

PROVINCIA DI BOLOGNA

4ª COMMISSIONE CONSILIARE

Ambiente, Sicurezza del Territorio, Pianificazione Territoriale, Mobilità ,Viabilità,
Trasporto

VERBALE N. 5 DEL 4 FEBBRAIO 2005

L'anno 2005, il giorno 4 del mese di febbraio previa convocazione, inviata a ciascun componente, si e' riunita la 4ª COMMISSIONE CONSILIARE, presso la Residenza della Provincia di Bologna - Via Zamboni, 13 - Bologna

Presiede la 4ª COMMISSIONE CONSILIARE il Presidente: **MARCO MAINARDI**

Sono presenti i seguenti Consiglieri:

BALLOTTA RENATO	(2 v.)
CASERTA SERGIO	(2 v.)
COCCHI ANNA	(2 v.)
FINELLI RAFFAELE	(2 v.)
TORCHI EMANUELA	(2 v.)
ZANIBONI GABRIELE	(1 v.)
GRANDI LORENZO	(1 v.)
VIGARANI ALFREDO	(1 v.)
FINOTTI LUCA	(3 v.)
GOVONI LUCA	(1 v.)
LABANCA ANGELA	(1 v.)
LEPORATI GIOVANNI	(1 v.)
VICINELLI GIUSEPPE	(1 v.)
GUIDOTTI SERGIO	(1 v.)
VECCHI ALBERTO	(1 v.)
FUSCO MARIETTA	(v.)
NALDI GIANCARLO	(v.)

Sono assenti i seguenti Consiglieri:

DRAGHETTI BEATRICE, ERCOLINI GABRIELLA, CONTI VALTER, GNUDI MASSIMO, MATTIOLI GAETANO, CASTELLARI FABRIZIO, DE PASQUALE ANDREA, SPINA SERGIO, NANNI PAOLO, VENTURI GIOVANNI, CEVENINI MAURIZIO

Sono inoltre presenti:

Funge da segretario/a verbalizzante: ANNA LISA LUCENTI

ORDINE DEL GIORNO

OGGETTO N. 1 - Verbale

Approvazione del verbale n.20 del 03/12/2004.

OGGETTO N. 2 - Verbale

Approvazione del Verbale n. 22 del 13.12.2004

OGGETTO N. 3 - Verbale

Approvazione Verbale n.1 del 14.01.05

OGGETTO N. 4 - Proposta Delibera di Consiglio - 311/2005

Piano di Azione Ambientale per un futuro sostenibile 2004/2006. Quadro degli interventi anno 2004.

OGGETTO N. 5 - Relazione tecnica

Effetti ambientali dei carburanti alternativi (GPL, Metano): relazione tecnica

OGGETTO N. 6 - Verbale

Approvazione Verbale n.19 seduta del 26.11.04 - rinviato nella seduta del 14.01.05

OGGETTO N. 7 - Verbale

Approvazione Verbale n.23 del 17.12.04 - rinviato nella seduta del 14.1.05

OGGETTO N. 8 - Verbale

Approvazione del verbale n.21 del 10/12/2004.

Il presidente Mainardi apre la seduta alle ore 9,30 previa verifica del numero legale.
pone in approvazione i verbali in oggetto che vengono unanimemente approvati.

I punti 4 e 5 dell'O.d.G. sono deregistrati come risulta dalla bozza non corretta in allegato.

Nella votazione del punto 4) si esprimono a favore i Consiglieri Naldi, Ballotta, Cocchi, Fusco, Torchi. Non partecipano al voto i Consiglieri Guidotti, Mainardi, Leporati.

L'oggetto di cui al punto 4) è approvato ad unanimità.

