

BOZZA NON CORRETTA

CONSIGLIO PROVINCIALE DI BOLOGNA

SEDUTA DEL 09 OTTOBRE 2007

PRESIDENTE

Prego Segretario, proceda all'appello.

SEGRETARIO GENERALE:

Appello

PRESIDENTE:

Prego Segretario, proceda all'appello.

SEGRETARIO GENERALE:

Appello

PRESIDENTE:

Numero legale, scrutatori Consiglieri Finelli, Vigarani e Finotti.

Ho ricevuto da molti di voi in questi giorni richieste per ricordare alcuni momenti particolari, torniamo ogni volta il martedì, ogni martedì ci troviamo con delle notizie a volte buone per la maggior parte comunque negative.

Nei giorni scorsi c'è stato il funerale di Lorenzo D'Auria l'agente del Sismi che è morto in questi giorni, sequestrato in Afghanistan e lui viveva nel nostro territorio e quindi è giusto e opportuno ricordarlo come abbiamo deciso anche in altre occasioni di evitare la sequela di minuti di silenzio su ogni momento, però è giusto che il Presidente del Consiglio ricordi a tutti noi questi momenti e con lo stesso rammarico devo ricordare anche la scomparsa di Enrico Giusti sindacalista della CISL, noto non solo nel nostro territorio perché ha lavorato molto qui, abitava a San Lazzaro, ma soprattutto

BOZZA NON CORRETTA

perché ha svolto la sua attività più importante anche in Brasile e in altre parti del mondo ed è scomparso all'improvviso lasciando un vuoto in mezzo ai rappresentanti dei lavoratori e anche alle istituzioni.

Questa è la parte negativa, fortunatamente ci sono anche dei momenti positivi come la nascita, non è qui Raffaele Donini, però è nato il suo bambino Alessandro e quindi un'ottima notizia, come una bellissima notizia che ha visti coinvolti anche molti di noi, finalmente il Consigliere Sergio Spina è convolato a giuste nozze con Laura, una ragazza deliziosa non so perché, però è successo e quindi naturalmente a nome dell'intero Consiglio Provinciale possiamo fare anche un applauso, naturalmente coinvolgendo anche Alessandro che è il futuro.

Ha la parola per fatto personale se vuole, prego.

CONSIGLIERE SPINA:

Grazie per ringraziare tutti e non voglio approfittare di un'occasione istituzionale per un fatto personale poi così intimo, anche se con grande gioia ho visto molti di voi l'altra mattina.

Avevo chiesto Presidente la possibilità sempre con discrezione che lei potesse dire che appena possibile a margine dei lavori del Consiglio o quando lei lo ritenesse opportuno mi piacerebbe poter avere un momento di saluto insieme a tutti quanti voi e anche a nome di quella che prima era la mia compagna e che adesso è mia moglie. Grazie.

PRESIDENTE:

Attorno alle 16.30 indipendentemente dalla vivacità del dibattito interromperemo per cinque minuti i nostri lavori portandoci nella sala attigua giustamente per brindare assieme al neosposo Sergio Spina.

Torniamo alla crudezza dell'ordine del giorno, abbiamo interrogazioni e interpellanze a risposta scritta, ricordo

BOZZA NON CORRETTA

che mi farete voi sapere quando siete pronti nelle repliche.

Dichiarazioni di apertura ne ho una del Consigliere Gnudi che ha la parola.

CONSIGLIERE GNUDI:

Grazie Presidente.

In questo intervento di apertura vorrei informare il Consiglio che è nostra intenzione presentare un ordine del giorno di solidarietà con la Senatrice Moltalcini, un ordine del giorno che fa riferimento ad un'iniziativa che noi consideriamo molto grave, che ha preso le mosse nel corso di questi ultimi giorni da parte di alcuni parlamentari della Destra, in modo particolare si è contraddistinto in questo il Senatore Storace e nell'ambito di un attacco alla funzione e al ruolo dei senatori a vita, preannunciando l'intenzione di regalare stampelle ai senatori a vita per sottolineare il loro ruolo di sostegno e di supporto al Governo in carica, e nell'ambito di questa iniziativa anche con accenti e toni che fanno riferimento anche all'appartenenza religiosa, etnica da parte della Senatrice Moltalcini e della sua appartenenza alla religione ebraica e da questo punto di vista quindi un attacco che noi consideriamo particolarmente grave.

Intorno a questa questione noi presenteremo un ordine del giorno di solidarietà, perché crediamo che iniziative che hanno queste caratteristiche debbono trovare una risposta ferma a livello delle diverse istituzioni e pensiamo anche in una realtà come il nostro Consiglio Provinciale.

PRESIDENTE:

Grazie.

Passiamo alle domande di attualità, quelle iscritte, io guardo se c'è qualche Assessore che risponde, Meier non c'è, Benuzzi, Tedde, del Consigliere Finotti in merito ai

BOZZA NON CORRETTA

servizi di portineria e all'utilizzo di Via Rizzoli, prego.

ASSESSORE TEDDE:

L'accesso degli uffici del settore pianificazione territoriale e trasporti dal novembre 2005 collocati nello stabile di Galleria Leone I è presidiato da un'unità personale ausiliario che dal primo insediamento e tutt'oggi presta servizio dal lunedì al venerdì negli orari di apertura degli uffici.

Più precisamente il personale ausiliario prende servizio alle 7.30 fino alle 13.30 e nelle giornate di rientro, cioè il lunedì e il giovedì è previsto il servizio fino alle ore 17.

Inizialmente la suddetta postazione veniva ricoperta indistintamente dal personale ausiliario, che a rotazione si è susseguito mensilmente, mentre da settembre 2006 si è individuata una persona che stabilmente svolge le attività di portierato e di prima accoglienza, questo anche per creare le condizioni necessarie ad una migliore erogazione del servizio.

Ovviamente l'assenza della titolare della postazione comporta la sua sostituzione con personale che non conosce altrettanto puntualmente le peculiarità della postazione, compensando con l'utilizzo di strumenti organizzativi di cui si è dotata l'unità operativa servizi ausiliari.

Nel corso di quest'anno alcune contingenze della unità operativa servizio ausiliari hanno portato a valutare alcune misure utili per mantenere gli standard di competenza nonostante la riduzione di personale.

Tra queste valutazioni si è ventilato con il dirigente del settore pianificazione territoriale trasporti, la possibilità di ridurre la presenza del personale ausiliario in quella portineria.

La riduzione temporale avrebbe consentito una razionalizzazione delle assegnazioni del personale ausiliario anche in altre portinerie, garantendo comunque

BOZZA NON CORRETTA

la presenza nelle giornate di apertura al pubblico.

In via sperimentale, con l'intento di rifare il punto a febbraio, l'accordo prevedeva l'assenza del personale ausiliario il lunedì pomeriggio e le mattine di giovedì e venerdì confermando la sua presenza nelle altre giornate.

Già da tempo a supporto dell'attività del personale ausiliario, si era richiesta a più riprese alla proprietà la possibilità di installare un videocitofono a specifico servizio di locali in affitto alla Provincia.

La proprietà che ha in programma di installare un analogo dispositivo per tutto il palazzo, ma in concomitanza con più generale intervento di manutenzione, non aveva concesso finora l'autorizzazione.

Per risolvere quindi almeno provvisoriamente il problema dell'apertura della porta di ingresso al piano terreno in assenza del personale ausiliario, si era pensato di rendere automatica l'apertura della porta per il visitatore nei momenti di assenza del personale addetto.

Questa soluzione frequentemente praticata in condomini con presenza di uffici e ambulatori, non avrebbe alterato le condizioni di presidio attuale dell'edificio che vedono l'ausiliario aprire la porta a seguito della semplice chiamata dal campanello, al piano invece l'eventuale visitatore avrebbe dovuto suonare uno dei cinque campanelli attivi con rimando agli uffici, mentre il personale dipendente avrebbe continuato a utilizzare il bage apri porta.

Tale dispositivo a tutt'oggi non è stato ancora utilizzato perché il personale ausiliario sta continuando a prestare servizio a tempo pieno nella postazione.

Faccio notare che attualmente il personale ausiliario non ha modo di vedere chi suona dal piano terra e quindi in termini di sicurezza anche la presenza dell'ausiliario in portineria non è sufficiente.

La proprietà a seguito di questa iniziativa della Provincia e della riscontrata contrarietà di altri

BOZZA NON CORRETTA

inquinanti, ha finalmente consentito di installare un video citofono a servizio esclusivo dei nostri uffici essendo intervenuti tutti i necessari accordi, a giorni il videocitofono sarà funzionante.

PRESIDENTE:

L'Assessore Burgin risponde al Consigliere Finelli relativamente agli investimenti di Hera impianto di depurazione delle acque.

ASSESSORE BURGIN:

Grazie Presidente.

La frazione di Altedo, è servita da un impianto di depurazione avente una potenzialità di progetto pari a 2700 abitanti equivalenti, in sede di elaborazione del piano di prima attivazione del servizio idrico integrato è stato rilevato che l'impianto lavorava già al limite delle proprie potenzialità e che un ulteriore elemento di criticità si sarebbe evidenziato in occasione dell'allacciamento dei nuovi comparto domestici industriali previsti dalla pianificazione comunale.

Per potere fra fronte alle nuove previste espansioni urbanistiche ed industriali, in un'ottica di razionalizzazione del sistema fognario e depurativo non solo della frazione di Altedo, ma relativo ai sistemi intercomunali Minerbio, Baricella, Malalbergo, è stato definito un complesso di interventi volti a far confluire i reflui di tali Comuni al depuratore intercomunale di Minerbio per i quali sono stati previsti nel piano di ambito intervento di adeguamento e potenziamento attualmente già conclusi.

Il complesso delle opere previste nel piano di ambito per la realizzazione dei sistemi intercomunali sopra descritto possono riassumersi così: identificativo 439 ampliamento depuratore Minerbio capoluogo secondo lotto, opera già conclusa e cofinanziata dalla Provincia di

BOZZA NON CORRETTA

Bologna; identificativo 2906 ampliamente depuratore Minerbio capoluogo terzo lotto, opera già conclusa e cofinanziata dalla Provincia di Bologna nel piano regionale 2001/2003 di tutela ambientale, 2001 /2003 annualità 2003; identificativo 699 realizzazione del collettore fognario dalla località Altedo alla rete sovracomunale Baricella - Minerbio, opera in corso per la quale si prevede a breve la chiusura dei lavori cofinanziata nell'ambito dell'accordo di programma quadro tutela delle acque, gestione integrata ...tra la Regione Emilia Romagna e il Ministero dell'Ambiente; identificativo 694 realizzazione di un collettore fognario in località San Gabriele e Mondonovo di Baricella, opera in corso di ultimazione cofinanziata nell'ambito dell'accordo di programma quadro a tutela delle acque e gestione integrata delle risorse idriche identificativo 2711 collettore collegante nuovi comparti residenziali di Altedo al depuratore intercomunale, opera per la quale è in corso la procedura di affidamento dei lavori e la cui conclusione è prevista dopo cento cinquanta giorni dall'inizio dei lavori. Il sistema fognario depurativo descritto è stato, come detto, progettato in un'ottica di ottimizzazione gestionale e di migliore tutela ambientale. Terminati i lavori di collettamento di Altedo alla rete che influisce nel depuratore intercomunale Minerio e Baricella è prevista la dismissione dell'impianto che verrà sostituito da una stazione di sollevamento. In definitiva può essere affermato che il sistema di interventi attuati e in corso ha realizzato e realizzerà un miglioramento della situazione ambientale generale corrispondendo nel contempo alle aumentate esigenze di collettamento e trattamento dei reflui urbani e industriali. Si può inoltre aggiungere che nel contesto di funzioni dell'agenzia d'ambito atto 5 si è superata una visione strettamente locale di risoluzioni dei problemi in un'ottica anche di contenimento dei costi gestionali.

BOZZA NON CORRETTA**PRESIDENTE:**

Grazie, resti pure in piedi che risponde anche al Consigliere Lenzi sulla sentenza del Tar in merito all'asse stradale Pedagna di Imola.

ASSESSORE BURGIN:

Grazie Presidente.

Nella risposta all'interrogazione da lei presentata Consigliere Lenzi vorrei preliminarmente ricostruire brevemente la posizione che ha assunto la Provincia nel contenzioso in oggetto. La Provincia di Bologna con ricorso notificato in data 9 novembre 2005 veniva notiziata del contenzioso in qualità di contro interessata poiché si affermava nel ricorso introduttivo che il comune di Imola avrebbe radicalmente ignorato le prescrizioni previste nel cosiddetto rapporto di impatto ambientale integralmente trascritto nella delibera 508 del 4 novembre 2003, mai impugnata, con cui la provincia aveva espresso parere positivo della procedura di valutazione di impatto ambientale. La Giunta provinciale acquisito il parere dell'avvocatura del servizio preposto, non ravvisando un interesse immediato e diretto dell'ente nella controversia si era espressa con orientamento di non costituzione del 27 giugno 2006. In data 14 luglio 2006 veniva notificato alla Provincia di Bologna ricorso per motivi aggiunti rispetto alle originarie doglianze contenente istanza cautelare, con il quale si procedeva all'impugnazione: 1) della delibera di Giunta comunale numero 183 del 10 maggio 2006 di approvazione del progetto esecutivo dell'asse stradale Pedagna primo stralcio; 2) della pretesa autorizzazione Via di cui alla nota protocollo generale numero 126255/2006 del 28 aprile dello stesso anno sottoscritta dal responsabile del servizio settore ambiente, servizio tutela ambientale ufficio Via della Provincia di Bologna; 3) di altro successivo provvedimento non conosciuto relativo all'aggiudicazione dei lavori per l'esecuzione dell'opera.

BOZZA NON CORRETTA

Il ricorrente dunque in tal caso direttamente in causa dall'amministrazione provinciale attraverso l'impugnazione della pretesa autorizzazione Via di cui alla nota protocollo generale pocanzi menzionata del 28 aprile, sottoscritta dal responsabile del servizio settore ambiente, servizio tutela ambientale ufficio Via. La Giunta provinciale di Bologna ha disposto con deliberazione numero 258 del 25 luglio 2006 la costituzione in giudizio dell'ente conferendo il relativo patrocinio all'Avvocato Emilia Nera che quindi ha provveduto al deposito di atto di costituzione di giudizio di cui all'oggetto. In data 3 settembre 2006 è sopravvenuto l'evento del decesso del Procuratore costituito per l'ente e la Giunta provinciale con deliberazione 268 del 3 luglio 2007 ha deliberato la costituzione in prosecuzione nel giudizio dell'ente conferendo il relativo patrocinio all'avvocatura provinciale che ha discusso la causa nell'udienza di merito del 12 luglio 2007 all'esito della quale il Tar ha pronunciato la sentenza in oggetto. Le difese svolte in giudizio si sono fondate, per quanto di competenza, sull'erroneità dell'assunto di controparte in base al quale il dirigente del servizio tutela ambientale non sarebbe autorità competente alla verifica di ottemperanza alla Via, verifica che a dire di controparte avrebbe dovuto essere effettuata dalla stessa Giunta provinciale in quanto organo politico. La difesa della Provincia ha invece sostenuto conformemente alle scelte effettuate dall'amministrazione provinciale che l'attività di verifica di ottemperanza alla Via non ha valenza di atto di scelta dal punto di vista pianificatorio e cioè non comporta la previsione di scelte di carattere generale sull'assetto del territorio bensì a una valenza meramente tecnico gestionale di vigilanza con conseguente connesso potere sanzionatorio. In altre parole verifica di ottemperanza, attività quindi che per propria natura secondo quanto previsto dalla legge sono di competenza dirigenziale. Ne deriva che, in conclusione,

BOZZA NON CORRETTA

l'ascrivente avvocatura, anche all'esito dell'incontro tenutosi con il legale di rappresentanza del comune di Imola, ritiene che la Provincia condivide, a seguito della proposizione del preannunciato ricorso in appello al Consiglio di Stato del Comune di Imola, con richiesta di sospensione cautelare della sentenza, la proposizione di appello incidentale con richiesta di pronuncia definitiva sulla valenza dell'imputata verifica di ottemperanza alla Via e quindi certezza giuridica sulle procedure da attivarsi per il futuro da parte dell'ente. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie, risposta articolata. Invito gli Assessori a stringere sulle risposte, quando passa una settimana ho visto che è peggio! Consigliere Sabbioni chiede: "la finanziaria si è dimenticata di Bologna?". Prego.

CONSIGLIERE SABBIONI:

Grazie Presidente.

