto di vista ambientale questo, ma non è una considerazione politica. È una considerazione totalmente di concretezza. Ripeto: non andiamo a consumare ulteriore suolo, non andiamo a riprodurre un modello che vuole solo congestionare le strade.

Per il resto del piano, ovviamente, sulla sicurezza stradale non si può che essere d'accordo. Sul trasporto pubblico locale, invece, l'opinione ha dei più e dei meno. È giusto l'impegno e la dedizione su questo, però io stessa noto che sul piano dell'innovazione si sarebbe potuto fare di più. Lo scopo è veramente fare del trasporto pubblico locale lo strumento principale per disincentivare, sostanzialmente, l'uso del trasporto privato. Quindi, qualsiasi misura di sperimentazione andrebbe implementata. Arriverei fino a creare in certe zone, in certi momenti, anche un trasporto gratuito per vedere qual è il tipo di reazione dell'utenza. Secondo me, ci sono le condizioni materiali per poterlo pensare. Questa è la vera innovazione. O perlomeno misure che non siano disincentivanti, perché così com'è ci sono delle pratiche, soprattutto nel trasporto ferroviario, e noi ci attendiamo grandi cose da quello che verrà, per ora possiamo dire che la vita del pendolare è una vita di frustrazione. Però, confidiamo nel fatto che verranno tempi migliori. Ma il trasporto pubblico su gomma, anche quello, subisce veramente delle angherie. Io ho fatto un'interrogazione non tanto tempo fa, pregando almeno che ci fosse un sistema che potesse favorire l'utenza, in particolare gli studenti, perché anche il fatto di venire multati qualora abbiano scordato l'abbonamento, per cui vengono comunque sanzionati, è un provvedimento iniquo. Per ovviare a questo avevo chiesto che, perlomeno, si potesse avere un sistema estemporaneo per poter fare il biglietto, anche con un lieve ricarico, attraverso un sms. Ricordo che in regioni a noi vicine, in Toscana, quando si arriva alla fermata dell'autobus si ha alla fermata tutta la spiegazione di tutti i sistemi con cui si può comprare un biglietto, anche mentre si sta salendo sull'autobus, se si è privi di contanti. Anche l'applicazione regionale Roger andrebbe senz'altro più pubblicizzata, dovrebbe avere un accesso più favorevole. Insomma, bisogna veramente creare un sistema di interfaccia più a misura dell'utenza diffusa perché, ripeto, nel trasporto pubblico locale si va proprio a locare l'unica possibilità che abbiamo di decongestionare il traffico.

Oggi il mio giudizio, lo ripeto, è estremamente critico, perché la parte infrastrutture è la parte preponderante, su cui si parla un altro linguaggio, quindi spero, auspico e mi auguro che ci sia un momento per riprendere il filo di un discorso ecologista. Grazie.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie.

Consigliere Bertani, prego.

**BERTANI:** Grazie, presidente.

A pagina 22 del PRIT ci sono degli obiettivi che di per sé sono interessanti, li citava prima l'assessore Donini, l'incremento dei servizi minimi del trasporto pubblico locale su gomma, l'aumento dei servizi ferroviari, l'aumento di trasporto merci ferroviario, la riduzione della crescita del tasso di

motorizzazione. Fra l'altro, su quegli impegni all'epoca, in quella risoluzione a firma mia, della consigliera Prodi e di altri, chiedevamo addirittura che per la ripartizione modale (modal split) l'asticella fosse ancora più alzata, più elevata per i comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti, se pensiamo all'agglomerato di Bologna, alla ormai grande città metropolitana che sta diventando in alcune zone della nostra regione. Per quelle zone, lo shift gomma-ferro o gomma-trasporto pubblico locale, potrebbe essere ancora ritenuto più alto.

Queste sono le buone intenzioni. Ma la strada per l'inferno è lastricata di buone intenzioni: e questo PRIT a me sembra lastricato di asfalto. Se quindi noi abbiamo degli obiettivi, ma poi nel PRIT scriviamo che ci vogliamo arrivare tramite la costruzione di nuove infrastrutture e non investire a sufficienza, non spostare le risorse dove servono, per arrivare a quegli obiettivi che vi date, allora il piano è totalmente insufficiente, totalmente inconcludente.

Stessa cosa per quanto riguarda anche il trasporto su merci. Quell'accordo FER-RFI mette in un orizzonte temporale lontanissimo il discorso del trasporto su merci. Noi avremmo delle alternative alla Cispadana che sarebbero solo su ferro, perché da Ravenna verso il Brennero, verso la via delle argille, verso Reggio Emilia, verso Parma, abbiamo già degli spezzoni che andrebbero semplicemente potenziati, rafforzati, raccordati. Se noi non investiamo su quello, se non investiamo ancora di più su quello che è il Porto di Ravenna verso Forlì, Forlìmpopoli e Ravenna, non ci arriviamo a quei dati. Quindi, ragionare su un PRIT così fatto, non ha senso, quindi è ovvio che il nostro voto non può che essere contrario.

Gli unici aspetti sui cui possiamo concordare sono quei due ordini del giorno su ciclabilità e Pedemontana. Per il resto, ovviamente, non possiamo che concordare. Questo PRIT andrebbe riscritto, soprattutto togliendo quelle opere che non sono più adeguate alle esigenze dei tempi, che sono quelle di ridurre il consumo di suolo, di ridurre l'inquinamento, di ridurre l'impatto sul clima e di aumentare la possibilità, per i nostri cittadini, di avere un trasporto pubblico che sia decente. Il calvario che stanno sopportando, infatti, i turisti e i nostri pendolari in questi giorni ci dice che in quella direzione non ci stiamo andando.

Il voto quindi sarà contrario. Ovviamente, su alcuni emendamenti e ordini del giorno proposti anche dalla consigliera Prodi, invece, ovviamente, visto che vanno nella direzione che anche noi auspichiamo, il voto sarà favorevole.

Anch'io auspico che, nel periodo delle osservazioni, giungano osservazioni dai cittadini e dalle associazioni che propongano la direzione che anche noi oggi stiamo auspicando e che abbiamo tentato di inserire tramite emendamenti e che queste osservazioni vengano accolte e non solamente controdedotte e tentino di migliorare, per quello che si può, e sarà veramente dura, questa previsione, questo piano. Grazie.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie.

Consigliere Facci, prego.

**FACCI:** Grazie, presidente.

Brevemente, per dichiarare che il Gruppo di Fratelli d'Italia si asterrà su questo PRIT. Abbiamo, nei nostri interventi, evidenziato con diverse modalità, ma sostanzialmente con un comune denominatore di vena critica le difficoltà che questo PRIT incontra, le situazioni che non risolve e, se vogliamo, anche le valutazioni, a nostro avviso, non corrette su alcune specifiche problematiche.

Va da sé che l'intendimento di fondo, quello comunque di migliorare la mobilità, di andare incontro a parametri sempre più positivi per quanto riguarda la sostenibilità ambientale di tutta la

materia della circolazione delle infrastrutture è sicuramente un intendimento e una finalità alla quale aderiamo, però ci sono ancora una serie di buchi e una serie di situazioni incompiute che ci lasciano – come ho detto – quantomeno prudenti, ci inducono alla prudenza.