Nel corso della seduta si verificano i seguenti movimenti:

entrano i Consiglieri Ballotta alle ore 9,45 Labanca e Vecchi alle ore 9,50, Govoni alle ore 10,20, Vicinelli alle ore 10,25;

escono i Consiglieri Grandi alle ore 9,55, Finotti alle ore 10,00, Govoni e Finelli alle ore 10,30, Vicinelli alle ore 10,45, Labanca alle ore 10,55, Vecchi alle ore 11,00 Caserta alle ore 11,10, Cocchi alle ore 11,20, Fusco alle ore 11,30, Vigarani alle ore 11,35, Torchi alle ore 11,45, Naldi alle ore 12,05, Zaniboni alle ore 12,10.

il/la Segretario/a

ANNA LISA LUCENTI

IL PRESIDENTE

MARCO MAINARDI

Si attesta che il suddetto verbale e' stato inviato a tutti i Consiglieri ed e' stato approvato dalla 4^a
COMMISSIONE CONSILIARE nella seduta del _____ con verbale n.
Bologna,

IL/LA SEGRETARIO/A

PRESIDENTE MAINARDI - Buongiorno a tutti. Iniziamo questa riunione della Quarta Commissione con l'approvazione dei verbali. Verbale numero 1, del 3/12/2004, verbale numero 2 del 13/12/2004, verbale numero 1 del 4/1/05. Poi sono stati integrati con altri tre verbali, per chi non li avesse visti, in un ordine del giorno aggiuntivo. Oggetto numero 6, verbale numero 19 del 26/11/2004; oggetto numero 7, verbale numero 23 del 17/12/2004; e oggetto numero 8, verbale numero 21 del 10/12/2004. Chi ha qualcosa da dire, da modificare nei verbali? Se no li diamo per approvati. Nessuno chiede la parola, quindi li diamo per approvati.

Passiamo all'oggetto numero 4, avendo messo in coda gli altri tre verbali. Proposta di delibera di Consiglio, piano di azione ambientale per un futuro sostenibile, 2004/2006, quadro degli interventi anno 2004. Quindi diamo la parola immediatamente all'Assessore Burgin.

BURGIN - La delibera che portiamo all'attenzione della Commissione oggi e del Consiglio provinciale martedì prossimo fa riferimento al secondo piano di azione ambientale per un futuro sostenibile, elaborato dalla Regione Emilia Romagna, dentro il quale, secondo una serie di indirizzi, cornici e priorità, siamo andati ad elaborare quanto attiene alla Provincia di Bologna. Il piano di azione ambientale 2001/2003 identificava una serie di indirizzi che sostanzialmente ricalcavano quelle che erano le principali criticità ambientali della nostra Regione e, conseguentemente, andava ad elaborare, in collaborazione, con il concorso delle Province, andava ad elaborare un programma di interventi che a quel tempo prioritariamente, e dal punto di vista quantitativo in modo quasi totale, facevano riferimento al sistema idrico.

Per intenderci, dal primo piano di azione ambientale per un futuro sostenibile della Regione, nella nostra Provincia furono elaborati i cosiddetti piani stralcio, per finanziare la realizzazione di pesanti interventi nel sistema fognario e della depurazione, al fine di allineare la gestione degli stessi alle normative regionali in materia. La Regione ha confermato gli indirizzi per il secondo triennio 2004/2006, la Regione ha confermato gli indirizzi complessivi, che fanno da cornice a questo piano, che non riguardano esclusivamente il sistema idrico ma sostanzialmente spaziano su tutti i temi ambientali principali; e ha confermato pure per il primo anno la disponibilità finanziaria, complessiva, sulla Regione, di 20 milioni di euro.

E' stata costituita a livello regionale la cosiddetta cabina di regia, in cui siedono gli Assessori all'Ambiente delle nove Province e la Regione stessa; si è identificato un primo criterio di elaborazione

dei progetti: un 40 per cento elaborati a livello regionale, avente tale tipo di interesse, che sostanzialmente fanno riferimento alla gestione delle zone costiere, quindi non riguardano noi direttamente; e un 60 per cento che, viceversa, deve essere attuato secondo la logica bottom up, cioè dal basso partono le proposte, partono i piani di azione ambientale provinciali. E questi complessivamente vanno a costituire il piano di azione ambientale della Regione per la parte, appunto, dei progetti di interesse provinciale, che possono contare sul 60 per cento della disponibilità finanziaria complessiva, quindi, in cifra tonda, 12 milioni di euro, ripartiti secondo criteri concordati tra i nove Assessori della Provincia, un terzo a quota fissa, un terzo a popolazione, un terzo a territorio, e che alla fine identificano per la nostra Provincia una disponibilità, in cifra tonda, di 2,1 milioni di euro.

