

254.**SEDUTA DI MARTEDÌ 9 LUGLIO 2019****(POMERIDIANA)****PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE RAINIERI****INDICE**

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

OGGETTO 8305

Interpellanza circa un progetto, presentato dall'Associazione degli Ornitologi dell'Emilia-Romagna e dal Circolo Legambiente "Delta del Po", riguardante la rinaturalizzazione delle vasche dell'ex zuccherificio di Comacchio. A firma del Consigliere: Bertani

(Svolgimento)

PRESIDENTE (Rainieri)

BERTANI (M5S)

GAZZOLO, assessore

BERTANI (M5S)

OGGETTO 8306

Interpellanza circa le azioni da attuare per dare corso ad approfondimenti riguardanti problematiche relative alle ludopatie ed al divieto assoluto di gioco per i minori di 18 anni. A firma dei Consiglieri:

Tagliaferri, Facci

(Svolgimento)

PRESIDENTE (Rainieri)

FACCI (Fdl)

VENTURI, assessore

FACCI (Fdl)

OGGETTO 8348

Interpellanza circa l'opposizione alla mancata valutazione di impatto ambientale relativamente al progetto di ampliamento delle capacità di stoccaggio, mediante superamento dell'originaria pressione statica di fondo, riguardante il giacimento di San Potito, a Cotignola (RA). A firma del Consigliere: Bertani

(Svolgimento)

PRESIDENTE (Rainieri)

BERTANI (M5S)

GAZZOLO, assessore
BERTANI (M5S)

OGGETTO 8356

Interpellanza circa questioni, procedure e risorse riguardanti la realizzazione dell'Autostrada regionale Cispadana. A firma della Consigliera: Gibertoni

(Svolgimento)

PRESIDENTE (Rainieri)
GIBERTONI (M5S)
DONINI, assessore
GIBERTONI (M5S)

OGGETTO 8369

Interpellanza circa le future politiche in materia di rifiuti urbani delle amministrazioni locali del bacino "pianura e montagna modenese". A firma della Consigliera: Gibertoni

(Svolgimento)

PRESIDENTE (Rainieri)
GIBERTONI (M5S)
GAZZOLO, assessore
GIBERTONI (M5S)

Interpellanza oggetto 8385

(Rinvio)

PRESIDENTE (Rainieri)

OGGETTO 8553

Proposta recante: «Assestamento - Prima variazione generale al bilancio di previsione dell'Assemblea legislativa dell'Emilia-Romagna per gli anni 2019-2020-2021». (Delibera dell'Ufficio di Presidenza n. 39 del 25 giugno 2019) (213)

(Dichiarazioni di voto e approvazione)

PRESIDENTE (Rainieri)
TARUFFI (SI)
CALIANDRO (PD)

OGGETTO 7618

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

(Relazione della Commissione, relazione di minoranza e discussione)

(Ordini del giorno 7618/1/2/3/4/5/6 oggetti 8630 - 8631 - 8632 - 8633 - 8634 - 8635 - Presentazione)

PRESIDENTE (Rainieri)
POMPIGNOLI (LN)
IOTTI, relatore della Commissione
POMPIGNOLI, relatore di minoranza
RONTINI (PD)

BERTANI (M5S)
MARCHETTI Daniele (LN)
TORRI (SI)
GALLI (FI)
CALLORI (Fdl)
PRESIDENTE (Rainieri)

Allegato

Partecipanti alla seduta
Votazione elettronica oggetto **8553**

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE RAINIERI

La seduta ha inizio alle ore 14,18

PRESIDENTE (Rainieri): Dichiaro aperta la seduta n. 254 del 9 luglio 2019.

Ha comunicato di non poter partecipare, ai sensi dell'articolo 65 del Regolamento, la consigliera Zappaterra.

Hanno giustificato la loro assenza la consigliera Sensoli e l'assessore Bianchi.

Svolgimento di interpellanze**OGGETTO 8305**

Interpellanza circa un progetto, presentato dall'Associazione degli Ornitologi dell'Emilia-Romagna e dal Circolo Legambiente "Delta del Po", riguardante la rinaturalizzazione delle vasche dell'ex zuccherificio di Comacchio. A firma del Consigliere: Bertani

PRESIDENTE (Rainieri): Iniziamo i lavori con lo svolgimento delle interpellanze.

Oggetto 8305: interpellanza circa un progetto, presentato dall'Associazione degli Ornitologi dell'Emilia-Romagna e del Circolo Legambiente "Delta del Po", riguardante la naturalizzazione delle vasche dell'ex zuccherificio di Comacchio, a firma del consigliere Bertani, a cui risponderà l'assessore Gazzolo.

Consigliere Bertani, prego.

BERTANI: Grazie, presidente.

Introduco brevemente. Ne avevamo, in realtà, già parlato nell'Assemblea scorsa. La bonifica o la risistemazione delle vasche di decantazione dell'ex zuccherificio di Comacchio, così come era stato presentato un primo progetto da Sipro con l'apporto di terre provenienti da bonifiche da parte di Petroltecnica, ha sollevato parecchi dubbi. In questo caso, ci sono diverse associazioni, tra cui Legambiente e l'Associazione degli Ornitologi, che presentano un progetto alternativo, che sembra di interesse, che tra l'altro fa riferimento anche a un bando regionale che fa capo al Programma di sviluppo rurale che fa capo al ripristino degli ecosistemi.

Queste associazioni hanno già presentato varie volte il progetto. Quel bando della Regione scade il 31 luglio. Quello che noi chiediamo all'assessore è di farsi tramite perché questa idea, che nasce dal basso, e che dal punto di vista naturalistico va a fermare un progetto che solleva grandi dubbi, e chi invece propone la rinaturalizzazione di un ecosistema interessante. Noi quindi chiediamo se la Giunta ha intenzione di sostenere, se lo ritiene valido, questo progetto. Grazie.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie.

Assessore, prego.

GAZZOLO, assessore: Grazie, presidente, consiglieri, consigliere Bertani.

Io mi limito a riprendere parte della risposta che avevo già dato nella scorsa seduta di Assemblea legislativa, relativamente al quesito proposto dal consigliere Bertani, relativo alla più complessa vicenda che riguarda l'area dell'ex zuccherificio di Comacchio, e nello specifico, il progetto di rinaturalizzazione proposto nell'ambito dell'operazione sottomisura 4401 "Ripristino ecosistemi del Piano di sviluppo rurale 2014-2020".

Faccio riferimento al fatto che è possibile presentare progetti di rinaturalizzazione di aree, a condizione che le aree siano classificate come agricole, abbiano una superficie di almeno un ettaro e siano ubicate in pianura. Il progetto deve prevedere la realizzazione di boschetti, zone umide, prati umidi, siepi, complessi macchia e radura, o altre tipologie di interventi finalizzati alla creazione di ambienti naturali o seminaturali, e che la domanda di sostegno contenente il progetto deve essere inviata alla regione Emilia-Romagna entro il giorno 31 luglio 2019. Dopodiché, inizierà la fase istruttoria che consentirà di definire l'elenco dei progetti ammessi a finanziamento. Attualmente, nessun progetto è ancora stato presentato da parte dell'associazione ornitologi dell'Emilia-Romagna e dal Circolo Legambiente Delta del Po di Comacchio per la rinaturalizzazione delle vasche dell'ex zuccherificio di Comacchio, e di conseguenza, ad oggi, non è possibile per me esprimermi nel merito della validità del progetto citato nell'interpellanza.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie, assessore.

Consigliere Bertani, prego.

BERTANI: Grazie, presidente.

Certo, l'assessore oggi non può esprimersi dal punto di vista tecnico, ma la richiesta era di un punto di vista politico. Probabilmente, cioè, in questo caso, è necessario un facilitatore, perché il parco mi sembra che non stia rispondendo in maniera adeguata alle sollecitazioni delle associazioni, tanto che queste hanno già presentato varie volte il progetto in un'assemblea pubblica direttamente a Sipro. La presidenza del parco non era mai presente e il 5 luglio hanno nuovamente scritto al parco chiedendo una convocazione per essere auditi e presentare il progetto, anche perché tecnicamente le associazioni di per sé non possono presentare – almeno a quello che dicono – il progetto al bando perché serve una licenza d'agricoltore, essenzialmente. Quindi, non possono.

Probabilmente il parco, sollecitato, potrebbe presentare direttamente il progetto. Purtroppo, ad oggi, il parco sembra non rispondere. Un interessamento della Regione, che penso tenga ai nostri parchi, sarebbe importante, anche perché poi ci troviamo di fronte a un presidente del parco che proprio in questi giorni all'Associazione degli Ornitologi dice che, essenzialmente, sono ignoranti perché tentano di umanizzare il fratino. Questa è un'altra questione relativa al concerto che si terrà nella spiaggia, il Jova

Beach Party. Anche qui è stato sollecitato l'intervento del parco, almeno perché desse un parere, perché quella è una zona in cui nidifica il fraterno. Il presidente del parco dà degli "ignoranti", dei "visionari" a chi solleva il problema, mentre basterebbe un po' di buona volontà, visto che quella è una zona vocata, al di là del concerto, e pensare a tutelare quella zona.

Stessa cosa, sarebbe importante tutelare questa zona delle vasche dell'ex zuccherificio. Sarebbe un fatto semplice, sarebbe un potenziamento anche del valore del parco. Basterebbe mostrare le fasi della rinaturalizzazione. Sarebbe già un'attrazione di per sé mostrare le fasi della rinaturalizzazione, mostrare come un terreno abbandonato venga rinaturalizzato.

Spero che il parco, anche grazie a quello che ha detto oggi l'assessore, voglia far parte di questo progetto e, quindi, convochi velocemente chi ha proposto questo progetto e si faccia parte nel presentare alla Regione un progetto, che sarà poi valutato tecnicamente. Grazie.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie.

OGGETTO 8306

Interpellanza circa le azioni da attuare per dare corso ad approfondimenti riguardanti problematiche relative alle ludopatie ed al divieto assoluto di gioco per i minori di 18 anni. A firma dei Consiglieri: Tagliaferri, Facci

PRESIDENTE (Rainieri): Passiamo all'oggetto 8306: interpellanza circa le azioni da attuare per dare corso ad approfondimenti riguardanti problematiche relative alle ludopatie ed al divieto assoluto di gioco per i minori di anni 18, a firma dei consiglieri Tagliaferri e Facci.

Interverrà il consigliere Facci e risponderà l'assessore Venturi.

Consigliere Facci, prego.

FACCI: Grazie.

Questa interpellanza in realtà è un po' datata, alla quale tra l'altro aveva fatto seguito anche la presentazione di una risoluzione sulla quale quest'aula, lo dico per completezza, si è già espressa. È però l'occasione per interagire con l'assessore, quindi con la Giunta, su una disposizione di legge a nostro avviso estremamente severa, assessore. Seppure questa disposizione di legge, infatti, si inserisce in un contesto normativo che noi abbiamo sottoscritto, che comunque quest'aula ha sostanzialmente condiviso, quello della normativa contro la ludopatia, quindi per mettere in campo tutte le iniziative possibili per combattere questa piaga, per prevenire la diffusione di fenomeni e intervenire, in maniera anche rigorosa su tutte quelle attività che effettivamente possono comportare lo sviluppo di una vera e propria dipendenza da gioco d'azzardo. Il punto è che a nostro avviso, all'interno di questa normativa ampiamente considerata, c'è una parte che non può essere severamente contestata e perseguita: parlo di quelle sale giochi che sono ampiamente diffuse nelle realtà turistiche, in particolare nella nostra riviera, per intenderci, al cui interno vi sono dei giochi che non generano vincite di denaro, ma che emettono dei bigliettini poi collegabili a dei premi.

Uno degli aspetti a nostro avviso estremamente penalizzanti è quello che si interviene anche sul minore, a prescindere che sia o non sia coi genitori. Questi giochi, queste macchine, sono sostanzialmente proibiti a prescindere. Si consideri che la tipologia di frequentazione, di chi in genera frequenta queste sale giochi, sono prevalentemente famiglie. Sulla base anche, a nostro avviso, di un non provato, dal punto di vista medico-scientifico, fattore di dipendenza, cioè il fatto che queste

macchinette comunque possano indurre un'eventuale dipendenza, possano generare o in qualche modo abituare alla dipendenza, questo specifico tipo di macchinette non risulta a noi essere dimostrato.

La richiesta è molto semplice, cioè se non si ritiene – era stata fatta a maggio; oramai siamo a metà luglio – vista la stagione estiva che in quel momento stava per iniziare, di sospendere (non abolire, ma sospendere) per una riflessione sulla effettiva portata di questo divieto che colpisce prevalentemente le famiglie su dei dati che non sono, per quanto consta a noi, scientificamente sostenuti e dimostrati.

La richiesta era una sorta di moratoria per poi arrivare a un approfondimento con le categorie, con i portatori di interesse, ma certamente anche con le strutture tecniche della Regione, per valutare la bontà effettiva di una norma, a nostro avviso eccessivamente penalizzante. Grazie.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie.

Assessore Venturi, prego.

VENTURI, assessore: Consigliere, le fornisco la risposta, anche se datata. Naturalmente, è la risposta che impegna il mio assessorato e l'assessorato dell'assessore Corsini. È una risposta che dà modo di raccontare quello che è stato fatto, quindi che non c'è stata questa moratoria.

Le opinioni dei singoli possono essere differenti rispetto alle politiche complessive. Io le dico solo che su alcune delle considerazioni che lei ha fatto posso avere molti punti di contatto, nel senso che è del tutto evidente, anche soltanto passando fuori da dove si fanno queste attività di cosiddette "sale giochi", dove ci sono dei bambini piccoli o ci sono dei ragazzini, si fanno attività dove vengono distribuiti questi bigliettini e poi si va a prendere il peluche o quello che è.

Detto questo, l'attività non è stata soggetta a moratoria, quindi è proibita. È proibita perché all'interno delle discussioni che abbiamo fatto, sia in Giunta che con la maggioranza, questo è stato deciso, naturalmente nell'ambito delle pratiche di democrazia alle quali ci sottoponiamo volentieri e quindi sta funzionando. Se non altro si risparmierebbero dei soldi da parte delle famiglie, se non si avrà un'efficacia rispetto a uno sviluppo ulteriore della ludopatia.

Poi, se volessimo parlare di ludopatia, naturalmente dovremmo parlare anche delle ludopatie che i nostri figli o i nostri nipoti rischiano. Sicuramente, dal punto di vista del rischio, hanno certamente un rischio molto maggiore anche soltanto facendo i giochi che si scaricano gratuitamente da internet.

Per ticket redemption si intendono gli apparecchi meccanici ed elettromeccanici, attivabili con moneta, con gettone o con altri strumenti elettronici di pagamento, che distribuiscono tagliandi direttamente e immediatamente dopo la conclusione della partita. Accumulando tali tagliandi si possono ottenere premi, in alcuni casi anche di discreto valore (tablet e simili).

Secondo alcune evidenze l'utilizzo di questi apparecchi induce nei minorenni l'abitudine al gioco d'azzardo, essendo spesso nullo il ruolo dell'abilità del giocatore. Esistono poi altre evidenze che sottolineano quanto sia dannosa l'esposizione degli adolescenti a giochi d'azzardo, o a meccanismi che lo simulano, anche in assenza di vincite in denaro.

Molti di tali apparecchi, infatti, sono identici come meccanismo di funzionamento alle slot machine, in quanto provocano le stesse sensazioni e prevedono delle vincite casuali, che è proprio il meccanismo che causa la dipendenza negli adulti.

In alcune regioni italiane si è deciso di vietare gli apparecchi di ticket redemption ai minori di 18 anni: oltre all'Emilia-Romagna anche Friuli Venezia-Giulia, Valle d'Aosta e Piemonte. I ticket sono inoltre

vietati in Francia, mentre in Florida e negli Stati Uniti, la Walt Disney World ha deciso di eliminare i redemption games e le macchine con braccio gru nei suoi centri di intrattenimento per famiglie.

Nella nostra regione il divieto è stato introdotto attraverso una modifica della legge regionale 5 del 2013, che ha dato mandato alla Giunta regionale, sentite le associazioni degli esercenti e attraverso l'Osservatorio regionale sul gioco d'azzardo, di disciplinare tale divieto con un proprio atto. La Giunta regionale, con deliberazione 401 del 2019, ha previsto gli obblighi a carico degli esercenti, le sanzioni, la decorrenza del divieto. Poiché il divieto si rivolge ai minori di età, la responsabilità per avere consentito o non impedito il loro utilizzo dei ticket redemption incombe su chi esercita la potestà genitoriale, ma coinvolge anche gli esercenti dei locali in cui detti apparecchi sono collocati, i quali sono obbligati, primo, ad affiggere la locandina regionale in cui viene menzionato il divieto di utilizzo dei ticket redemption da parte dei minori di età; secondo, ad affiggere in modo visibile su ogni apparecchio oggetto del divieto un avviso in cui deve essere indicato che il loro utilizzo è vietato ai minori di età; terzo, ad accertarsi dell'età del cliente, tranne nei casi in cui la sua maggiore età sia manifesta, nelle seguenti situazioni: quando viene acquistato il gettone per l'utilizzo dei giochi vietato ai minori oppure quando viene ritirato il premio derivante dalla vincita degli apparecchi ticket redemption.