Come è stato anche ricordato, trattandosi di un atto che noi adottiamo e che avrà un iter di passaggio e di confronto sui territori con coloro che avranno interesse al confronto e avranno anche, se vogliamo, le prerogative e le facoltà di intervenire in questo confronto, noi in qualche modo valuteremo, staremo attenti alla valutazione successiva e anche alla bontà di quelle che saranno le osservazioni che verranno date e le risposte che da parte degli uffici verranno date.

Rispetto alla problematica soprattutto del trasporto ferroviario, credo che da più parti abbiamo sollevato una serie di criticità, auspichiamo che da parte della Giunta, soprattutto dell'assessore, che sappiamo essere molto attento e sensibile a questo tema, ma sappiamo anche che spesso e volentieri si scontra con una serie di situazioni che, per certi aspetti, diventano a volte difficili anche da gestire, il problema è che, indipendentemente dalla presenza o meno di queste situazioni oggettivamente difficili, i territori meritano e necessitano risposte. Se vogliamo, come vogliamo, incentivare il trasporto pubblico, quindi il trasporto su ferro come il trasporto su gomma, poi dobbiamo, comunque, fornire la cittadinanza, l'utenza di strumentazione adeguata, di strutture adeguate, di reti che abbiano uno standard qualitativo normale, minimo, sufficiente. Diventa una contraddizione in termini chiedere che si rinunci alla mobilità privata in nome di una mobilità pubblica, quando poi non si garantisce la qualità di base, il livello sufficiente della mobilità pubblica.

C'è ancora molto da lavorare sul fronte ferroviario, ci sono continuamente disservizi per tutte quelle che sono le linee periferiche. Lo sforzo di adeguamento del materiale rotabile lo stiamo vedendo, ma comunque vediamo anche la lentezza, vediamo anche i ritardi con cui questo arriva, e naturalmente tutta una serie di risposte rispetto anche alle infrastrutture più importanti. Vi è una serie di emendamenti, anche quelli che abbiamo presentato, che sollecitano un'adeguata risposta in tal senso, auspichiamo che vi sia il recepimento quantomeno delle sollecitazioni più importanti.

Esprimo, comunque, un voto di astensione, per segnalare la non soddisfazione di base e di fondo, ma anche per dare una prospettiva di miglioramento e un auspicio di miglioramento nell'operato dell'Amministrazione.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie.

Passiamo alla nomina degli scrutatori: Marchetti Francesca, Cardinali, Gibertoni.

Prego, consigliere Caliandro.

**CALIANDRO:** Può suonare la campanella, così richiamiamo l'attenzione? Grazie.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Passiamo quindi alla votazione degli emendamenti. Ricordo che sono 31 proposte.

Passiamo all'emendamento n. 31, del consigliere Bertani.

Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 12, a firma Prodi, Taruffi, Torri.

Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 6, Gibertoni.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 13, Prodi, Taruffi, Torri.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 11, Prodi, Taruffi, Torri.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 10, Prodi, Taruffi, Torri.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 21, Bertani.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 2, a firma Rainieri, ritirato.  
Emendamento n. 7, a firma Rainieri e Iotti.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È approvato.*

Emendamento n. 9, a firma Prodi, Taruffi, Torri.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 14, a firma Prodi e Taruffi.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 15, a firma Prodi, Taruffi e Torri.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 3, a firma Rainieri e Iotti.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È approvato.*

Emendamento n. 5, a firma Gibertoni.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

L'emendamento n. 1, a firma Rainieri, è ritirato.  
Emendamento n. 8 a firma Rainieri e Iotti.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È approvato.*

Emendamento n. 26, a firma Facci, Tagliaferri e Callori.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 30, a firma Facci, Tagliaferri e Callori.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 27, a firma Facci, Tagliaferri e Callori.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 16, a firma Liverani, Pompignoli, Iotti e Rontini.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È approvato.*

Emendamento n. 25, a firma Facci, Tagliaferri e Callori.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 18, a firma Bertani.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 17, a firma Bertani.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 24, a firma Paruolo.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È approvato.*

Emendamento n. 4, Gibertoni.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 19, Bertani.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 20, Bertani.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 23, Bertani.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 22, Bertani.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 28, Facci, Tagliaferri, Callori.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Emendamento n. 29, Facci, Tagliaferri, Callori.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

Abbiamo finito gli emendamenti.  
Passiamo ora agli ordini del giorno.  
Il n. 1, a firma Marchetti Daniele, Marchetti Francesca, Iotti, Poli, Rontini, Piccinini.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È approvato.*

*(L'ordine del giorno 7618/1, oggetto 8630, con votazione per alzata di mano,  
è approvato all'unanimità dei presenti)*

Ordine del giorno n. 2, Prodi, Taruffi, Torri.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

*(L'ordine del giorno 7618/2, oggetto 8631, con votazione per alzata di mano,  
è respinto a maggioranza dei presenti)*

Ordine del giorno n. 3, Pompignoli, Iotti, Rossi, Sensoli.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È approvato.*

*(L'ordine del giorno 7618/3, oggetto 8632, con votazione per alzata di mano,  
è approvato all'unanimità dei presenti)*

Ordine del giorno n. 4, Iotti, Calvano, Caliandro, Campedelli, Molinari, Poli, Nadia Rossi, Pruccoli, Rontini.  
Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È approvato.*

*(L'ordine del giorno 7618/4, oggetto 8633, con votazione per alzata di mano,  
è approvato a maggioranza dei presenti)*

Ordine del giorno n. 5, Caliandro, Iotti, Calvano, Campedelli, Molinari, Poli, Nadia Rossi, Pruccoli, Rontini, Lori, Mumolo e Bagnari.

Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È approvato.*

*(L'ordine del giorno 7618/5, oggetto 8634, con votazione per alzata di mano, è approvato a maggioranza dei presenti)*

Ordine del giorno n. 6, Cardinali, Iotti, Calvano, Caliandro, Lori.

Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È approvato.*

*(L'ordine del giorno 7618/6, oggetto 8635, con votazione per alzata di mano, è approvato a maggioranza dei presenti)*

Ordine del giorno n. 7, a firma Bertani.

Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

*(L'ordine del giorno 7618/7, oggetto 8636, con votazione per alzata di mano, è respinto a maggioranza dei presenti)*

Ordine del giorno n. 8, a firma della consigliera Piccinini.

Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È respinto.*

*(L'ordine del giorno 7618/8, oggetto 8637, con votazione per alzata di mano, è respinto a maggioranza dei presenti)*

Passiamo ora alla votazione del provvedimento per alzata di mano.

Il consigliere Taruffi ha chiesto la parola.

**TARUFFI:** Purtroppo è l'ultimo intervento della giornata, Presidente. Chiedo il voto per parti separate.

Chiedo di votare sostanzialmente il corpo della delibera fino a dove si dice "le risultanze della Conferenza di pianificazione consentono nel verbale della Regione Emilia-Romagna" e poi c'è l'elencazione dei punti: punto 1, punto 2, punto 3.

