

Resoconto integrale n. 18
Seduta del 23 giugno 2023

Il giorno 23 giugno 2023 alle ore 9,30 è convocata, con nota prot. n. PG.2023.15240 del 15/6/2023, presso la sede dell’Assemblea legislativa in Bologna, viale A. Moro n. 50, la Commissione Territorio, ambiente, mobilità, in modalità “mista”, cioè con la presenza in sede del presidente, della vicepresidente Rossi e dei seguenti membri per Gruppo assembleare: Amico (ERCEP); Costa (PD); Evangelisti (FDI); Marchetti, Pelloni (Lega); Piccinini (M5S); Pigoni (BP); Zamboni (EV); nonché degli altri partecipanti in via telematica, in applicazione dell’art. 124, comma 4 bis del Regolamento interno dell’Assemblea legislativa dell’Emilia-Romagna e della delibera dell’Ufficio di Presidenza 26 maggio 2022, n. 26 (Disposizioni per lo svolgimento in modalità telematica o mista delle sedute delle Commissioni assembleari).

Partecipano alla seduta i consiglieri:

Cognome e nome	Qualifica	Gruppo	Voto	
CALIANDRO Stefano	Presidente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	7	presente
OCCHI Emiliano	Vicepresidente	Lega Salvini Emilia-Romagna	6	presente
ROSSI Nadia	Vicepresidente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	6	presente
AMICO Federico Alessandro	Componente	Emilia-Romagna coraggiosa, ecologista, progressista	2	presente
BULBI Massimo	Componente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	1	presente
CASTALDINI Valentina	Componente	Forza Italia – Berlusconi per Borgonzoni	1	assente
COSTA Andrea	Componente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	4	presente
DAFFADA’ Matteo	Componente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	1	presente
DALFUME Mirella	Componente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	1	presente
DELMONTE Gabriele	Componente	Lega Salvini Emilia-Romagna	1	presente
EVANGELISTI Marta	Componente	Fratelli d’Italia – Giorgia Meloni	1	presente
FABBRI Marco	Componente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	1	presente
FACCI Michele	Componente	Lega Salvini Emilia-Romagna	3	presente
GIBERTONI Giulia	Componente	Gruppo Misto	1	assente
MARCHETTI Daniele	Componente	Lega Salvini Emilia-Romagna	1	presente
MASTACCHI Marco	Componente	RETE CIVICA Progetto Emilia-Romagna	1	presente
MONTALTI Lia	Componente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	1	presente
PELLONI Simone	Componente	Lega Salvini Emilia-Romagna	1	presente
PICCININI Silvia	Componente	Movimento 5 Stelle	1	presente
PIGONI Giulia	Componente	Bonaccini Presidente	3	presente
POMPIGNOLI Massimiliano	Componente	Lega Salvini Emilia-Romagna	1	presente
RAINIERI Fabio	Componente	Lega Salvini Emilia-Romagna	1	assente
SABATTINI Luca	Componente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	1	presente
TAGLIAFERRI Giancarlo	Componente	Fratelli d’Italia – Giorgia Meloni	2	assente
ZAMBONI Silvia	Componente	Europa Verde	1	presente

Viale Aldo Moro, 50 - 40127 Bologna - Tel. 051 527 5313 - 5219 - Fax 051 527 5420

email SegrCommIII@regione.emilia-romagna.it PEC ALAffLegCom@postacert.regione.emilia-romagna.it
www.assemblea.emr.it/lassemblea/istituzione/commissioni/comm-iii



Sono, altresì, presenti i consiglieri Giuseppe PARUOLO e Manuela RONTINI (PD), l'assessore a Mobilità e trasporti, infrastrutture, turismo, commercio Andrea CORSINI e l'assessore al Welfare, politiche giovanili, montagna e aree interne Igor TARUFFI.

Partecipano alla seduta: Valentina Orioli (Assessore a Nuova mobilità, infrastrutture, vivibilità e cura dello spazio pubblico, valorizzazione dei beni culturali e Portici Unesco, cura del patrimonio arboreo e Progetto impronta verde del Comune di Bologna), Claudio Mazzanti (Presidente IV Commissione consiliare Mobilità, infrastrutture, opere pubbliche, lavori pubblici, manutenzione del Comune di Bologna), Federica Mazzoni (Presidente quartiere Navile del Comune di Bologna), Giampiero Falzone (Sindaco del Comune di Calderara di Reno), Nazareno Ventola (Amministratore delegato dell'aeroporto di Bologna), Luciana Ribani (Promotrice della petizioneogg. 6426) e Paolo Serra (Comitato per la compatibilità aeroporto-città (COCOMPAER)).

Presiede la seduta: Stefano CALIANDRO

Assiste la segretaria: Silvia Fanti

Funzionario estensore: Daniela Biondi

- Approvazione del processo verbale n. 16 del 2023

Presidente Stefano CALIANDRO. Se non vi sono contrarietà, darei per approvato il verbale n. 16 del 2023. Bene.

- Audizione dell'assessore a Nuova mobilità, infrastrutture, vivibilità e cura dello spazio pubblico, valorizzazione dei beni culturali e Portici Unesco, cura del patrimonio arboreo e Progetto impronta verde del Comune di Bologna, del presidente della IV Commissione del Consiglio comunale di Bologna, della presidente del Quartiere Navile, del sindaco del Comune di Calderara, dei membri della Commissione aeroportuale Rumore Aeroporto di Bologna, dei promotori della petizioneogg. 6426 e dei rappresentanti dei Comitati dei cittadini sul tema "Impatto acustico dell'attività dell'aeroporto G. Marconi di Bologna"

Presidente CALIANDRO. Prima di dare inizio all'audizione di quest'oggi, dedicata all'aeroporto di Bologna, richiesta da diversi consiglieri a questa Commissione, nonché promossa anche da un'iniziativa fatta da una petizione popolare, ricordo ai colleghi che ci seguono da remoto quali sono le regole.

Noi abbiamo un'audizione, quindi audiremo i promotori, i rappresentanti dei comitati, le personalità che sono state invitate sulla discussione generale. Il ruolo dei consiglieri, ex articolo 44 del nostro Regolamento, è solo di ulteriori domande agli auditi. Quindi, non ci sono interventi di discussione. Quelli verranno riservati alla discussione che faremo quando ci pronunceremo sulla petizione.

Detto questo, inizierei a questo punto dalla dottoressa Ribani, promotrice della petizione. Può venire qui sul pulpito.

Luciana RIBANI, promotrice della petizioneogg.6426. Buongiorno a tutte. Buongiorno a tutti. Sono la segretaria dell'Unione Pd Navile, promotrice di una petizione svolta nel 2022.

In premessa alle richieste che sono state rivolte al Comune di Bologna e alla Regione, va detto che già dal 2019 molti cittadini e Comitati del territorio avevano sottolineato il grande disagio dovuto a un incremento notevolissimo dei sorvoli sulla città, decisamente superiori sulla città rispetto al territorio del Bargellino. Nel 2019 si faceva, peraltro, riferimento ad un'azione del sindaco Merola nei confronti dell'allora presidente di ENAC, dove era stato concordato uno studio sulla città proprio per diminuire i sorvoli sulla città che investono, in termini di fastidio e di *annoyance*, quindi non solo per il rumore, sia il territorio di Navile, quindi Lama, Pescarola, Corticella, Bolognina, sia una porzione di territorio di San Donato fino a Castelmaggiore.

Si fa presente che l'Organizzazione Mondiale della Sanità sottolinea come il rumore aeroportuale debba necessariamente essere contenuto e che quello studio costituiva certamente per noi un obiettivo estremamente importante.

L'altro aspetto, che abbiamo sottolineato in premessa, è che il Comitato dei cittadini che vive nel nostro territorio di Navile da decenni aveva articolato una serie di proposte rivolte sia all'Amministrazione che a ENAC e a ENAV, senza aver ottenuto alcuna risposta. Si tratta di dodici punti che noi riteniamo estremamente rilevanti per il miglioramento radicale dei sorvoli sulla nostra città.

Le motivazioni che hanno mosso la nostra petizione sono richieste molto, molto precise, che riguardano alcuni punti che noi riteniamo dirimenti. Il primo: un'azione delle Amministrazioni nei confronti del Parlamento, quindi anche attraverso i parlamentari della nostra città e della nostra Regione, per avere una modifica sostanziale della normativa del 1997, che è decisamente obsoleta non solo per la realtà aeroportuale del nostro Paese, ma anche rispetto alle normative europee.

In particolare, si tratta di puntare ad una normativa che tenga presenti gli aeroporti fortemente urbanizzati, come l'aeroporto Guglielmo Marconi. Questo è uno dei punti molto rilevanti che noi

chiediamo alle Amministrazioni di agire proprio nei confronti del Parlamento, dei Ministeri per ottenere questo.

L'altro aspetto che noi abbiamo sottolineato è avere delle risposte alle dodici proposte dei COCOMPAER, perché questo comporta finalmente anche un'analisi precisa rispetto a proposte che sono davvero di miglioramento della città, della questione della salute in città.

L'altro aspetto riguarda sicuramente i voli notturni. Noi abbiamo apprezzato molto l'iniziativa del sindaco di Bologna sul problema dei voli notturni. Non si tratta solo, badate bene, del rumore, si tratta che dalle 23 in poi non solo vi sono molti aerei, ma sono uno dietro l'altro. Quindi, riusciamo a contare anche sei o sette aerei nel giro di poco tempo dalle 23 in poi. Quindi, non è solo una questione di disturbo, ma si accompagna anche a una questione di *stress*, come d'altronde avviene anche durante le ore diurne.

Un'altra proposta su cui noi abbiamo insistito è quella di preservare alcune fasce orarie dove si incrementa in particolare il traffico aereo, che è esattamente dalle 6 alle 8 di mattina, quindi si infittisce il numero di aerei proprio in quelle fasce, e chiedevamo dalle 19 alle 23 lo stesso orario di rispetto, perché le persone che in quel momento tornano a casa dal lavoro sono veramente vessate da un infittimento del traffico aereo estremamente fastidioso.

L'altro aspetto riguarda direttamente la Regione, nel senso che lo stesso PRIT prende in considerazione le forme di coordinamento del sistema aeroportuale regionale. Noi crediamo che questo sia un punto di grande qualità del PRIT. Si tenga conto che, per esempio, nel piano nazionale aeroportuale l'aeroporto Marconi non è considerato fra quelli a cui è destinato il traffico di cargo.

Lo stesso Piano nazionale prevede una diminuzione graduale di questi aspetti. Il PRIT prevede questa funzione soprattutto su Parma. Noi crediamo che sia estremamente rilevante che si arrivi a un sistema aeroportuale coordinato, magari anche, nella prospettiva, pensare a un'unica società regionale che possa migliorare il traffico e anche la qualità del sistema aeroportuale regionale in questa direzione.

Come sapete, grazie all'azione del sindaco, si è ripreso lo studio che è stato fatto e quindi il nuovo NOTAM dovrebbe essere in vigore dal 19 di questo mese. Questo è un fatto che noi riteniamo positivo. Chiediamo alle Amministrazioni di svolgere un controllo affinché questo sia effettivamente effettuato, così come la vigilanza sul rispetto del silenzio notturno, che per noi è davvero molto, molto rilevante.

Vi ringrazio. Ho finito.

Presidente CALIANDRO. Adesso chiederei di intervenire al rappresentante di COCOMPAER, acronimo di Comitato per la Compatibilità Aeroporto-Città, dottor Serra. Prego.

Paolo SERRA, Comitato per la Compatibilità Aeroporto-Città. L'intervento di Ribani mi solleva dal dover ripetere le stesse cose. Vorrei cominciare con un po' cos'è la storia del Comitato e poi alcune considerazioni finali.

Questo Comitato si chiama "Comitato per la compatibilità". È nato negli anni Ottanta, ai tempi della sindacatura Imbeni, ed ottenne a quei tempi una cosa che non esisteva in tutto il resto d'Italia, una centralina antirumore, guarda caso, la famosa "a6", che ormai ha raggiunto i quarant'anni di vita. Poi, fu l'inizio di una piccola valanga a livello degli aeroporti italiani che culminò nel 1997 con la presa d'atto che dopo dieci anni di multe dall'Unione europea anche l'Italia doveva avere una legge antirumore aeroportuale; legge che andava bene nel 1997, ma che è visibilmente obsoleta, perché si occupa più che altro del rumore puntuale e con una mossa statistica lo fa diventare il livello LVA. È una mossa statistica che a quei tempi era anche interessante e intelligente, che ha comportato una radicale revisione delle flotte dei vettori, che sono passate tutte ad aerei molto meno rumorosi, però ogni medaglia ha il suo rovescio: meno rumore per ogni aereo vuol dire più possibilità di aerei, ed ecco che il problema del frastuono è diventato il problema dell'*annoyance*. Non ci sono più gli aerei che sembrava di essere in Vietnam degli anni Settanta, che facevano saltare i coppi della chiesa di Bertalia, ma c'è un continuo ronzio, non piccolo, ma sensibile, perché per sfruttare le possibilità non amplissime dell'unica pista di Bologna, che, non dimentichiamo, ha la parte est direttamente collegata con un quartiere molto popoloso

e che punta, se uno volesse andare dritto, esattamente verso le 2 torri, con i problemi che abbiamo in questi quarant'anni portato alla valutazione possibilmente della stampa e del pubblico.

Successivamente, nel 1990, organizzammo una (amichevole per quei tempi) occupazione della piazza davanti all'aeroporto assieme al sindaco Vitali, che comportò, diciamo così, una piccola revisione delle politiche di quella che allora si chiamava SAB e che adesso è diventata ADB.

Infatti, con le presidenze di Montefameglio prima e di Clò dopo, la SAB acquistò i due terzi dell'aeroporto di Forlì con la possibilità di acquistare anche l'ultimo terzo con l'idea, perché è rimasta un'idea, di farne una seconda pista di Bologna, scaricando la parte della città, la famosa pista 12 per i decolli e pista 30 per gli atterraggi, dall'attuale sovradimensione.

Purtroppo, il mandato Guazzaloca ha bloccato l'operazione e le azioni dell'aeroporto di Forlì sono state vendute prima alla Regione e poi non so che fine abbiano fatto. La morale della favola è che invece di avere un coordinamento regionale, come in tutte le regioni più importanti d'Italia, Lombardia, Veneto, Puglia, Lazio, noi abbiamo quattro aeroporti che vanno ciascuno per conto suo, con il bel risultato di aver fatto fallire per due volte la società di gestione dell'aeroporto di Forlì, per una volta quella di Rimini, mentre la società di gestione dell'aeroporto di Parma perde circa 2-3 milioni ogni anno, che vengono recuperati con aumenti di capitali, finché ce la fanno. Probabilmente questo è l'ultimo anno. È possibile. Questo è uno dei punti più rilevanti, perché l'Emilia-Romagna non ha questo coordinamento, che può essere sia ottenuto con una società unica regionale, che sarebbe l'ideale – la SAB ci era quasi riuscita, malgrado lo scontro tra Forlì e Rimini, che si vedono le mosche dentro agli occhi – oppure con un coordinamento di tipo politico, amministrativo, gestionale, chiamatelo come volete. L'importante, però, è che il sistema funzioni. Attualmente non funziona.

Noi siamo rimasti piacevolmente colpiti quando nel PRIT di tre anni fa abbiamo visto – come diceva Ribani – menzionare Parma per i cargo. Siamo stati ancora più piacevolmente colpiti perché nel Piano nazionale aeroporti presentato nell'ottobre del 2022 c'è una chiara presa di posizione su tutti e due gli argomenti: rete regionale aeroportuale, in cui si nota la mancanza – vi posso dire anche le pagine, eventualmente – della Regione Emilia-Romagna; l'inserimento della rete emiliano-romagnola nelle tredici reti regionali che verranno promosse, si spera velocemente; il fatto che Bologna non è adatta, proprio per la sua posizione troppo vicina a una zona altamente urbanizzata, per il traffico dei cargo, che è in notevole aumento negli ultimi anni, e viene su in modo selvaggio. In tutti i piani degli aeroporti e in tutte le simulazioni sono previsti solo gli aerei di linea o i *low cost*, mentre questi si infiltrano senza nessuna programmazione, a seconda della richiesta del mercato, che in questo momento è in grande aumento. Nessuno lavora più per il magazzino. Tutti lavorano per il pronto e più si avvicina il punto di produzione a quello di vendita e meglio è per tutta la catena. Questo non vuol dire, però, che Bologna debba avere il monopolio di tutto il trasporto aereo della regione e non significa che la pista a est debba essere sovralimentata da voli, atterraggi e decolli.

Dopo la legge, come dicevo prima, i risultati furono interessanti. Aumentavano i voli, diminuiva il rumore. Però qualcosa non funzionava, evidentemente, perché il livello di aumento dei voli sulla città era più che proporzionale al livello globale dell'aeroporto. Vi dico solo una cifra. Nel 2009-2010 la media giornaliera dei movimenti era attorno ai 180. Nel 2019 il tetto massimo era 213, quindi 30 voli in più. Guarda caso, i sorvoli sulla centralina "a6" da 60 sono diventati 90, il che vuol dire che mediamente tutti i voli in più da quel tetto, che era già alto, del 2009, sono passati sulla città. Siamo stati molto preoccupati da questa media, puramente matematica. Infatti, il nuovo Comitato, che è stato ricreato nel 2011, raccolse circa 4.500 firme, su una petizione che non ebbe alcun risultato. Nel 2016 facemmo un'altra raccolta di firme, circa 2.000, sempre sullo stesso tipo di petizione, che non ebbe alcun risultato. Poi, finalmente, nel 2019, dopo la stramaledetta estate del 2019, dove il numero degli aerei, che mediamente nell'anno erano 88, superarono i 100 per circa tre mesi, con punte anche di 120, un giorno maledetto di luglio, la popolazione si ribellò ferocemente. Occupammo il cortile del Comune. Il sindaco Merola ricevette una nostra "letteraccia" scritta dai bambini delle scuole del quartiere. Evidentemente colpimmo nel segno, perché convocò ENAC ed ENAV e nel novembre, in una famosa meravigliosa conferenza stampa, ci fu assicurato

– come diceva Ribani – uno studio da concludere entro la primavera (parole del direttore generale di ENAC), che razionalizzasse i movimenti dell’aeroporto, cercando di contenere al massimo quelli sulla città. Poi è arrivato il Covid. Come sempre, puntuale, quando c’è qualcosa che non deve funzionare accade. È arrivato il Covid. Nel 2020 i movimenti sono crollati a meno di un terzo, medi. Per alcuni mesi erano azzerati. Nel 2021 c’è stata una certa ripresa. Nel 2022 sono arrivati all’85 per cento. Nel 2023 stanno da due mesi superando il 2019. Eravamo terrorizzati da quello che sarebbe potuto succedere durante il periodo estivo.

Fortunatamente il sindaco Lepore, che ogni tanto viene nei quartieri, venendo nei quartieri e passando un giorno intero nei quartieri, si può rendere conto, anche individualmente, di quello che succede in questo decimo della città. Il problema del nostro Comitato è che interessa non più del 10 per cento degli abitanti di Bologna. L’altro 90 per cento non fa altro che insultarci sul nostro sito: “Avete comprato casa lì spendendo meno. Adesso vi beccate gli aerei”. Allora non si chiamavano “quartieri”. Addirittura, era Comune Bertalia nell’Ottocento. Aveva già circa 6.500 abitanti, che probabilmente abitavano in qualche casa oppure in qualche tenda. Non lo so. O in qualche stalla. Aveva già 6.500 abitanti. Parlo solo di Pescarola e Bertalia. Non credo che anche nella Bologna di 250.000 abitanti del primo dopoguerra fossero così pochi gli abitanti di questo triangolo maledetto che parte da San Donnino, arriva a Corticella e ha il vertice a Pescarola.

Lepore ci ha ascoltati e ha fatto quella mossa tutta politica. In realtà, gli aeroporti sono su un territorio, ma sono una *enclave* fuorilegge che segue quella legge. Comunque, è riuscito, grazie anche alla presa di posizione di un viceministro, che guarda caso ha la mamma che abita in Bolognina, in uno dei settori maledetti – ogni tanto un colpo di fortuna anche per noi – degli atterraggi, è riuscito – dicevo – ad ottenere l’eliminazione dei voli notturni e lo spostamento per la terza volta dello studio a settembre. Non si sa perché lo studio, che fu proclamato nel novembre del 2019, poi rinviato per il Covid, poi rinviato due volte nel 2022 ogni sei mesi... Perché non c’erano le condizioni ancora. Anche nel 2023 è stato rinviato. A marzo ci è stato comunicato che slittava perché o non ci erano riusciti o non avevano voglia di riuscirci oppure il risultato finale sarebbe stato derisorio per chi chiedeva di essere trattato meglio.