Ferma restando la competenza degli organi statali di vigilanza e controllo, ai sensi della normativa vigente, i comuni devono prevedere nei propri regolamenti gli obblighi a carico degli esercenti e le sanzioni amministrative nei casi di inosservanza, che sono prioritariamente applicate dal comune sul cui territorio viene accertata l'infrazione.

Sulla base delle considerazioni sopra riportate, quindi, non si ritiene di dover prevedere alcuna sospensione dell'efficacia del provvedimento citato. Grazie.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie.

Consigliere Facci, prego.

FACCI: Grazie.

Di tutta questa risposta, che bene o male è stata scritta dagli uffici sulla scorta di quello che era l'orientamento che ha avuto la maggioranza in occasione della risoluzione, l'aspetto positivo è la premessa. Praticamente l'assessore, nel far intendere che questo provvedimento in Giunta è stato deciso secondo le regole della democrazia, quindi a maggioranza, in qualche modo ha condiviso – non ha detto quali – alcuni punti dell'interpellanza stessa, e di questo lo ringrazio. Dimostra certamente una onestà di fondo, che mai ho negato, ma in questo momento mi sento pubblicamente di riconoscerglielo.

Visto che la Giunta è determinata nel mantenere questo divieto, che ritengo assolutamente eccessivamente rigoroso, quantomeno auspico che questa norma possa essere rivista in seguito.

Ripeto: parte da un principio corretto, quello di impedire, anche nei più giovani lo sviluppo di abitudini che possono un domani essere obiettivamente pericolose. Ma quando questi comportamenti che vengono così severamente censurati coinvolgono anche le famiglie, io credo che qui sia la fase dell'ingerenza. Capirei se si dovessero in un qualche modo vietare i minori da soli, o i minori che non hanno una forma di custodia, chiamiamola così, e di controllo. Ma quando i minori sono con famiglie, con educatori, con maestri, con tutti coloro che in qualche modo ne hanno la responsabilità, punire, vietare a prescindere, io credo che sia effettivamente una norma troppo rigorosa, che non tiene conto – io continuo a insistere su questo – della non dimostrata attitudine di questi meccanismi a generare fenomeni di dipendenza. Non è dimostrata.

lo quindi auspico, nel prosieguo, una valutazione, all'esito oramai di una stagione che ha ancora circa un mese e mezzo di svolgimento, che possa esservi domani un confronto fra tutti i portatori di interesse, fra tutti i settori interessati e gli specialisti del caso. Ma ripeto: questa è una normativa che va rivista necessariamente.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie.

OGGETTO 8348

Interpellanza circa l'opposizione alla mancata valutazione di impatto ambientale relativamente al progetto di ampliamento delle capacità di stoccaggio, mediante superamento dell'originaria pressione statica di fondo, riguardante il giacimento di San Potito, a Cotignola (RA). A firma del Consigliere: Bertani

PRESIDENTE (Rainieri): Passiamo all'interpellanza 8348 circa l'opposizione alla mancata valutazione di impatto ambientale relativamente al progetto di ampliamento delle capacità di stoccaggio, mediante superamento dell'originaria pressione statica di fondo riguardante il giacimento di San Potito a Cotignola, a firma del consigliere Bertani.

Prego, consigliere Bertani.

BERTANI: Grazie, presidente.

La concessione di stoccaggio di San Potito a Cotignola è attiva già da tempo, però è stata richiesta una possibilità di ampliamento della capacità mediante il superamento dell'originaria pressione statica di fondo. In sostanza, è stato richiesto di aumentare, di mandare in sovrappressione lo stoccaggio di gas.

Quello che è successo è che alla richiesta della sovrappressione sono state presentate diverse osservazioni. Una di queste osservazioni, che tra l'altro condivido, è stata presentata anche dalla Regione Emilia-Romagna. La Regione Emilia-Romagna diceva che, sulla base di questi elementi e delle incertezze circa i potenziali impatti ambientali significativi che non si ritiene possano essere esclusi e risolti allo stato attuale, perché mandare in sovrappressione un serbatoio di questo tipo esercita delle pressioni nel terreno in una zona in cui sono attive faglie sismiche, seppur profonde, la Regione giustamente dice: nessuno ci assicura che si possano escludere degli esiti.

Per la Regione pareva necessario e opportuno assoggettare alla procedura di VIA il progetto di esecuzione di prove di iniezione del giacimento. Peraltro, anche il Gruppo consiliare dell'Unione dei Comuni della Bassa Romagna aveva presentato delle osservazioni di questo tipo, indicando la pericolosità di questa attività, quindi ritenendo che dovesse essere attuata una procedura di VIA.

Questo stoccaggio è dell'ottobre 2007, quando la Regione esprime parere favorevole allo stoccaggio. Quindi, quello stoccaggio ce lo ritroviamo per quel parere favorevole di allora. Cosa è successo? È successo che un funzionario del Ministero, non ricevendo risposta ad una richiesta mandata alla Regione Emilia-Romagna, ha ritenuto che la richiesta di sovrappressione non dovesse essere esclusa dalla procedura di VIA. Infatti, in questo decreto direttoriale del 13 marzo 2019 si dice: "Si dà atto che il parere contrario all'esclusione della procedura di VIA della Regione Emilia-Romagna è stato espresso il 7 maggio 2018, quindi antecedentemente la trasmissione della documentazione integrativa avvenuta in data 22 ottobre 2018". Nel 2018 la società che ha richiesto la sovrappressione ha mandato un piano alternativo con alcune modifiche.

Il funzionario, visto che la regione Emilia-Romagna non si è fatta più sentire e non ha dato più risposta, ritiene che questa sorta di silenzio-assenso permetta di escludere la sovrappressione dalla procedura di VIA.

Io chiedo all'assessore perché non abbiamo risposto, e se la posizione della regione Emilia-Romagna è ancora contraria al fatto che quella sovrappressione non vada sottoposta a procedura di VIA. Grazie.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie.

Assessore Gazzolo, prego.

GAZZOLO, assessore: Grazie, presidente.

Innanzitutto non posso che partire dalle affermazioni contenute nella parte introduttiva dell'interpellanza, precisando che: 1) la regione è da sempre impegnata, per quanto di competenza, nella promozione e attuazione di politiche di prevenzione e mitigazione dei rischi naturali, tra i quali anche quello sismico, come chiaramente emerge dalla lettura della prima legge urbanistica regionale (la legge regionale 47/1978), dai numerosi studi e approfondimenti effettuati e dalle iniziative messe in atto dai servizi tecnici regionali preposti.

I documenti di cui il professor Peter Styles – scusate, parto dalle premesse sull'ICHESE, ma non posso lasciare che ci siano dubbi in materia – lamenta la mancata consegna alla Commissione ICHESE, risultano regolarmente trasmessi, come peraltro già ben precisato anche nella comunicazione inviata dal presidente della regione alla redazione di Report, a seguito della trasmissione dell'8 maggio 2019.

La Commissione ICHESE ha pertanto certamente lavorato su dati completi, e tali dati riguardavano anche il materiale relativo all'attività di monitoraggio, durante la fase sperimentale di iniezione, in regime di sovrappressione, nel giacimento di Minerbio. Risulta infatti agli atti della regione che tale materiale è compreso tra la documentazione che venne fornita alla Commissione stessa, al fine di redigere il proprio studio.

Inoltre, la regione non ha disconosciuto le conclusioni della Commissione ICHESE, bensì ha promosso e partecipato ad approfondimenti, proprio in attuazione di una precisa raccomandazione contenuta nel rapporto ICHESE, finalizzata a verificare le possibili relazioni tra attività mineraria della concessione Mirandola e i sismi 2012.

La regione non ha tentato di modificare le conclusioni del Rapporto ICHESE. Al contrario, considerato che competeva anche alla regione prendere decisioni conseguenti, relative all'area colpita, e formalizzare atti amministrativi, i servizi tecnici regionali hanno inviato, in data 3 marzo 2014, una lettera alla segreteria della Commissione stessa, nella quale si chiedeva conferma di aver ben interpretato alcuni passaggi del rapporto. Tutto ciò – è bene ribadirlo – a rapporto chiuso, quindi formalmente approvato e trasmesso a cura della Commissione stessa. È, pertanto, impossibile ipotizzare tentativi da parte della Regione di modificare le conclusioni della Commissione, visto che queste erano già state approvate e formalizzate.

In merito al laboratorio Cavone, si precisa che la Regione non ha mai conferito incarichi a scienziati. Proprio per rispondere ad una richiesta della Commissione ICHESE, Ministero dello sviluppo economico e Regione hanno, invece, chiesto al concessionario del sito di condurre alcuni test sull'area. I dati risultanti hanno escluso una relazione tra sisma e attività mineraria. Analoga verifica è stata condotta da scienziati americani incaricati da Eni e Gas Plus con esito identico. Ambedue le verifiche

sono, poi, state validate non solo dal Ministero, ma anche da un soggetto terzo, l'Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia.

Fatta questa doverosa premessa, entro nel merito dell'interpellanza. Parto da qui. Il progetto citato dal consigliere Bertani è relativo all'esecuzione di prove di iniezione nel giacimento BB1 di San Potito, finalizzata all'ampliamento della capacità di stoccaggio mediante superamento della pressione originaria statica di fondo all'interno della concessione di stoccaggio vigente San Potito e Cotignola. Tale progetto è stato sottoposto alla verifica di assoggettabilità, a VIA di competenza statale, che si è concluso con l'emanazione del provvedimento direttoriale n. 75 del 13 marzo 2019 da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di esclusione del progetto dalla procedura di valutazione di impatto ambientale, quindi, da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che ha escluso il progetto dalla procedura di valutazione di impatto ambientale per competenza.

Nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità, la Regione Emilia-Romagna ha formulato le proprie osservazioni, nota inviata il 7 maggio 2018, dove si segnalavano alcuni elementi di incertezza e perplessità circa i potenziali impatti ambientali che non si ritiene – cito testualmente – possano essere esclusi e risolti allo stato attuale, a meno di significativi e impegnativi approfondimenti e – cito ancora testualmente – con la specificazione di condizioni ambientali all'interno di questo procedimento di verifica di assoggettabilità.

Si indicava, quindi, come – cito letteralmente – “necessario e opportuno assoggettare alla procedura di VIA il progetto, al fine di poter valutare compiutamente le proposte progettuali con dati più attendibili e quindi, in ultima analisi, più cautelativi e a favore di sicurezza”.

Il proponente Edison Stoccaggio ha trasmesso documentazione integrativa in data 22 ottobre 2018, comprensiva dei chiarimenti alle osservazioni presentate, e proposto un'integrazione volontaria dove si propone di eseguire le prove di iniezione in due fasi distinte: il primo anno, con una sovrappressione statica massima del 7 per cento; il secondo anno, con un obiettivo di sovrappressione da stabilire in accordo con gli enti preposti, in base agli esiti dei relativi monitoraggi.

Alla luce di tali elementi, la regione, in linea tecnica, non ha ritenuto di esprimersi sulla documentazione integrativa trasmessa, lasciando la decisione circa la conclusione del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA all'autorità competente che, ripeto, è il ministero dell'ambiente.

Si evidenzia che comunque un eventuale progetto di ampliamento della capacità di stoccaggio per il giacimento BB1 di San Potito, sarebbe soggetto ad un procedimento di VIA. Concluso il procedimento di screening ambientale oggetto dell'interpellanza, il ministro dello sviluppo economico dovrà procedere per autorizzare le prove di iniezione in sovrappressione, e per tale autorizzazione non è richiesta l'intesa regionale.

Nonostante tali elementi di rassicurazione, considerando che insieme agli aspetti tecnici appare necessario valutare anche gli aspetti di accettazione sociale del progetto di prove di iniezione, anche sulla base delle preoccupazioni emerse dalle amministrazioni comunali interessate e dalle comunità locali, la regione ha ritenuto opportuno inviare una nota, il 16 maggio 2019, a firma congiunta della sottoscritta, quindi degli assessori Gazzolo e della collega Costi, ai ministeri dell'ambiente e dello sviluppo economico, per chiedere di valutare e considerare tali forti preoccupazioni delle comunità locali, e rivedere la decisione assunta.

Per ultimo, occorre dire che si esclude che la mancata reiterazione delle motivazioni indicate dalla regione Emilia-Romagna possano aver costituito una sorta di silenzio-assenso nei confronti della Commissione tecnica, come ipotizza invece il consigliere Bertani. È infatti non credibile che la

Commissione tecnica del ministero dell'ambiente possa essere condizionata da una non risposta del servizio competente regionale, quando allo stesso responsabile di tale servizio viene impedito da oltre un anno, per mancanza del decreto di nomina ministeriale, di partecipare alle riunioni della stessa Commissione tecnica in qualità di rappresentante qualificato, quindi con diritto di voto della Regione, e questo nonostante il rinvio di varie richieste e solleciti sia da parte del direttore generale dell'ambiente, l'ingegner Ferrecchi, che conoscete, sia da parte anche della sottoscritta. Grazie.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie, assessore.

Consigliere Bertani, prego.

BERTANI: Grazie, presidente.

Non mi ritengo soddisfatto oppure sono indeciso se ritenermi soddisfatto, perché la nota inviata a firma dell'assessore Gazzolo e dell'assessore Costi reca la data del 16 maggio 2019, la stessa data della mia interpellanza, nella quale annoto che la Regione non ha risposto alle richieste se riteneva di confermare o meno il parere contrario all'esclusione.

Dopodiché, se un dirigente tecnico abbia commesso o abbia fatto un atto che sia criticabile o meno... Secondo me è criticabile, cioè lui si è preso la responsabilità di procedere e non sottoporre a valutazione di impatto ambientale. Sicuramente ha utilizzato come motivazione il fatto che la Regione Emilia-Romagna, che ha il dovere, secondo me, di dire e di ribadire che mandare in sovrappressione quel sito è pericoloso, perché siamo in presenza di un bacino di popolazione... Al di là dell'allarme sociale, che condivido, siamo in presenza di un bacino di popolazione importante, siamo in presenza di faglie sismiche (che ci sono) ed è in evidenza il fatto che esiste una correlazione tra interventi anche di questo tipo (ovviamente è più nota quella del fracking, ma qui non si parla di fracking), ma anche di interventi di sollecitazione di sovrappressione che possono avere conseguenze in zone in cui ci sono faglie sismiche o non c'è un'adeguata conoscenza che ci dice in che situazione sono quelle faglie sismiche. Riteniamo che quel rischio non debba essere assolutamente corso in nessun modo.

Secondo noi, la Regione ha sbagliato a non rispondere a quella nota. Bene che adesso avete mandato una nota, ma spero che non sia tardiva.

Sicuramente solleciteremo anche noi dal territorio il Ministero a tornare indietro su quella decisione e a risolvere anche la questione della nomina tecnica. Grazie.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie.

OGGETTO 8356

Interpellanza circa questioni, procedure e risorse riguardanti la realizzazione dell'Autostrada regionale Cispadana. A firma della Consigliera: Gibertoni

PRESIDENTE (Rainieri): Passiamo all'interpellanza 8356 circa questioni, procedure e risorse riguardanti la realizzazione dell'autostrada regionale della Cispadana, a firma della consigliera Gibertoni, a cui risponderà l'assessore Donini.

Consigliera Gibertoni, prego.

GIBERTONI: Grazie, presidente.

Con questa interpellanza chiediamo alla Giunta di chiarire, se si realizzerà l'autostrada regionale Cispadana, quale sarà il reale investimento da parte della regione, perché in tempi recenti abbiamo assistito a dichiarazioni che sono discordanti. In ambito assembleare è stato ricordato diverse volte che la regione avrebbe fatto fronte a eventuali indisponibilità da parte dell'autostrada regionale Cispadana S.p.A., senza però sostanziare con le cifre esatte, come una sorta di disponibilità aperta rispetto ad eventuali difficoltà da parte dell'associazione temporanea di imprese aggiudicataria dell'opera.

Il primo aprile del 2019 – nonostante fosse il primo aprile, l'abbiamo segnato come una dichiarazione che l'assessore ha reso, nella sua piena autorevolezza – l'assessore ha dichiarato che la regione era disponibile ad aggiungere ulteriori 100 milioni se la società ARC S.p.A. avesse fatto altrettanto, contraddicendo però così di fatto tutte quelle dichiarazioni che abbiamo più volte sentito anche in Commissione, oltre ad averle lette sulla stampa, per cui la regione era disponibile ad arrivare a 179 milioni, non un euro di più (179,7 milioni). Questa è anche una dichiarazione del Presidente della Regione del 4 aprile 2019, trovata nel corso di un'intervista.

La regione ha previsto a bilancio un investimento di 179,7 milioni, non uno di più; poi ci sono i 400 milioni finanziati per opere complementari.