Prima votazione fino a prima del punto 1. Nel punto 1, alla lettera a), c'è la relazione tecnica sulla quale chiederei, presidente, di votare...

**PRESIDENTE (Rainieri):** Io la sto ascoltando.

**TARUFFI:** Quando trovo il foglio, perché qui...

**PRESIDENTE (Rainieri):** Non è colpa mia. Io non posso venire lì a darle una mano a trovare il foglio adesso.

Se vuole, glieli suggerisco io quali sono i punti che lei vuole...

**TARUFFI:** Eccolo. Purtroppo il destino cinico e baro opera sempre contro le persone volenterose e quindi si trova sempre...

**PRESIDENTE (Rainieri):** Chi fa, sbaglia. Questo lo sa lei.

**TARUFFI:** Timide, ingenue e indifese.

Nella relazione tecnica chiedevo di votare separatamente il capitolo tra infrastruttura stradale. Dopodiché...

**PRESIDENTE (Rainieri):** Quindi, scusi, il punto 1 è la seconda votazione che viene fatta meno la lettera a).

**TARUFFI:** Esatto.

Dopodiché il voto...

**PRESIDENTE (Rainieri):** Rivoteremo la lettera a).

**TARUFFI:** Dopodiché il voto su... Ragazzi, qua ci vuole pazienza.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Se vuole prendiamo la lavagna e lo scriviamo sulla lavagna così...

**TARUFFI:** Eccolo... No. Mi avete mandato in confusione. Eccola. La mia timidezza e la mia ingenuità alle volte mi portano a queste situazioni.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Lei è come Calimero.

**TARUFFI:** Nero mai!

Chiedevo, appunto, di votare, all'interno della relazione tecnica, solo la parte di estrapolazione...

*(brusio in Aula)*

**PRESIDENTE (Rainieri):** Chiedo scusa. Colleghi, per favore, un attimo di silenzio. Rancan e Facci, per favore.

*(interruzione)*

Appunto. Dopo lo riepilogo. Però, se stiamo attenti, è più facile. Consigliera Marchetti, anche lei, però.

**TARUFFI:** Chiedo scusa. Chiedo scusa.

*(interruzione)*

**PRESIDENTE (Rainieri):** Marchetti, chiuda la bocca.

**TARUFFI:** Presidente, non si permetta...

**PRESIDENTE (Rainieri):** È perché stiamo lavorando a una cosa seria...

**TARUFFI:** ...nei confronti di una signora.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Prego, consigliere. Prego.

**TARUFFI:** Riepilogo, e chiedo scusa all'aula e alla Presidenza.

Primo voto: tutto il corpo della delibera, fino a prima del punto 1.

All'interno del punto 1 c'è la lettera a) "Relazione tecnica", della quale chiedo di votare separatamente la parte relativa al Capitolo 3 "Infrastruttura stradale".

Dopodiché, i punti 2, 3, 4, 5 e 6 in un'altra votazione.

Spero di essere stato chiaro e chiedo scusa alla Presidenza.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Quindi, dal punto 2 al punto 6 un'unica votazione.

**TARUFFI:** Sì.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Okay. Benissimo.

Riepilogo: fino alle parole "all'Assemblea legislativa" prima del punto 1 è una votazione. Il punto 1 è una seconda votazione, estrapolando la relazione tecnica al punto 3, dove il titolo è "Infrastruttura stradale". Poi voteremo la relazione tecnica senza il punto 3. Poi, dal punto 2 in poi un'unica votazione. Okay? Benissimo.

Consigliere Facci, prego.

**FACCI:** Chiedo scusa, ma non si è capito come è divisa questa votazione. Sarò io, o forse l'ora, o forse la stanchezza...

**PRESIDENTE (Rainieri):** Non si preoccupi, la ripeto. Ha in mano il foglio della delibera?

**FACCI:** Certo.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Dell'atto.

**FACCI:** Certo.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Okay. Allora, dall'inizio...

**FACCI:** Pagina? Magari ci diamo anche le pagine.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Non è numerata. Cinque. Fino alle parole "all'Assemblea legislativa". Prima del punto 1 "adozione del Piano regionale integrato dei trasporti". La penultima pagina. Tutte le premesse sostanzialmente.

**FACCI:** E la prima parte della delibera.

**PRESIDENTE (Rainieri):** E la prima parte della delibera. Questa è la prima votazione.

**FACCI:** Sì.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Poi, il punto 1, l'adozione del Piano integrato dei trasporti eccetera, eccetera, viene votato togliendo la lettera a), la relazione tecnica a sistema.

**FACCI:** Okay.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Viene votata poi la relazione tecnica. Poi, dal punto 3, scusatemi dal punto 2, al punto 6, una terza votazione.

**FACCI:** Chiedo scusa, del punto 1 le lettere b), c), d), e) come vengono...

**PRESIDENTE (Rainieri):** Sono parte della prima votazione dell'adozione del Piano regionale dove viene scorporata. Nella prima votazione viene scorporato il punto 1, che viene votato tutto tranne la relazione tecnica.

**FACCI:** Che viene votata a parte.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Che poi viene votata a parte. Abbiamo votato tutto il punto 1 sostanzialmente. Per i punti 2, 3, 4, 5, 6 c'è un'ulteriore votazione.

**FACCI:** Va bene. Grazie.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Prego.

Chiedo all'assessore e al Capogruppo di maggioranza di prestare un attimo di attenzione, per favore.

Passiamo quindi alla votazione per parti separate della delibera di Giunta dalle parole "la Giunta della Regione Emilia-Romagna" fino alle parole "all'Assemblea legislativa" in penultima pagina.

La votazione è aperta. Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È approvata.*

*(La prima parte della delibera oggetto 7618 è approvata a maggioranza dei presenti)*

La seconda votazione riguarda il punto 1, che inizia con “l’adozione del Piano regionale integrato”: viene scorporata la lettera a).

Mettiamo in votazione. Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È approvata.*

*(La seconda parte della delibera oggetto 7618 è approvata a maggioranza dei presenti)*

Passiamo ora alla votazione della lettera a) del punto 1 “Relazione tecnica”, che parte con il titolo “Infrastrutture stradali”, III Capitolo.

Mettiamo in votazione. Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È approvata.*

*(La terza parte della delibera oggetto 7618 è approvata a maggioranza dei presenti)*

Mettiamo ora in votazione il resto della relazione, tranne il punto 3.

Mettiamo in votazione. Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È approvata.*

*(La quarta parte della delibera oggetto 7618 è approvata a maggioranza dei presenti)*

Ultima votazione, che va dal punto 2 al punto 6.

Mettiamo in votazione. Favorevoli? Contrari? Astenuti?

*È approvata.*

*(La quinta parte della delibera oggetto 7618 è approvata a maggioranza dei presenti)*

Consigliere Taruffi, prego.

**TARUFFI:** Volevo ringraziarla e scusarmi con l’aula e la Presidenza.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Mi aspettavo questo da lei. Grazie.

Come da accordi intercorsi nella Capigruppo, che si è svolta alle ore 13,30, chiudiamo i lavori dell’Assemblea.

