

BOZZA NON CORRETTA

CONSIGLIO PROVINCIALE DI BOLOGNA

SEDUTA DEL 6 MAGGIO 2008

PRESIDENTE:

Prego il Segretario di procedere all'appello nominale per la verifica del numero legale.

SEGRETARIO GENERALE:

Appello

PRESIDENTE:

Con 22 Consiglieri comunali abbiamo il numero legale.

Nomino scrutatori i Consiglieri Lenzi, Cocchi e Govoni.

Approviamo i verbali delle sedute del 7 di agosto e dell'11 di settembre.

Ho ricevuto un ordine del giorno dal Consigliere Giovanni Venturi, a firma anche degli altri gruppi della Sinistra Arcobaleno...

(intervento fuori microfono non udibile)

PRESIDENTE:

Chiedo scusa, mi sbaglio sempre, dico delle frasi che non hanno senso proprio, nessun riferimento istituzionale, non sono il solo però sono io e chiedo venia, non esiste la Sinistra Arcobaleno.

I gruppi che hanno firmato sono il PDC, Verdi, Sinistra Democratica e PRC, l'ordine del giorno lo distribuisco, fondo per il sostegno socio educativo, lo distribuisco perché è urgente.

Interventi d'inizio seduta, il primo è il Consigliere Caserta, aggressione a Verona, ha la parola.

CONSIGLIERE CASERTA:

Grazie Presidente.

Il brutale e mortale pestaggio del giovane Nicola Tommassoli mostra in tutta la sua crudeltà il grado di abiezione a cui può giungere il comportamento umano.

Ancora più devastante perché ne sono protagonisti dei giovani cosiddetti normali, occidentali, europei, italiani, che non sono arrivati di nascosto come gli immigrati

BOZZA NON CORRETTA

clandestini, non dormono sotto i ponti, non sono precari, non vivono alcun apparente disagio, vanno a scuola, li incontriamo per strada, hanno sguardi qualsiasi, potrebbero essere dei classici bravi ragazzi se non fosse magari per una croce celtica disegnata sul giubbino o su qualche altra parte, potrebbero essere nostri figli o dei nostri vicini di casa.

Ecco che in questo caso scompare dalla nozione comune il termine di sicurezza, non è adatto perché mai ci si dovrebbe proteggere da questi qui che sono apparentemente così normali.

Il sociologo veronese Andreoli intervistato ieri alla televisione ha usato il termine “vuoti”, ragazzi vuoti sono nulla perché non hanno cultura, “la stessa città di Verona – egli dice – tanto opulenta e incolta eppure c’è l’Arena”.

La violenza e la sopraffazione sono il prodotto di questo vuoto di cultura e di un’umanità ormai scarnificata.

È fin troppo banale e qualcuno dirà retorico sottolinearlo, se per caso l’omicidio a calci in testa fosse stato commesso da cinque giovani slavi, africani o addirittura arabi, quale sarebbe stata la nostra rabbia e la percezione di insicurezza indotta?

Enorme, stratosferica, possiamo scommetterci!

Molti Sindaci sarebbero scesi in campo per gridare che così non si può andare avanti, come qualcuno ha già detto che ci vuole perfino la pena di morte, altro che peperoncino e manganelli!

Il perché è chiaro, l’immigrato per antonomasia e **l’altro da sé** sono la rappresentazione fisica e vivente della paura, l’uomo nero, invece il vuoto pneumatico dei nostri quartieri senza più socialità, il deserto delle nostre città di cemento, il sottofondo delle nostre televisioni sempre accese, non ci fa udire che in quell’angolo buio della società cresce, insieme alla solitudine di questi giovani uomini abbandonati a se stessi, il seme della violenza in un delirio ormai senza fine.

Si dovrebbe innanzitutto nelle scuole e nelle istituzioni - facciamolo per primi noi in Provincia Presidente - discutere senza ipocrisia del concetto di violenza contemporanea, di cosa ne pensiamo tutti noi senza pregiudizi ideologici e dell’uso che dei termini di violenza e di sicurezza fanno i nostri media e i nostri ideologi nazionali per capire che stiamo scavando un baratro e che non ci sono ricette a buon mercato, né peperoncino e né olio santo, per combatterla. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Consigliere Caserta.

Ha la parola il Consigliere Guidotti sullo stesso tema, prego.

BOZZA NON CORRETTA**CONSIGLIERE GUIDOTTI:**

Grazie Presidente.

Desidero portare l'addolorato cordoglio, unito ai sentimenti della più commossa partecipazione all'immenso dolore dei suoi familiari, miei personali e dell'intergruppo di AN per la tragica morte del giovane Nicola Tommassoli, la cui fine è dovuta a una barbara e inumana aggressione ulteriormente aggravata dai futili motivi che l'hanno provocata.

Questo non può non lasciare in noi che un senso di smarrita rabbia accompagnata da altrettanta ferma certezza circa la necessità di rapide, esemplari e certe punizioni che debbono essere comminate a chi, come in questo caso, infrange con efferata crudeltà le più elementari regole del vivere civile.

Non possiamo però sottacere tentando di trovare delle inestinte connotazioni politiche ad un atto che, per bocca degli stessi investigatori e magistrati che seguono le indagini, ha sono l'infame caratteristica della delinquenza comune ancora più infame in quanto legata ai banali motivi che l'hanno determinata.

Debbo però anche evidenziare come in altra città si stiano verificando cose almeno altrettanto gravi.

Gli eventi di Torino, certamente non sono paragonabili con i fatti di Verona ma contemporaneamente hanno investito il Paese, rappresentano un'altra grave connotazione del degrado morale in cui da tempo vive la società italiana in quanto, oltretutto con la pretesa di un alibi pseudo ideologico, scatena un nuovo antisionismo militante che reputa legittimo bruciare le bandiere dello stato d'Israele ma non quello di sventolarle oltretutto in una manifestazione culturale come la fiera del libro.

Condanniamo quindi, senza se e senza ma, la bestiale aggressione di Verona, le violenze fisiche e culturali di Torino e la strumentalizzazione di questi episodi al solo scopo di una, per ora, non impensabile e improbabile rivincita politica. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Consigliere Guidotti.

Ha la parola il Consigliere Finotti sullo stesso tema.

CONSIGLIERE FINOTTI:

Grazie Presidente.

Io credo che ci siano dei momenti nei quali non è rilevante fare delle valutazioni sociologiche di fatti drammatici che succedono e succedono in Italia.

BOZZA NON CORRETTA

Io non do la visione che ha dato il Consigliere Caserta di una diversa interpretazione di un fatto se viene fatto da un cittadino extra comunitario o da un cittadino italiano. Quando si parla di delinquenti, quando si parla di criminali, questi sono delinquenti e criminali al di fuori della nazione, al di fuori della razza, al di fuori della religione, si tratta di criminali e come tali devono pagare nella maniera più dura possibile, in funzione di quelle che sono le leggi del nostro Stato, per i crimini che essi compiono.

Il Consigliere Caserta ha voluto far notare una diversa interpretazione anche a livello sentimentale, se vengono commessi dei delitti da dei cittadini extra comunitari magari immigrati irregolarmente, se un cittadino è immigrato irregolarmente sta già facendo un reato e deve essere già punito di quel reato in partenza, gli altri reati che vengono fatti sul territorio devono subire, come dicevo prima, quelle che sono le conseguenze giuste e meritate dell'atto che viene compiuto.

Quanto successo a Verona è una drammaticità unica, è il decadimento totale di qualsiasi valore civile, valore morale, valore e rispetto della vita di altre persone.

Io credo che questi fatti devono veramente essere condannati da tutti, condannati da un Consiglio Provinciale, condannati dai Consiglieri, condannati da chi ha un ruolo nelle istituzioni ma condannati ovviamente da tutti i cittadini.

Mi auguro che questi fatti non debbano assolutamente più ripetersi ma credo che non si possano neanche strumentalizzare come se fossero causa o effetto di quella che è la nostra società ma semplicemente di menti malate. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Consigliere Finotti.

Consigliere Spina, prego.

CONSIGLIERE SPINA:

Grazie Presidente.

Io credo che l'episodio della brutale aggressione e dell'assassinio concepito in maniera infernale di questo ragazzo veronese, poteva essere di qualunque altro posto d'Italia o del mondo, in realtà si prestò invece sì in una sede come questa a considerazioni che sono ovviamente di ordine sociale, che sono di ordine culturale, che sono di ordine politico, mi associo al cordoglio, lo faccio a nome mio personale, a nome della forza politica che rappresento ma quando la madre nei giorni scorsi chiedeva a chi avesse visto di farsi avanti mentre gli assassini erano già fuggiti, si dice, all'estero, io credo che lì ci fosse il senso anche di una richiesta di riflessione perlomeno questo è

BOZZA NON CORRETTA

uno degli aspetti che a noi pare di cogliere su quanto accade e sul perché accade.

Per me non è marginale il fatto che fossero ragazzi gli aggressori, pare – e uso tutte le precauzioni del caso – appartenenti o simpatizzanti di formazioni di estrema destra delle quali ho letto i comunicati in questi giorni che, prendendo le distanze, si firmavano con un “sempre più feroci” tanto per essere chiari, mi riferisco al Fronte Veneto Naziskin.

Ne ho tratto un ulteriore elemento di preoccupazione, un ulteriore elemento di appesantimento, non è per me indifferente il fatto che questo accada, come poteva accadere in qualunque parte d'Italia o del mondo, a Verona e cioè accada in uno di quei centri dove è migliore la condizione generale di vita e dove più forte evidentemente sono anche le contraddizioni ma su questo non voglio soffermarmi oltre perché c'è un morto che sta lì a dirci la drammaticità di una condizione, di una situazione.

Nella seconda parte del mio ragionamento voglio riflettere su questo è stato dichiarato anche da parte delle più alte cariche dello Stato e anche oggi in questa sala.

Uno dei motivi che mi ha spinto a intervenire è cercare di evitare di fare confusione non solo perché la confusione non aiuta mai - per cui l'aggressione ai Vigili Urbani di Torino all'uscita di una discoteca per una multa piuttosto che le bandiere bruciate durante una manifestazione relativa alla discussione apertasi per questa fiera del libro di Torino, così come l'assassinio di questo ragazzo – questa confusione non fa bene a niente e a nessuno, non fa bene alla memoria e alla volontà di reagire a una morte così brutale e violenta ma soprattutto non fa bene né alla riflessione collettiva e né a quelle che sono le misure che devono essere prese.

Quando tutto viene buttato nello stesso calderone e per un verso si chiede il massimo della pena e per un altro invece si dice “infondo bruciare una bandiera è più grave che ammazzare un ragazzo di trent'anni”, io credo che ci sia già l'evidenziazione di un altro problema.

Nei giorni scorsi anche da qui io ho sentito esponenti politici chiedere una revisione del Codice Penale con la previsione del reato di apologia di comunismo, adesso si sostiene che bruciare una bandiera sia peggio che non ammazzare un ragazzo perché si comincia bruciando la bandiera e non si sa dove si finisce”, io credo che qui ci sia invece, oltre che già la gravità del fatto, oltre che già la gravità e la drammaticità della situazione, l'ulteriore drammaticità di quelli che possono essere gli sviluppi proseguendo su questo terreno per questo Paese.

Sotto il profilo politico mi chiedo chi è che stia pensando a rivincite politiche, le rivincite politiche si costruiscono nella sicura e non soltanto nelle urne ma soprattutto sono preoccupato per il risvolto che mi pare di intravedere rispetto a concezione del

BOZZA NON CORRETTA

diritto e quindi della democrazia che tutto sono fuorché vicini a quella che è l'esperienza costituzionale di questo Paese.

Credo che quella morte dovesse servire, piuttosto che a polemizzare, a riaffermare la necessità di una convivenza civile fatta di azioni e non di parole, grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Consigliere.

Anche a nome dei gruppi che non hanno chiesto la parola ritengo opportuno chiudere questo intervento con un minuto di raccoglimento.

Il Consiglio Provinciale osserva un minuto di silenzio.

PRESIDENTE:

Grazie.

L'ultimo intervento è del Consigliere Finotti sugli introiti da autovelox, prego.

CONSIGLIERE FINOTTI:

Grazie Presidente.

Ieri in Commissione l'Assessore Prantoni ha presentato quelli che sono i risultati degli autovelox della Provincia, fine del primo trimestre del 2008, nei confronti soprattutto di quelli che sono stati i risultati degli stessi autovelox immediatamente installati quindi fine anno 2007.

A un aumento in alcuni siti si è però fatto riscontro una diminuzione generale di quelle che sono le contravvenzioni che sono state elevate da questi autovelox.

Fermo restando che come gruppo di Forza Italia PDL dall'inizio abbiamo sempre detto che l'autovelox deve avere una fonte educativa, una fonte di preservazione dagli incidenti e non una fonte di cassa per la Provincia stessa perché l'obiettivo è quello di rendere più sicure le nostre strade e non di consentire alla Provincia di far quadrare il bilancio.

Su questo filone viene poi anche il discorso dell'Assessore Prantoni di una rimodulazione di quelle che sono le velocità non solo nelle strade provinciali ma possibilmente anche nei comuni per renderle più eque.

Il problema però che si viene a creare, e mi rivolgo non tanto all'Assessore Prantoni in questo caso ma all'Assessore Benuzzi in quanto Assessore del bilancio, è una problematica per quelle che possono essere le casse della Provincia.

Non più tardi della settimana scorsa l'Assessore ci ha fatto una relazione

BOZZA NON CORRETTA

trimestrale dicendosi, il termine l'ho adoperato io ma con il quale era d'accordo l'Assessore, preoccupato ma non allarmato di quelli che sono i conti della Provincia, se però viene meno anche un altro possibile introito di quelli che erano considerati per il bilancio preventivo di tutto il 2008 è chiaro che potrebbe allarmarsi ancora di più la situazione dei conti della Provincia stessa.

Volevo sapere se era possibile dall'Assessore se già aveva preso un attimo in attenzione o in visione questa possibile diminuzione di ingressi di risorse da parte della Provincia stessa e se stava già quindi valutando eventuali possibili correttivi alle stesse eventuali diminuzioni.

Torno, e finisco, con la criticità che abbiamo sollevato come gruppo di Forza Italia e precisamente quei famosi settecentomila euro che sono stati stanziati per quello che riguarda la costruzione della sede di piazza Grande che riteniamo che, in un momento di grave difficoltà, non debbano essere spesi in questa maniera. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Consigliere.

Lo avevo presentato come ultimo intervento di apertura ma era il primo delle domande naturalmente.

Assessore Benuzzi, doppia risposta con suddivisione dei tempi.

ASSESSORE PRANTONI:

Grazie Presidente.

Do soltanto un dato di ordine tecnico rispetto al funzionamento degli autovelox, poi chiaramente il collega Benuzzi farà considerazioni legate al bilancio.

A me pare che il secondo trimestre di funzionamento del sistema di controllo della velocità sulle strade provinciali stia dando dei buoni risultati nel senso che mi pare il messaggio che la Provincia ha tentato di trasmettere sia stato compreso da parte degli automobilisti che mediamente hanno un comportamento più virtuoso rispetto al primo trimestre del funzionamento degli stessi.

È chiaro però, e io ho cercato di dirlo anche ieri in Commissione, che non è possibile immaginare che da tre mesi di funzionamento dell'autovelox siamo in grado già di definire esattamente qual è l'evoluzione delle contravvenzioni sulle nostre strade.

Se noi andiamo a vedere i dati annuali che raccogliamo rispetto al tema dell'incidentalità scopriamo subito un elemento che deve farci riflettere.

Intanto che il maggior numero di incidenti, legato a un incremento del traffico, avviene nei mesi di maggio, giugno e luglio per cui è presumibile che anche quest'anno,

BOZZA NON CORRETTA

in questo trimestre, ci sia un incremento del traffico, di conseguenza un incremento dell'incidentalità e quindi anche un incremento di contravvenzioni rispetto a una situazione di questo genere.

Anche perché c'è una modifica delle caratteristiche del traffico nel senso che tradizionalmente nei primi mesi dell'anno c'è un traffico sostanzialmente locale, più locale del resto dell'anno e nel secondo semestre invece ci sarà un traffico aggiuntivo, soprattutto il fine settimana, di perché che non conoscono esattamente i luoghi, che non sono stati toccati dalla campagna di comunicazione della Provincia, per cui è chiaro che io non ci scommetterei che il secondo semestre del 2008 sia esattamente uguale al primo trimestre perché nel traffico c'è un'evoluzione.

Noi avremo maggio, giugno e luglio con un incremento di traffico, agosto con un rallentamento del traffico, settembre, ottobre e novembre con un nuovo incremento che non raggiunge maggio, giugno e luglio quindi è chiaro che il traffico ha evoluzioni diverse e potrebbero essere diversi risultati.

D'altronde noi non facciamo nulla nel senso che le apparecchiature sono segnalate, sono in funzione ventiquattro ore al giorno, di conseguenza il tutto dipende esclusivamente del comportamento degli automobilisti che noi ci auguriamo siano sempre più virtuosi. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Assessore.

Assessore Benuzzi, prego.

ASSESSORE BENUZZI:

Grazie Presidente.

Naturalmente anche per quanto mi riguarda sono assolutamente soddisfatto e dirò soddisfatto ma non sorpreso di come stanno andando le cose e quindi da questo punto di vista non abbiamo ancora da rettificare sul bilancio in termini consistenti delle possibili entrate, mi spiego meglio.

Perché dico non sorpreso? Perché ritengo che per come abbiamo impostato il progetto sicurezza stradale, voglio continuare a chiamarlo così, dando quindi molto spazio e anche investendo anche dal punto di vista economico sul piano dell'informazione, della prevenzione, non abbiamo – come abbiamo ripetutamente detto, in particolare il collega Prantoni – teso degli agguati agli automobilisti né per fare cassa e né per avere un atteggiamento punitivo nei confronti di un mezzo che scorre in modo consistente anche alle entrate tributarie provinciali.

BOZZA NON CORRETTA

Detto questo, proprio per come l'avevamo impostato, voglio ricordare che il bilancio preventivo aveva messo nel conto, quindi fin dalla fine dell'anno scorso lo avevamo ipotizzato, che l'andamento delle entrate derivanti da sanzioni stradali sarebbe stato sostanzialmente stazionario nel corso dell'anno prevedendo anche un declino rispetto ai picchi di fine 2007 proprio in coerenza con quanto diceva adesso l'Assessore Prantoni.

È del tutto evidente cioè che nella fase iniziale coloro che sarebbero incorsi nella sanzione sarebbero stati più numerosi mentre con l'informazione, con il passaparola, con il consolidarsi della situazione – perché storicamente è sempre stato così anche in altre realtà – si è sempre assistito a un assestamento e tendenzialmente a un calo e infatti ricordo che nel bilancio triennale noi già a partire dal 2009 abbiamo messo entrate in calo dopo averle messe stazionarie nel 2008.

In questo senso non sono sorpreso e men che meno preoccupato perché siamo coerenti con l'impostazione che abbiamo dato al progetto stesso.

Naturalmente questo non significa che non ci stiamo guardando, ci stiamo guardando esattamente come tutte le altre voci di bilancio, come ho ricordato appunto una settimana fa, e laddove lo scostamento tra il preventivo e quello che avviene fosse significativo prenderemo gli opportuni provvedimenti.

Credo, anche qui sono d'accordo con quello che diceva il collega Prantoni, che un periodo di osservazione di sei mesi, quindi da gennaio a giugno, possa essere sufficientemente congruo per farci capire più approfonditamente il fenomeno che sta avvenendo e quindi credo che a giugno, esattamente come per altri tipi di entrate, potremo avere gli elementi per fare una valutazione più approfondita.

Laddove questo lo rendesse necessario, con la variazione di settembre procederemo agli opportuni aggiustamenti del bilancio stesso. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Assessore Benuzzi.

Due domande per il Consigliere Sabbioni, la prima è il piano dei controllo dei cinghiali, la seconda è il piano del commercio.

CONSIGLIERE SABBIONI:

Grazie Presidente.

La Giunta aveva oggi all'ordine del giorno il piano di controllo dei cinghiali, chiedo all'Assessore Strada se la Giunta ha approvato il piano di controllo e di conoscerne i contenuti anche perché questo piano interessa moltissimo gli agricoltori

BOZZA NON CORRETTA

del nostro territorio e non solo gli agricoltori in quanto la devastazione da parte dei cinghiali, è sotto gli occhi di tutti, continua e quindi conoscere come si intende attuare il piano di controllo dei cinghiali è interesse della nostra intera collettività. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Consigliere Sabbioni.

Assessore Strada, prego.

ASSESSORE STRADA:

Grazie Presidente.

I piani di controllo vengono normati dalla legge 157 della 92, la legge nazionale, e dalla legge regionale 8 del '94 e successive modifiche e sostanzialmente sono degli interventi che tendono a controllare delle specie che vengono considerate particolarmente invasive e nocive e quindi il cinghiale per la provincia di Bologna rappresenta una di queste specie.

Basti pensare che nell'anno 2007 il piano di controllo ha proceduto a un abbattimento di circa mille e settecento capi complessivamente.

Nel primo quadrimestre di quest'anno i capi abbattuti sono settecento in controllo e quindi denotano sostanzialmente due aspetti, due elementi, il primo è un'efficacia importante da parte delle squadre preposte, dai controllori e dai gruppi di girata, e dall'altra parte ovviamente una presenza di questi animali in maniera molto importante.

È per questa ragione che il piano faunistico venatori, per quanto nel tema dei piani di controllo, ha sottolineato con particolare attenzione la necessità di incentivare i piani di controllo complessivamente per una serie di animali e fra questi ovviamente quello del cinghiale, individuando delle aree particolari e definendo un vasto territorio della nostra Provincia territorio speciale, perché speciali sono le coltivazioni in esso presenti e proprio perché territorio speciale da tenere particolarmente sotto controllo si è individuato delle densità obiettivo di questi animali che sono zero e cioè una sorta di eradicazione.

Il Piano di Controllo di questa mattina sancisce un passaggio importante per quanto riguarda l'attività del Piano di Controllo, lo sancisce anche perché vi è una direttiva da parte della Regione in materia sanitaria, che sostanzialmente fa proprie delle disposizioni comunitarie della Comunità Europea nel quale in sostanza si dice che tutti gli animali abbattuti con i piani di controllo, sono animali che non vanno più considerati in autoconsumo e quindi non soggetti alla verifica sanitaria, ma sono tutti animali che

BOZZA NON CORRETTA

devono essere controllati da un punto di vista sanitario perché non più in autoconsumo, ma dediti alla commercializzazione.

In virtù di questo è chiaro che noi abbiamo dovuto cambiare radicalmente l'impostazione dei nostri piani di controllo, abbiamo dovuto individuare delle aree, dei centri di raccolta di queste carni e dei centri di macellazione e trasformazione di queste carni che siano poi riconosciuti dalla CEE attraverso il bollino CEE.

Tutto questo è stato fatto e oggi noi abbiamo di fatto con il Piano di Controllo avviata questa nuova procedura, che è appunto una procedura che prevede l'abbattimento in Piano di Controllo dei cinghiali, ma poi anche una filiera, un percorso che deve portare al controllo sanitario e anche alla macellazione di questi animali.

L'aspetto nuovo, importante è che attraverso questa delibera noi andremo a sottoscrivere con gli ATC e nello specifico con gli ATC BO3 e l'ATC BO4 che sono i due ATC interessati dalla presenza del cinghiale una convenzione nella quale noi affidiamo le attività dei piani di controllo agli ATC.

Quindi, gli ATC si faranno carico sia dei piani di prelievo, sia dei piani di controllo in queste aree, ovviamente sotto la vigilanza e la verifica della Polizia Provinciale ovviamente, però è una novità importante.

È una novità importante che porta anche a dire questo, che con questa scelta anche i danni che in passato venivano pagati dalla Provincia nelle percentuali che noi sappiamo essere quest'anno del 57%, in virtù del fatto che queste nuove aree vengono date in gestione, quindi piani di prelievo in Piano di Controllo di ATC, saranno gli ATC stessi che si faranno carico sia della prevenzione sia anche del pagamento danni e verranno il pagamento danni pagato al 100%.

In definitiva con il Piano di Controllo adottato questa mattina dalla Giunta, noi cediamo titolarità di gestione in queste aree agli ATC i quali debbono perseguire l'obiettivo che noi abbiamo imposto loro che è la densità zero e noi dovremmo controllare perché questo si raggiunga, al tempo stesso gli ATC si fanno carico anche dell'attività sia di prevenzione e di pagamento danni e al tempo stesso noi diamo un percorso molto chiaro rispetto anche alle finalità della carne e la sua verifica da un punto di vista sanitario.

PRESIDENTE:

Grazie.

Sempre Consigliere Sabbioni sul Piano del Commercio.

CONSIGLIERE SABBIONI:

BOZZA NON CORRETTA

Il Piano del Commercio che ha determinato le dimissioni volontarie dell'Assessora Meier che non è stata sostituita, qui ho il Vicepresidente Giacomo Venturi che senz'altro mi risponderà su una domanda facile e non retorica, nel senso che dopo tutta la querelle sulla metratura del Piano del Commercio, cioè il grande piano in un certo numero di anni, il piano più piccolo in un altro numero di anni, gli incontri con le associazioni che pare non siano contente neanche del piano ridotto.

Volevo capire quand'è che questo piano potrà vedere la luce e in sostanza quando i Consiglieri di questa Amministrazione Provinciale potranno esaminarlo e potranno fare le loro critiche, avanzare le loro proposte su una tematica che è molto significativa non solo perché ha determinato le dimissioni volontarie dell'Assessore Meier, ma perché sono coinvolte non soltanto le associazioni, ma anche moltissimi Enti Locali del territorio, cioè moltissimi Comuni che hanno avanzato anche critiche e suggerimento su questa tematica che è molto coinvolgente dal punto di vista dell'assetto urbanistico complessivo, della trasportistica, dell'accesso dei consumatori a nuove possibili strutture.

Quindi, è una tematica estremamente rilevante, allora credo che avere a disposizione una possibile tempistica per poter entrare nel vivo della discussione da parte dei Consiglieri sia un dato che dovrebbe essere fornito ai Consiglieri stessi.

La domanda è: come siamo messi con i tempi.

PRESIDENTE:

Risponde il Vicepresidente Giacomo Venturi.

ASSESSORE VENTURI:

Rispondo alla interrogazione del Vicepresidente del Consiglio Sabbioni, comunicando al Consiglio la chiusura della Conferenza di Pianificazione che si è tenuta effettivamente il 16 aprile ultimo scorso, alla presenza di circa 70 persone in rappresentanza di istituzioni, Enti, associazioni, Comuni.

Comunico anche la delibera già adottata dalla Giunta Regionale di adesione, di condivisione dell'impianto, della proposta di nuovo piano operativo degli insediamenti commerciali e comunico infine rispondendo alla domanda che mi veniva posta, l'intenzione di sottoporre all'attenzione della Commissione Consiliare prima e del Consiglio Provinciale poi, la proposta di nuovo piano operativo degli insediamenti commerciali entro la prossima pausa estiva, molto probabilmente anche per lasciare ovviamente il tempo sufficienti per l'approfondimento, per il confronto, per il

BOZZA NON CORRETTA

contributo del caso entro la prima quindicina, speriamo entro la prima metà del mese di giugno.

PRESIDENTE:

Grazie. Consigliere Finelli: chiusura della Strada Provinciale 44. Prego.

CONSIGLIERE FINELLI:

Sì, ho appreso con soddisfazione la chiusura della Strada Provinciale 44 Bassa Bolognese per l'allargamento del ponte all'incrocio con la Strada Statale Porrettana, il ponte noto come Ponte di Canaletto.

La chiusa è prevista dal 5 maggio al 5 luglio 2008, quindi il mio apprezzamento è anche per l'impegno dell'Assessore che aveva assunto rispetto ad un'altra question time e i tempi sono stati rispettati e questi da un punto di vista della speranza che si arrivi al 20 luglio, quindi all'apertura, per la quale è prevista l'apertura della campagna saccarifera, quindi con un margine di una quindicina di giorni di tempo su due mesi di lavori, ci auguriamo se non avvengono delle situazioni non prevedibili, una situazione atmosferica avversa, che i tempi siano rispettati.