Faccio notare che il nostro Comitato si chiama “per la compatibilità dell’aeroporto”. Esiste un altro Comitato nel quartiere, non ha un nome, però sta cercando di trovare dei finanziamenti dai cittadini, a colpi di 400 euro ciascuno, per un’azione giudiziaria, non basata sulla legge del 1997, ma sul Codice penale, che dice che chiunque crea disturbo ai cittadini, legge o non legge, deve essere perseguito.

Ovviamente, bisogna che questi disturbi non siano solo proclamati, ma provati. Personalmente li ho dissuasi, ma vanno avanti per la loro strada.

Noi riteniamo ancora che l’aeroporto possa essere compatibile, fino a certi livelli con la città, e per questo abbiamo fatto i famosi D12 più 6 punti. Per questo continuiamo a chiedere che ci sia un coordinamento regionale, magari con una società unica regionale, che è la cosa migliore per far funzionare tutto; che i cargo se ne vadano da un’altra parte, perché non c’è scritto da nessuna parte che devono venire tutti su Bologna; che la crescita dei cargo è stata malata, e quindi benissimo l’aeroporto di Parma che ha diritto anche lui di avere il minimo volume per poter stare al mondo.

Questa è la storia del nostro Comitato. I documenti ci sono tutti. Siamo rimasti, però, spiacevolmente colpiti da una cosa: mentre nel PRIT si parlava dei cargo e si parlava anche del coordinamento regionale aeroporti, la Regione non ha assolutamente mandato osservazioni al Piano nazionale.

L’ho richiesta, ma ufficialmente mi hanno detto che non ci sono state osservazioni. Questo ci ha lasciato molto perplessi perché il Piano nazionale aeroporti è molto generico, molto vasto, comprende dalla A alla Z tutta la problematica, ma su questi due punti, coordinamento regionale e cargo, è molto chiaro. Se andate a pagina 113 lo leggete. Bologna no. Se andate a pagina 70-72 leggete “Coordinamento regionale emiliano Parma, Bologna, Forlì e Rimini”. La Regione non ha risposto, non ne conosco le ragioni e mi piacerebbe conoscerli. Comunque, visto che il ministro, non più tardi di due settimane fa, ha tenuto una conferenza stampa sull’argomento dicendo che è sua intenzione pubblicarlo, perché questa è una

proposta, definitivamente questo autunno, voglio sperare che tutti gli Enti locali bolognesi e regionali siano d'accordo sul mantenere queste due impostazioni. Grazie.

Presidente CALIANDRO. Grazie.

A questo punto, affrontato il primo blocco dei proponenti, di quelle che sono le associazioni sollecitate dai colleghi Piccinini, Zamboni e all'epoca Lisei, passerei al blocco invece istituzionale chiedendo di intervenire alla presidente Mazzoni, del Quartiere Navile.

Federica MAZZONI, *presidente del Quartiere Navile.* Buongiorno.

Grazie alla Commissione, in particolare al presidente e a tutti voi, per questa opportunità di approfondimento e di confronto.

Come presidente del Quartiere Navile raccolgo e rappresento una lunga storia pluriennale, come è già stato anche esemplificato da chi mi ha preceduto, quindi una storia di mobilitazione, di istanze che provengono dal territorio e che con il tempo si sono via via evolute anche rispetto a una vicenda che è sicuramente amministrativa rispetto a una gestione del territorio, ma che io penso abbia anche una valenza politica su cui noi tutti ci dobbiamo interrogare. Penso anche che la dinamica, l'accelerata di queste ultime settimane di questa vicenda sia stata molto positiva e ci aiuti anche a riflettere rispetto a come, partendo dal presupposto che io credo sia condiviso da tutti, comunque è questa la posizione che io porto, il patrimonio che rappresenta il sistema aeroportuale nella nostra città è indiscutibile.

Qui noi dobbiamo capire come renderlo compatibile, come aggiornare un sistema di sviluppo che sia in relazione e in equilibrio con la vivibilità della città, ovviamente in virtù del dato più evidente, ovvero che il nostro aeroporto di Bologna è pienamente inserito nel tessuto urbano, anche per via del fatto che l'evoluzione e anche gli investimenti, lo sviluppo di aeroporto devono calibrarsi con diversi tipi di interessi presenti nel territorio. Allo stesso tempo, anche il pensare a come incentivare e migliorare i servizi ad ampio raggio dello stesso sistema aeroportuale fa parte anche di come la città viene riconosciuta come porta di accesso anche a livello internazionale.

Quello che è successo negli anni è stato raccontato. Sono storie anche di battaglie, legittime, esattamente come i Comitati, i cittadini sono capaci e giustamente si devono muovere. Quello che nella nostra città è cresciuto negli anni e che è stato anche raccolto dall'Amministrazione poche settimane fa è un dato di fatto rispetto a una situazione che, negli ultimi anni, soprattutto dopo il Covid, perché la cesura del periodo Covid è stata molto sentita anche nel nostro territorio, per evidenti motivi per i quali anche, non nascondiamocelo, gli oltre 40.000 residenti, è una cifra spannometrica, che sono più colpiti dall'*annoyance* e i disturbi che provoca il costante rumore hanno percepito come si sta senza i sorvoli.

Questo a monte di già un buon accordo che era stato siglato prima del Covid rispetto a una regolamentazione. Dopo la ripresa della vita e dell'economia dopo il Covid sono un po' saltate queste regole e non si è più trovato un perimetro che potesse fare in modo che anche le istanze dei cittadini residenti venissero contemplate, a maggior ragione anche per il fatto che c'è stato un forte impatto di aumento di numero di sorvoli più che proporzionato rispetto alla crescita complessiva del traffico aereo sul territorio.

Sono stati fatti e sono stati proposti degli strumenti anche di approfondimento, come lo studio che è stato presentato anche in un Consiglio aperto di Quartiere lo scorso maggio, che però sulla richiesta di presentare delle proposte, delle soluzioni che fossero davvero una risposta per i cittadini e le cittadine ha lasciato non soddisfatti.

Noi, comunque, attendiamo fiduciosi rispetto al capire come, effettivamente, e quando verrà messa in piedi questa manovra di virata anticipata a 520 piedi, che doveva essere prevista prima dell'estate, è stata posticipata a settembre. Sappiamo che non è la risposta che darà davvero il beneficio, però io credo che tutto ciò che, tassello dopo tassello, possa migliorare la situazione vada accolto con favore.

Semplicemente, noi chiediamo che non vengano messi in campo semplicemente dei palliativi che spostino il rumore e quindi un po', inseguendo costantemente il problema, lo andiamo un po' ad accendere in diverse zone, non davvero ponendoci il tema di come risolverlo in una maniera sistemica e organica.

Da qui nasce anche l'impegno, la presa in carico dell'Amministrazione comunale attraverso il sindaco Lepore e l'assessora Orioli che interverrà dopo di me rispetto al chiedere una cosa molto semplice, quella che sto cercando di dire in questo intervento: devono essere messe sul piatto delle soluzioni, proprio perché crediamo nel valore dell'aeroporto, proprio perché non vogliamo che conflittualità nel territorio vengano acuite e venga data ragione a chi pensa che non ci possa essere la compatibilità tra la città e il sistema aeroportuale. Ed è proprio per questo, quindi, che quello che è successo in queste settimane, che è stato messo in moto dall'Amministrazione comunale con una presa di posizione molto determinata dal sindaco metropolitano Lepore, ha dimostrato un qualcosa di molto prezioso, cioè che non è vero che non ci sono soluzioni e che, a contesto dato, non si possano mettere in campo delle azioni migliorative.

Ciò che dal 19 giugno - spero che, dopo, anche gli interlocutori, i tecnici di aeroporto ci possano già dare delle informazioni aggiuntive rispetto a un abbattimento di numero di sorvoli nell'arco temporale notturno - rappresenta esattamente quello che da sempre negli anni è stato chiesto dal territorio. La richiesta era quella di arrivare a una soluzione. Quello che abbiamo messo in campo era: se è vero che non ci sono soluzioni, ci tocca dire che dobbiamo arrivare all'*extrema ratio*, cosa che nessuno avrebbe voluto dappprincipio. Però sono rincuorata dal vedere che, effettivamente, quando poi ci si mette attorno ad un tavolo e c'è una volontà politica, che in questo caso davvero è partita dalla città in una maniera molto determinata, le soluzioni si possono trovare.

Quindi, reputo questo un buon primo passo, che vogliamo monitorare, vogliamo vigilare, proprio per capire quali ulteriori passi fare. Ovviamente, si parte da qui anche per fare dei ragionamenti più complessivi rispetto certamente ad un sistema aeroportuale che deve riguardare la nostra regione e anche il fatto che Bologna credo rappresenti una sfida politica con la "P" maiuscola rispetto al grande quesito di come una città possa svilupparsi, quindi tenere agganciato un benessere economico con una sostenibilità di vita e di compatibilità ambientale che è ineludibile porsi. Questo lo valuto davvero un buon primo segnale.

Rimaniamo in attesa molto vigili e, soprattutto, continuiamo ad offrire la nostra piena collaborazione, proprio perché su questo tema ci giochiamo gran parte anche della credibilità di un sistema che vogliamo migliorare e rafforzare.

Grazie.

Presidente CALIANDRO. Grazie, presidente.

A questo punto, chiedo all'assessore Orioli, del Comune di Bologna, di intervenire. Grazie.

Valentina ORIOLI, assessore Comune di Bologna. Grazie, presidente. Buongiorno a tutti.

Farò un intervento abbastanza breve, perché in realtà molte cose sono già state dette. Tuttavia, ci tengo a sintetizzare la posizione del Comune di Bologna, ma anche quelle che sono state le azioni del Comune di Bologna in questo mandato e nel precedente.

Il Comune ha molto chiara – lo ha già detto la presidente Mazzoni – l'importanza strategica dell'aeroporto nello sviluppo del territorio. Questo assolutamente non ci sfugge. Tuttavia, occorre puntare l'attenzione sul fatto che stiamo parlando di un aeroporto urbano a tutti gli effetti, molto vicino alla città, che impatta direttamente... Paolo Serra ha detto che siamo solo il 10 per cento dei cittadini di Bologna. Il 10 per cento di 400.000 fa 40.000 persone. Quindi, è una città, è un Comune medio dell'Emilia-Romagna. Sono 40.000 cittadini, prevalentemente del quartiere Navile. Il sindaco, come responsabile della salute pubblica, non può certo considerare che 40.000 cittadini non rappresentino tutta la città. Quindi, vorrei dire molto chiaramente che il problema dell'aeroporto non è un problema del Navile, checché ne pensino gli altri cittadini. È un problema della città di Bologna.

L'aeroporto fino ad oggi ha operato entro i livelli di rumore previsti dalla normativa e con un sistema di controllo – devo dire – costante. Solo nel Comune di Bologna abbiamo sei centraline per il rilevamento del rumore. Quindi, dobbiamo dire, perché è la verità, che c'è un controllo continuo e che i limiti non sono superati.

Tuttavia, il fatto che non si superino i limiti di norma non riduce certamente quel fenomeno, che è stato da più persone richiamato, dell'*annoyance*, che è un fenomeno reale, perché l'aeroporto lavora moltissimo, ci sono moltissimi sorvoli in decollo e in atterraggio sulla città, di giorno e di notte.

Che cosa fa il Comune? Il Comune lavora costantemente in questa logica, per cercare di rendere compatibile l'aeroporto con la città. Ricordo che dallo scorso mandato abbiamo ottenuto, a novembre 2016, un'ordinanza restrittiva dei sorvoli nella fascia notturna 23-6. Parallelamente abbiamo sviluppato uno studio, anzi ASL ha sviluppato uno studio sull'impatto della presenza dell'aeroporto rispetto alla salute dei cittadini, uno studio che può essere anche reiterato e che può diventare uno strumento di sorveglianza sanitaria. Abbiamo anche sviluppato un lavoro, insieme ad alcuni consiglieri regionali, sull'imposta sul rumore aeroportuale, che ci consente ad oggi anche di avere dei fondi, che sono utilizzati per la mitigazione degli impatti.

Questo è l'insieme delle misure più significative, però noi siamo impegnati su tanti fronti a lavorare affinché si tenga conto dell'impatto urbano dell'aeroporto e si possano anche offrire delle soluzioni concrete. È vero che dopo la pandemia c'è stato un peggioramento della situazione, perché l'aeroporto ha ricominciato a lavorare con intensità e forse anche perché le persone hanno vissuto una cesura, un periodo differente. Questo in qualche modo ha acuito il senso di disagio di quelli che abitano attorno all'aeroporto. Quindi, siamo tornati a chiedere che si mettesse mano a quel famoso studio, che era stato promesso nel 2019, lo studio che ci prometteva la possibilità di ridurre i sorvoli su Bologna. Quindi, in buona sostanza, lo studio rispetto al quale ci attendevamo, noi Comune e con noi il Comitato, che si volasse di più nella direzione del Bargellino. In realtà, questo studio ha chiarito che non è possibile massimizzare ulteriormente i sorvoli lato Bargellino, ma si è concluso con la proposta di una diversa procedura di decollo e di virata, che comunque promette di impattare su un numero minore di cittadini. Questo, per quanto a noi crei qualche dubbio rispetto al fatto che non sono state prodotte con lo studio delle valutazioni puntuali sull'impatto di questa procedura, è comunque coerente con la logica, anche proposta in sede internazionale ed europea, che per ridurre il disturbo da rumore bisogna ridurre la quantità di popolazione impattata, quindi bisogna comunque considerare anche la numerosità delle persone impattate.

Questa nuova procedura sarà in vigore dal 7 settembre. Noi la attendevamo già per la stagione estiva. Questo è stato uno dei motivi per cui, ponendoci di fronte a una stagione estiva che non prometteva nessun tipo di miglioramento rispetto all'anno scorso, e l'anno scorso è stata veramente dura, abbiamo chiesto con forza che si riprendesse ad applicare l'ordinanza che limita i sorvoli, quindi decolli e atterraggi notturni sulla città. Abbiamo ottenuto questo risultato grazie a una grande collaborazione di ENAC, di ENAV e anche del Ministero. Noi siamo molto soddisfatti di questo risultato.

L'ordinanza, in buona sostanza, riprende quella del 2016, eliminando una delle ragioni che quella ordinanza comprendeva per autorizzare i sorvoli, cioè le ragioni di traffico aereo, che, sostanzialmente, sono quelle che, poi, hanno portato, a nostro modo di vedere, anche alla sua disapplicazione.

Questa nuova ordinanza vale fino ad ottobre. Che dire? Siamo molto soddisfatti. Ci è stato detto che non impatta sull'organizzazione del traffico aeroportuale, quindi si può fare. Si poteva fare, forse, anche prima, se non impatta. La seguiamo con attenzione, come seguiamo con attenzione ogni aspetto della gestione aeroportuale, grazie al fatto che anche Aeroporto mette a disposizione pubblica tutti i dati sui sorvoli e sul rumore. Quindi, il compito del Comune è anche quello di svolgere un attento monitoraggio nell'interesse principale anche della tutela della salute dei cittadini.

Grazie.

Presidente CALIANDRO. Grazie, assessore Orioli.

A questo punto, chiederei alla regia di dare la possibilità di intervenire al sindaco di Calderara, dottor Giampiero Falzone. Squilla. Sindaco, ci sente? Lei deve regolare il volume del suo audio con l'icona a sinistra, dove c'è la rotellina.

Giampiero FALZONE, sindaco del Comune di Calderara. Mi sentite?

Presidente CALIANDRO. Adesso sì, perfettamente.

Sindaco FALZONE. Grazie, presidente. Buongiorno a tutti e a tutte. Grazie anzitutto dell'invito per questo momento di confronto e di discussione, che valuto molto importante.

Ci tengo a fare alcune considerazioni e riflessioni politiche su quello che ho ascoltato. Parto da una considerazione sul fatto, naturalmente, che l'aeroporto sia una risorsa per il territorio in termini occupazionali e di attrattività, ma è una risorsa che deve - naturalmente è stato detto da molti - integrarsi con il tessuto territoriale, aggiungo io con equilibrio e con quella compatibilità di cui si diceva prima. Naturalmente oggi discutiamo e parliamo del tema rumore, ma c'è un tema di sostenibilità ambientale anche collegata ad aspetti relativi all'inquinamento dell'aria da non sottovalutare.

Sono tutti temi che richiedono l'attuazione di quelle opere di mitigazione ambientale legate anche al *masterplan* aeroportuale che aspettiamo da tempo e che personalmente ritengo non più rinviabile.

Fatta questa premessa, io non condivido l'approccio in generale di trattazione del tema. Lo dico per i motivi che andrò a spiegare, nel senso che poi, quando si leggono comunicati stampa del tipo "Voli di notte, nessuno stop. Cambiano rotta", "Si implementa il Bargellino. Modalità contrapposta" la percezione dei cittadini di Calderara è che il problema è spostato su altri.

Sono sicuro che questo non è il tema e l'obiettivo di nessuno, ma dal mio punto di vista, considerato che si chiama "Aeroporto di Bologna", ma insiste territorialmente di più sul territorio di Calderara, è necessario avere un approccio su questa discussione che sia un approccio globale, integrato, di sistema territoriale nel suo complesso.

Ho sentito ripetere in molti interventi che mi hanno preceduto di richieste del Comune di Bologna di migliorare la salute della città di Bologna. È un problema della città di Bologna. Io dico che è un problema di tutti. È un problema del territorio, che va affrontato in un'ottica di area vasta e, come dicevo poc'anzi, globale e integrata.

Questo lo dico perché personalmente penso che chi amministra, chi fa politica deve pensare alla salute pubblica, nella sua accezione letterale, che è quella della tutela della sicurezza e della sicurezza collettiva, altrimenti noi rischiamo di far percepire, e so che non è così, ma io lo riferisco in questa sede perché purtroppo i miei cittadini questo mi riferiscono, noi rischiamo di far passare il tema secondo cui spostiamo in altro sito il problema del rumore.

Sono d'accordo con le parole della presidente Mazzoni, che ho ascoltato prima e che ha sottolineato questo aspetto, ovvero che non è che spostando il rumore si risolve il problema. Ecco, io vorrei ribadire questo aspetto sulla necessità di soluzioni migliorative a beneficio di tutti.

Capisco il problema specifico che sollevano i cittadini del Comune di Bologna, ma io tra un po' avrò i medesimi problemi che vengono sollevati dai cittadini di Calderara. Penso che non sia questa la soluzione, perché insistere sul Bargellino significa insistere anche su frazioni popolate del Comune che rappresento, come Sacerno e Tavernelle. Sono d'accordo sul fatto che non è che se spostiamo il rumore altrove abbiamo risolto il problema. Ritengo, e ribadisco questo mio concetto con il quale vado a concludere, che serve una visione globale e integrata. Quando si dice che bisogna migliorare la salute della città di Bologna sono d'accordo se aggiungiamo che bisogna migliorare la salute di tutto il territorio nel suo complesso, perché la salute pubblica non è di una parte, la salute pubblica è collettiva ed è di tutti coloro che si scontrano con questo problema.

Ripeto, questo approccio, secondo me, globale, integrato, che quindi necessita, come sentivo da qualcuno, un approccio riformatore anche del sistema aeroportuale, anche nell'aspetto di coordinamento

nel suo complesso, penso che sia fondamentale, con questo approccio più vasto, non tipicizzato sulle criticità di Bologna, ma dell'intera area che ospita una risorsa che ribadisco essere tale, ma che, appunto, si deve integrare con tutto il territorio, con quei concetti di equilibrio e di compatibilità che dicevo prima, non rinviando neppure ulteriormente, lo ripeto e concludo ringraziandovi dell'opportunità, quelle opere di mitigazione ambientale che sono impegni assunti, che vanno realizzate e non sono più rinviabili non solo per il tema del rumore, ma anche per il tema ambientale nel suo complesso. Grazie per l'opportunità e buon lavoro a tutti e a tutte.

Presidente CALIANDRO. Grazie, sindaco.

Sempre celermente, a questo punto andiamo a concludere la parte istituzionale con il presidente della Commissione IV del Comune di Bologna, Mobilità e infrastrutture, Claudio Mazzanti.

Claudio MAZZANTI, *presidente della Commissione IV del Comune di Bologna.* Direi che la situazione sia ormai chiara e abbastanza definita.

Naturalmente la discussione si è riverberata anche in Consiglio comunale, con discussioni che da lungo tempo vanno avanti. Debbo dire che io mi trovo in una situazione un po' particolare perché abitando nel quartiere, essendo nato nel quartiere, soprattutto avendo vissuto l'esperienza per undici anni e mezzo da presidente di quartiere, avendo vissuto tutte le vicende dell'aeroporto ricordo che la discussione nasce lontano nel tempo, nasce quando ancora non c'era la legge del 1997.