I lavori della nostra giornata proseguiranno con la Commissione Sanità.

Grazie a tutti e buona serata.

**La seduta ha termine alle ore 15,48**

## **ALLEGATO**

### **Partecipanti alla seduta**

Numero di consiglieri assegnati alla Regione: 50

Hanno partecipato alla seduta i consiglieri:

Mirco BAGNARI, Stefano BARGI, Fabrizio BENATI, Andrea BERTANI, Gianni BESSI, Giuseppe BOSCHINI, Stefano CALIANDRO, Fabio CALLORI, Paolo CALVANO, Enrico CAMPEDELLI, Alessandro CARDINALI, Alan FABBRI, Michele FACCI, Andrea GALLI, Giulia GIBERTONI, Massimo IOTTI, Andrea LIVERANI, Barbara LORI, Daniele MARCHETTI, Francesca MARCHETTI, Gian Luigi MOLINARI, Lia MONTALTI, Roberta MORI, Antonio MUMOLO, Giuseppe PARUOLO, Marco PETTAZZONI, Silvia PICCININI, Roberto POLI, Massimiliano POMPIGNOLI, Silvia PRODI, Giorgio PRUCCOLI, Fabio RAINIERI, Matteo RANCAN, Valentina RAVAIOLI, Manuela RONTINI, Nadia ROSSI, Luca SABATTINI, Gian Luca SASSI, Raffaella SENSOLI, Luciana SERRI, Ottavia SONCINI, Giancarlo TAGLIAFERRI, Katia TARASCONI, Igor TARUFFI, Yuri TORRI, Marcella ZAPPATERRA, Paolo ZOFFOLI.

Hanno partecipato alla seduta:

il sottosegretario alla Presidenza Giammaria MANGHI;

gli assessori: Palma COSTI, Raffaele DONINI, Massimo MEZZETTI, Sergio VENTURI.

Ha comunicato di non poter partecipare alla seduta, ai sensi dell'articolo 65, secondo comma del Regolamento interno, il presidente della Giunta Stefano BONACCINI. Hanno inoltre comunicato di non poter partecipare alla seduta gli assessori Patrizio BIANCHI, Simona CASELLI, Andrea CORSINI, Emma PETITTI e la presidente dell'Assemblea legislativa Simonetta SALIERA.

### **Emendamenti**

**OGGETTO 7618 "Proposta recante: "Piano Regionale Integrato dei Trasporti "PRIT 2025"". (Delibera di Giunta n. 2045 del 03 12 18)." (214)**

Emendamento 1, a firma del consigliere Rainieri:

«Al punto 3.3.2 "Interventi ammessi e previsioni per la Rete di Base Principale"

Al termine dell'elenco puntato di pag. 59 (pag. 68 di 297) aggiungere il seguente punto:

SP 343 R Asolana – Ponte sul Po Colorno – Casalmaggiore: Avviare l'iter per la progettazione e il reperimento dei finanziamenti necessari alla costruzione di un nuovo ponte stradale che andrà a sostituire quello ora insistente in tale arteria, in modo che la nuova infrastruttura possa essere ultimata e operativa entro il 2029, anno in cui è previsto il termine di vita del ponte esistente.»

*(Ritirato)*

Emendamento 2, a firma del consigliere Rainieri:

«Al punto 3.2.3 “interventi previsti sulla Grande Rete” nel paragrafo “TIBRE autostradale” pag. 47 (56 di 297)

Sostituire le parole “Rimane la previsione di lungo periodo di completamento della infrastruttura, con prosecuzione della bretella autostradale dal casello di Terre Verdiane all’interconnessione con l’A22” con le parole: “La prosecuzione della bretella autostradale dal casello Terre Verdiane all’interconnessione con l’A22 deve comunque essere realizzata con previsione di periodo medio - breve”.»

*(Ritirato)*

Emendamento 3, a firma dei consiglieri Rainieri e Lotti:

«Al punto 3.3.2 “Interventi ammessi e previsioni per la Rete di Base Principale”

Al termine del paragrafo SS9 via Emilia nella pag. 59 (68 di 297) aggiungere il seguente periodo:

“Al di fuori dei tratti urbani della SS9 Emilia è comunque da ritenersi prioritario oltre che urgente l’intervento di ristrutturazione del ponte sul fiume Taro in località Ponte Taro. Si tratta, infatti, di un manufatto risalente al 1821 che ha anche valenza monumentale oltre a mantenere importanza strategica per la viabilità interprovinciale”.»

*(Approvato)*

Emendamento 4, a firma della consigliera Gibertoni:

«Nella relazione tecnica, così come emendata dalla Commissione referente “Territorio, Ambiente, Mobilità”, nel paragrafo 5.2.3. intitolato: “Le infrastrutture di rete e i nodi”, a pag. 94 alla fine dopo le parole: “integrato con altri servizi di mobilità (ad esempio un servizio di bike sharing o navette).”

È aggiunto il seguente periodo:

“Nell’ambito dello sviluppo economico dell’area della Bassa modenese (un’area che da sola produce poco meno del 2,5% del PIL nazionale) ed al servizio di essa è da valutare attentamente l’opportunità di realizzare un nuovo collegamento stabile che, ripristinandolo, ricalchi le tratte delle linee ferroviarie Modena-Mirandola, chiusa al traffico ferroviario nel 1964, e Cavezzo-Finale Emilia, anch’essa chiusa nel 1964, linee con amplissimi tratti del sedime ferroviario ancora in mano pubblica e facilmente recuperabile (il territorio della provincia di Modena è tra quelli, a livello regionale, che hanno pagato il prezzo più alto in termini di chiusure ed abbandono di tratte ferroviarie, se si aggiungono, a quelle citate, anche le linee: Modena-Crevalcore-Porotto, Mirandola-Rolo, Carpi-Bagnolo in Piano, Spilamberto-Bazzano, Modena-Spilamberto-Vignola).”»

*(Respinto)*

Emendamento 5, a firma della consigliera Gibertoni:

«Nella relazione tecnica, così come emendata dalla Commissione referente “Territorio, Ambiente, Mobilità”, nel paragrafo intitolato: “Assi di valico appenninico”, a pag. 59 dopo le parole: “da attuarsi per lotti funzionali.”

È aggiunto il seguente periodo:

“Particolare rilievo assume l’adeguamento e ammodernamento complessivo dell’asse viario della SS n. 12 dell’Abetone e del Brennero, nell’area di pianura della bassa modenese, per la concentrazione e rilevanza del tessuto produttivo, che necessita a partire dalle opere non più rinviabili, quali il completamento della tangenziale di Mirandola, le varianti per eliminare il traffico a S. Prospero e

Sorbara e la rotatoria all'intersezione con il ramo in direzione Carpi della provinciale 1 a Sorbara, collegamenti adeguati.”»

