

**37.****SEDUTA DI MARTEDÌ 8 SETTEMBRE 2015****(POMERIDIANA)****PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE SALIERA****INDI DEL VICEPRESIDENTE RAINIERI****INDICE**

Il testo degli oggetti assembleari è raggiungibile dalla Ricerca oggetti

**OGGETTO 1041**

**Interpellanza circa le azioni da porre in essere per consentire alle scuole paritarie l'assolvimento delle proprie funzioni, prevedendo anche le relative forme di sostegno. A firma del Consigliere: Foti**

*(Svolgimento)*

PRESIDENTE (Saliera)

FOTI (Fdl)

GUALMINI, assessore

FOTI (Fdl)

**OGGETTO 855**

**Interpellanza circa la modificazione delle disposizioni europee che limitano la raccolta delle vongole a quelle superiori a 25 millimetri. A firma del Consigliere: Foti**

*(Svolgimento)*

PRESIDENTE (Rainieri)

FOTI (Fdl)

CASELLI, assessore

FOTI (Fdl)

**OGGETTO 990**

**Interpellanza circa le iniziative da attuare al fine di tutelare i lavoratori dell'Azienda Corghi S.p.A. di Correggio (RE) e di evitare la delocalizzazione della stessa. A firma del Consigliere: Alleva**

*(Svolgimento)*

PRESIDENTE (Rainieri)

ALLEVA (Altra ER)

COSTI, assessore

ALLEVA (Altra ER)

**OGGETTO 1020**

**Interpellanza circa gli effetti connessi al fatto di indossare il velo islamico integrale e le iniziative volte a contrastare la condizione di isolamento sociale delle donne, al fine di valorizzare la parità di genere.**

**A firma dei Consiglieri: Marchetti Daniele, Rainieri, Delmonte, Bargi, Pompignoli, Fabbri, Rancan, Liverani, Pettazzoni**

*(Svolgimento)*

PRESIDENTE (Rainieri)

MARCHETTI Daniele (LN)

PETITTI, assessore

MARCHETTI Daniele (LN)

### **OGGETTO 1103**

**Delibera: «Atto di indirizzo triennale 2016-2018 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e locale, a norma dell'art. 8 della legge regionale n. 30 del 1998.» (Proposta della Giunta regionale in data 3 agosto 2015, n. 1145) (29)**

*(Discussione e approvazione)*

PRESIDENTE (Rainieri)

DONINI, assessore

POMPIGNOLI (LN)

IOTTI (PD)

GIBERTONI (M5S)

FOTI (Fdl)

MONTALTI (PD)

TARUFFI (SEL)

ALLEVA (Altra ER)

DONINI, assessore

RONTINI (PD)

GIBERTONI (M5S)

### **Inversione dell'ordine dei lavori**

PRESIDENTE (Rainieri)

GIBERTONI (M5S)

CALIANDRO (PD)

PRESIDENTE (Rainieri)

CALIANDRO (PD)

POMPIGNOLI (LN)

CALIANDRO (PD)

PRESIDENTE (Rainieri)

GIBERTONI (M5S)

PRESIDENTE (Rainieri)

POMPIGNOLI (LN)

PARUOLO (PD)

GIBERTONI (M5S)

BONACCINI, presidente della Giunta

FOTI (Fdl)

PRESIDENTE (Rainieri)

**Allegato**

Partecipanti alla seduta

Comunicazione prescritta dall'articolo 69 del Regolamento interno

**PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE SALIERA**

**La seduta ha inizio alle ore 15,15**

**PRESIDENTE (Saliera):** Dichiaro aperta la trentasettesima seduta della X legislatura dell'Assemblea legislativa.

**Svolgimento di interpellanze**

**PRESIDENTE (Saliera):** Diamo inizio ai nostri lavori con lo svolgimento delle interpellanze. Anticipiamo la trattazione dell'oggetto 1041.

**OGGETTO 1041**

**Interpellanza circa le azioni da porre in essere per consentire alle scuole paritarie l'assolvimento delle proprie funzioni, prevedendo anche le relative forme di sostegno. A firma del Consigliere: Foti (Svolgimento)**

**PRESIDENTE (Saliera):** Risponde l'assessore Gualmini.

La parola al consigliere Foti per illustrare l'interpellanza in oggetto. Prego.

**FOTI:** Grazie, presidente.

Assessore, come le è ben noto, vi è stata una decisione, per la verità sono due decisioni successive, da parte della Corte di Cassazione, che ha ammesso il pagamento dell'Ici per le scuole paritarie, dicendo che la contribuzione che danno i partecipanti alle scuole paritarie è di fatto una preconditione per potere poi assoggettare, indipendentemente dal bilancio che le singole scuole hanno, al pagamento dell'Ici le scuole stesse.

Ora, io penso che lei convenga con me che, al di là delle scelte ideologiche, le scuole paritarie siano una componente essenziale per lo sviluppo del sistema educativo. Quindi, a fronte di una decisione della Suprema Corte, che, probabilmente, a rigor di diritto, potrebbe anche avere una sua fondatezza, io penso che sia necessaria una modifica legislativa, perché deve essere chiaro che le scuole paritarie non possono essere messe in una condizione più penalizzante rispetto alle scuole pubbliche: a questo punto, sarebbero le uniche a pagare l'Ici, parrebbe una contraddizione anche in termini.

In secondo luogo, l'interpellanza chiede alla Giunta se intenda proseguire nel sostegno alle scuole paritarie, così come alcune azioni, anche del passato, attestano che la Giunta stessa abbia fatto.

**PRESIDENTE (Saliera):** Grazie, consigliere Foti.

La parola all'assessore Gualmini per la risposta. Prego.

**GUALMINI, assessore:** Grazie, presidente.

Consigliere Foti, conosco bene il tema oggetto della sua interpellanza. Come lei sa e com'è ampiamente noto, la Regione Emilia-Romagna ha sempre sostenuto con continuità e convinzione i progetti di qualificazione e miglioramento delle scuole dell'infanzia paritarie, sia comunali sia private. Parliamo della legge regionale 26/2001 in materia di diritto allo studio, che già prevedeva un sistema integrato di welfare anche sulla scuola, peraltro approvata durante il secondo mandato della Giunta retta dal presidente Errani. Tale provvedimento regionale si collega poi ad un'altra legge particolarmente importante formulata nell'ambito del secondo Governo D'Alema, cioè la legge 62/2000 sulla parità scolastica.

Il sistema integrato dell'offerta formativa, che è basato su una logica di sussidiarietà, com'è noto, tra pubblico e privato, da 15 anni, quindi non da ieri, è un asse portante del nostro sistema di welfare regionale. Nessuno pensa di mettere in discussione questo sistema, almeno sino a prova contraria.

Il partenariato pubblico/privato si è imposto nella nostra Regione, così come nel resto d'Europa, consentendo peraltro, anche in tempi di risorse decrescenti, di mantenere livelli dignitosi di protezione sociale, nonché - valore per quanto mi riguarda piuttosto importante - di assicurare un certo grado di pluralismo nell'offerta formativa.

Pensiamo, infatti, che cosa ne sarebbe dell'assistenza domiciliare per la non autosufficienza senza il concorso del privato sociale; che cosa ne sarebbe degli hospice, dei centri per i cronici, delle strutture per il disagio psicofisico, senza la collaborazione del privato. Perché dunque la scuola dovrebbe essere assiologicamente diversa? Anche qui il concorso di un privato, sotto un occhiuto controllo pubblico, pare essere un dato di buonsenso.

In contesti di crisi e di grandi trasformazioni, una visione riformista e pragmatica del welfare, qual è quella che io condivido, non può che poggiare su una razionalità di scopo di tipo weberiano, cioè: "raggiungiamo obiettivi soddisfacenti in presenza di mezzi adeguati, di mezzi appropriati, senza troppi pregiudizi ideologici". In tal senso, il concorso del privato sociale, anche nella fase di servizio educativo tre/sei anni, è assolutamente utile perché, in una visione pragmatica, fa risparmiare allo Stato, come lei ha giustamente ricordato, una mole significativa di risorse: 6,5 miliardi di euro, a fronte di un investimento dello Stato pari a 520 milioni di euro, offrendo peraltro un servizio a circa 1 milione 300 mila alunni. Nemmeno pare fondata la tesi dell'indottrinamento ideologico che le scuole paritarie a carattere religioso propugnerebbero, perché è dimostrato che il 70 per cento degli insegnanti delle scuole cattoliche, che comunque non esauriscono la totalità del settore delle paritarie private, è laico.

È anche dimostrato che gli alunni che frequentano le scuole paritarie cattoliche molto spesso vengono da famiglie non credenti. Alcune ricerche dicono come l'attenzione degli utenti sia sempre più rivolta all'efficacia e alla qualità del servizio, e come sempre meno risponda a scelte di tipo confessionale.

Proprio su questo, alcune ricerche molto recenti dimostrano come addirittura i livelli di soddisfazione delle famiglie sui servizi tre/sei anni resi dalle paritarie private siano esattamente uguali a quelli mostrati con riferimento ai servizi resi da scuole paritarie comunali. Si tratta di livelli di soddisfazione superiori a quelli mostrati nei confronti dei servizi resi dalle scuole per l'infanzia statali.

Il punto, dunque, è quello di chiedersi - credo io - come sia possibile garantire al meglio, sotto il vincolo delle risorse disponibili, il diritto dei bambini ad un servizio adeguato. In questo caso, la valutazione delle famiglie su cosa sia bene per i propri figli e la loro libertà di scelta non sono un valore assoluto e privo di qualsiasi limite, ma, nello stesso tempo, non possono nemmeno essere completamente sostituiti dalle decisioni unilaterali di un attore pubblico illuminato che stabilisce in maniera incontrovertibile ciò di cui i bambini hanno veramente bisogno.

Il rischio, quindi, di regredire alla identificazione tra pubblico e statale è stato per fortuna ampiamente superato proprio dalla cultura progressista, che ci dice che l'offerta di beni pubblici non deve per forza essere gestita direttamente da enti pubblici, ma lo può essere anche da organizzazioni private, ovviamente con controlli seri, stringenti, robusti da parte delle istituzioni pubbliche, che non vanno certamente a scomparire.

La sentenza della Corte di Cassazione sulle scuole religiose di Livorno e sul pagamento dell'Ici lascia dunque perplessi, come ho già dichiarato pubblicamente. Pensare alle scuole paritarie solamente come enti for profit, con esclusivo fine di lucro, francamente non convince, benché la Corte abbia rinviato al giudice di merito la valutazione caso per caso.

È evidente che per rendere inefficace la sentenza occorra rivedere la normativa che l'ha ispirata. Su questo, però, è il Governo a doversi pronunciare; ben poco – riteniamo – potrebbe fare la Regione.

Il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio De Vincenti ha di recente chiarito che la norma in questione deriva da una legge del Governo Monti – il decreto “Libera Italia” –, che riconduceva il pagamento della tassa solo alle componenti di natura commerciale. Ha poi riconosciuto come si sia venuti in effetti a creare una difficoltà di tipo interpretativo, e come occorra intervenire in qualche modo, addirittura, se possibile, all'interno della prossima legge di stabilità.

Infine, ci tengo a sottolineare che, per quanto riguarda il sostegno alle scuole paritarie comunali e private, alcune opportunità di riflessione vengono offerte anche dal percorso disegnato dalla legge 107/2015, la cosiddetta “buona scuola”. Tra le possibili forme di sostentamento agli istituti del sistema nazionale di istruzione, occorre ricordarne alcuni introdotti ex novo, in particolare la possibilità di erogazioni liberali in denaro, destinate ad investimenti in favore di tutti gli istituti del sistema nazionale di istruzione e del relativo credito d'imposta, previste ai commi 145 e seguenti; la disposizione di modifica del testo unico delle imposte sui redditi, prevista al comma 151, in base alla quale entrano nel regime delle detrazioni le spese per la frequenza di scuole dell'infanzia del primo ciclo di istruzione e delle scuole secondarie di secondo grado del sistema nazionale di istruzione, di cui all'articolo 1 della sopracitata legge 62/2000, quindi le paritarie, per un importo annuo non superiore a 400 euro per alunno. Ancora, tra le deleghe al Governo previste dalla citata legge di riforma del sistema di istruzione e formazione, al comma 181 è previsto il riordino delle disposizioni normative, in particolare riordino e coordinamento formale e sostanziale delle disposizioni di legge incluse nella codificazione, anche apportando integrazioni e modifiche normative, per garantire la coerenza giuridica, logica e sistematica, nonché per adeguare le stesse alla intervenuta evoluzione del quadro giuridico nazionale e dell'Unione europea.

In sintesi, la Giunta regionale è ben consapevole del ruolo importante svolto dalle scuole dell'infanzia paritarie - ribadiamo - sia comunali sia private, ed in tal senso ne sostiene con continuità i progetti. Basti pensare che nel 2015, come lei avrà modo di notare, all'intero sistema delle scuole dell'infanzia è stato erogato un finanziamento superiore, nel nostro piccolo, a quello del 2014, pari a 4 milioni e 100 mila euro, superiore di 80 mila euro rispetto all'anno precedente.

La qualità dei servizi offerti è quello che ci interessa; così come ci interessa la sostenibilità dell'intero sistema in un'ottica di pragmatismo, che mi è cara. I progetti educativi per i bambini e soprattutto il rispetto incondizionato dei loro diritti sono da sempre al centro della nostra azione, nell'ambito di un sistema che da tempo i governanti di questa Regione hanno voluto integrato tra pubblico e privato. Grazie.

**PRESIDENTE (Saliera):** Grazie, assessore Gualmini.

La parola al consigliere Foti per la replica. Prego.

**FOTI:** Grazie, presidente.

La signora vicepresidente ha svolto un excursus direi molto ampio sul tema, ma penso che abbia anche dimostrato nella sua risposta una sensibilità particolare e un'attenzione che, sotto questo profilo, le fanno onore, nel senso che noi sappiamo, anche sul piano politico, che non è vero che tutti ritengono che le scuole paritarie siano una risorsa per il sistema scolastico, addirittura - penso di poterlo dire in questa Assemblea - viviamo in una città dove venne fatto un referendum per togliere i soldi alle scuole paritarie. Lo dico perché questo è stato uno degli obiettivi iniziali di uno smantellamento o di un tentativo di smantellamento di una scuola competitiva, che, secondo me, invece, come lei ricordava, per le scuole cattoliche, mostra dei dati che, a volte, sono tra loro, almeno nell'immaginario collettivo, contraddittori, perché persone, famiglie che non credono mandano i loro figli nelle scuole paritarie cattoliche.

Sinceramente, io penso che tra i tanti danni che ha fatto il Governo Monti in questo Paese vi sia anche una norma che è stata scritta in un modo sicuramente quantomeno interpretabile in modo dubbio, che ha poi portato la Corte di Cassazione a dare un giudizio, che io non voglio qui censurare sotto il profilo tecnico, perché oltretutto non ne avrei le capacità, ma che pone un problema politico, che è quello di modificare la norma. Lei giustamente, assessore, ha fatto un passaggio dicendo che la Regione non può fare nulla; in realtà non le sarà sfuggito che l'interrogazione chiedeva se la Regione intendesse sollecitare il Governo a modificare l'attuale normativa, perché è vero, da una parte, che la Regione non ha un potere, in realtà non è vero neanche questo perché la Regione avrebbe un potere, basterebbe fare una proposta di legge al Parlamento, e la Regione farebbe la propria parte rispetto alla richiesta di modifica della norma. Ma indipendentemente da questo, mi auguro che l'impegno del sottosegretario De Vincenti rispetto alla possibilità di risolvere in sede di legge di stabilità questo problema sia effettivamente mantenuto ed in quella sede definitivamente risolto.

Tanto per essere chiari, a mio avviso, sarebbe assurdo che la Regione Emilia-Romagna da una parte fa uno sforzo per aumentare di 80 mila euro il contributo a disposizione delle scuole paritarie, e dall'altro lo Stato incamera 10 o 12 milioni di euro facendo pagare l'Ici alle scuole paritarie. Effettivamente sarebbe una di quelle distorsioni di uno Stato nel quale la destra non sa mai che cosa fa la sinistra.

Sotto il profilo squisitamente politico, debbo dire che sono pienamente d'accordo con la sua tesi, che è la tesi che anch'io ho esposto nella interrogazione citando tutti i dati per dimostrare che le scuole paritarie non solo non sono un costo per lo Stato sotto il profilo economico, perché grazie alla loro presenza lo Stato risparmia 6 miliardi di euro, ma, a mio avviso, sono anche una ricchezza, perché ritengo che un sistema scolastico, anche competitivo, fa migliorare la qualità dell'insegnamento e dei servizi.

Infine, con riferimento ad alcune polemiche, voglio essere chiaro: il terzo settore ed il privato sociale sono una risorsa per questo Paese. Il vero problema è non farlo diventare, per via di alcuni aspetti o vicende poco commendevoli, un imputato da mettere sul banco degli accusati a prescindere. Voglio, cioè, dire che magari, anche rispetto all'inchiesta "Mafia Capitale", ci sono stati degli approfittatori in alcune vicende, ma io non ci sto ad affermare né a credere che costoro siano i rappresentanti del privato sociale. Il privato sociale è fatto da migliaia e migliaia di persone che lavorano – e lavorano bene – per la comunità e poi, come in qualsiasi categoria professionale, può esserci qualcuno che, deviando dalle funzioni, dalle ispirazioni e da quel principio di sussidiarietà cui lei faceva

riferimento, ha inteso utilizzare una legislazione fatta per fini nobili per praticare atti e comportamenti contro legge.