Da questo punto di vista sono in piena sintonia anche con il collega Mainardi e voglio rimarcare da un lato il rispetto dei tempi, cosa rara se pensiamo per esempio che ANAS aveva promesso di ricominciare i lavori di risistemazione ai Sindaci, non a noi, in primavera, siamo in primavera inoltrata e non succede niente.

Questo va ad onore della serietà dell'assessorato, chiedo però che è molto importante che venga mantenuto la tempistica perché i tempi obiettivamente sono stretti e quindi è importante che la Provincia, l'assessorato competente tenda a vigilare, a garantire che la ditta appaltatrice mantenga il più possibile gli impegni e chiedo anche che si mantengano i contatti con i Comuni per verificare le viabilità alternative, che poi non sono alternative, sono quelle tradizionali, per verificare anche rispetto a quello che succede al traffico con questa interruzione e eventualmente ci fossero dei provvedimenti da prendere.

Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie.

Risponde Assessore Prantoni.

ASSESSORE PRANTONI:

BOZZA NON CORRETTA

Ringrazio il Consigliere interrogante per l'apprezzamento, d'altronde noi ci eravamo impegnati in Consiglio che fine aprile, inizio maggio i lavori sarebbero partiti, sono partiti il cinque e speriamo di rispettare i tempi, che ci siano le condizioni climatiche generali per cui i tempi si possano rispettare, in maniera tale che quando si apre la campagna bieticola ci siano le condizioni per non vivere i disagi con cui ci siamo confrontati gli scorsi anni.

Quindi, l'altro tema è lì, dal punto di vista tecnico si sta facendo l'approfondimento per quanto riguarda la nuova infrastruttura contenuta nel PSC dei Comuni, per vedere di quantificare i costi, è tutto molto legato a ciò che fa ANAS, perché c'è il tema di una tangenziale all'abitato di Altedo che ha una ricaduta diversa rispetto alle cose che avete visto anche sul PMP.

Per cui andiamo avanti così come ci siamo impegnati con grande determinazione e tranquillità.

PRESIDENTE:

Grazie.

Consigliere Leporati: stato dell'arte circonvallazione abitato di Vado, la prima.

Prego.

CONSIGLIERE LEPORATI:

Grazie Presidente.

Torniamo a trattare il tema della tangenziale di Vado, è una questione molto sentita, vi è notevole attenzione da parte dei residenti e chiedo all'Assessore Prantoni che vedo presente, se è in grado di dare ulteriori tasselli aggiuntivi rispetto a quanto avevamo già monitorato circa un mese fa.

PRESIDENTE:

Grazie.

Assessore Prantoni.

ASSESSORE PRANTONI:

Abbiamo già fatto – Consigliere – alcuni incontri con il Comune, autostrade, la regione, la Provincia e i tecnici a cui il Comune ha dato un incarico con un finanziamento regionale per capire che cosa significa per quel territorio abbattere quel viadotto, ex A1 o mantenerlo in piedi come nuova circonvallazione del centro abitato di Vado e come nuova Strada Provinciale 325.

BOZZA NON CORRETTA

Mi pare che il lavoro che è stato fatto dal Comune con lo studio incaricato sia un buon lavoro, sia un lavoro importante, significativo per la ricchezza di argomentazione e l'orientamento, tra l'altro abbiamo fatto un incontro anche oggi dall'Assessore Peri, l'orientamento che sta maturando in maniera diffusa è quello di mantenere in piedi le infrastrutture e realizzare la circonvallazione di Vado.

Dal punto di vista economico il costo per l'abbattimento è molto simile al costo per il mantenimento, con tutta una serie di misure di mitigazione e la riduzione da quattro corsie a due corsie, quindi una corsia per senso di marcia come ogni strada provinciale.

Da questo punto di vista c'è un approfondimento che stanno facendo, ma direi che sostanzialmente ci siamo.

Stiamo verificando dal punto di vista amministrativo tutto ciò che riguarda la parte autorizzativa, perché si tratta di fare una conferenza di valutazione di impatto ambientale, quindi bisogna vedere esattamente quali devono essere le richieste che noi che diventeremo i proprietari della infrastruttura facciamo, ci vengono fatte dalla conferenza e bisogna quantificarla anche in termini economici.

L'altra questione che abbiamo posto, su cui c'è sostanzialmente disponibilità, è che il progetto preliminare molto vicino al definitivo, deve essere fatta da Società Autostrade che ha la competenza, cioè la Provincia di Bologna è la prima volta che avrà a disposizione una Galleria e un viadotto impegnativo come quello.

Io credo che ci siamo avviati verso un percorso che ci porta alla definizione con quelle garanzie che noi avevamo posto, nel senso di avere una infrastruttura importante che sia in condizione per cui per venti anni non ci mettiamo assolutamente mano.

Oggi il Sindaco ha proposto nel mese di maggio una assemblea pubblica a Vado per rappresentare il risultato dello studio e l'indirizzo che assieme abbiamo preso, ci sono buone possibilità per andare avanti in tempi certi.

PRESIDENTE:

La seconda, sempre del Consigliere Leporati, azioni della Provincia per l'apertura del tratto stradale di pertinenza ANAS da Sasso a Pontecchio Marconi.

CONSIGLIERE LEPORATI:

Volevo intrattenere l'Assessore Prantoni ulteriormente su questa sofferenza, chi vuole essere al mattina a Bologna negli uffici che sono inseriti nel contesto urbano della città deve partire da Sasso Marconi alle ore 6,30 del mattino per arrivare in tempo per l'accesso agli uffici.

BOZZA NON CORRETTA

Quindi, l'esigenza dell'apertura di quell'anello stradale che è confinante rispetto alla nuova sede nel tratto autostradale ha una sua valenza, perché ridistribuisce, seleziona i flussi di traffico in entrata e in uscita e quindi ha una importanza nodale perché velocizza ulteriormente quello che è l'effetto trasportistico da e per Bologna.

Già altre volte abbiamo esaminato il dossier ANAS per tutto quello che significa, burocrazia, tempi lunghi, mai tempi certi, però la domanda che proviene dal territorio è questa, cosa possono fare le agenzie istituzionali che in certo senso sono chiamate a concertare delle politiche con ANAS, cosa possono fare queste agenzie?

Io guardo in primis alla Provincia perché sono Consigliere Provinciale, quindi lei Assessore cosa può fare per richiamare ANAS perché in tempi brevissimi, visto che l'anello è già stato realizzato, ci sono già i cartelli, la cartellonistica, è tutto pronto, per quale motivo si attende l'apertura di questa arteria che è nodale ed è importante.

PRESIDENTE:

Grazie.

Passiamo la parola all'Assessore Prantoni per la risposta.

ASSESSORE PRANTONI:

Grazie Presidente.

Lì noi abbiamo due questioni che richiedono una soluzione, da una parte non abbiamo ancora espletato, parlo di autostrade, non noi, la fase di screening per quanto riguarda il mancato adempimento del pezzo di autostrade dismessa, quella che in parte utilizziamo noi e in parte ha mantenuto Società Autostrade, nel vecchio accordo c'era scritto che andava abbattuto, per cui oggi bisogna ripercorrere dal punto di vista della valutazione di impatto ambientale, poi qui sarà sufficiente uno screening questo percorso di cui abbiamo parlato anche oggi con l'Assessore Regionale e con Società Autostrade.

Poi c'è l'altra questione che lei poneva, che noi abbiamo posto assieme al territorio e assieme al Comune di accelerare i tempi di apertura di un anello che sostanzialmente è a posto e che ha bisogno soltanto di essere preso in carico da parte di ANAS per dare l'avvio all'apertura della strada.

Per cui noi siamo in affiancamento al Comune per continuare a mantenere sotto pressione ANAS per questi ultimi adempimenti al fine di semplificare il percorsi e accelerare il traffico.

PRESIDENTE:

BOZZA NON CORRETTA

Grazie.

Adesso cerchiamo l'Assessore Giacomo Venturi, il Vicepresidente perché passiamo alle delibere, mi trovate il Vicepresidente Venturi che era qui fino ad un attimo fa.

Nel frattempo facciamo una vecchia risposta, l'Assessore Burgin, risponde a Leporati su Geovest.

ASSESSORE BURGIN:

Volentieri rispondo alla interrogazione postami dal Consigliere Leporati un paio di settimane orsono, relative alle attività del centro missionari di San Giovanni in Persiceto sulla quale il Consigliere Leporati rilevava dubbi di legittimità e correttezza rispetto alle attività sviluppate.

Nell'esplicitazione delle proprie perplessità veniva citata la Società Geovest affidataria in house del servizio di raccolta dei rifiuti urbani nell'area nord ovest e nell'area comprendente il Comune di San Giovanni in Persiceto.

Ora, io ho verificato le ipotesi di reato sulla base di quanto mi è stato possibile fare, con particolare riferimento alla Società Geovest che è affidataria del servizio pubblico e non ho posso dire con grande serenità e fiducia di raccogliere il suo sollievo, che non si ravvede nella attività di Geovest alcun tipo di comportamento che possa essere considerato reato.

La Società Geovest gestisce le stazioni ecologiche che lei mi cita nella interpellanza e in particolare quella di San Matteo della Decima, dove raccoglie i rifiuti di cui si disfano i cittadini che afferiscono a quella frazione e li avvia sul normale circuito di recupero o di smaltimento in base alla natura dei rifiuti stessi.

Diverso è il caso del centro missionario che per farla breve sta lì di fianco, ma non c'entra assolutamente niente con Geovest, non intrattiene relazioni di natura convenzione o contrattuale con il soggetto titolato, ovvero l'ATO, che è l'ATO, quindi il centro missionario è evidentemente e la faccio breve fuori dalla nostra giurisdizione.

Io non ho motivo di rilevare nell'attività del centro missionario alcun tipo di reato, so che raccoglie oggetti che lì vengono conferiti dai cittadini senza che questi se ne disfino, che la definizione europea di rifiuto, dopodiché a quanto mi risulta il centro missionario fa un buon lavoro, li rivende e con i soldi ci finanzia delle attività altamente meritoria.

Questo è quello che so, su Geovest posso e debbo garantire perché Geovest è affidataria di servizi, sull'attività del centro missionario non vige questo tipo di relazione, non ho elementi per ravvisare comportamenti che possono essere descritti

BOZZA NON CORRETTA

come reato, se lei ritiene che il centro missionario compia dei palesi reati ambientali come lei mi dice la invito a segnalare le autorità competenti in materia quanto da lei rilevato.

PRESIDENTE:

Grazie.

Passiamo alle delibere, oggetto 87: Adozione della variante al PTCP in tema di mobilità.

Ha la parola il Vicepresidente Giacomo Venturi per la introduzione, ricordo che siamo ripresi in video e se riusciamo a fare un po' di silenzio è gradevole.

ASSESSORE VENTURI:

Grazie Presidente.

Così come ricordava il Presidente Cevenini con questa delibera sottoponiamo all'attenzione del Consiglio Provinciale una delibera importante, significativa, realizziamo di fatto con l'adozione di questo piano, credo, un importante obiettivo di mandato che insieme ad altri atti di programmazione pianificatoria già adottati, altri che come sapete contiamo di adottare entro la fine del mandato.

Penso ai piani di settore, al lavoro importante, credo significativo che sui piani strutturali si sta svolgendo in tanti Comuni in un percorso di pianificazione associata che vede coinvolti tutti i Comuni e la stragrande maggioranza dei Comuni della nostra Provincia, ci consentiranno di raggiungere il traguardo, credo ambizioso all'inizio di questo mandato, comunque importante e coerente con gli impegni che abbiamo assunto all'inizio di questo mandato, di consegnare all'area metropolitana bolognese un coordinato e condiviso progetto di sviluppo.

Il Piano della Mobilità, così come abbiamo detto più volte in sede di Commissione Consiliare prosegue di fatto e struttura di fatto l'azione avviata dal PTCP, che costituisce anche e soprattutto in questo caso elemento di riferimento dell'elaborazione del piano di cui stiamo parlando e si inserisce nella sua strategia di riequilibrio e di riorganizzazione efficiente del territorio come pilastro portante e fondamentale del progetto di sviluppo.

Sono infatti e credo di poterlo sottolineare ancora una volta e soprattutto in questa sede, in questa fase le scelte di organizzazione delle reti trasportistiche e delle reti viabilistiche, la prima condizione perché le previsioni insediative quelle future, quelle che stiamo progettando, quelle che stiamo disegnando con i nuovi piani strutturali possano essere attuate in coerenza e soprattutto razionalità.

BOZZA NON CORRETTA

Il PMP, quindi in questa fase, in questo contesto si colloca al pari del PTCP, vorrei sottolineare con forza questo aspetto perché lo ritengo assolutamente importante come piano strategico di indirizzo e di coordinamento delle scelte operative adottate a scala locale con la finalità di costruire.

Questo è stato uno dei tratti distintivi del lavoro che abbiamo sviluppato in questi anni, una compatibilizzazione tra queste e le scelte di pianificazione, degli interventi di scala metropolitana e anche appunto come dicevo come piano settoriale di approfondimento e affinamento delle PTCP che rimandava, demandata la elaborazione e definizione di un piano settoriale le scelte più puntuale in materia di politica della mobilità delle persone e delle cose nella Provincia di Bologna.

Ne costituisce, quindi, di fatto sia un derivato, ma anche e soprattutto un completamento di quel progetto di sviluppo, con la presentazione e lo ricorderete degli indirizzi strategici, la Giunta ha, credo esercitando una delle sue funzioni voluto promuovere appunto in questi mesi, in questi anni di confronto anche di alimentare uno scambio, un confronto nella società provinciale, nella società metropolitana bolognese appunto per cercare di realizzare e questo è un po' il lavoro che oggi sottoponiamo all'attenzione del Consiglio, quella sintesi necessaria, quella sintesi efficace e anche e soprattutto è un tema allo stesso modo importante ed anche determinante nella valutazione del lavoro, quelle ampie convergenze utili, non sono istituzionali, ma anche territoriali nel rapporto con le organizzazioni tutte, utili all'affermazione delle scelte e anche e soprattutto tema importante quando si ragiona della elaborazione di un piano di realizzazione concreta anche degli interventi che quel piano definisce ed indica.

Le dieci strategie che lo ricorderete presentammo all'inizio di questo cammino, voglio ricordare anche il convegno Bologna si muove, le tante attività che organizzammo appunto in quella sede, il confronto anche non solo nazionale, non sono internazionale, proprio per cercare di meglio calibrare, proprio per cercare anche di raccogliere stimoli ed esperienze che altri su questo tema importante e strategico nell'organizzazione del territorio stavano sviluppando, hanno rappresentato credo il contributo che la nostra Amministrazione ha fornito all'apertura di questo processo che si è poi sviluppato con la Conferenza di Pianificazione e nella chiusura del Piano della Mobilità, che abbiamo sottoposto più volte come dicevo in Commissione Consiliare, confermando sostanzialmente quell'impianto, quelle scelte che hanno di fatto mostrato con le analisi che i tecnici, i funzionari che hanno lavorato su questo progetto hanno mostrato di poter reggere quella che è la sfida delle domande del sistema bolognese.

La presentazione oggi del piano da adottare conclude questo percorso, un lungo percorso anche impegnativo di coinvolgimento e soprattutto di partecipazione, abbiamo

BOZZA NON CORRETTA

ricordato in Commissione i tanti incontri sui territori istituzionali, con le organizzazioni sociali, con le organizzazioni economiche e anche con i comitati dei cittadini che in più sedi si sono costituiti per segnalare, per sollecitare, per sottolineare alcuni aspetti, sono tutti temi che noi abbiamo posto alla base e credo che anche questo sia un elemento qualificante da sottolineare e per quanto ci riguarda da valorizzare del processo di formazione di questo atto fondamentale di programmazione di pianificazione.

Cammino che ci ha permesso intrecciando sia la funzione di pianificazione con una costante azione di relazione e anche di collaborazione interistituzionale, di verifica anche di quelle che sono le condizioni di praticabilità e di contesto in cui le scelte si sono inserite, si inseriranno, di affinare ulteriormente quelle strategie in scelte strategiche, in proposte anche operative e di prevedere appunto per le stesse credibili e concrete condizioni di finanziamento e di realizzabilità.

A questo proposito questa mattina è stato sottoscritto dalla Presidente Draghetti e dal Presidente Errani, l'accordo di pianificazione che il Consiglio ha già approvato in una delle sedute precedenti e che in questo senso ci consentono di sottolineare, di valorizzare ulteriormente quel passaggio al quale facevo riferimento poco fa.

Le scelte chiave sempre molto velocemente che proponiamo con questo piano puntano sostanzialmente e credo in maniera anche molto evidente e concreta a ordinare in un quadro di compatibilità complessive, non solo tecniche, non solo organizzative, ma anche e soprattutto economico e finanziarie, perché questo è un elemento io credo importante e decisivo rispetto alla costruzione di questo piano, gli interventi necessari alla riorganizzazione della mobilità metropolitana.

Questo è l'ambito dentro al quale sempre di più siamo chiamati a sviluppare politica, a proporre interventi, a predisporre appunto progetti, definendo e questo credo esce in maniera molto chiara, quelle che sono le interrelazioni funzionali tra i diversi provvedimenti ed anche il loro contributo all'abbassamento del tasso di problematicità e anche di congestione che la situazione oggi presenta e che credo sia sotto gli occhi di tutti adottando questo criterio come principale elemento di valutazione della loro urgenza e anche di quella che deve essere la sua compatibilità.

Vi è nel piano un evidente anello, per quanto ci riguarda questo è un dato che sia utile sottolineare al pari degli altri, anche perché è elemento caratterizzante la proposta, il progetto di piano, un evidente, forte, consapevole e anche coerente scelta a favore della centralità del trasporto pubblico.

Questo è un dato oggettivo presente, evidente nella proposta di piano e in questo ampio ambito di azione la scelta del servizio ferroviario e metropolitano come la scelta strategica, prioritaria del futuro, frutto dell'assunzione del principio del prevalente

BOZZA NON CORRETTA

evidente interesse generale e della sostenibilità sociale e ambientale degli interventi come criteri ispiratori, come criteri ordinatori il progetto di sviluppo.

Il rafforzamento quindi è la qualificazione del trasporto pubblico oltre che attraverso e lo abbiamo visto credo anche descritto in maniera molto chiara, l'infrastruttura avviene con provvedimenti importanti, significativi di cui abbiamo spesso dibattuto anche in sede di Commissione Consiliare, penso al tema dell'integrazione modale, penso al tema della semplificazione, dell'integrazione tariffaria, penso al tema dell'accessibilità, ma anche con l'introduzione del principio della perequazione di corridoio e della reinternalizzazione dei costi del trasporto proprio per rendere equa e per rendere come dire effettivamente e concretamente realistica la competizione che c'è tra le diverse modalità di spostamento, fino come sapete alla previsione che il Passante Nord porti di fatto un contributo finanziario e voglio ricordare l'accordo procedimentale sottoscritto nel luglio del 2005 a questa scelta, appunto confermando che è un'azione necessaria, ma non sufficiente per i problemi dell'area e per i problemi che insistono da tempo sul nodo bolognese.

In questo modo vogliamo ancora una volta sottolineare, anche questo è un aspetto importante, credo da evidenziare con forza, la fattibilità, la finanziabilità e soprattutto la concretezza del Piano della Mobilità affinché e lo abbiamo detto più volte non diventi, non sia percepito, non sia vissuto come l'ennesimo piano che noi elaboriamo e che mettiamo a fianco degli altri.

Il traguardo che vogliamo raggiungere come già è stato per il PTCP, è di arrivare all'adozione dell'atto forti di un largo e articolato confronto che ci permetta appunto di produrre quella sintesi che noi oggi presentiamo nella composizione, non è stato facile, non è sicuramente facile anche di quelli che sono i diversi interessi, le diverse sensibilità e le diverse sollecitazioni che insistono su questo tema e anche e soprattutto di godere della condizione credo necessaria e sufficiente alla loro praticabilità, attuazione e di essere e noi su questo gli atti e il percorso che abbiamo seguito credo che sia presente a tutti noi, di essere un percorso condiviso, di avere davvero coinvolto in maniera significativa tutto quanto il territorio.

Il Consiglio che oggi è chiamato all'adozione del PMP e poi successivamente alla sua approvazione, l'obiettivo è quello di concludere questo percorso entro la fine di questo mandato, è titolare di un ruolo importante e fondamentale nella determinazione degli indirizzi per lo sviluppo del nostro territorio, ma anche e soprattutto per il governo delle principali trasformazioni che insistono sul nostro territorio.

Pur rappresentando l'adozione del piano, l'atto fondamentale di definizione delle strategie in questo settore, questo chiaramente si colloca in maniera molto dinamica,

BOZZA NON CORRETTA

come ho ricordato all'inizio in un processo che non inizia oggi.

Molti, infatti, sono gli atti importanti compiuti in questi ultimi anni, che danno al Piano Provinciale della Mobilità un carattere appunto realistico e di grande concretezza, voglio davvero richiamare alcuni punti importanti a proposito del tema della centralità del trasporto pubblico in riferimento ad esempio al servizio ferroviario metropolitano, non solo in questi anni, anche in questi ultimi mesi si sono realizzati parti credo importanti del progetto a partire dal nuovo accordo sottoscritto nel 2007.

Penso alle nuove stazioni, alle nuove fermate che si stanno continuando a realizzare, entro l'estate saranno concluse anche le nuove fermate di Bargellino, di Calderara di Reno e di Caselle di San Lazzaro, penso al lavoro importante che è stato sviluppato sul versante della riqualificazione di quelli esistenti, anche al rafforzamento di quelle che sono le opportunità di scambio modale, penso agli interventi anche di qualificazione e messa in sicurezza delle tratte, come quelli ad esempio sulla Porrettana, sugli investimenti che sono previsti sulla linea Porrettana che il piano descrive e declina in maniera molto positiva.

Penso alla linea di Crevalcore con il raddoppio che si concluderà entro l'anno, penso anche agli interventi per l'elettrificazione di tratte ancora sprovviste di questo fondamentale requisito come la Bologna – Budrio – Porto Maggiore, fino e credo si tratti di un risultato importante, al recente ingresso in servizio delle prime elettromotrici sulla Bologna – Casalecchio – Bazzano che ci aiutano sostanzialmente, pur fra mille difficoltà a continuare su questo versante.

Passaggio sicuramente imprescindibile ora è la firma come sapete del nuovo accordo sul servizio ferroviario metropolitano che insieme alle strutture nostre, della Regione, del Comune di Bologna ed insieme alle strutture tecniche del Ministero dei Trasporti e del Ministero delle Infrastrutture abbiamo predisposto e che come sapete attende solo la firma del Governo che non è potuta avvenire per la fine anticipata della legislatura.

Avevamo aperto di fatto un confronto molto positivo, ci auguriamo, questo è l'auspicio che possiamo esplicitare anche qui in questa sede, ma soprattutto lavoreremo in questo senso, di riprendere immediatamente il rapporto dal punto in cui era rimasto sospeso, chiedendo anche un incontro urgente nei prossimi giorni, per poter avviare la realizzazione dell'infrastruttura chiave, come abbiamo detto centrale, prioritaria nel nostro sistema metropolitano della viabilità.

Io credo che la disponibilità e la responsabilità che abbiamo dimostrato cadenzando i tempi, le modalità dell'intervento, consapevoli anche di quelle che erano le difficoltà del paese legandolo alla realizzazione della nuova stazione e collegandolo

BOZZA NON CORRETTA

anche al flusso di risorse che potrà generare un sovrapedaggio sul passante, sfruttando anche l'effetto sinergico che può avvenire da una progettazione di larga scala basata sulla plurimodalità, va confermata credo come la strada maestra da seguire e in questo senso l'indicazione che è presente nel piano è questa.

La collaborazione interistituzionale è un cardine primario e noi su questo abbiamo sviluppato un lavoro importante se vogliamo dare continuità allo sviluppo e anche a quella che è la modernizzazione del paese, cercando di superare l'idea che il cambio di guida del Governo significhi l'azzeramento delle scelte precedenti, sarebbe un disastro nel nostro caso, concetto che nella realizzazione di opere fondamentali, di opere importanti come quelle di cui stiamo parlando ha determinato ritardi che oggi scontiamo con gravi ripercussioni sociali, con gravi ripercussioni ambientali e anche economiche.

Sull'altro versante, quello del Passante Nord, per la prima volta da anni siamo nelle condizioni, questo è un fatto oggettivo dicembre 2007, di conoscere a breve le vie che la progettazione e anche l'esecuzione dell'opera dovrà seguire.

Dicevo dicembre 2007 la trasmissione degli atti alla Commissione Europea e la richiesta di parere definitivo definiranno, infatti, se quest'infrastruttura possa essere affidata direttamente a Società Autostrade, soluzione che come sapete noi da sempre sosteniamo, abbreviando di conseguenza i tempi di realizzazione di fatto non chiedendo allo Stato direttamente un esborso economico e finanziario consistente, confermando l'impianto di sostenibilità economica che abbiamo determinato.

Questo perché noi consideriamo il passante autostradale nord una variante sostitutiva dell'attuale autostrada, anche su altri aspetti e ho finito, penso al sistema della viabilità, alle priorità, alle diverse connessioni che il piano prevede, i lavori come sapete sono già in corso, il PMP ha lo stesso tempo la conferma di una strategia e anche il suo affinamento allo stato dell'arte di fatto raggiunto.

È un piano, quello che proponiamo, che normalmente si presenta come atto di rilevante importanza per il futuro della nostra area metropolitana e anche per la sostenibilità, su questo dato vorrei insistere, sociale e ambientale del progetto di sviluppo che, con il Ptcp ieri e che oggi con il Psc, stiamo disegnando.

Le infrastrutturazioni e gli altri provvedimenti credo che sono, ne abbiamo parlato più volte, le principali condizioni di credibilità, le principali condizioni di fattibilità per una pianificazione urbanistica che, senza comprimere le legittime aspettative dei cittadini ma anche le legittime aspettative delle imprese, voglia porsi per davvero l'obiettivo di non caricare di criticità nel concretizzarsi un'area che sconta diversi notevoli problemi e che attraverso questa progettazione d'insieme coerente, conseguente, sta provando, credo, a portarli a soluzione con razionalità e con equilibrio.

BOZZA NON CORRETTA

Sono presenti alcuni nostri funzionari tecnici che hanno lavorato nell'ufficio di piano, chiudo ringraziando tutti i tecnici e in particolare i nostri della nostra Amministrazione per la qualità del lavoro prodotto che ci consente appunto di presentare anche sotto questo profilo un piano importante e positivo non solo per le cose che dicevo. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie.

Continuo a invitare al silenzio e per i dialoghi la sala attigua.

Consigliere Leporati, prego.

CONSIGLIERE LEPORATI:

Grazie Presidente.

Occorre fare una breve premessa a quanto è contenuto nella delibera sulla quale stiamo discutendo.

Non si tratta di un nuovo Prit, che è il piano regionale integrato dei trasporti, bensì del piano della mobilità provinciale e cioè di una variante al Ptcp, piano territoriale di coordinamento provinciale, che è del 2004 e di una proposta di modifica al Prit '98.

C'è anche da tener presente che nel 2006 e 2007 ha agito la conferenza di pianificazione.

Nel ...(inc)... rapporto come obiettivo il completamento e potenziamento del servizio ferroviario metropolitano, la realizzazione del passante nord e la banalizzazione del sistema tangenziale autostradale di Bologna, il miglioramento della flessibilità dei polifunzionali attraverso il completamento della grande rete viaria regionale e la rete di base come definita dal Prit '98.

Nel documento proposta di modifica al Prit '98 però vengono elencate delle modifiche fra le quali il passante nord non c'è a meno che non sia infilato in maniera niente affatto chiara nelle modifiche alla tangenziale.