Quando è giunta la notizia che la finanziaria aveva dimenticato di inserire risorse per quanto riguarda le opere strutturali, che sono sempre state indicate come prioritarie non soltanto da questa maggioranza ma anche da un contesto più generale del nostro territorio, il Vice Presidente Venturi che mi sta guardando - di Vice Presidenti di nome Giacomo ce n'è uno solo e dopo dirò che Giovanni Venturi non deve avere timori a riguardo, c'è solo un Vice Presidente Giacomo Venturi - disse "debbo verificare se è vero" perché sembrava in effetti una doccia fredda. Come è possibile che una finanziaria del Governo amico non prenda in considerazione neanche qualche centesimo di euro per le opere infrastrutturali di Bologna giudicate così importanti? Poi la doccia fredda ha portato a considerare che era vero, dopodiché il Vice Presidente Venturi, e faccio la storia molto corta, dice in qualche modo ai Parlamentari "datevi da fare e se non sarà cambiata

BOZZA NON CORRETTA

la finanziaria addirittura potranno essere prese delle decisioni anche particolarmente eclatanti" nel senso, immagino, di non votarla quella finanziaria. Io però avrei fatto un'altra cosa Vice Presidente Giacomo Venturi, per dimostrare tutto il nostro rammarico e la nostra rabbia nei confronti della finanziaria del Governo amico io se fossi stato in lei, eventualmente insieme all'Assessore Prantoni che è larga parte delle opere per le quali non ci sono risorse, avrei rassegnato le dimissioni ed è per quello che non chiedo le dimissioni di Venturi Giovanni. Io avrei fatto un gesto eclatante nel senso che poi fra l'altro se le risorse nella finanziaria saranno inserite non c'era nessun problema nel senso che la Presidente Draghetti avrebbe rinominato Giacomo Venturi Vice Presidente e Graziano Prantoni Assessore alla Viabilità. Io sono a chiedere se si sta pensando davvero a dei gesti eclatanti perché andare a fare la dichiarazione, e termino, dicendo "vogliamo invitare i Parlamentari a darsi da fare" è del tutto insufficiente, questa Provincia dovrebbe avere il coraggio di fare gesti eclatanti e probabilmente le risorse sarebbero subito inserite in finanziaria non solo per le grandi quattro tematiche ma anche per quelle che sono state dimenticate, dal nodo di Rastignano alla bretella Reno, a tutta un'altra serie di infrastrutture che non sono fra quelle quattro priorità delle quali si chiede questo impegno forte da parte dei Parlamentari bolognesi.

PRESIDENTE:

Grazie Consigliere Sabbioni.

Risponde il Vice Presidente Giacomo Venturi.

ASSESSORE VENTURI:

Grazie Presidente.

Rispondo al Vice Presidente del Consiglio Giuseppe Sabbioni. Voglio davvero molto velocemente ricordare qui in questa sede le dichiarazioni, gli atti, che come

BOZZA NON CORRETTA

amministrazione provinciale abbiamo prodotto nei giorni scorsi che sono coerenti con un'impostazione di grande attenzione e di sollecitazione che noi abbiamo sempre cercato di tenere nei confronti del lavoro, del progetto, del sistema integrato della mobilità che abbiamo condiviso con tutti i livelli istituzionali locali. Voglio ricordare l'iniziativa che abbiamo presentato durante una conferenza stampa congiunta della firma di una lettera da parte del Presidente Rani, della Presidente Draghetti, del Sindaco Coffferati, al Presidente Prodi e ai Ministri competenti per attivare la fase operativa del passante nord e per chiedere la sottoscrizione del nuovo accordo sul nuovo servizio ferroviario metropolitano e anche ovviamente l'appello che noi facemmo già da alcuni giorni, da alcune settimane a questa parte a tutti i Parlamentari bolognesi affinché si facciano per davvero carico del nodo bolognese, dell'area metropolitana bolognese, di dotare il nostro territorio di una rete infrastrutturale moderna, efficiente, coerente con il progetto di sviluppo che abbiamo elaborato.

Ho preso atto dell'iniziativa di un'industria, ho preso atto anche che rilevo un forte elemento di contraddizione dell'iniziativa che l'Onorevole Galletti ha presentato alcuni giorni fa da un lato e poi dall'altro lato vedo che domani la lista La Tua Bologna organizza un convegno per riprendere temi, progetti, che noi abbiamo già verificato, che abbiamo già giudicato non corrispondenti alle esigenze del nostro territorio, penso al Passante Sud, penso al progetto elaborato dai comitati e penso anche al progetto della Metropolitana per cui colgo l'occasione per dire e rilevare un forte elemento di contraddizione. Se vogliamo lavorare per Bologna e se vogliamo insieme promuovere un'iniziativa forte, auspicabile, coerente con le esigenze del nostro territorio, stiamo sui progetti che abbiamo insieme approvato e che hanno evidentemente a monte degli accordi istituzionali già condivisi.

BOZZA NON CORRETTA

Ieri mattina c'è stata l'iniziativa importante e coerente con questo percorso promessa da tutti i Parlamentari dell'Unione i quali hanno assunto il pacchetto SFM Passante Nord, nodo di Casalecchio, nodo di Rastignano e quindi le principali infrastrutture bolognesi e su questi si sono impegnati a presentare già nei prossimi giorni delle interrogazioni parlamentari specifiche in ordine a questi temi coerentemente con il percorso che abbiamo fatto. Per parte nostra, lo abbiamo detto nei giorni scorsi e non ho nessuna difficoltà a confermarlo anche in questa sede, valuteremo e misureremo la qualità della manovra che il Parlamento sta discutendo in questi giorni, la principale e fondamentale manovra economica e finanziaria del Paese sulla base degli stanziamenti previsti e dedicati al nodo di Bologna, all'area metropolitana bolognese. Per questo anche ieri auspicavano da parte dei rappresentanti del nostro territorio comportamenti e atteggiamenti conseguenti a questo obiettivo. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Vice Presidente.

Metto in distribuzione un ordine del giorno collegato all'ODG 87, alla delibera che abbiamo della maggioranza. La parola adesso al Consigliere Rubini che ne ha due, la prima è sugli ultimi due casi di stupro, prego.

CONSIGLIERE RUBINI:

Grazie Presidente.

Io intervengo con questa question time per chiedere alla Giunta di prendere finalmente, tra virgolette, il toro per le corna e costituirsi parte civile nei due ultimi processi che sono già avviati e che sono relativi alle due efferate ed attuale nei confronti delle due donne che hanno visto essere, che ha visto essere Bologna purtroppo alcuni giorni prima e il giorno dopo la fiaccolata.

Chiedo questo perché ritengo che la Provincia a questo

BOZZA NON CORRETTA

punto debba dimostrare la propria intenzione di affrontare seriamente e fattivamente questo dramma, due episodi gravi di violenza ci sono stati, noi abbiamo visto la Provincia e di questo me ne compiaccio presente alla fiaccolata di Villa Spada, sia nella propria componente sia di Giunta che di Consiglieri, sia femminile che maschile e anche questo è molto importante, però credo che a questo punto sia altrettanto importante dire veramente se quell'ordine del giorno che abbiamo votato il 24 luglio è fatto solo di mere parole o di fatti.

Di fronte a due violenze di questo tipo e in relazione alle quali i colpevoli sono stati fortunatamente assicurati alla giustizia, per ora, chiedo alla Provincia se ha intenzione di costituirsi parte civile e quindi di dare seguito a quell'impegno preso in quest'aula il 24 luglio.

PRESIDENTE:

Grazie.

Risponde l'Assessora Lembi.

ASSESSORE LEMBI:

Io condivido le parole di grande preoccupazione che il Consigliere Rubini indicava sugli episodi più recenti di violenza sessuale accaduti sul nostro territorio, preoccupazione che per quanto mi riguarda vale per tutti gli episodi di violenza accaduti da ieri in passato non solo sul nostro territorio provinciale.

Vorrei anche dire che confermo le parole della Presidente della Provincia Beatrice Draghetti di qualche settimana fa, quando la Giunta era stata richiamata sull'ordine del giorno di luglio.

Dico anche che stiamo lavorando nel solco indicato dall'ordine del giorno, il Consiglio ha dato a questo Ente un compito di grandissima rilevanza su cui stiamo raccogliendo un ampio numero di informazioni, dico lavoro che stiamo facendo e arriveremo presto a riportare questo

BOZZA NON CORRETTA

lavoro sia in Giunta che in Consiglio.

Il primo sono una serie di pareri interni ed esterni all'Ente, tutti pareri che hanno a che fare con avvocati e avvocate e il secondo riguarda una serie di pareri con Enti che hanno già avviato procedimenti di questo tipo.

Si tratta di non prendere alla leggera l'ordine del giorno votato in Consiglio a luglio, ma semplicemente di avere il maggior numero di informazioni possibili per decidere con il massimo numero di informazioni possibili e soprattutto mettere nelle condizioni migliori possibili l'Ente per agire secondo le indicazioni date dal Consiglio Provinciale.

PRESIDENTE:

Grazie.

Sempre Consigliera Rubini per chiedere la presenza della Presidente della Provincia alla fine del ramadam.

Prego.

CONSIGLIERE RUBINI:

Io devo dire che faccio questa question time e ho atteso di verificare se in inizio di questa apertura con la Presidente avesse ritenuto informare il Consiglio rispetto a quell'evento, informazione che non c'è stata e quindi mi trovo nella volontà di fare questa question time per chiedere alla Presidente di informare il Consiglio rispetto alle prime riflessioni che essa nel suo ruolo istituzionale ha fatto a seguito della sua presenza alla cena di Via Pallavicini in relazione all'incontro rituale che celebrava il digiuno, la rottura del digiuno per la comunità musulmana, perché dico questo e perché chiedo questo?

Chiedo questo, perché questo è un argomento che ultimamente è alla luce della quotidianità, soprattutto in una città dove c'è stato un dietrofront rispetto ad un progetto di costruzione di un luogo per il ritrovo di questa comunità, abbiamo letto dalla stampa che quest'anno

BOZZA NON CORRETTA

un dato che è emerso è stata l'assenza o la quasi totale assenza dei cittadini e quindi io credo doveroso avere un'informativa in questa aula e avere anche la prima riflessione su quanto è avvenuto e su quelle che sono le impressioni istituzionali, ribadisco, rispetto a questo tema, perché credo che ci dobbiamo tutti confrontare.

Nei mass media abbiamo letto, ho letto un intervento di una mamma che mi ha particolarmente preoccupato rispetto a questo tema, come mi fanno pensare appunto le osservazioni dell'assenza quest'anno di molti cittadini.

Chiedo di capire che cosa, quali sono le riflessioni che la Presidente vuole portare a quest'aula per poi avere ulteriore materia su cui continuare il nostro ragionamento e un confronto che fra l'altro credo oggi ci vede in questa aula anche ragionare di moschea.

PRESIDENTE:

Grazie.

Risponde la Presidente.

PRESIDENTE DRAGHETTI:

Grazie Presidente.

Premesso che io ricevo ed è una cosa del tutto banale quella che dico, decine e decine e decine e lascio continuare a voi di inviti a partecipare a eventi di questa città e di questa Provincia, io sono a informare il Consiglio, vedo che è interessato, che la mia presenza alla fine del digiuno della comunità degli islamici non è nuova di quest'anno, io ci sono sempre andata, la differenza è che quest'anno c'erano i fotografi.

Quindi, non ho nessuna riflessione da fare, mi hanno invitato ad essere presente, ci sono andata esattamente come accetto gli inviti a tante altre manifestazioni e credo che sia una forzatura inserire questa mia presenza e questa mia partecipazione di sabato sera dentro ad un'altra costruzione.

BOZZA NON CORRETTA

Ci sono sempre andata, la differenza è che c'erano i fotografi, mi hanno invitato e come mi invitano tante altre persona e a cui io ritengo di corrispondere con la mia premura io sono andata.

Non ho proprio niente da dire, abbiamo mangiato bene.

PRESIDENTE:

Consigliere Finotti, trasferimento funzioni della Provincia al nuovo circondario imolese.

Prego Consigliere.

CONSIGLIERE FINOTTI:

Grazie signor Presidente.

Ieri nella seduta della Commissione che parlava del bilancio e di altro riguardante il circondario imolese, seduta abbastanza viva nei toni e negli argomenti che si sono affrontati, il Presidente del circondario di Imola ha voluto renderci edotti, facendo anche pesare il fatto perché ha detto forse non lo sapete, che la Regione Emilia Romagna sta facendo un tavolo per trattare un'ulteriore diminuzione di quelli che sono le materie di competenza della Provincia per trasmetterle alle unioni dei Comuni e al circondario di Imola.

Ci ha poi anche fatto sapere che da sempre il circondario di Imola è contrario alla città metropolitana, ma questo credo che fosse già abbastanza noto.

Quello che volevo chiedere alla Presidente è se lei era a conoscenza di questo studio o iniziativa che c'è in Regione per togliere appunto alcune materie di competenza della Provincia e trasmetterle ad Enti minori, se ne è a conoscenza, eventualmente che cosa ne pensa, eventualmente cosa intende fare, nonché per il discorso di città metropolitana visto che ogni tanto ne parliamo, se esistono nuove novità che siano sorte nell'ultimo periodo e se di queste novità è a conoscenza anche il Presidente Lorenzi. Grazie.

BOZZA NON CORRETTA**PRESIDENTE :**

Grazie.

Presidente Draghetti.

PRESIDENTE DRAGHETTI :

Chiedo scusa perché forse mi è sfuggita la primissima parte della domanda, però mi pareva se non ricordo male che una domanda circa analoga mi fosse stata rivolta qualche Consiglio fa.

Io faccio proprio fatica a capire il contenuto dell'oggetto, non che lei non si sia spiegato bene, perché posso dire questo, cioè che sappia io, in Regione è in corso un tavolo che discendendo da quell'accordo metropolitano firmato il 1 agosto scorso, è un tavolo che ora è tecnico e ora è politico proprio in relazione alla definizione e alla realizzazione della città metropolitana, questo è un fatto, così pure è in corso un tavolo però di tipo solo tecnico per quanto riguarda tutta la partita del trasferimento di funzioni e competenze dalla Regione alle Province, ma non solo di adesso, anche del passato e della corrispondente trasferimento di risorse.

Cioè si sta facendo a livello tecnico un tavolo di questo tipo, altro mi...

CONSIGLIERE FINOTTI :

Alla seconda parte mi ha già risposto Presidente, la prima domanda era perché ieri c'è stata la riunione con il circondario di Imola e il Presidente Lorenzi ha voluto con fare, posso permettermi di dire non particolarmente simpatico nei confronti dei Consiglieri, farci notare che, Consiglieri sia di Maggioranza che di Minoranza e quindi siamo uniti su questo, farci notare che è allo studio in Regione, dicendoci proprio forse non lo sapete come se noi fossimo all'oscuro di tutto, che è in corso in Regione un tavolo che vuole portare a un depauperamento di quelle che sono una proposta di legge, quelle che sono delle materie

BOZZA NON CORRETTA

di competenza della Provincia e di spostarle dalla competenza della Provincia alla competenza dell'unione dei Comuni invece che del circondario.

Quello che io chiedevo era se lei era a conoscenza di questo tavolo, quello che eventualmente potevano essere queste materie e che cosa ne pensava di questo eventuale.

PRESIDENTE DRAGHETTI:

Manteniamola sul divulgativo leggero, se paragoniamo i tavoli alle figurine quello che lei mi dice mi manca, a me non corrisponde a nulla, se invece è una vulgata un po' informale, un po' non precisa, ma io faccio riferimento a chi si è espresso così, se invece si vuol fare riferimento al tavolo che ha come oggetto il tema della definizione della città metropolitana e contestualmente studia la congruità dei diversi livelli in cui esercitare in maniera ottimale le varie funzioni, cioè che cosa è bene che stia in capo ai Comuni, che cosa è bene che stia in capo alle Province o alle Regioni, ecco in maniera un po' orecchiante diciamo così potrebbe essere che facesse riferimento a questo, cioè andando a rivisitare dove sono collocate le varie funzioni e le varie competenze nei diversi livelli di governo si prende in esame tutto.

Io più di così non so cosa dire.

PRESIDENTE:

Grazie.

Metto in distribuzione un ordine del giorno formato praticamente da tutte le donne presenti e i Capigruppo sulla violenza, lo mettiamo in distribuzione.

Consigliere Caserta, abbattimento di una quercia secolare in Via Bertocchi 16.

Prego.

CONSIGLIERE CASERTA:

Siamo venuti a conoscenza che è stato concesso, anzi

BOZZA NON CORRETTA

richiesto dall'ufficio verde del Comune di Bologna l'abbattimento di una quercia di grandi dimensioni sita in Via Bertocchi nel Quartiere Barca.