Il quadro temporale nel quale si è mossa la nostra Provincia, sono state costrette a muoversi le Province, tutte quante le Province, è estremamente ristretto. La delibera del Consiglio regionale è stata approvata il 23 di dicembre, conseguentemente ne abbiamo avuta notizia dopo il periodo delle feste; abbiamo ricevuto le schede dalla Regione il 20 gennaio e la richiesta di proporre il nostro piano di azione ambientale, della Provincia, entro il 31. Data che nessuno è stato in grado di rispettare alla lettera ma nella sostanza tutti quanti ci apprestiamo, nella sostanza, a rispettare, attraverso il percorso che vede oggi, che ha visto martedì proporre in Giunta il piano di azione ambientale della Provincia, oggi in Commissione, martedì in Consiglio.

Facevo riferimento agli indirizzi di carattere generale. Questi sono cinque. Abbiamo elaborato, oltre a quanto è contenuto come allegato della delibera, questo sommario che credo che vi sia stato distribuito, questo sommario di otto pagine, dentro cui abbiamo cercato di raccogliere la sintesi e anche il filo logico che ha percorso la nostra azione. Allora, come si può leggere nella pagina 3, abbiamo riportato la scaletta degli ambiti tematici dentro cui si deve muovere la nostra proposta, secondo quanto indicato dal piano triennale regionale, e che sono: 1. il sistema dei parchi e delle aree protette, 2. bonifiche e ripristino ambientale dei siti inquinati, 3. sistemi di gestione integrata dei rifiuti, 4. risanamento della qualità dell'aria, 5. realizzazione progetti operativi derivanti dai piani di azione ambientali elaborati dai forum di Agenda 21. Il foglio vedo che è in distribuzione.

Questa è la cornice. In sostanza, noi oggi sottoponiamo alla Commissione, e martedì al Consiglio, la proposta di piano d'ambito provinciale, che sommata a quanto richiesto, a quanto elaborato dalle

altre Province, porta alla definizione del piano regionale, sulla quale evidentemente la Regione sarà chiamata ad esprimersi in termini di accoglimento delle proposte fatte, secondo la loro coerenza con le linee guida, gli indirizzi, la cornice e le priorità identificate dalla Regione, e, una volta accolte, potranno poi dare vita alla realizzazione di progetti attuativi rilevanti ed estremamente importanti per il nostro territorio, che adesso vi illustreremo più in dettaglio e che comunque, in termini di modalità e attuazione, per quanto attiene la parte finanziaria, fanno sempre riferimento al criterio del cofinanziamento.

Il contributo regionale non può superare il 75 per cento dell'importo complessivo dell'opera e il restante 25 per cento deve essere messo sul tavolo, diciamo così, dai soggetti che partecipano e che normalmente sono i beneficiari ultimi della proposta. Trattasi delle Province, trattasi dei Comuni, che chiameremo a collaborare con noi, e nella colonna Enti attuatori, a fianco di questi, leggiamo anche i consorzi di bonifica e i cinque parchi del sistema provinciale di Bologna.

Questa è la cornice. La dottoressa Altobelli e la dottoressa Alvisi possono offrirvi un approfondimento più puntuale dei progetti, per quanto attiene all'area ambientale e all'area paesistica, dei parchi, da un lato, all'area ambientale, Agenda 21, rifiuti e bonifiche dall'altro. Io sarei per dire, se voi siete d'accordo, chiederei alle due... al maschile si dice tecnici molto facilmente, al femminile tecniche suona in modo pessimo; ma tant'è. La dottoressa Altobelli è la dirigente del servizio pianificazione paesistica del settore Ambiente; io darei la parola a lei per la spiegazione un po' più puntuale dei progetti che fanno riferimento appunto alla sua area di competenza.