Qui vado a enumerare quelli che sono i capisaldi di questa modifica al Prit, li ho presi un po' a spot, non ho evidenziato tutto quello che è il complesso delle proposte.

1)La tangenziale di Bologna viene estesa ad est dell'attuale casello di San Lazzaro fino alla prevista barriera di Ponte Vittoria andando pertanto a comprendere anche i due tratti nord, prevista, e sud esistente, di complanare.

2) La SP65 della Futa viene innalzata da viabilità intercomunale a rete di base d'interesse regionale.

BOZZA NON CORRETTA

3) Il tratto della ex autostrada A1 dal nuovo casello di Sasso Marcone all'innesto con la nuova strada statale 64 Porrettana viene innalzata da viabilità extra urbana.

4) Il tratto della SP6, dalla SP3 alla SP253, viene innalzata da viabilità extra urbana secondaria di rilievo intercomunale a rete di base d'interesse regionale.

5) Il tratto di via Emilia Levante da Imola a Castel San Pietro e la tangenziale di Imola vengono trasformate da grande rete della viabilità a interesse nazionale e regionale a rete di base d'interesse regionale. La variante di Toscanella, quindi una 5 bis, da grande rete a viabilità extra urbana secondaria intercomunale.

6) Nel comune di Bentivoglio è inoltre individuata l'ipotesi di un eventuale nuovo casello da realizzarsi nel lungo periodo.

Inoltre si individua nel comune di San Benedetto Val di Sambro l'ipotesi di un nuovo casello da realizzarsi nel lungo periodo.

Passando a leggere la relazione illustrativa si trova dapprima la storia dei vari progetti succedutisi nel tempo e che riguardavano i seguenti argomenti: servizio ferroviario metropolitano del quale si è iniziato a parlare già nel 1994; linea ferroviaria alta velocità e alta capacità, progetto che risale agli inizi degli anni novanta; stazione centrale riqualificazione; stazione storica restyling; stazione alte velocità e alte capacità progetto nuovo complesso integrato; per la stazione supporti infrastrutturali per l'accessibilità; trasporto collettivo per l'area centrale di Bologna; Civis; il people mover e la metro tranviaria; il progetto di passante autostradale nord; la variante di Valico e quarta corsia Bologna – Modena, progetto approvato nel 2001; la terza corsia di Nanni che è il nuovo casello della fiera; la nuova Cispadana programmata già del 1998.

Come si vede, cari colleghi, ci sono dei progetti che giacciono lì da anni e altri che hanno suscitato un mare di polemiche e che non sono ancora definitivi anche se nella relazione sono citati decine di atti presi per cui sembra che tutto vada bene e tutto sia già deciso.

Il Pmp poi individuava alcuni altri problemi da risolvere: il nodo ferrostradale di Casalecchio, il casello autostradale di Castellano e il nodo di Rastignano. Rimanevano però ancora da affrontare i seguenti problemi: il collegamento Valle del Reno – Valle del Setta; il prolungamento della trasversale verso Ravenna, Nova San Vitale e il potenziamento del corridoio Imola – Bologna.

Vengono poi descritti gli obiettivi generali e quelli strategici dove, in mezzo a cose condivisibili ma molto vaghe, vengono inseriti i vari progetti che stanno a cuore a chi gestisce dal dopoguerra la Provincia di Bologna come il passante nord.

BOZZA NON CORRETTA

Le linee di azione del piano però vengono alla fine ridotte a due progetti sostanzialmente: il servizio ferroviario metropolitano, chiamato Sfm, e il passante autostradale nord.

Sul passante nord manca tutto quanto, quel poco o quel tanto, che la Giunta unitamente al governo Prodi ha portato avanti.

Per quanto riguarda il servizio ferroviario metropolitano c'è da dire che è uno scandalo che se ne parli da più di dieci anni e ne sia stato realizzato così poco e così male, poche corse di giorno, niente alla sera, non usato come sistema per lo spostamento in città, inquinante, reso esageratamente costoso e trucchi vari ma su questo nel documento non c'è traccia.

Si passa poi a parlare di qualcosa di più concreto, l'interscambio tra i sistemi di trasporto collettivo treno e gomma, che viene proposto, sarebbe un'ottima cosa se fosse realizzato come si deve ma le tabelle – io però ho la necessità che l'Assessore mi ascolti per favore – della frequenza dei servizi che vengono proposti dimostrano che chi le ha fatte viaggia sempre con la sua auto o con comode auto blu della Cosepuri o della Sacca bus e mai con i mezzi pubblici.

Il grosso rischio che si corre è che tutto ciò porti solo ad eliminare alcune linee di autobus aumentando a dismisura i problemi dei pendolari e spingendoli ad usare di più la propria auto.

Per l'interscambio tra i sistemi di trasporto collettivo, cioè usare l'auto privata per un tratto e poi prendere i mezzi pubblici, si dice che l'utenza diretta verso Bologna non deve essere intercettata presso grandi parcheggi scambiatori a ridosso dell'area urbana come si fa in tutto il mondo ma il più vicino possibile ai luoghi di residenza, organizzando dei parcheggi scambiatori collocati sul territorio provinciale in località strategiche affinché il trasbordo sul treno avvenga nel momento più vantaggioso per ottimizzare i tempi di viaggio.

Vedendo quanto fatto finora si hanno dei grossi dubbi, ci si dimentica che fare il pendolare non vuol dire arrivare in stazione a Bologna ma sul posto di lavoro e il tempo necessario può essere superiore a quello del tragitto extra urbano.

Occorrono entrambi i tipi di parcheggio scambiatore anche se vedendo l'assurdo e inutile parcheggio fatto alle caserme rosse con i soldi del Mondiale '90 vengono molti dubbi sul fatto che qui ci sia qualcuno capace di fare un parcheggio scambiatore.

Occorre soprattutto la metropolitana ma chissà perché? Per la sinistra la metropolitana è di destra forse perché per tanti anni in Italia ci fu solo costruita da Mussolini e gli operai vanno solo in tram.

BOZZA NON CORRETTA

Anche Diego Novelli, Sindaco Comunista di Torino nel '75, bocciò la metropolitana già decisa a favore di un progetto detto "il jumbo tram", che mi ricorda molto il Civis, del quale fu fatto una sola linea perché poi il tutto finì con un grosso scandalo per tangenti.

Si parla poi dell'interscambio trasporto collettivo – ciclo pedonale dicendone pochissimo. Di biciclette io in questo Consiglio Provinciale ho parlato varie volte, le piste ciclabili bolognesi – mi passi il termine il Presidente Cevenini – fanno schifo in quanto sono pericolose, fatte male, non collegate tra loro e non segnalate.

In molti Paesi esteri si sale sui mezzi pubblici di qualunque tipo con la bicicletta, qui da noi è un'utopia. Inoltre, finché non si risolve la piaga e lo scandalo delle biciclette rubate – io ho qualche amico che utilizza o utilizzava la bicicletta ma le biciclette molte volte vengono rubate, se ne parla poco ma è un dato reale.

È inutile sperare che chi usa la bicicletta ma si ritrova per due o tre volte la bicicletta rubata, ritorni a usare la bicicletta, lo scandalo delle bici rubate, io così lo definisco, va affrontato.

Anche l'integrazione tariffaria – Vice Presidente Venturi, visto che noi partecipiamo in Atc – progetto regionale Stimer, è in teoria una buona cosa ma non si capisce come venga realizzata, i prezzi aumentano o calano? Ora il treno costa meno dell'autobus, tra qualche anno chissà cosa succederà.

La divisione in zone può semplificare mediante cose ma dipende come è fatta, se le zone sono troppo grandi diventa solo una grossa fregatura come è ora per l'autobus o per la ferrovia per Budrio, perché chi fa nove chilometri in autobus deve pagare come uno che ne fa diciotto? Ripeto, chi fa nove chilometri oggi in autobus paga un biglietto come per colui che ne fa diciotto. Perché chi va da via Rimesse a Budrio, meno di diciotto chilometri, deve pagare come chi ne fa ventotto?

Si parca poi del mobility manager e anche di questo ho già intrattenuto l'Assessore e i colleghi Consiglieri più volte. Se non ha poteri reali di trattare, il mobility Manager è totalmente inutile, si permette di fare a chiunque di fare abbonamenti al prezzo che l'Atc fa pagare ai dipendenti di Regione e di altri enti locali.

Sta passando la voce per coloro che tutti i giorni hanno da contare quanto per arrivare non dico più alla quarta settimana ma alla terza, tra un po' ragioneremo sulla seconda, e mi sono visto con qualche persona che ha obiettato rispetto alle condizioni di favore che hanno i dipendenti degli enti locali, Regione e la Provincia.

Pensate che per chi non ha regime scontistico o tariffe particolari e che è necessitato utilizzare i mezzi pubblici, anche questo è visto come un favore fatto alla casta, "casta" sicuramente intesa in questo caso non solo di politici che magari hanno la

BOZZA NON CORRETTA

tesserina ma anche dipendenti, questo è un problema che prima o poi bisognerà affrontare.

Si parla poi dell'internalizzazione dei costi del trasporto privato road pricing che non si capisce cosa voglia dire ma che significa solo tassare, tassare e poi tassare, ovviamente che con la speranza che pelando i cittadini per non usare l'auto li si obblighi ad usare i mezzi pubblici.

Le ultime elezioni hanno fatto vedere che i cittadini sono stufi dei tassatori folli per di più strapagati e che tassare distrugge l'economia ma a quanto pare ancora non l'avete capito.

Sarebbe giusto proporre una legge per la quale i componenti delle Giunte Regionali, Provinciali e Comunali per tutta la durata del loro mandato non possono mai salire su di un'auto, solo in casi eccezionali, ma solo utilizzare mezzi pubblici forse così capirebbero i problemi della mobilità e stimerebbero magari meno dati e meno contenuti che lasciano un po' il tempo che trovano.

Passando al servizio ferroviario metropolitano, che già c'è il negletto dal 1997, anche se citato continuamente e anche con quanto ci veniva reso dall'intervento del Vice Presidente con le ultime novità, ritenuto anche da noi come elemento importantissimo, le frequenze rimangono comunque assolutamente troppo alte e non si capisce che vicino a Bologna devono essere diverse.

È inutile avere una linea che va a Budrio con varie stazioni a Bologna quando chi volesse andare dalla stazione centrale a ... (inc.) ... deve aspettare un'esagerazione.

Per eliminare il traffico dalle strade ci deve essere un treno che va continuamente avanti e indietro dalla stazione centrale alla fascia intorno a Bologna e che solo ogni tanto, a cadenza, prosegue di Budrio o altre linee con termini che sono vicine alla area urbana di Bologna.

Guardate che mi sta sorridendo il Vicepresidente, però il cadenzamento nell'area urbana, state pensando alla tassazione folle, è una battuta, l'intrattenimento e facemmo un po' di focus tra di noi, sul cadenzamento urbano delle linee, delle corse su linea ferrata in ambito urbano è di una grande importanza, cioè la revisione del cadenzamento dei tempi per una fruizione anche in città del sistema della linea ferroviaria è un grosso problema.

Comunque vi è anche un'ansia cementificatoria e la si trova, faccio un po' il mio mestiere anche di ambientalista, in questo progetto, infatti, a pagina 54 della relazione illustrativa si dice: le potenzialità edificatorie sulle aree comprese in un dintorno di 600 metri delle stazioni SPM documentano possibilità consistenti di insediamento e di residenza e di altre attività.

BOZZA NON CORRETTA

Ci sono poi parecchie pagine su come sarà poi questo trasporto pubblico, finché non si vede qualche progetto concreto non c'è molto da dire e ci parla poi delle politiche per favorire il trasporto collettivo nelle aree centrali che consistono in Civis, metrotranvia, tipo mouver, TPL e servizio ferroviario metropolitano.

Già da questo elenco si capisce che chi fa i piani per il trasporto pubblico viaggia solo con l'auto privata, vorrei utilizzare anche in parte gli interventi di altri miei colleghi...

PRESIDENTE:

Non si può!

Questo è un gioco che non si può applicare.

CONSIGLIERE LEPORATI:

Scusi non è un gioco.

PRESIDENTE:

Modo di dire.

Non si può, cioè lei ha già superato di un minuto il suo tempo, io le dovrei togliere la parola, quindi mi permetta anche il gioco ha capito.

CONSIGLIERE LEPORATI:

Giochi di parola, giusto.

PRESIDENTE:

Certo!

CONSIGLIERE LEPORATI:

Dicevo, già da questo elenco si capisce che chi fa i piani per il trasporto pubblico viaggia solo con auto privata, perché chiunque usa...

PRESIDENTE:

Do la parola al Consigliere Zaniboni.

Grazie.

Il suo Capogruppo le ha suggerito che i cinque minuti li può fare dopo, invece di farne cinque adesso.

Consigliere Zaniboni.

BOZZA NON CORRETTA**CONSIGLIERE ZANIBONI:**

Stiamo per approvare uno degli atti programmatici, come ci ricordava il Vicepresidente Venturi più importanti di questo fine mandato, ma direi del mandato, è appunto il Piano di Mobilità Provinciale, che è uno strumento che abbiamo detto di programmazione che è strategico, nel senso che va ad inserire in un unico documento quelli che sono i grandi progetti inerenti alla mobilità dei cittadini e anche all'accesso al territorio.

Voglio fare alcune considerazioni, alcune brevi riflessioni per mettere in valore il lavoro che è stato compiuto, intanto il metodo, cioè la partecipazione che è stata vastissima, questa non può essere sottaciuta, ma deve essere sottolineata.

Un percorso, dico alcune tappe, che ha preso il via con la Conferenza Metropolitana del 21 marzo 2005 che era dedicata alla situazione del sistema mobilità dell'area metropolitana bolognese, per poi proseguire con momenti di confronto, di concertazione con gli Enti Locali, con i Comuni, con le associazioni, poi sono state definite le dieci strategie su cui indirizzare il piano e i vari contributi che ci sono stati, anche qui non solo delle associazioni dei Comuni e delle Comunità Montane, ma ad esempio anche dei comitati.

Veniva rilevato questo, cioè i comitati insieme ai Sindaci, da qui anche ad esempio la scelta di inserire giustamente la bretella di collegamento Valle del Reno e Val di Setta.

Dunque è un percorso partecipato e questo è il punto da sottolineare, in sostanza è un lavoro che è condiviso dal territorio, che è condiviso dagli Enti Locali.

Poi una seconda riflessione la faccio su quelli che sono alcuni punti essenziali, irrinunciabili mi viene da dire del piano, è quello ad esempio che lega indissolubilmente quelli che sono i due grandi progetti che camminano e debbono stare assieme, che sono quelli del Passante Nord e del sistema ferroviario metropolitano.

Lo dico perché ho visto un comunicato che diceva l'unica priorità è il completamento e il potenziamento del servizio ferroviario metropolitano, no non è così, non c'è un'unica priorità, ma ci sono questi due progetti che sono indissolubilmente legati e che fanno parte di quello che è il percorso di mandato, quindi anche degli obiettivi che ci siamo dati.

Perché il valore del Passante Nord? Perché l'abbiamo detto tante volte, è una risposta, la risposta fondamentale di collegamento, non solo di attraversamento del corridoio bolognese, ma collegamento con il sud, nord dell'Italia, dell'Europa.

C'è stato un incremento come sappiamo di veicoli, 79 milioni il traffico pesante e

BOZZA NON CORRETTA

con problemi di vero e proprio intasamento del sistema autostradale che è a ridosso della città, anche con problematiche legate alla qualità dell'area.

Quindi, la realizzazione di questa opera diventa in questo senso essenziale ed è strategica una opera nazionale e direi internazionale.

L'altro è il servizio ferroviario metropolitano, che è essenziale anche questo, anzi fondamentale perché l'obiettivo, lo ricordava Venturi, siccome questo è un piano che è fondato in modo particolare sulla valorizzazione del trasporto pubblico e in primis il trasporto sul ferro, quindi privilegiare il ferro, ecco che quindi la realizzazione del completamento del sistema ferroviario e metropolitano diventa un altro punto essenziale, dove io vedrei non il bicchiere mezzo vuoto come faceva il collega Leporati, ma quello mezzo pieno nel senso che un percorso è stato fatto, c'è stato un primo accordo nel '97, gli Enti locali ne hanno firmato recentemente un secondo e delle opere sono state realizzate, un po' di strada è stata compiuta.

Certo ancora molto rimane da fare, perché se vogliamo arrivare a 758 treni cadenzati, siamo a 274, quindi occorrono risorse, occorre anche il concorso di Enti a partire appunto dallo Stato per avere queste risposte, per quanto ci sarà una situazione a regime.

Occorrono i treni veloci soprattutto per le tratte più lontane, pensiamo ad esempio a Porretta, ad un cadenzamento 15, 30, 60 minuti in progressione delle aree dalle più interne alle più esterne, però si è fatto in questi anni, non si è ancora a regime, c'è ancora un certo tipo di percorso da compiere, però anche qui in sostanza si sottolinea il punto fondamentale del servizio ferroviario metropolitano.

Difendo anche la scelta dell'opzione del pedaggio nel sistema tangenziale, perché i proventi vanno proprio in favore di quella che è la scelta che veniva ricordata del trasporto pubblico, trasporto pubblico sia su gomma, sia su ferro per andare a spostare progressivamente gli spostamenti, perché gli spostamenti che avvengono il 61% lo ricordo con l'automobile privata, il 35% cicli e motocicli o a piedi e solo il 13% utilizza il mezzo pubblico.

Quindi, l'obiettivo è andare a invertire questa soglia e incrementare notevolmente, dare la possibilità a chi utilizza il mezzo pubblico.

Ma all'interno del Piano della Mobilità ci sono cose di interesse e direi anche queste molto importanti, pensiamo alla nuova stazione di Bologna, alla grande stazione di Bologna che è porta di accesso non solo per l'incremento dei passeggeri che ci saranno notevole sull'alta velocità, ma direi anche per dare servizi, confort ai passeggeri che sono tanti, perchè poi come movimentazione dei treni abbiamo il primato insieme a Roma, 1800 treni quotidiani, quindi anche questo è un punto importante.

BOZZA NON CORRETTA

Anche la stazione come collegamento con le altre eccellenze, gli altri punti di riferimento e qui il Pippo Mouver per l'aeroporto e il metro, il metro che è un'opera che consideriamo importante, essenziale, lo abbiamo ribadito, anche questo fa parte degli obiettivi che ci siamo dati e che andiamo a risottolineare.

Poi ancora il sistema di trasporto pubblico, gli obiettivi e qui si deve fare un po' più di strada ancora sulla tariffazione unica sull'evitare che ci siano nelle stesse tratte come avviene adesso, ma per forza che avviene perché il servizio ferroviario metropolitano non è ancora a regime, che ci possono essere anche delle sovrapposizioni, ma l'obiettivo appunto è stato direi indicato con chiarezza nel corposo documento.

Poi ancora un'altra riflessione che volevo fare, che bisogna cercare di rigettare una visione che ogni tanto compare, una visione che secondo me è ideologica, è decadente anche antistorica, cioè quella che tutte le volte che c'è una domanda di attraversamento dire o di no o creare ostacoli, nel senso che la banalizzo, ma non bisogna costruire strade altrimenti avremo più macchine, più automobili, più traffico etc. mentre la domanda di accesso, di mobilità, di attraversamento è una risposta che significa anche sviluppo economico, significa celerità, significa tante cose in sostanza.

Quindi, si ribadisce le risposte debbono essere in questo senso date, in particolare e qui il piano le sottolinea, dovute ad un problema che è ormai antico, da quando Bologna ha ceduto parte della sua popolazione nei Comuni della cintura, nelle porte di accesso, nelle strade che insistono alle porte di accesso con la città e che anche in passato le polemiche ma non si risolvono vecchi problemi.

Certamente si è camminati per alcune cose anche un po' lentamente, ma sappiamo che la questione in una situazione come questa, dove i progetti, le necessità sono tante, ma le disponibilità finanziarie sono progressivamente calanti e sono state così in un momento di difficoltà anche economica per il paese scarse, ovviamente si fa più fatica, però io li cito questi nodi, nodi che sono stati sottolineati quello di Rastignano, la Porrettana nel tratto terminale di accesso a Casalecchio, la Bazzanese nel tratto tra Crespellano e la nuova Bazzanese, la Galliera nel tratto fra San Giorgio di Piano e Bologna, la Via Emilia a levante nel tratto Salaze e Rozzano e ancora il corridoio Bologna - Imola e la risoluzione che deve essere data alla questione complanare, oppure allargamento della quarta corsia dell'autostrada con relativo casello nuovo a Toscanella.

Sono tutte situazioni e sottolineava il Vicepresidente Venturi che di strada se ne è fatta, se ne sta facendo adesso per il Passante Nord, ma anche per Rastignano, parlo di strada e intendo sia nella progettazione, sia anche nel ...è una valutazione positiva. Quindi lo andiamo a ribadire, dove anche nella documentazione sono riaffermate tutte

BOZZA NON CORRETTA

quelle che sono le priorità, tutti quelli che sono gli obiettivi del mandato e anche i percorsi e le scelte strategiche che debbono essere fatte.

Ci convincono sia queste, sia il metodo che è stato adottato, per cui il nostro giudizio è positivo su un atto che è un atto rilevante, fondamentale del mandato.

PRESIDENTE:

Grazie.

Consigliere Caserta.

CONSIGLIERE CASERTA:

Intanto, è su questo tema così importante che discutiamo oggi bisogna stare effettivamente attenti a non creare una situazione che travalichi il merito dell'argomento che è comunque un argomento fondamentale e tecnico cioè quello della pianificazione e della mobilità che fa parte del piano territoriale di coordinamento provinciale, una parte importante.

In questo senso francamente, lo dico con molta schiettezza, quando si sentono delle dichiarazioni come se il fatto di avere un'opinione contraria sia quasi un peccato di lesa maestà e questa opinione contraria riguarda un'infrastruttura, una strada, c'è da restare abbastanza sorpresi perché se la democrazia non è la sintesi di opinioni diverse, cos'altro è? Se la democrazia fosse la somma di opinioni uguali sarebbe veramente noiosa e piatta e anche la capacità di governo cresce nella dialettica delle opinioni quindi noi non ci dobbiamo spaventare che si possa avere un'opinione contraria.

Cito, ma non per amor di polemica, che un'espressione contraria al passante nord è stata espressa da colui che attualmente siede nella segreteria del Partito Democratico ancora, ex Presidente o attuale Presidente di Lega Ambiente, così come il Vice Presidente della Regione ha espresso un dubbio sul progetto attuale di metrò ma nessuno credo che pensi di chiedere le dimissioni del Vice Presidente della Regione.

Portiamo quindi le cose nella loro dimensione reale, noi stiamo parlando di una pianificazione che riguarda il futuro della mobilità di questo territorio nei prossimi venti o trent'anni ed è fondamentale ed è giusto quindi che ci sia un dibattito e, se un'osservazione possiamo fare in senso critico, forse per prendere una decisione del genere ci sarebbe bisogno di più dibattito e non di meno dibattito, di meno sicurezze e di più capacità di scavare nei problemi.

Ricordo altri due elementi che, secondo me, sono alla base di questa situazione di cui parliamo, uno è proprio quello che il Ptcp, ed è la prima cosa che abbiamo letto quando siamo venuti qua, parte dalla presa d'atto di una situazione di forte dispersione

BOZZA NON CORRETTA

abitativa e insediativa sia per la parte della residenza che delle attività produttive che ha bisogno di essere modificata quindi c'è un problema di combattere un fenomeno di dispersione e di congestione interna in una situazione del nodo bolognese che è una situazione fortemente congestionata per via che il nodo bolognese è contemporaneamente un nodo di attraversamento locale, regionale, nazionale ed europeo.

Il secondo elemento, oltre a quello della situazione di congestione, è quello dell'ambiente. Noi siamo alla vigilia di ricevere una pesante ammenda da parte della Comunità Europea perché siamo il Paese che è più indietro nell'adozione di provvedimenti di tutela ambientale, di risparmio energetico, di lotta al consumo di energia fossile e in Italia la zona della Pianura Padana e questa regione, tra l'altro, è una delle zone più inquinate.

Quest'altro elemento di una situazione di gravità pesante della condizione ambientale è un altro degli elementi che deve essere tenuto in considerazione.

Partendo da questi presupposti è chiaro che ci possono essere preoccupazioni, ci può essere maggiore o minore sensibilità su scelte che possono andare in una direzione o in un'altra e poi è chiaro che c'è anche il tema come i territori vivono tutto questo concretamente e quindi le mediazioni che si fanno con i territori.

In questo senso avere una posizione critica costruttiva non significa andare contro l'esigenza che la Provincia riesca a fare un'ottima pianificazione e coerentemente, come ha detto il Vice Presidente Venturi nella sua introduzione, all'attuazione del Ptcp per questa parte.

È chiaro che c'è un problema di priorità, io penso che i due assi portanti di questo progetto sono il servizio ferroviario metropolitano e il passante nord, poi sul passante nord ci possono essere anche opinioni diverse anche all'interno della Sinistra – apro una parentesi, può non essere più Arcobaleno ma comunque esiste in natura la Sinistra quindi bisogna fare i conti con il fatti che esprime delle opinioni.

Questi due progetti pertanto sono due assi portanti, se si può esprimere una forma di preoccupazione che è una sollecitazione è che forse questo piano potrebbe contenere troppi progetti se questi progetti non obbediranno alla necessità anche di compiere delle scelte che derivano dalla priorità e derivano anche dalle possibilità di reperimento delle risorse finanziarie così come è molto importante che, oltre ai progetti di viabilità e di mobilità sul ferro, ci siano anche più sviluppati i progetti che riguardano i sistemi di mobilità alternativa non motoristica quindi quelli ciclistici, per non parlare della tutela dei pedoni e della sicurezza stradale su cui tanto stiamo facendo.

BOZZA NON CORRETTA

C'è bisogno di rafforzare la capacità di fare delle scelte che siano coerenti con questi obiettivi cioè di fare una pianificazione fortemente innovativa e io non credo che il piano nel suo insieme ha questa ambizione, non è un piano che si deve contrastare ma è probabilmente un piano che risente ancora molto delle tensioni che ci sono all'interno dei territori, delle esigenze di contemperare anche problemi locali e stabilire una gerarchia significa fare delle scelte e scegliere delle priorità.

Noi ora stiamo adottando un piano che poi sarà sviluppato in una serie di azioni successive, secondo me su alcuni di questi progetti bisognerà tornare perché sono progetti che in sé hanno anche una loro problematicità, ecco perché c'è una preoccupazione ma questa preoccupazione non vuol dire che c'è un atteggiamento né preconcetto e né negativo, io credo anche – e lo dico proprio in termini politici molto chiari – finora noi siamo riusciti a mantenere un attimo profilo dialettico e di coesione politica che facciamo molto bene a difendere anche in momenti in cui abbiamo opinioni diverse perché se noi pensassimo di lasciar correre ognuno le proprie pulsioni non faremmo un buon servizio a questo ente, il quale ha il compito di fare delle sintesi di una complessità territoriale molto forte e di spinte molto forti.

Io ribadisco che cosa? Che noi intendiamo esprimere anche con un voto di astensione una sollecitazione in positivo perché ci sia la possibilità anche di definire meglio questa piattaforma e di compiere alcune scelte che secondo noi sono fondamentali per il futuro anche della mobilità in modo tale che effettivamente alcuni indirizzi siano certi e chiari, lo dico anche in termini molto semplici.

Se noi mettiamo tra le priorità il servizio ferroviario metropolitano sappiamo che stiamo lavorando ma non sempre abbiamo da parte di tutti i nostri interlocutori la stessa sensibilità a questo progetto che tra l'altro è il progetto che è nella fase più avanzata e che richiederebbe, rispetto ad altri progetti, una quantità di risorse sicuramente inferiori in proporzione alla sua validità.