Questa quercia che è di oltre 15 metri, un diametro di 50 centimetri, secolare, è collocata a ridosso di un'antica ghiacciaia del 700 sita nell'area dell'antica villa del Cardinale Lambertini, è ricoperta di piantagione così da costituire un ambiente naturale unitario del tutto particolare dal punto di vista naturalistico e paesaggistico, diciamo un piccolo punto di ambiente preservato nel contesto cittadino.

Ovviamente il Comune fa alcune perizie che richiederebbero l'abbattimento dell'albero in ragione di precarie condizioni statiche ma in realtà altre perizie che io ho allegato a questa interrogazione evidenziano che questo pericolo imminente non ci sia. La questione riguarda prima di tutto il comune di Bologna ma la domanda è rivolta all'Assessore Burgin per una ragione che adesso dirò e che si pone perché questo albero non rientri nella categoria di quelli messi sotto osservazione e protezione della legge regionale del 77 e quindi sottoposta anche a manutenzione e controllo come avrebbe dovuto essere per la sua importanza naturalistica ambientale e paesaggistica. Inoltre diciamo che proprio per le ragioni attinenti al contesto in cui questo albero è collocato cioè a ridosso di una ghiacciaia in un ambiente naturale, spontaneo, del tutto particolare con un forte riferimento anche storico, è il caso che un presidio del genere sia oggetto di cura e di tutela da parte degli enti pubblici. La domanda che ci poniamo è se non sia opportuna e possibile una sospensione di questo provvedimento e un approfondimento di istruttoria per verificare l'effettiva necessità dell'abbattimento e la possibilità di soluzioni sostitutive, atteso che c'è un fortissimo anche movimento di cittadini della zona che considera questo bene un bene collettivo da salvaguardare. L'altra questione per cui la question time è rivolta anche

BOZZA NON CORRETTA

alla nostra amministrazione è che noi riteniamo che le nuove norme in materia di codice ambientale assegnino anche alla Provincia, che in questo caso sembrava non avere una competenza diretta, invece attraverso il codice paesaggistico una funzione anche in questo caso del giudizio di controllo sulla protezione delle specie floreali e in genere sull'ambiente anche delle piante nelle stesse aree urbane e non soltanto nei territori lontano da insediamenti comunali. Questa è la seconda parte ed è il motivo per il quale abbiamo rivolto specificamente questa interrogazione al nostro Assessore all'ambiente. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie.

Risposta la prossima settimana.

Domanda di attualità del Consigliere De Pasquale sulle priorità infrastrutturali alla luce dell'iniziativa di Casalecchio di sabato scorso.

CONSIGLIERE DE PASQUALE:

Grazie Presidente.

Sarò rapido. È emerso un po' dell'argomento che ha citato prima il collega Sabbioni e al quale il Vice Presidente Venturi ha già fatto riferimento nella risposta. Abbiamo saputo che c'è stata un'iniziativa sabato scorso a Casalecchio mirata a richiamare l'attenzione delle istituzioni e anche del Governo nazionale, soprattutto del Governo nazionale, sul nodo di Casalecchio, una manifestazione che personalmente giudico positiva e doverosa alla quale però sono seguite reazioni che mi hanno lasciato perplesso. Si è letto infatti sulla stampa di rassicurazioni e impegni ottenuti da singoli amministratori grazie a contatti personali con amici, conoscenti, a Roma. Tra questi impegni e queste rassicurazioni spicca quella di escludere un eventuale pedaggio per la nuova infrastruttura alternativa all'attuale Porrettana. Mi lascia molto

BOZZA NON CORRETTA

perplesso questo metodo che porta a una frammentazione della rappresentanza territoriale quasi che si cercassero improbabili corsie preferenziali per singole opere isolate dal quadro complessivo delle criticità e delle priorità che includono molte altre emergenze e cito soltanto per esempio il nodo di Rastignano, il completamento della ... di pianura, la nuova Bazzanese e non è il caso di perdere tempo a fare l'elenco completo. La mia opinione è che questa modalità indebolisca complessivamente le istanze del nostro territorio, domando quindi al Vice Presidente che cosa ne pensa di questo e in particolare del tema del pedaggio che da un lato mi pare abbiamo politicamente voluto come possibilità essenziale, anzi io dico insostituibile per la nostra area metropolitana, di finanziare opere strategiche come ad esempio il servizio ferroviario metropolitano, dall'altro però questa possibilità di applicare pedaggi o sovra pedaggi alle infrastrutture di attraversamento della città non possiamo rigettarle come fossero una disgrazia da scaricare sempre sul vicino rapportandosi ai propri territori soltanto con l'idea di dire "no, qui mai ci sarà un pedaggio". Su questo volevo conoscere l'opinione del Vice Presidente, grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Consigliere De Pasquale.

La parola al Vice Presidente Giacomo Venturi.

ASSESSORE VENTURI:

Grazie Presidente.

Sul merito e sul metodo che richiama il Consigliere De Pasquale a proposito del nodo di Casalecchio intanto, lo ricordavo poco fa e lo ribadisco anche in questa occasione, noi come amministrazione provinciale siamo impegnati a promuovere e a ottenere delle risposte concrete sul pacchetto Bologna, sul sistema integrato della mobilità che abbiamo costruito con fatica nell'ambito di una

BOZZA NON CORRETTA

collaborazione interistituzionale molto positiva con il comune, con i comuni, con i territori della Regione Emilia Romagna. I paletti fondamentali sono quelli anzitutto del servizio ferroviario metropolitano, del Passante Nord, c'è il tema dei due nodi di Casalecchio e di Rastignano e la grande questione della complanare per stare sulle infrastrutture di competenza, di valenza statale. Poi nel merito c'è stata questa iniziativa importante promossa dall'amministrazione comunale di Casalecchio così come vi sono state anche nel passato altre analoghe iniziative promosse dai singoli territori per valorizzare, per cercare di catturare quanta più attenzione possibile sui singoli temi nell'ambito del quadro complessivo, del pacchetto complessivo Bologna.

C'è la questione del sovra pedaggio per quanto riguarda da un lato il comma 1022 della legge finanziaria che noi abbiamo fortemente voluto e indicato sin dall'inizio nel percorso di elaborazione nel nuovo piano della mobilità provinciale per finanziare non solo le infrastrutture ma in particolare i servizi ferroviari, condizione preliminare per offrire un sistema di mobilità sostenibile e autenticamente compatibile con i progetti di sviluppo che abbiamo insieme sviluppato e dall'altro lato per quanto riguarda il nodo di Casalecchio anche alla luce del dibattito che si è sviluppato attorno all'iniziativa di sabato scorso io penso che il nodo di Casalecchio per le caratteristiche infrastrutturali, ferroviarie e viabilistiche del nodo di Casalecchio, per la lunghezza dell'infrastruttura e per il fatto che questa collega due caselli, possa essere anche finanziata con dei provvedimenti che sono quelli che da sempre e storicamente il Governo, lo Stato, società Autostrade utilizza, penso ad esempio alla variante di Valico, per un pedaggio finalizzato al completamento di un'infrastruttura che per quanto riguarda l'asse nord e sud è fondamentale per non fare saltare di fatto un sistema che è già molto molto

BOZZA NON CORRETTA

molto delicato e molto già fortemente compromesso. Questo vale per il nodo di Rastignano ma vale anche per le altre infrastrutture. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Vice Presidente Venturi.

Approfittiamo della presenza del Consigliere Facci. La domanda per ricevere il parere dell'antitrust in merito al regime di concessione delle acque termali a Porretta Terme, risponde la Presidente Draghetti, è l'oggetto 20. No, ne facciamo un altro. Oggetto 87, la delibera, approvazione del piano di gestione della qualità dell'aria. Assessore Burgin l'ha ampiamente illustrato in Commissione ma desidera integrare quanto detto in Commissione con un breve intervento iniziale.

ASSESSORE BURGIN:

Grazie Presidente.

Mi consenta, come dicono, di sottolineare attraverso una breve relazione all'aula l'importanza del passaggio di delibera che andiamo ad assumere oggi in quanto dopo un lungo percorso di approfondimento e confronto giunge oggi all'approvazione definitiva il piano di gestione della qualità dell'aria, una pietra miliare sul percorso della salvaguardia ambientale del nostro territorio. Il piano non è un programma puntuale di interventi ma un documento di strategia che partendo da un'accurata analisi dell'esistente e dell'inquinamento e delle sue fonti offre indirizzi, binari entro cui dovranno muoversi i molteplici soggetti che concorrono al governo del territorio. Così la concertazione diventa efficace, così la Provincia risponde al ruolo di coordinamento cui è vocata, così possiamo contrastare con l'ambizione di una qualche efficacia un problema, l'inquinamento atmosferico, che nel corso degli anni ha cambiato totalmente la propria natura. Il 74% delle polveri sottili viene dal traffico e solo il 26

BOZZA NON CORRETTA

dall'attività civile ed industriale. Gli inquinanti di venti anni fa, piombo, zolfo, monossido di carbonio, avevano una scarsissima diffusività poiché dove venivano generati lì rimanevano e la soluzione andava cercata su scala assolutamente locale. Gli inquinanti di oggi, queste famigerate polveri, hanno una natura fisica completamente diversa e un terzo, quello più grossolano, deriva dall'abrasione dell'asfalto, dall'usura di gomme e freni, gli altri due terzi, quelle più fini e più pericolose per la salute, vengono dalla combustione del gasolio fondamentalmente e dell'olio combustibile per trazione o per riscaldamento e dalla riprecipitazione del cosiddetto particolato secondario che trae origine dall'insieme dei processi di combustione e di combustibili fossili.

Se questa è l'andatura degli inquinanti che contaminano la nostra area occorre davvero una strategia di area vasta a livello provinciale e ben oltre, a quello regionale e di bacino padano. L'inquinamento di oggi non è più un problema dei centri storici e basta. Viene dunque ribadita in questo piano, in coerenza con quanto appena affermato, la centralità del servizio ferroviario metropolitano che in questi anni ha compiuto passi importanti offrendo a una frazione sempre più ampia della nostra cittadinanza, un'alternativa reale alla mobilità privata. Si sottolineano spesso le difficoltà del servizio ferroviario metropolitano, cosa di cui siamo consapevoli, forse varrebbe la pena in positivo porre l'accento anche su ciò che abbiamo realizzato in questi dieci anni e la centralità strategica riconosciuta in questo piano al servizio ferroviario metropolitano costituisce l'impegno a continuare a lavorare per la sua costruzione.

Sul traffico, che è la principale fonte dell'inquinamento atmosferico, le direttrici sono due: diminuire il numero delle sorgenti e diminuire le loro emissioni specifiche per chilometro percorso. Ciò che incide non è il traffico indistinto ma il prodotto delle

BOZZA NON CORRETTA

emissioni specifiche per le percorrenze medie, in questo senso la Giunta provinciale e questo Assessorato rivendicano il merito di aver portato un approccio qualitativo al dibattito sul tema traffico con la volontà di andare oltre contrapposizioni manichee e invocazioni di una mobilità impraticabile, un approccio qualitativo che si può ritrovare il piano generale del traffico urbano approvato nel giugno scorso dal comune di Bologna, piano del traffico che è in totale sintonia con questo piano di qualità dell'area sul piano ambientale.

Il dibattito sull'inquinamento da traffico si è spesso concentrato sul sì o sul no ai blocchi del traffico questo piano riconduce il tema dei blocchi all'interno della concertazione regionale e gli impartisce un ruolo che va oltre alla risposta emergenziale, per dargli anche e soprattutto la forza di un'indicazione ai cittadini per il momento in cui si trovano a rinnovare il loro veicolo, perché attraverso scelte sempre più consapevoli possono contribuire ad un rinnovo tecnologico che si muova nella direzione della sostenibilità.

Sugli insediamenti lo scenario di sviluppo territoriale designato nel PTCP costituisce da tempo un'importante cornice di sostenibilità, da questo momento in avanti la qualità dell'aria entra a pieno titolo nel novero di ciò che deve essere valutato preventivamente e non a posteriori.

Fin qui abbiamo realizzato insediamenti e infrastrutture, case, strade, fabbriche, centri commerciali, senza preoccuparci della loro incidenza sulla qualità dell'aria salvo poi andare a scoprire a posteriori con le nostre centraline che l'aria era ovviamente peggiorata.

Da qui in avanti per ogni realizzazione e insediamento piano dovrà essere elaborata una valutazione di incidenza che evidenzii l'impatto sulla qualità dell'aria e conseguentemente consenta di elaborare a priori le

BOZZA NON CORRETTA

necessarie azioni di mitigazione e compensazione sulla base di misure quantitative e non di opinioni.

È un piano di strategia dunque per la pianificazione di settore e per lo sviluppo delle azioni conseguenti che fa da riferimento per l'investimento di risorse economiche man mano che queste si renderanno disponibili ai nostri Enti.

In questi anni la Provincia ha investito risorse a favore degli Enti Locali per rinnovo degli impianti di riscaldamento e per lo sviluppo di una mobilità sostenibile, le biciclette che cominciano ad apparire nelle stazioni del servizio ferroviario metropolitano in diversi Comuni, mentre dalla Regione sono state messe a disposizione importanti risorse mediante 5 milioni di Euro all'anno per la conversione dei veicoli più vecchi ed inquinanti a metano o Gpl.

In applicazione del decreto del Ministero dell'Ambiente del 16 ottobre scorso per la qualità dell'aria, una linea di finanziamento che vale 5 milioni di Euro per il nostro territorio, le proposte di intervento che Comune e Provincia di Bologna hanno sottoposto alla Regione si sono concentrate sulla mobilità sostenibile ed in particolare per quanto ci riguarda per l'area esterna urbana esterna al Comune sulla cucitura di segmenti di piste ciclabili oggi già disponibili affinché queste possano diventare sempre più una rete percorribile in sicurezza e in modo sistematico e non occasionale.

Il tema della qualità dell'aria interseca, ancorché non sovrapponendosi completamente, quello dell'energia sul quale l'imminente definizione del piano energetico regionale sarà cornice per le nostre politiche nei settori civili, industriale e dei trasporti.

In coerenza con quel piano la nostra scelta a favore delle energie rinnovabili è assoluta ed irrevocabile, con l'approvazione del parco eolico di Casoli di Romagna abbiamo già dimostrato la nostra capacità di assumerci tutte quante le nostre responsabilità, nonostante le mucche

BOZZA NON CORRETTA

in Via Zamboni e i tanti sì tuttavia che nei mesi scorsi abbiamo ascoltato.

In conclusione il piano dell'aria di oggi non rappresenta un traguardo, bensì una tappa su un percorso di qualificazione ambientale a cui le emergenze globali non consentono più nessun atteggiamenti dilatori, soltanto di immagine o comunque non sufficientemente incisivi, è un percorso sul quale la Provincia di Bologna è da tempo impegnata e per quanto ci riguarda l'obiettivo è e sarà sempre più quello di contribuire alla creazione di un sistema di una rete non episodi che possa essere riconoscibile non solo per i grandi valori della tradizione bolognese, ma anche per la sua qualità ambientale.

Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie.

Chi chiede la parola?

Consigliere Naldi.

CONSIGLIERE NALDI:

E' un provvedimento il piano per la gestione della qualità dell'aria sul quale abbiamo discusso ripetutamente in Commissione, in Consiglio, poi in Commissione di nuovo perché sono ritornato dopo le osservazioni della Regione, quindi il passaggio di oggi è un passaggio significativo come diceva l'Assessore perché rappresenta il traguardo finale, in quanto il piano è definitivo, ma non presenta particolare novità per questo Consiglio in quanto ne abbiamo discusso abbondantemente e ripetutamente abbiamo avuto modo di approfondire.

Io vorrei ribadire il giudizio positivo su questo strumento che oggi viene approvato, è un giudizio positivo che come evidenziava anche l'Assessore innanzitutto parte dal quadro di conoscenza, dall'analisi che si fa in modo spietato della situazione che riguarda la qualità

BOZZA NON CORRETTA

dell'aria, quindi la consapevolezza del rischio per la salute che un certo tipo di qualità dell'aria induce.

Un piano positivo per l'inquadramento nello scenario nel quale si colloca, quindi per l'area vasta nella quale finalmente i piani provinciali vengono inquadrati, un'area vasta che è assolutamente necessaria perché non c'è bisogno di aggiungere altro, perché l'aria è soprattutto le polveri fini, perché finché era piombo si poteva misurare anche ad una certa distanza dalle strade e cambiavano i valori, ma le polveri sottili non cambiano molto il valore, vediamo le differenze tra centraline di città e centraline di campagna anche molto remote che purtroppo evidenziano valori abbastanza simili purtroppo.