ARCH. ALTOBELLI - Grazie. Buongiorno a tutti. Nel prospetto che vi è stato distribuito trovate, a pagina 4, l'elenco degli interventi che riguardano il sistema delle aree protette e dei siti della rete Natura 2000. E' bene sottolineare che il piano di azione ambientale regionale ha individuato come settori prioritari quei settori che sono interessati da innovazioni legislative e che quindi necessitano di una fase di sostegno da parte della Regione e di incentivo per l'implementazione di queste nuove leggi. E queste tre priorità sono state individuate appunto la prima nel sistema dei parchi e delle aree protette regionali e poi, come l'Assessore ha spiegato, le altre due sono bonifiche, ripristino ambientale dei siti inquinati e sistema di gestione integrata dei rifiuti.

In particolare, per quanto riguarda il sistema delle aree protette e della rete Natura 2000, sta andando proprio in Consiglio in questi giorni, è appena passata dalla Commissione consiliare, la nuova legge sulle aree protette, che peraltro il Consiglio provinciale ha a suo tempo stimolato e incentivato, che ridisegna un pochetto anche le relazioni fra le aree protette e le comunità locali e cerca di rilanciare la promozione socioeconomica del territorio, il coinvolgimento delle realtà sociali ed economiche interessate alle aree protette. E quindi, in attuazione di questa priorità, i progetti che voi qui vedete elencati in sostanza come sono riassumibili, al di là dell'elenco sempre poco espressivo? Sono sostanzialmente interventi, avete visto, per 1 milione e 400.000 euro circa; ed in particolare sei riguardano proprio interventi nelle aree protette già istituite, i cui soggetti attuatori saranno le aree protette, ancorché la Provincia sia individuata come beneficiaria del finanziamento regionale, perché, come l'Assessore ha spiegato, questi sono finanziamenti che sono rivolti alle Province.

Poi, sono tre progetti di tre Comuni, Monte San Pietro, Zola Predosa e San Giovanni in Persiceto, che riguardano l'attuazione delle reti ecologiche; già abbiamo illustrato in Commissione, alla fine dell'anno scorso, un paio di oggetti di questo tipo. E quindi qui passiamo proprio all'attuazione concreta degli interventi. Due progetti sono invece da realizzarsi con il coinvolgimento diretto dei consorzi di bonifica. Anch'essi sono progetti di attuazione della rete ecologica e quindi di creazione di fasce boscate tampone, che assolvono alla funzione, da un lato, di riqualificazione ecologica ma dall'altro anche di fitodepurazione delle acque del sistema nei canali di bonifica. Anche perché, come già ricordato, il tema delle reti ecologiche è un tema multifunzionale, che cerca di risolvere contemporaneamente problemi idraulici, problemi di assetto ambientale e anche paesaggistico.

E altri due progetti, invece, sono progetti che la Provincia realizzerà direttamente attraverso il servizio che dirigo, il servizio pianificazione paesistica, e sono in particolare due interventi che servono per attrezzare la Provincia all'arrivo delle nuove consistenti deleghe che la nuova legge sulle aree protette sta per conferire alle Province; chiedendo loro di assumere direttamente la responsabilità diretta della gestione delle riserve naturali, delle aree di riequilibrio ecologico, che fino ad oggi sono di competenza dei Comuni, e sono questi versanti, più altre competenze che la Regione ci assegna in termini di precisa definizione dello stato di conservazione dei sistemi naturali del nostro territorio. E quindi tutto ciò

richiede di attrezzarsi in termini di conoscenza, per potere sostenere le nuove competenze che la Provincia avrà.

Queste sono un po' le tematiche che hanno generato queste proposte di intervento. Io resto naturalmente a disposizione dei Consiglieri per ogni approfondimento sui singoli progetti. Ma credo di aver dato un po' un quadro riassuntivo degli interventi sul sistema delle aree protette, della rete Natura 2000 e delle reti ecologiche. Grazie.

PRESIDENTE MAINARDI - Diamo la parola alla dottoressa Alvisi.