Un mese dopo l'inizio di maggio 2019, il presidente Bonaccini dichiara di aver raggiunto un accordo con i presidenti delle province autonome di Bolzano e di Trento, per un intervento finanziario, da parte loro, di 100 milioni di euro per ricapitalizzare ARC S.p.A. e 100 milioni appunto da parte della regione. Anche qui, però, non è chiaro: per esempio, tra l'altro risulterebbe che sia stato escluso che con gli introiti dei pedaggi, per quanto riguarda la gestione totalmente pubblica dell'A22 si potesse pagare la realizzazione della Cispadana. Secondo un'altra versione invece il dispositivo prevedrebbe invece le risorse necessarie per gli investimenti, compresi questi 100 milioni di euro per la Cispadana.

Chiediamo un chiarimento rispetto a queste dichiarazioni all'assessore Donini, che ascoltiamo volentieri. Grazie.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie.

Assessore Donini, prego.

DONINI, assessore: Grazie, presidente.

La ringrazio, collega Gibertoni, perché così mi dà la possibilità di chiarire in sede istituzionale, ufficiale, quello che, per la verità, noi pensiamo di aver già abbastanza chiarito nelle varie conseguenti dichiarazioni pubbliche.

Io vado a braccio. Poi le consegno questa nota degli uffici. L'autostrada Cispadana nasce da una gara pubblica che si aggiudica ARC (Autostrada Regionale Cispadana), società che ha al suo interno Autobrennero per il 51 per cento, il Gruppo Pizzarotti di Parma per un 19 per cento e altri soci minori e che può contare su un contributo pubblico compatibile, a norma di legge e a normativa della gara, per una quantificazione iniziale di 179 milioni; 179 milioni che, tra l'altro, sono stati accantonati proprio in questa legislatura come contributo pubblico alla Cispadana, che nel frattempo era un po' impantanata nelle pastoie burocratiche della valutazione d'impatto ambientale, valutazione di impatto ambientale che è durata moltissimo – sono trascorsi quasi cinque anni – e che finalmente si è conclusa con il parere positivo.

Ovviamente, come ogni valutazione di impatto ambientale, anche quella della Cispadana, a maggior ragione quelle valutazioni di impatto ambientale che sono state oggetto di valutazioni molto dettagliate e molto consistenti, ha provocato tutta una serie...

Io faccio un po' fatica a urlare.
Ha provocato tutta una serie di...

(brusio in Aula)

PRESIDENTE (Rainieri): Assessore, scusi.

Quel siparietto tra i consiglieri del PD e i consiglieri di AN chiedo se può essere interrotto, perché l'assessore ha tutto il diritto di rispondere in tranquillità e la consigliera di ascoltare l'interpellanza che ha fatto. Chiedo gentilmente ai consiglieri del PD...

(interruzione)

Consigliera, sta dando fastidio al suo assessore, le ricordo.

(brusio in Aula)

Prego, assessore, può continuare, se i suoi colleghi le danno il permesso.

DONINI, assessore: Le assicuro, presidente, nessun fastidio. Il problema era solo di riuscire a spiegare bene, visto che sto parlando a braccio, affinché la consigliera Gibertoni possa comprendere tutto quello che dico. Dicevo: una valutazione di impatto ambientale, quindi, durata tanto, che ha procurato delle prescrizioni che vanno recepite nella definizione del progetto definitivo adeguato alle prescrizioni VIA. Questo, ovviamente, potrebbe anche comportare una serie di costi aggiuntivi, cosa che è normale che possa succedere dopo una valutazione di impatto ambientale. Essendo trascorso anche abbastanza tempo nella valutazione di impatto ambientale, è necessario, adesso, per realizzare l'opera – so che è un'opera che a lei sta particolarmente a cuore –, cosa che noi vogliamo fare, occorre innanzitutto che ARC adegui il progetto definitivo che è entrato nella valutazione ambientale, con le prescrizioni della valutazione di impatto ambientale e che si produca un nuovo piano economico-finanziario di gestione dell'autostrada, che tenga conto della nuova situazione del traffico, degli anni trascorsi, di tutte le prescrizioni che sono state fornite nella valutazione di impatto ambientale. In quell'ambito, poiché a fronte di indicazioni che non sono ancora suffragate da una certificazione di bilancio, ma sono delle proiezioni che compaiono nelle bozze e nelle interloquzioni sul piano economico-finanziario della Cispadana, la rappresentazione che noi abbiamo è che con 100 milioni di euro di ottimizzazione del progetto, tenendo conto appunto delle prescrizioni, della valutazione di impatto ambientale, con 100 milioni aggiuntivi, fino a 100 milioni aggiuntivi Iva inclusa per la regione Emilia-Romagna, che quindi si sommerebbero ai 179 già accantonati, e che sarebbero comunque assolutamente compatibili sia col quadro normativo nazionale, sia con la gara di project financing, il tetto massimo di contributo pubblico, sia con una ricapitalizzazione in seno ad ARC da parte di Autobrennero, quindi con una maggiore assunzione di responsabilità da parte di Autobrennero, per 100 milioni di euro (quindi, 100, 100, 100). Abbiamo buone ragioni di ritenere, ma sarà il progetto definitivo che avremo nei prossimi mesi a certificarlo, che non solo ci sarà il progetto definitivo adeguato alla valutazione di impatto ambientale, ma ci sarà anche la sostenibilità del Piano economico-finanziario di gestione.

Ovviamente, questa è una disponibilità che noi abbiamo annunciato, di cui saremo conseguenti e che si espliciterà nei prossimi bilanci pluriennali della Regione Emilia-Romagna. L'iter conclusivo è abbastanza prevedibile. Una volta ottenuta la validazione del progetto definitivo adeguato alla VIA e una volta ottenuto anche il nuovo Piano economico di gestione della Cispadana, a questo punto ci sarebbe, da parte nostra, non dello Stato, perché siamo noi i concedenti, la Conferenza di servizi, una volta terminata la quale ARC svolgerà il progetto esecutivo e il cantiere.

Quindi, siamo veramente sulla traiettoria che noi pensiamo indirizzata bene per la realizzazione dell'opera, aspettando nei prossimi mesi il cronoprogramma che ARC si è impegnata a darci per la realizzazione dell'adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni della VIA. Quindi, 179 milioni li abbiamo accantonati, credo, nel 2015 (anzi, sono certo che fosse il primo bilancio), che era il contributo stimato per l'ente pubblico concedente quando l'opera era ancora dentro la valutazione di impatto ambientale. L'opera esce dalla valutazione di impatto ambientale a fine 2017 con il decreto VIA. A questo punto, noi aspettiamo il progetto definitivo adeguato alla VIA. Nel frattempo, ci sono già stati dei carotaggi, ovviamente, da cui abbiamo buone ragioni di ritenere che con questa assunzione di responsabilità da parte della Regione, compatibile sia per quello che riguarda il quadro normativo nazionale sia per quello che riguarda il contributo pubblico nella gara, una assunzione di responsabilità da parte di ARC nella ricapitalizzazione del suo capitale sociale e una ottimizzazione dei costi per 100 milioni, l'opera sia assolutamente realizzabile, quindi possa scollinare la parte finale del suo percorso.

I 100 milioni – faceva anche questa domanda la consigliera Gibertoni – della ricapitalizzazione di ARC da parte di Autobrennero fanno parte del Piano economico-finanziario di gestione che Autobrennero ha presentato al ministero, per la concessione in house, che però sono in qualche modo annoverabili anche con risorse di capitale sociale proprio. Sono quindi ancora più sicuri rispetto ad altri fondi che comunque compaiono in quel Piano economico-finanziario di gestione.

Il fatto che oltre al presidente Bonaccini, anche il nuovo presidente della provincia autonoma di Trento e il Presidente della provincia di Bolzano abbiano assicurato questa piena collaborazione per la realizzazione dell'opera ci rende ottimisti nel pensare che entro questo fine mandato noi possiamo garantire la realizzabilità dell'opera Cispadana.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie, assessore.
Consigliera Gibertoni, prego.

GIBERTONI: Grazie, assessore.

Io ho ascoltato il delinearsi di questa narrazione rispetto alla Cispadana, che trovo molto interessante. Ormai, lei sa che io sono convinta ormai che la Cispadana sia davvero una questione di fede e non di trasportistica. È una questione anche di narrazione.

Noi cioè adesso ci poniamo non tanto... Forse all'esterno si è sempre creduto che dovrebbero partire dai cantieri nel 2020. In realtà, io ho capito adesso, finalmente, delle cose più dettagliate: stiamo andando verso il concetto filosofico della realizzabilità. Noi cioè assicureremo, tra qualche settimana, tra qualche mese, che la Cispadana sarà realizzabile. Sì che sarà realizzabile, però ha parlato di conferenza di servizi, quindi ci sono di mezzo una serie di questioni che potrebbero non dare, secondo me, per scontato, che effettivamente la Cispadana sia realizzabile in questi tempi, o che comunque possa partire già un cantiere.

Sui costi ha chiarito che non si parla più di 179 milioni di euro, non un euro di più, ma di 279 milioni di euro, non un euro di più, adesso. Adesso siamo arrivati a 279 e non un euro di più. Gira la

notizia che farete una conferenza-stampa, quindi se parlerete, penso che sarà presente anche lei, sulla Cispadana, di soldi pubblici, quindi di fondi regionali dedicati all'opera Cispadana, potrete dire ufficialmente: sono 279 milioni di euro, non un euro di più, oltre ovviamente ai costi delle opere complementari, quindi qualche altro centinaio di milioni di euro.

(interruzione)

279 e nessun altro costo pubblico. Quello è tutto a carico... Non è spacchettabile. 400 milioni non...

Aggiorniamo il dato dei costi che la Regione sostiene o si impegna a sostenere per il futuro, per la realizzabilità dell'opera Cispadana, quindi per l'idea di far partire il cantiere l'anno prossimo, però davanti abbiamo degli impegni che si sono già presi diversi enti, la possibilità che tutti i pianeti si siano allineati nel poter, alla fine, partire insieme per poter garantire sia il fondo regionale... Io avevo chiesto, ovviamente, anche da quale capitolo sarebbero stati tratti questi 100 milioni. Immagino che non ne abbiate ancora un'idea, perché non è ancora stato ipotizzato da quale voce del bilancio potranno essere in futuro tratti questi 100 milioni aggiuntivi.

I vari passaggi burocratici che ci separano dall'idea più concreta della realizzazione della partenza del primo cantiere: questa è ancora una manifestazione di intenti, con una scadenza, con un cronoprogramma che in questo momento lei, assessore, assicura possa partire dal 2020. Io la percepisco come una questione, forse, un po' più fragile di così, però prendo atto della risposta. Avremo poi anche qualche spazio all'interno della discussione oggi pomeriggio sul PRIT per ritornare sul tema della Cispadana. Prendo atto della risposta e prendo atto dell'aggiornamento dei costi pubblici.

Da oggi, almeno su questo, il punto adesso è fermo. Non ci saranno dichiarazioni contraddittorie. 279 milioni di euro e nessun euro in più per quanto riguarda nessunissima opera complementare dal punto di vista di esborso pubblico. Grazie.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie.

OGGETTO 8369

Interpellanza circa le future politiche in materia di rifiuti urbani delle amministrazioni locali del bacino "pianura e montagna modenese". A firma della Consigliera: Gibertoni

PRESIDENTE (Rainieri): Passiamo all'interpellanza 8369, circa le future politiche in materia di rifiuti urbani delle amministrazioni locali del bacino "pianura e montagna modenese", a firma della consigliera Gibertoni, a cui risponderà l'assessore Gazzolo.

Consigliera Gibertoni, prego.

GIBERTONI: Grazie, presidente.

Torno sul tema della gestione dei rifiuti, in particolare sul bando di gara. L'interpellanza è di qualche giorno prima delle elezioni amministrative. Il bando di gara, come l'assessore forse sa, aveva colpito parte dei cittadini. Da diversi territori sono arrivate segnalazioni o, comunque, malcontento. Il tempismo dell'emissione di questo bando di gara dava l'idea che si volesse in qualche modo consolidare o comunque assicurare che poi il risultato finale fosse, ovviamente, la vittoria della Multiservizi, che ben conosciamo, e che in modo sartoriale il bando di gara fosse cucito apposta per far vincere Hera.

Stiamo parlando, quindi, del bando di gara del bacino “pianura e montagna della provincia di Modena”. Per quale motivo tante persone hanno percepito “un colpo di mano”? Perché, di proroga in proroga, una gestione che era già praticamente scaduta da diverso tempo ha fatto sì che, con una convenzione che era stata siglata ed era venuta a scadenza con Hera il 19 dicembre 2011 e con una convenzione con il gestore SAT nel 2016, erano anni che non si procedeva a un nuovo affidamento. Erano anni che, di fatto, andava in proroga e, quindi, anche in deroga rispetto a quello che ci si sarebbe aspettati. Nel 2016, l’Antitrust aveva formalmente richiamato ATERSIR sul tema dell’affidamento del servizio di gestione dei rifiuti urbani, qua stiamo parlando del bacino bolognese, perché il servizio era stato affidato a Hera senza soluzione di continuità... Presidente, richiamo lei, che richiamerà sicuramente il Consiglio.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie.

(interruzione della consigliera Francesca Marchetti)

Ricordo a lei, consigliera Marchetti, che sono i suoi colleghi del PD che stanno facendo confusione. Quindi, la invito per la seconda volta a usare riguardo nei confronti del vostro collega. Quindi, se avete delle discussioni su situazioni che verranno dopo le interpellanze, siete pregati di discuterle fuori dall’aula. Grazie.

GIBERTONI: Dicevo, nel 2016 viene richiamata ATERSIR per la questione dell’affidamento dei rifiuti urbani nel bacino bolognese. Il servizio era stato affidato a Hera per quindici anni, senza interruzione, ed era ancora in essere. Formalmente l’ultima proroga era scaduta nel 2014, però si era continuato come in una forma di silenzio-assenso, come se tacitamente si fosse operato di fatto con una proroga nei confronti della multiservizi, permettendole, però, di danneggiare il mercato e di impedire la libera concorrenza. Ovviamente, parlo di concorrenza leale. Allora, questo si poneva in contrasto con i principi posti a presidio della concorrenza e l’Antitrust lo segnala e richiama ATERSIR nel 2016.

Nel 2017, come l’assessore ricorda, l’Autorità anticorruzione addirittura si rivolge contro Hera per molteplici criticità nella gestione degli appalti sulla raccolta dei rifiuti, in particolare per gli affidamenti diretti, cioè i servizi che vengono subappaltati senza gara, e per i requisiti utilizzati per selezionare le aziende, con ripetute violazioni al Codice dei contratti da parte di Hera, con affidamenti non improntati ai principi di libera concorrenza, quindi di mancanza di concorrenza leale, di mancanza di libera concorrenza, in ulteriore mancanza di libera concorrenza nei subappalti.

Poi si aggiunge la proroga con cui il gruppo da anni gestiva la raccolta dei rifiuti urbani, per esempio, del bacino bolognese, che comportava, nelle parole di ANAC, un improprio vantaggio per la società affidataria.

Inoltre, per i servizi ambientali che Hera appaltava a ditte esterne, sempre ANAC dice che “il subaffidamento di rilevanti attività del servizio viola le previsioni delle convenzioni”, cioè gli accordi con ATERSIR, in base ai quali dovrebbe essere Hera a gestire il ciclo dei rifiuti. Questi contratti pluriennali con società esterne, durando addirittura di più della stessa convenzione tra Hera e ATERSIR, che era già scaduta da anni, non sono stati improntati ai principi di libera concorrenza, trasparenza e proporzionalità.

Il problema delle riconferme c’era e c’è. Addirittura si dice che sono state fatte, queste riconferme, senza motivazioni che giustificassero il ricorso al rinnovo. Quindi, perché si sono fatte proroghe o rinnovi

se non c'erano motivazioni, a dire dell'ANAC? Addirittura, a volte il rinnovo non è stato incluso nel valore dell'appalto, evitando in questo modo le gare.

Insomma, non rimproverate chi parla di sistema. Questa mattina ci confrontavamo, ancora una volta, sul tema della gestione dei rifiuti e delle multiservizi, ed effettivamente quando si parla di incenerimento l'assessore invitava a stigmatizzare quelle che per la Giunta sono scelte politiche sbagliate, dico io, tutte quelle che non sono le vostre scelte politiche, e a proteggere (mi pare di ricordare questo termine) l'Emilia-Romagna da questo tipo di scelte a suo dire sbagliate, chiediamoci, però, e le chiedo, assessore, se stiamo proteggendo l'Emilia-Romagna – io ci starei a proteggere l'Emilia-Romagna – o se stiamo proteggendo il benessere della multiservizi. A questo punto, altro che proteggere. Qui parliamo di un protezionismo negativo, cioè dell'idea per cui si debba di fatto proteggere la multiservizi da chiunque metta in discussione una gestione dei rifiuti, che di fatto lascia scontenti, e gode di favoritismi e di vantaggi di cui altri enti, altri organismi, altri gestori di sicuro non godono.