Vi erano vettori che erano i capitoli 1 e i capitoli 2, che erano dei bombardieri più che altro, con forti tensioni che anche allora avemmo, che poi hanno portato a questo tipo di legislazione.

La cosa che mi ha colpito è che l'attività aeroportuale oggi non riguarda più solo un quartiere. Quando abbiamo fatto la manifestazione promossa dai Verdi davanti alla Camera di Commercio ricordo che lì quel giorno erano presenti cittadini di Castelmaggiore, cittadini di Calderara di Reno e cittadini di San Donato, quindi un fronte abbastanza compatto che è il fronte che subisce sostanzialmente l'attività aeroportuale. Quindi, non è più solo un problema di Navile, che ha un dimensionamento notevole, ma ormai è un dimensionamento che va oltre l'ambito del quartiere.

È chiaro ed evidente che la situazione è esplosa perché non si è rispettato l'impegno assunto con il territorio. Questo è chiaro. Se si fosse dato un segnale che quelli erano gli ultimi impegni presi da parte di ENAC, di studiare un metodo che doveva partire agli inizi di giugno, molto probabilmente si sarebbe fatta questa sperimentazione e si sarebbe visto che tipo di reazione aveva. Nel momento in cui questo non è avvenuto e si è detto che si mandava a ottobre, nel momento in cui l'aeroporto ha comunicato questo al Comune di Bologna, ovvio che questo ha scatenato la reazione di gente che non ne poteva più.

Soprattutto, ricordo – questa cosa è stata scritta anche sulla stampa – quando il presidente o il direttore di ENAC ha detto: “Caro sindaco, se non lo sopporti, chiedimi e io ti darò”. E il sindaco ha chiesto. Debbo dire che la reazione è stata abbastanza strana. Subito il viceministro, il giorno dopo, lo avete visto sulla stampa, ha detto “ci sono”. Altri hanno detto “ci siamo”. Però, dopo 48 ore, erano già sfumati questi “ci sono”, “ci siamo”, “ci sarò”, ma hanno cominciato a vedere le problematiche per quelle che sono. Bene il sindaco ha fatto a tener botta su questo. Non a caso, quelli che non hanno rispettato gli impegni assunti poi sono venuti fuori e hanno fatto quello che era evidente che sarebbe successo. Anzi, era da fare subito, senza bisogno di dire “non siamo in grado, partiamo alla fine di settembre”. E si è arrivati alla situazione assunta, sperando che dia quella risposta doverosa ai cittadini, che non sono più solo i cittadini di Navile. Come ho detto, ormai l'attività aeroportuale... Da un lato, per fortuna, perché è un ambito economico relevantissimo, ma, dall'altro, se non si trovano dei rimedi succedono le reazioni che succedono. Debbo dire che le reazioni sino ad oggi avute sono niente rispetto a quelle che avemmo nel periodo prima del 1997. Se qualcuno è smemorato abbiamo i documenti e i ricordi di cosa sono state le reazioni dei cittadini allora. Ben più pesa e rilevanti di quelle di oggi. Però credo sia dovere di tutti non arrivare a questo.

È evidente che, nel momento in cui sono venuti i rappresentanti dei vari Comitati... Davanti alla Camera di Commercio hanno fatto quella manifestazione. Rappresentavano bene i territori e ricordavano quanti

si erano impegnati a raccogliere firme davanti ai supermercati, che dopo sono improvvisamente sparite nel momento in cui si è fatta questa manifestazione ed altre manifestazioni. Noi non ci siamo scordati. Eravamo lì. Spero che da questo punto di vista si proceda in modo da dare la possibilità di vivere in modo civile ai cittadini di un ambito, che – ripeto – non è solo il Quartiere Navile.

Per quello che riguarda le proiezioni, credo che un altro dato che da tempo non si fa sia quello di aggiornare, ad esempio, la zonizzazione acustica. Credo che questo sia un capitolo che dobbiamo prendere in mano. Rispetto alla zonizzazione acustica, oggi sappiamo bene quali sono i limiti a proposito del Bargellino, sappiamo bene quali sono i limiti a proposito di Navile. Da questo punto di vista, credo che un ragionamento vada fatto.

Stessa cosa riguarda se e come Bologna sia in grado di sopportare, unica realtà, un tipo di traffico quando, vi ricorderete, siamo nel novembre del 2022, ENAC manda un documento nazionale dove dice che è ora di smetterla di ragionare per singoli aeroporti, ma è ora di cominciare a ragionare per poli trasportistici aerei regionali. Prima ci sono stati interventi che sono stati condivisi riguardo a questo. Tra l'altro, io mi sono trovato in una situazione un po' strana. Feci un'intervista. Mi chiamarono dal Carlino di Forlì e mi fecero un'intervista. Mezza pagina. Quell'intervista ha procurato nei miei confronti alcune telefonate veramente interessanti. Una telefonata di un amministratore dell'aeroporto che mi ringraziava per quello che avevo detto, una telefonata di un consigliere dell'aeroporto che mi ringraziava per quello che avevo detto e poi una telefonata di un cittadino, che però non si è voluto qualificare, dicendo che era un rappresentante del Comitato contro l'aeroporto di Forlì, che sostanzialmente mi ha detto: "Ma tu fatti i fatti tuoi. Perché vuoi che Forlì entri dentro questo pacchetto?". Io gli ho detto: "Caro mio, avete appena rilanciato un aeroporto che avrebbe potuto avere uno sviluppo differente se si fosse andati in una certa direzione quando l'aeroporto di Bologna acquistò l'aeroporto di Forlì, in una proiezione differente. Io ho detto solo, in quell'intervista, quello che pensavo e quella che era l'opinione di uno che ha vissuto questa esperienza in vari ruoli, da cittadino, da amministratore di quartiere, da amministratore comunale, da assessore e così via". Guardate un po' come è strana la reazione delle persone, che tipo di realtà.

Una cosa è certa. Quello che è successo oggi, quello che abbiamo è il punto di partenza per ulteriori sviluppi che siano in grado di rendere compatibilità una struttura che, se va oltre un certo limite, procura reazioni e azioni di legittima difesa da parte della popolazione, che – ripeto – non è più solo quella di Navile, che si può manifestare in tanti modi. Debbo dire che una sera, pochi giorni fa, è stata fatta un'assemblea a Pescarola. Io ho partecipato all'assemblea. Coerentemente, non vado solo a raccogliere le firme o a prendere posizione, ma vado ad ascoltare tutti. Anch'io sono stato contattato. Quello che diceva Paolo. Mi hanno chiamato da una parte e mi hanno chiesto se anch'io volevo aderire, contribuendo, per fare questa denuncia penale. Ho detto: no, grazie, io lavoro più sul piano istituzionale, lavoro più sulla modifica della legge del 1997 per trovare dei rimedi sul territorio, anziché fare una causa penale che, a mio parere, non porterà a granché. Credo sia giusto lavorare su questi piani, quindi questa cosa non mi trova assolutamente consenziente. Credo, anzi, sia una strada sbagliata, che porta a ben poco. Altra cosa, invece, differente, è sviluppare un discorso serio, territoriale, sull'ambito aeroportuale, che credo sia il punto vero se non si vuole arrivare a conflitti pesanti, anche veramente poco piacevoli, che in passato abbiamo vissuto, spero non ripetibili. È chiaro che ci vuole la volontà di tutti. Questo deve essere un punto chiaro ed evidente. Se pensiamo ad un aumento, anche su dichiarazione dell'aeroporto, che vede lo sviluppo superiore a quello del 2019, con le conseguenze che questo avrà, se non si arriva a dei cambiamenti, a dei meccanismi di sistemazione dal punto di vista ambientale credo che, sì, avremo avuto un grande risultato economico, ma avremo avuto un conflitto di rottura pesante con il territorio, che – ripeto – non sarà solo Navile. A quella manifestazione davanti alla Camera di Commercio c'erano territori (io non pensavo che arrivassero) di altre realtà, che già vivono male questa cosa. Quindi, un bacino d'utenza che non è più dei 40.000 di Navile, ma è molto di più. È vero quello che dice il sindaco di Calderara: difatti, c'erano dei suoi cittadini. Non so se lo sa. A questo punto, bisogna trovare la quadra. Noi delle indicazioni le abbiamo date. Il Comitato dei cittadini ha – credo – portato delle indicazioni di

buonsenso. Bisogna che tutti lavoriamo per arrivare a un discorso serio di compatibilità e di reggere, da un punto di vista territoriale, a una situazione come questa.

Ho finito.

Presidente CALIANDRO. Grazie, presidente Mazzanti.

Intanto devo dare atto del fatto che si sono collegati e aggiunti alla Commissione i colleghi Zamboni, Sabattini, Pigoni, Montalti, Delmonte e Dalfiume.

Ho avuto delle richieste da parte del presidente Ventola di poter concludere in tempi rapidi l'audizione, perché aveva altri impegni. Tuttavia, ho ricevuto una richiesta di integrazione di una domanda da parte di alcuni consiglieri. A questo punto, chiederei di raccogliere, in modo tale da poter concludere i lavori della mattinata già con le domande.

La prima richiesta che mi è arrivata è del consigliere Paruolo, al quale ricordo, in base all'articolo 44, solo domande e non interventi.

Consigliere Giuseppe PARUOLO. Una domanda molto rapida e molto precisa. Ovviamente si potrebbe spaziare in tante considerazioni. Nel 2016 era stato scritto chiaramente nelle prescrizioni di ENAC che si sarebbe dovuto volare preferenzialmente su Bargellino, soprattutto nelle ore notturne. Questo non è accaduto. Negli anni successivi la Regione ha portato avanti l'introduzione dell'IRESA. Su quella legge, a livello di firme più importanti dei consiglieri che hanno portato avanti questo discorso in Consiglio regionale, siamo stati io, per il PD, e la consigliera Piccinini, per il Movimento 5 Stelle. Nella legge c'è scritto chiaramente che c'è un incentivo per decolli e atterraggi verso e dalla direzione opposta a quella di Bologna. Quindi, c'è un'indicazione chiara rispetto alla operatività che si richiede.

Da ultimo, è stato fatto lo studio, che è stato già citato, che ha sostanzialmente fornito una risposta tecnica, che mi sembra molto chiara e molto convincente, dicendo che fino a 14 movimenti all'ora possono essere gestiti...

Presidente CALIANDRO. Consigliere, la domanda.

Consigliere PARUOLO. ...utilizzando solo un lato della pista, mentre se si supera questo limite di 14 movimenti all'ora è necessario usare entrambi i lati della pista per evitare i tempi morti che sono connessi alle procedure di sicurezza per gestire decolli e atterraggi che provengono e vanno verso la stessa direzione.

La domanda semplice è questa: che cosa impedisce nell'operatività normale di utilizzare solo quel lato della pista con decolli verso Bargellino e atterraggi da Bargellino in tutte le fasce orarie che prevedono meno di 14 movimenti all'ora? Questa è la domanda. Perché dalla lettura anche della *querelle* giornalistica a fronte della richiesta del sindaco e della risposta che c'è stata, sembra quasi che ci sia il timore di abituare troppo bene i cittadini bolognesi, rinunciando preventivamente a possibili crescite future, ma non credo che questa possa essere una motivazione accettabile.

Uno dovrebbe dire se ci sono dei problemi...

Presidente CALIANDRO. È chiara la domanda, collega.

Consigliere PARUOLO. La domanda è: che cosa osta? Perché in quel caso non sarebbe stato neanche necessario, perché nella notte, nella fascia oraria notturna, siamo sempre sotto i 14 movimenti all'ora.

Presidente CALIANDRO. Chiarissimo. Dobbiamo però riuscire a essere nelle condizioni di avere le risposte. Collega Marchetti, prego. Se ce ne sono altri, me lo segnalino, così poi ci organizziamo.

Consigliere Daniele MARCHETTI. Grazie, presidente.

Ho una domanda. La situazione la conosciamo benissimo tutti. Visto che a inizio 2023 l'assessore e vicepresidente Priolo per mezzo stampa ha dichiarato che la scontistica sull'IRESA rappresentava comunque un'iniziativa concreta e innovativa, oggi invece mi pare che a livello istituzionale le posizioni siano più sfumate da questa che ho appena detto della vicepresidente Priolo, a comune, a quartiere, che definiscono bene o male un palliativo questa iniziativa, Calderara dice che non si risolve il problema spostando il traffico aereo, ora mi domando: c'è mai stato un confronto istituzionale prima? Perché a me pare che in questo momento ci sia l'intenzione di spostare la palla altrove, mentre evidentemente a livello istituzionale non ci si è parlati...

Presidente CALIANDRO. La sua domanda mira a chiedere un aggiornamento...

Consigliere D. MARCHETTI. Se c'è stato un confronto istituzionale prima di oggi.

Presidente CALIANDRO. Benissimo. Collega Zamboni, prego. A seguire, la collega Evangelisti.

Consigliera Silvia ZAMBONI. Non faccio fatica a fare domande perché ho già presentato cinque interrogazioni all'assessore Corsini in questo mandato, non perché fossero di sua competenza, ma come tramite per arrivare a una risoluzione.

Per quanto riguarda la questione dei voli notturni, quindi ci sarebbe un NOTAM che li vieta nella fascia 23-6, come è stato già più volte ricordato. Però, questo divieto dei voli notturni viene bypassato. Io chiedo conferma del fatto se è vero che i voli notturni che sfiorano la linea rispetto alla fascia di divieto sono addirittura annunciati con giorni precedenti. Quindi, non sono dettati da condizioni contingibili e urgenti, da ATC (*Air Traffic Control*), ma se sono programmati così come sono. Se è confermato che io già a quest'ora posso vedere i voli che stanotte sforeranno la fascia di rispetto di divieto 23-6 è un fatto naturalmente grave. Tra parentesi, ricordo che l'aeroporto di Linate, a Milano, un aeroporto forse più urbano ancora di quello di Bologna, il primo volo del mattino è alle 6.25 e l'ultimo volo è alle 20.55, poi l'aeroporto di Linate non opera più.

Volevo sapere poi a quanto ammontano per volo le penalità a carico delle compagnie aeree per sfioramento del divieto di voli notturni. Imppressione è che le penalità siano talmente basse che non incidono assolutamente nel limitare il numero dei voli che sfiorano. Poi, se il legame tra l'esplosione del traffico merci dell'aeroporto Marconi e l'incremento dell'inquinamento acustico generato soprattutto con i voli notturni sia stato affrontato in sede di Commissione aeroportuale di cui fa parte la Regione Emilia-Romagna insieme al Comune e quali siano state le valutazioni. In caso contrario, questo è un interrogativo che avevo posto alla Giunta, se la Giunta intenda porre il problema all'attenzione della Commissione. Mi riferisco all'aumento dei voli cargo che va ad incidere sui voli notturni civili che sorvolano la città, perché i cargo, invece, vengono mandati verso il Bargellino.

Chiedevo alla Giunta quali iniziative intenda intraprendere per frenare la crescita incontrollata dei voli cargo dell'aeroporto Marconi, in linea con l'obiettivo di graduale *phase-out* previsto dalla proposta di Piano nazionale degli aeroporti, dove si dice che quello di Bologna non debba essere un aeroporto cargo, anche su è uno di quelli che registra un aumento di questo tipo di attività. Ecco, su questo apro una parentesi. È vero, non si possono spostare i problemi da un aeroporto all'altro, perché a Parma, per esempio, dove c'è il progetto di fare un aeroporto cargo, ci sono già cittadini in allarme perché l'annuncio allungamento della pista a sostegno dei cargo porterebbe a interessare e a interferire in termini di sicurezza con la vicina autostrada, in termini di rumore con strutture sensibili, tra cui una scuola. L'ultima domanda è la domanda delle domande, ovvero a che punto sia lo studio di ASL sull'impatto dell'attività dell'aeroporto, che doveva essere ultimato entro aprile 2023 di cui non si sa più niente.

Presidente CALIANDRO. Questa è una anticipazione dell'interrogazione che aveva già presentato, però bisogna vedere se l'assessore è pronto per rispondere.

Consigliera ZAMBONI. Magari però le autorità dell'aeroporto ne sanno qualcosa. Grazie.

Presidente CALIANDRO. La collega ha depositato questa stessa interrogazione.

Ho ancora la consigliera Evangelisti, poi non ho nessun altro. Ne sono rinfrancato, perché poi possiamo iniziare con le conclusioni. Prego, collega Evangelisti.

Consigliera Marta EVANGELISTI. Grazie, presidente.

Sarò molto veloce. Fratelli d'Italia ha trattato diverse volte il tema aeroporto, sia a livello di Commissione in Regione, ma soprattutto nel Comune di Bologna. Quindi, prendiamo atto con favore della risposta che è stata data, a nostro avviso, in 96 ore dal Ministero e dal viceministro, non tanto perché la madre del viceministro abita in Piazza dei Martiri, perché era vedova del nostro compianto Marcello Bignami, ma perché c'è un'attenzione credo attenta del Ministero e del Governo su questo tema, ovviamente non solo sull'aeroporto di Bologna, ma su tutte le infrastrutture.

Per questo vogliamo ringraziare anche Aeroporto di Bologna S.p.A. che si è sempre messa a disposizione e si è seduta attorno ad un tavolo. A questo proposito vengo alla domanda rispetto alla quale mi ha preceduto la consigliera Zamboni, ma di cui ha dato atto anche l'assessore Orioli, facendo riferimento proprio a questo studio che nelle aspettative di Fratelli d'Italia, nelle richieste era uno studio epidemiologico. Per il Comune di Bologna è sempre stato propedeutico, invece, all'esame delle risultanze che l'azienda sanitaria avrebbe dovuto riprendere e di cui ad aprile 2023 avremmo dovuto avere conto. Chiedevo se è possibile, quantomeno, se non si hanno le risultanze, avere un riferimento temporale per sapere l'indagine se è in corso se è stata ultimata o quali sono le tempistiche. Grazie.

Presidente CALIANDRO. Benissimo. Vi ringrazio.

Dottor Ventola, a questo punto le chiederei di raggiungerci qui sul palco. Grazie.

Nazareno VENTOLA, amministratore delegato Aeroporto di Bologna. Buongiorno a tutti. Grazie, presidente. Grazie a tutti gli intervenuti.

Intervengo dopo una serie di interventi e anche di domande. Cercherò di dare alcuni *flash*, alcune risposte puntuali e cercherò anche di sfatare alcune false informazioni che sono girate stamattina per mancanza di conoscenza, evidentemente, che voglio puntualizzare. Intanto inizio ringraziando e dando atto, lo avevo messo nel primo punto, ma è stato segnalato già in *primis* dall'assessore Orioli e anche da altri, che l'aeroporto di Bologna ha sempre operato e opera nel rispetto delle attuali regole. Non siamo in una condizione di essere fuori dalle regole. Questo va sottolineato perché credo che sia importante. Ovviamente le regole sono quelle di oggi. Se dovessero cambiare domani o in futuro essere ridefinite, ci adegueremo, come tutto il sistema, evidentemente. Noi operiamo oggi nel rispetto delle regole.

Dal punto di vista delle regole, voglio ricordare, in relazione ai Piani di sviluppo dentro i quali si muove l'Aeroporto di Bologna. Aeroporto di Bologna è la società di gestione dell'aeroporto che opera in regime di concessione. La concessione è una concessione quarantennale, scade nel 2046. Noi abbiamo dei Piani con orizzonti temporali diversi, legati allo sviluppo delle infrastrutture e anche agli impegni legati ai profili tariffari autorizzati dalle *Authority*. Parlando dell'aspetto infrastrutturale, noi abbiamo un *masterplan*, che è una sorta di Piano regolatore delle infrastrutture aeroportuali, che dopo un lungo iter approvativo fu approvato nel gennaio del 2000 in una Conferenza dei servizi, alla quale, ovviamente, hanno partecipato tutti gli Enti pubblici e gli *stakeholder* del territorio, che prevede determinati processi di sviluppo con crescita del traffico autorizzata fino a livelli che sono sicuramente superiori a quelli del 2019, con un intervallo che arriva fino a circa 12 milioni di passeggeri entro il 2030. Ricordo questi dati perché penso sia importante. Questo deriva da un processo condiviso dalla Conferenza dei servizi e dalle approvazioni dei decreti ministeriali, a cui tutti i soggetti istituzionali del territorio hanno partecipato. Questo è importante.