(Respinto)

Emendamento 6, a firma della consigliera Gibertoni:

«Nella relazione tecnica, così come emendata dalla Commissione referente “Territorio, Ambiente, Mobilità”, nel paragrafo 3.1 “Obiettivi PRIT 2025”, nel sottoparagrafo “Assi previsti o in corso di realizzazione costituenti la Grande Rete”, a pag. 38, i primi due punti:

- Autostrada Cispadana da interconnessione con A13 a Ferrara sud a interconnessione con A22 a Reggio-Rolo
- Cispadana da interconnessione con A22 a Reggio-Rolo a interconnessione con A21 a Castelvetro Piacentino

sono così sostituiti:

- Cispadana tratta da interconnessione con A13 a Ferrara sud a interconnessione con A22 a Reggio-Rolo
- Cispadana tratta da interconnessione con A22 a Reggio-Rolo a interconnessione con A21 a Castelvetro Piacentino.

Nel sottoparagrafo 3.2.2 intitolato: “Grande Rete: aggiornamento Quadro Conoscitivo”, a pag. 45, nel primo periodo, le parole: “e della autostrada regionale Cispadana” sono eliminate;

mentre nel quarto periodo le parole:

“Relativamente al tracciato della parte autostradale della Cispadana, che percorrerà in modo trasversale, con direzione Ovest-Est, il quadrante nord-orientale della pianura emiliana attraversando le province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara, il progetto è ora in corso di aggiornamento a seguito delle prescrizioni di VIA conclusasi nel 2017.”

sono così sostituite:

“Relativamente al tracciato del nuovo asse stradale della Cispadana, che percorrerà in modo trasversale, con direzione Ovest-Est, il quadrante centrale e nord-orientale della pianura emiliana attraversando le province di Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena e Ferrara, il progetto è ora in corso di profonda revisione, ciò sia a causa della inadeguatezza del vecchio progetto ai mutati scenari trasportistici nonché alle attuali esigenze economiche, sia in virtù del radicale mutamento del contesto logistico e produttivo delle zone attraversate, da cui deriva il conseguente superamento della necessità di un asse autostradale ai fini trasportistici, sia la sua manifesta antieconomicità in termini di costi e dei molteplici impatti sulle aree attraversate dall'infrastruttura.”

Nel paragrafo intitolato: “Viabilità ordinaria di competenza statale - Raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi”, a pag. 51, il titolo del paragrafo è così sostituito:

“Viabilità ordinaria di competenza statale - Raccordo stradale Ferrara-Porto Garibaldi”

e le parole

“ed anche in relazione alla realizzazione dell'Autostrada Cispadana, si è concordato sull'opportunità di valutarne l'adeguamento a tipologia autostradale con l'introduzione del relativo pedaggiamento”

sono così sostituite:

“ed anche in relazione alla realizzazione e completamento dell'asse stradale della Cispadana, si è concordato sull'opportunità di valutarne l'adeguamento mantenendo comunque invariata la tipologia”

I due successivi periodi, nella stessa pagina 51, dalle parole: “ANAS, poi”, alle parole: “economico finanziario” sono così sostituiti:

“L’adeguamento e ammodernamento di questo asse viario strategico non potrà che avvenire in stretto rapporto con ANAS e con il competente ministero, con cui è necessario proseguire nell’attività di interlocuzione”.

Nel paragrafo intitolato: “Cispadana”, a pag. 53 e 54, le parole:

“- un tratto con caratteristiche autostradali, fra Ferrara sud e Reggiolo-Rolo, comprensivo di 4 caselli (S. Possidonio-Concordia-Mirandola; S. Felice sul Panaro-Finale Emilia; Cento; Poggio Renatico) oggetto di concessione regionale. Sono previsti anche diversi interventi di collegamento al sistema autostradale, al fine di migliorare l’accesso e risolvere alcuni punti di criticità pregresse della viabilità esistente, nonché nuove arterie di adduzione al sistema autostradale, con funzione di raccordo diretto ai caselli e con il compito di drenare il traffico verso l’autostrada stessa. Tale sistema di assi di adduzione entrano a far parte della Rete di Base Principale.”

sono così sostituite:

“- un tratto con caratteristiche stradali, perfettamente integrato nel territorio attraversato fra Ferrara sud e Reggiolo-Rolo ed al servizio delle comunità locali e del tessuto produttivo, con le stesse caratteristiche del Raccordo stradale Ferrara-Porto Garibaldi, una volta adeguato e ammodernato. Sono previsti anche diversi interventi di collegamento al sistema stradale esistente, al fine di migliorare l’accesso al nuovo asse stradale e risolvere alcuni punti di criticità pregresse della viabilità esistente, nonché nuove arterie di adduzione all’asse suddetto, con funzione di raccordo diretto agli ingressi principali e con il compito di drenare il traffico verso la strada stessa. Tale sistema di assi di adduzione entra a far parte della Rete di Base Principale.”.

Sempre nella pag. 54 sono cassate per due volte le parole:

“(e a carico del Concessionario della prevista autostrada Cispadana)”.

Nel paragrafo intitolato: “Assi di valico appenninico”, a pag. 60 e nella successiva pag. 61, laddove “Si individuano alcuni interventi di completamento di itinerari a cui si ritiene necessario dare priorità di attuazione” le parole: “opera connessa all’autostrada Cispadana;”

presenti 4 volte sono così sostituite, in tutti e 4 i casi:

“opera connessa e integrata al nuovo asse stradale della Cispadana;”.

Nella stessa pag. 61 sono cassate le parole: “(Casello di Cento)” e le parole: “(Casello di San Felice/Finale)”.

Mentre, nella stessa pag. 61, le parole: “collegamento dal raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi alla SP 60 Gran Linea” sono così sostituite: “collegamento dal raccordo stradale Ferrara-Porto Garibaldi, così come adeguato, ammodernato e messo in sicurezza, alla SP 60 Gran Linea”.

Nella Tabella n. 20 “Previsioni costi interventi infrastrutture stradali”, alle pagine 230 e 231, nella tredicesima riga, le parole “Autostrada regionale Cispadana: tratto A13 – A22” sono così sostituite

“Cispadana: tratto A13 – A22”, mentre, nella stessa riga, le previsioni di costo di 1.038 milioni di euro sono aggiornate, in diminuzione, a 220 milioni di euro.

Nel paragrafo 3.6 intitolato “Nuovi caselli autostradali” a pag. 262 sono cassate le parole:

- Lungo la Autostrada Cispadana a San Possidonio
- Lungo la Autostrada Cispadana a San Felice sul Panaro
- Lungo la Autostrada Cispadana a Cento
- Lungo la Autostrada Cispadana a Poggio Renatico”.

Infine, alle pagg. 285 e 286, sono modificate di conseguenza, da opere autostradali ad opere stradali, sia le prime due righe della “Tabella A) descrizione del grafo stradale”, sia il successivo “Schema grafo stradale 2015”.

Così come, di conseguenza, sono modificate ed integrate la “Carta A - Inquadramento Strategico”, la “Carta B - Sistema Stradale”, la “Carta D - Sistema Logistica”, la “Carta F - Sistema di Pianificazione Integrata della Mobilità”, il “Rapporto Ambientale per la Valutazione Ambientale Strategica”, in particolare alle pagg. 71 e 76 e lo Studio di Incidenza ambientale alle pagg. 17 e 22.»