Ascolto l'assessore, poi semmai replicherò.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie.

Assessore Gazzolo, prego.

GAZZOLO, assessore: Grazie.

La consigliera Gibertoni chiede alla Giunta se non ritenga corretto operare scelte di rinvio del bando di affidamento del servizio di gestione dei rifiuti nel bacino "pianura e montagna modenese", i cui atti di gara sono già stati approvati con delibera del Consiglio d'ambito di ATERSIR n. 31 del 10 aprile 2019.

Premesso che tale richiesta lascia quanto mai perplessa la Giunta, che peraltro più volte è stata sollecitata dal Gruppo assembleare scrivente, il Movimento 5 Stelle, a operarsi per velocizzare i processi di affidamento del servizio nei territori in cui le convenzioni risultavano scadute. Devo sottolineare che questa tipologia di processi vede il solo soggetto competente in ATERSIR.

La risposta al suo quesito quindi indubbiamente è no, perché la Giunta non ritiene affatto opportuno ostacolare in alcun modo il percorso per addivenire ai nuovi affidamenti. A tal proposito, ricordo la censura pervenuta da parte dell'Autorità nazionale anticorruzione – può leggere la delibera ANAC n. 626/2017 – sulla mancanza, da parte dell'agenzia, di un definitivo programma tecnico-amministrativo che prevede al termine dell'attuale situazione di prorogatio. Preme sottolineare che ATERSIR, dando seguito a quanto programmato nei propri documenti unici di programmazione, nei quali ha definito le tempistiche per i nuovi affidamenti, sta procedendo, a seguito di una lunga e serrata fase di lavoro tecnico, alla progressiva adozione degli atti di gara per l'aggiudicazione del servizio rifiuti in molti territori della regione.

Ancor più perplessi lasciano tuttavia le motivazioni esposte nell'interpellanza, che desidero richiamare: "evidenziato che è incontestabile – sono ovviamente le sue parole – il dato di fatto di una proroga ad Hera, ormai da otto anni, che si decide di mettere a gara alla vigilia di quello che potrebbe essere un terremoto politico, potendo così essere letto come ultimo lascito di questa classe politica verso quella che è a tutti gli effetti la multiutility di riferimento; infatti, non si può non notare come le caratteristiche di durata, l'ampiezza del bacino servito, le condizioni utili alla partecipazione non fanno altro che suggerire il nome di Hera come sicura vincitrice della gara". Le condizioni dico che le condizioni previste dal bando rispondono unicamente alla norma. Per quanto riguarda la durata del servizio,

l'articolo 203, comma 2, lettera c) del decreto legislativo del 3 aprile 2006 n. 152 Norme in materia ambientale, che costituisce norma di settore per il servizio di gestione dei rifiuti urbani e assimilati, prevede che la durata dell'affidamento non deve essere inferiore a quindici anni. Quindi, correttamente, il bando emanato da ATERSIR si colloca sulla durata minima prevista dalla legge nel rispetto della stessa.

Per quanto riguarda la dimensione del bacino gestionale, si evidenzia che questa risponde a criteri di gestione industriale del ciclo, e che comunque sussiste un favor del legislatore statale nel prevedere di norma bacini di dimensione non inferiore alla scala provinciale, come previsto per tutti i servizi pubblici di rilevanza economica, dall'articolo 3-bis, comma 1, del decreto legge 13 agosto 2011, n. 138, ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo, convertito dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, e riferito anche al settore dei rifiuti urbani, come indicato nel comma 6-bis del medesimo articolo.

Pertanto, è stato correttamente individuato un bacino dalle dimensioni come quello posto a base di gara essendo state svolte da parte dei comuni associati in ATERSIR le valutazioni di competenza di politica industriale di sviluppo di questi servizi.

Desidero, infine, condividere alcune informazioni sull'ultimo lascito di questa classe politica e sull'ipoteca pesantissima che potrebbe condizionare le future politiche in materia di rifiuti, come citato nell'interpellanza. Di cosa stiamo parlando? Anche nel 2018 è cresciuta la raccolta differenziata dei rifiuti in Emilia-Romagna, che raggiunge in media il 68 per cento. Il 39 per cento dei comuni ha già raggiunto il 73 per cento di raccolta differenziata, target fissato dal Piano regionale di gestione dei rifiuti al 2020. Il sistema impiantistico per il trattamento e lo smaltimento dei rifiuti è in grado di soddisfare il fabbisogno regionale e ha permesso a questa Regione di non essere mai in situazioni di emergenza.

Il ricorso alla discarica si attesta per il 2017 al 4,9 per cento, ben al di sotto della soglia del 10 per cento fissato dall'Europa come obiettivo al 2035. I principali indicatori elaborati restituiscono un valore del costo medio pro-capite della gestione dei rifiuti in linea con il dato nazionale ed un costo medio a tonnellata sensibilmente inferiore rispetto ai corrispondenti valori del dato nazionale del nord Italia.

Infine, la chiusura del termovalorizzatore di Ravenna conferma pienamente le politiche di piano fissate già tre anni fa.

L'Emilia-Romagna, dunque, prosegue nell'impegno per un'economia sempre più circolare, dove gli scarti si fanno materia prima seconda per nuovi cicli di produzione. Stamattina mi sono allontanata dall'Aula per partecipare al convegno che ha presentato il rapporto del COMIECO, dove anche sulla raccolta della frazione della carta e del cartone, dalla presentazione del rapporto, siamo saliti come Regione Emilia-Romagna al primo posto, e questo accade in tanta parte delle altre frazioni differenziate, un impegno che è frutto delle politiche green, all'insegna della piena sostenibilità ambientale, perseguite con determinazione attraverso pianificazioni di settore integrate e strategiche.

Detto questo, se la consigliera vuole davvero essere utile a rafforzare l'indirizzo verso l'economia circolare, le ricordo che la Regione Emilia-Romagna ha fatto la sua legge sull'economia circolare nel 2015 e che le direttive del pacchetto europeo sull'economia circolare sono state approvate dall'Europa a maggio 2018 e devono essere recepite dalla normativa nazionale entro il 5 luglio 2020. Le ricordo, altresì, che lo stesso decreto "sblocca cantieri", con cui il Governo si è vantato di aver reintrodotta l'autorizzazione in capo alle Regioni sull'autorizzazione End of waste, in verità riporta indietro di vent'anni i processi che possono essere autorizzati con questa norma.

Quindi, se davvero vogliamo guardare avanti e acquisire ancora elementi di miglioramento, forse sarebbe utile che, oltre alla Regione Emilia-Romagna, anche i consiglieri che sono più vicini al Governo si interessino di ciò che serve all'economia circolare. Grazie.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie.
Consigliera Gibertoni, prego.

GIBERTONI: Ho ascoltato la sua risposta, assessore Gazzolo, e dico che il tema del bando resta un tema che ha scontentato perché, al di là delle proroghe precedenti, su cui non ho ritenuto che mi abbia risposto, il motivo per cui sono state date proroghe su carta bianca alla multiservizi Hera, non trovo che sia un comportamento da Regione così moderna, come lei dice, sulla questione che si ritiene all'avanguardia, la questione dello smaltimento dei rifiuti, ma anzi che demanda, che delega completamente, in toto, davvero affidando carta bianca, a una multiservizi l'intero settore. Come a dire: non ho le competenze, multiservizi, pensaci tu, gestisci, smaltisci, e va bene.

Il bando ha avuto le caratteristiche di un bando cucito su un vincitore predestinato. Lo dicono le caratteristiche di durata, lo dice l'ampiezza del bacino servito, lo dicono le condizioni utili alla partecipazione. Non è un bando veramente aperto, un bando a cui la partecipazione è preclusa a una serie di altri interlocutori.

Il tema dell'economia circolare è un canale molto separato – penso ai bacini più piccoli, ad esempio –, che vive quasi una vita a sé da quello della realtà in cui in Emilia-Romagna lo smaltimento dei rifiuti è trattato come un settore industriale qualunque, un settore sicuramente fiorente da noi, un settore fiorente temo anche in espansione, che garantisce vita florida alle multiservizi che operano in Emilia-Romagna, ma è una narrazione ben diversa rispetto a quello che si dice dell'economia circolare. Le due cose non dovrebbero neppure stare insieme. Quindi, si continua a parlare di economia circolare e poi esce il dato report di Hera in cui la plastica viene riciclata, però sul bacino Hera complessivo al 19 per cento. Che economia circolare è? È un'economia funzionale, invece, all'incenerimento, cioè all'idea che il sistema degli inceneritori ormai è così, che devono divorare una quantità e una qualità di rifiuti di un certo tipo per poter andare avanti, sono prioritari, quindi la sopravvivenza di questi inceneritori mostri è prioritaria rispetto al fatto che si parli poi nella realtà e si cali nella realtà alla pratica dell'economia circolare.

L'autosufficienza dovrebbe essere autosufficienza vera, non autosufficienza sì perché c'è però intanto che ci stiamo bruciando anche il doppio dei rifiuti che già ci garantivano l'autosufficienza e li importiamo da fuori. Quello è il settore industriale qualunque, in espansione, fiorente da noi, ma non è un settore industriale senza impatti sanitari. Ne ha eccome di impatti sanitari, ne ha eccome di impatti ambientali.

Credo che l'esempio che si faceva stamattina, durante il confronto sull'inceneritore di Modena...

PRESIDENTE (Rainieri): Consigliera Gibertoni, la invito a concludere.

GIBERTONI: Chiudo, presidente, nel giro di dieci secondi.

Il fatto che la termovalorizzazione non sia mai stata portata a compimento rientra in quella narrazione per cui, fidatevi, viene detto dalla Giunta ai cittadini, però poi, di fatto, la Giunta evidentemente si fida di Hera che presenta un piano di termovalorizzazione nel 2009, ma poi non lo realizza. Anzi, ha ulteriori profitti vendendo l'energia elettrica che riesce a ricavare tramite i vapori dell'inceneritore. Dov'è qui il bene pubblico? Dov'è la ricaduta positiva sui cittadini a fronte dell'impatto sanitario e dell'impatto ambientale che, nonostante continuiate a negarlo, purtroppo esistono eccome e

vanno ad unirsi ad una situazione già di per sé disgraziata, che è quella dell'aria che gli emiliano-romagnoli respirano tutti i giorni.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie.

Interpellanza oggetto 8385

(Rinvio)

PRESIDENTE (Rainieri): L'interpellanza 8385 è rinviata non essendo presente la consigliera proponente.

Abbiamo così concluso la parte delle interpellanze.

OGGETTO 8553

Proposta recante: «Assestamento – Prima variazione generale al bilancio di previsione dell'Assemblea legislativa dell'Emilia-Romagna per gli anni 2019-2020-2021». (Delibera dell'Ufficio di Presidenza n. 39 del 25 giugno 2019) (213)

(Dichiarazioni di voto e approvazione)

PRESIDENTE (Rainieri): Passiamo ora ai lavori della seduta antimeridiana, precisamente partiamo dalle dichiarazioni di voto sul seguente oggetto, cioè le variazioni di bilancio dell'Assemblea, n. 8553.

Siamo alle dichiarazioni di voto.

Ha chiesto la parola il consigliere Taruffi. Prego.

TARUFFI: Grazie, presidente.

In realtà intervengo non in dichiarazione di voto dell'oggetto, ma sull'ordine dei lavori. Mi è consentito?

PRESIDENTE (Rainieri): A lei è consentito tutto, consigliere. Prego.

TARUFFI: Grazie, presidente.

Siccome oggi è una giornata un po' particolare, in cui dal punto di vista anche formale vedo che ci sono comportamenti che corrono il rischio di lasciarmi perplesso sull'interpretazione delle norme, Commissioni che vengono convocate e poi sconvocate e poi riconvocate...

PRESIDENTE (Rainieri): Consigliere Taruffi...

TARUFFI: Arrivo all'ordine del giorno...

(brusio in Aula)

PRESIDENTE (Rainieri): No, le chiedo scusa. Chiedevo ai suoi colleghi di ascoltarla, non volevo interromperla. Mi sembra un po' agitata, l'aula, quindi vi chiedo gentilmente di parlare in silenzio. Grazie.

Prego, consigliere Taruffi, ci illustri...

TARUFFI: La ringrazio, presidente.

Credo che sia a questo punto necessario stare sulla lettera, ogni tanto è importante tornare sui fondamentali. Vedo scorrere il tempo, ma non per dichiarazione di voto, tengo a precisarlo.

PRESIDENTE (Rainieri): Non si preoccupi, siamo attenti.

TARUFFI: Grazie, presidente.

Mi chiedo allora se l'articolo 68 del Regolamento interno, Compiti del Presidente dell'Assemblea di inizio seduta, fosse un articolo che è soggetto a interpretazioni, oppure se è un articolo che ha la sua cogenza nell'attualità.

Entro nel dettaglio. Leggo testualmente: "compiti del presidente dell'Assemblea a inizio seduta sono: il presidente dell'Assemblea apre la seduta e dopo l'approvazione – dopo l'approvazione – del processo verbale: a) comunica i nomi dei consiglieri assenti, che sulla base dell'articolo 65 comma 2 concorrono al raggiungimento del numero legale; comunica inoltre i nomi di coloro che hanno giustificato l'assenza; b) designa i consiglieri che nel corso della seduta fungeranno da scrutatori (cose che sono state fatte); c) comunica all'Assemblea eventuali messaggi e dà lettura delle comunicazioni ufficiali indirizzate; d) comunica all'Assemblea le dichiarazioni e le comunicazioni a lui indirizzate ai sensi dell'articolo 6; e) annuncia l'avvenuta risposta della Giunta alle interrogazioni con risposta scritta e alle interrogazioni in Commissione; f) annuncia l'avvenuta risposta alle petizioni e alle interrogazioni presentate ai sensi dell'articolo 16 dello Statuto; g) comunica la presentazione di progetti di legge di regolamento e di proposte di legge alle Camere; h) comunica, ai sensi dell'articolo 53, le decisioni della Corte costituzionale sulle questioni in cui la regione è parte e il contestuale avvenuto deposito di copia di dette decisioni presso le Commissioni permanenti e i Gruppi assembleari; i) comunica ai sensi dell'articolo 53 le deliberazioni sui ricorsi della Giunta e i ricorsi del Governo di altre regioni su questioni di legittimità costituzionale e per i conflitti di attribuzione davanti alla Corte costituzionale di cui la Regione è parte, nonché il contestuale avvenuto deposito di copia di detta documentazione presso le Commissioni permanenti e i Gruppi assembleari; j) annuncia le petizioni, le interrogazioni, le interpellanze, le mozioni, le risoluzioni, gli ordini del giorno pervenuti alla presidenza nel periodo del...

PRESIDENTE (Rainieri): Consigliere Taruffi, la presidenza conosce bene l'articolo 68.

TARUFFI: Arrivo.

PRESIDENTE (Rainieri): Se mi vuole chiedere qualcosa me lo dica, perché le sta scadendo il tempo.

TARUFFI: Arrivo. Chiedevo se le lettere dalla e) in poi erano state espletate e, nel caso in cui non lo fossero state, perché.

PRESIDENTE (Rainieri): Consigliere Taruffi, lei è un consigliere simpatico e attento. Quando al mattino il presidente di turno apre la seduta dà lettura di quello che sarà l'ordine dei lavori. Glielo rileggo. Evidentemente stamattina lei era un po' in ritardo e non ha ascoltato quello che per prassi tutte le volte che si apre l'Aula viene letto a tutti i colleghi.

Questo stamattina è successo alle ore 9,30, quando la presidente ha aperto: “Dichiaro aperta la seduta antimeridiana n. 253 del giorno 9 luglio 2019. Interpello i presenti per sapere se vi sono osservazioni sui processi verbali relativi alle sedute antimeridiana e pomeridiana del 25 e 26 giugno nn. 249, 250, 251 e 252. Se non vi sono osservazioni, i verbali si intendono approvati.

Ha comunicato di non poter partecipare, ai sensi dell’articolo 65 del Regolamento interno, la consigliera Zappaterra.

Hanno giustificato la loro assenza i consiglieri Montalti, Sensoli e gli assessori Bianchi, Costi e Mezzetti.

Le altre informazioni – stia attento, consigliere, perché questo le viene letto tutte le volte da quattro anni e mezzo a questa parte oramai – prescritte dall’articolo 68 del Regolamento interno sono già state inviate a tutti i consiglieri e, pertanto, se non ci sono altre situazioni, le do per lette.

Iniziamo i nostri lavori, eccetera”.

Quindi, le ho risposto. La ringrazio della sua domanda, così abbiamo chiarito ancora di più...

(interruzione)

Mi faccia finire. Poi le do la parola. Se vuole farsi ancora di più presente di quello che è, evidentemente ha il computer che funziona male, le do in forma cartacea tutto quello che è parte integrante delle domande che lei ci ha fatto e che, come prassi, tutte le volte viene letto e viene inviato ad ogni consigliere nella propria casella.