DOTT.SSA ALVISI - Allora, gli altri interventi che sono previsti, che sono stati selezionati per la presentazione al programma regionale, fanno riferimento ad altre due priorità che sono indicate nel piano di azione ambientale 2004/2006 della Regione, che sono la bonifica e il ripristino ambientale dei siti inquinati e i sistemi di gestione integrata dei rifiuti. E un'altra priorità, che è presente sempre nei piani di azione ambientale della Regione, fin dal 2001, e che è anche, tra l'altro, uno dei campi di intervento ambientali della Provincia di Bologna abbastanza prioritario, ed è il risanamento della qualità dell'aria. Un ultimo campo tematico riguarda l'attuazione dei progetti di Agenda 21 locale.

Prendendo i vari punti, uno alla volta, abbiamo, a pagina 5, per quello che riguarda le bonifiche e il ripristino ambientale dei siti inquinati, viene proposto un intervento. La bonifica di un sito inquinato in Comune di San Giovanni in Persiceto; ed è l'unico intervento di questa categoria, per un costo complessivo di 188.000 euro, dei quali 141.000 vengono richiesti a co-finanziamento. Per quello che riguarda la gestione integrata dei rifiuti, invece, gli interventi proposti sono di tipo più integrato e riguardano, da un lato, la realizzazione di un accordo di programma per la gestione concertata dei rifiuti, questo è un accordo piuttosto articolato, che praticamente prevede l'intervento in alcuni settori diversi, che sono un'azione per il trattamento dei residui provenienti da attività agricole e il recupero dei residui da costruzione e demolizione connessi con l'attività edile e l'attivazione di accordi di programma per la gestione di altre tipologie di rifiuti.

Coordinate con questo intervento ci sono altre due azioni che sono invece più sulla riduzione dei rifiuti. La prima è stata chiamata "riduci imballi", ispirandosi a un progetto analogo che viene fatto in altre Province di Italia, allo scopo di ridurre i rifiuti da imballaggio attraverso sensibilizzazione dei produttori, dei distributori e degli Enti pubblici, in particolare per quanto riguarda i detersivi e i detersivi in pratica, quindi sperimentando un sistema di distribuzione attraverso dei dispenser, dei contenitori

riutilizzabili; e altre iniziative di promozione per la riduzione degli imballi.

Un'azione sulle politiche integrate di prodotto. Anche questa è un'azione piuttosto articolata, che riguarda sia interventi verso gli Enti pubblici che per quello che riguarda le loro politiche di acquisto, sia interventi rivolti ai produttori per incentivare la commercializzazione e la distribuzione di prodotti a basso impatto, sia per quanto riguarda i rifiuti che per quanto riguarda l'ambiente. Per quello che riguarda il risanamento della qualità dell'aria ci sono quattro progetti presentati. Nell'ordine in cui sono riportati qui c'è un progetto su "costruire sostenibile" nelle scuole; questo progetto si rifà anche delle iniziative del forum di Agenda 21 locale. Quindi sono anche istanze che provengono da vari Comuni della Provincia che sono impegnati nell'edilizia sostenibile. In particolare, il progetto ha lo scopo di sperimentare realizzazione di edifici secondo il criterio della bioedilizia; e in questo caso finanziando all'Ente che realizza l'opera l'extracosto dovuto alla progettazione e all'utilizzo di materiali della bioedilizia.

Poi esiste un secondo progetto, che è qui chiamato "risanamento della qualità dell'aria"; sono una serie di azioni, sempre rivolte ai Comuni, che hanno lo scopo di incentivare tutta una serie di buone pratiche per l'utilizzo del trasporto pubblico e per la riduzione comunque della mobilità su auto privata, quindi anche ad esempio attraverso realizzazione di... la proposta di percorsi, ad esempio, ciclopedonali casa/scuola per i ragazzi, azioni di promozione e sensibilizzazione varie. Sempre un po' in quest'ottica si colloca anche il terzo progetto, chiamato "bike net", che è un progetto per creare una sorta di bike sharing, cioè l'equivalente del car sharing per le biciclette, mettendo dei distributori di biciclette presso le fermate del trasporto ferroviario metropolitano, in modo che l'utente sia in grado di lasciare la sua bicicletta nella stazione e utilizzarne un'altra nella stazione successiva.