*(Respinto)*

Emendamento 7, a firma dei consiglieri Rainieri e Iotti:

«Al punto 3.2.3 “Interventi previsti sulla Grande Rete” nel paragrafo “TIBRE autostradale” pag. 47 (56 di 297)

Sostituire le parole “Rimane la previsione di lungo periodo di completamento della infrastruttura, con prosecuzione della bretella autostradale dal casello di Terre Verdiane all’interconnessione con l’A22” con le parole: “La prosecuzione della bretella autostradale dal casello di Terre Verdiane all’interconnessione con l’A22 deve comunque essere realizzata con previsione di periodo di medio termine”.»

*(Approvato)*

Emendamento 8, a firma dei consiglieri Rainieri e Iotti:

«Al punto 3.3.2 “Interventi ammessi e previsioni per la Rete di Base Principale”

Al termine dell’elenco puntato di pag. 59 (pag. 68 di 297) aggiungere il seguente punto:

- SP 343 R Asolana – Ponte sul Po Colorno-Casalmaggiore: Attivazione dell’avvio dell’iter per la progettazione ed il reperimento dei finanziamenti necessari alla costruzione di un nuovo ponte stradale che andrà a sostituire quello ora insistente in tale arteria, di modo che la nuova infrastruttura possa essere ultimata ed operativa entro il 2029, anno in cui è previsto il termine di vita del ponte esistente.»

*(Approvato)*

Emendamento 9, a firma dei consiglieri Prodi, Taruffi e Torri:

«Nella Relazione tecnica al capitolo 3.2.3 “Interventi previsti sulla Grande Rete”, sono eliminate le seguenti parole:

“Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo

Il raccordo autostradale Campogalliano-Sassuolo che si sviluppa dall’intersezione tra la A22 e la A1 (riconfigurata) alla S.S. 467 Pedemontana (14 km), con due assi secondari, uno di collegamento con la

tangenziale di Modena (3,6 km) e uno di collegamento con la tangenziale di Rubiera (1,4 km), svolge un ruolo strategico nell'ambito della Grande Rete regionale.

L'opera, di cui ad oggi è stata affidata la concessione di costruzione e gestione, consente di interconnettere i centri insediativi e produttivi dell'area pedemontana modenese con la rete autostradale nazionale, con miglioramento di efficienza di lunga percorrenza e positivi riflessi su quelli più locali.

L'asse di collegamento con la tangenziale di Modena (categoria B – extraurbana principale) consente infatti la connessione diretta con lo scalo merci di Marzaglia, mentre l'asse di collegamento con la tangenziale di Rubiera realizza la connessione con la SS9 Emilia. È prevista nell'ambito del progetto anche la realizzazione della variante alla statale (categoria C – extraurbana secondaria), nel tratto di attraversamento del centro abitato di Rubiera.

L'interconnessione dell'asse con la rete locale si realizza, lungo l'asse principale, attraverso gli svincoli autostradali di Rubiera, Marzaglia, zona industriale Sassuolo e la barriera in corrispondenza della Pedemontana, e sul ramo di collegamento alla tangenziale di Modena, attraverso gli svincoli di Zona Fiera/Scalo merci e la barriera all'intersezione con la tangenziale di Modena.”.»

*(Respinto)*

Emendamento 10, a firma dei consiglieri Prodi, Taruffi e Torri:

«Nella Relazione tecnica al capitolo 3.2.3 “Interventi previsti sulla Grande Rete”, sono eliminate le seguenti parole:

“TIBRE autostradale

Per tale infrastruttura il Prit98, nell'indicare il ruolo di connessione con la A15 Autocisa e la direttrice del Brennero A22, richiedeva una verifica funzionale dei tracciati possibili e del livello di domanda effettivamente previsto. L'analisi di scenario 2025 fa ritenere nell'orizzonte del PRIT 2025 come prioritaria la realizzazione del previsto 1° lotto, dall'interconnessione con la A15 e la A1 fino al nuovo casello di Terre Verdiane in comune di Sissa – Trecasali. Rimane la previsione di lungo periodo di completamento della infrastruttura, con prosecuzione della bretella autostradale dal casello di Terre Verdiane all'interconnessione con la A22. Nell'orizzonte di piano si ritiene debba essere perseguita la messa in rette del 1° lotto con la Cispadana attraverso la realizzazione del tratto mancante fra Terre Verdiane e la SP72 Parma – Mezzani.”.»

*(Respinto)*

Emendamento 11, a firma dei consiglieri Prodi, Taruffi e Torri:

«Nella Relazione tecnica al capitolo 3.1 “Obiettivi PRIT 2025”, nel paragrafo “Assi previsti o in corso di realizzazione costituenti la Grande Rete”, sono eliminate le seguenti parole:

“Bretella autostradale da interconnessione fra A1 e A22 (Campogalliano) a Sassuolo”.»

*(Respinto)*

Emendamento 12, a firma dei consiglieri Prodi, Taruffi e Torri:

«Nella Relazione tecnica al capitolo 3.1 “Obiettivi PRIT 2025”, nel paragrafo “Assi previsti o in corso di realizzazione costituenti la Grande Rete”, sono eliminate le seguenti parole:

“Autostrada Cispadana da interconnessione con A13 a Ferrara sud a interconnessione con A22 a Reggiolo – Rolo”.»

*(Respinto)*

Emendamento 13, a firma dei consiglieri Prodi, Taruffi e Torri:

«Nella Relazione tecnica al capitolo 3.1 “Obiettivi PRIT 2025”, nel paragrafo “Assi previsti o in corso di realizzazione costituenti la Grande Rete”, sono eliminate le seguenti parole:

“Bretella autostradale TIBRE da interconnessione A1/A15 a interconnessione con A22 a Nogarole Rocca”.»

(Respinto)

Emendamento 14, a firma dei consiglieri Prodi e Taruffi:

«Nella Relazione tecnica al capitolo 3.2.3 “Interventi previsti sulla Grande Rete”, sono eliminate le seguenti parole:

“- un tratto con caratteristiche autostradali, fra Ferrara sud e Reggiolo-Rolo, comprensivo di 4 caselli (S. Possidonio-Concordia-Mirandola; S. Felice sul Panaro-Finale Emilia; Cento; Poggio Renatico) oggetto di concessione regionale. Sono previsti anche diversi interventi di collegamento al sistema autostradale, al fine di migliorare l’accesso e risolvere alcuni punti di criticità pregresse della viabilità esistente, nonché nuove arterie di adduzione al sistema autostradale, con funzione di raccordo diretto ai caselli e con il compito di drenare il traffico verso l’autostrada stessa. Tale sistema di assi di adduzione entrano a far parte della Rete di Base Principale.”.»

(Respinto)

Emendamento 15, a firma dei consiglieri Prodi, Torri e Taruffi:

«Nella Relazione tecnica al capitolo 3.3.2 “Interventi ammessi e previsioni per la Rete di Base Principale” dopo le parole “tangenziale di Rubiera” sono eliminate le seguenti parole poste fra parentesi:

“(opera connessa alla bretella autostradale Campogalliano – Sassuolo)”.»