Consigliere Taruffi, prego.

TARUFFI: Grazie, presidente.

Intanto l’aula non è iniziata alle 9,30, ma è iniziata ben dopo le 10. Quindi, sarà mia premura la prossima volta...

PRESIDENTE (Rainieri): Consigliere, l’Aula inizia quando la Presidenza apre l’Aula. Teoricamente, come viene sempre fatto, è alle ore 9,30. Anche oggi pomeriggio abbiamo iniziato un pochetto più tardi, perché serve che siano presenti, nelle interpellanze o nelle interrogazioni urgenti, sia il consigliere che l’interpellato.

Prego.

TARUFFI: Grazie, presidente.

Le dicevo, appunto, che, visto che il verbale ricava che l’apertura dei lavori è stata alle 9,30, sarà mia cura, nella prossima seduta, precisare che ciò non è avvenuto.

In secondo luogo, gentile presidente, visti i rapporti di correttezza che intercorrono tra questo consigliere e quella Presidenza, siccome ho anticipato che avrei esposto questo quesito, la ringrazio per la risposta che mi ha formulato, penso però, presidente, che da qui in avanti sull’orario di apertura della seduta meridiana e antimeridiana occorrerà un pochino più di attenzione e soprattutto sarà mia cura fare richiesta del numero legale anche in occasione dell’apertura dei lavori, anche se non previsto dal Regolamento.

La ringrazio.

PRESIDENTE (Rainieri): La ringrazio ancora per le sue ulteriori delucidazioni. Le ricordo che questa Presidenza, a cui lei ha fatto riferimento, più volte ha chiesto ai colleghi di essere presenti all'apertura della seduta meridiana, che presiedeva, o pomeridiana, che altrettanto presiedeva. Quindi, mi fa molto piacere che lei sia e sarà così attento alle prossime assemblee e che farà presente a tutti i nostri colleghi il fatto che, se ci sono degli orari, vanno rispettati. La ringrazio.

Proseguiamo con i lavori, con le dichiarazioni di voto sul provvedimento 8553.

Consigliere Taruffi, immagino per dichiarazione di voto. Prego, ha cinque minuti.

TARUFFI: Grazie, presidente.

Oggi e soprattutto domani saranno giornate in cui ci prenderemo tutto il tempo necessario per esaminare i punti all'ordine del giorno, perché credo sia opportuno e necessario rispettare fino in fondo quello che è il nostro mandato, con attenzione e scrupolo.

Rispetto al tema in oggetto, come ho cercato di motivare questa mattina nel corso del mio intervento, ovviamente, il nostro è un voto positivo.

Presidente, chiedo...

(brusio in Aula)

PRESIDENTE (Rainieri): Non so cosa voglia chiedere.

TARUFFI: C'è rumore.

PRESIDENTE (Rainieri): Oggi l'ho già chiesto cinque o sei volte anche per i suoi colleghi. Ho detto anche all'apertura che se ci sono colleghi un po' agitati, chiedo ai consiglieri della Lega e dei Cinque Stelle o quello che è di evitare di trattenersi all'interno dell'aula a fare...

(interruzione)

E allora portatela avanti fuori la Regione. Lasciate intervenire il collega e poi rientrate e ci dite cosa avete deciso. Grazie.

Prego, consigliere.

TARUFFI: Grazie, presidente.

Al netto del fatto che ho firmato a inizio legislatura un atto in cui chiedevano le sue dimissioni, le riconosco che nella conduzione dell'aula ha sicuramente poco da imparare rispetto ad altri e quindi le faccio i miei complimenti.

PRESIDENTE (Rainieri): La ringrazio. Lei è troppo buono. È vero che siamo a fine mandato, però, consigliere...

TARUFFI: La ringrazio, presidente.

Tornando all'oggetto, come ho cercato di motivare questa mattina, il nostro è un voto favorevole rispetto alla variazione del bilancio. Ho cercato di rivendicare anche i motivi per i quali riteniamo che questo provvedimento sia stato utile e importante, il progetto di legge dal quale abbiamo preso le

mosse all'inizio di questa legislatura. Va da sé che poi nel corso di questi anni ogni anno se non sbaglio abbiamo anche restituito, e il collega Pruccoli mi correggerà se sbaglio, ogni anno abbiamo restituito al bilancio della Giunta, quindi al bilancio della Regione più complessivamente cifre che stanno sempre intorno ai 2 milioni di euro, quest'anno 1,7 milioni, ma insomma intorno a quella cifra, a dimostrazione che il nostro è stato un lavoro attento e parsimonioso e di questo va dato atto a tutto l'Ufficio di Presidenza.

Visto che siamo in sede di ultima approvazione di variazione di bilancio dell'Assemblea, credo sia giusto anche sottolineare il lavoro che ha fatto l'Ufficio di Presidenza e tutti i componenti dell'Ufficio di Presidenza in questi anni.

È un lavoro attento. Restituiamo una cifra abbastanza significativa al bilancio complessivo e sarà quindi un'occasione anche questa, in sede di assestamento di bilancio, per trovare una destinazione precisa a queste risorse. Ci sono tante necessità, sappiamo che ci sono tante emergenze. Ne cito una non perché debba essere direttamente collegata a queste risorse che restituiamo al bilancio della Regione, ma credo sia giusto e importante sottolineare come i comuni nati da fusione, che hanno subito un taglio drastico in queste settimane e in questi giorni ad opera del Governo centrale, meritino tutta la nostra attenzione e tutto il nostro sostegno. Quindi, qualora ci fosse la possibilità di intervenire per dare sostegno a queste realtà amministrative che abbiamo sostenuto lungo tutto il percorso che ha portato appunto quelle realtà alle fusioni, credo sarebbe giusto, meritorio ed importante perché, a differenza del Governo centrale, noi stiamo dalla parte delle Amministrazioni comunali, stiamo dalla parte di chi eroga i servizi in primo luogo ai cittadini e quindi credo sia importante e utile e anche da questo punto di vista cercare di dare una soluzione.

Ho focalizzato parte del mio intervento su queste risorse, non per parlare ovviamente d'altro, ma per dire che le economie che possono essere prodotte dall'Assemblea poi trovano comunque e possono trovare un risultato concreto in termini di risposta alle tante necessità che dai territori e dalla nostra Regione arrivano.

Il consigliere Pruccoli nel suo intervento faceva riferimento anche allo stanziamento per il fondo rischi per i contenziosi. Mi auguro che non sarà necessario utilizzarlo, però credo sia giusto e opportuno e quindi sia stato corretto anche prevedere queste cifre a bilancio, anche se, e qui voglio spendere una parola su quanto detto prima, nell'ultimo minuto che mi rimane, rispetto al ruolo dei consiglieri regionali presenti e passati, non c'è dubbio che condivido quanto ha detto la collega Prodi in ordine al ruolo e alla dignità che a chi fa politica va riconosciuto. Mi differenzia forse un aspetto rispetto alla – mi scuso per il gioco di parole – necessità di intervenire sul tema contributivo. Lo escludo ovviamente per l'attuale legislatura, per tante ragioni, ma in futuro credo che non sarebbe sbagliato tornare su quella parte della legge che ha tagliato i vitalizi pensando però a quelli che vengono dopo, perché io credo che uno degli elementi che non può essere infranto per chi ha il compito di legiferare è quello di legiferare per se stessi.

Credo sia buona norma, quando si assumono provvedimenti di questo tipo, soprattutto se sono "integrativi" – non uso a caso questo termine – farlo per quelli che vengono dopo e non per se stessi.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie.

Ricordo che siamo in dichiarazione di voto sulla variazione del bilancio dell'Assemblea. Se non ci sono altri interventi in dichiarazione di voto, nomino gli scrutatori: Cardinali, Bertani, Sabattini.

Passiamo quindi alla votazione per alzata di mano della proposta 8553 “Assestamento e prima variazione generale al bilancio di previsione dell’Assemblea legislativa dell’Emilia-Romagna per gli anni 2019, 2020 e 2021”.

Presidente Caliandro, ha chiesto la parola? Prego.

CALIANDRO: Volevo chiederle, Presidente, se potesse richiamare l’attenzione dei consiglieri e procedere al voto elettronico.

PRESIDENTE (Rainieri): Benissimo.

Quindi, passiamo alla votazione con il dispositivo elettronico della proposta 8553.

La votazione è aperta.

(Si procede alla votazione con dispositivo elettronico, a scrutinio palese, con registrazione dei nomi)

La votazione è chiusa.

Presenti 35

Votanti 35

Favorevoli 29

Contrari 4

Astenuti 2

È approvata.

OGGETTO 7618

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

(Relazione della Commissione, relazione di minoranza e discussione)

(Ordini del giorno 7618/1/2/3/4/5/6 oggetti 8630 - 8631 - 8632 - 8633 - 8634 - 8635 - Presentazione)

PRESIDENTE (Rainieri): Passiamo ora all’atto amministrativo 7618: Piano regionale integrato dei trasporti “PRIT 2025” - Delibera di Giunta 2045 del 3 dicembre 2018.

La Commissione Territorio, Ambiente, Mobilità ha espresso parere favorevole con modificazioni nella seduta del 27 giugno 2019, con la seguente votazione: 27 voti a favore, 4 contrari e 5 astenuti.

Il relatore della Commissione, consigliere Massimo Iotti, ha preannunciato di svolgere la relazione orale.

Il relatore di minoranza, consigliere Pompignoli ha preannunciato di svolgere la relazione orale.

Il Consiglio delle Autonomie locali ha espresso parere favorevole.

Il PRIT 2025 è composto dai seguenti elaborati: relazione tecnica a sistema; cartografia, carta A “inquadramento strategico”, carta B “sistema stradale”, carta C1 “sistema infrastrutturale ferroviario”, carta C2 “schema di riferimento del servizio ferroviario regionale”, carta D “sistema logistico”, carta E “ciclovie regionali”, carta F “sistema di pianificazione integrata della mobilità”; rapporto ambientale di VAS; punto d), sintesi non tecnica del rapporto ambientale di VAS; punto e), studio di incidenza ambientale.

Tutti gli allegati sono disponibili nel sito.

Su tale oggetto insistono ventitré proposte di emendamento, di cui due a firma Rainieri (ritirate), tre a firma Rainieri e Iotti, tre a firma Gibertoni, una a firma Prodi e Taruffi, sei a firma Prodi, Taruffi e Torri, una a firma Liverani, Pompignoli, Iotti e Rontini, sette a firma Bertani.

Su tale oggetto insistono sei proposte di odg: n. 1 a firma Marchetti Daniele, Marchetti Francesca, Iotti, Poli e Rontini; n. 2 a firma Prodi, Taruffi, Torri; n. 3 a firma Pompignoli e Iotti; n. 4 a firma Iotti, Calvano, Caliandro, Campedelli, Molinari, Poli, Nadia Rossi, Pruccoli, Rontini; n. 5 a firma Caliandro, Iotti, Calvano, Campedelli, Molinari, Poli, Nadia Rossi, Pruccoli, Rontini; n. 6 a firma Cardinali, Iotti, Calvano, Caliandro e Lori.

Procedimento. Relatore della Commissione, consigliere Iotti, prego, ha dieci minuti.

Consigliere Pompignoli, lei deve intervenire dopo.

(interruzione)

Okay. Prego, allora. Chiedo scusa, consigliere Pompignoli. Prego.

POMPIGNOLI: Presidente, scusi, non vorrei intervenire prima del relatore di maggioranza. Lo faremo il prossimo anno questo.

Volevo aggiornarla che per il voto precedente non era inserita la scheda. Pertanto, può inserirmi come voto positivo per l'Assemblea.

PRESIDENTE (Rainieri): Senz'altro. Grazie, consigliere.

Passiamo, quindi, la parola al consigliere di maggioranza, relatore Massimo Iotti. Prego.

IOTTI, relatore della Commissione: Grazie, presidente.

Arriviamo oggi a questa valutazione dell'ordine relativo al Piano regionale integrato dei trasporti dopo una discussione molto articolata, che ha visto anche diversi incontri sul territorio, con sedute tematiche, con una partecipazione aperta a tutti i soggetti che si sono presentati in quelle discussioni. Anche nella Commissione III la valutazione è stata articolata e discussa appieno.

Vado a sintetizzare semplicemente i punti focali, lasciando poi al dibattito successivo anche un'eventuale replica. Arriviamo qui con il Piano regionale dopo che il precedente, di circa vent'anni fa, il PRIT 98, aveva descritto delle linee d'azione. Oggi il Piano 2025 ritiene che il contesto regionale sia significativamente mutato e quindi occorre rivedere buona parte di quelle strategie, tenendo conto, però, che per tutto quello che riguarda le scelte strategiche e gli scenari generali è evidente che, ad oggi, si tratta di chiudere un ciclo. Chiudere un ciclo è uno degli obiettivi del PRIT 2025, portando a compimento queste scelte strategiche strutturali. Si chiude l'iter di approvazione, compresa la copertura finanziaria, con l'obiettivo di garantire la piena accessibilità del territorio rispetto a infrastrutture e scenari nazionali.

Il PRIT 2025 si colloca così in una prospettiva di corto-medio periodo – parlando di mobilità e trasporti 2025 si colloca in questa dimensione – e per la mutabilità del contesto sia in termini di innovazione tecnologica con tutto quello che comporta l'innovazione in termine anche di automezzi elettrici e altro, sia per le opere strategiche in corso di attuazione su cui non mi dilungo perché immagino saranno oggetto di dibattito.

Con il PRIT 2025 si pongono quindi le basi per un nuovo ciclo di cui ora andiamo a individuare e pianificare gli elementi di base, ma che sul governo della domanda, sul crescere e superare le criticità attuali, l'accessibilità dei territori e favorire lo sviluppo di attività produttive economiche a livello emiliano-romagnolo credo che sia l'elemento fondamentale per dettare queste linee.

L'attenzione si accentua particolarmente sul profilo ambientale, questo in relazione anche con la pianificazione che in quest'aula abbiamo già visto relativa al Piano dell'aria, al Piano energetico, quindi tutto quello che riguarda una strategia complessiva che tira in campo anche i profili economici di sostegno e gestione dell'offerta nella precedente Assemblea, riunione di Assemblea abbiamo approvato le linee di indirizzo relative anche al trasporto pubblico locale regionale. Da questo punto di vista anche le evoluzioni della mobilità sistematica costituiscono elementi di grande importanza.

Conferma di tre assi fondamentali: la dorsale centrale determinata dall'autostrada A1 con il nodo di Bologna in particolare, il Corridoio Adriatico, la Ti-Bre, sia ferroviaria che stradale, il collegamento A22-A15 e l'asse ferroviario in collegamento con il Brennero. Su questi corridoi si inseriscono alcuni nodi principali, come l'aeroporto e la stazione di Bologna, il porto di Ravenna, gli interporti logistici di Bologna e Parma e gli scali merci di Marsaglia, di Nazzano e il polo legato in particolare alla logistica delle Mose di Piacenza. Tre corridoi importanti, che fanno parte del TEN-T 2013 europeo a cui noi chiediamo di reinserire, quindi di rimettere in questi corridoi fondamentali l'asse Bologna-Milano come corridoio mediterraneo.

Riassumo brevemente gli obiettivi fondamentali: come detto, gli aspetti ambientali, il governo del territorio, quindi una ricaduta di questa pianificazione che dovrà vedere anche nei piani urbanistici generali di cui tutti gli enti locali hanno il vincolo, a fine 2020, di procedere con l'assunzione delle scelte strategiche. Tutto quello che riguarda quindi un'efficace distribuzione delle risorse pubbliche, ma in particolare, tema, credo, fondamentale di tutte le discussioni e le scelte, la possibilità di aumentare la vivibilità dei territori e delle città, decongestionando, e questa credo che sia una delle grandi tematiche legate alla materia sia dei trasporti che mobilità, gli spazi di traffico privato che oggi interessano gran parte di un sistema regionale che ha una rilevanza nazionale, proprio perché unica regione attraversata longitudinalmente da assi di interesse nazionale ed europeo.

Da questo punto di vista, e concludo, tenendo lo spazio per eventuali repliche, ricordo alcuni passaggi fondamentali. Noi abbiamo un obiettivo importante che riguarda l'aumento passeggeri sul ferro...

PRESIDENTE (Rainieri): Consigliere Iotti, lei ha altri dieci minuti dopo, per la replica, non è che se li deve tenere...

IOTTI: Me li tengo. Grazie.

PRESIDENTE (Rainieri): Nel senso che non fanno parte di questo intervento, ecco.

IOTTI: Voglio stare nei dieci minuti: aumento passeggeri TPL su ferro, ne abbiamo parlato, ripeto, recentemente, quando abbiamo messo in fila tutta la programmazione relativa agli interventi di miglioria per quello che riguarda i meccanismi di riqualificazione del servizio, ma in particolare del materiale rotabile, con l'acquisto di nuovi treni, ma non mi dilungo; l'aumento passeggeri del TPL su gomma, quindi sul trasporto pubblico locale. Anche qui, investimenti, unica possibilità reale per andare a previsioni che possono essere centrati e affidabili. Parliamo di un +10 per cento dell'aumento

passaggeri su gomma e un 20 per cento dei passeggeri su ferro, molti milioni di passeggeri annui a regime, quindi, al 2025.