In conclusione, mi auguro che il discorso che abbiamo fatto oggi possa trovare, da una parte, una felice sintesi nel provvedimento che il Governo deve assumere, a mio avviso, per un atto di giustizia rispetto all'esenzione dall'Ici per le scuole paritarie; dall'altro, che si possa continuare, nella differenza dei ruoli politici, comunque a sostenerne, anche in questa sede, la positiva, indispensabile funzione per la crescita della società italiana e della società emiliano-romagnola.

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

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliere Foti.

#### **OGGETTO 855**

**Interpellanza circa la modificazione delle disposizioni europee che limitano la raccolta delle vongole a quelle superiori a 25 millimetri. A firma del Consigliere: Foti**

*(Svolgimento)*

**PRESIDENTE (Rainieri):** La trattazione di questo oggetto, su richiesta dell'assessore Caselli, è posticipata rispetto all'ordine del giorno.

Risponde l'assessore Caselli.

La parola al consigliere Foti per illustrare l'interpellanza in oggetto. Prego.

**FOTI:** Grazie, presidente.

Nel testo dell'interpellanza ho scritto testualmente che gli euroburocrati hanno deciso che le vongole che operano nel mare Adriatico vanno "affondate". È il giudizio che personalmente do rispetto ad una decisione che, in questo caso, si occupa del minimo dei 25 millimetri quale taglia indispensabile perché le vongole possano continuare ad essere pescate. La norma europea prevede che, sotto la taglia dei 25 millimetri, le vongole vadano ributtate in mare.

Ho già detto che cosa ne penso dell'Europa che si preoccupa del diametro dei piselli, figuratevi che cosa penso di quella che si occupa del diametro delle vongole. Francamente, penso che i padri costituenti dell'Unione europea avessero finalità più alte e più nobili.

Aggiungo che tutta questa serie di regolamenti che, ormai a raffica, promanano dall'Unione Europea sembrano fatti e disegnati apposta per allontanare il cittadino dalla stessa Europa, dai principi che essa avrebbe dovuto realizzare, dalle speranze che in questo momento mi paiono sufficientemente deluse.

Ecco, dunque, che, ben sapendo che la normativa non è di competenza della Regione, ma che questi provvedimenti hanno effetti deleteri sull'economia della Regione, interpello l'assessore Caselli per sapere se la Regione intenda muoversi nei confronti del Governo, nell'ambito delle sue prerogative, per far sì che la questione venga riproposta in sede europea e che vengano adottate misure - mi permetto di dire - più intelligenti rispetto a quelle che l'Unione europea ci propone, che, a mio avviso, se non fossimo in una sede istituzionale, sarebbero oggetto di barzellette, perché francamente vorrei sapere chi si mette a misurare il diametro della vongola, vongola per vongola.

Lo dico all'amico Molinari: non vorrei aspettarmi per i prossimi mesi un regolamento dell'Unione europea che stabilisce l'altezza dei funghi che si devono raccogliere o il peso minimo dei tartufi per

poter essere raccolti. Ma dato che non ci sono limiti alla provvidenza, ho fondate ragioni di pensare che a breve...

*(interruzioni)*

... l'altezza dei funghi? Pensavo che non ci fosse. Ringrazio comunque per avere colto anche questo. Vedendovi così impegnati, mi dichiaro fin d'ora disposto ad aspettare da voi un gentile omaggio di funghi.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliere Foti.

Il consigliere Foti è uomo da tavola più che da raccolto.

La parola all'assessore Caselli per la risposta. Prego.

**CASELLI, assessore:** Grazie, presidente; grazie, consigliere Foti.

La Giunta, ovviamente, è a conoscenza della situazione richiamata dall'interpellanza del consigliere Foti, relativa alle conseguenze determinate sull'attività di pesca delle vongole nelle acque marine, per le quali vige il divieto imposto dall'articolo 15 del Regolamento (CE) 1967/2006, relativo alle misure di gestione per lo sfruttamento sostenibile della pesca nel mare Mediterraneo, noto anche come Mediterranean Regulation. Tra tali organismi marini, l'allegato 3 del Regolamento - perché il nostro problema è l'allegato al Regolamento - definisce le taglie minime commerciali, pari a 25 millimetri per i molluschi venerupis venus, che tra le altre comprende anche la specie chamelea gallina.

Va comunque segnalato che questa misura minima è stata introdotta dal Decreto del Presidente della Repubblica n. 1639 del 2 ottobre 1965 - quindi ci abbiamo messo anche del nostro, consigliere Foti - recante: Regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1965, n. 963, concernente la disciplina della pesca marittima, successivamente recepita a livello comunitario.

La Regione ha incontrato a più riprese, dall'inizio del corrente anno, le organizzazioni della pesca, il Consorzio CO.GE.MO e i rappresentanti degli enti locali interessati sia nell'ambito di specifiche iniziative di carattere pubblico, sia all'interno delle sedi di confronto attivate a livello regionale, con particolare riferimento al comitato consultivo denominato "Tavolo Blu Regionale".

Sono inoltre state avviate, anche in collaborazione con altre regioni interessate a questo problema, in particolare quelle del distretto di pesca Alto Adriatico, diverse azioni nei confronti del Ministero delle Politiche Agricole, del Parlamento europeo e della Commissione, per sostenere l'avvio di un percorso finalizzato alla modifica del quadro normativo attualmente vigente, anche alla luce dei risultati di alcune sperimentazioni che hanno evidenziato il raggiungimento ai nostri climi della maturità sessuale da parte della vongola a taglie inferiori ai 2,5 centimetri.

Il 28 gennaio di quest'anno, è stata presentata da me personalmente, nell'ambito di una missione presso l'Unione europea, la richiesta corredata dai necessari riferimenti scientifici di modifica dell'attuale Regolamento che fissa la grandezza minima per il prelievo delle vongole in 2,5 centimetri e, nella fase transitoria, la previsione di deroghe motivate che tengano conto delle legittime richieste dei pescatori.

Occorre, altresì, segnalare che la modifica attualmente in itinere del DPR 1639/1965, che in realtà è all'origine di tutti i problemi, Collegato agricolo, attualmente in seconda lettura alla Camera, nella parte in cui si stabilisce la taglia minima per la pesca delle vongole, è stato inserito un emendamento



della senatrice Bertuzzi che stabilisce che per questa specie la taglia di riferimento debba essere quella contenuta nell'ordinamento comunitario così come modificato.

A livello europeo, queste iniziative hanno favorito il conseguimento di un primo risultato positivo: nella Commissione Pesca pare stia prevalendo l'orientamento generale di non modificare il Mediterranean Regulation, ma nel contempo sta prendendo forza la possibilità di consentire l'applicazione di misure tecniche regionalizzate, espressamente previste nel nuovo Regolamento comunitario 812/2015, il cosiddetto "Omnibus", che, tra gli altri, ha abrogato anche il Regolamento 1380/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, per quanto riguarda l'obbligo di sbarco.

Di conseguenza, sarà possibile la pesca di pesci o molluschi di taglie inferiori a quelle minime, a condizione di operare in presenza di uno specifico piano di gestione, che la Regione Emilia-Romagna ha già sollecitato al Ministero e che dovrà essere approvato dalla UE. Il Mipaaf ha quindi incaricato il Consorzio nazionale interuniversitario per le scienze del mare, il CoNISMa, di condurre uno studio sull'argomento, con l'obiettivo di fornire le motivazioni scientifiche su cui basare il piano di gestione, che sarà elaborato in considerazione delle nuove possibilità connesse alla normativa comunitaria precedentemente citata. Questo complesso iter potrebbe essere concluso entro la fine dell'anno.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, assessore Caselli.  
La parola al consigliere Foti per la replica. Prego.

**FOTI:** Grazie, presidente.

Sarò breve perché dalla dettagliata risposta resa dall'assessore Caselli, innanzitutto, mi pare che il tema sollevato dalla interpellanza sia ampiamente condiviso; e che siano stati assunti provvedimenti che paiono significativi sotto il profilo dell'iter per arrivare ad una soluzione positiva, ed è indubbio che lo studio commissionato sarà il passepartout per potere arrivare ad una conclusione - mi auguro - felice del tema. Certo è che, indipendentemente dalla stagionatura del DPR, perché ha cinquant'anni, quindi penso che il DPR evocato dall'assessore Caselli abbia oramai la caratteristica del pezzo d'antiquariato, rimane il fatto che un'applicazione, così com'è stata prospettata, abbastanza immediata della norma abbia avuto, ed ha, degli effetti negativi, che mi auguro possano essere rimossi - appunto - dopo lo studio, con l'augurio che la Commissione Pesca dell'Unione europea, a fronte di questo studio motivato, si renda conto della necessità di derogare ai principi che si era dati. Sotto questo profilo, sono soddisfatto della risposta. Grazie.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliere Foti.

#### **OGGETTO 990**

**Interpellanza circa le iniziative da attuare al fine di tutelare i lavoratori dell'Azienda Corghi S.p.A. di Correggio (RE) e di evitare la delocalizzazione della stessa. A firma del Consigliere: Alleva (Svolgimento)**

**PRESIDENTE (Rainieri):** Risponderà l'assessore Costi.  
La parola al consigliere Alleva per illustrare l'interpellanza in oggetto. Prego.

**ALLEVA:** Grazie, presidente.

Si tratta di una situazione nella quale sono contenuti in nuce tutti i problemi delle relazioni sindacali future, nel senso che la pretesa, la richiesta della società di sostituire ai compensi retributivi in denaro forme di welfare aziendale, da una parte, apre ad un problema che sarà sicuramente molto frequente in futuro, perché è una forma che è sempre convenuta ai datori di lavori, ai famosi truck system dell'Ottocento; dall'altra, ci ripropone l'eterno problema del ricatto di delocalizzazione.

Ora, che cosa c'è di nuovo in vista? Se questo tipo di pressione passasse, la contrattazione collettiva nazionale e aziendale verrebbe di fatto messa in scacco, cioè le aziende potrebbero, ognuna per sé, pretendere di compensare il lavoro secondo propri sistemi e secondo proprie progettazioni, che, ovviamente, da una parte, avrebbero il massimo del risparmio; dall'altra, potrebbero raggiungere effetti discriminatori di questo genere.

La delocalizzazione, poi, è un tema con il quale nessuna autorità italiana ha voluto finora veramente confrontarsi, né a livello regionale né a livello nazionale, ed è il tipo di ricatto che viene portato avanti non, come si pensa, dalle aziende che non ce la fanno più, ma, come la Corghi, cioè dalle aziende che invece sono particolarmente forti e vogliono raggiungere dei sovrapprofitti. L'azienda in questione, per esempio, è leader a livello mondiale nel campo dei macchinari per lo smontaggio di gomme. Evidentemente, vuole andare in Croazia, e per non andare in Croazia pretende di pagare come vuole lei. Ecco perché dico che si condensano, in questa che sembra una crisi aziendale come tante, le caratteristiche dei problemi più acuti dell'attuale stato delle relazioni sindacali. E credo che non dovrebbe mancare assolutamente a questi lavoratori non solo la solidarietà, che ovviamente c'è da parte dei cittadini dell'Emilia-Romagna, ma anche una presa di posizione molto precisa.

Ricordiamo, infatti, che i sistemi per evitare la delocalizzazione esistono, basta legare in maniera chiara ed espressa i vantaggi di tanti tipi, moltissimi, che vengono dati agli insediamenti produttivi, alla loro permanenza nel territorio italiano.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliere Alleva.

La parola all'assessore Costi per la risposta. Prego.

**COSTI, assessore:** Grazie, presidente.

Gentile collega, siamo a conoscenza della vicenda oggetto dell'interpellanza; ne siamo a conoscenza perché seguiamo tutto ciò che si sviluppa all'interno del nostro territorio, anche se non abbiamo, come in questo caso, un tavolo di crisi ad hoc. Lei sa che, rispetto alle nostre competenze, ogniqualevolta si prospetti una crisi aziendale con richiesta di ristrutturazione o comunque di attivazione degli ammortizzatori sociali, è in atto da parecchio tempo, con un lavoro congiunto tra le Province e i territori locali e la Regione, l'istituzione - appunto - di questi tavoli, che noi seguiamo per certe dimensioni regionali, poi abbiamo quelli provinciali, e lei sa che partecipiamo a quelli nazionali.

La vertenza in atto all'interno della Corghi rimane ancora nell'ambito di un confronto tra azienda e lavoratori, proprio a seguito della proposta di riduzione dei costi, in cui l'azienda, come diceva lei, ha messo sul tavolo la possibilità di una parziale delocalizzazione. Quindi, dietro a questo tema vi è un tema molto più delicato, che è quello che lei poneva. Noi la stiamo seguendo; oggi il confronto è ancora all'interno dell'azienda, quindi tra associazioni sindacali e azienda. Sappiamo che sono previsti ulteriori incontri nel mese di settembre. Chiaramente stiamo monitorando questa situazione tramite la Provincia di Reggio, ma in questo momento non abbiamo ancora elementi di certezza rispetto a procedure, come quelle paventate di una eventuale delocalizzazione.

È chiaro che noi, come Regione, vorrei ricordarlo, abbiamo degli strumenti, lei prima parlava di alcuni strumenti, per esempio incentivi o quant'altro, la legge n. 14 sull'attrattività regola anche tutta una parte dedicata ai rapporti tra la Regione e le imprese, nel caso queste ultime avessero ottenuto finanziamenti pubblici e quant'altro.

Come credo lei sappia, con riferimento a tutti i tavoli di crisi che abbiamo aperto in via ufficiale, ogniquale volta vi siano tematiche di questo genere, soprattutto quando si parli di delocalizzazione, cerchiamo di mettere in atto non solo strumenti coercitivi, come quelli di cui dicevo prima, ma anche strumenti di convincimento, affinché le imprese rimangano sul territorio, chiaramente senza penalizzare i lavoratori dal punto di vista dei rapporti contrattuali e dei loro diritti.

Noi stiamo seguendo anche questa situazione, perché nel caso - mi auguro che non sia così e che si riesca invece a risolvere il problema nell'ambito di un confronto tra azienda e sindacati - ci fosse un problema, quale una delocalizzazione, è chiaro che scatterebbero da parte nostra tutte le azioni possibili, al fine di salvaguardare, da un lato, il livello occupazionale, perché in questo caso avremmo anche questo problema; dall'altro il mantenimento della produzione a Correggio, perché questo è l'altro grosso tema.

Per quanto riguarda il tema più di carattere politico, con riferimento a quanto lei sosteneva rispetto a ciò che si può produrre all'interno delle imprese, quindi sostituzione di diritti con qualcos'altro, in questi mesi, abbiamo messo in campo il "patto per il lavoro", nell'ambito del quale, oltre ad azioni specifiche, abbiamo attivato anche un'idea di lavoro, di diritti dei lavoratori, rispetto ai quali, ad oggi, abbiamo ottenuto l'accordo di tutte le parti sociali, quindi delle parti imprenditoriali e delle parti sindacali, oltreché del terzo settore e delle istituzioni. È chiaro che questo è un lavoro molto importante, che ci permette di dire che abbiamo condiviso un obiettivo comune, sul quale adesso però bisogna concretamente cercare di lavorare in tutte le occasioni dove noi abbiamo l'opportunità e la possibilità per renderlo operativo, a vantaggio - io dico - dei nostri lavoratori, ma credo anche delle imprese, perché le buone imprese che investono in strumenti che possono davvero darci competitività, che, secondo me, non significa operare sui diritti dei nostri lavoratori, ma su altri elementi, come dimostrano tante imprese competitive, rappresentano il nostro fare, ed è la parte sulla quale noi stiamo lavorando.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, assessore Costi.

La parola al consigliere Alleva per la replica. Prego.

**ALLEVA:** Grazie, presidente.

Mi dichiaro parzialmente soddisfatto, nel senso che vi è senz'altro una consonanza di idee in quanto ha detto l'assessore. Tuttavia, vorrei fare presente che proprio questa non è una vertenza, non è un tavolo vertenziale di impresa in crisi; questa non è una impresa in crisi, questa è un'impresa che segue una nouvelle vague nella idea di fare impresa, che va in un senso completamente diverso, a mio avviso, rispetto a quanto si dice, si afferma e si vuole con il patto per il lavoro.

Si tratta di trovare delle modalità concordate, alle quali sicuramente deve essere estranea innanzitutto l'idea di una possibilità di ricatto attraverso la fuga all'estero, e poi anche quella di non seguire una contrattazione collettiva con sistemi di retribuzione, di apprezzamento delle prestazioni con premialità che siano accettate da tutti e discusse, ma di potere, come azienda, andare ognuna per conto proprio, secondo la propria convenienza. Io credo che, nel patto per il lavoro, questo tipo di atteggiamento debba essere, senza alcun dubbio, rigettato.

Il patto per il lavoro deve essere tradotto in regole di comportamento di segno ben diverso sul piano collettivo, sia per quanto riguarda le modalità di lavoro, sia per quanto riguarda le modalità di retribuzione, sia per quanto riguarda le modalità di sviluppo, evitando ricatti di vario tipo, tra cui il ricatto del lavoro, ma anche, come vediamo, il ricatto dei trattamenti.