Voglio anche sfatare un'informazione che è stata data in maniera non corretta o, forse, non precisa rispetto al Piano nazionale degli aeroporti. Si è citato questo *phase out*, questa riduzione progressiva del traffico cargo sull'aeroporto di Bologna. Il Piano nazionale degli aeroporti, per come viene citato, da un punto di vista strettamente formale non esiste. Quando dico "non esiste" dico che non è stato approvato in via definitiva, non esiste un documento che oggi si chiama "Piano nazionale degli aeroporti" che preveda una serie di misure da essere implementate. Questo Piano era stato realizzato da ENAC, su mandato del precedente Governo, del ministro Giovannini, lungo il periodo di qualche anno fa. Fu mandato in consultazione. Sono state fatte delle osservazioni. Ovviamente, Aeroporto di Bologna ha fatto le sue osservazioni, come altri aeroporti, associazioni di categoria e anche Istituzioni, evidentemente. Lo dico trasparentemente: tra le diverse osservazioni che abbiamo fatto al Piano, abbiamo fatto anche l'osservazione di essere contrari all'idea del *phase out* del cargo sull'aeroporto di Bologna. Lo stesso ha fatto l'aeroporto di Bergamo, perché era all'interno di questo insieme. Lo stesso hanno fatto l'aeroporto di Napoli e altri aeroporti. Quel Piano non ha mai visto la luce da un punto di vista ufficiale. Quindi, quando si dice che c'è un Piano "che prevede questo, questo e questo" non è così. Quella è una bozza di documento che non è mai stato approvato. Questo l'ho verificato ultimamente personalmente. Chiaramente ha una sua valenza di processo di lavoro arrivato a un certo punto, ma dal punto di vista dell'attuazione e della normativa di oggi quel Piano non esiste.

Detto questo, ognuno si può fare la propria idea se certi provvedimenti o certe indicazioni del Piano possano essere o meno condivisibili, ma su questo, ovviamente, ognuno legittimamente esprime il proprio parere, la propria opinione.

Si è detto anche prima, in un intervento, sulla competenza regionale rispetto a un sistema, a una società unica aeroportuale regionale. Su questo non entro più di tanto. Potrebbe esserci un'integrazione da parte della Regione su questo. Direi che le competenze sono un po' diverse, evidentemente. Non credo ci possa essere una competenza rispetto a un indirizzo di formazione di una società unica, anche se, ovviamente, sono opzioni che sono sempre sul tavolo e sono state esaminate nel corso degli anni.

Si è parlato di voli notturni, nell'ottica della precedente ordinanza, che è stata poi emendata con la nuova ulteriore prescrizione a partire dal 19 giugno. Intanto, qualche numero semplice. I sorvoli notturni, quindi atterraggi e decolli, con la ripresa del traffico che c'è stata... per la stagione estiva del 2023 parliamo di circa, in media, durante l'estate, 25 sorvoli notturni, sia direttrice Bargellino verso Modena sia direttrice Bologna. In media, prima della nuova ordinanza, una ventina di voli andavano già in direzione Bargellino e cinque, in media, andavano in direzione Bologna. Con questa nuova misura, che viene implementata, tutti i sorvoli – tendenzialmente sono quasi tutti atterraggi e qualche decollo – vanno nella direzione Bargellino. Quindi, non c'è più un sorvolo. Non so i dati di stanotte, ma abbiamo verificato puntualmente i primi tre giorni di applicazione della nuova ordinanza: non c'è stato, a quanto ci risulta, nessun sorvolo su Bologna nei primi tre giorni di applicazione. Chiaramente sono pochi dati, perché sono solo tre giorni, però credo possa essere un'indicazione interessante.

Sull'uso delle piste contrapposte anche al di fuori della fascia oraria notturna, questo è un tema di ENAV, non possiamo rispondere. Ricordo che, in termini generali, le misure che noi abbiamo deciso di implementare sia per quanto riguarda l'ultima ordinanza sia per quanto riguarda il tema della virata anticipata a 520 piedi derivano, in particolare la seconda, da uno studio che avevamo commissionato ad ENAV e che è stato realizzato nel corso del 2022, il cui onere, ovviamente, è stato sostenuto da Aeroporto di Bologna, i cui primi risultati sono stati portati al tavolo della Commissione Rumore a gennaio del 2023 ed esaminati sia in una Commissione a gennaio sia in una seconda sessione a marzo del 2023. Si era evidenziato, in questo studio, che un utilizzo per cosiddette "piste contrapposte", quindi passando da 24 movimenti ora, che è la capacità standard, a 14 movimenti ora tutto il giorno, sarebbe incompatibile... Vedrebbe, sostanzialmente, un dimezzamento della capacità dell'aeroporto; quindi, anche il non rispetto di quelli che sono gli impegni e i programmi di sviluppo, che – come dicevo prima – prevedono un ulteriore sviluppo infrastrutturale di attività entro il 2030. Questa ipotesi è stata scartata dal tavolo in termini di utilizzo di piste contrapposte in modalità standard durante tutto il giorno.

L'altra misura era quella dell'anticipazione della virata di decollo da 800 a 520 piedi, con una minore area abitata sorvolata nelle fasi di decollo, a qualunque ora, sia giorno sia notte. Confesso, perché è vero: siamo stati anche noi un po' sorpresi quando abbiamo appreso, durante il *follow up* della Commissione di marzo, che questa misura, che avevamo compreso dovesse essere attivata entro giugno, abbiamo avuto comunicazione da ENAV che sarebbe partita a settembre. Abbiamo comunicato, ovviamente, prontamente questo a tutte le Istituzioni, al Comune *in primis*. Evidentemente, questa è stata una scintilla che ha fatto partire un fuoco, da cui tutto quello che conosciamo e che abbiamo gestito nel corso dell'ultimo mese. Lo dico non so se fuori verbale o dentro il verbale: se l'avessimo saputo subito che ci volevano più mesi, perché ci sono dei tempi tecnici che poi abbiamo compreso meglio e che evidentemente non erano stati ben compresi nel corso di quella seconda Commissione Rumore di marzo, forse avremmo anche gestito meglio tutta la comunicazione. Siamo stati anche noi – lo dico – i primi danneggiati da questa cosa, evidentemente. Adesso non sto dando carico e colpe a nessuno. È stato un *misunderstanding*. Succede in queste situazioni. Alla fine, però, abbiamo capito che necessariamente... Mentre un discorso di ordinanza che dice che da domani o fra tre giorni si usa la pista diversamente necessita solamente di un *training*, che è stato fatto, dei controllori di volo, che devono sapere come operare le piste in modo contrapposto, quindi ha preso una settimana, di fatto, ENAV, per essere pronta, quando parliamo di una procedura di decollo anticipato a un'altezza diversa c'è un tema, sostanzialmente, di certificazione o informazione di tutte le tipologie di aeromobili che operano nel mondo. Deve arrivare una comunicazione strutturata, con processi molto ben codificati: qualunque aeromobile dovesse atterrare da Bologna da una certa data in avanti deve avere nei propri sistemi, nelle proprie strumentazioni, nei propri *software* la possibilità di usare quel tipo di virata. Quindi, non è una cosa, evidentemente, che si fa in una settimana.

Pensavamo che giugno fosse la data congrua. Abbiamo compreso che si partirà da settembre. A questo punto, la data è ufficiale: ci è stato detto il 7 settembre. Questa è un'ulteriore misura integrativa che dovrebbe, a nostro avviso e secondo le nostre aspettative, anche migliorare ulteriormente l'impronta acustica. Sottolineo il fatto che è una misura che sarà applicata in qualunque fascia oraria, quindi non solo di giorno, ma anche di notte, per i pochi voli che ci sono in decollo notturno. La maggioranza, diciamo tre quarti dei voli, sostanzialmente, nella fascia notturna sono solo atterraggi. Il resto sono decolli. Quindi, l'effetto migliore in realtà dovremmo averlo nella fascia diurna, di fatto, dal punto di vista della percezione.

Per come è operata la pista, già oggi c'è una prevalenza in media di utilizzo in direzione... con la capacità di 24 movimenti ora, intendo. Già oggi, per come è operata la pista, è operata in media per il 60 per cento sulla direttrice Bargellino e per il 40 per cento sulla direttrice Bologna. È chiaro che quel 40 per cento, come abbiamo detto e condiviso anche in altre occasioni, ha un suo peso e un suo impatto, che va gestito. Concluderei ricordando i punti di intesa e il tipo di percorso che abbiamo avviato in particolare con il Comune, ma – direi – tendenzialmente con tutti i vari *stakeholder*. La nuova modalità di procedura di utilizzo per piste contrapposte in fascia notturna, a questo punto, è in sperimentazione, perché è stata così definita, fino alla fine della stagione estiva IATA, che significa fino alla fine di ottobre. Monitoreremo, ovviamente, già dopo un mese, quali sono le prime evidenze, quindi questi che sono tre giorni, diventeranno trenta e vedremo di capire, sulla base di questa nuova procedura, quanti effettivamente sono stati i sorvoli che, a questo punto, sono ridotti solo alle casistiche di emergenza. Quindi, se c'è un problema, se c'è un temporale, se c'è un'avaria, quindi situazioni assolutamente residuali, è chiaro che la prima cosa che prevale è la sicurezza del passeggero e delle operazioni, non si deroga da questo. Però, al di là di situazioni particolari, in condizioni normali, su questo ENAV ha fatto uno studio anche della prevalenza dei venti, dell'aspetto meteo, per essere tranquilli che questa condizione fosse effettivamente applicabile nella quasi totalità dei casi; quindi, questa misura arriverà fino alla fine di ottobre. Direi che se funzionerà, come ci aspettiamo che funzioni, noi siamo assolutamente dell'idea che possa diventare permanente, ovviamente, perché poi è un tema che evidentemente non si esaurisce alla fine di ottobre del 2023.

La virata anticipata partirà, invece, dall'inizio di settembre. Anche qui vedremo l'effetto, ma diciamo che la stessa ENAV l'ha dichiarato in maniera molto esplicita anche nell'incontro a Roma che è stato fatto al Ministero nella prima settimana di giugno, quando è partito il tavolo che poi ha portato a queste misure. Loro si aspettano che ci sarà un effetto comunque significativo sulla riduzione dell'impronta sonora sulle aree abitate. Abbiamo anche, e lo voglio risottolineare, dato un impegno di integrare quello che è il fondo già definito dalla tassa di scopo IRESA per interventi di risanamento. Già l'IRESA non sono importi trascurabili perché mi dicono gli uffici che siamo nel 2022 a circa 2 milioni di euro e fino al 30 aprile del 2023 siamo già a 800.000 euro; quindi, chiunque sono importi che sono già interessanti di loro, ma noi, da questo punto di vista, ci siamo impegnati a integrarli in un programma pluriennale di interventi.

L'ultimo punto, che è un punto un po' più permettetemi di dire strategico-politico, ma comunque assolutamente in linea con il nostro approccio, come azienda, è il tema di lavorare in una logica di sostenibilità a trecentosessanta gradi. Noi abbiamo un Piano di sostenibilità per la nostra azienda già da diversi anni, che viene continuamente e periodicamente aggiornato. Per noi la sostenibilità è, volendo fare un parallelo, un tavolo a tre gambe: una gamba è l'economia, una gamba è il sociale, una gamba è l'ambiente. Senza una di queste tre gambe il tavolo cade. Per noi è la combinazione di questi tre fattori, che vanno ovviamente armonizzati. La nostra opinione come azienda e personale è che soluzioni estreme che non tengono conto di questi elementi rischiano nel tempo di fare più danni di quelle che possono essere le soluzioni, ma su questo penso che abbiamo condiviso un percorso che poi vedrà la sua attuazione nel corso dei prossimi anni. Grazie.

Presidente CALIANDRO. La ringrazio molto, dottore.
A questo punto, darei la parola all'assessore Corsini.

Andrea CORSINI, *assessore a mobilità e trasporti, infrastrutture, turismo, commercio.* Grazie, presidente. Farò alcune riflessioni in poco tempo, perché se dovessi raccogliere tutti gli stimoli che vengono dalla storia degli aeroporti in Emilia-Romagna staremmo qui fino a stasera.

Quindi, pur non entrando nel merito tecnico, perché lo hanno fatto altri prima di me, alcune risposte le volevo dare soprattutto rispetto al ruolo della Regione e alle politiche, dal punto di vista trasportistico e infrastrutturale, che la Regione sta sostenendo rispetto allo sviluppo del sistema aeroportuale regionale. Naturalmente, abbiamo salutato con grande favore, con grande piacere, con soddisfazione il fatto che abbiamo affiancato il Comune di Bologna in questi giorni, nei giorni in cui si è definito questo accordo, questa nuova ordinanza, che certamente non è una soluzione definitiva e strutturale, ma è comunque, come veniva ricordato anche dalla presidente del Navile, un passo in avanti molto importante per dare una risposta alle legittime aspettative dei cittadini di un quartiere o di più quartieri della città di Bologna, che stanno vivendo una situazione certamente non semplice, non facile.

D'altronde, le caratteristiche dell'aeroporto di Bologna le conosciamo. È insediato in un territorio molto urbanizzato. Ribadisco quello che ho detto anche nelle scorse settimane, che la compatibilità ambientale deve sposarsi con la compatibilità di sviluppo dell'aeroporto di Bologna, cioè le due compatibilità devono viaggiare parallele dal mio e dal nostro punto di vista.

Penso che questo accordo che è stato sottoscritto al Ministero sia un passo in avanti importante, che tiene insieme le due compatibilità.

Dovremo continuare naturalmente a lavorarci con grande pazienza, con grande impegno, con la disponibilità naturalmente di tutti, a partire ovviamente dall'aeroporto di Bologna, che ha dato anche nell'intervento che mi ha preceduto, un'ampia disponibilità a lavorare per continuare a dare delle risposte positive che vanno nella direzione di rendere compatibile l'aeroporto, il suo sviluppo con le legittime aspettative dei residenti.

Rispetto, invece, alla interpellanza della consigliera Zamboni, anticipo già che sarà inserita nell'ordine del giorno del 5 luglio, in quello del 28 è impossibile perché noi abbiamo chiesto, come Assessorato ai trasporti, un contributo all'Assessorato alla sanità, perché stiamo parlando ovviamente di un tema di

carattere sanitario. Noi ci occupiamo di trasporti e infrastrutture e non di implicazioni di carattere sanitario. Quindi, dobbiamo per forza raccogliere il contributo dell'Assessorato alla sanità, che non è che non ce l'ha dato perché non ce lo vuole dare, ma perché sta aspettando, a sua volta, che l'AUSL fornisca le indicazioni per dare una risposta.

Mi faccio carico io di rappresentarla, però, per poterlo fare, ho bisogno di raccogliere ovviamente i contributi tecnici da parte dell'Assessorato da una parte e dell'AUSL dall'altra.

La mia riflessione è naturalmente focalizzata sullo sviluppo del sistema aeroportuale. Intanto, sgombriamo subito il campo da ipotesi che sono solo ipotesi, cioè non ci sono all'orizzonte strade che portino a società uniche. È un tema che non esiste. In passato forse si era ragionato di questo, però da quando questa Amministrazione si sta occupando di sviluppo aeroportuale questo non è un tema all'ordine del giorno, ma non lo è molto semplicemente perché la Regione su questo non ha nessuna competenza. Noi siamo soci con una percentuale risibile dell'aeroporto di Bologna, perché è un aeroporto quotato in Borsa e quindi lì non si è applicata la norma nazionale che prevede la fuoriuscita degli enti pubblici da società di varia natura, che prevedono o che avevano previsto in passato la presenza di capitale pubblico. Non siamo soci né a Parma, né a Forlì, né a Rimini. Il passato è il passato. Noi abbiamo ereditato una situazione direi positiva, del sistema aeroportuale regionale. Stiamo cercando di accompagnarlo verso uno sviluppo armonico ed equilibrato, sapendo che le quattro società sono pienamente autonome rispetto alle politiche commerciali, e ci mancherebbe altro, soprattutto tre di queste non hanno nessuna partecipazione pubblica, hanno vinto delle gare di affidamento e sono dei concessionari per conto dello Stato.

Nel momento in cui si sono aggiudicate queste concessioni, cioè di gestire dei sedimi aeroportuali, hanno avuto un'autorizzazione da parte dello Stato sulla base di un Piano industriale e sulla base di quello operano.

Devo dire che la situazione degli aeroporti è, naturalmente, molto differenziata. Ne faccio un cenno perché su questo siamo stati chiamati in causa e quindi è opportuno che faccia alcune precisazioni. Bologna è certamente l'*hub* internazionale della nostra regione e sempre di più lo dovrà essere dal punto di vista dei collegamenti con le destinazioni europee.

Rimini ha una vocazione legata prevalentemente ai voli *charter*, con un *core business* che si sviluppa prevalentemente durante i mesi estivi, per ovvie ragioni. La società è gestita bene e fa utili nonostante i numeri non siano elevatissimi. Rimini ha avuto un colpo molto duro, sostanzialmente, dal blocco dei voli provenienti dalla Russia, perché il principale *core business* di quell'aeroporto erano i voli dalla Russia. Speriamo, naturalmente, che possano riprendere il prima possibile, perché questa sarebbe anche una logica conseguenza della cessazione del conflitto in Ucraina. Però, ovviamente, sono questioni che non dipendono dalla nostra volontà.

Le vicissitudini di Forlì sono note a tutti. Abbiamo lavorato – e rivendico con orgoglio il lavoro che abbiamo fatto – con il Governo o, meglio, i Governi precedenti perché, dopo il fallimento dell'ultima gestione dell'aeroporto di Forlì, il Governo, attraverso ENAC, velocemente, facesse un nuovo bando per concedere a un nuovo soggetto privato la gestione di quell'aeroporto. Il bando è stato fatto. Oggi c'è una cordata di imprenditori del territorio che, purtroppo, si è insediata nel momento in cui è arrivato il Covid. Questo, quindi, ha rallentato il piano di sviluppo dell'aeroporto di Forlì, l'operatività dell'aeroporto di Forlì, che, però, è stato riqualficato con investimenti importanti da parte dei privati e con un Piano industriale che prevede certamente una componente legata ai voli civili, ma con una vocazione legata molto anche a uno sviluppo di un Piano industriale legato alla manutenzione degli aerei e alle scuole di volo.

Questa è, in sintesi, la vocazione, la pluri-vocazione dell'aeroporto di Forlì.

L'aeroporto di Parma è in un'altra situazione ancora, molto complicata, ma con un orizzonte di sviluppo importante, che al momento vede la SOGEAP, cioè la società di gestione dell'aeroporto privata di Parma, che, sulla base delle indicazioni di carattere politico che sono state trasmesse all'aeroporto dal Comune di Parma, sta rivedendo il Piano di sviluppo. Come sapete – la consigliera Zamboni è esperta, da questo punto di vista, perché mi ha fatto tante interrogazioni – che la Regione Emilia-Romagna ha concesso un

finanziamento, nella precedente legislatura, di 12 milioni di euro sui Fondi di sviluppo e coesione (sono tutte cose note; non sto rivelando nulla di particolarmente ignoto) all'aeroporto di Parma per lo sviluppo industriale, in particolare l'allungamento della pista dell'aeroporto di Parma. Quel tipo di vocazione è stata, in qualche modo, avversata dalla città, da diverse componenti, non solamente dai Comitati. Naturalmente questo ha fatto assumere al Comune di Parma una valutazione di carattere politico, che è stata – ripeto – trasmessa alla società di gestione SOGEAP, che adesso sta rivedendo quel tipo di progettualità, che naturalmente ha, però, come obiettivo quello di sviluppare l'aeroporto di Parma, certamente non di chiudere l'aeroporto di Parma, ma di proseguire con una vocazione legata ai voli civili, fondamentalmente. Quindi, non più cargo, ma voli civili.

Siamo in attesa – il progetto è stato presentato all'ENAC, che è l'Ente competente a dare una valutazione rispetto alla modifica del progetto – della convocazione della Conferenza dei servizi per approvare il nuovo progetto dell'aeroporto di Parma, quindi consentire alla Regione di trasferire le risorse (3 milioni sono già stati assegnati dei 12 iniziali) per poter completare lo sviluppo del progetto dell'aeroporto di Parma.