Sulla mobilità ciclabile spendo una parola, poi ci saranno anche ordini del giorno a sostegno di queste materie. Sulla mobilità ciclabile abbiamo un obiettivo importantissimo: raggiungere una quota modale del 20 per cento. Ricordo che a livello nazionale siamo al 4. Questo è dovuto anche al fatto non solo di investimenti che stanno andando avanti a livello territoriale (alcuni bandi hanno dato sostegno alle iniziative degli enti locali), ma in particolare arrivare, forse per la prima volta, sicuramente in questa Regione, ad una catalogazione e ad una ridefinizione puntuale di tutta la rete ciclabile credo sia un grande passo in avanti.

Infine, per quelli che sono gli obiettivi da qui al 2025, ma che tutte le tendenze diranno dal 2025 in poi avranno maggiore forza e concretizzazione, tutto quello che riguarda la crescita a livello di meccanismi, come auto elettriche, ibride, autobus elettrici, per non parlare di autoveicoli commerciali, per cui gli obiettivi del piano portano direttamente a disegnare una tendenza su cui dare pieno sostegno anche ad investimenti e scelte che possa portare davvero, se non a una riduzione complessiva della domanda di mobilità, ad un freno di questa domanda e, in particolare, a limitarne l'impatto sul territorio; da questo punto di vista, lo ribadisco fin d'ora, i contenuti del PRIT, anche se riportano un'analisi delle risorse, non costituiscono in alcun modo un piano di previsione di investimenti. Semmai il PRIT individua delle priorità su cui, poi, si dovrà lavorare, anche in confronto con il Governo e con quello, speriamo, che possa essere mantenuto e rafforzato di tutta la pianificazione, in termini anche di destinazione di risorse europee, su cui i successivi bandi possono dare forza al sistema.

Presidente, mi fermo qua. Se ci sono punti da approfondire, è chiaro che nel dibattito mi riservo di intervenire.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie, consigliere Iotti.
Consigliere Pompignoli, prego.

POMPIGNOLI, relatore di minoranza: Grazie, presidente.

Oggi andiamo ad iniziare una discussione che si preannuncia, anche sulla base delle preannunciate azioni del consigliere Taruffi, molto accesa e molto complessa. In sé e per sé, quello che andiamo a discutere oggi è un Piano regionale dei trasporti che vede la luce dopo il precedente Piano di vent'anni fa. Ricordiamo che l'ultimo PRIT è del 1998. Da qui ne è passata ovviamente di acqua sotto i ponti. Sono cambiati una serie di assetti e di esigenze dal punto di vista delle imprese, dei cittadini emiliano-romagnoli e si è arrivati a incardinare un Piano dei trasporti sicuramente ambizioso, lo definisco così, sul quale si pongono alcuni dubbi circa la sua concreta realizzabilità.

È vero che iniziamo un percorso e abbiamo iniziato un percorso che è durato circa cinque o sei mesi di ascolto, di promozione in tutto il territorio regionale che, a mio modo di vedere, ha portato alcune criticità e alcune richieste da parte dei cittadini emiliano-romagnoli e delle imprese e di esigenze che sono, ovviamente, sotto gli occhi di tutti.

Preme rilevare che andiamo oggi ad adottare il Piano. Da qui arriveranno poi una serie di osservazioni da parte dei territori una volta che provvederemo con l'adozione di questo Piano che porteranno a delle osservazioni e poi a un'eventuale approvazione che non sappiamo se sarà oggetto di approvazione da parte di questa Giunta o di una successiva Giunta dall'esito delle elezioni che ancora non sappiamo esattamente quando ci saranno.

Oggi, però, ci fermiamo ad una fase preliminare, avanzata, nel senso che sono stati costruiti una serie di indirizzi dal punto di vista regionale che portano a definire questo PRIT, come dicevo all'inizio, un PRIT particolarmente ambizioso, suddiviso, e ovviamente non mi dilungo rispetto a quanto ha già detto il relatore di maggioranza, che ringrazio, insieme all'assessore Donini e allo staff per la collaborazione prestata nell'ambito della stesura degli emendamenti e degli ordini del giorno, che abbiamo ovviamente condiviso, dicevo è un PRIT che ci porta a suddividerlo in quattro temi principali: le infrastrutture stradali, il trasporto ferroviario, i porti e gli aeroporti, la logistica e il trasporto merci.

Nel corso dei vari incontri che sono avvenuti presso province o comuni di tutto il territorio regionale, un'esigenza penso comune a tutti, soprattutto dal punto di vista della logistica e del trasporto merci, è quello delle infrastrutture, cioè adeguare la richiesta del mercato imprenditoriale a quella che è effettivamente l'esigenza infrastrutturale di questa regione, attraverso percorsi ovviamente più rapidi, più veloci.

Ormai, siamo entrati in un percorso di imprenditoria molto veloce, dal punto di vista del trasporto merci, per essere competitivi nel mercato. Questo si va a identificare in una serie di azioni poste all'interno di questo piano programmatico, che riguardano, ad esempio, la Sassuolo Campogalliano, la Cispadana. Un tema particolarmente complesso, di cui forse discuteremo anche dopo, è lo snodo di Bologna. Siamo una regione, al centro dell'Italia dove lo snodo di Bologna è sicuramente uno degli snodi principali a livello nazionale, sul quale dovremmo trovare una soluzione. Crediamo che la soluzione adottata nel PRIT non sia quella che possa superare le esigenze dei cittadini.

Abbiamo un trasporto ferroviario ambizioso. Sappiamo che a breve verranno rinnovati tutti i parchi dei treni nel corso del periodo che succederà al 2020-2021. È chiaro che il trasporto su ferro la fa da padrona rispetto sicuramente al trasporto su gomma.

Quanto a porti e aeroporti, abbiamo individuato quattro aeroporti di interesse regionale: uno è di interesse nazionale, che è l'aeroporto Marconi di Bologna, e tre sul territorio regionale. Su questi ovviamente nulla da dire, se non per l'aeroporto di Forlì, non perché gioco in casa mi soffermo sull'aeroporto di Forlì. Credo sia sicuramente auspicabile in breve tempo una riapertura che possa consentire anche al territorio romagnolo di dare quella maggiore attrattività e capacità di movimento dell'offerta turistica proprio in Romagna. Crediamo che l'apertura di questo aeroporto possa portare sicuramente maggiori benefici all'interno del territorio romagnolo.

Ovviamente dobbiamo considerare che all'interno della regione Emilia-Romagna abbiamo uno dei porti principali a livello nazionale, che è il porto di Ravenna. Ho visto e condiviso le azioni poste in essere nel PRIT sul porto di Ravenna. È chiaro che quelli che sono deficitari e che risultano deficitari all'interno di questo PRIT sono i vari collegamenti: trasporto merci su ferro, linea ferroviaria sicuramente obsoleta e da rivedere. Abbiamo – se ne è parlato tanto in queste ultime settimane, soprattutto in Romagna – il problema collegato alle infrastrutture, quindi strade su collegamenti diretti tra Forlì e Ravenna e anche su Forlì-Cesena.

È sicuramente un piano ambizioso, un piano che andremo a valutare concretamente a seguito delle varie osservazioni che verranno presentate dopo l'adozione di questo piano. Per cui, allo stato attuale, riteniamo che sia un piano che possa essere condiviso in gran parte. Da questo punto di vista, crediamo sia opportuno apportare dei correttivi migliorativi rispetto alle esigenze reali del territorio, che aspetteremo, all'esito delle osservazioni, anche su quelle che saranno le varie pretese dei territori medesimi.

Oggi affrontiamo un primo passo. Verrà aperta la discussione, quindi ovviamente tutti i vari consiglieri diranno la loro opinione su questo Piano regionale dei trasporti. Ci sarà modo di discuterne

entrando nel merito di eventuali punti precisi, come diceva il consigliere Iotti. Pertanto, allo stato attuale, mi fermo per poi intervenire a seguito di eventuali richieste di precisazioni sui punti.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie.

Apriamo la fase della discussione generale.

Ha chiesto la parola la consigliera Rontini. Prego.

RONTINI: Grazie, presidente.

Ci tengo anch'io a manifestare soddisfazione per l'approdo in Aula oggi del Piano regionale integrato dei trasporti e ad aggiungere alcune brevi considerazioni alla precisa e accurata introduzione che ha fatto il consigliere Massimo Iotti, che ringrazio per la dedizione con cui in queste settimane ha esercitato il suo ruolo di relatore. Se c'è un collega su cui, anche come presidente della Commissione III, so sempre di poter contare è il vicepresidente della Commissione, Massimo Iotti.

Colgo l'occasione per fare qualche altro ringraziamento. Mi perdonerete, ma siamo nell'ultimo semestre della legislatura. Probabilmente questo è uno degli ultimi atti corposi dei cosiddetti "piani strategici" che porteremo in approvazione o in adozione e che ci troveremo ad affrontare. Parto dall'assessore Donini, che in questi anni ha sempre coinvolto la Commissione che presiedo cercando di renderci partecipi con un approccio non dovuto e non scontato, ma sicuramente apprezzato nella costruzione delle decisioni e non solo nella loro ratifica.

Voglio ringraziare anche l'ingegner Ferrecchi, l'ingegner Barbieri, l'architetto Meggiato e tutti i funzionari dell'assessorato che ci hanno accompagnato e che sono sempre stati disponibili ad approfondire nel merito le questioni, dalle più piccole e puntuali a quelle più complesse; la struttura della III Commissione assembleare Territorio, ambiente e mobilità che presiedo, Samuela, Vanessa e Monica, sempre tempestive nell'invio delle comunicazioni e nella trasmissione dei documenti e infine, ma non per ultime, tutte le forze politiche per la loro collaborazione, a partire dal relatore di minoranza Massimiliano Pompignoli.

Al PRIT abbiamo dedicato undici sedute della Commissione, la prima delle quali si è svolta nel lontano, per i tempi della politica forse mi è consentito dire così, 28 gennaio 2016.

Gli abbiamo dedicato un'udienza conoscitiva e solo negli ultimi mesi sei focus di approfondimento tematico organizzati nei territori. In tutto abbiamo discusso per quasi 17 ore su questo oggetto assembleare e poi vedremo, come dicevano anche i colleghi, come evolverà tra oggi e domani l'ulteriore discussione qui in aula.

Quello che portiamo in aula oggi, a mio avviso, è un documento importante e ambizioso. Andiamo, infatti, ad aggiornare il precedente piano del 1998 e diamo una cornice, un senso, un'anima a tutta una serie di scelte che abbiamo fatto fin dall'inizio della legislatura, pianificando come immaginiamo la mobilità dei prossimi anni, provando a tenere insieme la sostenibilità ambientale con la competitività dei territori.

La prima di queste scelte l'abbiamo fatta all'inizio della legislatura, lo ricorda sempre l'assessore Donini: era la firma della nuova intesa generale quadro con il Governo. Allora sedeva sul dicastero dei trasporti il ministro Graziano Delrio e questa Regione con responsabilità, unica in Italia, si è impegnata a dimezzare il fabbisogno infrastrutturale portandolo da 24 a circa 12 miliardi di euro e andando, al contempo, a riequilibrare a favore dell'infrastruttura ferroviaria.

A quel documento sono poi seguiti il Patto per il trasporto pubblico locale, la legge sulla mobilità ciclistica, approvata, lo voglio ricordare, all'unanimità dell'aula, che ha l'obiettivo di raddoppiare gli

spostamenti utilizzando le due ruote a partire da quelli casa-lavoro. Poi ci sono gli importanti investimenti voluti da questa Amministrazione per il completamento dei percorsi pedonali e ciclabili, le scelte sull'elettrico, che guardano al futuro e che puntano all'infrastrutturazione del territorio mediante colonnine interoperabili per l'autoricarica a cui si aggiungono anche risorse e incentivi per l'acquisto dei mezzi.

Ancora: la gara del ferro, che pur tra tutti i problemi quotidiani che conosciamo, anche questa mattina sono stati oggetto di una puntuale attenzione di una collega, di cui ci stiamo provando ad occupare in una relazione mai semplice con Trenitalia, in collaborazione, invece, e con l'ascolto dei comitati dei pendolari, porterà, entro la fine del 2019, a vedere operativi sul nostro territorio 86 nuovi treni.

Non voglio dimenticare, senza che ci sia naturalmente lo spazio per approfondire e la necessità di dettagliare le scelte che hanno riguardato l'idrovia ferrarese, la logistica e gli scali aeroportuali, con l'auspicio che il riattivato scalo forlivese sia presto completamente operativo, così come i passi avanti e gli investimenti che tutto il sistema istituzionale, in un rinnovato clima di dialogo e collaborazione hanno fatto sul porto a Ravenna, che è il porto di tutta l'Emilia-Romagna.

In chiusura del mio intervento, volevo, me lo si consenta, rimarcare alcune scelte, che oltre quelle già citate riguardano più da vicino il mio territorio, il territorio della provincia di Ravenna, da cui provengo, a partire dall'inserimento tra le priorità della regione, a seguito dell'approvazione di un emendamento, della tangenziale nord di Faenza come una delle infrastrutture prioritarie – ne abbiamo parlato in Commissione – sul cavalcavia che collega il casello autostradale sulla Naviglio con il centro città, monitorate, conteggiate puntualmente dalle videocamere di sorveglianza, passano in un mese un milione di autoveicoli. È quindi necessario, insieme al lavoro che l'amministrazione comunale, sempre in raccordo con l'amministrazione regionale, sta facendo ad esempio su alcune scelte di TPL legate anche alla mobilità elettrica e ad una sperimentazione che ci ha visti recentemente collegare il parcheggio scambiatore a nord della città con il centro con un gringo bus elettrico, è necessario anche tornare a ragionare di questa infrastruttura per decongestionare, migliorare la qualità dell'aria, quindi la salute dei cittadini faentini.

C'è poi il lavoro che abbiamo fatto insieme al collega Mirco Bagnari, che voglio anche qui ricordare, sulla Strada statale 16, che, come dice sempre il sindaco di Fusignano, Nicola Pasi, che in provincia ha la responsabilità sulla viabilità, rappresenta per la Romagna quello che la Via Emilia rappresenta per l'intera regione, andando ad inserire tutte e quattro le varianti necessarie per il suo completamento e per la piena messa in sicurezza. Lo sappiamo: la Statale 16 in alcuni tratti taglia a metà gli abitati, i centri abitati di alcune frazioni delle nostre città, con ripercussioni che abbiamo tristemente visto anche in questi giorni in termini di sicurezza e, ahimè, anche di morti.

Poi c'è il lavoro citato sulla Ravennana, anche qui in collegamento con tutti gli enti territoriali. Anche sulla Strada statale 16 abbiamo lavorato in questi anni e in questi mesi sempre di concerto con tutte le istituzioni locali per mettere sotto la lente di ingrandimento e iniziare a lavorare insieme sulla sua riqualificazione, quindi sulla dotazione in quel territorio di un'infrastruttura con le caratteristiche adatte a supportare il traffico che collega Ravenna a Forlì, insieme, naturalmente, ai due sindaci.

Siamo soddisfatti di questo lavoro, che non consideriamo un lavoro chiuso. Noi andremo ad adottare in Aula il PRIT. Ci sarà un'ulteriore fase di confronto, ma penso che abbiamo fatto e oggi facciamo un passo avanti per affermare una nuova cultura della mobilità in questa regione.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie.

Consigliere Bertani, prego.

BERTANI: Grazie, presidente.

Semplicemente sull'ordine dei lavori. Siccome sto cercando di riordinare la massa di emendamenti che stanno arrivando, avevo un dubbio sull'emendamento 1 e l'emendamento 2, che sembrano essere identici all'8 e al 7, sempre a sua firma. Chiedevo se era un errore o se c'era qualche ritiro. Grazie.

PRESIDENTE (Rainieri): Se lo legge bene è sostitutivo e c'è una piccola differenza nella stesura. L'1 e il 2 sono stati ritirati e sono sostituiti. Grazie a lei.

Consigliere Marchetti, prego.

MARCHETTI Daniele: Grazie, presidente.

Come è già stato detto da alcuni colleghi che mi hanno preceduto, il PRIT è sicuramente un documento importante e strategico per tutto il territorio regionale, ma permettetemi di dire che assume, a mio avviso, un'importanza ancora maggiore per un territorio come quello della provincia di Bologna.

Bologna, infatti, lo sappiamo benissimo tutti, è crocevia di assi stradali e autostradali ed è un raccordo importantissimo anche per quanto riguarda il sistema ferroviario. In poche parole, gestire adeguatamente il sistema di trasporti su scala bolognese significa anche garantire dei buoni collegamenti a tutta la regione, ma non solo, perché si trova in una posizione letteralmente strategica per tutto il resto del Paese.