A mio avviso, bisognerebbe arrivare abbastanza presto a mettere in chiaro tra le parti coinvolte, la parte pubblica, la parte sindacale e la parte datoriale, quali sono i parametri di relazioni sindacali ammodernate, nuove e fruttifere. Grazie.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliere Alleva.

#### **OGGETTO 1020**

**Interpellanza circa gli effetti connessi al fatto di indossare il velo islamico integrale e le iniziative volte a contrastare la condizione di isolamento sociale delle donne, al fine di valorizzare la parità di genere.**

**A firma dei Consiglieri: Marchetti Daniele, Rainieri, Delmonte, Bargi, Pompignoli, Fabbri, Rancan, Liverani, Pettazzoni**

*(Svolgimento)*

**PRESIDENTE (Rainieri):** Risponderà l'assessore Petitti.

La parola al consigliere Marchetti Daniele per illustrare l'interpellanza in oggetto. Prego.

**MARCHETTI Daniele:** Grazie, presidente.

Poiché, a mio avviso, il velo integrale islamico costituisce un grave ostacolo rispetto a qualsiasi percorso di integrazione economica e di inclusione sociale, interpello la Giunta per sapere se non ritenga opportuno impegnare gli agenti di polizia municipale nell'identificazione delle donne che occultano il proprio volto in spazi pubblici, segnalando le rispettive generalità agli organi competenti, al fine di avviare eventuali percorsi di mediazione culturale e di inclusione sociale.

Inoltre, chiedo di sapere se non intenda promuovere iniziative di educazione e sensibilizzazione a livello locale ed in ambito scolastico sul tema della parità di genere, con particolare attenzione al contrasto di usanze e tradizioni potenzialmente lesive dei processi di integrazione socio-economica e di inclusione sociale. Grazie.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliere Daniele Marchetti.

La parola all'assessore Petitti per la risposta. Prego.

**PETITTI, assessore:** Grazie, presidente.

Consigliere, sicuramente lei ha posto l'attenzione su un tema importante che chiama in causa, come ha sottolineato anche lei in alcuni passaggi del suo intervento, aspetti culturali ed aspetti che riguardano l'inclusione e l'integrazione sociale.

Io partirei da un presupposto: gli effetti negativi cui lei fa riferimento dell'isolamento femminile non possono essere imputati ad un abito indossato. Il problema da affrontare è creare per le donne che vivono in condizione di isolamento culturale, sociale ed economico, che sicuramente non è frutto di una volontà personale, delle occasioni di ancoraggio ad una società diversa da quella d'origine, con la quale queste donne hanno la necessità di confrontarsi quotidianamente.

Da questo punto di vista, già da anni, da sempre, la Regione fa molto. Noi sappiamo che la difficoltà più grande è creare delle occasioni di contatto tra donne straniere e i servizi che la Regione eroga sul proprio territorio.

La Regione, attraverso le attività svolte dai trentuno centri per le famiglie diffusi su tutto il territorio regionale, promuove incontri - è importante sottolinearlo - per fare fronte a queste esigenze con donne straniere, in collaborazione con i consultori, con tutti i centri di sostegno alla maternità, di alfabetizzazione e di conoscenza dell'organizzazione dei servizi in ambito sociale ed educativo.

Inoltre, vengono create continuamente, quotidianamente forme di collaborazione tra famiglie straniere e contesti scolastici del territorio; spazi di socializzazione per donne immigrate con bambini che devono servire a favorire occasioni di incontro e di comunicazione con la comunità locale, e attivare con le associazioni di volontariato reti di mutuo aiuto per affrontare momenti difficili nel percorso di educazione di queste donne, nel rapporto con le istituzioni e nel rapporto di integrazione dei loro figli.

Voglio ricordare, peraltro, che a partire dal 2009, la Regione per favorire la cultura del rispetto, perché il tema è proprio questo, ossia come sempre di più alimentare una cultura del rispetto, dell'autonomia e della dignità delle donne nella nostra Regione, ha posto le basi, a partire dal 2009, dicevo, per costruire una rete di associazioni di donne migranti e italiane, attraverso il progetto "Intrecci", un progetto regionale che ha cercato di valorizzare il lavoro delle associazioni, favorendone la mutua conoscenza, lo scambio delle buone prassi e l'accesso a spazi privilegiati di dialogo tra associazioni, istituzioni locali e società civile. Le donne della rete hanno realizzato un importante progetto, perché il tema è anche il protagonismo di queste donne, sulla prevenzione degli incidenti domestici.

Inoltre, nell'ambito del programma della Regione Emilia-Romagna per la prevenzione e il contrasto delle mutilazioni genitali femminili, tra il novembre del 2013 e il maggio di quest'anno, tra le numerose iniziative, sono stati realizzati venti laboratori rivolti alle giovani generazioni; quarantasei incontri con le comunità straniere; sei percorsi di accompagnamento e ascolto delle donne. Tutte azioni del programma regionale che sono state basate sul confronto interculturale ed intergenerazionale, che hanno toccato temi che comprendono concettualmente le pratiche delle mutilazioni genitali femminili.

Tante sono le linee di azione portate avanti dall'Emilia-Romagna, che da tempo è impegnata, come sappiamo, in progetti di cooperazione internazionale volti a migliorare la condizione della vita delle donne nei loro Paesi d'origine. Tali progetti sono stati sostenuti anche nell'ambito delle attività previste dalle strategie europee per la parità tra donne e uomini, e riguardano sia la prevenzione sia la lotta alla tratta delle donne e dei minori; il contrasto alla violenza, perché questi sono gli effetti di una difficile convivenza di queste donne nel nostro territorio; oltre a tutti i temi legati alla salute delle donne, alla lotta all'analfabetismo, all'educazione, formazione e lavoro, e al sostegno di queste donne nei loro percorsi lavorativi.

Inoltre, è importante ricordare che la Regione Emilia-Romagna ha un ruolo, a mio avviso, pionieristico nelle politiche di sicurezza in Italia. Va ricordato, infatti, che la riforma costituzionale del 2001 ha attribuito alle regioni tutta la competenza esclusiva in materia di polizia amministrativa locale e ha dato alle politiche regionali un nuovo impulso, che si è concretizzato con l'approvazione della legge regionale n. 24 del 2003, "Disciplina della polizia amministrativa locale e promozione di un sistema integrato di sicurezza". Ecco perché, negli anni scorsi, con riferimento a quanto specifica la sua interpellanza, ha sostenuto azioni di stimolo agli enti locali e alle associazioni di volontariato finalizzate a far sì che l'effettuazione dei controlli e le persone che venivano identificate indossando per motivi religiosi il velo o altri accessori simili non fossero individuate dalla legge come motivo di segnalazioni o di

interventi di tipo particolare. È del tutto evidente, quindi, che nel corso di un intervento di polizia o a fronte di qualsiasi altra attività d'istituto emergano ipotesi di reato, gli agenti interverranno in tal senso, come previsto dalla legge. Ma per quanto riguarda più in generale il tema dell'attenzione ai vari fenomeni che interessano i servizi sociali, ci sono già diversi punti di contatto tra polizie locali e tutti i servizi che vengono messi a disposizione dai centri di cui parlavamo prima.

Infine, la Regione, coerentemente con gli orientamenti europei, ha da anni individuato uno degli assi prioritari della propria azione: la diffusione di una cultura delle differenze di genere, perché questo è il vero tema culturale, rispetto al quale dobbiamo fare ancora molti passi avanti, un orientamento che impone anche un mutamento culturale dei nostri cittadini, improntato al rispetto della donna e dei suoi diritti.

Nello specifico, voglio ricordare che è stato fatto un passaggio importante in quest'Assemblea con la legge regionale n. 6 del 27 giugno 2014, "Legge quadro per la parità e contro le discriminazioni di genere", che, all'articolo 7, prevede il sostegno da parte della Regione di progetti e di iniziative nelle scuole di ogni ordine e grado, progetti finalizzati a perseguire obiettivi di educazione e formazione alla cittadinanza di genere e alla cultura della non discriminazione.

Ed è proprio nel percorso di attuazione di questa legge che, come Assessorato alle Pari Opportunità, vogliamo promuovere ulteriori progetti ed ulteriori percorsi di sensibilizzazione ed educazione alla parità di genere, in collaborazione con tutti gli istituti e tutti i centri che devono servire ad abbattere gli stereotipi e a favorire una cultura del rispetto, dell'autonomia e della dignità di tutte le donne.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, assessore Petitti.

La parola al consigliere Daniele Marchetti per la replica. Prego.

**MARCHETTI Daniele:** Grazie, presidente.

Mi verrebbe da dire che è tutto molto bello, ma evidentemente c'è qualcosa che non funziona, perché il problema di base è proprio che queste donne non hanno la possibilità di avere contatti con altre persone, con il mondo esterno. Lo dico perché mi è capitato personalmente, ma ho raccolto anche le testimonianze di diversi cittadini, che nel momento in cui chiami la polizia municipale semplicemente per identificare queste persone - non voglio entrare nel merito della questione se sia doveroso vietare o meno, per me è doveroso vietare questo tipo di indumento per le vie delle nostre città, ma, come dicevo, non voglio entrare nel merito di questa discussione, dato che, a livello regionale, non ci compete - non si ottiene risposta. A mio avviso, il vero, grosso problema è proprio questo, ed è per questo motivo che chiedevo di avviare questa sorta di progetto per identificare queste persone, per poi avviare dei percorsi di integrazione. Perché a me sembra che qui si vogliano chiudere gli occhi e fingere che vada tutto bene, ma in questa maniera il problema di certo non si risolverà.

A mio avviso, in questo caso, chiudere gli occhi è come legittimare e concedere tutto, lasciando che la nostra società, la nostra cultura, che vede la donna pari all'uomo, venga contagiata da questo "virus", un virus pericoloso, perché secondo me non è concepibile che una donna sia obbligata a conciarsi in quella maniera. Secondo me, è una violenza nei confronti delle donne, a fronte della quale le istituzioni hanno il dovere di fare qualcosa, per impedire che queste donne siano obbligate a circolare in questa maniera.

È di poco tempo fa, ad esempio, il caso di una donna che si è recata allo sportello per ritirare delle analisi, che non le sono state consegnate perché aveva il volto coperto e quindi non era riconoscibile,

ebbene, è dovuto intervenire l'uomo per parlare con la persona allo sportello incaricata della consegna degli esami. Secondo me, queste sono situazioni che in una società che si dice moderna, aperta, nella quale la donna dovrebbe avere pari diritti e pari dignità nei confronti dell'uomo, non si dovrebbero verificare. Ed è per questo che chiedevo un intervento al di là delle parole, al di là dei progetti, che, ripeto, sembrerebbero la cosa più bella del mondo, ma evidentemente non funzionano, perché il numero di donne che indossano questi abiti aumenta sempre di più.

Io vivo ad Imola, una cittadina di 60 mila abitanti, ed ogni sabato al mercato ne vedo come minimo tre. Vuol dire che c'è qualcosa che non funziona; vuol dire che il modello di integrazione che, come Emilia-Romagna, vogliamo proporre non funziona. I progetti e le leggi che lei ha elencato evidentemente hanno delle falle, perché nel momento in cui queste persone non hanno la possibilità di avere un contatto con il mondo esterno, risulta tutto nullo.

Pertanto, al di là delle parole, secondo me, ci vorrebbero dei fatti più concreti, altrimenti il problema non si risolverà mai. Grazie.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliere Daniele Marchetti.

Si conclude così la fase delle interpellanze.

### **OGGETTO 1103**

**Delibera: «Atto di indirizzo triennale 2016-2018 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e locale, a norma dell'art. 8 della legge regionale n. 30 del 1998.» (Proposta della Giunta regionale in data 3 agosto 2015, n. 1145) (29)**

*(Discussione e approvazione)*

**PRESIDENTE (Rainieri):** Passiamo all'atto amministrativo, oggetto 1103: Proposta recante: "Atto di indirizzo triennale 2016-2018 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e locale, di cui all'articolo 8 della legge 30/98". Delibera di Giunta n. 1145 del 3 agosto 2015.

La Commissione "Territorio, Ambiente, Mobilità" ha espresso parere favorevole, con correzione di errori materiali, nella seduta del 27 agosto 2015, con la seguente votazione: 29 voti a favore, nessun contrario, 10 astenuti.

Il Consiglio delle Autonomie locali ha espresso parere favorevole.

Ricordo che ogni consigliere ha dieci minuti per intervenire in sede di discussione generale; dopodiché ogni gruppo può intervenire per cinque minuti in sede di dichiarazione di voto.

Ha chiesto di intervenire l'assessore Donini. Ne ha facoltà.

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

Ci apprestiamo a discutere e a mettere in votazione quest'atto di indirizzo sul trasporto pubblico locale, anni 2016, 2017 e 2018, dopo avere costruito questo atto con un importante sistema di partecipazione e di condivisione fra enti locali, sindacati e categorie economiche, comitati dei pendolari, agenzie della mobilità, aziende di trasporto pubblico e privato, una sorta di stati generali della mobilità sul trasporto pubblico locale, che hanno prodotto questo testo, che è stato approvato, come diceva lei, giustamente, unanimemente dal Cal e dalla Commissione.

L'impegno a confermare le risorse di bilancio per il trasporto pubblico locale è essenzialmente il pronunciamento più forte che contiene quest'atto di indirizzo. È bene sapere, infatti, che il trasporto pubblico locale è fondato su un finanziamento a doppia trazione, da un lato dal fondo nazionale di 362

milioni di euro che riguarda l'Emilia-Romagna, la parte che riguarda l'Emilia-Romagna, ed è un fondo nazionale che potrebbe essere - dico potrebbe perché non sarà il nostro caso - potrebbe essere anche decurtato nei casi in cui le Regioni non si presentassero in regola con i parametri fissati dallo Stato, parametri che riguardano il rapporto costi/ricavi, parametri che riguardano il numero di passeggeri, parametri che riguardano il personale dipendente.

Io qui ho il piacere oltre che il dovere di informare questa Assemblea che questa Regione si presenta con le carte in regola, per cui da questo punto di vista noi i parametri li abbiamo centrati e non abbiamo alcuna ragione di ritenere che vi possa essere a carico di questa Regione alcuna decurtazione del fondo nazionale per il trasporto pubblico locale. Non sono ancora in grado di dire quante Regioni in Italia hanno centrato e mantenuto corretti questi parametri di qualificazione del trasporto pubblico locale, ma ho la sensazione che non saremo in grandissima compagnia alla fine di questo periodo di valutazione.

Alcuni numeri. Certo, noi aumentiamo in passeggeri, siamo una delle pochissime Regioni in Italia che ha un segno più rispetto alla fruizione del trasporto pubblico locale. Questo è dovuto soprattutto alla frequentazione delle nostre linee ferroviarie regionali che hanno un incremento sensibile rispetto agli anni scorsi. Noi carichiamo 42,5 milioni di passeggeri all'anno su ferro e 146 milioni di passeggeri all'anno su gomma, abbiamo un parametro di 300 milioni di passeggeri all'anno tra gomma e ferro. Sulle nostre linee regionali su ferrovia girano contemporaneamente, al giorno, circa 146 mila passeggeri. Il nostro fondo, che è un fondo che quantitativamente consiste in circa 40 milioni di euro, in questo atto di indirizzo ci impegniamo a mantenerlo tale, a non decurtarlo, a non tagliarlo, perché vogliamo ulteriormente qualificare il trasporto pubblico locale perché intendiamo mantenere i servizi minimi essenziali condivisi con gli enti locali. Ovviamente sappiamo benissimo che siamo chiamati anche noi a dare un contributo di razionalizzazione alla spesa pubblica e quindi anche in questo senso, nei capitoli di bilancio assegnati, l'unica cosa (nell'atto di indirizzo c'è scritto) che andrà progressivamente, non nel 2016, ma nel 2017 e 2018, a calare è il cosiddetto "fondino", cioè la disponibilità di 3,6 milioni che era commisurata sia alla perequazione dei servizi minimi, sia alle cosiddette innovazioni di sistema. Lo possiamo fare perché abbiamo sostanzialmente più risorse che otterremo a livello europeo. Quindi, in realtà, sia per i servizi minimi che garantiremo come stanziamento di bilancio, sia per le innovazioni di sistema agganciandoci ai fondi POR-FESR, avremo più risorse rispetto a quelle che tradizionalmente ci sono nella posta di bilancio.

Per quello che riguarda la priorità, la priorità che ci diamo in questo atto di indirizzo è quella del sistema ferroviario regionale. Abbiamo aggiudicato la gara del ferro che sostanzialmente consegna a questa Regione una prospettiva di qualificazione del servizio ferroviario regionale di pressoché totale sostituzione di materiale rotabile, cosa che ad oggi in Italia non esiste in nessun'altra Regione. Ci siamo posti il tema, lo abbiamo in parte già anche fatto, di anticipare comunque una parte di materiale rotabile, perché un conto è la prospettiva che scatta dalla metà del 2018 in poi, un conto sono le condizioni attuali di qualità del materiale rotabile, che molto spesso in larga parte risente di un'ovvia e riscontrata vetustà, quindi ci siamo posti il tema di anticipare anche alcune forniture di materiale rotabile: un treno Vivalto che acquisteremo con una parte dei fondi introitati con la vendita delle azioni dell'aeroporto di Bologna e una consegna di 7 treni Stadler, che sono quelli più performanti, con un'anticipazione dei fondi del servizio ferroviario metropolitano che avremo dall'ottobre del 2015 fino al maggio del 2016, e poi altri 6 o 7 treni Stadler che potremo anticipare in ragione di un accordo e di una disponibilità di assegnare a carico di questa Amministrazione gli ammortamenti e gli interessi, quindi di aggiornare la fornitura prima della gara prevista.