È un piano importante, anche diciamo per il fatto che non contempla solo provvedimenti di restrizione, anche se le restrizioni ci debbono essere, ma che contempla anche strategie importanti di carattere positivo che intervengono sul settore.

Io ho presente che in Commissione c'è stato un intervento che ha teso a ridicolizzare quello che allora era il cosiddetto provvedimento delle targhe alterne.

Ora io vorrei dire stiamo attenti anche a ridicolizzare queste fasi perché sono tutti fasi di un processo, le targhe alterne certamente non producevano chissà quale risultato in termini di abbattimento del tasso di inquinanti nell'aria, le targhe alterne hanno consentito tuttavia di sensibilizzare la popolazione più ampia, cioè la popolazione tutta e il pubblico più ampio ad un problema che ci toccava tutti, che comunque riguardava un fenomeno che non investe la qualità urbana o la qualità del vivere dal punto di vista soggettivo, ma le condizioni di vita, di salute di chi ci sta dentro, quindi che assume assolutamente carattere oggettivo.

Chiaramente siamo ben lontani e in questo sta la positività di questo piano, siamo lontani da questo step, ci troviamo in un altro punto, in un'altra situazione in

BOZZA NON CORRETTA

cui gli interventi strutturali finalmente si fanno posto anche grazie all'accordo regionale che mette anche risorse per metanizzare i mezzi pubblici, per fare una parte comunque significativa e ancora insufficiente di quegli interventi che consentono di avviarsi verso l'inversione di tendenza, verso una tendenza positiva.

Certamente il piano costituisce una tappa, io credo che si debba essere onesti, che anzi si debba auspicare che in un futuro anche non lontano ci possano essere dei momenti di adattamento, di adattamento per ottimizzarne la capacità di intervento soprattutto in relazione a nuovi strumenti che si affacciano, il nascente piano per il bacino padano, perché l'area vasta vale per la proiezione della Provincia alla Regione, ma vale per la proiezione a tutto il bacino padano veneto.

Per cui ci sarà un piano che andrà da Rimini al Pianton Ticino, ha aderito perfino una parte della Svizzera a quest'accordo fra le Regioni e credo che questo sia un fatto molto importante che quando sarà del tutto operativo potrà anche indurci ad adattamenti e ovviamente come diceva l'Assessore stesso al nascente piano energetico regionale perché ponendosi degli obiettivi di contenimento delle emissioni probabilmente potrà essere che noi abbiamo bisogno di rivedere anche in quel senso, ma sempre con la logica del lavoro in progress, cioè con l'obiettivo di progredire la bontà dello strumento di arrivare a fare un percorso che oggi comunque è già segnato in maniera del tutto positiva.

PRESIDENTE:

Io direi prevedendo un intervento abbastanza corposo il successivo, avevamo detto alle 16.30 di interrompere per i festeggiamenti al Consigliere Spina, per un ringraziamento da parte del Consigliere Spina ai Consiglieri che si sono felicitati con lui.

Direi abbiamo quattro minuti rispetto alle 16.30,

BOZZA NON CORRETTA

sospendiamo i lavori del Consiglio in questo momento e poi riprendiamo con l'intervento del Consigliere Leporati che immagino sarebbe durato più di quattro minuti ed è per quello che mi sono permesso di chiedere la sospensione.

Sospensione dei lavori**Ripresa della seduta****PRESIDENTE:**

Il Consigliere Leporati ha la parola.

CONSIGLIERE LEPORATI:

Grazie Presidente.

Nella premessa che faccio avvanzerò delle osservazioni e delle critiche che sono state già espresse in sede di Commissione e poi ovviamente l'intervento sarà più articolato con qualche caramellina anche interessante. Assessore, ho sempre ribadito che quando si emanano piani e delibere bisognerebbe poi abituarsi a fare degli step, delle verifiche, delle puntualizzazioni. Abbiamo affrontato nel 2004 i famosissimi cinquanta punti, i cinque decaloghi dell'Assessore Burgin ma non abbiamo mai avuto la possibilità e l'opportunità di verificare in concreto come si sono poi tradotti in realtà questi cinquanta punti. Abbiamo avuto un piano dell'aria nel 2005 e nel 2006 e sempre in questi due anni non abbiamo avuto questa possibilità di esaminare i risultati ottenuti.

Per quanto riguarda le politiche di risanamento si spiega su quale zona agire, quali obiettivi raggiungere. Il monossido di carbonio è sparito già dall'anno scorso dagli inquinanti indicati e nessuno ne parla. È vero che era in diminuzione tranne che a Castel Maggiore perché lì ovviamente ho la possibilità di verificare in concreto lo stato di fatto della situazione degli inquinanti ma considerato che il monossido di carbonio provoca malattie

BOZZA NON CORRETTA

di cuore e ictus e almeno due righe si potevano dedicare. Addirittura non si parla nemmeno più dell'ozono, forse perché è passato di moda. Per il trasporto pubblico su ferro ahimè si dicono le stesse cose che si dicevano nel 2006. Completamento del servizio ferroviario metropolitano si dice quello che devono fare i comuni, mi domando con quali risorse, ma non si dice che non si è stati capaci nemmeno di realizzare quanto deciso nel 1997, siamo in ritardo di almeno dieci anni e sono anche buono su questo.

Informazione relativa al trasporto pubblico, se ne parlava già nel 2004, i famosi cinquanta punti, l'unica miglioria che c'è stata è che sul sito dell'ATC dopo anni che lo si prometteva è finalmente comparso, dopo arriverò anche al Consigliere Ballotta che lo considero un prestigioso tecnico quindi spero che mi ascolti perché ci sarà qualcosa che lo interesserà sicuramente, il programma che sceglie gli itinerari, per il resto vale quanto scritto negli anni che dicevo prima, gli anni antecedenti. Le informazioni sul trasporto pubblico sono inesistenti, al telefono dell'ATC danno l'impressione di non sapere nulla. Nei festivi il telefono è sempre occupato, il sito internet si presenta bene ma non c'è la mappa delle linee suburbane, ci sono errori e vi faccio un esempio: se cercate Castel solo con una elle d'Argine si trova una linea, se si cerca Castello d'Argine che è l'esatta dizione del comune, caramellina, se ne trova un'altra quindi due linee nello stesso comune, questo è quanto riesce a fare la grande ATC.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico su gomma aggiungo solo che nell'articolo 4.5, Assessore Burgin, è stato inserito l'obbligo per le aziende di trasporto di utilizzare per non meno del 20% del totale gasolio a basso contenuto di zolfo. Siamo indietro di anni, l'SOX non è più un problema, il problema sono i PM10 e di quelli i diesel ne fanno tanto. Io sono sempre stato chiaro e netto nelle mie proposizioni, lei sa bene che la mia cultura ambientalista non è attaccaticcia, è derivata e

BOZZA NON CORRETTA

sedimentata. Nei trasporti di massa per Bologna veniamo al people mover e qui sono molto contento che ci sia il Consigliere De Pasquale che considero una persona autorevole nel senso che ha sempre guidato un drappello di Consiglieri sulle problematiche dell'SFM con intenzioni anche costruttive, di fatti abbiamo anche tenuto un convegno, ma ci sono delle note alquanto negative, Consigliere De Pasquale, sul people mover che riguardano l'SFM.

Voi pensate che Zaniboni sull'SFM ha parlato di venticinquemilioni di passeggeri l'anno, ma da dove viene fuori questa cifra? Pensate che oggi ATC soddisfa tranquillamente la domanda su quella linea con pochi autobus portando solo cinquecentomila passeggeri, sono cinquanta volte di meno e io non so questi numeri da dove provengano però c'è una bella differenza tra cinquecentomila passeggeri e venticinquemilioni di passeggeri. Sappiamo anche che il regalo della Regione sul progetto del people mover è pari a circa trentamilioni sui novanta complessivi del costo dell'opera, sappiamo anche che il biglietto dell'ATC costa un euro e il biglietto a testa del people mover costerà sette euro. L'altra novità di rilievo è che il comune di Bologna verserà su quel versante progettuale altri trenta milioni sottoforma di una rata annuale di un milione e a questo punto mi pare che i regali possono anche essere sufficienti, su novanta milioni quindi il costruttore che si aggiudicherà la concessione trentennale dovrà sborsare solo trenta milioni e facendo ciò andrà in pareggio con circa quattrocentomila passeggeri l'anno cioè con meno passeggeri trasportati dalla linea ATC di oggi.

Pensate che il privato che si accolla la concessione ha un rischio che è quasi nullo, che senso ha aggiudicarsi un'opera senza avere nessun rischio? Perché qui il rischio non esiste, su novanta sessanta sono pagati dal pubblico, trenta il privato e dei passeggeri trasportati il conto

BOZZA NON CORRETTA

sarà a pareggio con quattrocento mila passeggeri, voi pensate che non ci sono sostanziali economie di scala da parte del pubblico. Per questo io penso che qui ci siano tutti i presupposti per arrivare alla Corte dei Conti e non ho finito perché ci sono altre novità. Vi dicevo prima che l'Assessore Zamboni prevede da qui al 2015 un aumento della domanda da un milione di persone, più 266%.

Mentre il comune pensa che ci sia un aumento del 266% l'aeroporto di Bologna stima per lo stesso periodo un aumento del 37,8 quindi mettiamoci d'accordo, per quale motivo se il people mover è una tratta che è organica alla domanda dell'aeroporto, l'aeroporto ha osservato una stima di più 37,8 da qui al 2015 mentre il comune di Bologna stima una fruizione di quella tratta del 266%? C'è qualcosa che non torna, pare che questo possa essere lo spot di inaugurazione di quella tratta "meno passeggeri trasporti e più denaro pubblico incassi" e io penso quindi che per il privato questo sia un grande affare. Andiamo agli elementi molto interessanti che riguardano anche il Consigliere De Pasquale, vedo che Ballotta non è molto attento ma adesso arrivo anche a Ballotta. Viene cancellata la fermata SFM dell'aeroporto al fine di eliminare ogni possibile concorrenza al people mover.

Si elimina un'alternativa di accesso all'aeroporto utile in particolare per chi proviene dalla Provincia, a basso costo per l'utenza e ad esclusivo vantaggio del people mover. Per salvare un progetto impresentabile e insostenibile non si esita a calpestare strategie ventennali quale quella del potenziamento della SFM e a modificare scelte già prese e condivise come quella della fermata SFM dell'aeroporto. Visto che qui in aula ci sono diversi difensori dell'SFM io chiedo solidarietà ma non per me che non ho bisogno della solidarietà dei colleghi, chiedo la solidarietà di Ballotta, di De Pasquale, di Caserta, convinti assertori dell'SFM quindi gli stessi ideatori, gli stessi ideatori della stessa maggioranza

BOZZA NON CORRETTA

politica si mettono in difficoltà sull'SFM ma anche Venturi e neutralizza anche lo specifico dell'SFM segnatamente all'area dell'aeroporto. Il people mover non ha basi di sostenibilità economiche e il rischio di default dell'iniziativa è preannunciato anche in segnali di ambiziosi aumenti di traffico. È irragionevole investire centoun milioni di euro di cui venticinque di contributo pubblico per trasportare dai quattro virgola quattro passeggeri attuali ai sei virgola uno passeggeri, dato desunto da incremento dell'aeroporto.

È inaccettabile che il già pesante bilancio ATC venga aggravato di ulteriori perdite per la chiusura della linea aerobus e dell'utilizzo gratuito della rete da parte degli studenti. È una bugia che questa opera non costi nulla ai cittadini bolognesi, solo i mancati ricavi di ATC circa tre milioni di euro all'anno per la durata della concessione, trenta anni, porteranno minori risorse per la città pari a novanta milioni di euro e vi dico anche che facendo il computo di quanto incassa ATC dalla tratta Bologna - Aeroporto e viceversa è una delle tratte più vantaggiose dal punto di vista aerobus tariffarie per ATC. Chiudiamo con il people moover e procediamo speditamente.

Visto che mi rimangono due minuti vado solamente alle questioni che riguardano i provvedimenti sugli impianti termici esistenti e all'uopo viene fuori una lettera che ha mandato, Assessore Burgin, anche alla Presidente della Provincia Draghetti la Federazione Regionale dell'ordine dei medici chirurghi dove dicono "si richiede alle Signorie Loro di non procedere alla concessione di nulla osta alla costituzione di nuovi termo valorizzatori inceneritori. Si fa dunque carico di invitare gli organi politici preposti a tenere conto delle forti preoccupazioni insorte a proposito del supposto eventuale impatto negativo sulla salute delle popolazioni residente a causa della immissione nell'aria dei fumi derivanti dall'incenerimento dei residui urbani" quindi nel piano della qualità dell'aria che deve

BOZZA NON CORRETTA

riguardare anche il frullo, e infatti viene all'uopo quando voi al Titolo VII sistema produttivo e trasporto merci art. 7.3 cambiate il titolo, passate a questa nuova dizione: misure per ridurre il PM10 è diventato programma di misure per la riduzione delle emissioni di materiali particolati, perché vi siete accorti dell'esistenza del PM2,5 peccato che non vi siete ancora accorti dell'esistenza dei PM1 e specialmente delle nano particelle PM0,1 che fanno malissimo, anche se non si sa ancora con quanta esattezza e che vengono messe in grande quantità dall'inceneritore del frullo.

Ultima questione, nei contenuti del piano di azione, lei fa, come ha fatto poi nell'intervento che ha avanzato, ovviamente comprende l'aspetto automobilistico, quindi più che altro i mezzi di trasporto, però non c'è nessun accenno al ruolo dei taxi, abbiamo quasi tutti i taxi che vanno a benzina e non sono Euro 4 o vanno a gasolio e c'è un problema con gli aeroplani, io le ho fatto un'interrogazione urgente perché noi abbiamo dei dati, l'inquinamento del trasporto aereo è aumentato dal '90 al 2004 dell'87% ed è calcolato come inquinamento dell'aria il maggior inquinante, quindi i vettori sono i maggiori inquinanti, non c'è una riga, una virgola, un punto di accenno al passaggio degli aeromobili che passano sul cielo di Bologna e della Provincia Assessore.

Lei non si mette a ridere perché io parlo di cose serie, se lei si mette a ridere vuol dire che ridicolizza il mio intervento e io non accetto questo.

Io sono sempre gradevole quando parlo, lei non si metta a ridere.

Assessore, scusi io penso che quando lei si trova nella sua residenza estiva o invernale in quel di Zona Predosa sentirà gli aeromobili che le passano, lei che è Assessore all'Ambiente le è mai venuto in mente di dire ma questi quassù cosa fanno?

Vede che ho individuato la pecca, cioè qui non c'è

BOZZA NON CORRETTA

nessun accenno agli aeroplani, l'ho fatto per aiutarla, le ho messo tutti i dati e le sto dicendo che l'inquinamento dei vettori è aumentato dell'87%.

Chiudo, un attimo le voglio fare riferimento a quanto ha stabilito la Regione Lombardia per i taxi, per i taxi la Regione Lombardia unitamente alle case automobilistiche FIAT, Ford, Hunday, Kia, Renault, Mazda, ha in programma di mettere a disposizione 850 mila Euro, 1 miliardo e 600 ed è un finanziamento regionale per rinnovare il parco taxi, guardate che è una contraddizione, per quale motivo il semplice cittadino deve sottostare alle regole ed è giusto che debba sottostare alle regole quando i taxi possono girare senza nessun limite e i taxi che possono essere Euro 0 con chiunque, con qualsiasi motore.

Mi chiedo ma per quale motivo a Madrid e a Tokio i taxi hanno il serbatoio sigillato e possono solo utilizzare GPL?

Questa domanda, anche questo non lo avete valutato, quindi due gravissime mancanze gli aerei e i taxi, e per questo lei Assessore per l'ennesima volta è bocciato. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie.

Consigliere Vigarani.

CONSIGLIERE VIGARANI:

Io invece penso che al di là della presentazione che è stata fatta in questa sede dall'Assessore Burgin e anche in Commissione ovviamente dove c'è stato un dibattito interessante su questo tema, io credo che invece il Consigliere Naldi abbia nel corso del suo intervento colto con un passaggio un elemento che a mio avviso caratterizza un pochino tutto il piano e del quale direi condivido l'impostazione, cioè questo è un piano che si colloca all'interno di un percorso, quindi non vuole essere e non può essere considerato l'elemento risolutivo, l'elemento

BOZZA NON CORRETTA

della rivoluzione copernicana e di chissà che cosa, però è un passaggio importante verso provvedimenti che nel corso degli anni dovranno necessariamente essere migliorati e modificati.

Il tema della qualità dell'aria incrocia evidentemente una tematica molto complessa di tipo sociale, di tipo anche culturale, oltre che ovviamente ambientale, con questo contesto di problematiche occorre fare i conti.