Noi abbiamo sempre detto, e lo ribadisco anche in questa sede, che non abbiamo nessuna intenzione neanche di iniziare a pensare a un ragionamento di tipo gestionale. Noi non entriamo più nelle gestioni degli aeroporti. È stato fatto in passato, con risultati che sono sotto gli occhi di tutti. La Regione non può e non deve avere una funzione gestionale. Lo dico perché qualcuno prima ha parlato di una gestione unitaria da parte della Regione. No. Sarebbe sbagliato. Non abbiamo nessuna intenzione di gestire degli aeroporti e neanche altre cose. Abbiamo, invece, l'intenzione, e lo stiamo facendo, di sostenere le politiche di sviluppo degli investimenti degli aeroporti. Infatti, abbiamo assegnato, nella precedente legislatura, 12 milioni all'aeroporto di Parma, abbiamo già assegnato 3 milioni all'aeroporto di Rimini e abbiamo già assegnato 3 milioni all'aeroporto di Forlì per potenziare il Piano industriale, per sostenere il Piano industriale rispetto a quelle vocazioni che sono state approvate nei progetti che l'ENAC ha validato dopo aver assegnato le concessioni. Quindi, stiamo lavorando all'interno di un perimetro istituzionale legato agli obiettivi che quelle società di gestione hanno presentato all'ENAC e per i quali l'ENAC ha confermato la concessione per "n" anni a quel tipo di società gestionali. Noi questo stiamo facendo. Ed è quello che c'è scritto nel PRIT. Quindi, lavoriamo in questa direzione, ripeto, per potenziare il nostro sistema aeroportuale. Non ci sono al momento frizioni, sovrapposizioni, guerre dei cieli. Non ci sono. Prima, purtroppo, non ci sono state perché il Covid ha di fatto azzerato l'operatività degli aeroporti. Non mi pare che in questo momento ci siano delle corse al rialzo nei confronti delle compagnie aeree tra Bologna e Parma, tra Forlì e Rimini. C'è un po' di sana competizione, probabilmente, in Romagna tra i due aeroporti, che al momento non sta producendo nessun tipo di problematica dal punto di vista dell'operatività di quei due aeroporti.

Per cui, direi che la funzione della Regione è questa, cioè quella di, naturalmente, avere un rapporto diretto con gli aeroporti... Non ci sono dei tavoli su cui quei quattro aeroporti condividono con la Regione delle strategie commerciali, proprio perché sono delle strategie commerciali che dipendono dalla volontà degli aeroporti, ma soprattutto delle compagnie aeree. Anche questo dibattito abbastanza surreale, che Bologna deve spostare i voli su Forlì. Per me li può spostare dove vuole, purché rimangano in regione, possibilmente, su Forlì, su Rimini, su Parma. Sono scelte che fanno le compagnie aeree. Dal nostro punto di vista non ci sono problemi, ripeto. Se *Ryanair* o qualsiasi altra compagnia volesse o decidesse di spostare i voli su altri aeroporti, ci vedrebbe favorevoli rispetto a questo tipo di soluzione.

L'ho già detto al presidente dell'Aeroporto di Bologna. Lo dico anche qui all'amministratore delegato. Noi siamo disponibili ad accompagnare certi ragionamenti di carattere strategico-commerciale, però siamo in quest'ambito qui. Al momento, io non ravviso problemi di questo tipo. L'aeroporto di Forlì deve trovare, probabilmente, una sua identità, deve trovare un proprio spazio commerciale, che in questo momento ancora non ha. Ci stanno lavorando, stanno facendo degli investimenti. *Ryanair* è anche a Forlì, così come è anche a Rimini. Quindi, *Ryanair* non è solo a Bologna. *Ryanair* è in tutti e quattro gli aeroporti regionali. Non è che non c'è. *Ryanair* c'è in tutti e quattro, naturalmente con quantità di voli differenti e diversi, ma l'obiettivo sia di Forlì sia di Rimini e anche di Parma, quando, naturalmente, potrà ripartire con il proprio

Piano, è quello di incrementare i voli di queste compagnie *low cost*, che oggi, per far tornare i conti – la dico in maniera un po' grezza – dei bilanci degli aeroporti sono, naturalmente, importanti.

Questo è un po' il quadro della situazione rispetto agli aeroporti regionali, che – ripeto – io vedo in maniera positiva. Purtroppo, il PNRR, l'ho già detto in altre occasioni e lo ribadisco, ha escluso gli aeroporti, e io credo sia stato un errore, dalla possibilità di ottenere dei finanziamenti, magari legandoli anche a investimenti di sostenibilità ambientale. Credo che un finanziamento – che purtroppo non è stato previsto, quindi oggi non ci sono le condizioni, credo, neanche di pensare a una modifica – legato a uno sviluppo dell'aeroporto, purché gli investimenti siano legati, fossero stati legati (a questo punto) alla sostenibilità ambientale, poteva essere un elemento importante anche per dare delle risposte alle legittime richieste e alle criticità che sono state evidenziate oggi dagli intervenuti. Non è stato così, e quindi diciamo che gli investimenti gli aeroporti dovranno finanziarli con proprie risorse, al netto del contributo che ha dato la Regione, che non ha dato all'aeroporto di Bologna, perché non c'erano le condizioni per poterlo fare, agli altri tre aeroporti.

Quindi, in conclusione, sono stato anche troppo lungo, noi siamo sempre ovviamente disponibili a fare la nostra parte rispetto ai temi che sono stati posti nella petizione, sapendo che il quadro di riferimento è questo. Credo, e lo ribadisco ancora con grande convinzione, anche perché non era scontato, che l'accordo che è stato raggiunto su un'iniziativa importante del sindaco di Bologna, che noi abbiamo affiancato fin da subito, sia comunque un passo importante, un passo in avanti importante. Ora si tratta naturalmente di monitorare la situazione. Saremo vigili, saremo attenti, saremo anche pungolanti nel momento in cui ci accorgeremo che le cose non procedono così come convenuto.

Naturalmente, questa ordinanza, che scade in ottobre, dovrà poi trovare uno sbocco e trovare anche un contesto per poter costruire delle soluzioni più strutturate per raggiungere questo grande obiettivo delle compatibilità. Lo ribadisco perché dal nostro punto di vista sono più compatibilità quelle che devono trovare una compensazione per poter dare ai cittadini quello che giustamente richiedono, ma per consentire naturalmente anche all'aeroporto di Bologna di poter sviluppare le proprie politiche legate, appunto, ai voli aerei. Grazie.

Presidente CALIANDRO. Grazie, assessore Corsini.

Ringrazio gli intervenuti per questa prima parte della Commissione. I lavori della Commissione dovrebbero proseguire con l'assessore Taruffi, a cui abbiamo chiesto di attendere un attimo. Magari sospendo per cinque minuti, il tempo che si possano ripristinare i lavori.

(La seduta è sospesa)

Presidente CALIANDRO. Riprendiamo i lavori.

C'è anche la consigliera Rontini. Benissimo.

- Informativa dell'assessore al Welfare, politiche giovanili, montagna e aree interne, Igor Taruffi in merito ad "Aggiornamento sulle conseguenze dell'emergenza maltempo nelle aree montane"

Presidente CALIANDRO. Passiamo all'informativa dell'assessore Taruffi in merito alle conseguenze dell'emergenza maltempo nelle aree montane.

C'è più gente da remoto che in presenza. Questo è il massimo della formazione possibile.

Prego, assessore.

Igor TARUFFI, assessore al Welfare, Politiche giovanili, Montagna e aree interne. Grazie, presidente.

Riprendiamo da dove ci eravamo lasciati in aula martedì scorso, con alcuni numeri, ovviamente più estesi rispetto alle criticità, ai problemi che stanno attraversando nell'Appennino emiliano-romagnolo. Ricordo

che non ci sono solo, ovviamente, i territori più colpiti, lo sappiamo, di Forlì-Cesena e Ravenna. Quando parliamo di danni e problematiche causate dall'alluvione relative al territorio dell'Appennino dobbiamo tenere in considerazione che ci sono anche movimenti franosi e interruzioni di strade che riguardano anche le Province di Reggio Emilia, di Modena, come sappiamo bene di Bologna, in particolar modo sul circondario imolese, ma non solo, e anche Rimini. In sostanza, i fenomeni atmosferici che hanno attraversato la nostra regione, le giornate dei primi di maggio, del 16 e del 17 maggio hanno causato problemi su tutto l'arco appenninico.

Io vorrei partire da qui anche per una considerazione di carattere generale. Poi darò spazio anche ai numeri più dettagliati. Nella narrazione, nell'attenzione che, dal punto di vista generale, va riservata ai fenomeni atmosferici che hanno colpito la nostra regione, quando parliamo di quelli dobbiamo tenere presente che sull'Appennino non è solo la Romagna, ma è proprio l'Emilia-Romagna, tutta la dorsale appenninica che ha subito problemi con interruzioni di strade. In particolar modo oggi mi concentrerò su quello, sugli elementi di difficoltà della viabilità comunale, provinciale e statale causata dai movimenti franosi e dalle centinaia di frane, alcune addirittura attivate *ex novo* e altre che hanno subito frane già presenti, già censite e che, a seguito dell'alluvione, hanno prodotto i danni che abbiamo visto e che conosciamo.

In particolar modo, i Comuni montani interessati dagli eventi, lo ricordavo, lungo le Province che ho nominato prima, sono 82. Gli interventi di ripristino segnalati sulla viabilità sono circa 3.325, con un costo complessivo, come ricordavo in aula martedì, di circa 600 milioni di euro. Parliamo, ovviamente, del pronto intervento, cioè degli interventi di prima necessità per dare risposte, anche se parziali, alla viabilità interrotta, completamente o parzialmente interrotta in numerose, decine, centinaia di strade tra comunali, provinciali e statali.

In particolar modo, giusto per distribuire i 3.325 interventi che si sono resi necessari e che sono necessari, su cui è indispensabile attivare le procedure... E su questo, magari, dopo due parole le spendiamo per risolvere i problemi nel modo più rapido possibile. Reggio Emilia, 135 interventi per un importo complessivo di 18 milioni, Modena, 198 per 17,1 milioni, Bologna, 800 interventi per 91 milioni, Ravenna, 1.099 interventi per 262 milioni, Forlì-Cesena, 786 per 191 milioni, Rimini, 307 per 36 milioni. Questa è la distribuzione territoriale degli oltre 616 milioni che riguardano gli interventi necessari per ripristinare la viabilità – mi sto concentrando solo sui Comuni montani – dei nostri territori.

In questa distribuzione ci sono territori, come è chiaro, come è evidente, come sappiamo, più colpiti, in particolar modo Ravenna e Forlì-Cesena, ma esistono situazioni molto complesse, molto complicate anche in altri territori. Ne cito due, dal punto di vista esemplificativo, solo per dare conto dell'estensione dei problemi che dobbiamo affrontare. Pensiamo, ad esempio, alla frana di Baiso in Provincia di Reggio Emilia o alla situazione di Monterenzio nell'Appennino bolognese. Cito due casi emblematici di territori che sono al di fuori di quella che è l'area più colpita, Ravenna e Forlì-Cesena. Se si guardano le cartine delle frane – magari dopo la distribuiamo – sembra veramente che sia passato... La cartina segnala tutte le frane che si sono attivate. Davvero sembra un territorio non voglio dire "di guerra", perché la guerra c'è davvero, ma l'estensione e la punteggiatura... Un territorio ferito. Grazie, presidente. Profondamente ferito.

Richiamavo questi due esempi per dare conto di quella che è l'estensione della problematicità, quindi anche la necessità di interventi, su cui poi arriverò, di cui abbiamo estrema necessità, estremo bisogno. Dicevo l'altro giorno in aula – giusto per entrare anche nelle pieghe dei problemi più vivi che abbiamo, a cui dobbiamo dare risposta – che per dare risposta a quei territori, a quelle frazioni... Chi conosce il territorio di montagna sa bene che spesso e volentieri i Comuni sono distribuiti, organizzati in territori vasti, lontani tra loro, composti da frazioni spesso abitate da poche decine di persone, su un territorio spesso esteso dal punto di vista chilometrico. Quando si interrompe una strada che magari raggiunge anche solo una borgata o una frazione, chi abita in quella borgata o in quella frazione rimane completamente isolato e non ha altre possibilità di muoversi. Questo per dire che gli interventi di somma urgenza per dare risposta a queste persone, a queste famiglie, a queste imprese... Perché ci sono anche, ovviamente, imprese che operano e che hanno necessità di poter continuare a lavorare. Ricordavo l'altro

giorno in aula gli interventi sulla viabilità comunale di pronta urgenza, di prima urgenza, i 175 milioni complessivi, di cui 36 in corso di esecuzione e 141 da attivare. Sulla viabilità provinciale, i 132 milioni per 138 cantieri, con 15 milioni già attivati e 118 da attivare. Mi soffermavo su queste cifre non per inondarvi di cifre, di numeri, per disperdere il punto politico, che pure esiste, politico-amministrativo, ma per ricordare che fino a quando non arriveranno le risorse per dare risposte a queste realtà, queste realtà, Comuni e Province, stanno operando in somma urgenza, come sapete, attraverso quella procedura che consente alle Amministrazioni di poter intervenire, facendo, però, di fatto debiti fuori bilancio. Ovviamente, l'esposizione economica dei Comuni, che spesso e volentieri, per la conformazione del territorio, come sappiamo, sono territori, Comuni, con poche decine, alle volte... Ieri ero a Portico e San Benedetto, 719 abitanti. Non è la taglia media. La taglia media dei Comuni di montagna è tra i 3.000 e i 5.000 abitanti, come sappiamo, che hanno bilanci a loro volta che quando va bene sono di 3, 4, 2, 5, 6 milioni di euro. Capite da soli, lo capiamo tutti, che per Comuni di quella taglia i debiti fuori bilancio oltre i 3.000, 4.000, 5.000, 600.000 euro diventano veramente un'esposizione, anche in somma urgenza, semplicemente impraticabile.

Le condizioni delle Province le conosciamo bene, e anche della Città Metropolitana di Bologna. Sappiamo bene gli anni che abbiamo alle spalle che cosa hanno comportato per quelle realtà, che ricordo hanno – lo sappiamo tutti – come competenza principale la manutenzione e la gestione degli edifici scolastici e della viabilità. Sappiamo i tagli che hanno ricevuto. Sappiamo le condizioni di difficoltà delle Province, le mancanze di risorse. È chiaro che, in questo contesto, tutti questi problemi emergono tutti in una volta. Anche per le Province, anche per la Città Metropolitana di Bologna... Non mi addentro sulle valutazioni, che poi, se vorrete, potremo fare sulle riforme che si sono susseguite, ma non è questo il caso, non è questo il momento. In questo momento quello che mi preme sottolineare è che Comuni piccoli di montagna e Province, su cui si stanno, di fatto, scaricando, in questa prima fase, tutte le responsabilità per la gestione dal punto di vista economico di questa emergenza, hanno bilanci molto, molto ridotti e corrono il rischio, appunto, di andare in grave difficoltà.

Dico questo perché, a fronte dei numeri che ricordavo prima, ve ne potrei citare altri, Provincia per Provincia, ma credo che il dato del fenomeno che abbiamo di fronte sia chiaro a tutti, vorrei precisare che dei 1,6 miliardi, non i 2 miliardi, ma degli 1,6 miliardi messi a disposizione dal Governo all'inizio di questa vicenda, spendibili di pronta urgenza, e cioè dati alla Protezione civile per fare interventi di pronto intervento e di pronta urgenza, c'erano 200 milioni.

Il resto sono risorse importanti, ovviamente, che però sono state attribuite, giustamente, ci mancherebbe altro, alle famiglie per interventi relativi alle abitazioni per acquistare i mobili, gli elettrodomestici andati distrutti con l'alluvione: 3.000 euro di pronto intervento sono stati veicolati attraverso il commissario per l'emergenza e la struttura commissariale per l'emergenza, che, come sapete, è guidata dal presidente di questa Regione. Le risorse per le imprese, i 20.000 euro, sono ancora da destinare, ma sono state stanziare, nel senso che ci è stato detto che ci saranno e che quindi vanno trasferite poi alle imprese.

Il dato che, però, preoccupa il sottoscritto, per la delega che ha, e credo tutti quanti noi per l'attaccamento che abbiamo per il territorio, in particolare per i territori di montagna, è il seguente: sulle infrastrutture di risorse spendibili per fare interventi di sistemazione, e ho parlato di strade comunali e provinciali, sulle statali arriveremo dopo, non abbiamo avuto finora nessuna certezza. Quindi, non abbiamo, ad oggi, un'indicazione di quelle che saranno le risorse messe a disposizione dal Governo. Non voglio addentrarmi nemmeno sulla questione del commissario, che pure, ovviamente, è evidente a tutti che siamo in un ritardo clamoroso, e le cose vanno chiamate con il loro nome. La favola per cui prima si fa l'emergenza e poi la ricostruzione è per l'appunto una favola, nella migliore delle ipotesi, oppure è un racconto di chi non conosce come funzionano le cose nella realtà concreta di come si affrontano queste situazioni.

Non so cosa scegliere tra i due casi, deciderete voi. So una cosa, però, che, allo stato, se, come immagino, avrete, come me, girato il territorio e parlato con i sindaci, oltre un mese dopo gli eventi più gravi e un mese e mezzo dopo i primi interventi, perché ormai siamo alla fine di giugno e la prima alluvione, il primo fenomeno è arrivato all'inizio di maggio, siamo ancora in attesa di capire quale sarà la struttura

commissariale, chi la guiderà, come sarà organizzata. Non è chiaro se, come è invece indispensabile che sia, ci possa essere una distinzione tra quello che è avvenuto sul reticolo della Romagna...

Consigliere Simone PELLONI: È un'informativa o una polemica, assessore?

Assessore TARUFFI. Presidente, posso continuare?

(interruzione)

Presidente CALIANDRO. Prego, assessore.

Assessore TARUFFI. Lei può chiedere. Io, però, posso avere la libertà, da assessore che sta girando tutto il territorio dei Comuni montani, di informare della situazione reale. Se la situazione reale non è di suo gradimento, consigliere Pelloni, si rivolga a chi ritiene lei...

L'informativa è questa: venire in Commissione a dire come stanno le cose. Se lei...

(interruzione)

Presidente CALIANDRO. Dopo avrà il tempo, consigliere Pelloni, per fare le sue valutazioni.

Assessore TARUFFI. Per me l'informativa è venire in Commissione e rispondere alle ipocrisie che sento pubblicare sui giornali, non più tardi anche di questa mattina, Radio 24, da parte di esponenti del Governo, e dire in Commissione quello che penso, così come ho fatto in aula. Questa, per me, è l'informativa, è il massimo rispetto che si può avere per i commissari e per l'aula.

Dopodiché, consigliere Pelloni, se lei ritiene che dire alla Commissione che il Governo non ha ancora detto quante saranno le risorse per ricostruire le strade e i numerosi interventi che abbiamo è una polemica, veda lei. Per me è dire la realtà, e voglio andare avanti su questo.

Se lei parla con i sindaci, i sindaci non ci stanno chiedendo per che squadra tifiamo, i sindaci ci stanno chiedendo quando arrivano i soldi. Se lei gira il territorio, ripeto, le centinaia di [...] provinciali al momento non hanno avuto copertura di nessun tipo, se non 1,8 milioni di euro che il Ministero delle infrastrutture ha attribuito senza nessun tipo di... Legittimamente, ovviamente, però, la scelta è stata questa. Sono stati attribuiti 1,8 milioni di euro a Comuni scelti direttamente dal Ministero delle infrastrutture, per interventi di tagli di 100.000-200.000 euro, senza nessun coinvolgimento della Regione. Questa è una scelta che ormai abbiamo capito essere quella che uniforma l'attività di questo Governo, ma nemmeno confrontandosi con i territori, né con le Unioni comunali, né con le Province, né con nessuno, ma scegliendo per logiche che non sono molto chiare, per essere eufemistici, Comuni casualmente tutti guidati da una certa parte politica. Se questo è il modo di ricostruire, forse abbiamo necessità di discutere in questa sede anche di questo.

Dicevo, proseguendo, che a oltre un mese dai fatti alluvionali, non abbiamo ancora alcun tipo di intervento. Sappiamo che sulle strade statali alcuni interventi sono stati finanziati direttamente, anche in questo caso, dal Ministero delle infrastrutture. Ovviamente, stiamo parlando di interventi comunque, come sempre, tutti gli interventi sono importanti, ma di piccolo taglio rispetto ai problemi che sto elencando e che, come vi dicevo, comportano complessivamente un importo che si aggira intorno agli oltre 600 milioni di euro. Probabilmente, alla fine, quando non discuteremo solo di primo intervento, ma di ricostruzione complessiva, supereremo, come abbiamo già detto, il miliardo di euro.

Per chi sta girando il territorio è facile vedere con i propri occhi che alcune, molte, diverse realtà, diverse strade non potranno essere ricostruite laddove erano semplicemente perché non è venuta giù un po' di terra, ma è franata completamente la montagna. In tanti casi le strade dovranno essere ricostruite non più sul sedime precedente.