Lo dico anche perché noi svolgiamo un'azione di sollecitazione verso la Regione, verso il Ministero, facciamolo in modo molto più forte e diciamo che prima di tutto viene il servizio ferroviario metropolitano e che da questo discende poi anche quella riorganizzazione delle gerarchie sugli interventi della viabilità che avrà un senso perché lo abbiamo visto per le tratte che sono state realizzate, l'utilizzo dell'Sfm quando va a regime è molto elevato e quindi vuol dire che potenzialmente questo strumento è molto importante.

In questo volevo racchiudere la posizione che poi gli altri colleghi esprimeranno anche con le loro differenze ma io ribadisco che non mi spaventerei che noi si faccia

BOZZA NON CORRETTA

una discussione anche dialettica e lascerei perdere delle dichiarazioni che possono semplicemente creare un malanimo tra di noi di cui non c'è proprio bisogno. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Consigliere.

Consigliere Vigarani, prego.

CONSIGLIERE VIGARANI:

Grazie Presidente.

Io devo confessare una difficoltà nell'intervenire su questo piano che è innegabile, è uno degli atti più importanti di questo mandato e che assolve nella presentazione a una delle incombenze principali che ha la Provincia.

La Provincia pianifica e il tema della mobilità è uno dei temi più delicati in assoluto che si trova a dover pianificare. Credo che questo sia un tema di estrema complessità per la complessità derivante territorialmente dal nodo bolognese e da tutta l'area che gravita attorno a Bologna e dalle tensioni che attorno al tema della mobilità ci sono, sono molteplici e sono difficilmente governabili.

Chi si trova ad assumere queste responsabilità si trova di fronte a un'incombenza veramente pesante probabilmente, così come è impegnativa da parte dei Consiglieri esprimere delle valutazioni su un documento che oggi viene presentato per l'adozione.

Io ho sempre evidenziato nel corso di questo mandato la posizione che hanno espresso i Verdi e che poi io ho a mia volta fatta mia e declinata nei vari passaggi nei quali si è sviluppato il dibattito sulla mobilità e sulle reti di trasporto e credo che il mio pensiero, che è quello della forza politica che rappresento, sia sostanzialmente in generale, in linea di massima, a spanne, sintetizzabile in questo senso: noi siamo per chiudere delle parentesi e non aprirne delle altre, noi siamo per dare una sistematicità al sistema degli accessi a Bologna e al territorio bolognese adeguando le reti esistenti e quindi coerentemente, credo, non sono mai stato contrario ma anzi molto favorevole ad azioni che perorassero la conclusione di opere che da troppo tempo giacciono interrotte attorno a Bologna e che da troppo tempo costituiscono una serie di tappi alla mobilità della città, questo è un aspetto.

L'altro aspetto, assolutamente importante per un elemento quantomeno di civiltà, è quello della priorità del servizio ferroviario metropolitano rispetto a qualunque altra operazione.

Il dotarsi di uno strumento che sia assimilabile a quello degli altri paesi civili europei ci metterebbe finalmente in una posizione di raffronto con questi e non in una

BOZZA NON CORRETTA

posizione di totale subalternità come cultura della mobilità, noi siamo subalterni ad altri perché costringiamo le persone a dover usare la macchina anche quando ne farebbero a meno e questo dovrebbe essere la stella polare delle azioni di pianificazione.

Io non considero né ideologica e né decadente e né antistorica, come diceva il Consigliere Zaniboni, una posizione che magari volta per volta analizzi la congruità di una certa opera sulla mobilità privata piuttosto che un'altra sostitutiva e magari preferibile.

Io non credo che ci sia nulla né di ideologico, né di decadente, né di antistorico, nel cercare finalmente di metterci al passo con quei paesi che dovrebbero essere per noi un esempio.

Detto questo, sono quindi contento che in questo piano trovino una collocazione organica tutta quella serie di operazioni, a cominciare dal nodo di Rastignano ma anche da tutte le altre, il completamento della nuova Bazzanese, la complanare, che aspettano da molto tempo di essere completate e sono contento che, mi sembra, vengano fatti dei passi avanti significativi sulla rete del servizio ferroviario metropolitano.

Io mi aspetto che uno degli step più importanti che sono stati recentemente proclamati nel crono programma della realizzazione del servizio ferroviario metropolitano, cioè il completamento della linea 4 e 5 quindi quella relativa a Ferrara – Bologna – Imola da una parte e mi sembra Bologna – Modena dall'altra, sia effettivamente completato in tutto e per tutto entro il 2009, poi ci sono via via tutti gli altri cadenzamenti, penso che questi siano stati molto importanti.

Effettivamente ho delle difficoltà a pensare al modello di finanziamento integrale di quest'opera, perché è stata collegata intrinsecamente al passante nord. Opera sulla quale, come tutti sanno, la contrarietà che ho sempre espresso la riconfermo, anche perché questa non è un'opera di completamento, è una variante vera e propria.

È di dubbia realizzabilità almeno fin tanto che la comunità europea non si esprimerà nel merito e poi oltre a quest'opera che, a mio avviso, è avulsa da un sistema, diciamo così, che si comprende al proprio interno, quindi, può cercare attraverso una propria quadratura un equilibrio di sostenibilità, ma apre delle prospettive che non possono essere purtroppo iscrivibili dentro la vigenza degli attuali PSC, perché il passante nord è un'opera che varrà almeno per 40, 50 anni se venisse realizzata.

I nostri attuali PSC dureranno 15 anni, 20 anni, forse 15 visto che tendenzialmente le nostre pianificazioni di quel livello tendono ad essere un pochino più accorciate che dilatate.

BOZZA NON CORRETTA

Ecco, ugualmente sul tema dirò che, a mio avviso, non rispettano la logica che io mi ero aspettato di trovare nel piano. N'abbiamo altre due. Sono la bretella 1 e 7 in tre metri di pianura.

Su queste opere io, lo voglio ricordare, tutte volte che se n'è dibattuto in maniera, mi pare, partecipata, perché ci sono state occasioni veramente importanti, dove abbiamo avuto modo di confrontarci ed i vari pezzi di questo piano, non si può dire che non siano stati sottoposti, appunto, al vaglio e confronto.

Ora da una parte tecnico, amministrativo un'altra volta dai cittadini mi pareva che non ci fosse un'omogeneità d'intendimenti su queste opere.

Mi sembrava che forse sono le opere che creavano più dubbi o perplessità che certezza. D'altra parte anche il passante nord ne creava e l'avrebbe fatto ugualmente. È un'opera che i territori non vorrebbero. Poi risponde ad altre logiche che possono essere più o meno condivisibili e ci può stare tutto.

Io penso, quindi, che questo piano abbia luci ed ombre che non devono assolutamente le une, credo, prevalere sulle altre, anche perché, come spesso si dice, ci sono dei momenti cruciali, dei momenti di passaggio, dove forse fare scelte troppo nette in una fase, dove la discussione è ancora aperta, e soprattutto credo sarà aperta ancora sul territorio e su vari pezzi di questo piano, significherebbe buttare via il bambino con l'acqua sporca.

Credo che la politica abbia bisogno più saggezza che di (butad) e di proclami che ci fanno vedere la realtà divisa o in bianco o in nero.

Esistono anche le tonalità intermedie ed a volte è saggio cercare di percorrerle. In questo senso io mi asterrò, nonostante che in questo piano, e lo voglio rilevare in maniera molto chiara, abbiamo un'altra carenza che non ho citato che è quella di una scarsissima attenzione alla rete delle piste ciclabili.

Una città come Ferrara ha investito moltissimo su questo tipo di mobilità e questo ha dato i suoi frutti. Qui, secondo me, molto lavoro poteva essere fatto e la cosa, a mio avviso, più delicata, e mi rivolgo soprattutto ai Consiglieri che magari siedono anche davanti a me ed alcuni di questi hanno una formazione ambientale più spiccata, in questo documento c'è una valsat che è negativa.

Poi è chiaro che siamo nella pianura padana ed è evidente che un pezzo del governo di questo territorio più ampio fa fatica ad incidere su tutto il resto e di questo me ne rendo assolutamente conto.

Apprezzando la chiarezza con la quale si è voluto esporre fino in fondo la situazione devo, però, rilevare che appare abbastanza curioso che un piano così importante abbia un elemento di caduta di questo tipo.

BOZZA NON CORRETTA

Nonostante questo credo che sia assolutamente opportuno non precludere gli avanzamenti di questo piano, nemmeno in questa fase promuoverli definitivamente, quindi, anche io esprimerò un voto d'astensione.

PRESIDENTE:

Grazie.

Consigliere Ballotta.

CONSIGLIERE BALLOTTA:

Io voglio mostrare la mia soddisfazione per il lavoro che è stato fatto e che ci ha portato fin qui e credo anche io che sia stato molto importante fare questo lavoro in rapporto con i territori e con il lavoro che stanno facendo i Comuni in forma associata per l'attuazione di piani strutturali comunali, perché è molto importante che abbiano la possibilità di avere un quadro chiaro del sistema infrastrutturale che avranno nei prossimi anni per poter poi fare delle scelte ancora più importanti che sono quelle dell'approvazione dei piani operativi, i famosi P.O., perché la fase attuale è una fase che non dà diritti edificatori, non dà indici, ma la fase successiva che è quella con la quale i Sindaci saranno impegnati nei prossimi mesi a preparare i programmi elettorali del prossimo mandato amministrativo, è la fase che fa diventare operative le scelte che in questi mesi cominciano a fare.

Dico questo, perché credo che bisogna tenere assieme tutto e, quindi, avere una visione completa dei problemi della novità del nostro territorio e, quindi, mentre si ragiona sul piano del commercio, su i poli produttivi sovraordinati di valenza provinciale e mentre si prevede che nei prossimi anni sarà inevitabile che questi si potenzino, se non vogliamo fermare, come dire, la nostra economia, questo se non andasse avanti di pari passo con un sistema adeguato alle politiche d'infrastrutture, porterebbe inevitabilmente ad una paralisi.

Quindi, l'idea dei due tempi, rispetto al sistema metropolitano – ferroviario ed all'infrastruttura sulla viabilità è un'idea che non funziona, che non può essere vista in quest'ottica. Non può essere vista così. Mentre, invece, è molto importante che il piano metta in evidenza anche quali sono le priorità e, quindi, mette in fila i bisogni.

Ci sono le varie fasi e tiene assieme, appunto, questi bisogni. Mi pare importante, perché anche se uno guarda gli studi fatti ed i documenti che sono stati messi a disposizione, parliamo di materiale sul quale si ragiona da un decennio ormai e che ha visto approfondimenti rilevanti dal punto di vista tecnico, scientifico che portano

BOZZA NON CORRETTA

ad avere gli elementi per dire che al 2020, se non si muove in modo concreto qualcosa, veramente siamo in grave difficoltà.

Quindi, abbiamo tutti gli elementi per decidere ed assumere responsabilità anche per quanto riguarda le priorità e non c'è dubbio che il livello di consenso ha anche una sua influenza, soprattutto delle forze di maggioranza che troveranno oggi un territorio e anche suppongo vogliono (inc.) assieme anche in futuro.

È importante, perché anche la stessa esigenza d'astensione può avere un significato o un altro. L'astensione è: non siamo convinti e, quindi, vogliamo approfondire i problemi, però, consideriamo l'impianto adeguato e, quindi, l'astensione non è un lavorare contro ed è una cosa. Se fosse un lavorare contro è un'altra ed io questo mi sentirei di non apprezzarlo.

Quindi, mi sembra che una parte non sia in questo senso e questo in qualche modo non mi soddisfa, però, siccome il dibattito in queste ore è stato complicato, credo che sia importante mettere in chiaro questo.

È importante, perché noi vogliamo, dobbiamo andare avanti, in quanto la politica deve essere in grado di decidere, di assumere delle decisioni.

Credo che questo dobbiamo fare. Quindi, io dico che mentre è importante anche tenere insieme il piano con le azioni che bisogna fare, è anche utile avere il massimo di convergenza.

Dico anche che rispetto ai vari livelli di governo, mentre stiamo facendo un lavoro con la Regione che è quello che mi tranquillizza, perché viene considerato, mi sembra di capire, positivamente il nostro piano e sarebbe bene che trovasse, come dire, anche a livello di governo centrale, visto che sono le cambiate le cose, una coerenza anche rispetto ai problemi che ci sono sul territorio ed a rispettare alcune serie d'impegni non sarebbe male, anche perché, ad esempio, anche qui non ho visto contrarietà allo stesso passante nord.

Vedo delle idee diverse di maggiori introiti e arredi stradali, ma non (inc. 11.43). Questo è un auspicio. Io credo veramente che sia importante avere un parere positivo da parte della comunità europea per quanto riguarda l'attuazione del passante, perché credo, appunto, che possa essere considerata una variante autostradale, perché è un nodo quello bolognese che ha queste caratteristiche.

Credo che sia comunque importante avere questa possibilità che si tranquillizzerebbe molto proprio per la sua attuabilità ed anche sulla...

Credo che per potenziare la mobilità sia anche utile utilizzare la (inc. 12.24) della tangenziale per poter potenziare ed avere le risorse ulteriori per il trasporto pubblico.

BOZZA NON CORRETTA

Non c'è dubbio che noi dobbiamo dare la possibilità di utilizzare un trasporto pubblico molto più efficace per ridurre l'utilizzo del mezzo privato e questo è sicuramente strategico.

Da questo punto di vista voglio dire anche per quanto riguarda la messa appunto degli obiettivi trovo soddisfazione anche in alcune scelte che mi preoccupavano, proprio rispetto ai livelli d'incertezza che ci sono stati negli ultimi mesi e parlo, ad esempio, della complanare ad est.

Lo dico perché può sembrare poca cosa. Sembra che sia una cosa che interessa soltanto a me e a Conti, ma c'è un'ampia area lì che ha bisogno di chiarezza, perché...

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE BALLOTTA:

Ma non è così, perché lì sono previsti degli sviluppi produttivi. La zona produttiva di Ozzano, della quale abbiamo parlato tanto della...

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE BALLOTTA:

Io la metto lì per dire che è veramente importante aver definito finalmente che la complanare e la tangenziale diventa tangenziale fino a Ponte Rizzoli.

È molto importante perché lì c'erano miliardi, molti milioni d'euro d'infrastrutture già fatte che avrebbero creato... sarebbe stata inutile.

Una cosa veramente assurda e non poteva servire almeno fino ad Ozzano le realtà produttive ed i centri abitati che sono in quella realtà nella fase tra l'altro che si sta sviluppando.

Dopodiché mettiamo una parola chiara anche rispetto a cosa succede da Ozzano ad oltre e, quindi, con la quarta corsia certamente sarà possibile poter tirare anche, come dire, le stesse uscite dei caselli d'Imola e di Castel San Pietro.

Quindi, trovo importante questo. La considerazione che faccio è che mentre portiamo avanti questo piano, mentre c'è la fase che è in quello che tempestivamente faremo, ed avremo di fronte un po' di mesi suppongo. Puntiamo di farcela entro l'anno.

Mentre facciamo questo, facciamo tutte le azioni necessarie per attuare delle cose che sono chiare ormai. Questa della complanare per attuarla vuol dire che bisogna avere l'appoggio d'Autostrade e con ANAS rimettere le risorse che erano state tolte.

Insomma una tenacia nel portare avanti anche la fase operativa che io sono convinto che ci sarà ed auspico che ci sarà, appunto, con grande convinzione.

BOZZA NON CORRETTA

Io mi fermo qui e dico ancora che abbiamo fatto un buon lavoro.

PRESIDENTE:

Grazie.

Consigliere Giovanni Venturi.

CONSIGLIERE VENTURI G.:

Presidente come abbiamo potuto verificare il PMP ha tre aspetti principali. Il primo la realizzazione del passante nord; il secondo è l'istituzione di un pedaggio aggiuntivo alle cinque barriere autostradali ed il terzo è il potenziamento delle SFM.

Questi, a mio parere, sono i tre punti principali. Poi all'interno dello scenario rilevo con estremo interesse alcuni interventi sul versante SFM.

Per esempio, i 7 milioni e mezzo d'euro sul raddoppio Pontecchio – Borgo Nuovo; 1 milione e 140 mila euro sulla tratta Marzabotto – Casalecchio; i 2 milioni d'euro per attrezzature per la circolazione binario doppio sulla linea Porrettana, nella tratta interrata di Casalecchio.

In questo scenario molto positivo, avrei apprezzato l'inserimento anche della corsa notturna sulla tratta Porretta – Bologna.

Ma tengo ad evidenziare anche il fatto che comunque quell'ordine del giorno che questo Consiglio provinciale bloccò, fermò a maggioranza, appunto, quell'ordine del giorno che chiedeva l'istituzione delle corse notturne lungo la tratta Porretta – Bologna è stato approvato nelle settimane scorse dal Comune di Porretta, di Gacciomontano, di Castel di Casio.

Il prossimo sarà del Comune di Granaglione e, quindi, un ordine del giorno condiviso da tutto il territorio della montagna che chiede, appunto, con forza un potenziamento della tratta ferroviaria in oggetto anche attraverso quel servizio.

Ma per tornare al PMP evidenzio, quindi, in positivo la parte riguardante la SFM e ciò che concerne gli obiettivi sul trasporto pubblico su gomma integrato con il trasporto su ferro.

È d'estrema importanza, quindi, la sua piena integrazione con il servizio ferroviario metropolitano e la complementarietà con questo.

Come partito dei comunisti italiani riteniamo che il sistema ferroviario ed il trasporto pubblico su gomma siano una priorità sicuramente da potenziare e rendere più appetibile, rispetto al trasporto privato su gomma.

BOZZA NON CORRETTA

Siamo fortemente convinti che oggi il servizio offerto sia per la SFM che per il TPL per alcuni aspetti è scadente e non rispecchia quei canoni di appetibilità ed è per questo che permane la scelta del muoversi con la propria auto privata.

Dobbiamo assolutamente attuare politiche che invertano questo fenomeno al più presto. Non basterà il disincentivo prezzo benzina. Serve, quindi, una vera politica che metta al centro il treno, potenziandolo e migliorandolo sotto i molteplici aspetti, sotto i molteplici profili della comodità, della puntualità, dell'accessibilità e, quindi, della sostenibilità ambientale.

In questo piano della mobilità provinciale, quindi, rilevo molto fattori che avranno in questo senso uno sforzo, appunto, che guarda la SFM e il TPL come tasselli fondamentali che reggono l'intero sistema della mobilità provinciale.

Le perplessità a questo punto non possiamo nasconderle, ma non sono neanche nascoste penso dal 2004 ed è, appunto, il capitolo passante nord.

Pensiamo che il potenziamento della SFM non debba essere legato alla realizzazione di un'infrastruttura autostradale o al potenziamento di una rete viaria su gomma.

Il potenziamento della SFM deve avvenire a prescindere e deve rappresentare la vera priorità. Certo il numero delle vetture in transito sulle strade è sempre in aumento.

Basta riportare il dato della Valsat. Il tratto autostradale bolognese è interessato da un traffico annuo di 79 milioni di autoveicoli. Per non parlare del consistente numero di veicoli anno dopo anno sempre in aumento che transitano giornalmente nelle strade provinciali, comunali e statali.

Abbiamo ben chiaro il quadro che abbiamo di fronte ed è per questo che non vogliamo essere fraintesi. Non si tratta di essere contrari alle strade a prescindere e non vogliamo nemmeno e non voltiamo nemmeno il viso di fronte alle realtà.

Sono convinto che le istituzioni debbano dare risposte chiare anche a quei milioni di persone che optano per la mobilità privata su gomma e che non vedono e non individuano il trasporto su ferro come un trasporto, un'opzione appetibile.

Quindi, gli obiettivi da perseguire in questo capitolo per quanto riguarda la viabilità su gomma fra i più importanti, è la sicurezza, la messa in sicurezza delle strade e la massima agibilità ai servizi.

Cose che non esistono, per esempio, sulla porrettana, sulla statale 64 che per chi abita in montagna conosce molto bene e conosciamo molto bene le innumerevoli criticità di questa strada.

Comunque voglio evidenziare anche su questo capitolo lo sforzo che quest'Amministrazione sta sviluppando per migliorare e per risolvere, appunto, anche quelle criticità esistenti sulla rete viaria.

BOZZA NON CORRETTA

Quindi, nel contempo non cogliere i capitoli positivi di questo piano sarebbe, come ha già citato qualche mio collega prima, come buttare il bambino assieme all'acqua sporca, condividendo gran parte di questo piano della mobilità provinciale, tranne, appunto, il mettere sullo stesso piano d'importanza la realizzazione di un'infrastruttura viaria ed il potenziamento del servizio ferroviario metropolitano.

Legare il treno all'auto oggi più che mai ci appare una contraddizione. Oggi più che mai diviene d'estrema importanza rendere più appetibile, quindi, il treno, rispetto all'auto privata.

In altre parole sarebbe scegliere fra la salvaguardia dell'ambiente o l'indifferenza, rispetto ad un problema non più eludibile.

Concludo esprimendo, per quanto riguarda il gruppo dei comunisti italiani, esprimendo un voto d'astensione e voglio ribadire un voto d'astensione che deve essere interpretato come un'astensione non critica e fine a se stesso, ma un'astensione costruttiva per continuare a lavorare insieme in modo costruttivo come abbiamo fatto sino a oggi.

PRESIDENTE:

Grazie.

Consigliere Finelli.

CONSIGLIERE FINELLI:

Anche io un piccolo contributo al dibattito su quest'importante delibera, riconosciuta da tutti come importante. È chiaro che su un tema di questo genere la dialettica mi sembra quasi doverosa.

Debbo dire che apprezzo sempre (inc. file 10 - 8.40) del collega, amico, Consigliere Caserta. Mi piace pensare anche la sua provenienza l'aiuti ad avere questa dialettica sempre molto piacevole ed efficace. Non lo dico in senso polemico. Non vorrei essere frainteso.

C'è, però, un aspetto che trovo contraddittorio in quello che diceva. Apprezzo gli aspetti positivi del suo intervento, ma io ritengo che le priorità possono essere più di una.

Non c'è la priorità delle priorità. Io da sempre nell'attività che mi compete in Consiglio provinciale ho cercato di evidenziare come il servizio ferroviario, metropolitano sia una delle priorità.

Ma vedete colleghi non in tutti i territori il sistema ferroviario, metropolitano opera. Ci sono una parte di territori, in cui il servizio pubblico è esclusivamente su gomma e

BOZZA NON CORRETTA

questo probabilmente è anche per errori del passato. È stato pubblicato recentemente un bel libro, anche sostenuto dalla Provincia, sulla tranvia Bologna – Pieve di Cento, Malalbergo, in cui allora i problemi, io ho visto alcune foto, le barbabietole giravano su quel mezzo e probabilmente non c'erano i problemi che abbiamo oggi, per esempio, sulla porrettana e penso alla porrettana quella bassa. Non solo i cittadini di montagna conoscono, ahimé, le disavventure della porrettana, ma anche noi in pianura, quindi, si trascinano da monte a valle.

Ed è per questo che le due cose devono andare parallelamente per dare una risposta equilibrata a tutto il territorio provinciale.

Un piano che voglia essere provinciale deve tenere presente e determinare un equilibrio fra queste esigenze. Diversamente è inutile parlare di sviluppo sostenibile e fare le aree produttive ecologicamente attrezzate e poi non costruire, come dire, in collaborazione con i Comuni e qui vengo altri colleghi l'hanno rimarcato, come questo piano sia frutto di un lavoro intensissimo con i territori, ma non i territori nella figura del Sindaco, dell'Assessore all'urbanistica.

Guardate che i Comuni hanno svolto un'attività di partecipazione popolare con una peculiarità e con un rigore quartiere per quartiere e vorrei dire frazione per frazione su alcuni temi naturalmente locali, ma sempre avendo una visione complessiva del problema che poi ha determinato quella che noi definiamo l'urbanistica condivisa e non era scontato che Comuni, così diversi apparentemente, ma con gli stessi problemi, si mettessero insieme.

Qualche hanno fa sarebbe stato impensabile. Questo piano tiene conto anche di queste idee. Nel corso degli anni, di quest'anno in particolare, si è in parte modificato anche rispetto alle esigenze dei territori, espressi dai territori.

Qualche dimenticanza, qualche sottovalutazione dei problemi è stata colmata con interventi e per questo che dal punto di vista del mio territorio c'è un apprezzamento, per esempio, per l'inserimento di alcune infrastrutture viarie, in particolare non avendo servizio ferroviario, metropolitano, che danno una risposta, diceva l'Assessore Prantoni, che arriva dove può anche lui nelle sue risposte, aspettiamo la programmazione...

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE FINELLI:

Che arriva dove può, nel senso che i miracoli non li fa neanche lui. È molto vicino, ma non li fa.

BOZZA NON CORRETTA

Ecco, che si completa con questo piano una risposta anche... è un completamento dell'idea che diceva Prantoni "io arrivo fino a un certo punto. Bisognerà che poi la programmazione dei Comuni e della Provincia trovino delle soluzioni adeguate".

Ecco che nel piano sono presenti una serie di infrastrutture che daranno una risposta al territorio ampio non solo Malalbergo, piuttosto... con delle attività produttive che ne trarranno un beneficio dopo aver investito sul territorio, al contrario di alcune aziende che hanno preso i soldi e se sono andate. Quindi con un sistema anche d'occupazione e di recupero dell'agricoltura che è fondamentale per i nostri territori.

Addirittura si è arrivati al punto, forse di esagerare, adesso lo dicevo prima con l'Assessore, in un variante est dell'abitato di Altedo si è aggiunta una cosa che probabilmente non è più nel Piano Regolatore, negli strumenti urbanistici del Comune, ma con un'osservazione ed immagino che il Comune stesso provvederà a questa svista della variante di Pegola che non esiste più. Per dire come si è arrivati a disegnare con puntualità anche le prospettive.

Da ultimo vorrei dire proprio per questo ragionamento che facevo su quante riunioni i Comuni e quante atti deliberativi, perché non può essere, collega Venturi, che le deliberazioni dei Comuni della montagna valgono meno di quelle, che so, delle pianura nell'ambito di una condivisione di alcuni strumenti che noi oggi andiamo ad approvare.

Con il Consigliere Vigarani ho condiviso a volte anche alcune battaglie. Non trovo, però, come si possa definire il concetto di (butta), quando lui stesso dice, dà per scontato, non mette neanche il dubbio, dice "i territori, il passante nord non lo vogliono".

Ecco, io sono convinto dall'esperienza concreta che ho prima da Sindaco e poi da Consigliere, cioè questa andrebbe quanto meno per cautela detto. Ritengo, penso, auspico che il territorio non la vogliano, perché in realtà non è così. Poi magari sbagliano i territori, la popolazione sarà tagliata dal...

Però, non è così. Poi capisco che a qualcuno piacerebbe che ci fosse la sollevazione su questo tema. L'equilibrio fra sistema ferroviario, metropolitano ed il sistema della viabilità credo che sia apprezzabile.

Debbio dire anche, e concludo veramente, che apprezzo anche il collegamento, proprio perché vengo da un territorio, in cui il sistema ferroviario, metropolitano non potrà operare, il collegamento gomma, ferro che anche questo per... qui do ragione a Vigarani.

Bisogna indurre la gente ad usare, come dire, avere delle alternative. Allora, se c'è l'alternativa io posso scegliere il mezzo pubblico; quando non c'è l'alternativa sicuramente scelgo il mezzo privato.

BOZZA NON CORRETTA

Il potenziamento. Visto che le percorrenze... questo è un tema caro anche al collega Mattioli per altri territori, quindi, le problematiche sono poi analoghe, collegare in un giornata di nebbia, in una situazione in cui anche un cittadino d'Altedo, di Malalbergo può prendere il treno da San Pietro in Casale a Bologna credo che sia importante.

Nel piano ci sono anche queste prospettive ed è per questo che ritengo che anche da questo punto di vista si sia fatto molto.

PRESIDENTE:

Bene. Collega Mattioli, prego.

CONSIGLIERE MATTIOLI:

Grazie Presidente.

Io ho l'impressione, ma non è solo un'impressione, è una certezza, che il provvedimento che noi stiamo discutendo ed io mi auguro approvando questa sera, non sia certo un provvedimento qualsiasi per quest'Amministrazione.