Abbiamo puntato sui treni anche rispetto all'intermodalità treno-bici facendoci carico di ripristinare l'abbonamento che Trenitalia aveva soppresso dal primo di gennaio di quest'anno facendolo valere il doppio anche sulla rete regionale e abbiamo investito 10 milioni di euro sull'adeguamento strutturale delle 120 stazioni della Regione Emilia-Romagna, sia in termini di riconoscibilità, di segnaletica, di rimozione delle barriere architettoniche, sia in termini di informazioni ai cittadini.

Poi, lo ha annunciato anche il presidente nei giorni scorsi, abbiamo riscontrato la positività dell'esperimento del treno Parma-Piacenza-Milano che avevamo innestato sulla stagione Expo. Abbiamo intenzione, e lo faremo, di prostrarlo comunque fino alla fine dell'anno per renderlo strutturale, anche perché quel treno carica praticamente quasi pienamente in tutte le tratte del giorno con una performance che è tra le più importanti nel nostro sistema regionale.

Non ci fermeremo solo alle ferrovie, sappiamo benissimo che anche sul trasporto pubblico su gomma - che noi intendiamo come sistema adduttore rispetto al sistema ferroviario perché abbiamo la priorità nel sistema ferroviario - ci sono degli investimenti da fare. Siamo in grado di mettere in campo in questo ambito triennale investimenti per 60 milioni di euro, di cui 13 milioni di fondi POR-FESR, 17 milioni di fondi statali e 30 milioni di autofinanziamento con le aziende di trasporto. Questo significherebbe il rinnovo di quasi il 15 per cento del materiale rotabile su gomma, che anche quello ha un livello di vetustà abbastanza evidente come emergeva anche nella discussione di questa mattina.

Proseguiremo anche con politiche di efficientamento e di semplificazione della macchina con la valorizzazione anche del ruolo dei privati. Oggi il 25 per cento delle linee su gomma è gestito da aziende private in questa regione. La legge prevede un massimo del 30 per cento, quindi siamo comunque in una soluzione ottimale.

Interverremo anche con politiche attive concertate con i Comuni per aumentare la velocità commerciale nelle città e di conseguenza anche migliorare la viabilità nelle città con azioni condivise.

Continueremo sulla lotta all'evasione (oggi è al 7 per cento, è tra le più basse) e accorperemo le agenzie. La prima che è nata è quella in Romagna.

Continueremo anche ad investire sulla mobilità ciclopedonale. Ricordo che questa Regione aveva nel 2000-2001 circa 400 chilometri quadrati di piste ciclabili, oggi siamo poco sotto ai 1.500, quindi siamo tre volte tanto quello che eravamo negli anni 2000 e questo per noi è importante anche perché faremo la legge sulla mobilità ciclopedonale, finanzieremo i cosiddetti PUMS (Piani urbani di mobilità sostenibile) per i Comuni, che dovranno poi accedere ai fondi europei, per 350 mila euro e continueremo a perseguire l'intermodalità, in particolare con il mezzo ferroviario. Grazie.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, assessore Donini.

Ha chiesto di parlare il consigliere Pompignoli. Ne ha facoltà.

**POMPIGNOLI:** Grazie, presidente. Assessore Donini, ho ascoltato con attenzione il suo discorso in merito al trasporto pubblico locale, ho letto anche con attenzione l'atto di indirizzo che questa Giunta ha approvato, noto semplicemente alcune contraddizioni su quanto esposto nell'atto di indirizzo e quella che è la realtà sul trasporto pubblico locale. Nelle conclusioni dell'atto di indirizzo si ribadisce il ruolo di centralità dell'utente, l'utente deve essere comunque salvaguardato per quelli che sono i servizi e per quello che paga per il trasporto pubblico locale. In realtà, come vede e come ben sa, abbiamo depositato un'interrogazione proprio perché sono stati manifestati, nel corso di questi mesi e soprattutto nel corso del periodo estivo, disservizi notevoli per quanto riguarda il trasporto pubblico locale e soprattutto ferroviario. Le associazioni hanno denunciato in più situazioni i disservizi dei treni, i

ritardi, il fatto che in molti treni non ci sia l'aria condizionata e si viaggiava in condizioni assolutamente precarie. Questo va a cozzare con tutto quello che lei ha per adesso sostenuto e con quelli che saranno gli atti di indirizzo dal 2016 al 2018.

Chiaro è che occorre, se il ruolo centrale e la tutela deve essere quella dell'utente, salvaguardare l'utente stesso e garantire il servizio rispetto al pagamento che l'utente versa per viaggiare. È ovvio che siamo in una situazione in cui è evidente che le cose non funzionano perché ce lo dicono le associazioni di categoria, ce lo dicono gli utenti stessi. Il trasporto pubblico locale, soprattutto a livello regionale, non garantisce servizi efficienti, soprattutto nei periodi estivi. Sappiamo benissimo che a luglio e agosto, quando sembra che le città si svuotano, in realtà comunque tutti i dipendenti degli enti pubblici lavorano e in effetti hanno subito nel corso di questi due mesi disservizi enormi; sono stati soppressi addirittura treni, sono stati soppressi gli autobus che portavano dalla stazione alla Regione per poter andare a lavorare. Tutto questo significa che qualcosa non funziona. È evidente che dobbiamo mettere mano al trasporto pubblico locale per far raggiungere maggiore efficienza ai servizi che dobbiamo rendere come Regione Emilia-Romagna.

Gli appaltanti, cioè quelli che hanno vinto la gara, quindi TPER, Trenitalia e FER, non hanno assolutamente risposto alle esigenze e alle osservazioni che le associazioni di categoria e gli utenti stessi hanno fatto per dimostrare i disservizi che sono stati resi nel corso di questi periodi. Dobbiamo assolutamente cercare di far sì che l'utente sia tutelato, come è previsto anche nell'atto di indirizzo, a trecentosessanta gradi, dobbiamo offrire maggiori servizi, non far sì che disservizi di questo tipo, che si sono presentati soprattutto nel periodo estivo, continuino e persistano anche negli anni successivi. È evidente, quindi, che bisogna fare qualcosa di più. Vanno bene gli investimenti, va bene tutto, però è ovvio che non bisogna venire qui solamente con un atto di indirizzo, ma bisogna concretamente attuare le posizioni e le tutele maggiori per gli utenti che tutti i giorni usano il trasporto pubblico locale sia su ferro che su gomma per recarsi al lavoro. Questo è un impegno che assolutamente necessita per questa regione, quindi è evidente che dobbiamo fare qualcosa di più ed è normale che questo qualcosa di più debba passare assolutamente dalla Regione Emilia-Romagna. Grazie.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliere Pompignoli.  
Ha chiesto di parlare il consigliere Iotti. Ne ha facoltà.

**IOTTI:** Grazie, presidente. Quella legata al trasporto pubblico locale credo che sia di tutte le competenze una delle più strategiche. La nostra Regione ha un sistema di mobilità e di viabilità principale lungo tutto la dorsale che costituisce un sistema non solo regionale, ma anche nazionale. Questo è un tema che si sovrappone alle problematiche locali per le quali necessita assolutamente una visione strategica, anche perché tutte le politiche comunitarie relative alla riduzione delle emissioni e alla qualità dell'ambiente individuano assolutamente tutto quello che riguarda politiche sulla mobilità e il trasporto.

Oggi gran parte delle emissioni riguardano gli spostamenti, in particolare sulla gomma. La Regione Emilia-Romagna già nel 1998, con la propria disciplina generale, ha iniziato un lavoro di impostazione e quindi di programmazione proprio puntando alla riduzione dei consumi energetici e alla riduzione delle cause di inquinamento ambientale per cercare di andare in questa direzione che è l'unica che ci può portare a dei risultati positivi. Con tale norma, la Regione Emilia-Romagna intendeva, quindi, operare su un'idea di mobilità sostenibile e un metodo di programmazione che nel tempo poteva dare dei risultati.

Tutto questo sistema integrato di mobilità soprattutto con il trasporto collettivo locale offre l'opportunità di un'intermodalità che è vista davvero come la grande opportunità per migliorare i servizi. In generale, le politiche di incentivazione, quindi, devono portare ad un miglioramento dell'intero sistema.

Questo processo, che in Regione nasce non in anni recenti, ha visto nel 2007 una visione a livello comunitario di una nuova mobilità urbana che pone tutte le basi per la riforma del trasporto urbano sia in termini di modifica di quelle che sono le reti di traffico, sia per quello che riguarda l'accessibilità di tutti. Voglio ricordare che quello della mobilità non è un tema unicamente legato ad un'offerta in più che viene data ai cittadini. La mobilità è il vero tema per far sì che non ci siano territori penalizzati. Quella della modalità è la vera forma attraverso la quale si dà la garanzia all'accesso a quelle che sono le centralità. Questa regione, oltre ad avere un polo significativo e rilevante come quello di Bologna, ha proprie centralità, ad esempio legate all'Università, che sono diffuse sul territorio, che rappresentano davvero una necessità per far sì che davvero tutto il territorio regionale possa essere visto come un grande urbanismo tale da poter porre le condizioni per operare in forma indistinta. Anche questo credo che sia poi l'obiettivo attraverso il quale possiamo cominciare a ragionare di aree vaste.

Senza dilungarmi troppo, credo che successivamente il quadro nazionale abbia posto anche delle condizioni che poi venivano anche richiamate dall'intervento dell'Assessore. Già dal 2009 il quadro nazionale ha cominciato ad ipotizzare piani di azione della mobilità, ma, in parallelo, anche un processo di riduzione delle risorse. In questi anni credo che i successivi provvedimenti che hanno posto le condizioni per superare una situazione di forte disarticolazione del sistema abbiano visto a livello locale, quindi regionale, la predisposizione di tutta quella pianificazione che ci consente oggi di dire che durante una fase difficile di riduzione delle risorse, in parte si è compensato con risorse proprie, ma si è riusciti anche, tramite questa riorganizzazione, a pensare ad un sistema che, maggiormente efficientato, ci ha riportato a risultati, ad obiettivi ormai di cinque anni fa, ma con una situazione ben differente. Credo che questo sia l'aspetto più positivo, i dati poi ce lo confermano, ma credo che tutto il lavoro fatto a livello anche di organizzazione della governance del territorio ci porti in questa direzione.

L'assessore lo diceva, le risorse si sono attestate grazie al lavoro svolto, ma non bisogna neanche dimenticare che costantemente la Regione, anche nel corso del 2013 e 2014, ha garantito 40 milioni di euro di risorse proprie, tutto questo puntando a quelli che sono dei valori e quindi degli indicatori, come quello dell'incremento del rapporto tra passeggeri e trasportati e l'efficacia dell'offerta. Si citava il caso della linea introdotta con l'Expo: questo è un esempio per il quale l'efficientazione è tanta perché la risposta ai passeggeri poi trasportati è altissima. È una direzione che va rafforzata proprio perché è la strada per ottimizzare i ricavi e cercare di contenere i corrispettivi.

Le linee su cui si vuole andare sono state riportate dall'intervento dell'assessore Donini, non ci voglio ritornare, ma credo che comunque l'evoluzione di quello che sarà il Piano regionale integrato dei trasporti - che è ancora vigente, ma da più parti abbiamo sottolineato che occorre rimetterlo a punto - sarà un passaggio fondamentale e determinante anche per entrare in questa nuova logica e in un'ottica che ci possa far pensare sempre di più a forme integrate. Oggi i cittadini, è vero, lamentano l'efficacia del servizio, ma è altrettanto vero che chiedono una mobilità combinata che permetta davvero di non avere tempi morti e di procedere, sia a livello di trasporto pubblico locale, sia regionale via ferro, con una maggiore integrazione.

Ho sentito il collega Pompignoli e devo dire che certamente ci sono situazioni di disservizio. Bisogna anche considerare che comunque il livello di qualità in Emilia-Romagna non è sicuramente inferiore a quello di altre Regioni. Non ho sentito, però, suggerimenti, perché il tema vero è quello delle

risorse da mettere a disposizione. Di sicuro la gara del ferro ci pone delle buone condizioni; è vero, in un arco di tempo che arriva al 2018, ma certamente un treno non lo si compra in concessionaria, quindi c'è anche la necessità di mettere a punto un sistema di acquisizioni. Comunque è l'unica strada che ci possa permettere un'efficientazione del materiale rotabile, altrimenti davvero con risorse proprie non ci si può riuscire. È altrettanto vero che tutti i dati e tutti gli indicatori del 2009 (che possiamo considerare l'anno di riferimento proprio perché da lì è cominciata una fase diversa anche a livello nazionale) relativi sia al trasporto del numero passeggeri che alla frequenza di viaggio dell'utenza via gomma e via ferro ci dicono che dal 2009 l'efficientazione del servizio c'è stata. Si può fare meglio sicuramente, ci stiamo muovendo anche in questa direzione.

Credo che nel futuro - e queste sono le linee individuate dal piano - si potranno utilizzare le risorse messe a disposizione dall'Unione europea perché quelle del Por Fesr sono risorse che ben si adattano ad un sistema metropolitano che può anche utilizzare, anzi, assolutamente deve utilizzare il trasporto locale via ferro.

Ma è altrettanto vero che dobbiamo pensare a come localmente il livello di innovazione riguarda anche il sistema di decisione e quindi la governance. Intendo dire che se è vero che la legge di riordino ha individuato ambiti nuovi ed ottimali a livello di agenzie e credo che quello dovrà essere il percorso, è altrettanto vero che bisogna operare in merito ad una riunificazione maggiore anche dei gestori del servizio. Cito il caso che localmente conosco meglio, quello della TEP. La TEP è un'azienda che ha degli ottimi risultati sia di bilancio che di efficienza del servizio. È altrettanto vero che in questa situazione e in questo contesto bisogna considerare tutti gli aspetti di un'operazione che non può vedere in alcun modo penalizzato a livello locale un servizio che funziona e che fortunatamente si è sottratto all'indebitamento di tutto il sistema delle partecipate locali prodotto dalle Giunte di centrodestra. Da questo punto di vista credo che abbiamo le basi per ragionare su una partenza che pone la Regione nelle condizioni di avere delle risorse a disposizione, individua scenari per offrire ai cittadini migliori offerte, ma nell'innovazione credo che sul trasporto locale bisogna fare delle valutazioni. A livello regionale, chi ha visto come funziona a livello delle città medie, come sono nella maggior parte dei casi quelle emiliane tolta Bologna, c'è una spinta molto forte allo sviluppo di sistemi che vanno sull'autofiloviaria, comunque legati a tram o filobus. È una via costosa, ma è sicuramente la via che ci può portare anche a livello locale a quell'ottimizzazione sia del trasporto, sia delle emissioni che è l'unica strada per rendere credibile ai cittadini che davvero attraverso il trasporto pubblico locale si può migliorare la qualità della vita. Grazie.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliere Iotti.

Ha chiesto di parlare la consiglieria Gibertoni. Ne ha facoltà.

**GIBERTONI:** Grazie, presidente. Abbiamo letto il documento e devo dire che veniamo da una discussione della scorsa primavera che era significativa, quella sul bando di gara, come ricorda l'assessore Donini, in cui abbiamo creduto molto proprio per il fatto che la vedevamo ed era ed è stata l'ultima occasione per la Regione di ottemperare a quello che viene effettivamente richiesto proprio in questo documento dove si dice: "affidamento dei servizi mediante gara ad evidenza pubblica, superamento della parcellizzazione delle imprese tramite la creazione di un vero sistema industriale con la nascita di efficienti competitor nazionali", che è esattamente quello che non è stato fatto. È stata fatta una gara pubblica che poi si è chiusa in modo fallimentare e non si è mai riaperta come invece avevamo chiesto si dovesse fare e non andare avanti con l'affidamento all'unico plico che si era presentato con, ci pare di aver capito, una negoziazione interna con il monopolista uscente e subito velocemente

rientrante, che soprattutto ci lega per i prossimi 22,5 anni ai disservizi, immagino, di Trenitalia, in cambio di quella che fu sbandierata come la proposta più qualificante di quell'offerta, cioè il rinnovo del materiale rotabile, che però, come impariamo e ci viene poi confermato da questo documento, non avverrà prima del 2018, quindi passeranno altri tre anni in cui dobbiamo aspettare il rinnovo del materiale rotabile, che poi avverrà, immagino, anche gradualmente, quindi ci sarà soltanto un inizio di rinnovo che partirà tra tre anni. Abbiamo visto, infatti, come questa estate la stessa Regione, mi pare di aver capito, si è dovuta muovere con soldi suoi per comprare qualche vagone, qualche convoglio, visto che i nostri ormai sono del tutto inutilizzabili, almeno in parte. È stata un'occasione che noi abbiamo vissuto come una grande occasione perduta per la Regione. Poteva essere anche un'occasione per fare scuola, cosa che invece non c'è stata nonostante si dica che questo bando l'ha fatta.