Il quarto progetto presentato, invece, ha a che fare con la sostenibilità nelle aree produttive, quindi con le aree ecologicamente attrezzate. Prevede sia la realizzazione di linee guida per la realizzazione di aree ecologicamente attrezzate e l'adattamento di aree già esistenti, o linee guida per i criteri con cui ampliare esistenti e in ampliamento, e studi di fattibilità per la realizzazione di questi interventi. Infine, l'ultima voce, nella penultima pagina, evidenzia alcuni progetti che rispondono a un'esortazione che è presente nel piano di azione ambientale 2004/2006 della Regione Emilia Romagna, che sollecita le amministrazioni a

favorire la realizzazione di progetti che sono stati formulati dal forum di Agenda 21 locale. Questo tipo di attenzione è già presente anche nella selezione degli altri progetti; perché molti di questi si coordinano con le indicazioni del forum di Agenda 21 locale.

Questi qui sono stati isolati, diciamo, come ambito tematico, perché sono più direttamente emanazione dei lavori del forum e sono comunque coordinati a supporto con la realizzazione degli altri interventi. Per cui, per esempio, il primo, Agenda 21 in rete, sostiene Comuni che stanno tentando di realizzare progetti elaborati dai loro forum comunali, che siano coerenti con progetti che già vengono fatti a livello provinciale. La seconda, la campagna informativa, in realtà sono azioni, anche queste, di realizzazione di progetti sempre sulla riduzione dei rifiuti e dei consumi energetici e idrici, proposti dal forum di Agenda 21, e che richiedono un'azione anche informativa nei confronti della cittadinanza, degli utenti, anche nelle scuole.

L'ultimo intervento è stata una proposta sempre del forum di creare un evento pubblico per la promozione del consumo critico, dei prodotti equo e solidali, biologici e di questo tipo, con una particolare attenzione in questo caso alle produzioni agricole. Quindi a prodotti biologici del territorio o comunque a prodotti del commercio equo e solidale che hanno a che fare con l'agricoltura. Sono stata molto rapida però, se ci sono chiaramente delle domande o altro, sono a disposizione per gli approfondimenti.

PRESIDENTE MAINARDI - Ringraziamo la dottoressa Altobelli e la dottoressa Alvisi per le esposizioni di queste proposte. Io aprirei, se non ci sono altri interventi dei tecnici, la discussione dei Consiglieri. Ha chiesto la parola il Consigliere Naldi.

NALDI - Sì, grazie Presidente. Io vorrei partire dando un giudizio positivo, chiaramente, molto esplicito, di merito, sull'impegno dell'Assessore, per stare nell'iter del piano regionale con dei tempi così stretti. Quindi con un impegno e con uno sforzo e anche con la destinazione di risorse che sono anche importanti. Sono sempre poco, rispetto ai bisogni, ovviamente, ma ci si misura sulla base di quello che si può fare e non sulla base dell'impossibile. Giudizio positivo anche sulle opzioni, di contenuto, di conservazione della natura, educazione ambientale, di supporto ad Enti tecnici per la comunicazione. Io adesso il giudizio anche che do è fatto, Assessore, sulla base delle tabelle che ho ricevuto stamattina, si capisce già meglio, rispetto a quell'arida - scusa - quell'arida tabella; era un po' fatica anche costruirsi un giudizio, insomma. Tant'è che può darsi

che alcune cose che dico siano un po' viziate da quella tabella rispetto a questa che abbiamo ricevuto questa mattina.

Quindi, dicevo, contenuti importanti, uno sforzo importante, il supporto ad Enti tecnici per azioni di comunicazione della qualità dell'aria, supporto a Comuni che si trovano in difficoltà in situazioni di particolare gravità, quindi bonifiche dei siti inquinati, e non è una cosa da poco, perché sappiamo quanto sia difficile affrontare queste situazioni. L'impegno sulla qualità dell'aria, per il miglioramento della qualità dell'aria. Quindi vorrei proprio dare atto di questo impegno e di questa tempestività per stare nell'articolazione del piano regionale. Io però vorrei accompagnare questo giudizio con alcune riflessioni, le faccio qui liberamente, come apporto personale e niente più, su questo piano, su questa articolazione, che è il primo piano che facciamo, appena arrivati in pratica, voglio dire, in questa corsa.