Non a caso su Bologna proprio se ne è parlato parecchio. La problematica del nodo autostradale bolognese è stata al centro del dibattito politico per diversi decenni ed ancora oggi è al centro del dibattito politico. Permettetemi di dire che sono stati persi molti anni in discussioni risultate inutili, incentrate sul cosiddetto "Passante Nord", opera messa in soffitta poi in fretta e furia nel corso di questi ultimi anni. Un cambio di strategia molto repentino che ha spinto la politica locale verso la realizzazione del cosiddetto "Passante di Mezzo", che poi, in realtà, non è un passante, ma è semplicemente l'ampliamento in sede sia dell'autostrada così come anche della tangenziale bolognese. Un cambio di rotta che, come dicevo, è stato molto rapido, che di conseguenza, ovviamente, ha scatenato parecchie polemiche. Oggi le Istituzioni locali, tra cui la Regione, sono arrivate ad un compromesso con il Ministero con delega ai trasporti, alle infrastrutture; un compromesso che ha portato ad una revisione del progetto del Passante di Mezzo con la revisione di alcuni tratti del progetto iniziale. È una soluzione che, ovviamente, verrà accompagnata da quelle opere di viabilità su scala provinciale che non mettono in dubbio che siano molto attese e sicuramente utili al territorio, ma che, a nostro avviso, non basteranno a risolvere quei problemi legati al traffico che ogni giorno si registra sul traffico, sul tratto bolognese.

Un nodo così importante come quello di Bologna, ma soprattutto complesso, secondo noi, richiederebbe interventi ben più strutturali, come, ad esempio, l'abbiamo detto più volte, di un passante autostradale a sud di Bologna per andare, di fatto, a chiudere l'anello autostradale bolognese.

È una seconda via, di fatto, rispetto al tracciato attuale che andrebbe a collegare oltretutto quell'area appenninica che registra un deficit dal punto di vista infrastrutturale.

Vi ricordo, ad esempio, che alcuni Comuni dell'Appennino bolognese hanno anche scritto alla Regione Emilia-Romagna per chiedere di aprire un tavolo proprio su quest'opera e mi risulta che ad oggi non abbiano ancora ricevuto risposta.

Il cosiddetto “Passante Sud” che noi richiediamo ormai da tempo rappresenterebbe, ad esempio, in caso di incidenti, una garanzia ulteriore per non tagliare letteralmente in due il Paese, perché si sono già verificati dei casi estremi, tragici o comunque complessi da cui comunque dovremmo imparare qualcosa e quegli avvenimenti dovrebbero darci lo spunto per arrivare a progettare delle opere infrastrutturali adeguate al nodo bolognese.

Ribadisco che un punto così complesso e strategico per tutto il nostro territorio regionale, ma anche nazionale, richiederebbe degli interventi ben più strutturali e non delle mezze misure.

Abbiamo provato in tutte le sedi e in tutte le forme a portare avanti la proposta del cosiddetto “Passante Sud”, ma purtroppo sono sempre state respinte al mittente dalla maggioranza di questa Regione.

Ricordo, in ultimo, ad esempio un emendamento presentato in Commissione e bocciato dalla stessa maggioranza PD.

Purtroppo, a nostro avviso, è stata l'ennesima occasione persa perlomeno di aprire un confronto, un dibattito soprattutto con quei territori che l'hanno richiesto, hanno richiesto perlomeno un confronto. Ma se sul Passante Sud, come immaginavo, non è stata trovata una quadra, posso dire, però, con soddisfazione che, invece, su altri tipi di intervento è stata comunque trovata una sintesi, un'intesa, chiamatela come volete, con altre forze politiche che siedono all'interno di quest'aula.

Mi riferisco, ad esempio, all'ordine del giorno che abbiamo depositato insieme, io, la collega Francesca Marchetti, Roberto Poli e il collega Iotti, che è anche relatore di maggioranza per quanto riguarda la realizzazione di un nuovo ponte sul Santerno a Imola. Si discuterà e si voterà proprio un ordine del giorno che riguarda quest'opera.

Il PRIT, infatti, prende in esame anche le opere da mettere in cantiere sulle strade provinciali e statali, com'è la strada statale 9, la cosiddetta Via Emilia. Per la Via Emilia, appunto, colonna vertebrale della nostra regione, sono previsti diversi interventi di miglioramento dell'accessibilità urbana per quanto riguarda le principali città. Imola, appunto, è tra questi interventi. Io credo che sia assolutamente necessario porre l'attenzione proprio sulla necessità di realizzare un nuovo ponte sul Santerno, su quel territorio.

Quest'opera di cui vi sto parlando è al centro del dibattito da quasi trent'anni. Sebbene tutti sostengano, in varie sedi, che è un'opera assolutamente necessaria, ad oggi, di concreto non è stato fatto assolutamente nulla. E dire che un'infrastruttura di questo tipo andrebbe a creare un nuovo collegamento est-ovest nella città, creando un nuovo collegamento da e per l'area industriale, da e per il casello autostradale, bypassando così il centro urbano che oggi viene interessato dal traffico, anche pesante.

Io quindi al di là delle differenze di vedute che possiamo avere per quanto riguarda il passante sud, come dicevo prima, colgo comunque con favore la collaborazione che c'è stata su altre opere territoriali. Poi, ovviamente, come è stato detto dal collega Pompignoli, relatore di minoranza, ci sarà occasione di dibattere ancora su questo piano, anche perché adesso siamo in fase di adozione. Registro adesso con piacere la convergenza che c'è stata su un'opera così importante per il territorio da cui provengo, ma mi auguro che in futuro ci possano essere tante altre aperture anche su altre opere che riteniamo assolutamente importanti e fondamentali per il resto del territorio della provincia di Bologna.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie.

Consigliere Torri, prego.

TORRI: Grazie, presidente.

Stiamo discutendo dell'adozione di un documento tra i più importanti di questa legislatura, un documento di una natura molto complessa, come richiede il tema trattato, ovvero i trasporti, e come richiede una regione come la nostra.

Prima di passare al merito, penso vada riconosciuta l'intensità del lavoro che è stato svolto su questo documento da parte della Commissione – è intervenuta prima la presidente – e, in generale, da parte dei due relatori di maggioranza e minoranza, degli altri consiglieri e dell'assessore. Al di là dei contenuti, che dopo cercherò di analizzare meglio, penso non sia mai mancata la disponibilità al lavoro e al confronto. Questo è un dato che va riconosciuto e di cui bisogna rendere atto qui. Non sempre questo confronto, dal nostro punto di vista, ha portato a tutti i ripensamenti che avremmo voluto, però assolutamente, al di là di tutto, proprio per la mole e per l'approfondimento, quindi la disponibilità di tutti i consiglieri coinvolti, è un lavoro che va riconosciuto.

Venendo al merito del provvedimento, come dicevo, è un provvedimento che ha una natura complessa. Questa natura diventa ancora più complessa per una regione come la nostra. Veniva prima ricordata la particolarità di Bologna, ma in generale tutta la nostra regione, se si parla di Piano regionale integrato dei trasporti, riveste una natura strategica e complessa, essendo una regione molto lunga, che taglia quasi in due il Paese. Quindi, per tanti aspetti, sia viari sia ferroviari sia portuali, si trova quale crocevia di trasporti e in una posizione tra nord e sud molto strategica. Di questo abbiamo trattato non solo in questa occasione, ma rispetto anche a tanti atti che abbiamo già approvato e abbiamo già discusso. Veniva ricordata prima la legge sulla mobilità ciclabile. Abbiamo discusso del piano dell'aria. Abbiamo discusso anche di tante altre misure a livello agricolo e ambientale, che sono necessariamente connesse, per respiro e per aspirazioni, a una misura come questa nel momento in cui i trasporti vanno a influire – come sappiamo – sul tema delle emissioni e sul tema della vivibilità del territorio, sia per collegamenti sia per sostenibilità del trasporto stesso.

Da questo punto di vista, insieme alla complessità geografica del nostro territorio, dobbiamo tenere presente anche la complessità ambientale, ovvero una qualità dell'aria tra le peggiori d'Europa, legata anche al fatto che l'Emilia-Romagna non può essere bypassata da nessuna arteria di trasporto, aeroportuale, portuale, su strada o su ferro, nei collegamenti nord-sud del nostro Paese e, di conseguenza, anche a livello continentale.

Questa interconnessione pensiamo possa essere tenuta più a mente in questo piano. È un piano che per certi aspetti è ambizioso, come hanno riconosciuto tutti i consiglieri che sono intervenuti prima di me, e ha anche spunti che possono essere coraggiosi. Mi riferisco soprattutto ad alcuni aspetti legati agli investimenti sul trasporto ferroviario, all'annunciata elettrificazione di diverse linee che è stata non soltanto inserita nel Piano, ma affrontata anche in diverse interrogazioni presentate dai colleghi di tutti i Gruppi negli ultimi mesi, ma direi con costanza durante tutta la legislatura.

Questo credo sia il tema vero. Come dicevo quando intervenni sulla legge per la mobilità ciclabile, se si parla di sostenere la mobilità ciclabile, sostenere forme di trasporto a basso impatto di emissioni, questo lo si può fare con tanti provvedimenti singoli, meglio ancora se lo si fa con una visione strategica. Quando si parla di piano, che sia il Piano dell'aria o sia il Piano dei trasporti si cerca proprio questa visione strategica.

Da questo punto di vista sarebbe stato penso più coerente avere un ripensamento più radicale anche rispetto ad alcune opere viarie, che noi riteniamo particolarmente impattanti, progettate diversi anni fa e che quindi dovevano essere, dal nostro punto di vista, riviste nella loro strategicità sia da un punto di vista strutturale in quanto si possono fare opere meno impattanti da un punto di vista del

consumo di suolo e che possono servire ugualmente agli utilizzi previsti, sia appunto virare ancora più decisamente nel sostegno al trasporto su rotaia.

È chiaro, questo tipo di ripensamento avrebbe avuto ripercussioni anche da un punto di vista lavorativo, che non ci sfuggono, però in un'ottica complessiva e di sistema riguardo soprattutto alla qualità ambientale riteniamo sarebbe dovuto essere necessario. Questa è una fase di adozione, quindi ci teniamo a porre questo come elemento di discussione continuando, appunto, ad impegnarci. Lo porremo anche con una serie di emendamenti che insieme ai colleghi abbiamo firmato e con un ordine del giorno. Lo porremo anche facendo attenzione nel voto rispetto agli emendamenti e agli ordini del giorno presentati dagli altri Gruppi, sempre con un'ottica costruttiva, per cercare di avere un'ambizione maggiore nella riduzione delle emissioni, che è necessaria in un quadro soprattutto ambientale difficile per la pianura della nostra regione.

Ci sono poi anche altri elementi che riguardano magari questioni meno di ampia strategia, ma ugualmente importanti per le comunicazioni, che sono, in generale, da un lato la rete viaria periferica che sicuramente necessita di maggiore attenzione, ma questa è una cosa che non si può sobbarcare soltanto la Regione, anche se deve rientrare necessariamente in una visione strategica perché da lì passa il fatto di tenere assieme complessivamente tutto il territorio in un sistema che sia anche solidale per quanto riguarda i trasporti, come per tutti gli altri tipi di servizi.

Dall'altra parte c'è un tema che riguarda il trasporto pubblico su gomma, che in diverse province, io penso alla mia, quella di Reggio Emilia, ma a Modena, ha avuto negli ultimi anni molte tensioni anche a livello di rapporti lavorativi, oltre che di dotazioni infrastrutturali. Sono temi che necessitano di particolare attenzione, soprattutto se si ragiona in un'ottica strategica: quando si parla di parco mezzi, quando si parla di rapporti di lavoro, quando si parla di una visione intera dei trasporti, che passano, oltre che per una sostenibilità ambientale, anche per rapporti di lavoro che devono essere lineari e devono rispettare prima di tutto la situazione dei lavoratori.

Un ultimo accenno lo vorrei fare riguardo agli aspetti delle infrastrutture portuali, che diventeranno sempre più strategiche; penso in particolare a Ravenna, veniva accennato anche dal consigliere Pompignoli. Anche su quello sarà necessario fare particolare attenzione, sempre in un'ottica da un lato integrante, dall'altro strategica, rispetto a quello che il nostro Paese sta diventando. Visto che abbiamo visitato anche il porto di Ravenna, penso alle modifiche che il traffico avrà nell'ottica della Via della Seta, nei rapporti con la Cina, il nuovo ruolo che potrebbe avere a Trieste, il nuovo ruolo che ha il porto greco, e così via. Grazie.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie.

Consigliere Galli, prego.

GALLI: Grazie, presidente.

Il PRIT 2025 rischia di essere l'ennesimo libro dei sogni di un'amministrazione regionale che imita da sempre se stessa, sia nelle promesse che nelle mancate realizzazioni. Ad oltre vent'anni dall'ultima realizzazione di un PRIT (dal 1998 ad oggi sono passati ben più di vent'anni) si può vedere una bella pianificazione che serviva, allora come oggi, a fare una bella figura, ma poi poco o nulla si è fatto.

Il collega Pompignoli poco fa lo ha definito correttamente un piano ambizioso. Possiamo aggiungere, come è stato richiamato anche da alcuni colleghi, che personalmente ho apprezzato molto l'iter con cui si è arrivati alla fine di questo PRIT, cercando di coinvolgere il territorio con un road show

corretto, provincia per provincia, per temi, quindi un passaggio corretto nelle speranze e nelle ambizioni. Nelle realizzazioni, vedremo.

Fino a oggi, poco e nulla è cambiato rispetto alle promesse di vent'anni fa. Gli esempi che non fanno ben sperare del libro dei sogni del 1998 si intravedono nei tratti anche nel PRIT 2025. Questi esempi sono numerosissimi. Alcune parole d'ordine sono sempre presenti: vivibilità dei territori, decongestionamento degli stessi, ridurre l'inquinamento, velocizzare i trasporti. Rispetto a vent'anni fa posso immaginare che un termine nuovo sia stato quello dell'elettrificazione dei trasporti, l'uso di mezzi elettrici, che probabilmente vent'anni fa, nel PRIT di allora, non erano previsti. Oggi si prevedono, quindi vengono richiamati con molta presenza. Basta leggere le dichiarazioni di intenti iniziali del corposo documento dove si afferma che per il 2025 si conferma lo scenario infrastrutturale disegnato dal PRIT '98, ove necessario ricalibrandolo e adeguandolo alle attuali priorità.

Lo voglio sottolineare: come si fa a completare un piano di vent'anni fa che non è stato completato? Perché non è stato completato? È un richiamo che fa non ben sperare. In tutti questi anni cosa è cambiato? La Regione ha dato davvero corpo alla promessa di intendere le infrastrutture come strumento per soddisfare la domanda di mobilità di passeggeri e merci attraverso interventi utili allo sviluppo economico e proporzionati ai bisogni, perseguendo il soddisfacimento equilibrato di fabbisogni espressi dai territori, attraverso la realizzazione di interventi di cui sia garantita l'utilità e l'efficienza? A parte la difficoltà di leggere questo brano che ho riportato dal PRIT (forse un punto e virgola, una maggiore fruibilità era auspicabile), in tutti questi anni, decenni per la precisione, in tema di strade, ferrovie, idrovie, di risorse dedicate al trasporto pubblico, cosa è stato fatto? Abbiamo investito, progettato, costruito quanto una regione importante e con disponibilità non comuni poteva fare? Sono stati fatti i parcheggi scambiatori, i centri intermodali per caricare gli infiniti prodotti delle nostre terre ed alleggerire il trasporto su gomma a favore del trasporto su ferro? È evidente di no.

Oggi in modo positivo l'assessore Donini cerca di proporre un sistema che in ogni caso avrà decenni di ritardo. Voi vorreste che noi applauditissimo questo libro delle buone intenzioni, ma difficilmente potremo farlo, sia perché siamo ammaestrati da quello che non è stato fatto in vent'anni sia perché la stessa Amministrazione da settant'anni non porta a compimento quello che si era ripromessa di fare. Quindi, le colpe dei padri in questo caso – mi dispiace, assessore – ricadono sulle sue spalle.

Pensiamo, ad esempio, al tema del trasporto ferroviario, per il quale il PRIT si pone l'ambiziosissimo target di un aumento del 50 per cento di passeggeri trasportati. Un obiettivo di questo libro dei sogni si otterrebbe attraverso, ad esempio, il completamento e il potenziamento della Rimini-Ferrara o l'ottimizzazione della funzionalità del nodo di Ferrara o ancora l'implementazione della Parma-Suzzara-Poggio Rusco. Ebbene, mi chiedo come queste buone intenzioni si possano conciliare con il costante e continuo depotenziamento delle tratte ferroviarie locali, per restare al mio territorio modenese, alla Modena-Sassuolo o ai collegamenti con Vignola.