Sempre per quanto attiene, secondo me, a quelli che sono i compiti di chi ricopre *pro tempore* l'incarico di assessore alla montagna c'è anche quello di segnalare nell'informativa che si fa alla Commissione un problema che io vedo principale in questo momento, di cui si sta discutendo con i sindaci, oltre alla mancanza di una chiarezza istituzionale e di rapporti con il Governo, perché le cose, secondo me, vanno chiamate con il loro nome. C'è, infatti, anche un altro problema. Siamo alla fine di giugno. Come tutti sanno, i cantieri vanno impostati e realizzati entro l'autunno, per evitare appunto di doversi interrompere o, peggio ancora, di dover correre dietro ad ulteriori problemi. Nel tardare nell'istituzione della struttura commissariale, questo ritardo ne comporta, inevitabilmente, anche un altro. Come sapete, la struttura commissariale è investita di poteri straordinari. Può procedere speditamente bypassando alcune delle procedure che solitamente si devono rispettare per la realizzazione delle opere pubbliche.

Chiaramente, più tempo passa in assenza della struttura commissariale, in attesa dell'avvio dei lavori, più, ovviamente, rischiamo di arrivare in autunno senza aver impostato i cantieri, il che significa, e lo dico come grido d'allarme in questa Commissione, poi penso che sarà utile dirlo anche fuori, che mentre l'attenzione mediatica si è concentrata sulla Romagna e ovviamente per le terribili immagini che abbiamo visto e innanzitutto e soprattutto per i morti che voglio ricordare, insomma, sono l'elemento più drammatico a cui abbiamo assistito, nel ritirarsi delle acque, certo, ci sono tutti i problemi economici che abbiamo ben presenti, ci sono tutti gli elementi di complessità che conosciamo, la necessità di ricostruire il reticolo idrico, gli argini, eccetera, c'è un lavoro molto importante che va fatto, che però ci sono le condizioni per poter fare, per impostare, perché l'acqua si è ritirata. Non altrettanto si può dire, ovviamente, dei Comuni montani, perché non è che la terra si è ritirata da dove è scesa. Quindi, il rischio vero, nel ritardo che stiamo accumulando nei rapporti con il Governo, nella scelta della struttura commissariale, il rischio che corriamo è che tra qualche mese saremo ancora esattamente dove siamo e quei territori e quei Comuni saranno costretti a vivere tutto l'inverno e, probabilmente, a ritrovarsi nella primavera del prossimo anno esattamente dove siamo. Questo è il problema per cui, con determinazione e nella sede che ritengo quella deputata, voglio lanciare un grido d'allarme per i ritardi che queste titubanze e queste pretestuose polemiche stanno comportando nella scelta dell'individuazione della struttura commissariale e dell'operatività della struttura commissariale. Probabilmente stiamo condannando quei territori – che ovviamente non possono risolvere da soli i problemi che riguardano centinaia e centinaia di milioni e che non possono che essere sostenuti dall'intervento del Governo centrale – a passare l'intero inverno in queste condizioni.

Visto che nessuno lo dice, visto che nessuno se ne occupa e visto che i rappresentanti del Governo tutto fanno tranne che parlare di questo, in particolar modo chi ha responsabilità sulle infrastrutture, vorrei utilizzare anche questa sede per condividere con voi questa preoccupazione e nella sede deputata, quella istituzionalmente preposta, lanciare un grido d'allarme. A fronte delle tante parole, ci sono pochissimi fatti. Lo ripeto ancora una volta: a fronte dell'elenco dettagliato di interventi che ho prima elencato e che sono riassunti in pagine che non sono tenute in un cassetto della Regione, ma che sono nella disponibilità di tutti, il Governo, su questo, a noi ancora come, dove e con quali risorse si interviene non ha detto semplicemente nulla.

È ora che incominciamo tra di noi a dirci la verità. Al di là delle ricostruzioni, che lasciano il tempo che trovano... Con un minimo di onestà intellettuale, quando cadono 350 litri d'acqua su ogni metro quadrato in un'area di 800 chilometri quadrati, parlare di eventi imputabili agli animali, alle cose è semplicemente pretestuoso. Siamo di fronte a un fenomeno che ha le caratteristiche non della straordinarietà, di più, collegato agli elementi di cambiamento climatico. Soprattutto sulla montagna ha a che fare con qualcosa che richiede un intervento straordinario senza precedenti su quei territori, pena abbandonare a loro stessi i territori. Quell'intervento non lo fanno i Comuni, non lo fanno le Province, non lo fa la Regione. Lo fa il Governo centrale. Oppure non lo fa. Questo è il tema. Questo, credo, ha il dovere di dire chi ricopre l'incarico che ricopro io *pro tempore*, nella sede preposta, quella istituzionalmente competente.

Presidente CALIANDRO. Molte grazie, assessore, per l'illustrazione.

Ho la consigliera Evangelisti.

Mi segno gli altri: Evangelisti, Pelloni, Marchetti. e Zamboni.

Prego, consigliera Evangelisti.

Consigliera EVANGELISTI. Presidente, credo che davvero si stia andando oltre. Trovo irriguardose, fuori luogo e soprattutto completamente distanti dalla realtà e dal confronto istituzionale che sta avvenendo le parole dell'assessore Taruffi. Anche consigliere, sì, come giustamente mi suggerisce il consigliere Pelloni. Innanzitutto, perché lanciare un grido di allarme in questo momento, sovrapponendosi, così, ad una situazione già complicata, già difficile da gestire, quando c'è un'interlocuzione costante a livello istituzionale in corso, lo trovo davvero fuori luogo e anche dannoso e pericoloso. Magari c'è nervosismo da parte dell'assessore per altri motivi, ma che devono esulare dalla gestione della situazione alluvione. Affermazioni come "in questo modo si stanno condannando i territori", "nessuno se ne occupa", sono affermazioni gravi, perché non è così, non corrispondono al vero. Peraltro, affermazioni che io non ho mai ascoltato in nessuna delle Commissioni, in nessuna delle sedute assembleari, in nessuna delle occasioni in cui la vicepresidente, nonché assessore Priolo ha riferito circa l'alluvione. Ho assistito personalmente alla conferenza stampa di questa settimana, alla presenza dei sindaci. I sindaci hanno prospettato le loro situazioni di difficoltà, alcune più conclamate e altre meno, ma non utilizzando queste parole e questi toni. Nemmeno i sindaci più arrabbiati o che rappresentavano difficoltà particolari.

L'assessore Taruffi ci ha riferito un dettaglio, un elenco di interventi e di importi corrispondenti, una relazione, che, peraltro, così come è stata formulata, si tratta di semplici numeri, ci poteva essere consegnata, e poi la esaminavamo anche da soli, usando un tono non consono. Al Governo sono stati chiesti 1,8 miliardi. Ne abbiamo dato conto questa settimana. Una sorta di conto finale di quelli che erano gli interventi. Il Governo ha chiesto conto di questi interventi, ha chiesto perché non si volesse entrare nel dettaglio e ha chiesto specifiche anche in ordine ai singoli interventi e alla situazione pregressa. Perché? Perché, piaccia o meno, c'è un metodo diverso, un metodo che chiede conto rispetto alle situazioni e chiede conto anche di un pregresso. Questo perché nessuno si vuole sottrarre dall'intervenire, ma perché è anche giusto – lo abbiamo detto in Commissione, lo abbiamo detto in aula – comprendere se tutte queste situazioni oggi presenti e su cui, lo ripeto, occorre intervenire hanno anche un pregresso. Lo chiede il Governo e lo chiediamo noi anche alla Regione.

L'assessore dice che i dati non sono in un cassetto. Ad oggi, per noi, alcuni dati, molte informazioni sono, invece, in un cassetto. Gli uffici rispondono "siamo impegnati in altro". Lo comprendiamo, però allo stesso modo vorremmo che si comprendesse che alcune informazioni per noi sono importanti e necessarie. Perché? Perché abbiamo segnalazioni di cittadini, segnalazioni anche di Amministrazioni comunali – parrà strano all'assessore Taruffi – che ci dicono che, dove oggi siamo chiamati ad intervenire per frane su strade, erano state fatte segnalazioni pregresse alla Regione o ad altri Enti di competenza. Su questo, doverosamente, nel rispetto delle Istituzioni, dei compiti, nel rispetto dei cittadini, il Governo vuole avere delle risposte, che chiede alla Amministrazione deputata, che è la Regione. Il Governo ha inteso intervenire in maniera puntuale rispetto alle prime esigenze delle famiglie. È una scelta. Lo ha fatto. Non è vero che il Governo è distante dai territori, come non lo sono gli amministratori di ogni colore politico di questa Regione, perché siamo stati tutti, chi più e chi meno, sui territori, e lo hanno fatto i ministri.

È un modello operativo diverso, per il momento, ma l'interlocuzione del confronto è in corso. È inaccettabile che si utilizzino situazioni come quelle della Commissione, che dovrebbero essere operative ed utili, per una mera politica quasi offensiva, ai limiti dell'offesa nei confronti di chi, invece, sta ben operando, soprattutto in materia di infrastrutture. C'è un'interlocuzione, tra l'altro, tra Città Metropolitana e Governo. Non è vero che non c'è. Così come c'è tra Governo e Regione.

Respingo al mittente l'illazione – nemmeno troppo sottesa – del fatto che siano stati fatti interventi *ad personam* o rispetto ad alcuni Enti piuttosto che ad altri. Probabilmente si è intervenuto dove si è ritenuto che ci fosse una emergenza su cui dover intervenire prima di altri, nella legittima valutazione che un Governo a un'Amministrazione può fare.

Consiglierei – e concludo – di utilizzare queste sedi proficuamente, fattivamente e concretamente per lavorare assieme e per non fare della sterile campagna elettorale. Grazie.

Presidente CALIANDRO. Grazie.

Consigliere Pelloni, prego.

Consigliere PELLONI. Grazie, presidente.

Innanzitutto, se bonariamente l'ho interrotta, assessore, mi dispiace. Chiedo scusa alla Presidenza. Effettivamente, però, sembrava che interrompessi l'ex capogruppo di Coraggiosa, non l'assessore. Nel senso che lui ha ancora questo doppio ruolo. Mi è sembrato per buona parte un intervento del consigliere e non dell'assessore.

Visto che oggi avevamo all'ordine del giorno l'informativa dell'assessorato alla montagna, come ha detto bene chi mi ha anticipato, la capogruppo Evangelisti, il tono polemico che è stato usato dall'assessore Taruffi oggi non l'ha avuto il presidente, non l'ha avuto il vicepresidente. Certo, nel dibattito e nell'informativa tra consiglieri in Assemblea c'è stato, come è giusto che sia da rappresentanti. Da parte dell'Esecutivo, più volte ci è stata fatta la lezione sul rispetto istituzionale, oggi proprio non c'è stato; il rispetto anche dell'Istituzione stessa della Commissione, perché anche alla Priolo stessa abbiamo eccepito questa cosa. Se si arriva in Commissione e ci si consegna la roba, il dibattito non potrà mai essere proficuo. Siamo in giornate di esami. È come se ai maturandi chiedessimo di interrogarli il giorno stesso in cui consegniamo loro il materiale da studiare.

Oggi c'è la disponibilità del presidente di confrontarci su questo tema, che è un tema purtroppo che non si esaurirà in tempi brevi. L'abbiamo già detto, o almeno io l'ho già detto in più occasioni, il modello post sisma e quindi il commissario, che è già Bonaccini, non si è fatto neanche vedere in Consiglio, in Commissione, neanche oggi c'è. Manda dei delegati, ma ad oggi il commissario all'emergenza e il commissario per il contrasto al dissesto idrogeologico è Stefano Bonaccini, presidente dal 2014, ulteriormente investito di maggiori poteri dal 2022. E non si è degnato di venire a fare un'informativa all'Assemblea.

Bene, starà girando i territori, senz'altro, però continuare a sottolineare durante un'informativa dello stato dell'arte come sono stati fatti i vari passaggi burocratici, di ancora una polemica legata al commissario... Se vogliamo entrare nel merito, che dovevamo affrontarla in questa Commissione, che poi ci sarà, dell'informativa post sisma undici anni dopo, se quello è il modello di riferimento, undici anni sono passati dal post sisma, devono ancora essere spesi 200 milioni di euro per le imprese, 200 milioni di euro per l'altro filone, che è quello legato alle residenze e più della metà dei soldi che sono stati stanziati allora, circa 8 miliardi, per il post sisma, più della metà dei cantieri devono ancora partire. Visto che stiamo parlando di strade, di scuole, di biblioteche purtroppo quasi dei Comuni interi, forse, o delle frazioni che sono isolate, eccetera, quindi stiamo parlando di opere pubbliche, quello non può essere il modello, perché la maggioranza delle opere pubbliche post sisma deve ancora essere ricostruita o devono ancora partire i cantieri. Sono stati fatti altri, però se lì ci sono da rifare delle strade magari dove non si possono più rifare, si faranno altrove, però quello non può essere il modello da seguire. Questi sono i numeri. Poi ce lo verrà a dire, e anche in quel caso lì non il commissario, ma verrà sottosegretario Baruffi, probabilmente, che però è sottosegretario alla Presidenza della Regione, non è il sottosegretario del commissario.

Comunque, purtroppo il dibattito è scaduto lì. Non abbiamo dubbi che dobbiamo cercare di guardare avanti, togliere un po' di polemiche. Il primo che ha detto "abbassiamo le polemiche" penso sia stato proprio il presidente Bonaccini. I suoi assessori non sono ligi a questa direttiva, e ne prendiamo atto.

Chiudo dicendo che, come Lega, a prima firma del consigliere, non so se è ancora collegato, ma l'abbiamo firmata tutti i commissari di questa Commissione sicuramente e poi credo anche il resto del Gruppo, abbiamo una proposta di legge per la montagna, perché, al di là dei ristori che arriveranno per questo evento, c'è un problema annoso sulla montagna, che sappiamo, e quindi dal Governo, dalla Regione, da

tutti gli Enti sulla montagna ci sarà bisogno di una risposta che sarà strutturale, non solo a spot, non solo di ricostruzione, non solo di ripristino dell'esistente. Tutti quegli enti e tutti quei cittadini che ormai da anni si sentono, come è stato detto, abbandonati da questa Regione e forse dalle Istituzioni, aspettano delle risposte strutturali, concrete.

Noi, con questo progetto di legge, pensiamo che possa essere una timida, una seria, definiamola come vogliamo, comunque una risposta, perché, al di là della ricostruzione e del ripristino di quanto purtroppo si è devastato con gli eventi franosi, con il dissesto idrogeologico, non sarà sufficiente.

Questa è la settimana in cui in quest'aula, e non in questa Commissione, abbiamo detto che quei territori periferici perderanno ulteriori servizi, perderanno il servizio di pronto soccorso in buona parte dei casi, perderanno i punti di primo intervento. L'abbiamo detto a Donini. Il PD stesso si è mobilitato per cercare di salvare il pronto soccorso di Pavullo. Lo chiameremo in un altro modo, ma ci è stato detto che molti degli specialisti nell'emergenza-urgenza verranno spostati all'interno degli ospedali maggiori. Poi, si sostituirà con altro, ma è un depauperamento ulteriore di quei territori, di quella periferia.

Sappiamo che l'ecosistema montagna regge se ci sono le infrastrutture, se ripristineremo le zone franate, se ritorneremo investire in servizi, se ci saranno dei servizi, perché, altrimenti, a una giovane coppia che non ha più il punto nascita, promesso dalla campagna elettorale, e quelli non verranno ripristinati, gli togliamo pure il pronto soccorso, gli metteremo qualcosa d'altro, ma non sarà la stessa cosa per stessa ammissione dell'assessore Donini.

Quindi, è una polemica in cui la Regione toglie i servizi e poi si chiede al Governo di ripristinare l'esistente. Sì, si arriverà a ripristinare l'esistente. Voglio essere ottimista, perché veramente non ci posso credere che le Istituzioni non andranno incontro a quei territori, non ci voglio credere e alimentare questo pessimismo, che certamente non potrà far bene, ma nel frattempo, come Regione, gli abbiamo tagliato dei servizi. Questo è un dato certo. Quello che arriverà a fare il Governo lo vedremo.

Grazie dell'attenzione.

Presidente CALIANDRO. Grazie.

Collega Marchetti, prego.

Consigliere D. MARCHETTI. Grazie, presidente.

Sicuramente, come è stato già detto in più di un'occasione, stiamo parlando comunque di un'emergenza che ci trascineremo dietro a lungo, perché sono comunque condizioni nettamente differenti da quanto è accaduto nelle aree di pianura. Io mi permetto, al netto delle polemiche che ho sentito da parte dell'assessore Taruffi, di riportare comunque un minimo la voce dei territori, perché, così come sicuramente capiterà a tanti altri colleghi, anche il sottoscritto riceve quotidianamente segnalazioni. L'aspetto che mi colpisce maggiormente è che c'è proprio un sentimento di abbandono da parte di quelle popolazioni che vivono la nostra montagna, l'area anche collinare, comprese anche le aziende presenti in quei luoghi. Pare che ci sia proprio un problema di comunicazione tra le Istituzioni locali e i cittadini che devono affrontare ogni giorno, con mille incognite, la propria quotidianità.

Mi permetto di riportare un esempio. Ho ricevuto una telefonata questa mattina di una persona che vive a Fontanelice, Comune sicuramente tra i più colpiti della Vallata del Santerno, nel circondario imolese, che riporta la testimonianza del proprio nucleo abitato dove vivono circa cinquanta famiglie che vennero evacuate per via di uno smottamento che interessò l'area collinare di quella zona.

Sono stati fatti rientrare questi nuclei familiari con l'obbligo di evacuazione ogniqualvolta scatti l'allerta arancione e l'unica cosa che è stata detta a queste persone è "Vi installeremo dei sensori e poi si vedrà". Io credo che un minimo di prospettiva, anche per quanto riguarda maggiori controlli, ma soprattutto interventi per tamponare queste situazioni, le Istituzioni li dovrebbero garantire a queste persone, perché comunque si tratta di programmazione della propria vita, ma anche per quanto riguarda la programmazione aziendale delle varie attività che sono presenti in quelle aree, prevalentemente agricole.

Proprio per quanto riguarda le attività agricole, ad esempio, un nodo molto importante è quello legato alla viabilità. Pensiamo soltanto al passaggio di mezzi agricoli o mezzi comunque pesanti per trasportare i prodotti o tutti i beni necessari per condurre queste attività.

Sappiamo benissimo che ci sono molte arterie infrastrutturali interrotte. Ad esempio, sempre per quanto riguarda l'Appennino imolese, ci sono diverse strade provinciali che sono praticamente franate. È stato richiesto l'intervento dell'esercito, in un caso, che ha realizzato una bretella, un *bypass* per garantire un collegamento. Su un'altra strada provinciale ancora, la Casolana, è stato richiesto l'intervento dei vigili del fuoco. In quest'ultimo caso ci è stato riferito, ma chiedo una conferma all'assessore, se è a conoscenza di casi analoghi, che, in sostanza, ci sarebbero dei ritardi nella consegna del materiale necessario per procedere ai ripristini. Sembrerebbe che ci siano comunque dei ritardi tra i passaggi istituzionali tra la Città Metropolitana di Bologna e la fornitura di materiale per mettere nelle condizioni questi soggetti terzi di operare adeguatamente e in tempi assolutamente celeri.

Un ultimo punto vorrei toccare per porre una domanda sempre all'assessore Taruffi. L'assessore Priolo, la vicepresidente Priolo, nella precedente informativa, per quanto riguarda la montagna, ha parlato della necessità di rivedere il concetto di regimazione delle acque in Appennino, cambiando completamente il concetto applicato finora, riportando, ad esempio, il caso di uno smottamento che avvenne prima degli eventi alluvionali di maggio, di Monterenzio, dove sono stati fatti comunque degli interventi sulla regimazione delle acque. Incredibilmente, nonostante la pioggia importante di inizio maggio e metà maggio, quella frana non si è riattivata, nonostante l'importante movimento franoso visto nei mesi precedenti.

Visto che tante volte, a livello istituzionale, abbiamo sentito parlare di tantissime belle intenzioni, non avete mai perso occasione per parlare di cambiamento climatico, di importanti eventi climatici da affrontare, ma le azioni messe in campo sono pari a zero, non vorremmo ritrovarci di fronte all'ennesima iniziativa che poi rimarrà lettera morta. Quindi, ci chiediamo, questa differente visione sulla regimazione delle acque rientra in un piano coordinato tra i vari assessorati competenti o è un'iniziativa sparata lì così, al momento, che non troverà assolutamente una continuità pratica?

Grazie.

Presidente Nadia ROSSI. Consigliera Zamboni, prego.

Consigliera ZAMBONI. Grazie, presidente.