(Respinto)

Emendamento 16, a firma dei consiglieri Liverani, Pompignoli, Iotti e Rontini:

«Nel paragrafo 5.2.3 Le infrastrutture di rete e i nodi, a pagina 90,

dopo il punto: “Sulla linea Bologna-Ravenna, per velocizzare i servizi “lunghi” di interpolo tra le due città e razionalizzare le relazioni cadenzate Bologna-Ravenna e Faenza-Ravenna, si prevede l’utilizzo pieno a “doppio binario” della tratta Ravenna-Russi e il potenziamento della tratta Russi-Castel Bolognese”;

È aggiunto il seguente punto: “va valutato il raddoppio integrale della linea Castel Bolognese – Ravenna, anche in ragione dell’auspicato aumento nei prossimi anni del traffico merci connesso al Porto di Ravenna”;

(Approvato)

Emendamento 17, a firma del consigliere Bertani:

«Nella Relazione tecnica del PRIT 2025 al capitolo 5.2.3 “Le Infrastrutture di rete e i nodi” (pagina n. 91 di pagine 286) dopo il periodo:

“È anche essenziale il mantenimento dei punti di incrocio/precedenza sulle linee ad unico binario; la loro soppressione riduce la capacità delle linee stesse e offre minori possibilità per ripristinare la regolarità dell’esercizio ferroviario in caso di squilibri conseguenti a ritardi nella circolazione.”

È inserito il seguente periodo:

«È inoltre necessario provvedere ad uno studio di fattibilità in ordine al collegamento ferroviario diretto fra Ravenna ed il suo porto con l'area di Forlì, Forlimpopoli-Cesena, connotata dalla presenza di due città con superiore o prossima ai 100mila abitanti ed un importante polo logistico ferroviario (Villa Selva). La ferrovia consentirebbe sia una fondamentale alternativa all'asse viario della "Ravegnana", ovvierebbe alla storica assenza di un collegamento diretto fra i tre centri romagnoli e costituirebbe una reale alternativa per il trasporto delle merci, liberandone la ferrovia Rimini-Ravenna che attraversa aree che si qualificano come unica conurbazione litoranea e favorendone, conseguentemente, l'impiego in una logica di servizio ferroviario metropolitano.»»

*(Respinto)*

Emendamento 18, a firma del consigliere Bertani:

«Nella Relazione tecnica del PRIT 2025 al capitolo 5.2.3 "Le infrastrutture di rete e i nodi" al decimo periodo, tra gli interventi previsti per le linee della Rete Nazionale è inserito il seguente intervento:

- Ripristino della tratta dismessa Budrio-Massalombarda.»

*(Respinto)*

Emendamento 19, a firma del consigliere Bertani:

«Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 5.2.5 "Il materiale rotabile", dopo l'ultimo periodo:

Il servizio con materiale elettrico si estenderà progressivamente alle linee Reggio-Ciano, Reggio-Guastalla, Reggio-Sassuolo e Parma-Suzzara-Poggio Rusco.

È inserito il seguente periodo:

Da inizio 2020 partirà la sperimentazione su una tratta della rete regionale del treno ad alimentazione ad idrogeno.»

*(Respinto)*

Emendamento 20, a firma del consigliere Bertani:

«Nella Relazione tecnica del PRIT 2025 al capitolo 7.4.6 "Misure per la mobilità elettrica, i carburanti alternativi e il parco circolante", il terzultimo periodo:

Il PRIT 2025 in accordo con il PAIR conferma le politiche per la promozione del rinnovo del parco circolante, con rottamazione dei veicoli più inquinanti, la diffusione di veicoli ad alimentazione alternativa, quali ad esempio metano e GPL, oltre che dei sistemi di riqualificazione elettrica dei veicoli esistenti, ossia i sistemi che consentono di trasformare un veicolo con motore endotermico in un veicolo con esclusiva trazione elettrica.

È così sostituito:

Il PRIT 2025 in accordo con il PAIR conferma le politiche per la promozione del rinnovo del parco circolante, con rottamazione dei veicoli più inquinanti, la diffusione di veicoli ad alimentazione alternativa, quali ad esempio elettrica o a idrogeno, oltre che dei sistemi di riqualificazione elettrica dei veicoli esistenti, ossia i sistemi che consentono di trasformare un veicolo con motore endotermico in un veicolo con esclusiva trazione elettrica.»

*(Respinto)*

Emendamento 21, a firma del consigliere Bertani:

«Nella Relazione tecnica del PRIT 2025 al capitolo 3.2.3 “Interventi previsti sulla Grande Rete” – TIBRE autostradale – il periodo:

Per tale infrastruttura il Prit98, nell’indicare il ruolo di connessione tra la A15 Autocisa e la direttrice del Brennero A22, richiedeva una verifica funzionale dei tracciati possibili e del livello di domanda effettivamente previsto. L’analisi di scenario 2025 fa ritenere nell’orizzonte del PRIT 2025 come prioritaria la realizzazione del previsto 1° lotto, dall’interconnessione con la A15 e la A1 fino al nuovo casello di Terre Verdiane in comune di Sissa – Trecasali. Rimane la previsione di lungo periodo di completamento della infrastruttura, con prosecuzione della bretella autostradale dal casello di Terre Verdiane all’interconnessione con la A22. Nell’orizzonte di piano si ritiene debba essere perseguita la messa in rete del 1° lotto con la Cispadana attraverso la realizzazione del tratto mancante fra Terre Verdiane e la SP72 Parma – Mezzani.

È così sostituito:

Per tale infrastruttura il Prit98, nell’indicare il ruolo di connessione tra la A15 Autocisa e la direttrice del Brennero A22, richiedeva una verifica funzionale dei tracciati possibili e del livello di domanda effettivamente previsto. L’analisi di scenario 2025 fa ritenere nell’orizzonte del PRIT 2025 come purtroppo inevitabile la realizzazione del previsto 1° lotto, dall’interconnessione con la A15 e la A1 fino al nuovo casello di Terre Verdiane in comune di Sissa – Trecasali.»

(Respinto)

Emendamento 22, a firma del consigliere Bertani:

«Nella Relazione tecnica del PRIT 2025 al capitolo 12.5.1 “Azioni e obiettivi del PRIT”

il punto:

- Promozione del rinnovo del parco veicolare, pubblico e privato, anche attraverso agevolazioni per le auto a carburanti alternativi, in particolare ibride ed elettriche, e la promozione di mezzi a metano o bio-metano<sup>41</sup>.

È così sostituito:

- Promozione del rinnovo del parco veicolare, pubblico e privato, anche attraverso agevolazioni per le auto a carburanti alternativi, in particolare elettriche, ibride plug-in e ad idrogeno.»

(Respinto)

Emendamento 23, a firma del consigliere Bertani:

«Nella Relazione Tecnica del PRIT 2025 al capitolo 12.5.1 “Azioni e obiettivi del PRIT”

Dopo il punto:

- promozione di specifiche iniziative all’interno dei PUMS, in particolare quelle che mirano ad uno sviluppo della mobilità ciclopedonale e, se motorizzata, a favore dei veicoli elettrici, ibridi e a metano, sostenendo progetti pilota e sperimentazioni.