Non vogliamo ricordare i continui ritardi e la vetustà di molti mezzi. Come si fa a conciliare posizioni del genere e voler essere credibili quando in passato il trasporto ferroviario locale è stato penalizzato da chi governava questa Regione a tutti i livelli, dalle amministrazioni locali, provinciali, regionali e per lunghi periodi anche Governi nazionali. Potremmo ricordare lo smantellamento della Modena-Mirandola degli anni Sessanta, una linea ferroviaria che esisteva e che è stata smantellata, quindi già allora questa attenzione al trasporto ferroviario non c'era, o il sottofinanziamento delle tratte locali come la Modena-Vignola o la Modena-Sassuolo.

Gigetto, che è il nome dato – lo dico per i colleghi non di Modena – alla linea Modena-Sassuolo, è stato un grande investimento per la nostra collettività: molte decine di milioni di euro. È stato un investimento fatto di malavoglia, così almeno è l'impressione, visto che non sono stati costruiti i parcheggi scambiatori per molti anni, non sono stati costruiti i passaggi a livello moderni, eliminati i passaggi a raso, non sono stati posti in essere materiali rotabili moderni e gradevoli. Ricordo ai colleghi una presentazione fatta non molti anni fa dei nuovi mezzi ferroviari su questa tratta, presentati in grande pompa e in realtà erano mezzi belgi dismessi per anzianità delle ferrovie belghe. Quello che per gli altri era vecchio per noi era nuovo. Probabilmente veniva confusa una mano di vernice con un'effettiva modernità del materiale rotabile.

Stesso discorso vale per la rete stradale, per la quale il PRIT si pone l'obiettivo della riduzione dei tratti di congestione stradale del 50 per cento. Anche in questo caso tutto è rimandato alle promesse non mantenute in passato. Quando si afferma che il PRIT 2025 conferma la necessità di portare a termine gli interventi previsti dal PRIT del 1998 per il completamento della grande rete, alcuni dei quali ridefiniti in funzione delle attuali necessità, è difficile non avere dei dubbi quando in più di vent'anni questi passaggi, che erano importanti, di decongestionamento della rete, non sono stati portati in fondo. In vent'anni non li avete fatti. Possiamo pensare che i prossimi anni seguiranno questa strada.

Pensiamo alle polemiche e allo stallo in cui versa lo snodo di Bologna come è stato richiamato poco fa dal collega Marchetti. Lo snodo di Bologna è uno dei più importanti non solo del nostro Paese, ma è uno degli snodi principali dell'intero territorio europeo. Attraversare questo snodo costringe tutta la cittadinanza, non solo bolognese, non solo emiliana, non solo nazionale a perdere ore in uno snervante tentativo di attraversarlo, con i pericoli e i rischi che abbiamo visto anche meno di un anno fa. Un congestionamento del genere si presta a qualunque tipo di incidente, anche con conseguenze più gravi di quelle del 6 agosto 2018.

La produzione di inquinanti e le ore perse sono uno scandalo che grida vendetta. In tutti questi anni non avete voluto risolvere: poterlo risolvere vi darebbe una possibilità. Io credo che non abbiate voluto risolverlo. La scelta che avete fatto di allargare tangenziale e autostrada, credo che sia una scelta limitata per cercare di fare qualcosa senza risolvere il problema.

Ben diverso sarebbe stato con un passante autonomo e gestito come poteva essere il passante da noi proposto, il passante sud. Ma non c'è solo lo snodo di Bologna, fra i ritardi o le mancate realizzazioni. Sono numerosi i ritardi legati ai due grandi assi promessi e non realizzati, in grado di togliere non solo traffico e inquinanti, ma di risolvere molti problemi collegati all'Autostrada del Sole. Parlo della Cispadana, che dovrebbe attraversare tre province emiliane, e che ben potrebbe alleggerire la pressione sull'asse longitudinale dell'Autostrada del Sole. Come correttamente richiamava il collega Marchetti, l'Emilia-Romagna è l'unica regione italiana che attraversa l'intero asse del nostro Paese, e che quindi dovrebbe avere un'attenzione particolare, di grande rilevanza, per l'asse stradale e ferroviario. Ma così non è.

Non solo la Cispadana, ma anche la bretella Modena-Sassuolo avrebbe dovuto accelerare le percorrenze di migliaia di camion. Permettetemi: io ritengo, come molti modenesi, che quella bretella Modena-Sassuolo debba essere vista come il primo passo, la prima tranche di una Modena-Lucca che il PD ha sempre avversato fin dagli anni Cinquanta. È evidente, non il PD, ma i partiti che hanno preceduto il PD – chiamiamoli la sinistra che ha governato questa regione.

Per la Cispadana il dibattito pare aver fatto una marcia indietro, ritornando indietro di oltre un decennio. Si è ricominciato a parlare della possibilità-necessità, o dell'alternativa, fra costruire un'autostrada o una strada a scorrimento veloce senza pedaggi. È inutile dire che al di là delle

chiacchiere da bar, sono due strade completamente diverse, non solo per la necessità diversa di raccogliere finanziamenti, ma perché progettare un'autostrada o progettare una superstrada vorrebbe dire riportare l'iter esattamente al momento di partenza, perdendo oltre una decina di anni, probabilmente – e forse è questa l'intenzione – insabbiando definitivamente questa strada che potrebbe risolvere, o alleviare di molto, come richiamavo poco fa, il traffico sull'Autostrada del Sole.

Non possiamo non essere scontenti dal vedere questa continua perdita di anni, che sembra riportare sempre e tutto ad un eterno gioco dell'oca. Per la Modena-Sassuolo, parlando di gioco dell'oca, dopo il tanto contestato via libera del governo, il cantiere attende ancora di essere aperto. Vi dico la verità, cari colleghi: non ho idea di quante volte sono stati annunciati come imminenti i cantieri e quante bottiglie di spumante sono state aperte per festeggiare l'inizio dei lavori, in continuazione posposti, in continuazione rimandati. Il presidente Bonaccini, non più tardi di sei mesi fa, garantiva l'apertura dei cantieri entro maggio 2019. Siamo a luglio e di quei cantieri aperti non si vede traccia. Queste autostrade fantasma forse avevano altre...

PRESIDENTE (Rainieri): Consigliere Galli, lei ha finito il tempo.

GALLI: Due secondi.

PRESIDENTE (Rainieri): Prego.

GALLI: Forse le funzioni di quelle due autostrade erano quelle di avere un Consiglio di amministrazione per remunerare ex presidenti della provincia di Modena che da molti anni hanno la funzione di presiedere società fantasma.

Un cenno merita anche il capitolo riguardante il trasporto pubblico locale, per il quale il PRIT 2025 punta all'aumento del 10 per cento dei passeggeri e al potenziamento e all'incremento di servizi minimi al 2025 del 10 per cento. Come pensa la Regione di raggiungere concretamente questi risultati quando il trasporto pubblico locale viene continuamente defianziato a livello nazionale con dei tagli ogni volta nell'ordine di 300 milioni di euro? Il trasporto pubblico locale avrà un avvenire ingrato se la Regione non deciderà di investire pesantemente su questo tipo di trasporto, cosa che onestamente mi stupirebbe molto.

Se volessimo fare un esempio del bacino Modena-Reggio-Piacenza, un bacino importante, la crisi in cui si dibatte da molti anni l'azienda Seta è a conoscenza di molti. La dirigenza è cambiata e ci fa sperare in un miglioramento, ma certamente i conti non sono migliorati. L'aumento notevole del costo del biglietto di un anno e mezzo fa non è stato sufficiente. Se i conferimenti sono in riduzione e la Regione non li integra con risorse...

PRESIDENTE (Rainieri): Consigliere Galli, la invito alla conclusione.

GALLI: In più punti si intravede la volontà di passare dal libro dei sogni ad un effettivo piano degli interventi, per migliorare e modernizzare la rete dei trasporti regionali, che – credetemi – non è all'altezza delle potenzialità umane, economiche e produttive della nostra regione. Ancora oggi queste infrastrutture indispensabili sono ferme in molti punti a criteri ottocenteschi o sono ancora addirittura mancanti.

PRESIDENTE (Rainieri): Grazie.
Consigliere Callori, prego.

CALLORI: Grazie, presidente.

Innanzitutto, una premessa. Questo è un piano che dovrebbe dare uno sviluppo al futuro del nostro territorio emiliano-romagnolo. Però, soprattutto per quanto riguarda la parte piacentina, vediamo che sono ben elencati alcuni dati che già ci trasciniamo dal passato.

Noi abbiamo delle zone vincolate, SIC-ZPS, che sono circa 6.151 ettari, secondi solo alle Valli di Comacchio e al ferrarese e abbiamo circa 8.000 ettari di zone SIC in montagna.

Tutti questi vincoli quindi già fanno sì che si possa far meno di quello che si potrebbe fare. Tutto questo fa sì che l'obiettivo che ci si pone, come già qualcuno che mi ha preceduto negli interventi diceva, arrivare a un 10 per cento in più del trasporto pubblico su gomma, al 30 per cento in più dei servizi ferroviari, a un 50 per cento in più dell'utilizzo della ferrovia per quanto riguarda i passeggeri, e a un 10 per cento in più di passeggeri sul trasporto in gomma, e aumentare di un 30 per cento il trasporto merci, certo è un obiettivo molto importante, ma è anche un obiettivo che se ci poniamo dobbiamo cercare se non di arrivare al 30 per cento di trasporto merci, arrivare molto vicino a quello.

Proprio nella parte di questo piano, quando si parla della rete stradale, si parla della quarta corsia della A1, zona Piacenza, Parma e Reggio. Di quarta corsia sono almeno cinque, sei, sette anni che se ne parla. È chiaro che questa quarta corsia già nel passato comportava anche delle compensazioni territoriali. Chiedo, quindi, in accordo con le Province toccate da questa quarta corsia, la regione è sempre d'accordo a dare queste opere compensative ai territori, d'accordo con Autostrade? Questo sicuramente è importante per altre infrastrutture che i territori stanno aspettando da anni.

Sul territorio piacentino, poi, si parla di nuovo casello di Rottofreno. Ci sta, perché oggi c'è bisogno di un casello in più sul territorio piacentino, ma si parla anche di un casello nella zona di San Pietro in Cerro. È proprio notizia di oggi, perché è stato pubblicato sui quotidiani locali, che i Sindaci di Castelvetro, Monticelli, San Pietro in Cerro e Villanova, scrivono all'assessore per modificare alcuni tratti autostradali indicati in questo piano. Tutto questo quindi penso che vada rivisto in ottica anche del terzo ponte, perché in questo piano si parla, o non si parla proprio in modo dettagliato del terzo ponte, che dovrebbe collegare Castelvetro con Cremona. Capite che il nostro territorio è un territorio di confine, che tocca la provincia di Cremona, ma anche la provincia di Pavia. Quindi, il territorio piacentino, come è stato identificato nei piani tanti anni fa, è una "y" rovesciata. Ha un'importante zona logistica Castel San Giovanni, che quindi ha bisogno di infrastrutture, tangenziali, ma anche collegamenti con il pavese, la zona di Monticelli Castelvetro, una zona dove si sta studiando un importante sviluppo logistico, quindi c'è bisogno di infrastrutture ferroviarie che si colleghino anche alla Lombardia. Come anche la zona Fiorenzuola Barabasca, che va verso la zona di Parma.

Penso sia importante anche che la Regione metta gli occhi a livello di infrastrutture ferroviarie su questi territori. Oggi come oggi, da Cremona a Piacenza, passando dalla Caorsana, passano circa 15.000 veicoli, di cui 7.000 pesanti. È chiaro che si parla di un investimento, di un intervento per ridurre il numero soprattutto dei vincoli pesanti e poter aumentare il trasporto su rotaia.

Però il tema non è solo ferro e gomma. Il tema nostro è anche legato al territorio. Abbiamo, sì, la pianura, abbiamo anche la collina e abbiamo la montagna. Quindi, servono anche infrastrutture importanti. Si parla anche di una mediana che possa permettere di dare uno spostamento veloce tra la parte est e la parte ovest della provincia, ma anche con le nostre colline e montagne. Se vogliamo che aziende nuove si insedino in montagna e che la gente che vive in montagna si fermi nei territori montani

dobbiamo anche dare delle infrastrutture che possano permettere l'arrivo e la partenza delle merci, ma soprattutto degli stessi abitanti.

Penso sia importante proprio collegato al trasporto pubblico tutto questo. Ci vuole un trasporto pubblico che possa tener conto delle esigenze dei vari territori della provincia. Soprattutto, nel piano si parla anche della rete portuale fluviale. Sul territorio piacentino abbiamo un tratto di Po che è il tratto più lungo di tutta l'Emilia-Romagna. Si parla di circa 70 chilometri. Lì c'è una forte attività non solo del pubblico, quindi degli enti locali, ma anche di molte associazioni che si fanno carico oggi di tenere monitorate e pulite, anche con dei piccoli attracchi, le zone rivierasche.

Abbiamo anche in progetto da anni un "porto fluviale" vicino alla conca inaugurata qualche anno fa di Monticelli, che penso abbia già avuto anche contributi europei per quanto riguarda la progettazione. Non possiamo non pensare di non trattare il nostro fiume come qualcosa che c'è, che esiste, e quindi di utilizzarlo al meglio anche per quanto riguarda il trasporto delle merci, per quello che si può fare. Penso che questo piano, rispetto al 1998, si trascini delle cose, da allora, che vanno sicuramente aggiornate. Se però vogliamo che questo piano abbia un futuro, è chiaro che le opere che vengono inserite in questo Piano devono essere anche finanziate. Se noi progettiamo solo per dare una speranza ai territori, finisce lì. Invece, oltre alla speranza e al futuro ai territori, dobbiamo mettere anche le risorse economiche che possono essere regionali, statali o anche di privati. Il nostro territorio è solcato dalla A21, dalla A1, quindi possiamo anche avere dei privati che implementano le risorse pubbliche: così sicuramente avremo uno sviluppo.

L'appello che quindi oggi faccio all'assessore, alla Giunta, alla maggioranza – e permettetemi anche di fare i complimenti all'assessore, che oggi riveste anche il ruolo di vicepresidente di questa Assemblea – è questo: penso che l'attenzione vada soprattutto alle aree marginali. Piacenza è un'area marginale di confine: mi raccomando, mettiamoci l'attenzione che merita, se vogliamo uno sviluppo della nostra Regione anche verso le altre. Grazie.

PRESIDENTE (Rainieri): Come da accordi intercorsi nella Capigruppo, concludiamo i lavori che riprenderanno domani mattina alle 9,30.

Grazie. Buonasera.

La seduta ha termine alle ore 17

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, Gabriele DELMONTE, Michele FACCI, Andrea GALLI, Giulia GIBERTONI, Massimo IOTTI, Andrea LIVERANI, Barbara LORI, Daniele MARCHETTI, Francesca MARCHETTI, Gian Luigi MOLINARI, 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, 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: Simona CASELLI, Andrea CORSINI, Palma COSTI, Raffaele DONINI, Paola GAZZOLO, Emma PETITTI, Sergio VENTURI.

Hanno comunicato di non poter partecipare alla seduta gli assessori Patrizio BIANCHI, Massimo MEZZETTI, la presidente dell'Assemblea legislativa Simonetta SALIERA e le consigliere Lia MONTALTI e Raffaella SENSOLI.

Votazione elettronica

OGGETTO 8553 “Proposta recante: «Assestamento - Prima variazione generale al bilancio di previsione dell'Assemblea legislativa dell'Emilia-Romagna per gli anni 2019-2020-2021». (Delibera dell'Ufficio di Presidenza n. 39 del 25 06 19).” (213)

Presenti: 37

Favorevoli: 31

Stefano BARGI, Giuseppe BOSCHINI, Stefano CALIANDRO, Paolo CALVANO, Enrico CAMPEDELLI, Alessandro CARDINALI, Gabriele DELMONTE, Massimo IOTTI, Andrea LIVERANI, Barbara LORI, Daniele MARCHETTI, Francesca MARCHETTI, Roberta MORI, Giuseppe PARUOLO, Marco PETTAZZONI, Roberto POLI, Massimiliano POMPIGNOLI, Silvia PRODI, Giorgio PRUCCOLI, Fabio RAINIERI, Matteo RANCAN, Valentina RAVAIOLI, Manuela RONTINI, Luca SABATTINI, Luciana SERRI, Ottavia SONCINI, Giancarlo TAGLIAFERRI, Katia TARASCONI, Igor TARUFFI, Yuri TORRI, Paolo ZOFFOLI.

Contrari: 4

Andrea BERTANI, Giulia GIBERTONI, Silvia PICCININI, Gian Luca SASSI.

Astenuti: 2

Fabio CALLORI, Michele FACCI.

Assenti: 13

Piergiovanni ALLEVA, Mirco BAGNARI, Fabrizio BENATI, Gianni BESSI, Stefano BONACCINI, Andrea GALLI, Gian Luigi MOLINARI, Lia MONTALTI, Antonio MUMOLO, Nadia ROSSI, Simonetta SALIERA, Raffaella SENSOLI, Marcella ZAPPATERRA.

IL PRESIDENTE
Rainieri

I SEGRETARI
Rancan - Torri