Innanzitutto, voglio ringraziare l'assessore Taruffi per questa informativa, che viene a confermare le preoccupazioni di Europa Verde e anche dei Verdi che abbiamo nei territori che sono stati alluvionati anche in prima persona. La percezione dei danni diffusi l'abbiamo. L'infragilimento della montagna, la perdita di pezzi di territorio. Alcune frane rappresentano proprio perdita di territorio, come se fosse stato bombardato. È un quadro davvero preoccupante.

La quantificazione di una parte dei danni che ci ha comunicato l'assessore Taruffi, peraltro confermando altri dati che aveva già comunicato in aula, dà il senso di questa emergenza.

Sinceramente, non trovo niente di irriguardoso, da un punto di vista istituzionale, nel sottolineare l'ansia, anche, che deriva dal mancato stanziamento dei fondi. Stamattina in una trasmissione di Radio1 un autorevole giornalista di una testata di Destra avanzava l'idea che i fondi non ci siano. È questa la preoccupazione. I fondi per far fronte a questi danni, per andare incontro ai sindaci che si stanno assumendo la responsabilità di intervenire senza una copertura data, questi fondi li stanno cercando? Li hanno già trovati, ma non li mettono a disposizione? Come si fa a non farsi questa domanda di fronte a questo disastro?

La Banca d'Italia, martedì, Banca d'Italia sede di Bologna, diceva: danni enormi; può durare, l'uscita da questa situazione, dai tre ai quattro anni; tutto dipenderà dalla celerità con cui si interviene. L'emergenza territoriale c'è. La vede anche uno che gira bendato.

Non rientro nella polemica dei cambiamenti climatici. Ormai l'ho fatta già cinquantamila volte. Eventi estremi. Territorio sicuramente non garantito. Consumo di suolo, regimazione dei fiumi. Tanti temi su cui è bene ragionare proprio in ottica di ricostruzione. Ma l'evento estremo c'era. I danni sono devastanti. Perché un commissario, come nel caso mio, o un assessore non si deve preoccupare del fatto che non ci sono stanziamenti da parte del Governo? Quasi-quasi la questione del commissario diventa secondaria. Se non c'è certezza delle risorse, qui rischiano di restare isolati dei Comuni, si ricomincia l'anno scolastico con scuole inagibili, con strade non percorribili. Sto pensando a settembre. Io l'ansia per la mancanza della certezza dei fondi la condivido. Credo che chiedere risposte adeguate, da questo punto di vista, sia un dovere di chi rappresenta i cittadini di questo territorio.

Presidente ROSSI. Consigliera Piccinini, prego.

Consigliera Silvia PICCININI. Grazie, presidente.

Voglio ringraziare l'assessore Taruffi. Questo è un dibattito che abbiamo già fatto in aula, anche relativamente al *question time* che avevo depositato proprio su questa materia.

Penso che i toni usati dall'assessore rappresentino, sostanzialmente, quello che è un grido di allarme, che io personalmente condivido. Avevo già avuto modo di dirlo. Penso anche che non sia corretto nascondersi dietro a queste fantomatiche nuove modalità, che, dal mio punto di vista, non fanno altro che rallentare la ricostruzione, ma forse sia più corretto, da parte anche degli esponenti di Centrodestra, dire quello che anticipava già la collega Zamboni, cioè dire in maniera molto trasparente che il Governo non sa dove trovare questi soldi.

Lo dico anche in relazione alle coperture dell'importo di 1,6 milioni che veniva citato dall'assessore, all'interno del quale si scrive in maniera molto chiara che parte della copertura dovrà forse, sperabilmente, arrivare – di questi 1,6 milioni – dall'azzardo, dal gioco d'azzardo, perché sono state previste delle giocate in più di Lotto e Superenalotto. Quindi, non sono neanche risorse certe. In questo senso, addirittura si cerca di fare cassa anche sulla pelle di chi è più a rischio e più esposto rispetto alle dinamiche del gioco d'azzardo, con ulteriori costi dal punto di vista sociale e sanitario.

Non torno sul rispetto istituzionale. Ce lo siamo già detti tante volte. Credo sia stato anche abbastanza scorretto questo voler fare confusione rispetto agli aspetti istituzionali e agli aspetti politici. Sto facendo riferimento alle esternazioni famose su Facebook del viceministro, che noi tutti conosciamo. Ma non ci voglio tornare su questo, perché, davvero, ne abbiamo parlato tante volte. Credo che anche da questo punto di vista chi ricopre dei ruoli istituzionali debba in qualche modo cercare perlomeno di fare salve le "regole del gioco", il galateo istituzionale.

Non condivido chi dice che il modello del terremoto è un modello da non seguire, e lo dice in riferimento alla questione della ricostruzione delle opere pubbliche. A quel punto, mi chiedo se il modello sia quello di attendere la nomina o posticipare la nomina di un commissario perché le forze politiche che compongono questo Governo non si mettono d'accordo. Il dato politico è questo qua. La valutazione che si sta facendo è se è elettoralmente più conveniente mettere un commissario politico o mettere un commissario tecnico. Nel frattempo, sui territori, i sindaci chiedono risorse, altrimenti la ricostruzione – siamo in fase di emergenza, ma abbiamo già la necessità di ricostruire – si ferma, perché, lo dicevamo anche in aula ed è stato ripetuto qua, i sindaci e i Comuni sono esposti da questo punto di vista.

Se non trovano le coperture, quelli diventano debiti fuori bilancio a carico di quelle comunità che già devono far fronte all'evento alluvionale.

La mancata nomina del commissario è un problema sia in termini di risorse, quindi stiamo rallentando la ricostruzione, stiamo abbandonando, anzi il Governo sta abbandonando quei territori, quei sindaci, quelle comunità, e c'è un tema anche di burocrazia a proposito di terremoto, perché se non si nomina il commissario è evidente che le regole saranno quelle ordinarie che comportano tutta una serie di vincoli burocratici.

Se si nomina il commissario, può andare in deroga alle procedure ordinarie. Non sono questioni banali. Mi chiedo se è questo il modello che vogliamo portare avanti, se questo è il modello che questo Governo vuole portare avanti in questa Regione, perché io credo che davvero siamo arrivati all'accanimento verso le popolazioni che, purtroppo, hanno subito questo evento.

Non mi trovo nemmeno d'accordo su questo fantomatico nuovo modello portato avanti dal centrodestra, per cui adesso bisogna attendere le stime puntuali al centesimo, perché questo significa rallentare ancora una volta la ricostruzione. Dopodiché, io torno anche su alcune cose che sono state dette in aula, perché davvero si può dire tutto, si possono sottovalutare i cambiamenti climatici, come anche oggi è stato detto ancora una volta, si può dire che quella non è una causa, ma io voglio ricordare che in aula c'è qualcuno che è riuscito a dichiarare che abbiamo un pericolo di lontre, quindi la soluzione sarebbe lo sterminio delle pericolosissime lontre dell'Emilia-Romagna che, voglio ricordare, sono mammiferi in estinzione che in Emilia-Romagna neanche ci sono.

Io veramente chiedo di essere un attimo seri rispetto a quello che è successo a questa Regione. Sicuramente, e io l'ho sempre detto e lo ridico anche oggi, ci sono politiche messe in campo da questa Regione che vanno assolutamente riviste e che non hanno funzionato. La legge sul consumo di suolo è stata letteralmente aggirata e i dati lo dimostrano. Dopodiché, però, anche il Governo deve fare la propria parte e in questo momento non sta facendo nulla di quello che è necessario fare. Quel poco che ha fatto lo ha fatto nelle modalità in cui dicevo prima, cioè sperando di prendere i soldi dall'azzardo. Questo è quanto.

Presidente CALIANDRO. Grazie.

Collega Pigoni, prego.

Consigliera Giulia PIGONI. Grazie, presidente.

Ringrazio anche io l'assessore Taruffi per questa informativa. Mi trovo abbastanza basita nell'ascoltare le polemiche dell'opposizione in questa mattinata. La collega Evangelisti ci chiede di rassegnarci perché c'è, da parte di questo Governo, un modello operativo diverso. Non vorrei essere ripetitiva, ma questo modello operativo diverso evidentemente non sta funzionando, perché questo Governo è in ritardo su tutto. È in ritardo sulla nomina del Commissario, è in ritardo sulle risorse e sulla capacità di agire nei confronti di quelle popolazioni così duramente colpite.

Io prego veramente i colleghi della Lega di smetterla di prenderci in giro continuando a dire che il commissario c'è già, perché attualmente il Presidente Bonaccini è commissario all'emergenza e, ovviamente, perché non lo volete nominare, alla ricostruzione. O ci dite che il commissario all'emergenza è anche il commissario alla ricostruzione oppure il commissario non c'è e non ha nessun senso, anche per la storia di questo territorio e per i drammi che abbiamo dovuto vivere dieci anni fa, tenere separate l'emergenza dalla ricostruzione. È un errore gravissimo. Questo modello nuovo operativo di questo Governo è fallimentare ad oggi. Io spero che le risposte riescano ad arrivare in modo molto più veloce e molto più celere, perché è quello di cui i nostri territori, i nostri cittadini e le nostre imprese hanno bisogno in tempi veramente stringenti.

Non mi soffermo di nuovo sulla questione dei fondi, perché, rispetto al ritardo di questo Governo, non si capisce ancora dove e quanti saranno i fondi che arriveranno e dove li andiamo a prendere rispetto a quanto promesso. Ovviamente ci si è affrettati a promettere subito una grande quantità di miliardi, ma ad oggi questi miliardi non si capisce né dove li vanno a prendere, né quanti effettivamente ce ne arriveranno, né in che tempi arriveranno. Mi stupisce poi che si continui da alcune settimane a chiedere questa collaborazione e questo rispetto istituzionale che io credo sia sempre dovuto, ma, francamente, lasciatemi dire, prendere un posizionamento come quello di questa mattina dell'assessore Taruffi non ha valicato nessun tipo di confine dal punto di vista personale né politico. Ha raccontato quello che è, da parte di un amministratore regionale, un dato di fatto, quindi un ritardo, una incapacità di collaborare tra i livelli differenti istituzionali, ma mi stupisce come la richiesta continua di questa collaborazione, questo

rispetto istituzionale si possa fare sempre e puntualmente da parte di quelle forze politiche che poi, a livello nazionale, hanno fatto e rilasciato, come abbiamo sentito nelle ultime settimane, dichiarazioni veramente irrispettose nei confronti della Regione Emilia-Romagna.

Vorrei ricordare di nuovo il ministro Musumeci e il suo “non siamo un bancomat”. Vorrei ricordare di nuovo il viceministro Bignami: “Volete i soldi sulla fiducia”. No, noi vogliamo i soldi per ricostruire nel più breve tempo possibile. Il tavolo permanente sull'emergenza in Emilia-Romagna a Palazzo Chigi doveva servire a coordinare e agire nel più breve tempo possibile. Ad oggi non sta funzionando perché, ribadisco, siete in ritardo su tutto e questo sta immobilizzando territori, imprese, cittadini e Istituzioni. Nessuno pensa che il Governo sia un bancomat e credo anche che sia giusta la richiesta di stima, ma il Governo regionale lo sta facendo e stiamo cercando, insieme ai presidenti di Provincia, ai sindaci, all'Assessorato, alla Protezione civile, ai Consorzi di bonifica, di fare nel più breve tempo possibile una stima di ciò che è necessario. Nel mentre, però, bisogna accelerare i tempi sia a livello burocratico che di reperimento delle risorse.

Ad oggi, mi dispiace tornarlo a dire anche in questa sede, il Governo ha fatto delle meravigliose passerelle con gli stivali di fango, ma a livello di azione non ha fatto nulla, nulla di concreto, celere e necessario di quello che ci si aspettava.

Io credo che questa Commissione sia stata un'altra volta l'esempio di come, da parte di certe forze politiche, sia mancato il rispetto nei confronti di una Istituzione che è quella della Regione Emilia-Romagna, ma anche nei confronti di quei cittadini che sono stati così colpiti.

Spero che veramente si riescano prima o poi a mettere da parte le polemiche politiche che sono sterili, per cercare di aiutare a togliere dall'isolamento quelle comunità che ad oggi non hanno ancora avuto la possibilità di rientrare in una sorta di normalità e che anche noi riusciamo a tornare ad una sorta di normalità anche nel poter amministrare, cosa che in questa legislatura, come sappiamo, è stata parecchio complicata.

Presidente CALIANDRO. Grazie.

Collega Amico, prego.

Consigliere Federico Alessandro AMICO. Grazie, presidente. Grazie anche per dar seguito a quello che è stato dichiarato in aula questa settimana, nel dire che questa Commissione è convocata in forma permanente e che, quindi, rispetto al tema di quel disastro che è stata l'alluvione di inizio maggio, questa Commissione si deve sentire chiamata a interrogarsi, approfondire, avanzare delle proposte.

Credo che la mattina di oggi sia proprio l'esito di questo. Mi compiaccio anche dell'accaloramento dell'assessore perché è evidente che di fronte ad una tensione che esiste oggi sul territorio montano, come da altre parti, questo non possa essere solo esclusivamente rappresentato in termini di neutralità del resoconto. Credo che la voce dei cittadini e delle cittadine che stanno sui territori trovi, in questo tipo di rappresentazione, in questo tipo di accaloramento, un significato, un senso e una sua rappresentazione rispetto a delle mancanze che sono state richiamate da molti dei colleghi che mi hanno preceduto e quindi non torno sopra, ma che sono del tutto lampanti ed evidenti, che ci restituiscono un'immobilità e un'impossibilità di agire, che ci restituiscono un rischio per gli amministratori locali rispetto a quelle che sono le opere da fare, i cantieri da mettere in atto e che in altri momenti, proprio nei confronti che anche gli stessi sindaci hanno avuto, per esempio, nelle Commissioni parlamentari, si sono visti rispondere che la somma urgenza, soprattutto per quanto riguarda la montagna, questo lo dico da parte di parlamentari, quindi, non tiro fuori solo ed esclusivamente il Governo ma tiro fuori anche le modalità con cui l'attuale maggioranza di Governo si rapporta con i sindaci del territorio, dicono che, sostanzialmente, per ripristinare la somma urgenza in montagna, qualora sia crollata una strada, la soluzione è quella del senso unico alternato. Se c'è una cosa che abbiamo imparato nel corso di questi anni, di questa legislatura, grazie anche all'assessore Taruffi, sia nella sua versione di assessore sia nella sua versione di consigliere, è quanto e come le soluzioni che sembrano essere praticamente alla portata oppure raffazzonate in quel momento

rispetto al tema della montagna non siano, invece, delle soluzioni, come quella del senso unico alternato, assolutamente praticabili.

Il tema che viene posto a più riprese, anche qui, all'interno di questa Commissione, rispetto a questo alibi del metodo cambiato, mi sembra sia solo ed esclusivamente un'ulteriore manifestazione, se vogliamo, edulcorata di questo aspetto ben rappresentato dal sottosegretario, quando dice che vogliamo vedere le cose all'ultimo centesimo, quando sappiamo che, al di là dell'ultimo centesimo e al di là di quelli che sono i Piani operativi per mettere in campo i cantieri, questi incontrano sempre e comunque una serie di variabili che, però, non possono prescindere dallo stanziamento delle risorse, dalla copertura delle risorse per le Amministrazioni comunali, che devono far partire i cantieri, che devono intervenire in somma urgenza. Quella somma complessiva di un milione di euro, manifestata anche nell'informativa dell'assessora Priolo e anche oggi dell'assessore Taruffi, rispetto a quelle che sono le necessità per la somma urgenza e rimettere nelle condizioni di poter riattivare quei territori, che non debbono trovare elemento di spopolamento ulteriore, credo sia sotto gli occhi di tutti, quando si dice che ci sono risorse che sono state misurate nell'ordine di quel miliardo e otto di interventi da fare immediatamente, che ancora oggi non si riescono a trovare.

Così come – lo ha detto bene la collega Pigoni – il *refrain*, il reiterare da parte del ministro Salvini il fatto che il commissario sia già insediato e che questo ha il nome di Bonaccini. È chiaro che è per quanto riguarda l'urgenza, ma neanche l'urgenza è coperta, a questo punto, dalle risorse economiche necessarie per essere affrontata.

Quindi, bene che ci siano queste convocazioni costanti della Commissione. Ci permettono di fare il punto. Ci permettono anche di raccogliere delle istanze che gli assessori raccolgono a loro volta sul territorio, affinché trovino una rappresentazione all'interno di questa Commissione. La situazione è davvero molto grave e critica. Davvero abbiamo bisogno tutti di coordinare al meglio le cose. Quando manca l'elemento principale del coordinamento e delle risposte, ovvero quelle che sono le capacità del Governo che finanzia queste risorse con l'azzardo o in altro modo, credo manchi il pezzo centrale del punto della questione, a cui non può rispondere né Regione né Comune né Protezione civile senza quel tipo di intervento.

Grazie.

Presidente CALIANDRO. Prego, consigliere Costa.

Consigliera Andrea COSTA. Grazie, presidente.

Prima di entrare nel merito dei dati che ci ha portato l'assessore Taruffi, quei numeri che fotografano l'evidenza così enorme della situazione di difficoltà dell'Appennino colpito dagli eventi calamitosi di inizio e metà maggio, per forza di cose devo rubare qualche minuto alla vostra attenzione per rispondere ad alcune delle considerazioni che sono state fatte dai primi interventi dei colleghi che siedono tra i banchi dell'opposizione.

Innanzitutto, a me, in quanto ex sindaco di Luzzara, cioè uno dei sindaci che nel 2012 furono coinvolti dal terremoto e che negli anni a seguire fu protagonista, insieme a tutto il suo Comune, ai suoi concittadini, del percorso della ricostruzione, dà decisamente fastidio sentir ripetere ad ogni intervento che siamo di fronte a un modello nuovo, come se ciò che è stato fatto dal 2012 ad oggi fosse qualcosa di fallimentare, da cui allontanarsi. Credo che non vadano paragonati sisma ed alluvione. Sono due eventi completamente diversi. Credo che nel medio e lungo periodo i danni dell'alluvione siano anche molto più impattanti e più pesanti di quelli che abbiamo registrato con il sisma del 2012. Ma l'architettura di governo della ricostruzione è qualcosa di cui andare pienamente orgogliosi e fieri.

Non è vero che giacciono risorse non spese. Di 13.240 pratiche private legate al sisma, il 100 per cento, cioè 13.240 pratiche riguardano lavori eseguiti e già liquidati. La totalità. Se il riferimento è, invece, come diceva correttamente il collega Pelloni, alle opere pubbliche, evidenziando come su queste vi fosse un ritardo che potrebbe sottendere a una errata impostazione del modello, ci tengo a dire che di 2.227 pratiche per opere pubbliche – ripeto, 2.227 – 1.845 riguardano pratiche già chiuse, liquidate e opere

pubbliche inaugurate e messe a disposizione dei cittadini. Uno dice: va bene, ma ne mancano circa 300. È chiaro. Stiamo parlando di un patrimonio immobiliare del tutto particolare, che spesso ha a che fare con la storia. Si tratta di luoghi di culto, si tratta quasi esclusivamente di edifici che hanno un qualche tipo di vincolo e sui quali il percorso della ricostruzione è decisamente complicato.

Io stesso nel mio paese ho un'opera pubblica ancora *in fieri*, ancora in via di ricostruzione. È un edificio di 2.600 metri quadrati, sul quale le diverse responsabilità, da un lato, dei Vigili del fuoco e, dall'altro, della Sovrintendenza, hanno cozzato e determinato più e più manutenzioni al progetto di recupero. Ed è un cantiere che, però, concluderemo alla fine del 2023.

Non c'è un vizio nel modello. C'è una particolarità del patrimonio pubblico, su cui si sta intervenendo. Là dove erano palazzetti e scuole, tanto per capirci, hai voglia da quando sono state rimesse in piena disponibilità delle nostre comunità. Quindi, questo calcare sulla necessità di un modello nuovo, come se ci fosse stato ritardo, dispersione di risorse o mancato utilizzo di risorse, io lo respingo fortemente al mittente, perché ferisce nell'orgoglio gli amministratori, i cittadini e i tecnici che a quella ricostruzione hanno lavorato e soprattutto è sideralmente distante dalla realtà dei fatti.

Guardate che chi vi parla mai fa una difesa d'ufficio per appartenenza politica. Tanto per capirci, nel 2011 io denunciavo l'allora presidente del Consiglio Mario Monti perché, dalla sera alla mattina, se vi ricordate, vennero prelevate dalle Tesorerie comunali le giacenze di cassa, nel mio Comune si trattava di 1,4 milioni di euro, per far fronte al deficit finanziario dello Stato. Io chiesi conto del danno arrecato al mio Ente per i mancati interessi sulla giacenza di cassa della mia Tesoreria. Tanto per dirvi con chi avete a che fare.