Potremmo affermare quasi come una battuta che quest'Amministrazione, spesso il collega Sabbioni cita la necessità o meno di sopprimere le province.

Bene. Se c'è una ragione di mantenere le province probabilmente una di queste ragioni, oltre all'edilizia scolastica e per la scuola superiore, è costituita dalla pianificazione della mobilità, dalla pianificazione del modo d'aggregare il territorio provinciale.

Io ho guardato il programma di mandato, quello che ha definito la maggioranza di quest'Amministrazione e non è casuale che il capitolo sulla pianificazione territoriale faccia riferimento immediatamente ad una categoria ogni tanto negletta, poi ritorna in auge e etc. che è quella della città metropolitana.

Cioè, il piano di mobilità è legato fundamentalmente ad una pianificazione che è d'area vasta, che è una pianificazione che oggi coinvolge, ce lo dicevano le stampe poco fa, un milione di abitanti residenti.

Non è casuale che Giacomo Venturi citasse come elemento del piano della mobilità, come elemento che giustifica anche questo piano mobilità, l'attuazione del PTCP e cioè il legare le modalità di collegamento città – Provincia, attraverso anche le regole generali che la Provincia si è data nelle organizzazioni dello sviluppo della Provincia stessa.

Il rapporto tra la mobilità pubblica, in particolare il servizio del ferro e lo sviluppo dei luoghi, se non vado errato, solo Medicina viene considerata eccezione nell'indicazione di uno sviluppo legato alla vicinanza alle stazioni ferroviarie, la

BOZZA NON CORRETTA

necessità d'individuare un sistema di poli d'eccellenza come elemento di riequilibrio territoriale, di sviluppo equilibrato del territorio e, quindi, la necessità di far convergere su questo piano complessivo dello sviluppo del territorio anche un sistema di mobilità pubblica che sia funzionale, efficiente e efficace in questo senso.

In questo senso non vi sono dubbi che il servizio su ferro, il servizio ferroviario, metropolitano è l'elemento centrale di questo bene.

Ma c'è un altro dato che non può essere messo in disparte che, invece, mi pare in interventi di alcuni colleghi venga quasi posto in alternativa, in contrapposizione a questo dato.

L'altro dato fondamentale è che Bologna e la sua Provincia non sono una città ed una Provincia qualsiasi. Diceva il collega Giovanni Venturi, citando un dato che io non ricordavo, che ogni anno 79 milioni di autoveicoli passano per la Provincia di Bologna.

Naturalmente ha citato un dato di Autostrade, perché immagino che non sia quantificato quello delle strade normali.

Io credo, al di là dei conti della spesa che sta facendo il collega Guidotti, io credo che l'elemento fondamentale che ci dice questo dato è che Bologna ha un ruolo centrale a livello nazionale.

Io non so se vi siano altre città, altre province che annualmente hanno 79 milioni d'autovetture. Ho l'impressione che poche altre città e province possano avere una situazione di questo tipo e non vi sono dubbi che Bologna da questo punto di vista è una cerniera fondamentale nel collegamento nord - sud, est - ovest per la nostra nazione.

Allora, il tema che ci sta di fronte, se noi siamo forze di governo di questo territorio, è capire come un piano che sia in grado di governare il territorio riesca a collegare complessivamente questi due ragionamenti.

Cioè, un ragionamento di migliore organizzazione sociale e civile per chi abita nella Provincia di Bologna, però, contemporaneamente la capacità di costruire un piano che sia funzionale al ruolo strategico che Bologna gioca nel territorio nazionale, europeo oggi nella sua situazione attuale.

Allora, da questo punto di vista mi sembra francamente difficile contrapporre il servizio ferroviario, metropolitano e il passante nord e debbo aggiungere, anche giustificare il passante nord come, lo diceva adesso il collega Guidotti, modo per fare cassa per il servizio ferroviario, metropolitano.

Sono due elementi di un progetto di governo del territorio che hanno respiri diversi. Il primo, il servizio ferroviario, metropolitano ha un respiro per chi abita in questa Provincia a partire da un dato fondamentale che quel milione di persone non abitano in città.

BOZZA NON CORRETTA

Quel milione di persone hanno riempito la prima e la seconda cintura della Provincia e, quindi, occorre un collegamento funzionale ed efficace in questo senso. Però, la città è ancora in riferimento costante per gran parte delle attività terziarie.

È in città la sede dell'università. È in città la sede della Provincia. È in città la sede della Regione. Sono in città i grandi ospedali e, quindi, sicuramente quest'elemento deve essere tenuto in grande considerazione.

Io credo che da questo punto di vista, per esempio, le affermazioni che l'Assessore Venturi faceva nell'affermare, appunto, gli elementi che caratterizzano il progetto servizio ferroviario, metropolitano e cioè la sua capacità di coprire il territorio provinciale, anche attraverso un ragionamento d'intermodalità e, quindi, di rapporto positivo ferro, gomma, renda più efficiente anche il trasporto su gomma.

Io mi sono stancato di ripeterlo, ma lo dico anche stasera. Un trasporto su gomma che per fare 18 chilometri impiega un'ora e un quarto non è efficiente, non è efficace. Non è efficiente e non è efficace. Non è competitivo con il trasporto privato.

Noi dobbiamo pensare ad un trasporto su gomma, collegato al trasporto su ferro che tagli questi tempi, sennò noi non avremo una vittoria nella competizione con il trasporto privato in questo senso.

Quindi, l'intermodalità, l'integrazione tariffaria che è l'altro elemento fondamentale da questo punto di vista. La capacità, quindi, di costruire un progetto di trasporto su ferro che sia la parte importante.

Ma attenzione! Questo servizio ferroviario metropolitano funziona, se noi siamo in grado di fare la nuova stazione di Bologna; se siamo in grado di fare l'alta velocità, sennò non significa nulla, perché, intanto, noi capiamo perfettamente che l'attuale stazione non sarebbe in grado di poter consentire tutto il progetto del servizio ferroviario, metropolitano.

Poi noi sappiamo perfettamente che per rendere fattibile il servizio ferroviario, metropolitano bisogna che noi creiamo canali, vie che servono l'alta velocità, che servono un altro tipo di strategie che è quello di collegare il nord dell'Europa con il sud dell'Europa con il resto del Mediterraneo e etc..

Io credo che questo sia il terreno che ci sta di fronte ed è su questo terreno che debbo dire, trovo perlomeno, come dire, curioso che una parte della maggioranza si astenga, perché questo non è un provvedimento qualsiasi.

Questo è un provvedimento strategico per quest'Amministrazione e trovo altrettanto curioso che qualcuno sostenga che una parte della Provincia è contro il passante nord.

Io ho l'impressione, lo dico bonariamente al collega verde, che i Comitati al passante nord siano come le mucche di fanfani. Cioè, le spostiamo da un luogo all'altro per far

BOZZA NON CORRETTA

numero, ma in realtà sono sempre quelle che si spostano da Castenaso, Granarolo, a Malalbergo e etc., ma sono sempre quelli.

Se così fosse, se avesse ragione il collega Vigarani, noi avremmo avuto in quei Comuni, le cui Giunte, i cui Sindaci hanno sostenuto il passante nord, situazioni di difficoltà.

Avremmo avuto voti, come dire, di protesta. In realtà questo non è successo. Anche nelle ultime amministrative, anche ultime politiche direi che il dato è esattamente l'opposto.

Allora, io credo che su questo provvedimento si misuri la capacità di governo di quest'Amministrazione e si misura anche la capacità, come dire, di chi governa di essere, effettivamente, forza di governo in quest'Amministrazione. Grazie.

PRESIDENTE:

La parola al Consigliere Facci.

CONSIGLIERE FACCI:

Grazie.

Io mi unisco ai contributi su quest'argomento. Ripercorrerò l'intervento fatto in Commissione, dove ho sottolineato per quanto riguarda, diciamo, la fascia territoriale della Provincia che conosco meglio e per la quale mi sento di dovere spendere qualche parola in più.

Io in questa variante al PTCP, nella quale sono indicate le strategie, le finalità che l'ente vuole perseguire, come, diciamo così, elementi più importanti, io devo evidenziare alcune lacune e alcune omissioni.

Nel senso che per quanto riguarda il servizio ferroviario, metropolitano che pure viene indicato come una delle priorità, io vorrei ricordare che questo tipo di servizio ferroviario, metropolitano per quello che riguarda il territorio appenninico non è affatto soddisfacente.

Questo progetto con le previsioni e i vari step che sono messi in campo. Per esempio, tutto il territorio dell'Alto Reno, quanto meno da Marzabotto in avanti è certamente penalizzato.

Lo hanno ricordato i colleghi prima che se quando, noi probabilmente vogliamo sperare quando, il servizio ferroviario, metropolitano sarà a regime, avremo semplicemente il raddoppio della linea fino a Marzabotto e sostanzialmente un potenziamento della linea, appunto, ferroviaria, metropolitana fino a quella stazione che è nel Basso Reno.

BOZZA NON CORRETTA

Allora, diventa un po' singolare il fatto che in queste settimane ci siano ampie riflessioni patrocinate e portate avanti, tra l'altro, da associazioni di categoria, non certamente da forze politiche, diciamo così, d'opposizione in questo contesto provinciale, ma associazioni di categoria che sottolineano l'enorme criticità, l'enorme crisi che sta vivendo tutto il mondo del lavoro nel territorio appenninico, nelle realtà periferiche.

Noi abbiamo fatto anche dei Consigli provinciali, appunto, dei Comuni della prima periferia del pre-appennino per evidenziare e portare la nostra solidarietà, per portare anche possibilmente una soluzione ai problemi che ci sono sul mondo del lavoro nella periferia, nella nostra periferia e nella montagna. Allora, è evidente che noi non possiamo disgiungere le problematiche del lavoro, le problematiche dell'occupazione, dico anche le problematiche del turismo.

Ho voluto subordinare l'argomento turismo all'argomento lavoro non a caso. Anche se il turismo crea posti di lavoro, però, ritengo che possa essere, senza creare complicazioni od offese per nessuno, un grado di subordinazione e una graduazione di queste due tematiche, ma, appunto, l'alto Reno ha la crisi del settore termale.

Ha la crisi del settore sciistico. Ha una crisi generale che oggi è sotto gli occhi di tutti e soprattutto viene analizzata da tutti.

Io ricorderò sempre che il curatore fallimentare, l'ho già detto, mi ripeto, chiedo scusa, ma lo ritengo importante. Quando il curatore fallimentare alla presenza anche degli Assessori, comunque d'esponenti autorevoli di questa Giunta tenne una sua lezione, un suo intervento in un convegno recente a Porrette sul problema delle terme disse: "voi dovete cambiare il treno, se volete essere competitivi".

Ecco, quel cambiare il treno significa comunque che il servizio ferroviario, metropolitano che verrà, io lo interpreto, debba essere moderno, debba essere efficiente fino all'ultimo paese della Provincia di Bologna, fino all'ultimo territorio della Provincia e non a metà.

Allora, quest'impostazione è monca. Io ricordo, n'avevo già parlato con il Vicepresidente Venturi, che lo studio di fattibilità, che fu fatto da quella società nell'ambito del progetto Tav, prevedeva come ipotesi di sistema, diciamo così, perfetto che vi fosse proprio il completamento fino a Porretta Terme del servizio ferroviario.

Ecco, questo non è. Quindi, il servizio ferroviario, metropolitano questo non è. Altro aspetto per le infrastrutture, perché noi riteniamo che siano ugualmente importanti le strutture, le strade, le arterie stradali ugualmente al treno e tante volte più del treno.

BOZZA NON CORRETTA

È di pochi giorni fa il fatto che grazie ad un provvidenziale intervento di una macchina dei Carabinieri una persona ha potuto eseguire un trapianto di cuore, altrimenti non sarebbe successo, visto la criticità dell'arteria stradale porrettana.

Pertanto, è evidente che parimenti al treno vi deve essere un efficace servizio stradale, infrastrutture stradali.

Vorrei ricordare che in questa variante, l'ho già detto Assessore e Vicepresidente Venturi, in questa variante al PTCP non si spendono parole su un progetto neanche a livello d'ipotesi su quello che riteniamo essere due importanti missioni che dovrebbe avere quest'ente in materia d'infrastrutture, cioè la bretella Reno – Setta e la bretella Setta – Savena, facendo presente, sottolineando che sulla bretella Reno – Setta vi è già uno studio pagato, cofinanziato dalla Provincia insieme alla Regione e dove, appunto, la Provincia, quanto meno a livello progettuale, segue quest'impegno.

Pertanto, ritengo che se questo tipo d'opera venisse considerata strategica dalla Provincia avrebbe dovuto essere inserita all'interno, quanto meno nelle intenzioni di questa variante.

Noi in questa proposta di variante non troviamo, appunto, questi elementi. Quindi, come rappresentante di una comunità importante che è la comunità, diciamo così, della Provincia di Bologna, della fascia montana appenninica noi riteniamo, io ritengo che vi sia una grande lacuna in questo PTCP, in questa variante, oltre ad altri elementi che poi verranno completati ed illustrati dai miei colleghi, vi sia una grave carenza dal punto di vista strategico, dal punto di vista progettuale dell'ente Provincia.

Ragione per la quale non posso esprimere un parere positivo. Grazie.

Assume la Presidenza il Vicepresidente Sabbioni

PRESIDENTE:

Volevo chiedere a Vigarani, se, in effetti, voleva intervenire per fatto personale.

(Intervento fuori microfono non udibile)

PRESIDENTE:

Lo inserirai nel tuo secondo intervento.

Allora, abbiamo il Consigliere Leporati come secondo intervento. Cinque minuti. Prego.

BOZZA NON CORRETTA**CONSIGLIERE LEPORATI:**

Grazie Presidente.

Inizio da dove ho terminato e intrattengo il Vicepresidente, i colleghi Consiglieri sulle politiche per favorire il trasporto collettivo nell'area centrale che consistono in Civis, metrotranvia, People mover, TPL e servizio ferroviario, metropolitano.

Voglio ribadire l'attenzione, rispetto ai primi tre assi che sono contemplati in questo pronunciamento di politiche a favore del trasporto collettivo per quanto riguarda il Civis, la metrotranvia e il People mover.

Avremo la situazione paradossale che un cittadino straniero, un qualsiasi cittadino che viene a Bologna ad opere definite, ultimate avrà magari tre sistemi di biglietti, tre sistemi di trasporto che, in effetti, sono nelle cose, perché lì validate queste tre piste, questi tre assi, del quale uno, in particolare il People mover, non mi cimento in una verifica contabile ed in una fattibilità finanziaria, infrastrutturale starà in piedi, solo perché il Comune di Bologna pagherà, perché stia in piedi.

Quindi, già questo come principio non ha un'effettività politica. Cioè, qualsiasi opera che sia di natura privata, di natura pubblica che in una situazione di finanza pubblica alquanto problematica debba sostenersi solamente, perché un altro sistema pubblico lo sorregge, voi capite bene che qualcosa non ritorna.

Anche nel sistema pubblico bisogna capire che il ritorno economico, cioè quello che viene pagato dagli utenti deve essere la quota maggioritaria, non la quota inferiore.

Ebbene il people mover starà in piedi con queste gambe fino a quando verrà foraggiato dal Comune di Bologna. Lo stesso dicasi anche per quello che è stata l'operazione che ha annullato la metropolitana, come dicevo nel primo intervento, e sta validando la rete tranvia.

Tra i sistemi complessi, il Civis, che si sta rodando, ha dei grossi problemi di conferma, rispetto alla validità del mezzo, rispetto al tessuto urbano ed infrastrutturale che dovrà conoscere a riguardo della fruizione di quest'asse di Civis e, quindi, già questo non pone pochi problemi.

Quindi, una realtà urbana che di per sé non è in grado di uniformare, di omogeneizzare le proprie politiche di trasporto collettivo, ahimé, si capisce che c'è qualcosa che non funziona e, in effetti, qui il metodo della pianificazione che non ha ubbidito ad una regola d'uniformità, soprattutto per quanto riguarda la metrotranvia e il people mover. Faccio l'esempio.

Per l'aeroporto si poteva utilizzare forse al meglio la linea ferrata che c'è già, trovare altre opportunità di natura di collegamento, ma mettere in piedi un people mover che non sta in piedi dal punto di vista economico è veramente negativo.

BOZZA NON CORRETTA

Questo la dice lunga sull'incapacità di programmazione e di pianificazione. L'altra e l'ultima considerazione, Vicepresidente Venturi, la faccio sul passante nord, non perché io di principio sia contrario al passante nord.

C'è questo problema che, però, viene verificato su quanto non viene detto in questo documento, in questa delibera e cioè da qui a quando verrà realizzato il passante nord, se verrà realizzato, come pensate di risolvere i problemi viabilistici, infrastrutturali all'interno dell'area urbana di Bologna.

Avete fatto un'operazione più o meno direttamente voi che vi ha coinvolto con società Autostrade per l'Italia, pensate di risolvere che sia la terza corsia dinamica e due corsie della tangenziale o che sia il fatto che ci possa mettere una tassa per fare in modo che tutti la tangenziale non la utilizzino più. Cioè, questo è proprio il vuoto assoluto. Cioè, da qui a 15 anni non avete nulla che possa sostituire o possa essere propedeutico a quell'opera.

Io voglio fare questo ragionamento terminale, ma la capacità di programmazione di una città di Bologna che negli anni '70, negli anni '60 era nella fase, diciamo così, di livello d'attenzione a livello internazionale sia spenta a tal punto che dopo le grandi opere non avete più messo nulla in campo.

Adesso ragionate sul passante nord e da qui a 15 anni, qui non c'è nulla di sostitutivo, d'alternativo o di un elemento che possa in un certo senso risolvere quell'emergenza. È anche questa la ragione per la quale siete bocciati dal punto di vista della programmazione, perché non è pensabile che un amministratore chiuda gli occhi per 15 anni. Non abbia altre strade, non abbia altre opportunità di natura edificatoria.

Questo è un grande problema. Per dare ragione anche ai Comitati o al Comitato, forse dico anche il fatto di utilizzare la galleria sotto la tangenziale non poi un'idea (inc. file 12 - 11.14).

Loro la utilizzano come...

PRESIDENTE:

Consigliere Leporati devo richiamarla.

CONSIGLIERE LEPORATI:

Loro la utilizzano, l'hanno utilizzata come alternativa. Io dico, invece, che va utilizzata, andava utilizzata, perché non sappiamo quando e come verrà realizzato il passante nord.

PRESIDENTE:

BOZZA NON CORRETTA

Bene. Abbiamo il Consigliere Grandi, prego.

CONSIGLIERE GRANDI:

Vicepresidente, intanto, mi preme fare un ringraziamento ai tecnici che hanno lavorato a quest'atto che è un atto importante, come prima sottolineavano i colleghi che mi hanno preceduto ed è un atto complesso, molto complesso.

Per cui se adesso noi siamo qui ormai da 3 ore, 2 ore e mezza soltanto su questa delibera, su quest'atto, questo vuole anche dire che il lavoro preparatorio non è stato sicuramente da meno, anzi sicuramente noi vediamo solo la punta dell'iceberg, per cui un ringraziamento ai tecnici della Provincia. Non è solo dovuto, ma necessario.

Questo anche per legarmi al resto del discorso che vorrei fare e che un pochettino ha anche accennato il collega Mattioli. Condivido quella parte di discorso. Proviamo a pensare se non ci fosse l'istituzione Provincia, come potrebbe essere declinato un piano della mobilità di questi territori. Come sarebbe?

Sarebbe che ogni Comune nel suo Piano Regolatore, PSC ci mette quello che gli pare e quello che viene a casa viene determinato non da una visione d'insieme, ma da quale Comune ha più peso politico, economica all'interno di quell'area porta a casa, gli altri si arrangiano.

Questo anche per dire che i ragionamenti d'area vasta che noi qui cerchiamo di fare quotidianamente vengono declamati molto nei nostri territori, ma praticati molto poco.

Per questo è necessario che la Provincia esista e continui ad esistere e svolga il suo ruolo che unisce tutti quanti i territori, cercando di dare uno sguardo organico a qualunque tipo di programmazione, anche perché ormai noi ci dobbiamo confrontare con distretti economici finanziari che sono grandi tre volte l'Emilia Romagna e che ragionano in termini unitari.

Pensare di baipassare le province con non si sa quale altra entità e poi dopo sperare di governare l'area vasta francamente diventa uno di quegli esercizi che mi ricordano un po' la fantascienza.

Detto questo, vado direttamente alla materia. In questo piano della mobilità vi sono molti interventi. Viene posta giustamente l'attenzione sullo sviluppo dei servizi ferroviario, metropolitano e si lancia anche l'ipotesi di un suo completamento, ampliamento, perché sappiamo bene che il servizio ferroviario, metropolitano non copre tutto quanto il nostro territorio, anche come radiali.

Si parla con molta puntualità d'integrazione del trasporto ferroviario con quello su gomma leggero. Si ribadisce la necessità della Stimer, per cui un biglietto unico per tutti.

BOZZA NON CORRETTA

Non dimentichiamoci che uno che viene da un Comune come quello mio e del collega Mattioli, se volesse prendere il treno per venire a Bologna dovrebbe fare un biglietto per andare a Castel San Pietro, un altro biglietto per andare a Bologna e poi scenderebbe a fare un altro biglietto per prendere l'autobus ed arrivare qua, cioè, tre biglietti. Non ha senso.

Anche questo vuol dire che il trasporto pubblico non è concorrenziale. Non solo il fatto che per arrivare da Medicina a Bologna ci vuole un'ora ed un quarto, quando va bene. C'è anche questo.

In questo piano queste cose sono tutte quante richiamate. È evidente che un piano della mobilità che ha fra i suoi assi portanti anche l'infrastruttura del passante nord non può lasciare silenzioso, chi fin dall'inizio non ha condiviso questa ipotesi stradale, tanto è che il partito della Rifondazione Comunista quando si è trattato di fare l'accordo elettorale del 2004, fece insieme al partito dei Verdi stralciare il Passante Nord perché su questo non c'era assolutamente possibilità di visione unitaria, ma dicendo che comunque quel lavoro unitario andava fatto a prescindere dalla valutazione del Passante Nord e da quel giorno tutti gli atti che hanno coinvolto il Passante Nord, il partito della Rifondazione Comunista ha dato un voto di astensione non perché non accettasse l'atto in se che comprendeva tra le altre cose anche il servizio ferroviario metropolitano, ma perché sul Passante Nord vi sono delle divergenze che secondo me non riusciamo a portare a sintesi ed è normale, la cosa non mi spaventa.

Abbiamo ritenuto positivo il PTCP anche se in quel momento eravamo all'opposizione, anche se c'era il Passante Nord perché vedevamo in questo uno strumento di pianificazione e di regolazione per il territorio che mancava e che è utile e in tutti gli atti successivi abbiamo rimarcato questa necessità, il PMP è fondamentale, e noi sul PMP investiamo.

Per cui la nostra astensione come chiedeva il collega Ballotta che tipo di astensione è, è un'astensione costruttiva, perché noi continuiamo a vedere negli atti che seguiranno il PMP, vorremmo vederli così come abbiamo visto questi, ci andremmo dentro, valuteremo con attenzione, ma non perché vogliamo fare le pulci perché ci divertono lo sport, ma perché vogliamo cercare di capire se tutte quante le contraddizioni che abbiamo all'interno dei nostri territori possono essere ricomposte, ricomposte dentro uno sviluppo unitario, perché io ho già visto, come lo avete visto voi che se dobbiamo far parlare soltanto i territori noi non facciamo un PMP, un Piano del Commercio, facciamo l'elenco dei desiderata dei vari Sindaci e dei vari territori.

Ogni Sindaco, ogni territorio vuole una tangenziale, ogni Sindaco, ogni territorio vuole una zona artigianale, ogni Sindaco e ogni territorio vuole Romiglia, non è

BOZZA NON CORRETTA

possibile, perché non possiamo permetterci come territorio di mettere tutti insieme ed è per questo che c'è una pianificazione provinciale.

Poi dopo è evidente che all'interno di questa pianificazione dovremmo cercare delle mediazioni fra i territori, allora se cerchiamo le mediazioni fra i territori non vedo perché non si possano cercare le mediazioni tra le forze politiche che compongono questa maggioranza e non solo.

Per questo io ritengo questo Piano della Mobilità Provinciale, un Piano della Mobilità Provinciale che ha moltissimi aspetti positivi sulla quale bisogna continuare a lavorare, tenendo presente che dentro questo Piano della Mobilità Provinciale c'è il Passante Nord.

Non vedo come si possa aspettare da Rifondazione Comunista che sostiene lealmente questa Maggioranza, ha contribuito in tutti gli atti che sono passati, in tutti i piani che sono stati approvati dall'inizio del mandato ad oggi a quelli che mancheranno con la propria posizione costruttiva, senza far mancare il voto e ricordo non per ultimo, l'ultimo passaggio sul Piano del Commercio, che come ben sapete non è stato semplice, ma il nostro apporto c'è stato e il voto pure, come potete pensare che sul Piano della Mobilità Provinciale facciamo finta che non esiste il Passante Nord.

C'è, prendetene atto, ne prendiamo atto e andiamo avanti lavorando insieme.

Ovviamente non possiamo non rilevare il fatto che la Valsat non poteva dire cose diverse e apprezziamo la sincerità dei tecnici che ce l'hanno messa dentro in tutta la loro crudezza e ci rendiamo conto che il problema della qualità dell'aria non può essere ristretta alla Provincia di Bologna, perché la Provincia di Bologna sta dentro la Pianura Padana e la Pianura Padana è il posto più inquinato di Europa, ma non è il più inquinato di Europa perché i padani sono più inquinanti, ma perché lì si riversano tutta una serie di condizioni che sono frutto di politiche di sviluppo e di trasporto che sono oltre la Provincia di Bologna, sono oltre la Regione Emilia Romagna, sono di respiro nazionale e sopranazionali.

Per cui è evidente che per dare risposte più incisive al problema della qualità dell'aria, non ci si può soltanto fermare al Piano della Mobilità Provinciale ed è evidente che una Valsat che parla di Piano di Mobilità Provinciale non possa che dire signori miei noi possiamo fare tutto quello che vogliamo, riduciamo finché possiamo il traffico privato, però comunque siamo in Pianura Padana, è un catino e lo smog rimane lì o facciamo come chiedeva quel personaggio venticinque anni fa di spianare il turchino e così creiamo una corrente che ci libera, ma visto che è una cosa che francamente nessuno si augura, dobbiamo ragionare in termini differenti.

Questo per dire che anche la valutazione della Valsat va compresa in questo

BOZZA NON CORRETTA

scenario, non soltanto chiudendoci dentro i confini della Provincia di Bologna.

Io penso che questo passaggio, non è l'ultimo per quel che riguarda la mobilità in Provincia, dovremmo continuare a lavorarci sopra, per parte nostra faremo la nostra parte correttamente, alla luce del sole, in maniera costruttiva.

Secondo noi non c'è un'alternativa secca fra Passante Nord e servizio ferroviario metropolitano, noi diciamo senza il servizio ferroviario metropolitano non si possono dare risposte ai cittadini della Provincia di Bologna, senza integrazione con il trasporto su gomma leggera non si può dare una risposta.

Queste cose dentro il piano ci sono, bisogna svilupparle, portarle a casa e noi saremo per questo, continuiamo a pensare che una risposta per la Provincia di Bologna e anche per l'attraversamento di Bologna sul Passante Nord non risponde alle esigenze.

Noi lo pensiamo, sbaglieremo, però lo abbiamo detto dall'inizio, per cui non potete rinfacciarci adesso che lo diciamo adesso, lo diciamo da quattro anni e mezzo e lo diremo probabilmente per altri quattro anni e mezzo, poi vedremo come si sviluppano le cose, nessuno di noi si vuole inchiodare in una determinata posizione a prescindere, però nella chiarezza ricordiamoci tutti quanti che il partito della Rifondazione Comunista nel 2004 ha detto il Passante Nord a noi non piace.