Gli obiettivi di questo piano triennale rispetto alle linee del trasporto pubblico ci sono sembrati molto modesti. Faccio soltanto un piccolo inciso: a pagina 8 quando si parla degli obiettivi individuati dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri e, stranamente, dove si cade, si cade comunque bene e si rispettano gli obiettivi perché, se non ho capito male, si parla del mantenimento dei livelli occupazionali, oppure dell'incremento dei livelli occupazionali, oppure della riduzione degli stessi attuata con il blocco del turnover o con processi di mobilità. Non è una cosa firmata "Conte Mascetti", fa parte di un decreto che viene a pieno titolo citato in questo documento. Se questi sono gli obiettivi che vengono imposti, poi è ovvio che si parla di bonus a pioggia, è facile rispettare un obiettivo per cui dovunque ti giri, ti giri bene.

Arrivo poi ad alcuni obiettivi che vengono qui proposti in cui secondo me si poteva avere un po' più di coraggio e un po' più di concretezza. Mi riferisco, ad esempio, al 3 per cento. Al punto 4.3 si dice che l'età media dei nostri veicoli del parco autofiloviario regionale è di 12 anni, quindi è un'età media molto alta in realtà. Dati gli investimenti, però, si ha un rinnovo di almeno 100 mezzi, la sostituzione di almeno 100 mezzi è già stata effettuata. Però questo è il 3 per cento, di fatto, perché si dice che i veicoli sono 3000. Quindi è previsto il 3 per cento in quattro anni come rinnovo, che vuol dire che un rinnovo totale si avrà in 133 anni circa, un lungo, lungo periodo. Noi non ci auguriamo che la forza di governo resti questa in tutti questi anni, ma anche chi se lo augurasse non so se possa dirlo con grande certezza.

Nello stesso tempo, sempre a proposito di obiettivi molto modesti rispetto alle necessità di questa regione, quando si parla di impegni per il triennio rispetto alla promozione del trasporto pubblico si dice che porterete un aumento dei passeggeri ferroviari del 3 per cento. Anche questo a noi sembra poco in un triennio. Si poteva puntare direttamente, ad esempio, ad un 3 per cento annuo in modo da arrivare ad un 10 per cento nel triennio, secondo noi poteva essere un obiettivo di maggiore consistenza.

Lo stesso quando si parla di shift modale rispetto all'incentivazione della cultura della buona mobilità il 20 per cento fino al 2025 è poco ed è troppo lontano. Almeno io abbasserei e direi entro il 2020. Siamo già al 10 per cento adesso, quindi portiamolo al 20 per cento nel 2020. Sono cinque anni di meno, però secondo me consentono di avere un obiettivo più serio.

Poi si parla di dare priorità ai progetti già cantierabili, però non è meglio, assessore, fare una lista delle opere prioritarie in generale, cantierabili o meno? Altrimenti si rischia di finanziare anche opere non utili soltanto perché cantierabili.

Torno sulle agenzie. Noi, sia in Aula, sia tramite atti, abbiamo sempre avallato l'idea che sarebbe più utile, ad esempio, un'unica agenzia regionale che non tante agenzie di bacino. Per quanto riguarda il trasporto pubblico, la questione, dal mio punto di vista, è ancora aperta soprattutto quando si parla di qualità delle stazioni. La qualità delle stazioni fuori dal circuito Grandi Stazioni (di cui mi risulta che poi ce n'è solo una in Emilia-Romagna, quella di questa città) e al di là del circuito Centostazioni (quelle dei

comuni capoluogo), quindi mi riferisco a tutte quelle stazioni ferroviarie di città che non sono comuni capoluogo in questa regione, è pessima. Queste stazioni sono allo sbando e al degrado perché la Regione ha delegato, mi risulta, la cura di quelle stazioni ai Comuni per cui non è stata possibile una uniformità di gestione, una uniformità di tutela, una lotta al degrado. Anche banalmente molto spesso nella cartellonistica, nelle insegne ci sono delle indicazioni che vengono date a seconda di quanto ci si impegni o di quanto ha conoscenza quel Comune di come si lavora per una stazione, per cui le insegne cambiano tantissimo da un comune all'altro di 15 chilometri in 15 chilometri. Il degrado effettivamente adesso è difficilmente contenibile se non si agisce immediatamente. Anche da questo punto di vista occorrerebbe un piano di intervento sulle stazioni ferroviarie che garantisca uniformità, qualità dei servizi erogati che ora sono totalmente disomogenei. Allora è meglio lavorarci tramite un'agenzia regionale, un'agenzia centrale che si occupi di questo senza delegare al singolo Comune la tutela della sua stazione (perché poi vediamo casi di persone che preferiscono andare a prendere il treno nel comune vicino perché non si fidano ad andare nella stazione del loro comune, per cui prendono la macchina e fanno 10 chilometri perché sanno che quella stazione è gestita meglio da quell'altro sindaco), prevedendo intanto degli standard minimi di servizi e la creazione di un'apposita agenzia regionale che definisca questi standard, che ne verifichi l'applicazione e la verifichi contestualmente in tutti i comuni.

L'ultima notazione riguarda il Piano urbano di mobilità sostenibile che secondo me si potrebbe estendere anche a tutti i comuni con più di 30 mila abitanti. Io non lo limiterei per forza ai comuni capoluogo e alla città metropolitana di Bologna, ma lo estenderei anche ai comuni che superano i 30 mila abitanti, che in qualche modo devono essere ricompresi in un piano urbano di mobilità.

Qual è il convitato di pietra di tutta questa situazione? Si chiama PRIT (Piano regionale integrato dei trasporti), un Piano regionale dei trasporti che in questo momento, per quanto si voglia dire, non c'è. Il vecchio è finito e quindi noi siamo senza un Piano regionale dei trasporti. Ci ispiriamo ancora a quelle linee, però qua si dice: "il Consiglio regionale adotta ogni tre anni un atto di indirizzo generale anche in attuazione del PRIT"; se continuiamo ad attuare un PRIT che è scaduto, mi chiedo che senso abbia continuare a cercare di ragionare sulla comunicazione dei risultati, sulla comunicazione di obiettivi che, ribadisco, sono davvero molto modesti per questa Regione, e nello stesso tempo, però, non si ragiona su una visione complessiva che è quella di cominciare a discutere nelle Commissioni e in Assemblea del Piano regionale dei trasporti che da cinque anni aspetta finalmente di tornare in Aula. Grazie.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliera Gibertoni.

Ha chiesto di parlare il consigliere Foti. Ne ha facoltà.

**FOTI:** Grazie, presidente. Già in Commissione abbiamo esaminato questo documento e debbo dare atto all'assessore Donini che si è anche impegnato rispetto alla Commissione per tutta una serie di verifiche rispetto, ad esempio, a quali possono essere le opere indifferibili da inserire e da evidenziare al Governo per quanto riguarda la Legge Obiettivo, che non è argomento distante e distinto da quello che stiamo trattando. È ovvio che quando parliamo del trasporto pubblico non dobbiamo viverlo come un totem. È una delle due opportunità rispetto a quella della mobilità privata. Non dobbiamo andare a fare la concorrenza laddove non possiamo farla, ma dobbiamo cercare di incentivare il trasporto pubblico laddove è possibile migliorare il servizio, la qualità, la puntualità, che è argomento che io penso, assessore Domini, sia fondamentale, ad esempio, per tutta quella vasta fascia di utenti che sono i pendolari. Se ci limitiamo soltanto, ad esempio, all'aspetto estetico, indubbiamente ci occupiamo di un

tema rilevante perché anche quest'anno abbiamo avuto le vicende di treni, soprattutto da parte di Trenitalia, con l'aria condizionata rotta, in condizioni da carro bestiame e quant'altro, ma è evidente che se anche sostituissimo questi treni ma la puntualità o il numero di corse non è soddisfacente, ad esempio nel trasporto su rotaia, difficilmente si possono ottenere dei risultati positivi. D'altra parte proprio lei, assessore, facendo uno spaccato dei dati relativi al trasporto pubblico, ha evidenziato che il trasporto pubblico regionale è in crescita come numero di utenti mentre il trasporto pubblico nazionale è in calo come utenti.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico su gomma penso che uno degli elementi che qui è accennato, ma che, secondo me, assessore, va ripreso è che i Comuni che devono dotarsi di PUT non possono continuare a stare con dei PUT scaduti da sette, otto, dieci anni o magari ci sono alcuni che non li hanno neanche mai adottati. È evidente che la Regione può mettere la cornice, ma il quadro va completato poi da parte dei singoli enti locali anche in relazione alle necessità che gli stessi hanno. Dico questo perché non vorrei - l'ho già detto in Commissione, ma mi ripeto - che oggi l'obiettivo principale degli enti locali sia presentare i PUMS solo perché i PUMS danno diritto alla possibilità di accedere a forme di finanziamento.

È evidente che possiamo migliorare il trasporto pubblico locale non solo attraverso degli investimenti ed utilizzando le risorse della Comunità europea, ma innanzitutto anche avendo un trasporto che è coordinato. Sotto questo profilo debbo dire che c'è una parte di questa relazione che merita una riflessione anche in relazione a quanto sta accadendo con le proposte che vengono avanti da parte delle grosse aziende multiutility atteso che, ad esempio, il sindaco di Torino, per quanto riguarda l'ambito dei rifiuti, molto sta insistendo su una possibile fusione Iren, A2A e Hera.

Abbiamo avuto nella scorsa consiliatura un'attività della Regione volta a favorire le aggregazioni del trasporto pubblico locale e debbo dire che in alcuni casi probabilmente l'aggregazione è anche riuscita bene, ma in altri casi mi pare che il risultato sia ancora precario e del tutto insoddisfacente. Mi riferisco, ad esempio, a SETA che recentemente ha prodotto una "rivoluzione copernicana" perché ha tolto Odorici e ha inserito Vanni Bulgarelli, che presentandosi simpaticamente all'opinione pubblica ha detto: io di trasporti non so niente, però avendo SETA indubbiamente degli ottimi funzionari, sarò in grado di gestirla bene. Lo dico perché penso che sia argomento che interessi e tocchi il Presidente della Regione come scelta politico-istituzionale. Io penso, lo dico sinceramente, che su SETA si debba fare un ragionamento anche e soprattutto relativamente alla questione, che pure vede gli enti locali con la loro autonomia, relativa a Parma. Francamente una società di trasporto pubblico su gomma che condensa le province di Modena, di Reggio, salta Parma e va a Piacenza, anche sotto il profilo geografico, oltre che delle economie di scala, a mio avviso ha poco senso. Lo dico perché i risultati poi lo dimostrano; lo dico perché soprattutto in montagna, laddove confinano le province, ad esempio, di Parma e Piacenza, i collegamenti trasversali avrebbero sicuramente una funzionalità diversa rispetto a collegamenti longitudinali che ormai hanno due corse, una la mattina e una la sera; lo dico perché ritengo che il trasporto pubblico abbia una sua efficienza ed efficacia se anche i tempi di percorrenza sono adeguati alle esigenze delle persone. Non si può pensare che oggi uno per fare 55 chilometri stia sul pullman due ore e un quarto. Non è competitivo neanche rispetto ad un'età anagrafica che soprattutto in certe zone di montagna va progressivamente aumentando.

Assessore, qualcosa bisogna dirlo, non tanto rispetto a temi che sono indubbiamente importanti, anch'io condivido che le stazioni debbano essere più sicure e quant'altro, però dico anche che noi abbiamo sette ambiti che non hanno fatto la gara; dei nove ambiti regionali, sette non hanno fatto la gara per l'affidamento del trasporto pubblico e sono in prorogatio. Abbiamo una legge che prevedeva

che le agenzie per la mobilità dovessero essere ristrutturate, accorpate, semplificate nel numero e nelle funzioni entro il 31 dicembre 2014, cioè circa un anno fa, e siamo ancora ad una situazione dove risulta difficile persino mettere al tavolo dei soggetti per convincerli ad adempiere a quella che è una previsione legislativa già data come acquisita. Lo dico anche perché, e lei lo sa meglio di me, assessore, in alcuni casi diventa difficile trovare un giusto equilibrio tra le agenzie. Ad esempio cito quella di Piacenza e quella di Parma, con una che ha una forte patrimonializzazione e l'altra che ne ha una minimale. La fusione porterebbe evidentemente uno dei due partecipanti, in questo caso l'agenzia di Piacenza, se si fa una fusione di questo tipo, ad avere poco più del 15 per cento di rappresentanza e quindi a trovarsi a fare da palo.

Assessore, io penso che questi siano temi che con uno scadenziario ben preciso bisogna affrontare e cercare anche di risolvere. Quando sono state create le agenzie sono state create con lo scopo di separare l'attività di programmazione dall'attività gestionale in senso stretto. Se oggi abbiamo un'attività che è quella non solo della preparazione delle gare, ma dell'ordinamento dei servizi dove ognuno fa quello che vuole, dubito che si ottenga una qualche efficacia ed efficienza nei servizi.

Senza essere troppo pessimista, penso che questo documento tutto sommato fotografi una realtà, la fotografi e non la nasconda neanche perché alcune cose sono scritte in maniera ben chiara nella relazione. Ciò che secondo me occorre, e mi auguro che l'assessore nella replica la dia, è una tempistica. Oggi dobbiamo dire chiaramente che la ricreazione è finita e quindi adesso tutti debbono collaborare per raggiungere quegli obiettivi che diversamente rimangono sulla carta.

Tenuto presente - lo cito perché è un dato abbastanza preoccupante di questa relazione - che abbiamo un parco veicoli fortemente ancora contraddistinto come veicoli Euro 0 e Euro 1, mi viene da dire che fate il Piano dell'aria, dite che gli autoveicoli diesel Euro 3 non possono circolare e poi facciamo circolare sulle stesse strade comunali e provinciali degli autobus Euro 0 e Euro 1, cioè: ci autoassolviamo dai nostri peccati, ma in compenso perseguitiamo presunti peccatori. Anche sotto questo profilo, assessore Donini, sarebbe fortemente auspicabile che entro il 2020 si potesse raggiungere da parte delle società che vinceranno le gare per l'affidamento dei servizi una qualità dei mezzi a disposizione diversa da quella attuale.

Concludo evidenziando a proposito dei treni che se arrivano tutti nel 2018 poco rileva. Secondo me, però, lo scadenziario che aveva anticipato un po' l'assessore Donini era anche uno scadenziario diverso. Comunque 95 treni nuovi nei prossimi tre anni è inutile salutarlo come un risultato negativo perché è esattamente quello che molti di noi hanno chiesto in più anni alla precedente Amministrazione e che questa gara alla fine, piaccia o non piaccia, consente di realizzare.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliere Foti.

Ha chiesto di parlare la consigliera Montalti. Ne ha facoltà.

**MONTALTI:** Grazie, presidente. Di fronte ad una narrazione della situazione in Emilia-Romagna a tratti disastrosa che è emersa da alcuni interventi, io credo che vada sottolineato come ci troviamo di fronte ad un avvio di una nuova stagione che si basa su infrastrutture e presupposti che sono il cardine della nostra Regione perché il trasporto pubblico è una di quelle politiche su cui la nostra Regione ha sempre investito, ma che soprattutto vogliono guardare al futuro andando a lavorare con una visione di insieme complessiva, ma anche mettendo una serie di paletti molto concreti. Penso, ad esempio, all'affermazione del principio, fatta all'interno del documento che oggi discutiamo e anche dall'assessore in Commissione, che non vogliamo togliere un euro al trasporto pubblico locale. Io credo che questo sia



un elemento fortissimo guardando anche alla situazione attuale, a scelte che invece in altri territori, in altre Regioni sono state fatte in senso contrario.

Le politiche di mobilità della nostra Regione anche attraverso questo documento si rafforzano in una serie di contenuti che sono dei contenuti basilari del nostro Programma di Governo come quello della sostenibilità ambientale (la correlazione fortissima che c'è tra un investimento forte rispetto al tema del trasporto pubblico locale e le politiche di sostenibilità è centrale, questo vogliamo ribadirlo e continuiamo a ribadirlo), dall'altra parte, però, anche quello di un miglioramento dei servizi e di un efficientamento dell'utilizzo delle risorse. Quindi, come dicevo prima, da un lato, visione, però, dall'altra, grande concretezza per dare una risposta a quelle centinaia di migliaia di persone di cittadini, di nostri concittadini che utilizzano quotidianamente il trasporto pubblico locale e che quindi vedono in questo servizio anche una risposta quotidiana e una relazione quotidiana con l'ente pubblico e con i gestori.

Sappiamo che ci sono delle grandi sfide in atto, penso, ad esempio, a tutto il percorso che riguarda la gara del servizio ferroviario. È una grande sfida perché siamo la prima Regione ad avviare un percorso così importante e all'interno di quel percorso abbiamo inserito una serie di elementi che potranno veramente cambiare in maniera importante e migliorativa quello che è il trasporto fondamentale, la spina dorsale del trasporto pubblico della nostra regione. Sappiamo che all'interno di quella sfida passa tutta una serie di politiche fondamentali perché un trasporto ferroviario efficiente permette di concretizzare il tema di una mobilità sostenibile e di dare una risposta in termini di servizi e di qualità ai cittadini che fanno parte anche delle scelte di pendolarismo, quindi anche dello sgravare tutta una serie di altre infrastrutture che in questo momento sono gravate da forme di mobilità non prettamente sostenibili.