È inserito il seguente punto:

- promozione di specifiche iniziative all’interno dei PUMS, in particolare quelle che mirano ad uno sviluppo della micromobilità elettrica a favore di dispositivi a propulsione prevalentemente elettrica, quali hoverboard, segway, monopattini e monowheel, sostenendo progetti pilota e sperimentazioni.»

(Respinto)

Emendamento 24, a firma del consigliere Paruolo:

«Nella Relazione tecnica al paragrafo 5.2.3 “Le infrastrutture di rete e i nodi”, alla pagina 93 sono eliminate le seguenti parole “(al di fuori dell’area urbana)”»

*(Approvato)*

Emendamento 25, a firma dei consiglieri Facci, Tagliaferri e Callori:

«Nella Relazione tecnica, paragrafo 5.2.3 “Le infrastrutture di rete e i nodi”, pag. 90, sostituire il periodo “va valutata la fattibilità tecnico economica del raddoppio, sulla linea Porrettana, della tratta Casalecchio – Sasso Marconi”, con il periodo “commissione di uno studio di fattibilità tecnico economica del raddoppio, sulla linea Porrettana, della tratta Casalecchio – Vergato”»

*(Respinto)*

Emendamento 26, a firma dei consiglieri Facci, Tagliaferri e Callori:

«Nella Relazione tecnica, paragrafo 3.3.2 “Interventi ammessi e previsioni per la Rete di Base Principale”, a pag. 59, dopo il periodo “SS 64 Porrettana - Nodo di Casalecchio di Reno (fraz. Sasso Marconi), aggiungere il periodo: S.S. 64 Porrettana: variante di Ponte della Venturina.”»

*(Respinto)*

Emendamento 27, a firma dei consiglieri Facci, Tagliaferri e Callori:

«Nella Relazione tecnica, paragrafo 3.3.2 “Interventi ammessi e previsioni per la Rete di Base Principale”, a pag. 60, sopprimere il periodo “alla SS 64 - variante di Ponte della Venturina”»

*(Respinto)*

Emendamento 28, a firma dei consiglieri Facci, Tagliaferri e Callori:

«Nell’allegato alla Relazione tecnica, paragrafo 3.10 “Valichi appenninici”, pag. 272, dopo le parole “soprattutto nelle tratte più a sud”, aggiungere il periodo “salvo eccezioni”»

*(Respinto)*

Emendamento 29, a firma dei consiglieri Facci, Tagliaferri e Callori:

«Nell’allegato alla Relazione tecnica, paragrafo 3.10 “Valichi appenninici”, pag. 272, dopo le parole “soprattutto nelle tratte più a sud”, sopprimere il periodo “alla SS 64 - variante di Ponte della Venturina”»

*(Respinto)*

Emendamento 30, a firma dei consiglieri Facci, Tagliaferri e Callori:

«Nella Relazione tecnica, paragrafo 3.3.2 “Interventi ammessi e previsioni per la Rete di Base Principale”, a pag. 59, dopo il periodo “SS 64 Porrettana - Nodo di Casalecchio di Reno (fraz. Sasso Marconi), aggiungere il periodo: S.S. 64 Porrettana: realizzazione di bretella di collegamento Valle del Reno / Valle del Setta”»

*(Respinto)*

Emendamento 31, a firma del consigliere Bertani:

«Nella Relazione tecnica del PRIT 2025 dopo le parole:

“Piano regionale integrato dei trasporti”

sono aggiunte le seguenti parole:

“per la mobilità sostenibile”.»  
(Respinto)

### **Comunicazione prescritta dall'articolo 69 del Regolamento interno**

Nel corso delle sedute sono pervenuti i sottonotati documenti:

#### **Interrogazioni**

**8615** - Interrogazione a risposta scritta circa le azioni da porre in essere per evitare la riduzione estiva dei posti letto nelle strutture sanitarie, con particolare riferimento alla situazione esistente a Bologna. A firma del Consigliere: Galli

**8616** - Interrogazione a risposta scritta circa le azioni da porre in essere per la salvaguardia idraulica del territorio attraversato dal torrente Parma, con particolare riferimento all'abitato di Colorno. A firma del Consigliere: Rainieri

**8617** - Interrogazione a risposta scritta circa questioni e procedure riguardanti la rotatoria del casello Interporto, il "Passante di Mezzo" ed il Nodo di Funo. A firma del Consigliere: Paruolo

**8622** - Interrogazione a risposta scritta circa questioni riguardanti il patrocinio concesso dall'Ausl di Imola e dalla Regione Emilia-Romagna ad un corso riguardante il settore estetico della rinoplastica. A firma del Consigliere: Galli

**8624** - Interrogazione a risposta scritta circa la dichiarazione di calamità naturale per il comune di Piozzano (PC) e le azioni da attuare per garantire il corretto funzionamento della rete telefonica e web nel relativo territorio. A firma dei Consiglieri: Callori, Tagliaferri, Facci

**8626** - Interrogazione a risposta scritta circa le azioni da porre in essere per consentire il rinnovo della convenzione municipale riguardante il canile di Castellarquato (PC). A firma dei Consiglieri: Tagliaferri, Callori, Facci

**8627** - Interrogazione a risposta scritta circa le azioni da attuare per la riqualificazione ambientale della Valle Mandriole di Ravenna, e per creare nuove prese d'acqua per la stessa. A firma del Consigliere: Liverani

**8628** - Interrogazione a risposta scritta circa questioni riguardanti l'azienda di trasporti regionali SETA, con particolare riferimento alla tutela dei relativi lavoratori. A firma del Consigliere: Bargi

#### **Interpellanza**

**8618** - Interpellanza circa le azioni da attuare per evitare disagi per gli utenti del trasporto pubblico svolto da SETA, con particolare riferimento alla vetustà dei mezzi utilizzati ed alla relativa manutenzione. A firma della Consiglieria: Gibertoni

#### **Risoluzioni**

**8620** - Risoluzione per impegnare la Giunta a concludere l'esame dei progetti di legge riguardanti l'omotransfobia e l'omotransnegatività entro la tornata assembleare del 9 e 10 luglio 2019, con particolare riferimento a quello oggetto n. 7159 di iniziativa del Consiglio Comunale di Bologna, ed ai

testi presentati dai Comuni di Parma, Reggio Emilia e San Pietro in Casale. A firma dei Consiglieri: Bertani, Sensoli

**8629** - Risoluzione per impegnare la Giunta ad intervenire, a livello normativo, al fine di garantire un adeguato supporto assistenziale ed economico ai pazienti che, al fine di poter sottoporsi ad un intervento, necessitano di un trasferimento presso Centri Trapianto ubicati fuori dalla Regione Emilia-Romagna. (10 07 19) A firma del Consigliere: Galli

*(Comunicazione n. 86 prescritta dall'articolo 69 del Regolamento interno - prot. NP/2019/1563 dell'11/07/2019)*

I PRESIDENTI

Rainieri - Soncini

I SEGRETARI

Rancan - Torri