Detto questo, ringrazio anche l'Assessore per il lavoro svolto e per la disponibilità al confronto che ha dimostrato in tutto questo periodo, continueremo a lavorare con tutti quanti, ma ribadisco che non vengano strumentalizzate posizioni del mio partito, del gruppo al quale appartengo o di altri partiti che hanno su ogni singola strada qualche perplessità, bollandole come strumentali per cercare a tutti i costi la divisione.

Io penso che il traforo, Val Reno - Setta sia una cosa che non sta né in cielo, né in terra, in Commissione c'è stato dimostrato che non serve quasi a nulla, se non a nulla, per risparmiare cinque minuti spendi un sacco di soldi.

Allora su questo chiaramente lo dirò, poi ci misureremo sui fatti, quando poi dopo se qualcuno penserà di finanziare un'opera del genere vedremo quali sono le considerazioni da fare, questo in maniera limpida, cristallina, in quest'aula, in Commissione e fuori da qua.

PRESIDENTE:

Consigliere Finotti, prego.

CONSIGLIERE FINOTTI:

Grazie signor Presidente.

BOZZA NON CORRETTA

Quando il Vicepresidente Giacomo Venturi ha presentato questa delibera, ci ha dato un dischetto che era una novità, il dischetto perché non era materiale ancora giunto in Commissione.

Come gruppo di Forza Italia, PDL, quel giorno non abbiamo espresso il voto sulla delibera perché ci rimettevamo, pur essendo contrari come già era noto in linea di massima su tutti i progetti, all'analisi del dischetto.

Il Vicepresidente Venturi ci ha detto non ci sono variazioni sostanziali, ci sono solamente alcuni aggiustamenti su quello che era già il progetto di massima, quindi correttamente Vicepresidente.

Diciamo che siamo rimasti piuttosto sorpresi la settimana scorsa quando si doveva votare questa delibera, perché la prima motivazione, la seconda è stata l'assenza dell'Assessore, nel senso che aveva un senso, perché oggi l'Assessore ha fatto una lunga ed approfondita prefazione a questa delibera, chiarendo che la sua assenza era corretta per la presentazione di questa delibera, però il primo motivo che ci è stato posto è stato per consentire ai Consiglieri l'approfondimento della delibera stessa.

Ora, se ci sono poche variazioni, non importa fare un approfondimento di una delibera o ci sono delle variazioni sostanziali e allora la variazione ha un senso.

Pertanto l'altro giorno dando atto all'Assessore che le variazioni non sono così consistenti, ragionavamo che l'allungamento dell'approvazione della delibera stessa era il tentativo di trovare da parte della Giunta, della Presidente Draghetti una sponda da parte della Sinistra, Sinistra Arcobaleno, Sinistra che non votasse contro come tante volte ventilato in Commissione o in altri momenti alla stessa delibera.

Con l'amico Guidotti facevamo le scommesse per vedere chi andava più vicino alla motivazione con la quale la Sinistra, la Sinistra Arcobaleno o Sinistra avrebbe trovato la maniera per non votare contro, ma per astenersi oggi.

Devo dire che siamo stati facili profeti, non per niente le dichiarazioni che ci hanno preceduto da parte della Sinistra, Sinistra Arcobaleno e Sinistra sono state un arrampicarsi sugli specchi per non rompere con l'attuale Maggioranza, per tenere aperta una porta per quello che riguarda l'attuale Maggioranza e la futura Maggioranza nel caso del possibile Draghetti bis.

Ora, io non intervengo più di tanto nel merito perché devo dare atto al collega Leporati di avere più che ampiamente e correttamente esplicitato tutte quelle che sono, le peraltro già note credo Vicepresidente perplessità o contrarietà che come gruppo di Forza Italia e PDL abbiamo all'interno di questa delibera, all'interno di questo piano. Devo dire che mi atterrò un pochettino di più proprio su questo ad un intervento più politico, perché alcune dichiarazioni che sono state fatte mi stimolano in questo ruolo.

BOZZA NON CORRETTA

Premetto, riprendendo il Consigliere Caserta che devo dire ascolto sempre volentieri, che mi diceva che in natura la Sinistra esiste anche se non è più arcobaleno, devo dire che credo che l'arcobaleno in natura esistesse da prima della Sinistra e sono convinto che esisterà ancora quando la Sinistra non esisterà più, quindi per questo lo tranquillizzo su questo tipo di passaggio politico.

Sono però convinto che non bisogna arrivare a qualsiasi forma di compromesso o risultati analoghi pur di rimanere all'interno di centri di potere, all'interno di una determinata Maggioranza.

L'esempio che hanno dato i Consiglieri che si rifacevano alla Sinistra Arcobaleno oggi, è la dimostrazione, la chiara, evidente volontà di non rompere con la tale Maggioranza, di scendere a dei compromessi con se stessi per tenere aperta una porticina e mantenere in essere in questo momento la compagine che ha appoggiato la Presidente Draghetti nel 2004.

Il Consigliere Grandi ha perfettamente ragione quando dice non è una sorpresa oggi di quello che pensiamo del Passante Nord perché sono quattro anni e qualche mese che lo diciamo.

È vero, è verissimo, però correttezza avrebbe voluto che il Consigliere Grandi e i suoi compagni di partito votassero contro quello che era il progetto Draghetti mandato di quattro anni e mezzo fa, perché il Passante Nord è uno dei punti fondamentali, se non sbaglio al secondo o al terzo posto dopo politiche di pace, non mi ricordo cosa, di quel programma.

Quindi, quando avete votato quel programma avete fatto un torto alla vostra coerenza, avete fatto un torto a voi stessi e tutte le volte che cercate in qualche maniera di sostenere qualche cosa di diverso fate un torto a voi stessi. Quindi, voi oggi o avete il coraggio di dire che siete favorevoli al Passante Nord e votate il progetto che è un progetto importante come è stato ripetutamente detto per questa maggioranza e per questa Giunta, oppure avete il coraggio di dire che siete contro al Passante Nord e che votate contro, non potete sempre arrampicarvi sugli specchi per cercare in qualche maniera di salvare qualche posto all'interno di questa maggioranza, anche perché a questo fanno fronte le dire che gentilmente vengono mandate ai giornali e che per virgolette scalogna anche i Consiglieri di Opposizione ogni tanto leggono.

Dire dell'una e due minuti, era PD, il PRC non può stare al Governo in Provincia spiegando le motivazioni per le quali il PRC non può stare al governo di Provincia e se ho capito bene da quello che c'è scritto della dire, poi eventualmente importanti membri del PD mi confermeranno dopo, non si parla di un voto di astensione, si parla di un voto importante per questa Amministrazione e per questa Giunta come un prendere o lasciare

BOZZA NON CORRETTA

o votate questa delibera, oppure andate a casa come Maggioranza intendo. Non trovate l'astensione, la non partecipazione al voto, la telefonata, vi esprimete in due casi o siete d'accordo o siete contro, non si parla in questo dire di una terza via. A questo rispondono 17-46, partito di rifondazione comunista. Ci vogliono fuori dalla Provincia, ci sgomberino.

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE FINOTTI:

No, io sto dicendo... io non purtroppo non ho il piacere di assistere alle riunioni della maggioranza, quasi maggioranza, finta maggioranza, presunta maggioranza, quindi, non so quello che vi dite all'interno di questo...

Lo vedo dai fatti concreti. Lo vedo da quello che avete dichiarato ripetutamente in Commissione sul passante nord e vedo che oggi vi arrampicate sugli specchi per non votarci contro.

Ripeto. Partito rifondazione comunista ci vogliono fuori dalla Provincia e ci sgomberino. Oddio! Io credo che il partito di rifondazione comunista, almeno in Provincia di Bologna per un anno ancora ha diritto di starci. Non è più a Roma, perché, quello che sappiamo, ci sono proposte, probabilmente non si è più in Europa, perché se vanno degli sbarramenti alti rischia di non essere neanche più in Europa, però, in Provincia di Bologna ha tutto il diritto di rimanerci almeno per anno ancora.

Mi auguro che concretamente con quello che dicono e un minimo di coerenza non siano per il prossimo anno più in maggioranza nella Provincia di Bologna e così gli altri partiti che facevano parte della sinistra arcobaleno.

Allora, vedete cari amici, la politica, sappiamo, è l'arte dell'impossibile. È l'arte di dire una cosa e votare il contrario di quello che si è detto. È l'arte di cercare sempre e comunque delle quadrature. Non è il nostro caso. Lo sgombero subito da ipotesi. Non ci asteniamo. Votiamo completamente contro quest'ipotesi di delibera per tutte le motivazioni che ha detto il Consigliere Leporati prima, per le motivazioni che il sottoscritto, che il Vicepresidente Sabbioni e gli altri colleghi del gruppo hanno detto in questi anni tutte le volte che ci veniva presentato l'aggiustamento di questo progetto sia a livello Commissione, sia a livello Consiglio, ma siamo coerenti.

Siamo coerenti, perché, se noi ritenessimo che questo progetto è un progetto giusto, lo avremmo votato. Non cercheremmo delle alternative senza neanche bisogno di chiedere il posto in Giunta, il posto in maggioranza.

BOZZA NON CORRETTA

Come abbiamo fatto, e credo che l'Assessore Benuzzi ce ne possa dare riscontro, quando abbiamo votato una delibera sul bilancio che prevedeva l'immissione di un certo numero di certificati sostanziali.

Totalmente le minoranze sono solite a votare contro quello che riguarda il bilancio. Nel momento che veniva fatta una delibera, finalizzata ad un'operazione che noi condividiamo, l'abbiamo votata e non per questo siamo andati dall'Assessore Benuzzi chiedendo il posto in Giunta in sostituzione della fuoriuscita, Assessore Meier, un posto in maggioranza.

Abbiamo preso atto di una delibera. La ritenevano corretta. Condividevamo quello che era lo scopo e l'abbiamo votata. Ma siamo coerenti noi.

Vorremmo che ci fosse la stessa coerenza anche in altri gruppi. Perché? Se è vero che si continua a dire che fra un anno si voterà con la stessa maggioranza in Comune, la stessa maggioranza in Provincia.

Se si viene a dire che i candidati possono essere... prendiamo atto che questa maggioranza che ha sostenuto Cofferati e ha sostenuto la Draghetti nel 2004 è fallita. Prendiamone atto.

È nella regola delle cose. Il gruppo Pd – Margherita e Italia dei Valori hanno per il grande risultato che hanno ottenuto 5 anni fa la possibilità di andare avanti da soli. Dovranno fare lo sforzo di essere sempre presenti tutti, ma credo che possa essere uno sforzo abbastanza relativo per un anno di mandato.

Allora, sgomberiamo gli alibi. Facciamo chiarezza. Assumiamo le posizioni che ci sono e valutiamo assieme di dare trasparenza a quella che è la politica, perché è quello che chiedono i nostri lettori.

Credo che le ultime elezioni romane abbiano insegnato questo, perché comunque si voglia vedere, comunque si veda, si sono presentate due grandi aggregazioni.

Una ha vinto molto bene e ha perso, perdonatemi, molto bene con dei risultati comunque validi e si sono dimostrati possibili interlocutori, credibili in funzione del risultato che hanno ottenuto e probabilmente, finalmente avremmo la possibilità di un governo stabile in Italia, perché c'è un maggioranza netta e c'è anche un'opposizione netta, la quale probabilmente non ricorrerà a mesucci, transazioni, finti accordi, pseudoaccordi per fare cadere un governo prima di quelli che sono i tempi naturali della cadenza stessa.

Quindi, io credo che questi passaggi dovremmo avere il coraggio di farli anche negli enti minori. La minoranza qua, la minoranza del 2004 è sempre stata corretta. È sempre stata coesa nell'impostazione politica.

BOZZA NON CORRETTA

Ha avuto in certi momenti anche la capacità di votare qualche cosa in maniera diversa, quando credevamo, soprattutto direi su termini etici eventualmente, più che su termini politici concreti, però, la pensavamo in maniera diversa.

Non abbiamo mai chiesto niente e non abbiamo mai voluto niente, perché è così la politica. Siamo in minoranza. Crediamo, speriamo, vogliamo fra un anno presentarci concretamente, correttamente con capacità per governare questa Provincia.

Siamo completamente convinti che l'avremmo fatto già meglio del 2004 di quello che ha fatto la Presidente Draghetti e la sua Giunta, ma è, ovviamente, un parere politico.

Tra parentesi un parere politico che lascia il tempo fino a se stesso, perché non c'è la controprova di quello che io oggi vado a dire.

Allora, io mi auguro che su questa delibera, oramai mi sembra un po' possibile, visto le dichiarazioni che sono già state fatte, ma che nel prosieguo della chiusura di questo mandato, si arrivi veramente a fare un minimo di coerenza e un minimo di chiarezza realmente su quella che è la situazione politica all'interno di questo ente.

Ovviamente il voto, come ripeto, è un voto contrario. Le motivazioni sono tante. Noi siamo sempre convinti che quest'Amministrazione abbia perso moltissime occasioni e siamo anche profondamente convinti che la scaletta temporale che il Consigliere Leporati diceva prima di tutta una serie di ritardi, tutta una serie di risultati non ottenuti sia figlia, se non di quest'Amministrazione, sicuramente di questa maggioranza che governa l'ente della Provincia, direi, oramai da sempre. Grazie.

PRESIDENTE:

La parola al Consigliere Vigarani, prego.

CONSIGLIERE VIGARANI:

Sì, solo per una breve replica anche sulla scorta d'alcune dichiarazioni che ho ascoltato del Consigliere Mattioli che, effettivamente, meritano una replica, perché si configurano in una modalità di rapporto, secondo me, con i cittadini e anche fra di noi che va un attimo discussa.

Intanto, io volevo chiedere un primo intervento per fatto personale, anche perché potrà suscitare anche ilarità. A me piace essere chiamato o per nome e cognome o citando il mio gruppo d'appartenenza. Non sono il Consigliere verde. Il mio colorito è ancora roseo.

(Intervento fuori microfono non udibile)

BOZZA NON CORRETTA**CONSIGLIERE VIGARANI:**

Inoltre, Consigliere Mattioli io credo che citare il dibattito che c'è stato attorno al passante nord da qualunque punto di vista lo si prenda, liquidando il movimento che è cresciuto attorno a questo progetto con un parere che richiama le famose mucche di fanfani, credo che sia ingeneroso verso i cittadini in generale. Cittadini che noi siamo tenuti ad amministrare.

Noi dobbiamo amministrare la Provincia, non aggredire la Provincia. Io credo, invece, che la partecipazione che è cresciuta attorno a quest'opera in termini di discussione sia stata una partecipazione che abbia portato un valore anche in termini di rapporto fra Amministrazione e cittadini.

Dico questo, proprio perché nelle elezioni che via, via si sono succedute non abbiamo visto di volta in volta in quei territori un riscontro fra le assemblee composte anche da centinaia di persone critiche su questo progetto e, che ne so, magari un voto critico verso le forze politiche che sostenevano il passante.

Questo non l'abbiamo mai visto ed io credo che questo sia un elemento di valore che depone a favore della maturità dei cittadini. Maturità che credo noi mestamente dovremmo riconoscere.

Credo che questo sia un elemento di grande importanza che noi dovremmo evidenziare, dovremmo anche essere riconoscenti a questi cittadini.

Penso che il passante nord, come ho detto prima, sia in qualche modo una parentesi aperta, io dico, in maniera... sono cose che non sono delle novità. L'ho sempre sostenuto in passato.

Approfitto di questo dibattito e mi pare anche l'occasione che in qualche modo proietta sul futuro del nostro territorio dei punti interrogativi per quello che sarà la sostenibilità futura, perché possiamo pensare qualunque cosa del territorio della Provincia, fuorché pensare che la qualità di suolo disponibile possa essere aumentata, che la qualità d'acqua possa essere indefinitamente aumentata, che la qualità dell'aria possa essere investita da emissione sempre in aumento senza che vi siano conseguenze, anzi che la situazione migliori.

Questo non lo possiamo pensare. Se pensiamo questo, pensiamo che sostanzialmente le politiche che dovremmo avallare dovrebbero essere quelle di una crescita senza aggettivazioni che è proprio il contrario di quello che, invece, noi dovremmo cercare di fare.

BOZZA NON CORRETTA

Noi dovremmo pensare ad uno sviluppo che possa anche essere declinato senza alla crescita. Dovremmo pensare ad uno sviluppo che ci dia la possibilità di vivere il nostro futuro, perlomeno con il mantenimento delle condizioni di benessere che abbiamo oggi.

Il trend che ci sono imposti dall'economia non depongono in questo senso e, quindi, io, ripeto, non è né decadente, né antistorico, né ideologico pensare in maniera difforme da quello che vi ho detto.

Per chiudere volevo citare una frase celebre di Kenneth Boulding che è un famoso pacifista. Lui stesso un economista e un poeta statunitense del novecento che dichiarava “chi crede che una crescita esponenziale possa continuare all'infinito in un mondo finito od è un folle od è un economista”.

PRESIDENTE:

Grazie.

Consigliere Lenzi.

CONSIGLIERE LENZI:

Grazie Presidente.

Tante cose sono state dette su quest'importante delibera che rappresenta un atto di governo di pianificazione molto importante.

Si è detto che traccia, disegna il futuro della mobilità, ma non solo e s'accompagna e s'integra nel PTCP e, quindi, contribuisce a tracciare anche il futuro dello sviluppo del territorio, il futuro economico, il futuro sociale. Quindi, è giusta la grande partecipazione, il grande percorso di partecipazione messo in piedi con i territori, con le organizzazioni economiche, con i rappresentanti, anche soggetti sociali diversi per questa funzione ampia che questo piano riveste nel futuro non solo della mobilità.

Ma questo s'inserisce anche in una realtà geograficamente e logisticamente molto particolare e densa di criticità. Bologna è un nodo, si è detto. È un nodo importante. È un nodo locale, un nodo regionale, nazionale e sovranazionale. Questo è un fattore aggiuntivo che pesa su questo territorio e che incide fortemente sulle scelte che si devono fare. Ecco perché io trovo assolutamente corretto impostare, com'è stato fatto questo Piano, sue due cardini fondamentali. Il primo che legge questa realtà di criticità, e quindi sciogliere il nodo bolognese con l'intervento del Passante Nord; l'altro, liberata la mobilità interna, impostarla con la priorità al trasporto pubblico, gomma, ferro, intermodalità e tutto quanto ci sta.

BOZZA NON CORRETTA

Tutto questo si combina assieme, e non può fare una cosa a meno dell'altra. Sul Passante Nord poi la posizione dell'Italia dei Valori è nota, abbiamo anche avuto qualche parte nel merito di questo iter complesso, che adesso per lo meno ci dice che per una volta le risorse ci sono. Sono ferme in un cassetto, in attesa della pronuncia da Bruxelles.

E la strategicità di queste due scelte, trasporto pubblico e Passante Nord, si accompagnano, si integrano, spostamento all'esterno del traffico di attraversate, è stato detto, milioni di veicoli di transito, decongestione quindi dell'area interna, liberazione per la mobilità interna, delle infrastrutture esistenti e sistemazione e miglioramento e anche delle (inc.).

Quindi un disegno complesso, articolato, e bene ha chi ha riconosciuto il grande lavoro dei tecnici, degli uffici su questo Piano. Un Piano che quindi ha curato un quadro complessivo, tenuto conto di tutte le criticità di una complessa e ricercata compatibilità tecnica – economica, finanziaria, ambientale, un'intricata questione di compatibilità che devono tutte accordarsi l'una con l'altra, e questo Piano, ritengo possa essere la risposta giusta per orientare lo sviluppo nel territorio verso un futuro di crescita equilibrata, armonica e concretamente realizzabile.

PRESIDENTE:

Grazie Consigliere Lenzi.

La parola al Consigliere Guidotti.

CONSIGLIERE GUIDOTTI:

Vista l'ora e l'ormai esausta lunghezza del dibattito, cercherò di essere il più breve possibile, anche perché gran parte delle cose sono state dette, so che il Presidente me ne sarà grato.

Innanzitutto volevo dire che probabilmente l'ampiezza di questo dibattito esalta anche un po' oltre la proporzionalità con la concretezza dell'oggetto di cui stiamo parlando, mi sembra che l'oggetto sia importante, dica alcune cose di un qualche rilievo, ma il dibattito sia andato al di là di quello che dice l'oggetto, per giustificare a se stessi, non dico alla storia, ma alla cronaca, la partecipazione a un progetto o il ragionamento di equilibrio tra un progetto non condiviso e la necessità di dover fare i conti con la realtà pragmatica di una Maggioranza un po' ballerina.

BOZZA NON CORRETTA

Il primo rilievo che volevo fare erano le mie congratulazioni all'Assessore Giacomo Venturi, non tanto per la qualità del progetto, che non voteremo, credo che il Vice Presidente non si aspetti un nostro voto, anche se ripensato, quanto per la capacità che ha avuto nel corso del tempo di mettere insieme delle posizioni che difficilmente stavano insieme, di riuscire a incuriosire il Consigliere Mattioli che dice: sono curioso, ma perché poi non votano e si astengono? Non ho capito. Che è una curiosità un po' birichina.

Sino a quello che il collega Finotti diceva, di arrampicate su una Sinistra che non si vuole più chiamare Arcobaleno, ma è tutto relativo, è tutto... oggettivamente io da vecchio relativista dicevo prima, lo so che faccio qualche dispiacere con questa dichiarazione, al gruppo, però da vecchio relativista sono d'accordo in parte con il collega Caserta, e siamo rimasti in pochi, che diceva che la Sinistra va ben oltre... Io dico che la Sinistra è un luogo relativo, ci è sempre a sinistra di qualcuno. Quindi anche se la Sinistra scompare, ci sarà sempre qualcuno che a sinistra, De Crescenzo diceva: si è sempre meridionali di qualcuno, si può anche dire che si è sempre alla sinistra di qualcuno, quindi non perdetevi le speranze, anche se la Sinistra scompare, ci sarà sempre una Sinistra che è alla sinistra di qualcosa altro.

Dicevo che quest'operazione del Vice Presidente Venturi, è degna di nota e di merito, perché è riuscito a ricompattare un qualcosa che non c'è nei fatti, quindi è un'idea che il Vice Presidente Venturi ha perseguito con grande forza sino a arrivare al punto, ripeto che con delle giustificazioni, le ricordava giustamente il collega Finotti, avevamo scommesso su quali erano i motivi per cui alla fine si sarebbero astenuti, escludendo fin dall'inizio il motivo vero, cioè: sennò ci cacciano fuori dalla Maggioranza, escluso questo, che sarebbe stato il motivo vero, rimaneva tutta una serie di temi che erano delle arrampicate sugli specchi.

Tanto è che mi permetto di suggerire, scomparso l'arcobaleno, di utilizzare come simbolo l'Uomo ragno, che si arrampica sugli specchi di una Sinistra non più arcobaleno, ma omles, direi così, privata, per lo meno se non della casa, almeno della camera.

PRESIDENTE:

Scusi, Consigliere Guidotti, lei voleva parlare poco, lei ha questo modo accattivante tutti le rispondono, non so se...

CONSIGLIERE GUIDOTTI:

BOZZA NON CORRETTA

Posso essere anche cattivo se vuoi, però non... credo che alla fine di un lungo dibattito qualche ragionamento in chiave amicale si possa fare.

Ringrazio il Vice Presidente Venturi per avere illustrato così il suo Assessorato, riuscendo a portare un progetto, che, di fatto, lo diceva il collega Leporati, ha in sé un solo motivo di certezza, che è il Passante Nord, che è poi l'unico motivo che divide a metà la Maggioranza per un progetto che, di fatto, dice solo cose che si dicono da 15 anni a questa parte, servizio ferroviario metropolitano, tutte le stradine che intersecano la pianura bolognese, non si parla, lo diceva giustamente il collega Facci, di grandi interventi sulla parte che veramente ha bisogno di interventi come la zona della montagna, tanto è che noi veniamo da un ordine del giorno respinto che coniuga il servizio ferroviario metropolitano e montagna, delle corse notturne sulla Porrettana, che è stato respinto dalla Maggioranza, dimostrando con questo di essere poco interessati sia al servizio ferroviario metropolitano, che alla montagna.

Noi stiamo per approvare, state per approvare con l'astensione della Sinistra, un progetto che dice delle cose sulle quali non siete d'accordo, l'unica cosa che dice veramente è che non siete d'accordo, mentre sul resto, ripete frasi dette e ridette, per chi come me, ha un'esperienza quasi ventennale di Provincia, e quasi venti anni che le ascolto e non le vedo però realizzate, le ascolto ma non le vedo realizzate.

Noi voteremo contro questo progetto, ripeto, perché lo giudichiamo inconsistente, lo giudichiamo frutto di una debolezza intrinseca di questa Maggioranza che non riesce a produrre un progetto in cui ella stessa crede compiutamente, senza dire cose che o ha già detto o che non è in grado di realizzare o sulle quali non è d'accordo, voteremo contro questo progetto riconoscendo solo che ha trovato, per trovare la luce, un collante fortissimo che è quello della possibilità di continuare a esistere, nulla è più forte che il principio di sopravvivenza.

La sopravvivenza di questa Maggioranza è legata all'approvazione di un progetto che non dice nulla e che quel po' che dice, divide i componenti della Maggioranza stessa.

Per cui, ripeto, bravissimo il Vice Presidente Venturi, è un'operazione impossibile, alla quale è riuscito, alla quale però non possiamo accondiscendere se non altro per rispetto agli elettori che ci hanno dato un mandato e alla lunga storia che abbiamo in questo Ente, di serietà e correttezza nei confronti di scelte che condividiamo o meno, in funzione delle quali esprimiamo dei pareri che non sono legati a delle circostanze fortuite, ma sono legate alla convinzione di quello che deve essere il bene per il territorio che noi da Minoranza continuiamo a voler amministrare correttamente.

BOZZA NON CORRETTA

È un voto, quindi, contrario, negativo, convinto, che non si lascia irretire da qualche illusione e che noi portiamo all'attenzione del territorio perché deve essere consapevole che questi progetti, noi siamo reduci dal progetto del commercio, che ha avuto qualche difficoltà anche... Abbiamo ora il progetto sul Piano del Traffico, abbiamo avuto qualche difficoltà sul progetto della qualità dell'area.

Io in questo modo credo che non ci siano delle risposte positive al territorio, ma si diano soltanto delle risposte positive alle esigenze di una Maggioranza variegata che rappresenta ormai ben poco il territorio, ma solo il proprio tentativo e la propria incapacità di coesistere per governare questo territorio che intende non rappresentare più. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie.

Il Consigliere Giovanni Venturi ha ritirato la richiesta di urgenza per l'ordine del giorno presentato visto il protrarsi dei lavori, lo iscriviamo con una modifica che ha apportato per i lavori del Prossimo Consiglio.

Ha la parola del Consigliere De Pasquale.

CONSIGLIERE DE PASQUALE:

Grazie Presidente.

Io parto da un'osservazione fatta dal collega Facci, che notava come questo dibattito si stia distinguendo poco rispetto a quello che è avvenuto nella Commissione del 22 aprile. Spesso noi ci troviamo qua a riprodurre con un po' più di enfasi argomentazioni e posizioni a dire il vero già abbastanza note, questo forse non aiuta, non va a favore dell'interesse anche di chi magari, chissà se qualcuno ci sta osservando da fuori, perché oggi c'è la notizia che c'è questa ripresa in diretta, sarei poi curiosi di sapere quanti, visto che internet li può misurare, quanti sono gli utenti che si sono sottoposti a questa sorta di fatica o piacere, di ascoltare effettivamente i nostri interventi in Consiglio Provinciale.

Dicevo, quindi anche io finirò per ripetere, ma lo farò con grande sintesi, alcune cose che ho già detto nella Commissione, perché mi sembra che il dibattito in generale non sia poi uscito dai binari allora tracciati.

Il piano della mobilità provinciale, lo hanno già detto in tanti, quindi non lo ripeto, è un atto fondamentale di governo, questo mandato. È chiaro che, e qui tocco alcune cose dette da Leporati, non ci consegna, non ci promette un territorio libero da ogni

BOZZA NON CORRETTA

sofferenza dove tutti possono raggiungere le proprie mete con grande rapidità, dove tutto funziona bene. Non è una bacchetta magica.