Importante, e anche questo si riallaccia al tema di avere una visione e un efficientamento nell'utilizzo delle risorse, è la spinta che viene fatta pensando invece al trasporto pubblico su gomma rispetto a quelle che sono le agenzie, quindi anche ad una riorganizzazione del sistema agenzie su ambito di Area Vasta. Io vengo da un territorio, quello romagnolo, in cui questo percorso, anche con impegno e fatica, si è avviato e sta raggiungendo un obiettivo importante. Questo è un po' uno dei punti di riferimento con cui sta lavorando il Governo di questa Regione e nel quale noi come Partito Democratico crediamo fortemente. Credo che la riorganizzazione dei sistemi, quindi l'efficientamento e l'utilizzo migliore delle risorse, passi fortemente anche da un lavoro di aggregazione laddove è possibile o comunque di razionalizzazione e di governance sempre più di rete e di sistema. In questo senso anche tutto un lavoro che l'assessore sta portando avanti, di rete costruita con i territori, che poi vediamo anche all'interno del documento, nei principi del documento, è un percorso fondamentale perché le politiche di mobilità riescono veramente a concretizzarsi solo se viene condivisa la governance, se vengono condivisi gli obiettivi, e quindi poi anche implementata e messa in pratica all'interno dei territori.

In questo senso la proposta dei Piani urbani per la mobilità sostenibile è un elemento estremamente positivo perché in una Regione che vuole avere una visione unica di quelle che sono le politiche di mobilità è fondamentale anche dotarsi di strumenti di programmazione locale e anche investire in questi strumenti, quindi ben venga il fatto che una parte dei fondi strutturali verrà messa a disposizione dei comuni per realizzare questi piani, sono dei cardini. Quando vogliamo fare delle politiche comuni è fondamentale anche dotarsi di strumenti di programmazione che possano metterle in atto sia a livello regionale, sia a livello locale.

In questo senso ci aspettano nei prossimi mesi dei passaggi che sono fondamentali. La collega Gibertoni parlava del PRIT. Il PRIT fa parte del nostro Programma di Governo, fa parte anche di una serie

di passaggi importanti che abbiamo avuto anche all'interno della Commissione rispetto alle tempistiche date per riprendere in mano questo che è il documento fondamentale per costruire veramente una visione integrata delle nostre politiche di mobilità. Nei prossimi mesi ci metteremo a lavorare e sicuramente saremo impegnati per poter veramente costruire questo percorso integrato e collettivo.

Dentro a quello che è un percorso fatto di diversi elementi, e sono partita parlando di politiche di sostenibilità, c'è ovviamente anche l'elemento e l'integrazione con la strategia legata al Piano della qualità dell'aria. La mobilità è un elemento fondamentale per poter migliorare la qualità dell'aria e raggiungere quegli obiettivi importanti che ci siamo dati anche all'interno di una strategia condivisa con l'Unione europea, con Bruxelles, perché abbiamo evidentemente un problema di inquinamento atmosferico che poi come ricaduta ha un tema importante rispetto alla salute dei nostri concittadini.

Credo che il documento che oggi discutiamo sia un elemento fondamentale che mette in campo strumenti importanti per poter fare in modo di raggiungere gli obiettivi del PAI e ovviamente in tutto questo abbiamo l'opportunità nei prossimi mesi e nei prossimi anni di mettere in campo dei progetti, i territori avranno l'opportunità di mettere in campo dei progetti anche importanti grazie anche ai finanziamenti che derivano dalla programmazione europea.

Per concludere, il senso della discussione di oggi credo sia, da un lato, veramente entrare nel dettaglio e il documento di programmazione mette in atto una serie di strumenti importanti, ci dà dei dati fondamentali anche per fotografare lo stato dell'arte, la situazione del nostro trasporto pubblico locale, però, dall'altro, lancia una grande sfida che si basa su quella che è la nostra visione: sostenibilità, efficienza, miglioramento del servizio, grande trasparenza nel rapporto con i territori e con i nostri cittadini.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliera Montalti.

Ha chiesto di parlare il consigliere Taruffi. Ne ha facoltà.

**TARUFFI:** Grazie, presidente. Come abbiamo detto anche in Commissione, noi riteniamo che le linee d'indirizzo che sono state approvate dalla Giunta e che noi oggi siamo qui ad esaminare siano linee d'indirizzo apprezzabili e condivisibili, che finalmente delineano un percorso che consideriamo, per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, sostanzialmente positivo. Poi dirò alcune cose alla fine su quello che considero un metodo di lavoro che dovremmo darci e che auspico l'assessorato e l'assessore vorranno condividere e seguire.

Sicuramente bene l'anticipazione dell'acquisto dei nuovi treni, il Rivalto e lo Stadler; bene l'operazione che ha ripristinato l'abbonamento bici-treno, che è stato, tra l'altro, anche una delle prime sollecitazioni di questa nuova legislatura che abbiamo rivolto all'assessorato.

Chiaramente non dobbiamo nasconderci che c'è molto lavoro da fare, la situazione che abbiamo fotografato e dalla quale partire è una situazione comunque complessa, articolata. Abbiamo vissuto un'estate difficile dal punto di vista soprattutto delle linee utilizzate dai pendolari, il cui materiale rotabile è, come sappiamo, desueto, ha problemi di vario tipo, non ultimo anche il condizionamento dell'aria che in certi momenti della stagione è particolarmente problematico per chi tutti i giorni deve prendere il treno. Onestà per onestà, non è una situazione soddisfacente, ci sono tanti aspetti che vanno analizzati e sui quali bisogna intervenire.

Dobbiamo riconoscere, siccome non sempre avviene nei confronti dell'assessorato e dell'assessore Donini e quindi a maggior ragione credo che sia corretto farlo in modo esplicito anche in quest'aula, che in queste linee d'indirizzo, invece, intravediamo un percorso che riteniamo apprezzabile. Qualcuno

prima faceva i cahiers de doléances dei problemi, che oggettivamente ci sono, poi però ai problemi bisogna dare anche risposta altrimenti viene meno la funzione di governo e viene meno anche la responsabilità di governo. Gli aspetti che troviamo nelle linee d'indirizzo sono sicuramente aspetti positivi. Come abbiamo detto in Commissione, ci auguriamo che l'acquisto dei nuovi treni venga poi rispettato nei tempi e soprattutto nella collocazione delle linee maggiormente utilizzate dai pendolari e che magari soffrono anche di più i disagi che spesso sono prodotti da alcuni disservizi anche legati alla qualità del materiale rotabile. Noi vigileremo, ci saremo e cercheremo di dare il nostro contributo anche in fase di attuazione di queste linee. Chiaramente viviamo una fase di transizione medio-lunga perché per chi tutti i giorni deve prendere il treno è chiaro che dover aspettare alcuni mesi o alcuni anni vuol dire vivere una fase medio-lunga. È anche vero che se non si imposta mai un percorso, un percorso non si avvia mai e non arriva mai a conclusione. Ci troviamo, quindi, in una fase delicata di transizione che andrà gestita per il meglio sapendo che ci saranno ancora tante difficoltà, ci saranno ancora, purtroppo, momenti anche, forse, di disservizio e l'attenzione dell'assessorato e nostra dovrà essere ancora maggiore.

Se questi sono gli aspetti positivi complessivamente, non posso non rilevare per onestà intellettuale anche quelli che sono gli aspetti che invece ci convincono meno e che sono riassumibili fondamentalmente nel fatto che effettivamente il Piano regionale intermodale dei trasporti, effettivamente scaduto, come ricordava qualcuno, dal 2010, deve essere un po' il punto dal quale prendere le mosse per ridisegnare quella che è la nostra visione del Piano dei trasporti in questa regione. Non credo e non crediamo che sia corretto andare per approssimazione. Noi abbiamo finanziato, nel bilancio approvato da quest'aula ad aprile, alcuni investimenti che evidentemente sono infrastrutture che hanno a che fare anche, chiaramente, con il Piano dei trasporti; oggi siamo chiamati ad approvare le linee di indirizzo sul trasporto pubblico locale regionale e poi c'è la discussione su quali siano le priorità da indicare per la Legge Obiettivo. In qualche modo riteniamo che sarebbe stato opportuno e comunque sarebbe opportuno affrontare prima la discussione generale individuando quelle che sono le priorità e poi andando di seguito cercando di dare attuazione a quelle che si sono definite come priorità, perché va da sé, come anche abbiamo attestato con il voto, che nel momento in cui si discute il Piano regionale dei trasporti e quindi si ridiscutono le priorità infrastrutturali di questa regione, è bene fare una discussione complessiva altrimenti sfugge il senso di aver finanziato alcune opere anche impegnando risorse regionali in modo molto considerevole, come, ad esempio, la Cispadania o il People Mover, per parlare di due esempi diversi, in assenza di un quadro complessivo che non può che essere il Piano regionale integrato dei trasporti.

Per rimarcare quello che pure è stato l'impegno che abbiamo anche in questo caso positivamente accolto da parte dell'assessore Donini in Commissione di discutere anche in Commissione, congiuntamente alla discussione in Giunta, del piano delle priorità che dovranno essere assunte per i finanziamenti legati alla Legge Obiettivo, accogliendo quella disponibilità, penso che sia anche giusto che le Commissioni e poi l'Assemblea siano messe nella condizione di poter portare ad approvazione nel giro di qualche mese il Piano regionale dei trasporti. Lo diciamo dall'inizio della legislatura, da qualche mese e lo ribadiamo perché crediamo sia un punto di riferimento importante. Ovviamente ci sono tanti aspetti che vanno esaminati, oggi ne stiamo esaminando uno. Limitatamente a questo ho detto nella prima parte del mio intervento quella che è la nostra posizione. Non vorrei aver fatto troppi apprezzamenti all'assessore Donini, che magari non è abituato e rimane perplesso e magari pensa anche di aver sbagliato qualcosa, ma non è così. Scherzi a parte, andiamo avanti su questo aspetto, però non ci può sfuggire tutto il resto, anche perché le sensibilità anche all'interno della maggioranza, lo dico molto

chiaramente perché lo sappiamo tutti, sono diverse su alcuni punti, anche sulla valutazione di alcune infrastrutture, quindi credo sia opportuno e doveroso affrontare serenamente e anche in modo trasparente questa diversità di vedute, però affrontarla perché sicuramente è il modo migliore per cercare di trovare una soluzione anche qualora la soluzione non dovesse essere condivisa da tutti.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliere Taruffi.

Ha chiesto di parlare il consigliere Alleva. Ne ha facoltà.

**ALLEVA:** Grazie, presidente. Il mio intervento sarà molto breve perché in larga parte le cose che volevo dire le ha dette il consigliere Taruffi, anche se temo di dover condividere quasi tutte le critiche che ha portato la collega Gibertoni. In particolare mi sembra che queste linee siano piuttosto oscure per quello che attiene le risorse umane, quasi che sia la stessa cosa pensare ad una riduzione delle risorse approfittando del turnover ovvero invece aumentarle in base alle maggiori esigenze per uno sviluppo della rete. Credo che su questo, come anche su altri punti, occorrerebbe una maggiore precisione.

Mi ha colpito anche il problema della sicurezza delle stazioni, è abbastanza impressionante, forse perché sono rimasto colpito dal fatto che non più tardi dell'altro ieri una mia collaboratrice mi ha chiesto espressamente di poter accorciare l'orario pomeridiano perché ritornando alla stazione di Cesena aveva paura di arrivare dopo il tramonto del sole.

Credo, infine, che la critica più giusta ad un piano di indirizzo che ha degli aspetti sicuramente positivi - soprattutto positiva è la volontà di investimento nonostante i tagli che vengono minacciati a livello nazionale, di questo bisogna dare atto - sia quella di allargare - ed è urgente, l'ha detto il consigliere Taruffi, l'ha detto la consigliera Gibertoni, l'hanno detto tutti i consiglieri - lo sguardo all'intero Piano dei trasporti perché questa è soltanto la metà del problema, l'altra metà è quella della mobilità privata, sulla quale sappiamo che vi sono molte discussioni e molti dissensi sulle grandi opere cosiddette inutili, che possono riguardare la Cispadania, possono riguardare il Passante Nord eccetera, che indubbiamente debbono essere messe in relazione con quest'altra parte della realtà. Occorre quanto prima andare ad esaminare l'intero Piano regionale dei trasporti. Grazie.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliere Alleva.

Abbiamo così concluso la parte della discussione generale.

Ha chiesto di intervenire in replica l'assessore Donini. Ne ha facoltà.

**DONINI, assessore:** Grazie, presidente. Se noi ci limitassimo a valutare i dati oggettivi del trasporto pubblico locale non avremmo fatto un atto di indirizzo che invece punta l'attenzione anche sulle criticità da affrontare e da risolvere per il primo triennio, ma ci saremmo gongolati nei dati che parlano di passeggeri in aumento, di un livello di efficientamento primo in Italia, di una situazione che vede tutte le nostre aziende di trasporto pubblico con conti in attivo, di una situazione del personale dipendente che non conosce le acutezze delle altre realtà italiane, con una serie di prospettive di investimento sia su ferro che su gomma che sono sicuramente uniche in Italia. Non abbiamo fatto questo. Certamente siamo partiti da lì, da una situazione che comunque è positiva se parametrata a livello nazionale, e abbiamo cercato di individuare quelle traiettorie di ulteriore efficientamento e risoluzione dei problemi che conosciamo tutti.

Quali sono i problemi da affrontare con energia? Primo - lo dicevano molti di voi nel dibattito - la vetustà del materiale rotabile sia su ferro che su gomma considerata non solo l'età media dei nostri

autobus, ma anche l'età media dei nostri treni. Con la gara del ferro abbiamo risolto il problema del materiale rotabile su ferro perché entro questo mandato amministrativo avremo sostanzialmente tutti treni nuovi. Siamo contenti di questa prospettiva? Sì. Pensiamo che da qui ad allora non si debba fare nulla? No. Abbiamo cercato, e l'abbiamo scritto, di individuare quelle anticipazioni di materiale rotabile che facciano sì che la fornitura di nuovo materiale rotabile sia pressoché continua da questo mese, dal mese di ottobre 2015 fino al 2018 e 2019.

Io però su questa gara vorrei contestare l'affermazione della consigliera Gibertoni, che è non vera, cioè che questa è stata una gara pubblica fallimentare, perché giuridicamente la gara si è conclusa con la procedura, ovviamente prevista dalla legge, della trattativa negoziata che ha consentito di accettare l'offerta che rientrava nei parametri del bando di gara. Devo anche dire, però, una cosa: noi abbiamo fatto un appalto da oltre 2 miliardi di euro e guarda caso non c'è stata una riga storta e chi non ha vinto quell'appalto non solo non ha fatto ricorso, ma pubblicamente sui quotidiani ha dato atto alla Regione di avere ottenuto un risultato importante. Siamo stati al centro di una triangolazione volontaria, nell'interesse pubblico, con tutte le autorità nazionali (Antitrust, Anticorruzione, Trasporti) per procedere passo dopo passo con questo appalto e siamo giunti alla conclusione senza che ci fosse un solo ricorso, un solo richiamo. Trovatemi in Italia una situazione del genere. Se ci fossimo fermati a rincorrere una nuova gara avremmo perso due anni, ci saremmo fatti sfuggire questa prospettiva e oggi non staremo a parlare di 75 treni nuovi in arrivo a metà 2018. La politica è fatta di scelte, abbiamo fatto una scelta, ci abbiamo messo la faccia. Quella scelta è stata premiata e riconosciuta a livello nazionale, tant'è che anche le Regioni di diverso colore politico ci stanno chiamando per capire e per trarre ispirazione anche da questa gara.

Sulla mobilità ciclopedonale noi puntiamo al 20 per cento e uno può ritenere il 20 per cento poco, ma io penso che sia un obiettivo molto ambizioso se pensiamo che la media nazionale è al 5 per cento. Noi oggi siamo già al doppio della media nazionale e ci poniamo l'obiettivo di raddoppiare ulteriormente, ma non è che mettendo un numero lì, di per sé si realizza la prospettiva; ci deve essere un investimento, una politica, degli accordi, delle situazioni da gestire sul piano della mobilità più complessiva.

Sono consapevole del fatto che occorre intervenire anche sulla governance. Diceva il consigliere Foti: dateci i tempi. Noi nell'atto di indirizzo abbiamo espresso con molta convinzione il fatto che si debba procedere all'aggregazione delle agenzie e abbiamo detto che siamo disponibili anche ad una penalizzazione nell'assegnazione dei fondi qualora le agenzie non si unissero nel caso in cui fossero già mature le aree vaste che fanno parte della legge di riordino istituzionale che avete approvato a luglio. Se dal punto di vista istituzionale si creano le aree vaste, in quel contesto deve esserci l'agenzia per la mobilità, non è possibile avere più agenzie per la mobilità, siamo decisi ad andare avanti fino in fondo.

Sugli ultimi temi che riguardano gli argomenti più a latere noi ci siamo impegnati a fare una discussione sull'intesa generale quadro con il Ministero, che è un atto che si approva in Giunta, però abbiamo detto: facciamo prima la discussione in Commissione in modo che rendiamo trasparenti - perché vogliamo lavorare così - le scelte che saranno poi oggetto di negoziazione e di accordo tra Regione e Ministero. In quell'ambito abbiamo detto che rispetto alla precedente intesa generale quadro siamo orientati ad ottenere pressoché un dimezzamento del nostro fabbisogno infrastrutturale con particolare riguardo al tema stradale, quindi stiamo parlando di una riconsiderazione di quelle che sono le priorità. Le opere che si devono fare si faranno, i cantieri che si devono aprire si apriranno, ma vogliamo favorire una discussione più ampia.