Io penso che aver raffinato come emerge in questo piano il controllo sulle emissioni, mi sembra che sia un elemento interessante in questa fase che chiude definitivamente con il passato delle targhe alterne che rappresentano appunto il passato, ma che per il futuro io ho abbastanza le idee chiare su dove deve andare a parare, io credo che debba andare a parare per quello che riguarda il tema mobilità che corrisponde al 50% delle cause dell'inquinamento atmosferico, io credo che debba arrivare ad indurre una diminuzione assolutamente consistente di quella che è la mobilità privata, quindi il trasferimento di una quota di viaggiatori dalle auto private ai mezzi pubblici.

Questo non può avvenire evidentemente per costrizioni forzate, perché sarebbe ovviamente una misura inaccettabile, deve però avvenire con qualche strategia che dovrà in qualche modo essere messa a punto per gli anni futuri.

Credo che questo orizzonte sia un orizzonte verso il quale anche i cittadini cominciano ad essere preparati, l'altra sera inaspettatamente ho assistito ad uno straordinario spot sull'uso del mezzo pubblico da parte di un noto calciatore Bobo Vieri intervistato da una giornalista del TG2 che stupefatta gli chiedeva se era proprio vero che lui aveva abbandonato l'automobile per usare il treno per recarsi alla sua attività di tipo calcistico quotidiano e lui ha ammesso ma certo perché abitando a Prato se devo recarmi a Firenze in auto ci metto un'ora e venti, in treno ci metto venti minuti e quindi ho

BOZZA NON CORRETTA

fatto l'abbonamento e viaggio con gli altri pendolari.

È chiaro che questo è un pendolare di eccezione, però mi è parso uno spot straordinario a vantaggio della mobilità pubblica.

Credo che la creazione di occasioni per usare il mezzo pubblico sia come dicevo di straordinaria importanza e credo che debba essere anche facilitata attraverso misure che possano agevolare in particolare i pendolari, magari non come Bobo Vieri, ma quelli che quotidianamente si devono recare in fabbrica o in ufficio attraverso misure di particolare favore che possono permettere a queste persone anche nelle loro fasce di recarsi al lavoro utilizzando i mezzi in maniera pressoché gratuita.

Non sto dicendo credo un'eresia, anche perché gli stessi dipendenti di questo Ente ormai da diversi anni grazie ad una politica a mio avviso intelligente possono sfruttare una convenzione secondo me molto interessante per quello che riguarda ATC che consente con una cifra irrisoria per l'intero anno di poter muoversi sulla rete in maniera molto, molto come dicevo agevolata.

Io penso che per quello che riguarda il tema delle energie condivido il fatto ovviamente di potenziare la riconversione che sta avvenendo e che è inserita in un percorso molto importante che ha visto in questo Governo l'attuazione finalmente di misure come il conto energia che favoriscono la diffusione delle fonti rinnovabili, ma anche la creazione di produzioni nel nostro paese di quelle tecnologie che fino a qualche anno fa costavano anche molto di più perché erano prodotte solo all'estero, e vedo positivamente che nel nostro territorio ci sia questo fioriere di iniziative che sicuramente portano dei miglioramenti qualitativi alla qualità dell'aria ovviamente anche.

Però, in questo senso io voglio sottolineare che per quello che riguarda il nostro territorio io preferisco rifarmi a quello che dice un premio nobel che è Carlo

BOZZA NON CORRETTA

Rubbia, Carlo Rubbia sostiene che nel nostro paese conviene concentrare le risorse sul solare e in misura minore sulle biomasse.

Credo che possa avere tutta l'autorevolezza per poter sostenere questa soluzione senza togliere niente alla energia eolica, io penso che anche l'energia eolica possa andare bene, quello che non va bene a mio avviso, ma questo è un dato generale, è la centralizzazione monopolistica di quelle che sono le risorse che servono alla vita umana.

Io se penso alle rinnovabili penso che è in qualche modo energia debba far rima con democrazia, dovremmo cogliere l'occasione di questa grande riconversione per cercare di creare possibilità diffuse di auto produzione, oppure produzione anche su media e piccola scala, perché lasciare campo libero, magari utilizzando vuoti normativi che vengono a crearsi, credo che possa non essere totalmente di garanzia per i cittadini per quello che riguarda appunto il controllo delle modalità con le quali viene governata la propria vita.

Io colgo l'occasione di questo intervento per rappresentare anche il contenuto dell'ordine del giorno collegato, prima l'Assessore Burgin e anche Naldi citavano l'iter di approvazione di un altro importantissimo piano che è il piano energetico regionale, che anche questo incrocia evidentemente delle finalità che coincidono anche con il piano della qualità dell'aria, questo ordine del giorno serve, immagino che lo avrete letto, serve a non creare discontinuità tra i due provvedimenti.

Quindi, il piano energetico regionale prevede delle azioni mirate relative alla CO2, il piano della qualità dell'aria prevede di fatto sostanzialmente un grosso intervento per quello che riguarda le polveri, è evidente che nel momento in cui si agisce nella diminuzione delle polveri si induce anche un abbassamento della CO2.

Allora, qui si chiede che nel momento in cui verrà approvato il piano energetico regionale la Provincia valuti

BOZZA NON CORRETTA

di quanto il provvedimento del piano generale della qualità nell'aria agisce in diminuzione sulla CO2 ed eventualmente adottati delle strategie per armonizzare il dato di questa diminuzione sui valori del piano energetico regionale e mi sembra che possa essere un atto migliorativo e che possa dare ulteriormente qualità alle azioni che sta mettendo in atto la Provincia.

PRESIDENTE :

Grazie.

Consigliere Giovanni Venturi.

CONSIGLIERE VENTURI G. :

Grazie Presidente.

Intervengo per manifestare piena condivisione riguardo il piano di gestione della qualità dell'aria e in particolare tre i punti apprezzati. Uno, registriamo il forte coordinamento fra gli enti locali perché il problema dell'inquinamento dell'aria interessa tutto il territorio provinciale, evidenziamo quindi la positiva sintonia fra comune di Bologna e Provincia. Si individuano i fattori primari che determinano l'inquinamento dell'aria e passiamo da una fase confusa con le conseguenti azioni adottate dagli organi competenti, azioni che per altro con il tempo si sono rivelate anche insufficienti, a una fase in cui i provvedimenti sono un mix mirati e ben distinti. La strada che dobbiamo percorrere è ancora molto lunga, il problema che trattiamo è un problema molto difficile e di estrema importanza nel contempo. Noi continuiamo a sostenere che bisogna incentivare maggiormente il cittadino all'utilizzo del trasporto pubblico e quindi investire e credere ancora di più rispetto al passato sul potenziamento del sistema ferroviario metropolitano. Va bene garantire il mix tra trasporto pubblico e trasporto privato ma dobbiamo essere consapevoli che si incentiva ancora di più l'uso dei mezzi pubblici rendendoli più appetibili agli occhi del

BOZZA NON CORRETTA

cittadino, migliorando rispetto ad oggi la comodità, la sicurezza, i tempi di percorrenza e il costo del servizio, quindi solo proponendo un buon servizio potremmo registrare l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico non solo da parte di coloro che non hanno alternativa e sono costretti a usufruirne come ad esempio i non patentati, gli studenti, gli extra comunitari ma anche da parte di coloro che oggi tutti i giorni utilizzano l'auto privata. In un periodo storico come questo dove le richieste di costruire nuove strade, nuove autostrade, da parte degli enti locali è sempre maggiore, capisco che possa essere una contraddizione sostenere la scelta di trasporto pubblico e quindi sostenere quella mobilità sostenibile ma ad oggi questo diviene prioritario e importante proprio appunto per la tutela dei cittadini e delle cittadine per la tutela dell'ambiente. Alle condizioni attuali di fronte alla scelta di costruire nuove reti stradali o a quella di migliorare la manutenzione delle reti viarie già esistenti e potenziare l'SFM e il TPL la nostra preferenza sicuramente va a quest'ultima. Dobbiamo ancora fare numerosi passi in avanti incentivando campagne mirate a sostenere il trasporto pubblico e quindi sostenere sempre di più l'utilizzo dei mezzi pubblici e quindi la mobilità sostenibile nelle scuole, nelle famiglie e nei luoghi di lavoro. Le istituzioni devono sempre più disincentivare l'utilizzo dell'auto privata, del mezzo privato, e incentivare sempre di più il mezzo pubblico agendo appunto sul sostanziale miglioramento del servizio ferroviario metropolitano e del TPL. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie.

Consigliere Caserta, Prego.

CONSIGLIERE CASERTA:

Grazie Presidente.

BOZZA NON CORRETTA

Poche considerazioni perché il provvedimento è stato già discusso e ha seguito un iter per il quale abbiamo già espresso in precedenza un parere favorevole ma solo due considerazioni nel momento in cui viene licenziato. Sicuramente il documento prodotto dall'amministrazione provinciale, dall'Assessorato competente, è di qualità e di valore indiscutibile soprattutto perché, lo abbiamo già detto, fissa degli obiettivi e stabilisce delle priorità e questi sono fondamentali. Ora la domanda che ci poniamo però è quale forza riusciamo a dare a questo piano per tutto quel che attiene alla relazione con gli altri livelli istituzionali e che importanza hanno queste priorità che noi definiamo rispetto alle scelte anche di altri soggetti.

L'organizzazione mondiale della sanità fissa in duecentocinquanta morti all'anno il tributo che l'Emilia Romagna paga all'inquinamento ambientale quindi sostanzialmente vengono calcolati in questa entità e questo rappresenta o no un'emergenza per il nostro dovere politico? Io penso proprio di sì, questa tragedia dell'inquinamento ha un carattere di emergenza che ci deve porre responsabilmente di fronte alle priorità da scegliere come se noi dovessimo fronteggiare una qualsiasi altra emergenza e mi domando che cosa sarebbe se questi duecentocinquanta morti fossero dovuti a cause di carattere etnico o a violenza, ci sarebbe l'esercito! Fare o non fare, attuare o non attuare i piani, i programmi, vuol dire dare senso o meno a qualcosa di profondamente importante, ecco perché è molto positiva la qualità di questo documento ma la preoccupazione, il dubbio, è che poi non si riesca a tradurre in atti che riescono ad incidere sul complesso delle decisioni. Io naturalmente mi riferisco, tra i tanti provvedimenti e le tante priorità, a quella relativa al servizio ferroviario metropolitano che è un po' l'archetipo di tutto questo lavoro, di questa legislatura, cioè se il servizio ferroviario metropolitano non si realizza nei tempi, ormai comunque già allungati, nei quali è stato

BOZZA NON CORRETTA

fissato sicuramente è una sconfitta non soltanto perché non si realizza quel progetto ma quel progetto è la chiave per modificare tutto un sistema anche di relazione tra i cittadini e il territorio, tra i cittadini e le istituzioni, tra le istituzioni e il tema del quale ci stiamo riferendo cioè della qualità dell'ambiente, il sistema di mobilità e risparmio energetico. Rivolgo quindi in questo senso una domanda al Consiglio cioè come fare a dar forza politica a questa scelta che noi abbiamo inserito in questo documento perché se non riusciamo a farlo comunque resterà un grande impegno ma se non si realizzasse in tempi ragionevolmente brevi tutto il nostro progetto corre il rischio di non realizzarsi.

Colgo l'occasione per segnalare che domani si stipula un'importante convenzione tra la nostra Provincia e quella di Bolzano per inserire un piano di collaborazione tra le due istituzioni in relazione alla certificazione energetica degli edifici ed è sicuramente un esempio positivo e concreto di come si possano tradurre questi impegni in pratiche, in capacità di programmazione, di attuazione dei regolamenti edilizi, cioè in qualcosa di concreto che tende a modificare la concezione in questo caso delle tecniche di costruzione e dell'efficienza energetica del risparmio nel comparto edilizio di cui non c'è meno bisogno che per quel che riguarda la mobilità e l'uso dei combustibili fossili negli spostamenti. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Consigliere Caserta.

La Parola al Consigliere Guidotti.

CONSIGLIERE GUIDOTTI:

Grazie Presidente.

Il collega Caserta ha introdotto l'argomento in maniera corretta, quello che non trovo invece corretto dal punto di vista logico è il passaggio dalla preoccupazione che il

BOZZA NON CORRETTA

collega Caserta ha manifestato giustamente in relazione ai duecentocinquanta morti che vengono addebitati all'inquinamento atmosferico nella regione Emilia Romagna con il piano generale della qualità dell'aria che la Provincia ha presentato. Io ho da sempre sostenuto, e qualcuno mi ha detto che passo per un talebano dell'uso del mezzo privato, che invece vi è una concezione ideologica, quindi talebana all'incontrario, della valorizzazione del mezzo pubblico al di là della risposta che questa valorizzazione dà al problema vero che è la qualità dell'aria. Ho ascoltato gli interventi dei colleghi Vigarani e Venturi che si sono tutti incentrati sulla necessità del potenziamento del trasporto pubblico e della disincentivazione del trasporto privato.

Ho anche ascoltato e credo che tornerò ad ascoltare la conclusione del collega Leporati che sollevava giustamente con dati tecnici di riferimento che esistono altri ben più importanti fattori di inquinamento che questo piano generale della qualità dell'aria non prende in considerazione per cui ritengo che questo piano che a mio avviso dovrebbe non essere chiamato PGQA, come viene sintetizzato nell'ordine del giorno che la maggioranza presenta dopo assieme a tutta un'altra serie di acronimi che rendono l'ordine del giorno illeggibile per qualcuno che non abbia a disposizione un vocabolario degli acronimi recenti, ma dovrebbe essere chiamato PGLTP cioè piano generale per la limitazione del traffico privato o PGITP cioè piano generale per l'incentivazione del trasporto pubblico perché di fatto la qualità dell'aria è uno spauracchio forte e lontano che viene sbandierato per giustificare altre cose che si fanno perché altrimenti la proposta che viene portata per l'erroneamente chiamato PGQA sarebbe a trecentosessanta gradi e non a un'angolazione limitata che appunto limita il contrasto all'inquinamento atmosferico e il supporto alla realizzazione di quei progetti che portano all'abbattimento delle morti che

BOZZA NON CORRETTA

ricordava il collega Caserta con una strumentazione più ampia e non limitata solo al contrasto trasporto pubblico e trasporto privato. Io ritengo che per la quota parte che è assai limitata rispetto al 100% di incidenza per l'inquinamento atmosferico dovuto al trasporto sia esso privato che pubblico bisogna attivare tutti quei meccanismi strutturali che non siano interventi tampone come lo sono stati gli interventi per le targhe alterne.

C'è stata una difesa a posteriori delle targhe alterne, dopo che sono state ridicolizzate dai fatti più che dagli interventi dei colleghi Consiglieri, per seguire la stessa logica che sono interventi tampone e non strutturali che tra qualche anno risulteranno altrettanto inutili e saranno sostituiti da altri interventi tampone perché non si ha il coraggio di fare interventi strutturali.

Ho ritenuto da sempre e ritengo che il vero problema, non per la qualità dell'aria che è un problema assai più complesso, è che il problema trasportistico bolognese non possa prescindere da una sinergia virtuosa tra trasporto privato e trasporto pubblico e la limitazione non già del trasporto privato ma dell'inutilità di un certo trasporto privato che è dovuto al reiterare di percorsi che non dovrebbero essere reiterati se ci fossero delle soluzioni di sosta adeguate. Il collega Caserta ricordava l'interscambio con la Provincia di Bolzano che è in qualche modo all'avanguardia per certi interventi sul piano ecologico. Per chi conosce Bolzano sa bene che sotto la piazza principale di Bolzano c'è un parcheggio, che si arriva nella piazza maggiore di Bolzano con l'automobile, in piazza Walter si arriva in automobile e si parcheggia sotto la piazza Walter, così come succede a Milano, così come succede a Verona, così come succede, lo ricordavo in Commissione, a Parigi che si parcheggia sotto Notre Dame o Amsterdam che è piena di parcheggi sotterranei, rispondendo così anche a quanto ci viene contrapposto dicendo "ma Bologna è piena di canali, non si può prevedere dei

BOZZA NON CORRETTA

parcheggi sotterranei perché ci sono dei problemi idrici", Notre Dame è su un'isola, Amsterdam credo che qualche problema idrico ce l'abbia per sua natura eppure esistono, come esistono in tutta Europa e in molte città italiane, dei parcheggi sotterranei o dei parcheggi multipiano.