Interviene su una realtà, che è quella che conosciamo, e che non è facile da governare, proprio perché c'è un'evidente sproporzione tra la domanda di mobilità e quelle che sono non solo le infrastrutture esistenti - come dice il collega Vigarani - le possibilità oggettive che un territorio può offrire alla mobilità, anche potessimo asfaltare gran parte del nostro territorio, non è possibile ottenere dei risultati sempre ottimali anche per chi punta tutto sulla mobilità automobilistica

Quindi mi viene da dire, il primo punto da cui giudicare questo PMP è la realtà dei fatti, non è un libro dei sogni. In questo io condivido molti degli obiettivi che l'intervento di Leporati ha tracciato, e credo che sia difficile non essere d'accordo quando lui parla di piste ciclabili che colleghino diversi centri, maggiore continuità etc. etc., e tutte le cose belle che lui dice di desiderare, e che di fatto il PMP non ci promette, ma appunto il PMP è un atto di Governo che deve intervenire sulla realtà e deve considerare i limiti della fattibilità delle cose. Quindi ritengo che da questo punto di vista lo sforzo fatto in questo documento sia già molto apprezzabile.

Con questo, quindi, già dichiaro il mio voto favorevole e il mio apprezzamento per il lavoro fatto, sia dal Vice Presidente, sia da tutto lo staff dei tecnici.

Ne approfitto però anche io per fare due note politiche, se pure di politica legata all'atto, non di commento politico generale, rischiamo di trovarci nel voto a questo Piano della Mobilità, un po', tra virgolette, isolati come Partito Democratico e come Italia dei Valori, da quello che capisco, quasi sottoposti a due posizioni critiche, una da destra e una da sinistra, che vorrei riassumere così, tentando un estremo, non so se inutile tentativo di recupero anche di alcuni consensi che evidentemente poi non verranno perché le cose sono già state decise e spesso i nostri dibattiti non hanno, purtroppo, l'obiettivo di convincere le persone qui presenti, ma di ripetere cose, appunto, già note, e questo un po' mi dispiace, però ci provo ugualmente, perché ritengo che invece la funzione parlamentare rappresentativa di cui facciamo parte anche noi come Consiglio Provinciale, sarebbe poi quello di persuadersi vicendevolmente, cioè di dire: guarda, ti ho ascoltato, tu hai delle ragioni, però te le leggo da un altro punto di vista per vedere di portare nel tuo modo di pensare qualche novità, e sottoporre anche me stesso all'autocritica e quindi alla disponibilità di pensare alle mie idee.

Brevemente i colleghi di Sinistra dicono una cosa che è vera, cioè che lo sviluppo non può essere infinito, il territorio, la terra hanno risorse finite, e quindi il passante a loro non piace perché porterebbe a un ulteriore consumo di territorio e a uno stimolo alla mobilità automobilistica.

BOZZA NON CORRETTA

Noi siamo una Provincia, non abbiamo in mano i destini dell'umanità in questo atto, credo che sia possibile e doveroso da parte nostra, fare tutto ciò che un Piano Provinciale può fare per spingere verso la diversione modale, come si chiama in gergo, cioè per spingere le persone, gli abitanti del nostro territorio a muoversi sempre meno nell'auto privata, e sempre più con i mezzi pubblici, in particolari treni e, se vogliamo usare un mezzo privato, più la bicicletta che altro.

Però dobbiamo farlo, appunto, nelle condizioni date nei limiti che ha il nostro territorio, e anche nelle condizioni che descrivono e in un certo senso costringono la nostra vita economica, noi non possiamo da domattina dire che chiunque va a lavorare in macchina deve smetterla perché le risorse della terra stanno finendo. Purtroppo è vero che dovrà smettere, che dobbiamo cambiare, ma non possiamo imporre al nostro territorio un salto in avanti che metta in difficoltà la nostra economia, le nostre famiglie, le persone che comunque, pur essendo disponibili a un cambiamento delle abitudini verso stili di vita meno impattanti, però non possono di punto in bianco compiere il miracolo e rinunciare in toto alla mobilità privata con l'automobile privata.

In questo senso, mi rivolgo appunto agli amici di Sinistra, il tema del Passante, l'ha già detto molto bene Mattioli prima, non va a togliere nulla al servizio ferroviario metropolitano, anzi, economicamente l'abbiamo già detto mille volte, i dati delle risorse, e dal punto di vista dei traffici che intercetta, sono traffici completamente diversi. Voi sapete benissimo che il camion o l'automobile che da Milano si dirige a Rimini o a Ancona, non è che possa trovare nel servizio ferroviario metropolitano un'alternativa e sono questi i traffici che noi vogliamo spostare sul Passante Nord.

Faccio notare, sempre hai colleghi, che nel loro piccolo, anche molti Comuni, credo anche da loro governati, stiano facendo, ripeto, nella scala proporzionale, la scelta di spostare fuori dal centro abitato e i traffici di attraversamento, è il caso di Budrio, è il caso di Calderara. Recentemente sono stato per fino a Monzuno, voglio dire, non è questo grande centro, però con i soldi della TAV insomma si sta completando una piccola tangenziale di un 3 chilometri circa, perché anche lì comunque l'idea che chi deve andare da un posto all'altro attraversando il centro abitato, è meglio che lo faccia fuori, un chilometro fuori piuttosto che in mezzo alle case, ai negozi, alle scuole.

Quindi il tema del Passante è tutto qui. Ne faremmo volentieri a meno tutti se avessimo oggi la possibilità di muoverci in modo diverso, ma poiché i traffici sono quelli che ha ricordato il collega Capogruppo Zaniboni, poiché i trend di qui a alcuni decenni, non sono quelli di ridurlo, anzi, probabilmente ci sarà un ulteriore aumento sperato accompagnato da un miglioramento delle emissioni, quindi singoli veicoli meno inquinanti, più macchine ma molto, molto più ecologiche. Ma non è nostro parere

BOZZA NON CORRETTA

prendere la bacchetta magica e far scomparire 79 milioni di veicoli, non è in nostro potere in meno di cinque, dieci anni compiere una rivoluzione di quello che è il trasporto su merci, e grandissima parte del traffico che oggi attraversa il sistema stradale bolognese è un traffico di merci. Capite molto bene che l'idea di spostarlo fuori dal centro abitato è un'idea coerente con quello che stanno facendo appunto tutti i piccoli centri rispetto ai loro piccoli traffici di attraversamento, che però essendo piccoli anche i centri, poi diventano pesanti anche questi attraversamenti, e è quello che hanno fatto tutte le città europee, almeno quelle che ho avuto l'occasione di visitare, in nessuna i traffici di attraversamento sono fatti passare in mezzo alle case, ai quartieri come oggi passa la tangenziale – autostrada di Bologna.

Quindi da questo punto di vista, capisco la coerenza con la propria storia di Opposizione, però non riesco a non giudicare un po' miope e ideologico l'opposizione al Passante Nord in nome di una priorità al servizio ferroviario metropolitano che condivido, perché credo che qui dentro, soprattutto tra colleghi del PD, ma ritengo anche tra altre forze politiche, è difficile dire che invece noi vogliamo penalizzare il trasporto ferroviario e metterlo dietro a altre cose, non è vero.

Noi vogliamo tenerlo per primo, l'ha detto anche il Vice Presidente Venturi, però il Passante Nord cura un'altra malattia, per stare nella mia metafora solita, risolve altri problemi, non può essere messo su un piano di competizione diretta con il Passante Nord.

Mi rivolgo rapidamente, sennò non sarò breve come avevo promesso, invece ai colleghi di Centrodestra, i quali, in sostanza, quello che ho capito, a parte la relazione a larga scala, di Leporati, sono soprattutto contrari al road pressing, cioè all'idea di far pagare al traffico di attraversamento una quota che vada a beneficio del trasporto pubblico locale, in particolare del trasporto ferroviario.

Io ritengo che anche questa sia una posizione sbagliata, questa contrarietà, perché è del tutto evidente che i costi prodotti dall'attraversamento di veicoli in un territorio non sono tutti quelli riconducibili al semplice consumo della benzina e al costo meccanico del mezzo che attraversa, ma sono i costi ambientali e territoriali che le comunità che abitano in un certo territorio devono subire e devono quindi pagare.

Quindi non è una follia di questo territorio, e non è nemmeno un'originalità italiana quella della perequazione di corridoio, cioè dell'idea di far pagare una piccola quota, Guidotti scherzando diceva: si può pagare un euro a testa, mi sembra che sia piuttosto di meno quello che si sta ipotizzando, comunque che una quota dell'attraversamento venga messa a carico di chi usufruisce del nostro territorio per attraversarlo e venga utilizzata per una mobilità più pulita, più sostenibile, più

BOZZA NON CORRETTA

efficiente, e in particolare per la SFM, mi sembra, onestamente, una scelta saggia, e vi invito a riflettere sulla vostra contrarietà a questo, perché anche, non so, in un pubblico dibattito con i cittadini che sanno quali sono i problemi di Bologna, e che magari conoscono che cosa stanno facendo altre città anche in Europa, mi sembra veramente un po' imbarazzante dire: noi siamo contrari a far pagare ai camion e alle macchine che attraversano Bologna, una quota del nostro Servizio ferroviario metropolitano, perché senza questo sapete bene che i servizi pubblici, cioè senza un contributo che vada al di là della bigliettazione, il trasporto pubblico non si regge.

Lo vogliamo far pagare tutte con le tasse? Cioè diventate voi il partito delle tasse e dite: nessun pressing, però più tasse per pagare il (inc.)? Mi sembra difficile, mi sembra un po' originale.

Quindi, concludendo, trovo che il nostro PMP sia un documento, un atto equilibrato che da un lato dice sì alle infrastrutture che sono necessarie, ma dall'altro dice: attenti, noi non diciamo sì alle infrastrutture e basta, sì alle infrastrutture purché queste infrastrutture ci aiutino, e il road pressing e questo, a pagare una modalità di trasporto più sostenibile e pulita, e quindi a spingere e favorire la diversione modale. In questo senso credo che se si riflettesse sul merito di questo provvedimento, forse alcune delle posizioni che sono già state dichiarate come di astensione o come di contrarietà, potrebbero essere alla luce dei fatti anche riconsiderate.

Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Consigliere Spina.

CONSIGLIERE SPINA:

Grazie Presidente.

Io avverto innanzitutto la necessità di presentare quello che per me è il senso vero di questo dibattito.

Noi discutiamo di uno degli atti fondamentali di questa, ma non solo per questa Amministrazione, cioè l'adozione di uno strumento pianificatorio importante, come appunto è il Piano della Mobilità.

Io credo che noi dovremmo rendere prima di tutto ai cittadini, ho visto che oggi si è inaugurata la visione on – line del Consiglio, anzi mi pregio Presidente, di segnalarle che non riusciamo a vederlo sul nostro computer...

PRESIDENTE:

Se vuole venire qui rinunciando all'intervento, io la vedo.

BOZZA NON CORRETTA**CONSIGLIERE SPINA:**

Non mi interrompa, sennò mi costringe a allungare il mio intervento, grazie Presidente. Io le ho segnalato una cosa incidentalmente, punto. Vedo che siete molto solerti nel segnalare a una forza che volete cacciare dal governo della Provincia, come si fa a vedere sul computer.

Grazie, vi ringrazio, siete molto gentili.

Io credo che sia opportuno rendere ai cittadini quello che è il senso di una discussione, perché io francamente mi rivolgo a lei Assessore nonché Vice Presidente Venturi, di incensare lei o la Giunta di governo, o la Maggioranza di cui anche noi fino a prova contraria facciamo parte, sul buon lavoro svolto, a parte il fatto che mi associo al ringraziamento nei confronti dei tecnici che hanno duramente lavorato, per quanto ne sappiamo alla stesura di questo Piano, perché crediamo che invece si debba rendere ai cittadini quello che è il senso delle cose che si vanno facendo.

Colgo con questo anche l'occasione per rispedire al mittente quelle che erano alcune considerazioni che faceva, io credo improvvidamente, ma per carità, è capogruppo del Partito Democratico in Provincia da poco tempo, probabilmente c'è un dato di inesperienza, quanto diceva il Consigliere Zaniboni, quando spiegava che le questioni del Piano sono attinenti allo sviluppo e alla celerità dello sviluppo. Sa, e qui mi rivolgo a Zaniboni parlando in realtà ai cittadini, che la previsione per la messa a regime del Piano è dell'ordine di 15 – 20 anni?

Io credo che questa sia una cosa che possa interessare alla discussione che noi stiamo facendo rivolgendoci ai cittadini, non si può dilettantisticamente parlare di celerità quando il portato dello stesso Piano che noi stiamo mettendo in campo ha quest'ordine temporale, oltre che un ordine di spesa.

Io credo che questo potrebbe essere un ambito nel quale sviluppare accortamente una discussione. Noto che così non è stato. Noto che così non è stato a partire dalla mattinata di oggi.

Vede, noi riteniamo che discutere in Consiglio Provinciale sia un atto non solo istituzionalmente importante, ma sia anche un fatto sostanziale il rispetto a quelle che sono le determinazioni che liberamente gli eletti del popolo, di Maggioranza, di Opposizione, possono poi prendere.

A questo proposito io voglio anche immediatamente sgomberare il campo da una polemica avviata e accesa dai colleghi del Centrodestra, credo che alla Sinistra, la Sinistra Arcobaleno, alla Sinistra come si vuole, alla Sinistra come più vi piace, alla Sinistra che sicuramente mai saremo come voi vorrete e come altri vorranno, molte cose

BOZZA NON CORRETTA

si possono rimproverare, prima di tutto la sconfitta che abbiamo subito alle elezioni, ma sicuramente, e non lo accetto dai banchi del Centrodestra, si può rimproverare la necessità di guadagnare una qualche poltrona, non lo accetto in una giornata come quella di oggi in cui le agenzie riportano una discussione all'interno della futura compagine di governo nazionale, nel quale si inventerebbe un Ministero per la semplificazione della legislazione che a me tanto ricorda il famoso ufficio per la complicazione affari semplici.

Io credo che da questo punto di vista la caccia delle poltrone, noi dovremmo semmai impararla e non siamo in grado di dare nessun suggerimento.

Sgomberato questo terreno vorrei entrare brevemente nel merito del Piano anche perché l'hanno già fatto altri colleghi, quindi io su alcune questioni non voglio tornare, ma sempre per ragionare di quelle che sono le questioni di fronte alle quali ci troviamo, quella di oggi è una delibera di adozione del Piano. Se può servire, quando in Giunta verranno i provvedimenti volta a volta, noi di quelli ragioneremo di volta in volta e su quelli ci orienteremo e non c'è dubbio, lo possiamo dire da qui all'eternità: sul Passante Nord noi continueremo, a queste condizioni, a garantire la fermezza della nostra posizione, a garantirla a voi tutti in modo che sappiate con chi avete a che fare.

Voi oggi scoprite che Rifondazione Comunista o che le forze della Sinistra, o i Verdi o chi vi pare, e mi rivolgo segnatamente ai dirigenti politici e non agli Amministratori del Partito Democratico, perché sono stati i dirigenti politici che hanno parlato, perché la dichiarazione di stamattina che attaccava Rifondazione Comunista è del dirigente politico Donini, coordinatore della Segreteria. Probabilmente il Segretario Provinciale del PD non aveva tempo per prendersi cura di questa bega e ha incaricato qualcuno di farlo, però è evidente che questa è la nostra posizione. Perché non avete scritto quattro anni fa che ci cacciavate dalla Maggioranza, o che noi ci mettevamo fuori dalla Maggioranza? Avete avuto quattro anni di tempo per pensarci!

Su questo noi non cambieremo posizione, a meno che voi non siate in grado di portare elementi nuovi e consistenti che possano suffragare quell'ipotesi. Se poi gli argomenti che portate, sono appunto, come si diceva prima, le vacche di Fanfani, piuttosto che gli aerei di Mussolini, beh, il problema non è nostro. È una contraddizione che voi misurate con il vostro grugno, con i cittadini dei territori, perché è un bel da dire che si può fare la bretella Reno – Val Di Setta, e potremmo ragionare di risorse e potremmo ragionare di necessaria, e potremo, quando sarà il momento, di ragionare di quanto effettivamente sia necessaria quell'opera, e dire: lì si ascolta il territorio, e quindi la si inserisce nel piano, mentre il Passante Nord c'è a prescindere dall'ascolto del

BOZZA NON CORRETTA

territorio, o semmai bollando quel territorio come frequentato da vacche fanfaniane o da aerei mussoliniani.

C'è un problema!

In realtà io credo, anche su questo piano, di cui apprezziamo lo sforzo complessivo, e di cui ci sentiamo, da questo punto di vista, parte, perché quando si fa un ragionamento sul cambio di direttrici all'interno di questo Piano, per cui si sviluppa in funzione ortogonale lo sviluppo delle strade, noi su questo siamo d'accordo, perché si cerca di decongestionare i centri storici.

Nello stesso tempo, mentre sosteniamo queste ipotesi, non possiamo non rilevare la contraddizione di opere che incidono in uno stesso settore nell'arco di 20 chilometri, scusateci, ci permettiamo di dire che incidono nello stesso arco di territorio, e che sono la tangenziale banalizzata, e che sono il Passante Nord, e che sono l'intermedia di pianura, e che sono la trasversale di pianura. Incidono o non incidono? Indipendentemente da quello che noi pensiamo, c'è o non c'è un problema di risorse? Non lo chiedo soltanto a noi, lo chiedo nel momento in cui noi facciamo e compiamo un atto di governo, all'interno del quale stanno tante cose positive, a partire dal sistema ferroviario metropolitano, che per quanto ci riguarda, è da tempi non sospetti la priorità centrale dello sviluppo del trasporto di questa Provincia, e ce ne sono altre che francamente, ce lo diciamo, non ci convincono, ma ripeto, non ve lo abbiamo detto oggi.

La questione del metrò che è stata presa a pretesto per attaccare (inc.) più, Rifondazione Comunista, beh, ma scusate anche sul metrò bolognese noi abbiamo sempre avuto una posizione critica. Qualcuno diceva: è nel programma di mandato. Ma se vi andate a leggere, se foste attenti, e io credo di cominciare a dubitare che voi lo siate, in particolare il dirigente politico Donini, che si avete che ha fatto il dirigente politico in questo caso, ma non ha fatto l'amministratore, dice una questione sul programma di mandato che è relativa al metrò di rovesciata.

Stiamo discutendo a Bologna di un progetto che è tutt'altra cosa, avevamo delle perplessità su questo, scusate se manteniamo delle perplessità, non legateci a una discussione che voi pensate di poter fare non tanto per colpire noi, io immagino per azzoppare il povero Del Bono che ha avuto l'ardire di dire, io non so se ne fosse convinto, se non ne fosse convinto, ma è bastato che la dicesse per suscitare nel Partito Democratico e nel Partito Democratico bolognese, perché l'altro che interviene è il Capogruppo del Partito Democratico in Consiglio Comunale, per scatenare questo vespaio.

BOZZA NON CORRETTA

Dicevo tutto questo, e lo dicevo pensando anche alla caduta di stile che c'è stata in questa discussione, perché mentre noi facciamo lo sforzo di discutere che cosa è bene per il territorio bolognese, e diamo anche come forze della Sinistra, non come sola Rifondazione Comunista, un giudizio articolato che dice bene su alcune cose, su alcune cose si può procedere e sviluppare, su altre c'è un'attenzione che vogliamo prestare al problema economico e al problema dell'impatto ambientale, per questo assumiamo, come abbiamo detto anche in Commissione, un ruolo di intervento, con una cultura politica che è sicuramente diversa da quelli di altri, ma che concorre in quella direzione.

In altre occasione lo abbiamo fatto, potendo portare a casa risultati di grande, maggiore unanimità, non è il caso su questo terreno specifico. Questo vuol dire che noi questo Piano lo rigettiamo in quanto tale, o che ci arrampichiamo sugli specchi? Ve lo ripeto, andranno in approvazione nella Giunta, così come nel Consiglio i vari (inc.), e lì misureremo chi effettivamente deve rispondere a interessi che non sono quelli politici, ma che sono quelli invece di rapporto con altri settori sociali.

Io credo che bisognerebbe, se ci fosse il coraggio e l'attenzione, apprezzare il fatto che a questo tipo di risultato si è arrivati anche sviluppando un ragionamento anche con i territori, nessuno disconosce che si siano appunto, ascoltati. Riteniamo che si possono ascoltare più attentamente tutti quanti i territori della provincia bolognese, ma è chiaro che rispetto a questo noi assumiamo un ruolo di governo di lunga durata.

Quando prima dicevo: il Piano per andare a regime richiede un tempo che varia dai 15 ai 20 anni, scusate, io non so quali saranno le forze politiche, come composte, che governeranno da qui a 15 – 20 anni, ma è chiaro che tutti quanti gettiamo le basi di un ragionamento sul quale intendiamo stare. Noi intendiamo starci con la nostra cultura politica e con la cultura che vuole e che mette al centro prima di tutto la tutela dei cittadini e la tutela del territorio.

Io credo che un poco queste siano le questioni vere sulle quali poter sviluppare, a partire da questo piano, e a partire dal concorso differente che abbiamo rispetto a questo Piano, rispetto a quella che è un'ipotesi di governo tollerabile del territorio e della cosa pubblica e dell'Amministrazione pubblica.

Dovevamo fare forse qualcosa di diverso? Lo ripeto, se non mi convince l'idea dell'intermedia di pianura, sono convinto che il sistema dello stimer sia invece una valida e opportuna innovazione che viene immessa dentro allo sviluppo di un Piano di Mobilità Provinciale, per fare un esempio, così come sono convinto che altrettanto importante sia pensare a decongestionare i centri storici dei Comuni, della Provincia, facendo attenzione, però che se ogni opera di decongestionamento dovesse passare attraverso lo scarico verso il vicino più prossimo, beh, probabilmente noi non

BOZZA NON CORRETTA

riusciremmo, e era questo che si diceva, a dare soddisfazione di tutte le esigenze e di tutte le necessità.

Questo è un poco, credo, l'attitudine che dovremmo avere. Abbiamo un anno di tempo perché si possa lavorare.

Io questo, e finisco, non lo do affatto per scontato, perché trovo evidente che ci siano pulsioni di tutt'altra natura rispetto a una valutazione e una discussione oggettiva delle questioni che anche questo Piano, come gli altri strumenti di pianificazione pone, è evidente. È evidente che a qualcuno, per motivi che non sono immediatamente legati né all'azione di governo né all'approvazione o meno di questo Piano, se ha l'attenzione a in qualche modo sancire una sorta di rottura, però, voglio dire, noi facciamo la nostra parte, se altri hanno interesse e credo che non sia oggi l'interesse manifesto nell'azione di governo che fin qui abbiamo sviluppato, perché l'abbiamo sviluppata nell'arco di quattro anni e non nell'arco della giornata di oggi, se altri hanno altre tensioni, questo io credo che sarà questione da affrontare, ma con un chiarimento che prima che tra le forze politiche della stessa coalizione deve avvenire all'interno della stessa forza che questo problema pone e che ha al suo interno in città, in Provincia, in Regione, donne e uomini che evidentemente non sono d'accordo con le cose che qui sono scritte.

PRESIDENTE:

Grazie. Consigliere Gnudi.

CONSIGLIERE GNUDI:

Grazie Presidente.

Molti colleghi intervenendo hanno già dato un contributo credo molto significativo nel definire le ragioni e le motivazioni per le quali siamo impegnati con convinzione a sostenere il Piano che oggi ci viene presentato per l'adozione.

È già stato ricordato, si tratta di un atto tra i più significativi del mandato amministrativo, frutto di un percorso molto importante di coinvolgimento e di partecipazione.

Credo che questo sia un dato che giustamente sia stato sottolineato anche in altri interventi, cioè la capacità da parte del nostro Ente di essere un soggetto che proprio perché si muove in una logica di governo di area vasta, ha un atteggiamento nei confronti delle diverse realtà territoriali di grande apertura, di grande disponibilità, non un atteggiamento di un Ente sovraordinato che definisce posizioni e scelte, ma che definisce queste posizioni e queste scelte attraverso un ampio percorso di coinvolgimento e di partecipazione.

BOZZA NON CORRETTA

Credo che questo sia un dato significativo, perché fa parte di una scelta politica istituzionale che credo ci ha caratterizzato da sempre anche nella definizione del programma di mandato, e che non sempre caratterizza, a me pare di poter dire, il comportamento anche delle diverse forze politiche.

Da questo punto di vista voglio sottolineare poi il fatto che giustamente è stato detto l'assetto che viene definito di carattere strategico della mobilità a livello metropolitano poggia su due aspetti fondamentali, quello del servizio ferroviario metropolitano, che insieme alla riorganizzazione del trasporto pubblico su gomma assegna un ruolo centrale al trasporto pubblico nella definizione appunto della mobilità nella nostra realtà provinciale, e l'altro aspetto strettamente legato, che è appunto quello del Passante Nord, con una risposta al ruolo fondamentale di attraversamento, di collegamento che il nodo bolognese rappresenta su un piano di carattere nazionale e anche di carattere internazionale.

Giustamente, credo, il Vice Presidente Giacomo Venturi ha sottolineato nella sua presentazione il carattere realistico e concreto di questo Piano, attraverso cioè la definizione del Piano, vengono individuate fasi di attuazioni, priorità, criteri di progettazione, e voglio sottolineare da questo punto di vista, a esempio, il fatto che si prevede che i finanziamenti delle opere comprendano fin da subito anche tutti gli interventi di mitigazione, di compatibilità di carattere ambientale, e individua una serie di risorse che possono essere impegnate da questo punto di vista nelle diverse opere anche attraverso forme nuove, e che sottolinea da questo punto di vista l'elemento di concretezza che il Piano viene a assumere, guardando appunto con interesse e modalità nuove, come road pressing, come la perequazione territoriale, e anche come le risorse che possono essere reperite attraverso il Piano del Commercio.

Ebbene io voglio fare solo una considerazione, qualche considerazione in rapporto alla discussione che si sta sviluppando quest'oggi in Consiglio, e in modo particolare all'atteggiamento annunciato del voto di astensione da parte dei gruppi della Maggioranza che fanno riferimento alla Sinistra Arcobaleno. Credo che si tratti di una scelta, questa del voto di astensione, che è al di sotto della necessità assunzione di responsabilità che spetta, appunto, a una forza di governo.

C'è, da questo punto di vista, io credo, una scelta che mette in rilievo un'inadeguatezza nell'attenzione sulla necessità di assumere pienamente le responsabilità, quando si è chiamati a svolgere funzioni di governo e di amministrazione.

Il voto di astensione mi pare soprattutto il risultato di - diciamo così - una logica autoreferenziale, nella quale si è trovato un punto di equilibrio. Un punto di equilibrio a

BOZZA NON CORRETTA

ribasso, che in qualche modo poggia anche su alcuni passi indietro, compiuti da alcune componenti presenti all'interno del gruppo consiliare. Abbiamo sentito in più interventi rivendicare la coerenza rispetto a scelte che sono state fatte in altri momenti, in modo particolare rispetto al tema del Passante Nord.

Voglio ricordare che questa coerenza non è ascrivibile a tutti i componenti dei gruppi della Sinistra Arcobaleno che fino a poche settimane or sono ci siamo ritrovati a sostenere prese di posizioni, iniziative a sostegno dell'impegno nei nostri maggiori rappresentati per ottenere importanti risultati nei rapporti interistituzionali, anche a livello nazionale, con un voto da parte anche di queste forze. Oggi non è così! E ripeto, questo più che il frutto di una scelta coerente, mi pare, appunto il frutto di una scelta che ha privilegiato una logica strettamente autoreferenziana.