Sul PRIT, ovviamente noi ci siamo insediati nei primissimi giorni di gennaio, anzi, con gli indirizzi del Presidente a fine gennaio. Abbiamo detto che stiamo favorendo il quadro conoscitivo. Sicuramente ormai è questione di settimane per l'avvio della discussione del PRIT, non di mesi, di conseguenza avvieremo anche una discussione su quello che è il Piano dei trasporti di questa Regione, dentro il quale il trasporto pubblico locale cresce, non cala, mantiene i conti in regola e potenzialmente, da qui a fine mandato, sia su ferro, sia su gomma, avrà delle performance che sono sensibilmente maggiori di quelle che oggi registriamo comunque con un grado di positività.

Diceva giustamente il consigliere Pompignoli delle situazioni di disagio che soprattutto questa estate, ma a macchia di leopardo anche durante l'anno, ci sono state nelle tratte pendolari. Noi siamo andati un po' oltre le statistiche, abbiamo cercato di intervenire nei singoli elementi di disagio perché ogni disagio è un nostro disagio e non posso dire ad un pendolare che vede il proprio treno in ritardo di mezzora o senza l'area condizionata, che su quella linea c'è il 95 per cento di affidabilità e di puntualità della linea; devo dirgli che c'è il 95 per cento di affidabilità, ma che del suo problema ce ne facciamo carico. Abbiamo cominciato a mappare tratta per tratta, problema per problema e abbiamo purtroppo, o per fortuna, riscontrato che oltre il 50 per cento dei problemi che ci sono, sono, guarda caso, riconducibili alla vetustà del materiale rotabile, quindi abbiamo già potenzialmente in mano la soluzione, che è quella, appunto, di anticipare la fornitura di treni e di attuare la prospettiva che abbiamo ottenuto con la gara del ferro.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, assessore Donini.

È così conclusa la discussione generale.

Apriamo ora la fase delle dichiarazioni di voto. Ricordo che ogni gruppo ha a disposizione cinque minuti.

Ha chiesto di parlare la consigliera Rontini. Ne ha facoltà.

**RONTINI:** Grazie, presidente. Non starò qui a ripercorrere tutto l'elenco dei tanti elementi qualificanti di questo atto di indirizzo, come del resto hanno già fatto l'assessore Donini e i colleghi Lotti e Montalti in maniera esaustiva. Voglio però ripercorrerne alcuni per sommi capi, a partire dal fatto che mettiamo nero su bianco che la ferrovia è la rete fondamentale per il trasporto pubblico locale extraurbano mentre alla gomma spetta il ruolo di adduttore. Questo anche come elemento di risposta ai problemi della qualità dell'aria e della congestione per avere delle città più salubri e vivibili e anche con l'obiettivo di incrementare il numero dei passeggeri trasportati del 3 per cento nell'orizzonte dei tre anni.

Così come un altro elemento è sicuramente il fatto, ribadito poco fa anche dall'assessore, che con l'affidamento dei servizi ferroviari, nell'orizzonte di legislatura arriveremo al completo rinnovo del parco mezzi.

Voglio poi risottolineare la sostanziale conferma delle risorse dedicate al trasporto pubblico locale, fatto non scontato, come abbiamo ascoltato, che deriva anche dal fatto che la nostra Regione, a differenza di tante altre, si è fatta trovare in regola con gli obiettivi che il Governo nazionale ci chiede.

E ancora l'attenzione ad incentivare la cultura della buona mobilità continuando a lavorare sui percorsi, ad esempio, casa-scuola e casa-lavoro a favore di una sempre maggiore sicurezza.

Potremmo parlare poi del lavoro che si sta facendo per attrezzare le nostre stazioni e fermate ferroviarie per il superamento delle barriere architettoniche attraverso un piano complessivo di riqualificazione delle stesse, così come dell'impegno sulla ciclomobilità, che parte già da una percentuale

consistente se ci paragoniamo al resto d'Italia, rispetto alla quale io penso che potremmo partire immediatamente mettendo in programma quegli interventi immediatamente cantierabili, che possono fare anche da ricucitura urbana, di piste ciclabili.

E ancora, ne ha parlato la consigliera Montalti, l'efficientamento della governance. Mi fa piacere che l'assessore Donini in Commissione abbia riconosciuto il percorso già effettuato dalla Romagna, che è anche il territorio da cui vengo io, per la costituzione dell'Agenzia unica della mobilità riaggregando le tre precedenti, con la previsione di meccanismi disincentivanti o incentivanti per quei territori che non procederanno alla riorganizzazione, tenendo conto anche dell'impegno e della fatica che questi percorsi e processi richiedono.

Potrei continuare, ma non è mia intenzione farlo.

Come presidente della Commissione intendo anch'io ribadire la mia disponibilità alla proposta portata avanti in Commissione dallo stesso assessore e qui riportata con grande correttezza anche dai consiglieri Foti e Taruffi, disponibilità a discutere e confrontarci prima ancora che la Giunta abbia deliberato sull'intesa generale quadro, facendo un percorso in piena trasparenza, così come sugli atti che ci porteranno in tempi brevi all'approvazione del PRIT.

Penso che i cittadini dell'Emilia-Romagna abbiano il diritto di avere un trasporto pubblico locale di qualità, dei servizi ferroviari efficienti, un parco mezzi rinnovato, dei treni puliti che rispettino finalmente gli orari e penso che sia nostro dovere, dovere di quest'Aula, di questa Regione, rispondere positivamente a questa richiesta. Con questo atto di indirizzo ci attrezziamo, ci mettiamo nelle migliori condizioni per farlo e per rispondere positivamente a questa richiesta.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliera Rontini.

Ha chiesto di parlare la consigliera Gibertoni. Ne ha facoltà.

**GIBERTONI:** Grazie, presidente. Ribadisco che il nostro voto sarà decisamente contrario. Sul bando resta davvero la perplessità di un'occasione perduta e certamente anche piccole cose di contorno forse non sono immediatamente chiare.

Da qui al 2018, l'anno in cui si dice che si comincerà a rinnovare il materiale rotabile, non credo che noi possiamo davvero pensare di non intervenire per tre anni sul nostro materiale rotabile. Sì, interveniamo, però non si capisce esattamente quali siano in questo senso gli accordi con Trenitalia, se dopo si scala dalla cifra che corrispondiamo a Trenitalia o se loro comprano questi treni. Ne parleremo mi auguro, mi farà piacere parlarne, perché se intanto glielo rinnoviamo a metà, Trenitalia arriverà più contenta, però noi meno.

Per quanto riguarda le stazioni ribadisco l'importanza della riqualificazione e dell'adeguamento delle barriere architettoniche, ma certamente questo non basta. Sulle stazioni, in particolare su quelle che non fanno parte del circuito Centostazioni e Grandi Stazioni, è necessario intervenire prontamente.

Gli obiettivi ci sembrano in ogni caso molto limitati rispetto a quello che la Regione richiedeva e richiede con grande urgenza, quindi il nostro voto resta contrario.

Allacciandomi all'intervento del consigliere Foti, è importante quello che ha detto perché, è vero, il rinnovo delle cariche in SETA, con particolare riferimento al caso modenese, dovrebbe aprire una riflessione importante sul peso effettivo che la Regione ha dentro SETA, sul fatto che la Regione finanzia SETA, però quando si tratta di identificare quella che dovrebbe essere la figura tecnica che guiderà le scelte del trasporto pubblico della provincia in cui risiedo io, non si richiedono delle garanzie rispetto al curriculum. Come la Regione finanzia SETA, la Regione dovrebbe anche intervenire rispetto alla scelta

delle cariche direttive di questo tipo di agenzie, sennò ci si trova con dei casi come questo della cronaca più recente in cui abbiamo una persona di nomina recente che dice "di trasporti io non me ne intendo" e se si va a vedere il bando, effettivamente quel bando poteva vincerlo Bulgarelli perché il bando non richiedeva alcuna competenza trasportistica, era un bando molto generico che diceva semplicemente "capacità amministrativa eccetera". Se lo andate a leggere, vedrete che è un bando che può essere adattabile ad una serie di professioni forse più politiche che tecniche. In altre Regioni si fa meglio? Sì. Se andate a vedere, ad esempio, il bando che ha fatto Milano per ATM, vedrete che anche se in modo solo accennato, però un riferimento al curriculum, alle competenze trasportistiche c'era, non era vincolante, ma c'era. Avendolo visto le persone che erano interessate a quella nomina, si sono un po' autoselezionate all'inizio e quindi sono arrivati curricula di persone che già avevano esperienze di trasporti. Anche su questo un cambiamento di passo sarebbe ora di farlo.

Come sarebbe ora di dirci non soltanto che parleremo del PRIT, che abbiamo ragione, che non vedete l'ora di portarlo in Commissione, ma anche che effettivamente lo portate in Commissione, perché abbiamo affrontato il tema Cispadania e grandi opere e si diceva che non potevamo parlare di grandi opere senza il PRIT, che avevamo ragione, che presto sarebbe arrivato; adesso parliamo delle linee programmatiche del prossimo triennio e dite che presto arriverà il PRIT. Insomma, facciamolo arrivare perché noi lo aspettiamo con grande ansia e credo anche i cittadini.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliera Gibertoni.

Avendo così concluso le dichiarazioni di voto, prima di passare alla votazione nomino scrutatrici le consigliere Montalti, Mori e Gibertoni.

Si proceda alla votazione, per alzata di mano, del partito di deliberazione di cui all'oggetto 1103.

*(L'Assemblea, a maggioranza dei presenti, approva il partito di deliberazione)*

**PRESIDENTE (Rainieri):** L'Assemblea approva.

### **Inversione dell'ordine dei lavori**

**PRESIDENTE (Rainieri):** Ora abbiamo una richiesta di inversione dell'ordine del giorno della consigliera Gibertoni riguardo alla risoluzione 1088 che impegna la Giunta a "promuovere la questione di legittimità costituzionale in via principale, ex articolo 127, comma secondo, della Costituzione, avente ad oggetto la legge statale n. 107, sulla riforma del sistema nazionale di istruzione e formazione, pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 15 luglio 2015", a firma della consigliera Gibertoni. Su questa risoluzione è stata chiesta un'inversione dell'ordine dei lavori.

È ammesso un intervento a favore e un intervento contro.

Ha chiesto di parlare a favore la consigliera Gibertoni. Ne ha facoltà.

**GIBERTONI:** Grazie, presidente. È fondamentale che su questo atto l'Aula si esprima oggi per una serie di motivi. Intanto perché altre Regioni l'hanno già fatto senza nascondersi dietro a un dito (il Veneto l'ha fatto, la Puglia l'ha fatto, si sono espressi in Lombardia, si sono espressi in Friuli-Venezia Giulia, non sempre con voto a favore, ma già in tre Regioni in ogni caso si è votato a favore) e si segnala che effettivamente è importante e se lo aspettano i nostri docenti, se lo aspettano i docenti precari, se lo aspettano coloro che ritengono che la Regione sia anche un presidio che tutela i cittadini e che li



tutela da vicino segnalando al Governo quando le direzioni sono sbagliate e sono direzioni controproducenti in generale per la società nel suo contesto più ampio. Questa è una materia che, come è evidente, va ben oltre il contesto regionale e dal nostro punto di vista è importante che la Regione prenda posizione.

Il secondo motivo è evidente: per impugnare la "Buona Scuola" davanti alla Corte costituzionale restano ormai soltanto pochi giorni, quindi questa è l'ultima giornata - spero non con gioia del PD - in cui possiamo discutere in modo efficace questa risoluzione. È importante farlo liberamente e per questo noi chiediamo che si inverta l'ordine del giorno e si possa discutere velocemente la "Buona Scuola", quindi, per cortesia, chiedo un gesto di responsabilità all'Aula. Mi rendo conto dell'importanza dello storno, ma mi rendo conto fino ad un certo punto dell'importanza dello storno rispetto a quello che si aspettano da noi i nostri docenti precari. Votare adesso l'inversione significa almeno avere il coraggio di prendere posizione ed esporsi su questo; votare contro l'inversione significa, viceversa, secondo me, esattamente il contrario, non avere il coraggio...

*(interruzioni)*

Lo storno resta, certamente, nessuno toglie lo storno...

*(interruzioni)*

Sì, noi come gruppo siamo ovviamente disponibili a trattenerci anche oltre le 18, però la richiesta adesso è sull'inversione, quindi quello che chiediamo è l'inversione per dare la rilevanza che merita al tema. Grazie.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliera Gibertoni.

Qualcuno chiede di intervenire contro?

Ha chiesto di parlare il consigliere Caliendo. Ne ha facoltà.

**CALIANDRO:** Grazie, presidente. Non abbiamo capito se la richiesta è, come è parso di capire, per l'inversione dell'oggetto presentato dal Movimento 5 Stelle che andrebbe al primo punto, o se l'inversione è con l'oggetto 831 sullo storno, non ci è chiaro.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Se si chiede l'inversione, è chiaro che l'oggetto 1088 diventa il primo oggetto.

**CALIANDRO:** E l'oggetto 831 va al posto dell'oggetto 1088?

**PRESIDENTE (Rainieri):** No, dopo si prosegue con l'ordine di convocazione, poi però abbiamo un'altra votazione ancora prima. Adesso dobbiamo votare su questa inversione, poi abbiamo la richiesta di un'integrazione di una risoluzione nuova e poi eventualmente andiamo avanti con l'oggetto 831 a cui è abbinato l'oggetto 964.

**CALIANDRO:** Presidente, chiedo due minuti di sospensione per consultarci, perché siccome abbiamo avuto tutto il Consiglio per proporre una cosa così importante e ci siamo ridotti all'ultimo

quarto d'ora, se è una cosa di così grande importanza si poteva proporre ad inizio Consiglio, anche in mattinata potevamo proporre l'inversione dell'ordine dei lavori...

*(interruzioni)*

Se era così importante si poteva fare stamattina questa risoluzione. Chiedo una sospensione e una convocazione dei Capigruppo, scusate!

**PRESIDENTE (Rainieri):** Se convochiamo la Capigruppo adesso, chiudiamo i lavori qua perché manca un quarto alle 18, a meno che non decidiamo di andare avanti ad oltranza dopo l'orario stabilito delle ore 18, altrimenti se sospendiamo adesso...

*(interruzioni)*

Se vuole, consigliere Caliandro, sospendo un minuto, ma rimaniamo tutti in Aula, perché se decidiamo di fare la Capigruppo, a questo punto chiudiamo i lavori.

**CALIANDRO:** Mi limito soltanto a segnalare che la proposta è arrivata alle ore 17,45 e alle ore 17,45 chiedo la sospensione.

**PRESIDENTE (Rainieri):** No, la proposta è arrivata stamattina, io ne ho preso atto e l'ho comunicata all'Aula nel momento in cui inizia la discussione su questi argomenti. Non potevo farlo prima, mentre discutevamo di un atto amministrativo. Io ho fatto quello che è il lavoro del presidente dell'Aula, le comunicazioni tra i capigruppo non mi competono.

**CALIANDRO:** Va bene. Se ci dà un minuto, decidiamo.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Io le do un minuto da questo momento, in Aula però.

*(La seduta, sospesa alle ore 17,46, è ripresa alle ore 17,49)*

**PRESIDENTE (Rainieri):** Riprendiamo i lavori dell'Aula.

Chi chiede di intervenire contro?

Ha chiesto di parlare il consigliere Caliandro. Ne ha facoltà.

**CALIANDRO:** Grazie, presidente. È evidente che siamo di fronte alla classica situazione in cui non si ha il coraggio di prendere le proprie idee e le proprie cose per mano, ne prendiamo atto, semplicemente perché i due temi, così come ci sono stati presentati, rappresentano una mistificazione classica di un dibattito che non vuole essere evaso perché sappiamo tutti che tra dieci minuti i lavori verranno conclusi e ci viene chiesto di non affrontare un dibattito né su un tema, né sull'altro tema salvo il fatto che la Lega Nord non ha mai avuto il coraggio di prendere la parola per dire che non è d'accordo perché non vuole prendersi questa patata bollente.

Noi siamo il partito di maggioranza, il partito di responsabilità e diciamo che sulle cose vogliamo discutere, ma diciamo anche che non accettiamo l'inversione dell'ordine dei lavori, chiederemo

comunque che il dibattito che si apre adesso si concluda negli orari concordati, ma si riprenda alla prima occasione utile. Quindi votiamo contro, ma chiediamo anche approfondimenti sul tema perché non possiamo rinviare argomenti da giugno a oggi e non affrontarli mai e lavorare sempre in una situazione emergenziale. Abbiamo avuto una mattinata per invertire i lavori, per chiedere, per parlare prima, per parlare dopo, ma l'atto ufficiale è arrivato alle 17.45, l'ho messo a verbale prima e metto a verbale anche il voto contrario del PD.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliere Caliendo.

Chiedo ai signori visitatori di stare seduti e di non fare fotografie all'Aula. Grazie.

Ha chiesto di parlare, sull'ordine dei lavori, il consigliere Pompignoli. Ne ha facoltà.

**POMPIGNOLI:** Grazie, presidente. Intervengo su quanto ha detto il presidente Caliendo. Io capisco che si deve intervenire uno a favore e uno contro, ma qui non ci si vuole sottrarre a responsabilità o a parlare dello storno o della scuola. È ovvio ed è chiaro che in dieci minuti non possiamo trattare due argomenti come questi, quindi o decidiamo di sospendere i lavori e chiudiamo e ce ne andiamo tutti a casa, o, viceversa, stiamo qua fino alla fine. L'idea è: prolunghiamo l'orario oltre il quale era prevista la chiusura dell'Assemblea, o non si tratta nessuno dei due argomenti perché in dieci minuti non ha senso trattare argomenti di questo tipo.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Consigliere Pompignoli, voi siete coloro che hanno il potere di votare una cosa o l'altra, quindi, adesso, nell'ordine, votiamo per l'inversione o meno dei lavori, poi, se dovesse passare l'inversione, rivotiamo, intervenendo prima uno a favore e uno contro, per l'eventuale superamento dell'orario delle 18.