Milano attorno a piazza del Duomo ha, cinquanta metri da una parte e cinquanta metri dall'altra, un parcheggio interrato a piazza Diaz e un parcheggio multipiano dall'altra parte in via Matteotti cosa che a Bologna non esiste, esistono dei parcheggi scambiatori a forte distanza dal centro che prevedono l'utilizzo del mezzo pubblico scambiatorio appunto con il biglietto del parcheggio ma che è cosa completamente diversa. Io credo che noi avremmo risolto gran parte dei problemi della nostra città se fossimo dotati di parcheggi fuori strada o sotterranei o sopra elevati e che fosse veramente vietato il parcheggio su strada. Noi dovremmo consentire, rendere possibile, il parcheggio fuori strada per tutti quelli che ne facessero richiesta, che ne avessero necessità, escludendo il parcheggio fuori strada che è la scelta fatta dalla grande metropoli a mondiali, New York è piena di parcheggi fuori strada, impossibile parcheggiare sulla strada.

Questo comporterebbe un'agevolazione del trasporto pubblico quindi quando parlo di sinergia virtuosa, trasporto pubblico e trasporto privato, vuole anche dire questa e vuole dire soprattutto che uno deve poter scegliere tra trasporto pubblico e trasporto privato e scegliere la soluzione che ritiene per sé in quel momento, in quel giorno, più conveniente e poterla utilizzare indipendentemente dalle scelte che altri hanno fatto. Possibilità quindi di andare con il trasporto privato laddove si vuole andare, possibilità di utilizzare un trasporto pubblico serio ed efficiente che non sia una soluzione un po' abborracciata e per le frequenze noi abbiamo una strana serie di cose per cui vediamo enormi autobus vuoti che girano a metà della mattina e piccoli

BOZZA NON CORRETTA

autobus pieni che girano negli orari clou della giornata. Noi abbiamo degli enormi autobus che girano per il centro storico perché nessuno ha il coraggio di fare l'interruzione di carico alle porte e far girare dei piccoli mezzi all'interno della città con degli enormi autobus doppi che girano in via Santo Stefano dove tutti i palazzi sono a rischio strutturale per questi passaggi sia per la velocità tenuta dai mezzi e sia per le dimensioni di questi mezzi. Ripeto, il piano generale della qualità dell'aria non soddisfa il tema che si è dato nel titolo ma non soddisfa nemmeno il tema che sembra essere quello caro ai suoi sostenitori cioè l'abbattimento del trasporto privato e il potenziamento del trasporto pubblico perché non viene fatto nulla per consentire invece quello che realmente dovrebbe essere la risposta per la quota parte di inquinamento atmosferico dovuto al trasporto che, ripeto, è una quota parte e nemmeno maggioritaria, creando una sinergia virtuosa tra questi due trasporti che tenga conto di due caratteristiche fondamentali: dell'assoluta necessità di muoversi che la società moderna ha e del rischio salute che questa mobilità può comportare. Io ormai tanti anni fa feci un convegno sulla viabilità a Bologna e mi ricordo che venne l'Assessore ai trasporti del comune di Roma durante le Olimpiadi del 1960 e lui disse che il trasporto doveva essere considerato come la rete di vasi sanguigni che irrorano il corpo, se noi interrompiamo il flusso di sangue e il flusso dei trasporti all'interno del corpo e all'interno della città, il corpo e la città muoiono.

Dobbiamo quindi riequilibrare questi due importanti fattori che sono: la necessità di muoversi e la libera scelta sul come muoversi che devono essere connaturati e temperati con le esigenze di salute pubblica che il trasporto comporta. Non siamo favorevoli al PGQA che ci viene presentato perché affronta il problema in maniera parziale e questa volta ideologica. Dicono che io sono un

BOZZA NON CORRETTA

talebano del trasporto privato ma vi ho anche dimostrato che non è poi tanto vero perché ho detto che voglio togliere il mezzo privato dal parcheggio delle strade e voglio un potenziamento del mezzo pubblico al punto tale che io posso liberamente scegliere il mezzo pubblico e non sia coartato da delle volontà politiche su questa scelta ma che sia la mia scelta personale dovuta alla comodità che mi viene offerta dal sistema pubblico e dall'utilità e non dal depotenziamento del sistema privato perché sennò è una rincorsa al basso che il mezzo privato e il mezzo pubblico fanno a tutto danno del trasporto, della qualità dell'aria e della capacità dall'utenza di poter scegliere e di poter effettuare quella mobilità che è il nocciolo stesso della qualità della vita all'interno di una città. Dicevo che siamo contrari al PGQA che ci è presentato perché affronta in maniera parziale il problema della qualità dell'aria e affronta in maniera ideologica quello che invece è surrettiziamente il vero problema che si pone cioè l'abbattimento del trasporto privato e il potenziamento del trasporto pubblico. Noi vorremmo un trasporto pubblico potenziato che possa garantire una seria concorrenza a un trasporto privato concesso attraverso quei pochi e brevi sistemi che in tutta Europa e in gran parte d'Italia vengono utilizzati proprio per consentire questa sinergia virtuosa di cui già molto spesso vi ho parlato. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Consigliere Guidotti.

Consigliere Lenzi, prego.

CONSIGLIERE LENZI:

Grazie Presidente.

Io ritengo che questo piano generale della qualità dell'aria non sia un piano generale dei trasporti soltanto e per questo attenderemo anzi il PMP, il piano di mobilità provinciale, con cui dovrà certamente interfacciarsi ma è

BOZZA NON CORRETTA

un piano generale per la qualità dell'aria e affronta tanti temi: il sistema insediativo, la pianificazione urbanistica, gli impianti termici, le emissioni industriali, mi viene in mente l'inceneritore del Frullo nella nuova struttura aggiornata e in controllo costante di emissione, mi vengono in mente situazioni che vedevo anni fa, ciminiere nella cintura bolognese che emanavano fumi che non si disperdevano tanto in fretta e creavano una scia che poi andava a scaricare le sue polveri chilometri dopo e chilometri più lontano. poi c'è formazione, informazione e poi c'è il sistema dei trasporti certamente. Come giudicare la situazione di oggi e la situazione che si verrà a creare per poter dare dei giudizi supportati da dati e non da opinioni o impressioni?

E' chiaro che alla fine bisogna arrivare a dei numeri e per dare dei numeri bisogna cercare i parametri e i parametri devono essere indicatori, non si può cercare tutto, non si può guardare tutto, bisogna scegliere alcuni parametri che però abbiano in sé la capacità di essere indicatori anche degli altri. Ritengo quindi giusta la scelta delle PM10, un parametro ormai consolidato e di facile rilevamento oltre tutto anche con macchinari automatici, degli ossidi di azoto, biossido di azoto e del benzene che è preoccupante.

Certo è che si poteva pensare al PM2,5, alle nano particelle, ma perché non pensare agli idrocarburi policiclici aromatici, gli Ipa che sono cancerogeni, cioè si può cercare tutto volendo ma non tutto serve per dare il polso della situazione. Come per dare un primo screening si misura la febbre e non si fa una tac, credo che questi parametri abbiano questa funzione di dare una prima visione dell'andamento della situazione dell'aria. Un piano ricco, complesso, non si può ridurre al piano di trasporti, non deve e non può esserlo, dà degli indirizzi e su questi indirizzi mi sento da fare una sottolineatura. Nella delibera si dice che si dà mandato all'Assessore Burgin di

BOZZA NON CORRETTA

costituire il gruppo di lavoro tecnico e politico che è anche strutturato su più livelli, in accordo con i comuni della provincia, per la gestione unitaria delle attività connesse a questo piano. Io sulle attività connesse a questo piano mi fermo su un particolare aspetto che riguarda i centri urbani, i grossi centri urbani, perché benché il piano tratti di tutto il territorio e di tutte le fonti, di tutte le sorgenti di emissione e di inquinamento dell'aria, forse alla gente normale che sta fuori da quella porta sulla fine viene il messaggio "hanno fatto un piano che ci blocca le macchine, che ci impedisce di entrare nel centro e che fa una preview del piano di mobilità provinciale".

Voglio recepire l'indirizzo dell'articolo 5.2 proprio per valorizzarlo "i centri storici devono essere restituiti alla funzione nativa di luoghi della socialità", questo credo che sia un obiettivo che va ben oltre il piano di gestione della qualità dell'aria, è un obiettivo ancora più ampio e per questo obiettivo andrà visto, all'interno di questo tavolo che l'Assessore andrà a costituire, l'aspetto del controllo, del monitoraggio, del mantenimento della qualità dell'aria come un aspetto correlato e non indipendente, non come una variabile indipendente ma come un aspetto correlato a uno di quegli scopi come questo che implicano interventi su tanti terreni perché vi è la preoccupazione, lo sappiamo, da parte dei cittadini anche organizzati che la pedonalizzazione ventiquattro ore su ventiquattro di intere aree di centri urbani possa avere degli effetti collaterali indesiderati che sono contrari allo scopo che si prefigge il piano cioè di restituire alla socialità, qualcuno teme e non so quanto giustamente, che invece sottrarre certe zone interamente al passaggio veicolare potrebbe in sé portare il rischio di una sottrazione di quei luoghi alla socialità e della creazione di isole non pedonali ma di altro genere, dicono "ripuliamo l'aria ma rischiamo di sporcare la città" ma non nel senso

BOZZA NON CORRETTA

solamente fisico ma nel senso della socialità mancata o negata. L'invito è che in questo tavolo si possano davvero affrontare i temi che riguardano la qualità dell'aria e che gli strumenti per raggiungere questo obiettivo siano sempre misurati su tutti gli aspetti del vivere sociale nei centri urbani in particolare, così come il piano sosta, la disincentivazione mediante tariffe differenziate sappiamo che, adesso noi non siamo nella sede giusta forse per parlarne ma a livello di indirizzo si può fare un accenno, la sosta a pagamento dovrebbe essere possibile in zone con affianco anche aree di sosta non a pagamento a meno che queste zone non siano di particolare pregio architettonico, storico, ambientale etc. allora può esservi la tentazione di seguire questo indirizzo dato dal piano provinciale con una tariffazione di tutto il territorio comunale.

Questo tavolo tecnico dovrà anche tenere conto di questo perché al cittadino alla fine non importa forse arrivare sotto le due torri ma arrivare a una distanza accessibile che renda poi appetibili quei mezzi pubblici che possono fare servizio navetta. Sempre questo tavolo tecnico ovviamente dovrà misurare, adesso non so con quali strumenti statistici però io immagino che anche il Consiglio ne sarà progressivamente informato, i progressi che mano a mano, negli anni, la qualità dell'aria compie rispetto agli obiettivi prefissati e immagino che saranno questi i parametri a cui forse si aggiungerà ... sull'emissione di CO2 secondo l'ordine del giorno di accompagnamento che ci apprestiamo a proporre e che comunque possano questi strumenti e questo piano avere un monitoraggio regolare, non dico costante ma regolare, per valutare gli strumenti, la loro efficacia e il reale avvicinamento agli obiettivi che sono obiettivi in assoluto condivisibili. Sugli strumenti può esservi qualche distinguo, qualche precisazione, ma ritengo che siano obiettivi validi e che questo piano finalmente abbia preso in esame tutto lo spettro delle cause che all'origine

BOZZA NON CORRETTA

possono creare problemi per la qualità dell'aria e quindi in tutto lo spettro dare indirizzi e sistemi per controllare l'avvicinamento agli obiettivi. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Consigliere Lenzi.

Secondo intervento Consigliere Leporati, cinque minuti.

CONSIGLIERE LEPORATI:

La ringrazio e sarò esatto nel terminare il mio intervento.

Trasporto pubblico su gomma articolo 4.5 si dice "migliorare la velocità". Per velocizzare gli autobus non servono nuove corsie preferenziali che aumentano il traffico al di fuori delle stesse rallentando l'autobus nei tratti senza corsie e bloccano gli autobus delle linee azzurre dietro a quelli urbani. Anche senza traffico gli autobus sono lenti perché sono sempre fermi, le fermate sono troppe e troppo ravvicinate, mi chiedo chi è che organizza le fermate perché a questo punto io non capisco per quale motivo sia così organizzata la fermata nella nostra area. Facevo l'esempio, lo rifaccio in Consiglio Provinciale ma lo facevo già in Commissione, che a Parigi nel 2004 hanno inaugurato una nuova linea di tram e questo è interessante, in dieci chilometri ci sono solo ventuno fermate, ripeto, in dieci chilometri solo ventuno fermate. Volendo mantenere le fermate attuali occorre prevedere linee dirette che facciano solo alcune fermate principali, le linee azzurre sono lente perché in città vengono usate come autobus urbani, è assurdo. Faccio l'esempio dell'Eurostar, è come se l'Eurostar che arriva da Venezia fermasse anche a Funo, a Castel Maggiore e a Corticella per fare salire chi vuole venire a Bologna ma facevo l'esempio delle linee azzurre. Inoltre vi sono fermate subito prima di un semaforo ed è totalmente sbagliato, io l'ho fatto questo percorso, vi invito a farlo, ci sono fermate

BOZZA NON CORRETTA

posizionate a ridosso dei semafori. Primo, l'autobus aspetta che diventi verde per avanzare, secondo, si ferma per fare salire la gente, terzo, quando è pronto è rosso, l'autobus assolve la sua funzione ma non si muove, non si muove perché è ostacolato dal semaforo che è a ridosso della fermata. Per di più si sono fatti capolinea in centro invece che alle due estremità delle città per comodità dell'ATC ma con grave danno degli utenti che perdono altro tempo quando sono già quasi arrivati. Sui provvedimenti sugli impianti termici esistenti ci devo ritornare perché questo punto è cambiato parecchio dall'anno scorso quindi ci sono delle cose anche interessanti.

È giusto e interessante l'impegno che si assumono la Provincia e i comuni di trasformare i propri impianti termici a gasolio comunque, proprio per quanto lei Assessore ha dichiarato che le caldaie a gasolio non sono un problema, se non fossero un problema non capisco perché si devono sostituirle. Assessore, io ho assistito il suo intervento a un convegno della Margherita in quel da Imola dove io ero uditore con consulenti che erano al mio fianco e lei papale papale ha espresso questa sua idea, io non la condivido, lei l'ha espressa ma lei in quella sede pubblica era non solo simpatizzante iscritto e dirigente della Margherita ma anche Assessore all'ambiente quindi se non ci fosse il problema delle caldaie a gasolio per quale motivo si invitano già le istituzioni in primis a sostituirle? Non ci sarebbe l'invito.

Assessore, mi perdoni ma è il terzo fallo che lei commette e non siamo ancora alla fine. A un certo punto si dice "incentivi per caldaie a bassa emissione", invece di spendere soldi per far cambiare le caldaie alla gente che è già arrabbiata per le spese del cosiddetto bollino blu, ci sono delle cose molto particolari sul bollino blu, andate a chiedere a quelli che vengono sottoposti ai controlli delle caldaie, si è visto come sarebbe meglio incentivare sistemi moderni come le pompe di calore o anche il riscaldamento

BOZZA NON CORRETTA

elettrico per i monolocali battendosi perché venga cambiata l'assurda tariffazione che penalizza questi sistemi. In aggiunta alle cose già dette in passato, c'è da aggiungere che si è vista in giro della falsa cogenerazione dove il teleriscaldamento è diventato solo una scusa per piazzare una centrale elettrica obsoleta in mezzo alle case come a Casalecchio, e guarda caso il Sindaco di Casalecchio è poi diventato Presidente di Era, chissà com'è, o come si vuole fare a Imola. La ciliegina sulla torta è il bollino blu sulle caldaie dei cittadini che non possono fare la pulizia da soli ma devono pagare una ditta esterna che ogni anno chiede sempre di più senza che nessuno la controlli. Abbiamo un'altra ciliegina, Assessore Burgin, che Era sull'inceneritore del Frullo può farsi i controlli da sola, noi qui abbiamo fatto un dibattito e io ho scoperto che Era si fa i controlli da sola al Frullo.

L'Arpa di Modena, rispetto a quanto io prima illustravo del documento dell'ordine dei medici, dà ragione e finisco con l'ultima cosa e vado ai Consiglieri Venturi, Caserta, tutti i Consiglieri che sono d'accordo su questa misura, c'è una cosa interessante cioè che la Regione Lombardia ha fatto una proposta al Governo nazionale di attrezzare di filtro anche i veicoli che non escono dalla fabbrica con il filtro antiparticolato. C'è una proposta della Regione Lombardia e il Presidente Prodi ha ritenuto questa proposta fattibile, accettabile e sono due anni che stiamo aspettando, allora questo filtro glielo vogliamo dare agli italiani o non glielo vogliamo dare? La colpa perché non glielo diamo è sempre la vostra quindi siete bocciati per la seconda volta. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Leporati.

Consigliere Vigarani, secondo intervento, cinque minuti.

BOZZA NON CORRETTA**CONSIGLIERE VIGARANI:**

Grazie Presidente.