Questa mi pare una considerazione che debba essere fatta, così debbo dire che trovo francamente poco convincente questa rappresentazione rassicurante su quest'astensione che avrebbe un carattere costruttivo, perché ho ben vivo nella memoria quali sono stati gli atteggiamenti, le prese di posizione, il plauso che in alcuni momenti vi è stato, a esempio, quando in Parlamento, in occasione della legge finanziaria non fu possibile approvare in un primo passaggio un emendamento a sostegno del finanziamento della progettazione del passante nord.

Furono, appunto, espresse grandi soddisfazioni, e in più circostanze, in più passaggi importanti, ripeto, nei quali erano impegnate le massime cariche rappresentative dell'Amministrazione Provinciale, continuamente se li mettevano in discussione il tema delle priorità delle scelte degli interventi in tema di infrastrutture della nostra realtà. Un cattivo servizio! Un cattivo servizio alla funzione e al ruolo di quest'Amministrazione.

Quindi quest'interpretazione rassicurante mi sembra abbastanza fuori luogo.

E voglio dire anche, da ultimo, che quest'atto di quest'astensione costruttiva, è in qualche modo, lo ricordo a me e lo ricordo un po' a tutti noi, anche un atto che rappresenta una forzatura della prassi, sostanzialmente chi si astiene costruttivamente è una forza che appartiene alla Minoranza e all'Opposizione, e lo fa per dare un segnale di disponibilità a essere parte di una Maggioranza di governo. Mi pare che francamente questo poco si addica alle forze che oggi si apprestano, appunto, a esprimere questo voto di astensione.

PRESIDENTE:

Grazie.

Ha la parola la Presidente Draghetti.

BOZZA NON CORRETTA**PRESIDENTE DRAGHETTI:**

Grazie Presidente.

Io, come forse non è sfuggito, ho ascoltato attentamente tutto il dibattito legato a questa delibera, a cominciare della relazione introduttiva che ha fatto il Vice Presidente che colgo l'occasione per ringraziare per il lavoro poderosissimo che ha sviluppato e che ha portato in porto. Un lavoro poderoso e non solo in termini quantitativi, ma anche qualitativi e anche, consentitemi di dire questo, per la passione che non soltanto su quest'argomento, mette quotidianamente sul suo lavoro.

È stato, confermo, perché faccio parte di questa Giunta, seguo quotidianamente il lavoro di questa Giunta, il lavoro è stato davvero poderoso e vorrei dire anche per aspetti che non sono solo visibili, quelli che sono manifesti nel lavoro dei Consigli, delle Giunte, delle riunioni, delle Commissioni, ma anche per un lavoro di tessitura che non viene mai messo a verbale, ma che contribuisce assolutamente a portare a casa dei risultati significativi.

Ho ascoltato attentamente, dicevo, e io vorrei non rispondere, ma fare tre sottolineature.

La prima è questa: non c'è dubbio che gli obiettivi del mandato amministrativo, cioè quelli che abbiamo scritto insieme nel programma, parlo della Maggioranza, gli obiettivi di mandato sono assolutamente impegnativi e esigenti, tutti, nessuno escluso.

Il non raggiungimento di qualche obiettivo che dipenda della nostra volontà, sarebbe un fallimento.

Quindi io voglio dire che il programma di mandato con tutti gli obiettivi, nessuno escluso, che si porta dentro, deve essere interpretato, deve essere inteso anche come una rassicurazione, una garanzia rispetto a dove quest'Amministrazione vuole fermamente andare e arrivare, in coerenza con gli intendimenti della partenza.

Sugli obiettivi, nessuno escluso, non siamo assolutamente disponibili a transigere, e ognuno pensi a quello che vuole, ma sugli obiettivi non siamo disponibili a transigere.

Seconda osservazione, che fa riferimento a quello che ho sentito, devo dire al netto dei toni e della vis con cui ognuno fa l'intervento, a quello che ho sentito, in particolare da parte di una parte della Maggioranza, cioè dalla Sinistra Arcobaleno.

Io devo dire che...

(Intervento fuori microfono, non udibile)

PRESIDENTE:

BOZZA NON CORRETTA

Andiamo avanti.

PRESIDENTE DRAGHETTI:

Volevo dire che non da adesso scopriamo che la Maggioranza con cui siamo partiti, la Maggioranza al suo interno porta e evidenzia delle sensibilità e delle differenze rispetto a alcuni temi, con particolare riferimento al tema di qualche infrastruttura, non lo scopriamo adesso.

Negli interventi, ripeto, stando all'essenziale, ho colto il riferimento che ultimamente ha fatto con il suo intervento il Consigliere Gnudi, con riferimento quanto meno a una parte della sinistra mi pare di aver colto, però vorrei dire che negli interventi che ho sentito da questa parte, stando all'essenziale, cioè al contenuto, io devo dire che non ho sentito sostanzialmente nulla di nuovo, di nuovo eventualmente ho sentito la declinazione di queste riserve note da sempre rispetto al tema di oggi, cioè le fatiche, le difficoltà e le differenze coniugate, declinate dentro il Piano della Mobilità.

Ora non c'è dubbio che balzino all'evidenza due questioni, da una lato la presenta nel Piano della Mobilità di temi, di argomenti che sono ostici da sempre rispetto a una parte della Maggioranza, e quindi il riferimento del Piano anche a queste dimensioni, a questi aspetti, non inficiano la volontà che ho sentito esprimere oggi in quest'aula, di una collaborazione costruttiva e di un apprezzamento per l'impostazione del Piano, credo di aver ascoltato delle parole e dei ragionamenti anche positivi. D'altra parte non posso non dire questo.

Non sfugge a nessuno, né tanto meno a me, che c'è differenza tra un voto di astensione, sia pure costruttiva e un voto a favore.

Questo è un dispiacere che la Presidente esprime rispetto alla possibilità di passi ulteriormente generosi e positivi in questa direzione, nella direzione del risultato. Quindi io auspico che anche attraverso il confronto che non è mai venuto meno all'interno di tutta la Maggioranza, lo spirito e le intenzioni del programma di mandato, possano esplicitarsi in scelte che siano compiutamente condivise da tutti, e è quello che io mi aspetto, e è quello che la Maggioranza, a partire dagli intendimenti iniziali, credo che debba aspettarsi e pretendere da sé stessa.

La terza riflessione.

Proprio in considerazione dell'eccezionale importanza del Piano che andiamo a approfondire, che andiamo a approvare oggi, io non solo per dovere, ma anche davvero con piacere, io vorrei proprio sottolineare il significato grandissimo del sostegno di chi

BOZZA NON CORRETTA

vota a favore di questo Piano, avendo accompagnato non in modo pedissequo, non in modo acritico, il cammino della Giunta quotidianamente, interpretandone, e è risultato evidente anche negli interventi che ho sentito oggi, interpretando proprio lo spirito con cui partendo dall'impianto del programma di mandato, si è voluto impostare, costruire questo Piano nella Mobilità. Ho risentito le motivazioni che hanno condotto alla costruzione di questo Piano, e allora io ritengo che il voto a favore rappresenti il riconoscimento pieno di un lavoro serio, quotidiano, all'interno all'Amministrazione e esterno sul territorio, di cui ringrazio, perché rappresenta anche una consolazione fortissima per il lavoro che svolge la Giunta, non da sola, però ci tengo a esprimere la riconoscenza rispetto a quest'atteggiamento.

Io vorrei fare, in coda, in appendice, due altre osservazioni, che apparentemente sfuggono al tema specifico di oggi, ma su cui ritengo, sia pure brevemente intervenire, perché questo tema del Piano della Mobilità preannunciato da giorni come oggetto da trattare in Consiglio, è stato in questi giorni che abbiamo alle spalle, intrecciato con altri temi che ancora fanno riferimento alla mobilità e alle infrastrutture.

Allora io è tre o quattro giorni che leggo sui giornali, sulle agenzie interventi vari sui temi infrastrutturali. Allora io vorrei dire due cose, la prima con particolare riferimento al tema del metrò. Io a questo riguardo voglio parlare proprio esplicitamente. Io ho sentito in questi giorni molte parole al vento, e le parole al vento portano tempesta. Io mi permetto di suggerire sommestamente a tutti di tenere collegato tutto quello che serve per non parlare a vanvera. I due obiettivi che sono il metrò e il Passante Nord, e ne approfitto per dire che a proposito di collegamento con il territorio, apro e chiudo la parentesi, ci sono quante? 11 – 13 delibere dei Comuni che insistono sul tracciato del Passante a proposito di collegamento sul territorio, comunque chiusa la parentesi.

I due obiettivi: metrò e Passante, per quanto riguarda il livello di governo di Comune, Provincia, Regione, e per quanto riguarda l'intensità del rapporto istituzionale della collaborazione, quindi per i nostri livelli di governo e per la qualità e l'intensità della collaborazione istituzionale, questi due obiettivi sono già al sicuro, le scelte e le decisioni per quanto riguarda metrò e Passante, le abbiamo assolutamente alle spalle. Purtroppo non siamo padroni, a questi livelli di governo, come andranno a finire, ma le scelte di queste Amministrazioni, su questi due punti, sono un dato certo, e non credo sia necessario come due innamorati, ridirsi tutti i giorni: voglio il metrò, voglio il passante! Parlano i fatti, e i fatti delle Amministrazioni sono gli atti, le delibere, le decisioni. Su questi temi ognuno fa come può, ma chiederei di non... si può parlare di tutto, però qualche volta parlare non è esattamente efficace.

BOZZA NON CORRETTA

La seconda osservazione che vorrei fare è questa: io vedo nelle ultime ore, anche all'esterno di quest'Amministrazione, un singolare impulso a tirare per la giacchetta la Presidente rispetto a quello che dovrebbe dire o dovrebbe fare preconizzando scenari, azioni e reazioni.

Mentre garantisco e assicuro che continuo a interrogarmi ogni giorno su come posso svolgere al meglio il mio compito di Presidente, io invito caldamente, chiedo a tutti di rispettare i ruoli, compreso il mio.

Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie.

Dichiarazioni di voto? Consigliera Zanotti.

CONSIGLIERE ZANOTTI:

Io parlo a nome della Sinistra e voglio tranquillizzare Beatrice Draghetti, il cui intervento ho apprezzato molto, rispetto al fatto che non manca assolutamente la volontà di collaborazione e di lavoro comune anche sul Piano della Mobilità Provinciale.

Lo dico perché ho l'impressione che forse questo dibattito è stato inficiato troppo da un dibattito fuori, e sono d'accordo con lei, che ha fatto sì che il confronto di merito forse non venisse ascoltato, perché gli interventi della Sinistra sono stati interventi di merito, che hanno teso a riconoscere il valore di questo Piano, individuando dei punti critici sui quali verrò brevemente.

Voglio altrettanto dire al Consigliere Gnudi che il suo intervento è stato un brutto intervento, mi permetta di esprimere e usare quest'aggettivo che forse non fa parte tanto di categorie politiche quanto invece proprio da una prima impressione, perché è un intervento che ha voluto segnalare una rottura, è un intervento che non ho assolutamente voluto ascoltare ciò che è stato espresso nel merito di altri interventi della Maggioranza, mi permetta la battuta, Consigliere Gnudi, se avessimo votato contro non so che cosa ci sarebbe successo. Mi permetta questa battuta, perché nel tono e nel modo, e mi dispiace che non ascolti ancora, nel tono e nel modo è stato, a mio parere, sbagliato, e adesso vengo a dirle il perché. Perché non è assolutamente vero che la scelta è una scelta, nel voto di astensione, di non assunzione di responsabilità e di autoreferenzialità. Altra battuta, non parliamo di autoreferenzialità, me ne verrebbero una marea, a cascata di riflessioni sull'autoreferenzialità.

Il problema della non assunzione di responsabilità è contrario, collega Gnudi, è proprio il contrario, e le spiego il perché. Perché è vero, la posizione della Sinistra

BOZZA NON CORRETTA

rispetto al tema dell'astensione, io la voglio valorizzare non mortificare, non ricondurre a un passo indietro di lavori gruppi che sul tema del Passante Nord, e parliamo in questo apertamente, in maniera trasparente, io e il Consigliere Sergio Caserta e il Consigliere Venturi, abbiamo votato a favore, e non perché ci siamo troppo soffermati sul tema del Passante Nord, e ha ragione Beatrice Draghetti, che all'interno di questo Consiglio Provinciale ci fosse da anni un problema di differenziazione non lo possiamo scoprire oggi.

Il tentativo che ha fatto questa sinistra, è stato quello di rendere a sintesi, una serie di sensibilità di culture, di attenzioni, di punti di vista, che vogliono starci e esserci in una fase nella quale diceva l'Assessore Venturi, e ricordava il Consigliere Spina, noi stiamo adottando il Piano della Mobilità della Provincia. È un piano che dovrà trovare attuazione, dovrà trovare ulteriori momenti di confronto, anche con i territori, io sono d'accordo rispetto all'attenzione che dobbiamo avere nei confronti che hanno avuto nei confronti dei territori.

Il decidere un voto di astensione è ovviamente determinato anche dal fatto che condividendo l'impostazione, l'impianto, il sistema, il tentativo di mettere ordine, il tentativo di raggiungere quegli obiettivi che non vanno dimenticati, che sono l'intreccio trasporto pubblico, trasporto privato, l'uso minore del trasporto privato, ma all'interno di questo Piano, se ci avete ascoltato noi abbiamo trovato dei punti limite.

Io, a esempio, un'attenzione particolare l'ho, a esempio, sul piano di valutazione della qualità dell'aria.

Se noi partiamo dal presupposto che dice una performance dal punto di vista trasportistico, dice la relazione, che migliora, si migliora nel complesso, ma evidenzia situazioni di potenziali criticità dal punto di vista della qualità dell'aria, ma io presto attenzione, ma non come Sinistra o come Destra, come cittadino, perché non c'è problema di appartenenza.

Detto questo, ovviamente nella dichiarazione di voto che vado a concludere, c'è un voto di astensione partendo da un assunzione di responsabilità e non l'abbandono a un senso di responsabilità, come ricordava il Consigliere Gnudi nel suo intervento.

PRESIDENTE:

Consigliera Canotti, volevo ricordare a tutti, che anche se l'intervento è a nome di altri gruppi, ovviamente i tempi sono cinque minuti, poi dobbiamo metterci d'accordo, perché naturalmente arrivano reazioni diverse. Io erroneamente ho chiamato Sinistra Arcobaleno all'inizio, lo ha fatto anche la Presidente, mi è stato contestato.

BOZZA NON CORRETTA

La Consigliera Zanotti si presenta a nome della Sinistra, io devo chiedere a ognuno di voi di presentarsi a nome di chi rappresenta in questo Consiglio, cioè del gruppo che formalmente è stato definito, sennò è un pasticcio che ci portiamo dietro tutti. Lo devo dire perché tutti si sentono un po' toccati dicendo Sinistra.

Consigliere Finotti.

CONSIGLIERE FINOTTI:

Grazie signor Presidente.

Devo dire che l'intervento della Presidente Draghetti, che bacchettava chi parlava anche per lei, non credo fosse riferito alle Minoranze, perché fanno il compito delle Minoranze.

Non siamo stati noi in questi giorni a andare sul giornale, ponendo in dubbio il metrò con il Passante Nord, ma sono stati importanti esponenti della Maggioranza che la sostiene, anche a livello regionale.

Non siamo stati noi a andare sui giornali a parlare di un possibile Draghetti Bis. E credo che sia un fatto politico rilevante che riguarda anche i lavori di questo fine mandato.

Non ho capito bene, riferendosi a chi andava sui giornali, il suo richiamo al collegamento. Nel senso che non ho capito, le giuro, personalmente, se è un collegamento tra cervello e parola quando si parla, quindi un invito a tutti a star zitti per evitare di dire delle sciocchezze, o aveva altri riferimenti. Chiaro che se la sua intenzione era questa, è ovviamente riferita a chi è andato sui giornali in questi giorni, e sono tutti esponenti della Maggioranza, che si chiamino in una certa maniera, che si chiamino PD, che si chiamino... ma sono tutti della Maggioranza. Quindi credo sia una chiara presa di posizione da parte sua nei confronti della Maggioranza stessa.

Se fossimo in aule più solenni, io Presidente, la inviterei a andare dal Presidente della Repubblica, a rassegnare un bel mandato e chiedere di fare delle consultazioni. Siamo in Provincia, non è prassi, anche perché non so da chi potrei mandare, se da Errani non lo so a questo punto, certo è, Presidente, che lei anzi ha più la Maggioranza. Certo è Presidente, che nel suo intervento lei ha detto delle cose chiare. Ha detto: una cosa è votare una cosa, una cosa è non votarla, che sia astensione, che sia contro. Se una parte della Maggioranza non vota più questo piano, non è più Maggioranza, Presidente. Poi che la vogliate rabberciare dicendo un domani, ma il dato chiaro, inequivocabile, è che lei non ha più la maggioranza che l'ha sostenuta, e io credo che lei, Presidente, dovrebbe, con un atto, anche d'orgoglio ma prenderne atto, dichiararlo e eventualmente valutare quelle che possono essere le condizioni.

BOZZA NON CORRETTA

I numeri per governare, lo dicevamo prima Presidente, lei ce li ha ugualmente, ma non ha più la maggioranza che l'ha eletta nel 2004. Non ha più quella Maggioranza che noi come Minoranza le rinfacciavamo essere semplicemente un cartello elettorale per ottenere un maggior numero di consensi, fuori dal programma, e il punto 2 – 3 del programma è il passante nord. Non ha più quella Maggioranza, Presidente, questo è il dato di fatto inconfutabile che è venuto fuori dal dibattito di oggi.

Gli interventi del Consigliere Gnudi, ma fanno seguito agli altri interventi che hanno fatto tutti, o quasi tutti gli esponenti del Partito Democratico, sono lapalissiani, che fanno capo e seguito ai lanci di agenzie, che saranno anche lanci di agenzie, ma io sono convinto che se un'agenzia scrive qualche cosa, qualcuno l'ha detto. Chiederò anche all'agenzia se riesce a mandare anche quello che è stato detto dalla povera Minoranza, perché ho visto che è uscito tutto tranne noi, capisco che contiamo poco all'interno di questo dibattito e di lotta intestina.

Presidente il voto è tra cinque minuti. Lei non va dal Presidente Napolitano, ovviamente, se non ha la Maggioranza, se non tutta la Maggioranza che l'ha sostenuta vota questo provvedimento, io mi aspetto da lei domani una dichiarazione nella quale dice che non ha più la Maggioranza che l'ha sostenuta nel 2005.

PRESIDENTE:

Grazie.

Consigliere Zaniboni.

CONSIGLIERE ZANIBONI:

Io con questa dichiarazione di voto voglio esprimere intanto un rammarico, un rammarico perché sono certamente e siamo certamente consapevoli che anche all'inizio di mandato c'era questa differenza di vedute su un progetto, su un'infrastruttura come il Passante Nord, ma passi in avanti, perché gli anni sono passati, non ne sono stati fatti da parte di chi manteneva delle pregiudiziali, ma non solo, mi sembra che passi sono stati fatti all'indietro, nel senso che c'è stato un ricompattamento che in questo caso è un atto che è politico, anche da parte di chi era favorevole che votava a favore, in questo caso a esprimere un voto di astensione, che non è sul Passante Nord, ma qui stiamo parlando del Piano di Mobilità Provinciale, che è uno strumento di programmazione che è fondamentale, perché l'ho detto nel mio intervento, in questo documento vengono raccolti tutti quanti i grandi progetti, quindi qui stiamo parlando strategicamente di

BOZZA NON CORRETTA

quella che è la mobilità, di quello che è l'accesso nel territorio, nel territorio metropolitano, quindi siamo consapevoli della grande valenza che ha.

Ecco perché dico, e lo dico anche con orgoglio, che questo atto così importante passa con, questo me ne duole, con i soli voti del Partito Democratico, nel senso che se non ci fosse il gruppo, sì, e dell'Italia dei Valori in questo...

(Interventi fuori microfono, non udibili)

PRESIDENTE:

Colleghi, per favore.

CONSIGLIERE ZANIBONI:

Avete perfettamente capito, e non invece, come avrei auspicato, un consenso, da questo punto di vista qui, largo.

Quindi, da qui il rammarico, perché credo che a quest'appuntamento ci si doveva arrivare potendo fare sicuramente di più. Capisco che c'è anche un dibattito politico. Ci sono anche tante altre cose, però, proprio per le ragioni che dicevo, che ho detto nel mio intervento iniziale, che hanno fatto altri colleghi, sapendo, appunto, dell'importanza del valore strategico che abbiamo concorso tutti quanti, il nostro voto è favorevole.

PRESIDENTE:

Grazie.

Consigliere Guidotti.

CONSIGLIERE GUIDOTTI:

Per esprimere convintamente, l'abbiamo motivato durante il dibattito, il voto contrario del gruppo d'Alleanza Nazionale, popolo della libertà, rilevando che nel corso della replica d'alcuni interventi finali prima della parte generale del dibattito e delle dichiarazioni di voto, c'è stato qualche movimento interessante.

La Presidente Draghetti ha svolto una replica che sostanzialmente mi pare sia un ossimoro politico. La Presidente Draghetti ha detto che è dispiaciuta per il risultato di questo voto che, però, d'altronde questa maggioranza dice cose, la sua maggioranza che aveva detto nel tempo, cioè sul passante nord... erano nate le posizioni.

Ora non si capisce bene di che cosa si dispiaccia, se da sempre questa è una maggioranza un po' variegata, anche se è la prima volta, mi sembra, che la Presidente ha rivolto un appello, diciamo così, accorato alla sua maggioranza per un voto più coeso e meno alternativo.

BOZZA NON CORRETTA

D'altronde il capogruppo di maggioranza che non ricordava nemmeno più, in questa voglia di monocoloro che coglie il partito democratico, che c'è una scheggia impazzita di maggioranza che continua ad essere nella maggioranza.

Dico impazzita, perché è una maggioranza che si disperde e che quando, invece, rimane incollata al filone principale ha una sorta di follia suicida, direi, a questo punto, anche perché, e qui spezzo una lancia per il collega Lenzi e per l'amico Nanni, sarebbe ora che gli deste un Assessorato.

È l'unico che continua a votare costantemente gli atti di quest'Amministrazione e non siede neanche in Giunta. Mi sembra che ci dovrebbe essere un giusto riconoscimento.

Io ricordo, Presidente Draghetti, un dibattito durante la campagna elettorale, in cui incorse nell'unico incidente, che mi ricordo, abbia in qualche modo interessato la campagna elettorale.

Lei in diretta non si ricordava tutti i partiti che la sostenevano. Adesso il compito è enormemente facilitato. I partiti che la sostengono sono il partito democratico...

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE GUIDOTTI:

Se Zaniboni consente. ...anche l'Italia dei Valori che pur non siede in Giunta. È una facilitazione complessiva della politica, di cui disperatamente la sinistra tou cour cerca di non tenere conto, proponendosi come astensione costruttiva che per dei verdi essere costruttivi è già una bella fatica.

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE GUIDOTTI:

Che i verdi debbano essere costruttivi è una bella fatica. Io credo che la storia di questo paese ci dimostri che, laddove i verdi hanno avuto la possibilità di governare, non si è più costruito. Bene o male che sia non si è più costruito.

Io credo che il voto contrario del gruppo d'Alleanza Nazionale, come quello del gruppo di Forza Italia sia il prodotto finale di una scelta che anch'essa viene da lontano. Io credo che sia ora, adesso non chiedo l'impossibile, quindi, non mi sento di seguire il collega Finotti nel chiedere le dimissioni della Giunta, perché sarebbe ad impossibilia nemo tenetur, vero.

Non si può chiedere l'impossibile. Non si è tenuti all'impossibile, però, credo che una presa di coscienza di una nuova realtà politica all'interno di quest'Amministrazione,

BOZZA NON CORRETTA

all'interno del paese, trainati dalle scelte giuste o sbagliate che siano, che il partito democratico ha fatto a livello nazionale, debba essere prodotta anche a livello locale.

Io sento, non so se il Sindaco di Bologna sia tra coloro che hanno collegato cervello a bocca, non sta a me giudicarlo, che qualcuno qui stia già lavorando in questo senso e che forse sia il caso per chiarezza nei confronti dell'elettorato di prenderne atto, perché anche in questo dibattito d'oggi, ulteriormente in questo dibattito d'oggi si sta cercando di tenere insieme ciò che insieme non è più da tempo. Quindi, io credo sia, se non con delle dimissioni, ripeto, ad impossibilia nemo tenetur, sia opportuno dal punto di vista politico prendere atto di una condizione oggettivamente cambiata ed oggettivamente assai difficile che renderà difficile il percorso di questa Giunta.

È un problema esclusivo di questa Giunta, ma che non sarà certamente d'agevolazione e d'aiuto per il territorio che quest'Amministrazione deve amministrare e che, quindi, sia opportuno quanto prima prendere atto della realtà, perché è vero che la politica è l'arte dell'impossibile, ma è anche l'arte della costruzione del reale e quando ci si allontana dalla realtà difficilmente si può bene amministrare e si può costruire qualcosa di positivo per il territorio che ci ha voluto in quest'aula. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie.

Consigliere Lenzi.

CONSIGLIERE LENZI:

Grazie Presidente.

Al di là degli esercizi di umorismo politico del collega Guidotti, scheggia o no, impazzita o no, come gruppo dell'Italia dei Valori, non mi do nel noi, ma uso la prima singolare, io mi considero portatore sano, no scheggia impazzita.

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE LENZI:

Portatore sano delle posizioni politiche del partito che io rappresento e nelle quali mi riconosco assieme ad alcuni elettori.

L'Italia dei Valori ha condiviso all'inizio il programma di mandato ed apprezzò il richiamo che ha fatto la Presidente a quest'impostazione di base, su cui si regge e su cui si è fondata quest'Amministrazione. Ha condiviso e condivide il percorso che ha portato a questo piano ed i suoi contenuti, le sue prospettive, la sua progettualità.

Quindi, l'Italia dei Valori vota a favore di questo piano della mobilità provinciale.

BOZZA NON CORRETTA**PRESIDENTE:**

Grazie.

Do la parola un attimo al Consigliere Vigarani per fatto personale.

CONSIGLIERE VIGARANI:

Un fatto personale che voglio segnalare. Il Consigliere Guidotti poco fa ha avuto, a mio avviso, una notevole caduta di stile non tanto attaccando i verdi in un modo abbastanza rozzo.

Non voglio assolutamente perorare la causa del ruolo che hanno i verdi, anche perché in qualche modo è evidente in tutte le assemblee parlamentari del mondo, nelle quali sono presenti.

Io credo che il Consigliere Guidotti non riconosce le costruttività ai verdi. Evidentemente non riconosce la dignità di rappresentanza ai milioni di persone che si sentono, invece, rappresentati dai verdi.

Io non mi permetterei mai di sostenere la poca costruttività di qualunque forza politica che viene democraticamente eletta.

Penso che i cittadini elettori, i cittadini in generale meritino un pochino in più di rispetto.

PRESIDENTE:

Grazie.

Passiamo alla votazione della delibera.

(Intervento fuori microfono non udibile)

PRESIDENTE:

Facciamo la prossima. Avrò occasione di segnalare. Grazie. Apriamo la votazione appena possibile. Votazione aperta.

VOTAZIONE**PRESIDENTE:**

Dichiaro la chiusa la votazione.

Presenti 33, favorevoli 20, astenuti 6, contrari 7. Il Consiglio approva.

Votiamo l'immediata esecutività dell'atto.

Votazione aperta.

VOTAZIONE

BOZZA NON CORRETTA**PRESIDENTE:**

Dichiaro chiusa la votazione.

Presenti 33, favorevoli 23, astenuti 3, contrari 3. Il Consiglio approva.

Allora, per evitare chiusure diverse da altre sedute, come abbiamo visto questa delibera si è prolungata particolarmente, la delibera successiva avrebbe un dibattito ampio. Mi sono consultato anche con l'Assessore, quindi, chiudiamo i lavori del Consiglio provinciale. Grazie a tutti.

Trascrizione effettuata dalla ditta Write System Srl della seduta di Consiglio Provinciale del 06 Maggio 2008