Ha chiesto di parlare, sull'ordine dei lavori, il consigliere Caliendo. Ne ha facoltà.

**CALDIANDRO:** Grazie, presidente. Non è che voglio dare ragione al consigliere Pompignoli per forza, però, oggettivamente, o facciamo le cose seriamente, oppure, se il dibattito deve essere un'operazione teatrale, non ha senso. Ci sono rimasti otto minuti, ci stiamo perdendo sulle regole. Sapevamo già tutti quanti, come è prevedibile avendo programmato il Consiglio da lungo tempo, che il Consiglio sarebbe finito alle 18, non siamo in condizioni di garantire il numero legale in Aula, quindi non ha senso aprire adesso un dibattito. Quindi io le chiedo a questo punto di fare una verifica e, se possibile, di andare avanti, perché una possibilità è che le persone abbandonino l'Aula e poi il dibattito non c'è più, ma questo non sarebbe un bello spettacolo politico.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Io ho detto due cose: votiamo per l'inversione dei lavori e poi votiamo eventualmente se proseguire o se interrompere e a quel punto, al prossimo Consiglio, la risoluzione 1088 diventa la prima e non la decima o l'ottava, quello che è oggi. Questo era quello che ho detto prima. Però nell'ordine bisogna prima votare l'eventuale inversione dei lavori e poi se sfiorare l'orario, se chiudere alle 18, oppure se iniziare la discussione generale e riprenderla al prossimo Consiglio. Queste sono le possibilità che abbiamo.

Ha chiesto di parlare, sull'ordine dei lavori, la consighiera Gibertoni. Ne ha facoltà.

**GIBERTONI:** Intervengo sull'ordine dei lavori rispetto al fatto che non ha alcun senso dire che questa risoluzione sarà il primo punto la prossima volta perché, come dicevo, c'è una scadenza di cinque

giorni, quindi prendiamo posizione oggi oppure diciamo che ci siamo nascosti dietro a un dito, ma ci sono migliaia di persone che aspettano una posizione della Regione.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Lei può anche avere ragione, però la Presidenza non è che può mettersi negli abiti dei consiglieri che vogliono cambiare l'ordine dei lavori in base a quelle che sono le date di scadenza. Non è colpa della Presidenza dell'Aula ma è colpa di un'organizzazione eventualmente sbagliata delle risoluzioni che sono state proposte.

Metto in votazione, per alzata di mano, l'inversione dell'ordine dei lavori.

*(È approvata all'unanimità dei presenti)*

**PRESIDENTE (Rainieri):** L'inversione dei lavori è accolta.

A questo punto mettiamo ai voti la proposta del consigliere Pompignoli di proseguire oltre le ore 18, cioè se aprire la discussione sulla risoluzione e andare avanti ad oltranza, oppure se chiudere i lavori in questo momento e riprendere con la risoluzione 1088 il prossimo Consiglio.

Ha chiesto di intervenire, sull'ordine dei lavori, il consigliere Pompignoli. Ne ha facoltà.

**POMPIGNOLI:** Grazie, presidente. Sull'ordine dei lavori, chiedo che se si voterà per sfiorare l'orario, dovremmo trattare tutti e due gli argomenti, non solo la risoluzione sulla scuola, ma anche la risoluzione sulla caccia, quindi io chiedo che venga votato il proseguimento dei lavori per trattare tutte e due le risoluzioni.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliere Pompignoli.

Ha chiesto di parlare il consigliere Paruolo. Ne ha facoltà.

**PARUOLO:** Grazie, presidente.

Scusate, ma ho la sensazione che rischiamo di incartarci. Io dichiaro il voto contrario del Partito Democratico all'oltranza e lo motivo rispetto alla comprensibile richiesta dei colleghi del Movimento 5 Stelle. Siccome noi comunque oggi, se avessimo potuto discutere la vostra risoluzione - se si fosse detto per tempo, si sarebbe potuto fare - l'avremmo bocciata e la bocciamo anche la prossima volta, consigliere Gibertoni - e vi diremo il perché, quindi non è che ci sottraiamo - questo fa venire meno l'elemento di urgenza. Perché restare in aula per avere la bocciatura oggi? La potrete avere serenamente alla prossima seduta, in cui noi vi spiegheremo i motivi per cui oggi, se avessimo fatto in tempo ad affrontare l'argomento, avremmo respinto la vostra risoluzione. Quindi non c'è più l'elemento di urgenza. Non è che noi usiamo strumentalmente la scadenza del termine, perché non abbiamo il coraggio di votare contro. Noi avremmo votato contro e voteremo contro la prossima volta. Se quello che a voi interessa è avere un voto del PD contrario alla vostra risoluzione, lo avrete la prossima volta.

Voteremo, quindi, contro l'oltranza e la prossima volta verranno affrontati entrambi gli argomenti.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliere Paruolo.

Ha chiesto di parlare, sull'ordine dei lavori, la consigliera Gibertoni. Ne ha facoltà.

**GIBERTONI:** Grazie, presidente. Sono senza parole, nel senso che qua lei ha fatto l'elenco delle cose a cui voterà contro. Consigliere Paruolo, guardi che il teatrino che ha appena fatto adesso

nell'alzarsi per dire che voterà contro, che per la bocciatura dobbiamo aspettare la prossima volta, che non ha senso che la vogliamo oggi perché tanto la bocciatura ce la darete la prossima volta e quindi ha parlato contro l'oltranza e contro la risoluzione, è di un grottesco che io non ricordo neanche forse un video famoso dei Pink Floyd in cui ci fosse una figura di questo tipo. Detto questo, che non abbiate la responsabilità e il coraggio di prendere posizione e un quarto d'ora - un quarto d'ora - del vostro tempo davanti a dei cittadini che aspettano una risposta, che aspettano la bocciatura... Diamogli la bocciatura oggi così sappiamo subito come va a finire questa storia! Questo lo trovo spregevole...

*(interruzioni)*

Ma non facciamo il bilancino con i minuti! L'abbiamo chiesto regolarmente stamattina appena entrati qui, alle 10 voi avevate la nostra richiesta...

*(interruzioni)*

**PRESIDENTE (Rainieri):** Chiedo scusa, non è un dibattito, ha chiesto la parola la consigliera Gibertoni. Consigliera Gibertoni, ha finito l'intervento?

**GIBERTONI:** Ho finito l'intervento.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliera Gibertoni.

Ha chiesto di parlare il Presidente della Giunta. Ne ha facoltà.

**BONACCINI, presidente della Giunta:** Grazie, presidente. Vorrei che ci capissimo e ci rispettassimo tra di noi perché se c'è uno a cui non potete dire che non ci mette la faccia e non si prende le sue responsabilità, cara consigliera Gibertoni, è il sottoscritto e faccio il presidente di questa Regione, quindi evitiamo di accusare gli altri di ciò che non sono.

Secondo: io ho un'iniziativa tra poco, faccio il presidente, sono abituato, laddove prometto di andare, di andarci. Cosa facciamo? Facciamo il teatrino per cui se noi usciamo dall'Aula siamo quelli che non lavorano? Poi magari un giorno chiediamo, dalle sette di mattina alle due di notte, ad ognuno di voi, di mettere, come faccio io, pubblicamente cosa fate e dove siete. Allora evitiamo di dire "cosa sarà mai un quarto d'ora!". Se si fa un dibattito su argomenti così seri, lo si fa seriamente se la politica ha un senso, non si arriva un quarto d'ora prima a chiedere l'inversione, perché è un dibattito al quale vorrei partecipare anch'io come presidente di questa Regione visto che voto, altrimenti è davvero un teatrino quello che propone lei, non quello di cui lei accusa gli altri di fare. Siamo chiari e rispettiamo tra di noi su questo.

Io trovo pienamente legittima la sua richiesta, ma trovo che le condizioni di organizzazione di un'Aula rispetto agli impegni che ognuno di noi ha, non so se li avete anche voi dopo cena, visto che siamo sempre fuori a fare iniziative politiche, dibattiti eccetera. Capisco che quelli che ho io sono enormemente superiori ai vostri come anche responsabilità, ma evitiamo di accusare gli altri perché sono curioso di vedere le dichiarazioni dopo, quando si dirà che si lascia l'Aula perché si ha paura di affrontare la discussione. Altrimenti sapete cosa facciamo? Diciamo che d'ora in poi tutte le Assemblee legislative non hanno un termine di conclusione così si sta qui ad oltranza. Ma a voi pare che si organizzi così un lavoro e un dibattito tra forze politiche in istituzioni serie?

**BERTANI:** Facciamo due giorni di fila come è già stato proposto.

**BONACCINI:** Va bene, facciamo pure due giorni di fila, ma quello che vorrei che tra noi accettassimo è che si possono avere posizioni diverse, ma mi auguro che a nessuno venga la tentazione, usciti da qui, di dichiarare ai giornali che chi va via è perché vuole sottrarsi ad un dibattito, cosa che non abbiamo mai fatto, o è perché non ha voglia di lavorare. Io vorrei che su questo almeno, nelle diverse posizioni tutte legittime, ci fosse tra noi un rispetto riguardo a quello che rappresentiamo e al lavoro che vogliamo fare perché io non mi permetterei mai di dire a nessuno di voi, in qualsiasi forza politica milita, che non ha voglia di lavorare o di impegnarsi in politica, come state facendo seriamente, oppure che non vuole affrontare i temi di discussione e lo fa solo per poter raccontare delle cose alle persone che sono presenti, che rispetto e che torneranno magari la prossima volta.

L'avessimo saputo stamattina formalmente, mi sarei eventualmente impegnato anch'io a chiedere che si potesse parlare di quello, ma mi pare davvero che stiamo rischiando di rappresentare quello che secondo me all'esterno, peraltro, fa del danno a tutti, non soltanto ad una persona, tutto qua.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, presidente Bonaccini.

Ha chiesto di parlare, sull'ordine dei lavori, il consigliere Foti. Ne ha facoltà.

**FOTI:** Grazie, presidente. Ora noi ci siamo dati dei tempi e neanche a me nessuno aveva rappresentato questa scadenza (diversamente potevo ritirare la proposta di legge e questa risoluzione la facevo passare avanti perché tanto sapevo già che c'erano due pregiudiziali per bocciarla), però se si vuole superare l'inghippo relativo al fatto che, come la consigliera Gibertoni ha sottolineato, c'è un termine temporale, basta trasformare questa risoluzione in una risoluzione in Commissione, il presidente della Commissione la iscrive entro il termine di scadenza e c'è la discussione e il voto dell'Assemblea né più e né meno come il Regolamento consente perché è una facoltà consentita che si discuta una risoluzione in Commissione. Questo se il problema è la pronuncia entro un termine. Se il problema invece è la discussione generale, allora va bene fare questa risoluzione anche il 28 anche se fuori termine. Se vuole presentarla per avere un voto nel termine, oggi l'unico consiglio che mi permetto di darle è di trasformare la risoluzione in risoluzione in Commissione e già l'Ufficio di Presidenza che è qui presente penso che possa dire che nulla osta alla trasformazione in risoluzione in Commissione.

**PRESIDENTE (Rainieri):** Grazie, consigliere Foti.

A questo punto sono passate le 18 e visto che nell'ultima Capigruppo si è deciso che alle 18 si chiudevano i lavori, chiudo i lavori di questa seduta, ricordando che i tempi e i modi di gestire i lavori dell'Aula si decidono in Ufficio di Presidenza e poi con la Capigruppo, quindi la prossima volta vorrei evitare queste discussioni spiacevoli.

*(Le comunicazioni prescritte dall'articolo 69 del Regolamento interno sono riportate in allegato)*

La seduta è tolta.

**La seduta ha termine alle ore 18,05**

**ALLEGATO****Partecipanti alla seduta**

Numero di consiglieri assegnati alla Regione: 50

Hanno partecipato alla seduta i consiglieri:

Enrico AIMI, Piergiovanni ALLEVA, Mirco BAGNARI, Andrea BERTANI, Gianni BESSI, Galeazzo BIGNAMI, Giuseppe BOSCHINI, Stefano CALIANDRO, Alessandro CARDINALI, Gabriele DELMONTE, Alan FABBRI, Tommaso FOTI, Giulia GIBERTONI, Massimo IOTTI, Andrea LIVERANI, Barbara LORI, Daniele MARCHETTI, Francesca MARCHETTI, Gian Luigi MOLINARI, Lia MONTALTI, Roberta MORI, Antonio MUMOLO, Giuseppe PARUOLO, Marco PETTAZZONI, Silvia PICCININI, Roberto POLI, Massimiliano POMPIGNOLI, Silvia PRODI, Giorgio PRUCCOLI, Fabio RAINIERI, Matteo RANCAN, Valentina RAVAIOLI, Manuela RONTINI, Nadia ROSSI, Luca SABATTINI, Simonetta SALIERA, Gian Luca SASSI, Raffaella SENSOLI, Luciana SERRI, Ottavia SONCINI, Katia Tarasconi, Igor TARUFFI, Yuri TORRI, Marcella ZAPPATERRA, Paolo ZOFFOLI.

Hanno partecipato alla seduta

il presidente della Giunta Stefano BONACCINI;

il sottosegretario alla Presidenza Andrea ROSSI;

gli assessori: Simona CASELLI, Andrea CORSINI, Palma COSTI, Raffaele DONINI, Paola GAZZOLO, Elisabetta GUALMINI, Emma PETITTI, Sergio VENTURI.

Hanno comunicato di non poter partecipare alla seduta l'assessore Massimo MEZZETTI e il consigliere Stefano BARGI.

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

Nel corso delle sedute sono pervenuti i sottonotati documenti:

**Interrogazioni**

**1220** - Interrogazione a risposta scritta circa i contributi riguardanti il Museo Guatelli di Collecchio e l'utilizzazione dello stesso. A firma del Consigliere: Bignami

**1221** - Interrogazione a risposta scritta circa le azioni da attuare a seguito del maltempo che ha colpito le province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara in data 5 settembre 2015. A firma del Consigliere: Foti

**1222** - Interrogazione a risposta scritta circa l'applicazione degli standard relativi all'assistenza ospedaliera, con particolare riferimento agli Ospedali di San Giovanni in Persiceto e di Bentivoglio. A firma del Consigliere: Bignami

**1226** - Interrogazione a risposta scritta circa la creazione di un polo sanitario unico centralizzato in concomitanza con la ristrutturazione del Policlinico di Modena, con particolare riferimento al laboratorio farmaci antiblastici ed al laboratorio oncologico. A firma del Consigliere: Bignami

**1227** - Interrogazione a risposta scritta circa le procedure e la situazione relative all'attuazione del progetto "Garanzia Giovani". A firma del Consigliere: Pompignoli

**1230** - Interrogazione a risposta scritta circa la chiusura dell'Ufficio postale di Casoni di Luzzara (RE). A firma del Consigliere: Torri

### Risoluzioni

**1223** - Risoluzione per impegnare la Giunta ad opporsi, in tutte le sedi possibili, all'adozione dell'attuale schema di decreto attuativo - in particolare dell'art. 35 - dello "Sblocca Italia" al fine di evitare il potenziamento degli inceneritori già esistenti e la costruzione di nuovi. (08 09 15) A firma dei Consiglieri: Bertani, Gibertoni, Piccinini, Sensoli, Sassi

**1224** - Risoluzione per impegnare la Giunta a favorire una maggiore integrazione tra le esperienze positive dell'iniziativa privata tesa a promuovere l'enogastronomia regionale e le proposte di nuove progettualità all'interno delle compatibilità normative e finanziarie. (08 09 15) A firma dei Consiglieri: Serri, Caliendo, Calvano, Bagnari, Lori, Montalti, Rossi Nadia, Iotti, Prodi, Pruccoli, Ravaoli, Cardinali, Paruolo, Mori, Molinari, Soncini, Poli, Boschini, Zappaterra, Marchetti Francesca, Sabattini, Rontini

**1228** - Risoluzione per chiedere alla Giunta di attivarsi affinché gli atti di indirizzo approvati dall'Assemblea legislativa e le dichiarazioni rese dal Presidente della Regione, in cui si è manifestato che non vi sono rischi di ridimensionamento per l'Ospedale di Novafeltria, trovino piena applicazione. (08 09 15) A firma dei Consiglieri: Sensoli, Gibertoni, Bertani, Alleva, Piccinini, Sassi

**1229** - Risoluzione per sostenere l'iniziativa a tutela dei lavoratori intrapresa dalla Fiom comprendente un referendum abrogativo di alcuni aspetti contenuti nel JOBS ACT per impedire il demansionamento e il controllo a distanza dei lavoratori e affinché venga reinserito il diritto di reintegro in caso di licenziamento ingiustificato. (08 09 15). A firma dei Consiglieri: Alleva, Taruffi, Torri  
(Comunicazione n. 16 prescritta dall'art. 69 del Regolamento interno - prot. NP/2015/1688 del 09/09/2015)

I PRESIDENTI  
Rainieri - Saliera

I SEGRETARI  
Rancan - Torri