Sarò forse anche più breve di cinque minuti. Io ho chiesto di rintervenire anche perché il dibattito è molto stuzzicante e fa emergere a mio avviso un atteggiamento che è chiarissimo e assolutamente rispettabile per come viene espresso dal Consigliere Guidotti. Il Consigliere Guidotti è evidente che non ritiene, secondo me, necessario un repentino cambiamento degli stili di vita. Io penso che il tema di lasciare la massima libertà nel perseguire un'opzione piuttosto che un'altra sia un tema magari molto bello in teoria ma assolutamente inattuabile nella pratica perché, come ormai tutti sanno e dovrebbe saperlo anche il Consigliere Guidotti, noi viviamo in un ambiente che non è estensibile all'infinito nei propri elementi e nei propri componenti. È verosimile che la nostra vista impatta contro dei limiti fisici, naturali, che in qualche modo ci vengono imposti e dei quali dobbiamo tenere conto.

Se potesse essere realizzata l'ipotesi di una scelta di questo tipo all'infinito tra il mezzo privato e il mezzo pubblico senza alcun controllo, che non sia quello del caso o del ghiribizzo del cittadino, io credo che andremmo incontro moltiplicato all'infinito a problemi a mio avviso ancora più gravi di quelli che ci troviamo ad affrontare oggi. Io credo che sia assolutamente indispensabile una regolamentazione sulla traccia di quella che è stata proposta e che vada nella riduzione, seppure non coattiva evidentemente ma in qualche modo pilotata, della diminuzione di auto private a favore del mezzo pubblico. Io penso che certe scelte che sono state fatte nel nostro territorio vadano in questa direzione, altre invece vadano non in questa direzione, per esempio io devo dire sinceramente che sul people mover sono state incanalate risorse per decine di milioni di euro e credo che forse quei denari potevano essere più opportunamente indirizzati per esempio sul servizio ferroviario metropolitano, lì per

BOZZA NON CORRETTA

esempio non abbiamo una valutazione precisa di quante automobili tolgono così come a livello regionale i bellissimi ponti di Calatrava che tanto migliorano il paesaggio della pianura però ugualmente sono costate risorse che potevano essere indirizzate a livello regionale in maniera probabilmente migliore. Io volevo solamente aggiungere questi elementi che mi pareva importante alla luce di quello che avevo detto prima. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Consigliere Vigarani.
Consigliere Finotti, prego.

CONSIGLIERE FINOTTI:

Grazie Presidente.

Sarò breve perché molte cose sono già state dette, l'intervento del Consigliere Leporati credo che sia esaustivo sulle motivazioni che ci portano da un punto di vista tecnico a bocciare totalmente quanto ci viene presentato oggi dall'Assessore Burgin. Bisogna dire che noi oggi parliamo di tentativi di rimediare a quanto successo, a quanto non fatto, alla situazione disastrosa nella quale ci troviamo. La responsabilità di questa situazione disastrosa in Italia è chi diversi anni fa ha bocciato il nucleare che era l'unica fonte alternativa che avrebbe consentito uno sviluppo per la qualità dell'aria e avrebbe impedito la funzione dell'inquinamento che c'è oggi. Possiamo giocare oggi a fare i Verdi, possiamo giocare oggi a fare le persone che si interessano dell'ambiente però c'è un dato di fatto, una responsabilità di fatto, responsabilità che è ammessa oggi a posteriori anche da persone che all'epoca hanno sostenuto quella scelta. Forse c'è l'impossibilità di recuperare quello che è il tempo perduto però forse c'è ancora la possibilità di fare in questo momento in Italia un ritorno al nucleare che dia la possibilità di soprassedere a quelle scelte che possono

BOZZA NON CORRETTA

essere carine, demagogiche, che possono essere gli impianti eolici, ma che in concreto non danno una risposta per il nostro territorio vera e reale, non è ancora stata fatta. Le iniziative e le sperimentazioni tante volte questo comune e questa provincia le hanno fatto e qualcuno, tipo il Consigliere Naldi, le vuole prima rivalorizzare ma le targhe alterne sono state una bufala, sulle targhe alterne i cittadini stanno ancora ridendo, le targhe alterne sono esattamente la contro prova di che cosa si fa per demagogia ai danni dei cittadini perché non hanno dato nessun risultato concreto e mettono in dubbio qualsiasi nuova iniziativa venga fatta perché ci viene presentata oggi come sono state presentate le targhe alterne all'epoca, la salvezza dell'aria e dell'inquinamento vengono presentate oggi come c'erano state presentate le targhe alterne all'epoca però guarda caso i dati che tante volte amiamo ricordare hanno detto chiaramente che le targhe alterne sono state un fallimento.

È un po' difficile dare credibilità ai piani che continuamente ci vengono presentati e modificati perché alla fine non hanno mai dato un risultato concreto, poi può darsi che ci sbagliamo Assessore Burgin per quello che riguarda la salute dei cittadini ce lo auguriamo. Sono molto convinto che fra due anni ripeteremo esattamente gli stessi interventi che abbiamo fatto oggi perché sono profondamente convinto che le misure che lei oggi intende portare avanti e intende adottare non avranno un risultato concreto su quella che realmente è la realtà. Vedo anche una presa di distanza da quelle che erano le posizioni che alcuni rappresentanti della sinistra avevano anni fa, anni fa si parlava di chiudere con il traffico privato completamente, oggi si parla di fare in maniera che non si utilizzi il traffico privato non imponendolo ma sollecitandolo, usiamo questi termini.

Noi non abbiamo niente contro la limitazione del traffico privato, noi siamo favorevoli alla limitazione del

BOZZA NON CORRETTA

traffico privato a patto che si consenta a chi utilizza il traffico privato un servizio che sia parimenti comodo, parimenti utile e a dei prezzi che non siano maggiori. Penso che tutti volentieri abbandoneremmo il traffico privato, chi può farlo, per utilizzare dei mezzi pubblici a patto che i mezzi pubblici non siano i treni che noi vediamo oggi nel sistema ferroviario metropolitano con i ritardi, con le carrozze, con i disguidi che hanno i treni del servizio ferroviario metropolitano, a patto che non siano gli autobus di linea e non di linea.

Il Consigliere Mattioli tante volte ormai è pluricitato per quando si fanno esempi di Medicina per il tempo che impiega l'autobus ad arrivare a Medicina e giustamente ricorda che sono venti minuti per la via extraurbana e quasi un'ora più o meno, se non sbaglio, per il tempo che impiega ad arrivare a Bologna. È giustissimo, però perché uno da Medicina venga a Bologna in autobus probabilmente non può metterci un'ora e venti, se sono venti minuti o un'ora è un'ora e venti comunque. Probabilmente fino ad oggi un ulteriore fallimento di questa amministrazione è stato quello di non riuscire a creare niente di concreto, niente di utile e niente di veramente vantaggioso.

Mi domando poi su argomenti così importanti come parte della maggioranza per quanto critica sia ancora in maggioranza, perché si è schierata ripetutamente contro il Passante Nord e tutte le volte che il Passante Nord prende le bastonate nei denti che siamo soliti incontrare si festeggia da parte di Verdi, Rifondazione Comunista, non mi ricordo anche se Comunisti Italiani, sì anche. Oggi abbiamo sentito che cosa pensa il Consigliere Vigarani del people mover e sono punti diamante di quella che è l'amministrazione della Provincia, allora come fate a sostenere questa amministrazione della Provincia se siete quelli che sono i punti fondamentali del mandato della Provincia? Perché il Passante nord è uno dei punti fondamentali del mandato della Provincia, allora siate

BOZZA NON CORRETTA

coerenti ogni tanto e uscite dalla maggioranza, come stanno facendo probabilmente alcune forze politiche in comune, non criticate per il gusto di criticare rimanendo barricati in un ruolo di maggioranza.

Io credo che se realmente c'è la possibilità, come dicevo prima, di creare delle fonti di trasporto alternative, concorrenziali, sia dal punto di vista di tempistica che dal punto di vista economico, allora è chiaro che ci può essere realmente la possibilità di diminuire il traffico dei cittadini. Senza ricordare Bobo Vieri io sarei curioso di sapere quando arriva in stazione con che mezzo va ad allenarsi perché non so se prende un taxi di quelli euro uno, zero, due o tre, o prende l'autobus, non sono proprio convinto che prenda l'autobus. Quest'altra volta proveremo ad approfondire per sapere anche se fa questo secondo passaggio quindi se va in autobus, poi dalla fermata va a piedi o in bicicletta fino al campo di allenamento.

Allora, vede Assessore, io mi ricordo che qualche anno fa sembrava che il diesel fosse la panacea dell'inquinamento, la panacea del male, oggi è esattamente il contrario, il diesel è forse, a quello che dicono i tecnici e a quello che dice l'Assessore Burgin da diverso tempo, probabilmente una delle fonti di inquinamento più grosse che ci sia. Devo dire che la cosa ogni tanto mi lascia un po' perplesso per quando vedo che delle grandi case automobilistiche fanno degli sforzi per aumentare ancora di più il discorso del diesel tanto da rendere i motori addirittura competitivi in quelle che sono le grandi manifestazioni sportive dove addirittura nella ventiquattresima di Le Mans, che è considerata la più grande gara del mondo, negli ultimi due anni è stata vinta da un motore diesel, mi sento un po' dubbioso che realmente queste case che investono in questa maniera così potente su questo tipo di motori non considerino o non valutino la possibilità che questi motori un domani possono essere al

BOZZA NON CORRETTA

bando perché rimangono la fonte più inquinante che esiste. Così come il Consigliere Leporati ha ricordato, c'è il problema degli aeroplani ma ne avevamo già parlato, se non sbaglio, in questo Consiglio da parte della minoranza con delle interpellanze, con dei chiarimenti.

Non è stato fatto niente, io non so se esistono le possibilità di ridurre determinate forme di inquinamento anche sugli aeroplani, mi risulta che l'altro giorno siano stati prodotti o costruiti degli aeroplani che hanno un peso, perché fatti non mi ricordo in che lega o in che materiale, del 30% inferiore al peso dell'aeroplano normale con una materia e con una forza di inquinamento che se non sbaglio è intorno al 30% da quello che è l'inquinamento normale. Notizia letta sui giornali Assessore quindi l'ho presa per quello che voleva dire però forse anche informarsi e interessarsi a quelli che sono i vettori che utilizzano o utilizzeranno a breve, perché non è detto che possono utilizzarlo queste forme, probabilmente possono essere delle soluzioni che possono riguardare anche l'aeroporto di Bologna perché sicuramente se ci sono dei vettori che un domani intendono presentarsi con queste forme di aeroplano meno inquinanti è chiaro che devono essere trattati probabilmente con delle convenzioni diverse e in maniera diversa.

Su questo io dalla Provincia non ho sentito assolutamente niente, muoversi in questa direzione, contattare la Saab o la realtà aeroportuale bolognese per capire anche queste realtà. Assessore, io credo che quello che lei ci ha presentato sia ancora una volta un castello dei sogni, un castello dei sogni contornato di gravi falli, come ha detto il Consigliere Leporati, in più senza avere anche affrontato delle realtà che potevano essere opportunità. Presidente faccio già la dichiarazione di voto, il gruppo di Forza Italia vota completamente contrario a questa delibera. Grazie.

BOZZA NON CORRETTA**PRESIDENTE:**

Grazie Consigliere Finotti.

Consigliere Spina, prego.

CONSIGLIERE SPINA:

Grazie Presidente.

Permettetemi di iniziare con una battuta perché se risultasse vera e anche fruibile questa idea della produzione di aeroplani con un certo peso, non ho motivo di dubitare di quello che diceva il collega Finotti, mi preoccupavo della partecipazione della Provincia attraverso il suo rappresentante nel Consiglio di amministrazione della società che gestisce l'aeroporto Guglielmo Marconi e se questa cosa fosse vera e tale società potesse in qualche modo partecipare a questa necessità tecnologica, il risparmio che potrebbe conseguire probabilmente ci aiuterebbe anche come Provincia di Bologna. Era un problema che io ho posto la settimana scorsa ma rispetto al quale purtroppo, al di là della risposta dell'Assessore Rebaudengo, null'altro ho visto da parte della nostra amministrazione e probabilmente si potrebbe sanare anche la situazione di quel centinaio di lavoratori che stanno rischiando di essere espulsi dal loro posto di lavoro proprio a corredo delle attività della società dell'aeroporto Marconi. Mi piacerebbe che si indagasse questa prospettiva sia sotto il profilo del risparmio energetico, del risparmio economico, sia sotto il profilo della tutela dell'ambiente e dell'aria, della qualità dell'aria, e sia sotto il profilo della tutela dei posti di lavoro. Tutto questo si lega a una complessità di ragionamento che però deve essere proceduta da un'ulteriore avvertenza perché sempre il collega Finotti diceva, rivolgendosi e facendo riferimento all'intervento del collega Vigarani e forse anche io non ero ancora intervenuto e forse anche quello del collega e compagno Venturi, "siate conseguenti, ogni tanto uscite dalla

BOZZA NON CORRETTA

maggioranza". Parlo esclusivamente come Rifondazione Comunista però da questo punto di vista abbiamo grande sintonia con i colleghi di Verdi, di Prc, qui così come avviene in comune anzi mi sento di dire che sia nella Provincia di Bologna e sia nel comune di Bologna le forze che rappresentiamo sono esattamente le stesse, non sono diverse tra loro. Intanto credo che non si esca e non si entri in una maggioranza a secondo delle giornate, quando si prende una decisione si prende una decisione e poi credo che si debbano determinare delle condizioni. Io non posso fare riferimento perché non ne ho esperienza diretta, certo ho colleghi e compagni che ci lavorano attivamente dentro quella istituzione, però mi pare di poter dire che anche su un argomento come quello che trattiamo oggi, ma più in generale all'interno della Provincia e dell'amministrazione provinciale, collega Finotti, c'è un clima tale per cui assolutamente non si porrebbe quello di un'entrata e di un'uscita a secondo delle giornata ma sicuramente non si pone il problema di un'uscita, evidentemente qualche differenza c'è e credo che stia nella natura di questa maggioranza, delle relazioni politiche che essa ha, nella capacità di discutere anche dei temi più difficili e scabrosi ma di cercare soluzioni condivise. Certo, il Passante Nord, ma quando noi abbiamo votato il programma di mandato e abbiamo votato favorevolmente sul programma di mandato tutti noi, che in qualche modo rispetto al Passante Nord abbiamo altra posizione ben nota, abbiamo dichiarato che né di diritto e né di rovescio avremmo mai sostenuto nessuna delibera e nessun atto pubblico che sostenesse quell'ipotesi e fino a qui siamo. Sto per terminare, d'altra parte non è colpa mia se l'argomento è stato così diluito e allargato, adesso non vorrei essere trattato anche in questo caso esemplarmente perché pare brutto poi. Devo dire che anche su questo terreno la capacità è una capacità complessiva, noi deliberati su quella grande opera non ne abbiamo mai votati, non si sono mai presentati e

BOZZA NON CORRETTA

devo dire che anche noi abbiamo assistito, così come oggi nelle dichiarazioni dell'Assessore sul piano della qualità dell'aria, sulla questione del Passante Nord a tante dichiarazioni di esponenti di punta di questa amministrazione. Alla realizzazione del Passante Nord dicevamo "ma guardate che al di là di tutte le considerazioni non ci sono soldi e non sarebbe dal nostro punto di vista nemmeno giusto impiegare tutti quei soldi per farlo ma questi soldi non ci sono", mi pare che sia notizia degli ultimi giorni che dal Governo soldi e finanziamenti per il Passante Nord non ne vengano. I fatti hanno la testa dura, dobbiamo probabilmente imparare a fare i conti con la realtà e la questione della qualità dell'aria è una di quelle questioni che ha la testa dura e con la quale bisogna imparare a fare i conti. Non è più il tempo di scelte che tengano insieme le capre e i cavoli, i lupi già ce li siamo mangiati a quanto pare, c'è un problema sulle capre e sui cavoli e credo che continuare a sostenere con il massimo della forza quelle che possono essere le indicazioni, che sono sicuramente indicazioni non tanto prescrittive quanto di carattere strategico, che vengono dal piano della qualità dell'aria sia un punto sul quale questa amministrazione deve poter stare. A me personalmente politicamente che i colleghi della minoranza non colgano questa opportunità mi fa pensare che è evidente che ci sono valutazioni differenti, ci sono valutazioni differenti anche in ordine storico, il collega Finotti sempre citava la questione del referendum sul nucleare di venti anni fa ma io voglio ricordare che quel referendum cadde dopo la drammatica vicenda di Cernobil e che nel mondo le centrali nucleari della classe Cernobil o di tipo simile a quello della classe Cernobil erano molte, molte e molte. I processi di nuclearizzazione energetica si sono fermati un po' dappertutto, dove ci sono state condizioni di avanzamento tecnologico queste si sono fatte. Io credo ad esempio che la soglia rispetto al nucleare dell'allarme