Credo che questo dovrebbe essere lo spirito in questa Commissione: non tanto quello della appartenenza ad una parte, quanto quella dell'appartenenza a una regione, ad un territorio.

Denunciare i ritardi e le difficoltà non significa fare battaglia politica, ma significa evidenziare le criticità perché arrivino le risposte e le soluzioni, di cui poi, alla fine beneficia, né Bonaccini, né noi, ma beneficiano le comunità che dall'alluvione di maggio sono state colpite.

La montagna è un territorio che rischia seriamente. Capisco il grido dell'assessore. Mentre sulla pianura, che Dio mi scampi dal fare raffronti su chi è stato più o meno sfortunato con il maltempo. Tutti coloro i quali sono stati interessati stanno patendo danni e difficoltà enormi, ma mentre sulla pianura c'è probabilmente una capacità di risposta, di reazione più immediata, connaturata alla posizione geografica stessa della pianura e delle grandi città in particolar modo, l'Appennino, per tutte quelle tematiche di distanza, di difficoltà congenite che quel territorio ha, è due volte, credo, meritevole di una riflessione non solo in questa Commissione, ma in tutte le Commissioni che possono dare un contributo utile, perché la ricostruzione avvenga il prima possibile.

Davvero in Appennino noi rischiamo che anche quelle politiche di contrasto alla desertificazione abitativa degli ultimi anni vengano messe a repentaglio dalle difficoltà della viabilità che si stanno riscontrando. Quindi, intervenire il prima possibile sulla viabilità significa anche dare un senso e un seguito a quelle politiche di contrasto al calo demografico e abitativo sul nostro Appennino, con una necessaria riflessione ulteriore, credo, su come ridefinire gli insediamenti abitativi in Appennino, stante che molti dei guai che si sono registrati e delle frane credo mettano in pregiudizio la tenuta stessa di buone porzioni di quel territorio e quindi anche la riedificazione dovrà essere fatta seguendo certi criteri.

Certo, non si può dire: "È crollata una strada che, però, aveva problemi già prima". Lo dico alla collega Evangelisti. Anche nel terremoto del 2012 si sono lesionate pesantemente case sulle quali magari non erano state fatte manutenzioni straordinarie e ordinarie nel tempo, ma noi non siamo andati dai cittadini a dire: "A te è crollata la casa perché tu non avevi rifatto il tetto qualche anno fa". Semplicemente gliel'abbiamo rifatta, perché questo sta nelle cose.

Certo, ho come la sensazione che si stia cercando qualsivoglia appiglio per dire che le risorse non possono essere date, non perché non ci sono, ma per colpa del territorio. Ecco, io credo che questo tutti quanti insieme, indipendentemente dallo scranno in cui sediamo, dovremo provare a evitarlo con un'azione politica congiunta, perché c'è bisogno di risposte, c'è bisogno di risposte rapide e c'è bisogno di una

montagna, è proprio il caso di dirlo, di risorse da mettere a disposizione tanto delle opere pubbliche quanto dei cittadini privati.

Presidente CALIANDRO. Grazie, collega Costa.
Collega Rossi, prego.

Consigliera ROSSI. Grazie, presidente.

Come i miei colleghi di maggioranza, mi sento di unirmi al grido d'allarme che l'assessore Taruffi, in questa occasione, in questa Commissione, questa mattina ha lanciato. Lo ringrazio per la relazione che ha fatto e credo che il suo grido d'allarme lanciato qui oggi sia esattamente il grido d'allarme che per chi come noi, probabilmente noi e basta, ha a che fare costantemente con i territori della montagna, con i sindaci della montagna, sa riconoscere e può e deve assolutamente condividere.

Devo fare i complimenti alla collega Evangelisti per la tenacia che ha nel cercare di difendere quella che io ritengo oggi un'azione di governo indifendibile. Lo faccio perché penso che basti poco, credo basti frequentare queste località, questi sindaci, queste zone, credo basti leggere i giornali.

Anche oggi, a tutta pagina, ci sono le associazioni di categoria di qualsiasi tipo e di qualsiasi settore che chiedono un segnale da parte del Governo. Ci sono tutti i sindaci e le Province messe insieme, con anche la Regione, perdonatemi ancora se è a guida Centrosinistra, ma non può essere un demerito, siamo stati eletti in modo democratico, quindi non può essere un nemico, ma il nemico vi dovete ricordare che non siamo noi, esponenti di Centrosinistra, che in questo momento governano la Regione. Quelli che in questo momento voi state mettendo in mezzo sono i nostri territori, in modo particolare della Romagna, sono le nostre popolazioni, i nostri cittadini, attraverso le Istituzioni. È un'azione che io credo vada modificata. Credo sia una rotta di un'azione che vada modificata e invertita quanto prima.

Penso alla cronologia di quello che è avvenuto. C'è l'alluvione e si presenta la presidente Meloni dicendo: "Noi ci saremo e ci saranno tutti i fondi per ricostruire esattamente come prima, al centesimo". Poi, alla prima occasione, Musumeci dice che ci vorranno oltre nove anni e non può essere Bonaccini il commissario, "non siamo un bancomat". A un incontro con i sindaci, con i presidenti di Provincia e con la Regione addirittura viene contestato il fatto che fossero state spese cifre per la somma urgenza senza averle concertate con il Governo, cioè significa che per andare a salvare quella mamma con quella bambina in braccio a Cesena avremmo prima dovuto telefonare al Governo e chiedere se era opportuno e necessario andare a fare quell'intervento o se per aprire o liberare borghi o popolazioni isolate avremmo dovuto telefonare oppure inviare una PEC e attendere l'okay dal Governo. Questo significa concertare con il Governo le somme spese per le somme urgenze, scusatemi la ripetizione.

Per ultimo, "vi fidereste se i soldi andassero nelle mani di Schlein e compagni?". Come se fossimo dei banditi. Tra le dichiarazioni che leggo a livello nazionale e quello che ascolto sia in aula che in Commissione devo dire che resto basita, almeno concedetemi questo.

Non posso credere che qui si cerchino i colpevoli, non posso credere che prima di intervenire si voglia conoscere o sapere se o come sono stati fatti gli interventi in questa Regione. Non è una cosa che posso tollerare e che permetto si possa anche dire. È stato detto durante l'aula scorsa. Evidentemente eravate distratti, ma lo ripeto. Il Ministero dell'ambiente dal 2000 ad oggi è stato per dodici anni appannaggio del Centrodestra, per tre anni appannaggio del Centrosinistra e per altre sei volte appannaggio di altre forze politiche.

Dal 2000 ad oggi il Ministero dell'ambiente ha assegnato alla Regione Emilia-Romagna 518 milioni di euro, quindi praticamente 18,9 milioni di euro all'anno. Se avete un'idea di quanto possa costare anche una sola cassa di espansione, cercate di essere conseguenti.

Il Piano di gestione del rischio di alluvione approvato dalle Autorità di bacino del Po, che è sempre appannaggio del Ministero, indica la necessità per i nostri territori di interventi per 1,9 miliardi di euro per il solo periodo 2021-2027. Di cosa stiamo parlando? Abbiamo Comuni che si stanno esponendo attraverso anche il grande lavoro dei loro tecnici, perché poi, alla fine, sono loro che firmano le somme da destinare

alle urgenze. Stanno mettendo a repentaglio i bilanci dei Comuni più piccoli della nostra montagna. Arriverà il punto dove queste persone non si assumeranno più le responsabilità di firmare dei documenti per i quali sanno che non ci sono e non esistono coperture.

In questo momento, lo sapete, c'è un settore che è quello dell'agricoltura che è stato probabilmente il più penalizzato, che farà sicuramente più fatica di altri a rimettersi in piedi, che per quel poco che gli è rimasto da qui a settembre, e parlo dei cereali, parlo dei vitigni, parlo di tutte quelle raccolte di semine che dovrebbero essere svolte da qui a settembre-ottobre, se non hanno strade da percorrere per poter raggiungere quei lotti, quei territori vedranno perdere pure quello, quel poco che è rimasto. Sono passati quasi due mesi dalla prima emergenza e più di un mese e mezzo oramai dalla seconda. Se c'è una cosa sulla quale sono d'accordo con i colleghi della Lega e con i colleghi di Fratelli d'Italia è che è vero, c'è effettivamente un modello operativo diverso. È un modello che è inesistente. Questo è un modello operativo inesistente. Certo, è diverso rispetto a quello che l'Emilia-Romagna, i romagnoli e gli emiliani sono abituati a conoscere da sempre.

Sono arrivati 3.000 euro ai privati questa mattina, non più tardi di questa mattina, da un autorevole – credo, forse, lo giudicherete voi – esponente del Governo. Dice: non ci sono i 20.000 euro per le aziende; abbiamo chiesto alla Regione di sapere se sono aziende che hanno l'assicurazione oppure no, e ancora non ci ha risposto. Ma secondo voi la Regione Emilia-Romagna può sapere se le aziende sono assicurate per poter avere, a distanza di due mesi, 20.000 euro per rimettersi in piedi per quello che possono?

Io condivido l'appello che hanno fatto anche i miei colleghi. Credo sia terminato il periodo del merito. È tornata in voga questa parola in questo Governo. Quindi, se ve lo meritate, avrete: se non ve lo meritate, pagherete. È finito questo momento qua. È il momento di dare le risposte, se per caso ne avete da dare. È il momento di dire quanti soldi mettete a disposizione. Mica tutti subito. Non è mica necessario che mettiate 9 miliardi di euro sull'unghia domani mattina. Potete tranquillamente iniziare ad avanzare qualche lotto, qualche slot, in modo tale che qualcuno inizi a respirare. E non la Regione Emilia-Romagna. I romagnoli. Non è complicato da comprendere. Il nostro territorio, quello che tutti quanti insieme rappresentiamo. Basterebbe compiere queste azioni. Il dubbio vero... Ovviamente, una volta che ci saranno i segnali concreti. Al momento parliamo di fuffa e io su questa fuffa non ci sto a prenderle. Ma per niente proprio. Nel momento in cui ci saranno i primi segnali, non dubitate, saremo i primi a lavorare in squadra e a cercare, anche insieme, di risolvere i problemi. Perché è così che serve fare, è così che occorre fare. Ma ad oggi, visto che si contano soltanto le accuse o le mancanze, se permettete, qui c'è ben altro o ci sono ben altre persone che devono essere in qualche modo giudicate sotto questo aspetto. Raccolgo l'appello dei colleghi sul mettersi a disposizione per cercare di fare del bene per il nostro territorio, nel momento in cui, ovviamente, avremo qualcosa di concreto da poter fare.

Grazie.

Presidente CALIANDRO. Grazie, collega Rossi.

Ci tenevo a fare alcune considerazioni, stante, chiaramente, l'oggetto della riunione odierna, il pregresso che ha accompagnato i lavori dell'aula della settimana scorsa e le sollecitazioni che da più parti sono pervenute a questa Presidenza. Innanzitutto, credo che questa Presidenza abbia il dovere dell'astrazione, cioè di astrarsi dal dibattito politico nella sua modalità di scontro e garantire, invece, che possano essere rispettate le posizioni di tutti, maggioranza e minoranza, rispetto alla discussione. Chiaramente all'interno di un perimetro di regole che va condiviso sempre e che deve essere rispettoso delle idee contrarie.

In secondo luogo, questa Commissione ha il dovere di seguire il mandato che il Regolamento della nostra Assemblea ci dà, ovverosia l'indirizzo, l'acquisizione che il Consiglio stesso ha nel rapporto con la Giunta e con tutti gli organi di governo. Ed è il motivo per il quale abbiamo ritenuto e riteniamo che, una parte anche del dibattito, di cui è stato dato atto dalla consigliera Evangelisti, dal consigliere Pompignoli, nel corso del dibattito in aula, delle richieste che la minoranza aveva avanzato potessero essere acquisite anche dalla Commissione stessa che presiedo, ovverosia lo studio, la ricerca, la verifica.

Sempre parallelamente a questo dibattito, ho intenzione di mantenere quell'equilibrio rispetto al quale vi ho detto che, stante l'urgenza, questa Commissione non può che essere convocata in maniera permanente. Proprio perché, indipendentemente dal dibattito, credetemi, della riforma legislativa, quindi della scelta con la quale gestire le crisi ambientali, perché quella è una scelta politica, ed è un'opzione anche la scelta della modalità, esiste un problema di effettività delle problematiche, rispetto al quale ho segnalato la disponibilità, che peraltro è stata già raccolta da alcuni consiglieri, che mi hanno già scritto, di fare visita nei luoghi colpiti dalle frane e dalle alluvioni. Questo per cercare di avere un lavoro che sia sinergico rispetto alle attività che voi, come consiglieri, individualmente rappresentate alla Commissione, rispetto al quale la Giunta, nella fattispecie, in questo caso, l'assessore Taruffi, o anche gli altri organi di governo, per intenderci, possono interagire con il nostro lavoro.

Ci rivolgeremo ai sindaci, ci rivolgeremo ai presidenti di Provincia, cercheremo di comprendere quelle che sono le operazioni di sollecitazione e indirizzo che noi possiamo dare, senza tacere e senza distinguere i colori politici. Quando arriveranno, come già sono arrivate, alcune sollecitazioni, è mia intenzione prenderle, calendarizzarle, condividerle con l'Ufficio di Presidenza, quando avremo un'idea anche del perimetro nel quale si muove il Governo. Attendiamo, chiaramente, di capire qual è il modo in cui queste attività verranno fatte. Non voglio strumentalizzare il ruolo della Commissione, che deve essere acquisitivo e non indagatorio. Altrimenti faremmo un altro lavoro.

Questo ci tenevo a dirlo, assessore, prima che riprendesse la parola per la replica. La ringrazio. Prego.

Assessore TARUFFI. Grazie, presidente.

Alcune considerazioni, alcuni elementi. Il primo: io non ho pronunciato parole né offensive né irrispettose nei confronti di alcuno. Io faccio l'assessore di questa Regione, ho in quota parte responsabilità di governo, sono venuto nell'aula deputata a informare i commissari – perché si tratta di un'informativa – della situazione che riguarda il territorio dell'Appennino emiliano-romagnolo a seguito degli eventi climatici che hanno colpito la nostra regione a maggio.

Ho ricordato quali sono i problemi, il numero di strade interrotte, le frane che sono avvenute, le risorse che servono per la somma urgenza, quelle che serviranno, probabilmente, dal punto di vista complessivo, per rimettere in sesto il nostro territorio. Sono numeri, sia i primi (le strade, le frane) sia i secondi (le risorse).

Ho detto con chiarezza e confermo che per fare le cose prima che arrivi l'autunno servono con chiarezza ruoli, funzioni, strutture e risorse, che sono in capo al Governo. Quindi, io ho il dovere, ho il compito di venire in questa sede, che è quella deputata, per le ragioni che ricordava poco fa il presidente, e dire come stanno le cose. Se io facessi altro rispetto a questo verrei meno al mio ruolo. Non sono né accalorato, né voglio fare appelli. Dico le cose come stanno sulla montagna emiliano-romagnola. Primo.

Secondo. Dal punto di vista delle risorse, che sono l'unica cosa che conta, questo Governo per il primo intervento alla struttura guidata in questo momento dal presidente, cioè quella dell'emergenza, di soldi spendibili per fare interventi ha dato 200 milioni di euro. Punto. È un dato. Non è una discussione. È un dato. Io ho detto che solo per fare la montagna, perché è quello di cui mi occupo, senza parlare della bassa Romagna, l'Appennino emiliano-romagnolo ha bisogno di 600 milioni di pronto intervento. Noi ne abbiamo 200 in tutto. Questi sono i numeri. *Okay?* Bene. Primo.

Secondo. Ci serve, probabilmente, un miliardo per rimettere a posto tutto. Ovviamente, i danni che dovranno essere conteggiati per le imprese, il sistema, eccetera, sono 9-10 miliardi, alla fine? Saranno quelli? Il Governo ci deve dire non, - fa lo scostamento di bilancio, mette queste altre risorse – dove tira fuori i soldi. Noi abbiamo bisogno di questo, e dobbiamo farlo insieme. Se voi venite qua – e lo dico ai colleghi che hanno obiettato rispetto alle mie parole – a difendere il Governo non state facendo, ve lo dico con chiarezza, il vostro lavoro. Noi dobbiamo, qui, chiedere al Governo dove e come mette i soldi per i nostri cittadini, che sono nostri, vostri, “Nostri” vuol dire tutti, perché noi rappresentiamo l'Emilia-Romagna. Quindi, il Governo all'Emilia-Romagna i soldi li dà sì o no? Da dove li tira fuori? Come e quando? Serve questo.

Il resto sono discussioni accademiche che non servono a nulla. *Okay?* Non sono accalorato. Sono un'altra cosa, che inizia con la "i" e finisce con la "o", perché sono mesi ormai che sentiamo parlare a vuoto. È ora di finirla.

Il Governo della Repubblica sul contrasto al dissesto idrogeologico nel 2023 alla Regione Emilia-Romagna ha dato 19 milioni di euro. Ripeto, 19 milioni di euro, se vogliamo parlare di numeri.

Vogliamo parlare di che cosa c'è oggi? Ad oggi, mentre stiamo parlando, non c'è nessuno che sappia in questa Regione, non so se al Governo, sicuramente non qui, i soldi per rimettere a posto le strade in montagna, il miliardo complessivo, i 600.000 euro dove sono. È una domanda. Dove sono? È un interesse di questa Commissione o è un interesse mio? È un interesse di tutti i consiglieri regionali pro-quota per ciascun territorio ed essendo consiglieri regionali, rappresentando tutta la Regione, o è un interesse solo mio?

Confrontiamoci su questo. Il fatto che l'autunno arrivi tra due mesi e mezzo e inizieranno le piogge, non c'è un cantiere aperto, se non quelli per la somma urgenza, e non sappiamo quando apriranno è un problema mio o è un problema della Regione, di tutti i consiglieri?

Sapere dal Ministero delle infrastrutture con quale procedura si intende operare per dare risposta è un problema mio o è un problema della Regione?

Sapere che il Ministero delle infrastrutture ha attribuito 1,8 milioni di euro non si sa su quale base, su quale criterio, senza essersi confrontato con nessuno, se non... Se uno conosce il territorio e andiamo a prendere comune per comune le risorse che sono arrivate nei vari territori, se c'è un ordine di priorità di quegli 1,8 milioni di euro, vuol dire che chi ha messo i soldi non sa dove vive. Se sono stati utilizzati altri criteri, cioè di vicinanza politica, lo si dice. È una scelta. Il Governo della Repubblica dice: "Noi i soldi li diamo alle Amministrazioni che sono guidate dal Centrodestra". Bene, è un criterio, ma lo si dice, altrimenti ci si prende in giro, perché questo è quello che sta succedendo. Dopodiché, e concludo, questi sono dati e fatti oggettivi, non sono discussioni. Certo che sono innervosito, ma io utilizzo le sedi istituzionali per dire le cose, perché io ho rispetto delle sedi istituzionali, Assemblea e Commissione. Lezioni di stile da parte di forze politiche che vanno sui giornali, per bocca di un ministro, a dire che il Governo non è un bancomat, lezioni di stile da questa gente non ne prendo, perché il Governo non è un bancomat, il Governo deve sapere che qui ci sono cittadini, imprese e persone che pagano le tasse e che di fronte a un elemento calamitoso come quello devono avere risposte. Non è un bancomat. Si vergogni il ministro Musumeci. Lezioni di stile non ne prendo. Così come si deve chiedere scusa a questa Istituzione da parte di chi fa il viceministro alle infrastrutture, Galeazzo Bignami, e si rivolge a chi guida questa Regione in quei termini. Io lezioni di stile da questa gente non ne prendo e pretendo rispetto, non per me, che sono qua *pro-tempore*, per l'Emilia-Romagna, che è un'Istituzione un pochino più complessa e con una tradizione un pochino superiore a quella di quelli che anche *pro-tempore* sicuramente la rappresentano.

Questo lo dico qua, lo dirò anche fuori, ma ho aspettato di dirlo prima qua alla prima occasione utile perché io intendo le Istituzioni così. Si viene nelle sedi preposte, se si hanno risposte le si portano, senno si dicono espressioni così.

Se qualcuno mi dà i dati e le risposte ai problemi che ho posto e alle esigenze che poniamo al Governo e che dovremmo porre tutti se abbiamo interesse per l'Emilia-Romagna bene, altrimenti ognuno fa il suo mestiere. Il mio è quello di dire la verità in questa sede, fuori, al Governo e da tutte le parti, questa è la verità, e chiedere a chi ha responsabilità di governo insieme a me di rispondere ai cittadini.

Il resto non mi interessa.

Presidente CALIANDRO. Vi ringrazio. La seduta è tolta.