BOZZA NON CORRETTA

oggi non sia più solo o tanto legata alla pericolosità di maneggio del materiale e di gestione delle centrali ma sia per esempio legata a una condizione di diffusione delle centrali su territori assolutamente non controllabili perché soggetti a interventi, ad esempio le guerre, che ne determinano una pericolosità strutturale indipendentemente dal loro grado di sicurezza. È un problema, si deve poterne ragionare ma non è che credo si possa ragionare di questo prima di varare nella Provincia di Bologna un piano della qualità dell'aria. Questa è la realtà, probabilmente a Bologna e Provincia si può ragionare su quali siano le scelte migliori, io continuo a pensare e Rifondazione Comunista continua a pensare che potenziare il trasporto su ferro, investire grandemente su esso, valorizzare al massimo le condizioni di trasporto pubblico, sia la condizione per portare un tassello nella direzione strategica che l'Assessore Burgin indicava. Questo credo che è il ruolo che noi dobbiamo svolgere, da questo punto di vista la proposta e l'argomentazione dell'Assessore Burgin ci convince pienamente e l'accogliamo anche come frutto di una discussione che è avvenuta all'interno di questa amministrazione e in particolare condivisa dalla maggioranza di questa amministrazione, di questo Consiglio Provinciale. Devo dire che sarebbe stupido pensare che questa questione, e cioè l'obiettivo qualità dell'aria, oggi si limitasse alle dichiarazioni che abbiamo fatto tutti, in un senso o in un altro perché io continuo a pensare che poi il contributo sia positivo indipendentemente da quelle che ne saranno le scelte conseguenti, e sarebbe stupido pensare che questo si possa fermare alla discussione che abbiamo avuto oggi. Ai cittadini, indipendentemente dal fatto che siamo a un anno e mezzo alla fine del mandato, bisogna dare delle risposte concrete e indicare degli obiettivi concreti. Se l'obiettivo è qualità dell'aria dobbiamo dare gli elementi per fare capire che la qualità dell'aria oggi, o meglio tra

BOZZA NON CORRETTA

due mesi, tra sette mesi, sarà migliore di quella che non è oggi o che non era sei mesi fa e che su questa strada è stato compiuto un lavoro. Io credo che sia un lavoro che va nella direzione diametralmente opposta a quella della realizzazione di opere come il Passante Nord e per quanto riguarda i dubbi che prima esprimeva il collega Vigarani, che non riprendo, sul people mover credo che il Consiglio Provinciale non si è mai espresso e quindi diventa un'argomentazione capziosa quella di utilizzare la questione people mover. A Bologna mi pare che abbiano i loro problemi, qui noi abbiamo un altro stile, un altro modo e credo che questo sia un elemento da continuare a tenere in grande considerazione e credo che tutti quanti noi, a partire dalla Presidente Draghetti, ne siamo stati in qualche modo portatori. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Consigliere Spina.

Non ho altri interventi. Assessore Burgin per la replica.

ASSESSORE BURGIN:

Grazie Presidente.

In questo tentativo di replica vorrei essere breve ma soprattutto vorrei poter riportare questa ampia discussione nei binari che sono propri di ciò che ho sottoposto alla votazione del Consiglio quest'oggi. Noi facciamo un piano dell'aria, il piano dell'aria è un elemento, come è scritto nel testo della delibera, parte integrante del PTCP relativo alla tematica dell'aria, della qualità e quindi dell'inquinamento atmosferico e tutto quello che gli va dietro. Io ho ascoltato con tutta quanta l'attenzione del caso le vostre conservazioni in merito ad aspetti di mobilità che non possono trovare soluzione o risposta dentro questo piano ma che anche alla luce di questo piano, così come alla luce del PTCP nel suo complesso, troveranno

BOZZA NON CORRETTA

risposta in altre pianificazioni di questa amministrazione e di altre amministrazioni. Tentavo di dire in introduzione che io credo che non si debba chiedere al piano le azioni di dettaglio ma si debba viceversa chiedere al piano i binari dentro cui le singole azioni, i singoli piani di settore, in capo ai diversi enti debbano occorrere. Io faccio sempre questo esempio perché mi pare il più calzante, negli anni scorsi si diceva che per risolvere il problema dell'inquinamento a Bologna bisognava fluidificare il traffico. Fluidificare il traffico dentro questo piano non è un'azione che persegue un miglioramento della qualità dell'aria, questo piano serve a dire che per migliorare la qualità dell'aria si sta dentro questi binari, dentro altri binari si raggiungono altri risultati, nel caso della fluidificazione maggior rapidità negli spostamenti, che però non sono compatibili con questo obiettivo qua. A questo serve un piano, è un documento di strategia, dopodiché evidentemente il piano coniuga diversi aspetti e troverà, e trova e ha già trovato risposta nei piani per esempio sviluppati dalle amministrazioni comunali. Se uno mi dice "la mobilità, la mobilità", premesso che non sempre la mobilità coincide, come nell'esempio che facevo prima, con il miglioramento dell'aria, io credo di poter dire che questo piano ha già una esplicitazione concreta nel piano generale del traffico urbano del comune di Bologna che applica pari pari, l'abbiamo fatto con percorso di confronto assieme e quindi sono emersi tutti gli elementi di difficoltà come è ovvio che fosse ma anche gli elementi di sintonia alla fine si vedono, i contenuti del piano dell'aria, la sintonia tra questi piani è completa e allora la mobilità in sintonia con il piano dell'aria si fa come è scritto nel PGTU, punto. Poi uno può dirmi "People mover, il people mover", io dico che il piano fa questo approccio, ha questo approccio e ha questo compito, punto numero uno. Punto numero due, il riscaldamento. L'ho detto, l'ho ridetto, abbiamo calcolato, a Bologna, città metanizzata,

BOZZA NON CORRETTA

le caldaie a gasolio incidono in ragione del sette per mille, è un calcolo, potrebbe essere anche l'1%, non posta il tema, non è lì il focus. Credo però, Consigliere Leporati, che sia giusto che le nostre amministrazioni sostituiscano le proprie caldaie perché non c'è un'azione specifica che sposta, ci vogliono milioni di piccole azioni il cui risultato è un miglioramento della qualità dell'aria, noi dobbiamo cominciare a fare le nostre, la Provincia questo tipo di azione l'ha già fatta cinque anni fa, tanto per dire. C'è un tema su cui io vorrei viceversa che fossimo onesti fino in fondo che è il tema degli inceneritori. Consigliere Leporati le do atto in modo sincero di essere rimasto qua per poter proseguire nell'interlocuzione. Gli inceneritori o avvelenano o non avvelenano, noi abbiamo fatto determinate azioni, noi abbiamo messo sul tavolo un piano di monitoraggio che in Italia non ha fatto nessuno, noi abbiamo prodotto i risultati e li abbiamo messi a disposizione di tutti e sono sui siti, questo è. Se uno mi dice che, in base a un principio di precauzione, bisognerebbe spegnere l'inceneritore io dico "questi sono i dati e non mi si parli degli inceneritori di Onolooloo o dell'Australia, mi si parli degli inceneritori di Bologna" quindi io credo che debba esserci da parte nostra una responsabilità di amministratori, tutti quanti, nei confronti dei nostri cittadini che consenta loro di sapere esattamente come stanno le cose nei contorni in cui essi stanno sulla base dei risultati dei dati che abbiamo prodotto a Bologna e non a Honolulu e non in Australia. Dopodiché io sono politicamente convinto che la scelta degli inceneritori deve essere subordinata ad altre cose, la raccolta differenziata, il recupero di materia etc., ma questo è un tema politico e non è un tema di salute, sul piano della salute non so gli inceneritori in giro per il mondo ma so che l'inceneritore di Bologna non sta avvelenando nessuno e queste cose io al dottor o professor Pizza Presidente

BOZZA NON CORRETTA

dell'ordine dei medici dell'Emilia Romagna glielo ho già detto tre mesi fa e sono pronto a sostenere questa posizione. L'ultima cosa che dico riguarda l'energia perché abbiamo detto mobilità, abbiamo detto riscaldamento, parliamo di energia. Voi avete ampliato il discorso sul tema nucleare ed evidentemente il perimetro può arrivare ovunque. La Provincia di Bologna, lo dicevo nell'introduzione, ha fatto una scelta forte a favore dell'energia rinnovabile e dell'efficienza energetica, sono i pilastri del piano energetico regionale per quanto attiene le azioni messe in capo alle Province e ai comuni. Noi lavoriamo per questo, sul tema nucleare ci può essere un dibattito su cui sono legittime tutte le opinioni ma ciò non ha effetto sulla politica di questa Provincia perché ciò che la Provincia deve fare in questo quadro istituzionale è promuovere l'energia rinnovabile e promuovere l'efficienza energetica. Noi lavoriamo così, io credo che le amministrazioni debbano fare la loro parte per le competenze che sono ad esse attribuite e io credo che con questo piano noi assolviamo a un'importante competenza che c'è stata attribuita già da anni e che siamo contenti finalmente di condurre in porto. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Assessore Burgin.

Dichiarazione di voto, vi ricordo che iniziamo le votazioni sull'ordine del giorno collegato che è stato presentato. Consigliere Zaniboni.

CONSIGLIERE ZANIBONI:

Grazie Presidente.

Faccio la dichiarazione per i gruppi DS e Margherita dicendo innanzitutto che noi diamo un parere positivo, favorevole, a questo piano della qualità dell'aria sottolineando intanto il valore forte della concertazione che c'è stato tra gli enti. Si ricordava prima anche, ad

BOZZA NON CORRETTA

esempio, la coerenza che c'è con il piano del traffico del comune di Bologna. L'assemblaggio che c'è stato e quindi questo valore importante fa in modo che questo piano è anche in progress cioè nel tempo dovranno essere poi compiute queste azioni positive soprattutto anche grazie all'opera degli enti locali, dei comuni e in particolare del comune di Bologna per fare questo intervento di risanamento della qualità dell'aria. La linea di finanziamento credo che sia molto importante, qui ci sono, mi pare, quindici milioni di euro quindi in sostanza delle risorse che possono essere spese in queste azioni, non stiamo parlando di buone intenzioni o di principi o di un lavoro teorico positivo ma che quando è il momento concreto, come spesso accade anche per le grandi infrastrutture, come veniva ricordato, ci sono delle difficoltà, qui abbiamo delle risorse che credo possono e devono essere impiegate positivamente e anche questo va sottolineato. Con questo piano non si parla, anche questo lo sottolineo, solo di restrizioni, le limitazioni del traffico fanno parte di un intervento che riguarda l'emergenza però si lavora soprattutto sui provvedimenti positivi per ridurre le emissioni sia da traffico, sia civili, con una serie di indicazioni tra l'altro ben dettagliate e anche questo va valorizzato, compreso anche l'impegno soprattutto delle aree urbane di Bologna e Imola che sono quelle più interessate, oltre alle polveri sottili che riguardano tutta la Provincia. Valutiamo positivamente i punti essenziali che vanno dal completamento del servizio ferroviario metropolitano perché se siamo d'accordo, questo è vero, con la libertà che ci deve essere nell'utilizzo del mezzo, crediamo che sia però fondamentale andare incontro a un'esigenza che sappiamo esserci, ci sono soprattutto migliaia di pendolari verso il capoluogo e viceversa alla sera e soprattutto all'interno della città per i servizi che essa ha e in sostanza con una migliore implementazione del trasporto pubblico, penso per esempio al servizio

BOZZA NON CORRETTA

ferroviario metropolitano e alla collaborazione con gli enti locali, con gli investimenti ad esempio anche in quei servizi di supporto come i locali per quanto riguarda l'accoglienza dei viaggiatori, i posteggi, le piste ciclabili, si ha la possibilità di spostare fette più consistenti dal trasporto su gomma al trasporto su ferro e nel trasporto su gomma incentivare il mezzo pubblico. Ricordo ancora l'idea del mobility manager dell'area di Imola e dell'area di Bologna, in sostanza quindi quello di arrivare anche a governare tutte le azioni che possono essere portate avanti. Ancora le estensioni delle aree pedonali, la sinergia del trasporto su gomma con la ferrovia e via dicendo, il dibattito è stato ricco, articolato, sia in Commissione e sia in aula. Concludo sottolineando due valori, il valore dell'informazione, l'informazione è fondamentale non solo perché abbiamo una popolazione che è giustamente più attenta che in passato alle questioni che riguardano la salubrità ma perché è giusto rendere a conoscenza, non solo di quelli che sono gli organismi che sono preposti a governare il sistema, i cittadini proprio perché ci deve essere una coscienza civica e comportamenti, perché è anche una questione di educazione, coerenti e conseguenti se vogliamo andare verso una progressiva situazione di miglioramento della qualità dell'aria. Poi la formazione, perché è anche questo un aspetto che è fondamentale? La formazione deve venire anche attraverso tutte le agenzie educative che ci sono, in primis la scuola nei confronti delle giovani generazioni, proprio per attuare quella sensibilità, quell'attenzione e soprattutto quei comportamenti positivi che sono in questo senso molto importanti. Anche l'educazione, quindi non la costrizione ma l'educazione, all'incentivo e all'utilizzo di quello che è il mezzo pubblico. Concludo ricordando che si tratta di un piano, veniva ricordato anche dall'intervento di Naldi, che può essere anche nel tempo a seconda delle cose che si presenteranno sistemato,

BOZZA NON CORRETTA

modificato, arricchito, rafforzato, e quindi in sostanza è un percorso che in questo senso inizia. Per queste motivazioni che ho ora enunciato annuncio il voto a favore dei gruppi consiliari di DS e Margherita.

PRESIDENTE:

Grazie.

Passiamo alla votazione sull'ordine del giorno collegato e presentato dai gruppi di maggioranza. La votazione è aperta.

VOTAZIONE**PRESIDENTE:**

Presenti 27, favorevoli 19, nessun astenuto, 8 contrari. Il Consiglio approva.

Votiamo la delibera. La votazione è aperta.

VOTAZIONE**PRESIDENTE:**

Presenti 27, favorevoli 19, nessun astenuto, 8 contrari. Il Consiglio approva.

Votiamo l'immediata esecutività. La votazione è aperta.

VOTAZIONE**PRESIDENTE:**

Presenti 27, favorevoli 19, nessun astenuto, 8 contrari. Il Consiglio approva.

C'è un ordine del giorno presentato sulla violenza alle donne, firmato da tutti i gruppi, tutto il mondo l'ha firmato e io non sottoporrei a urgenza la votazione ma lo metterei subito in votazione a meno che non ci siano interventi. Lo votiamo secco così lo approviamo. La votazione è aperta.

BOZZA NON CORRETTA**VOTAZIONE****PRESIDENTE:**

Presenti 26, favorevoli 26, nessun astenuto, nessuno contrario. Il Consiglio approva.

A questo punto, sempre sugli ordini del giorno, l'oggetto 60, minorità delle donne migranti, siamo in Commissione. L'oggetto 70 la proposta di istituzione di Moschea nel territorio bolognese. La parola alla Consigliera Zanotti.

CONSIGLIERE ZANOTTI:

Grazie Presidente.

Io presento brevemente questo ordine del giorno sottoscritto da tutte le forze di maggioranza rispondendo a...

PRESIDENTE:

Consigliera Zanotti prevengo una richiesta. È evidente che si va avanti finché c'è il numero legale, questa è la risposta a una domanda che non è stata espressa. Adesso verificiamo. Con rammarico devo constatare che non abbiamo i numeri per proseguire.

CONSIGLIERE ZANOTTI:

Comunque Signor Presidente io il problema lo pongo perché devo dire che non c'è due senza tre e mi va bene però rinviarlo la quarta volta comincio a porre un problema politico, probabilmente non si vuole discutere questo ordine del giorno. Io devo dire che su questo sono molto dispiaciuta perché partivo da una premessa, c'è chi dice che non è opportuno e io parto dal presupposto che invece è opportuno che ci sia un'espressione anche di questo Consiglio Provinciale. Faccio la battuta cioè che lo discutiamo a Moschea fatta, a voi proprio la riflessione e la valutazione su una battuta.

BOZZA NON CORRETTA**PRESIDENTE :**

Prendo atto della dichiarazione naturalmente, i numeri sono questi. Chiudiamo la seduta del Consiglio Provinciale.

*Trascrizione effettuata dalla ditta Write System Srl
della seduta di Consiglio Provinciale
del 09 Ottobre 2007*