Io credo che il piano, proprio perché è una cosa diversa dall'attività ordinaria, ma che deve essere obbligatoriamente coordinata, comunque, con l'attività ordinaria, il piano è un qualcosa di più che si fa, che negli obiettivi ha dichiaratamente anche la funzione di trainare, di convincere, di corresponsabilizzare operatori, imprese, aziende e anche il grande pubblico, i cittadini. Io credo che il piano dovrebbe avere, ripeto, stamattina ho già ricevuto qualcosa di diverso, ora, da quello che avevamo avuto, debba avere anche una maggiore capacità di auto esplicazione e di comunicazione delle linee che lo ispirano, che lo caratterizzano, insomma. Credo che proprio servirebbe una premessa un po' più articolata, una premessa un po' più articolata che significa anche proprio opzione politica; cioè, in sostanza, che dica: la Provincia di Bologna sta nel piano regionale ma ci sta con tutte le proprie specificità, con tutto il proprio impegno ed esprime anche delle opzioni, che poi le sentivo ora, che quindi ci sono, le bonifiche dei siti inquinati, qualità dell'aria eccetera. Quindi ci sono, non mi invento niente.

Dico solo che deve esserci, secondo me, può esserci una maggiore corrispondenza fra le azioni che vengono comunque proposte e delle linee di intervento sull'ambiente da parte dell'amministrazione, che ha tante competenze in questo settore. Quindi per fare in modo che il piano assuma proprio la valenza di una politica provinciale, della Provincia insomma, e non solo quindi dell'articolazione di un piano regionale, al quale sarebbe comunque doveroso partecipare. Quindi credo che proprio bisogna fare questa azione per cucire il piano triennale con l'attività ordinaria. Anche al fine che sia chiara

questa cosa a tutti, ai cittadini, alle associazioni, al volontariato, a tutti quanti; che non è che col piano si esaurisca l'azione della Provincia di Bologna sulle questioni ambientali; il piano è un qualcosa in più, che indirizza, che traina, che esprime delle peculiarità, che coglie dei finanziamenti, che esprime un di più della propria azione.

Ma ovviamente, lo dicevo prima, lo voglio ribadire, le due cose devono essere cucite, devono essere assolutamente cofinanziate, convergenti insomma; e si deve anche capire. Non deve essere solo in modo sotterraneo, si deve anche capire che è così. Perché in questo sta... Il nuovo approccio alla sostenibilità sta nella integrazione; questo è ovvio e banale. Ma sta nella integrazione non solo dal punto di vista di chi esprime delle azioni, di chi governa; anche di chi è governato, di chi partecipa. Quindi nella correponsabilizzazione, deve sapere che sta dentro ad un disegno che è complesso. Quindi dobbiamo gestire una complessità che, se è esplicitata, se è dichiarata, se è commentata, probabilmente produce anche maggiori effetti, insomma.

Quindi direi che questa è un po' l'osservazione. A questo fine, ad esempio, ripeto, dovrei rileggermi queste tabelle qui, probabilmente l'avete già fatto; però, se non l'avete fatto, è un invito a farlo. Quelle tabelle che abbiamo ricevuto, allegate alla convocazione, ci sono gli interventi che sono anche esposti in modo un po' disorganico secondo me. E' chiaro, voglio esprimermi bene, se ce la faccio, o perlomeno ci provo. I progetti esprimono una loro singolarità, su questo non c'è dubbio. Però un insieme di progetti esprime delle linee. Non so se sono stato chiaro. Per cui accorparli in un certo modo, commentarli, illustrarli, può servire al ragionamento che facevo prima. Poi credo di essermi già fatto capire. Quindi io direi proprio che questo debba essere, può essere il contributo che noi in Commissione possiamo dare.

Due opzioni di contenuto; sono queste e poi ho finito. Una la qualità dell'aria. Ho visto che è stata messa una cifra importante, quindi lo sforzo c'è, lo condivido tutto. Io vorrei anche esprimere una riflessione di questo genere, che è un po' una richiesta di informazioni e un po' anche una sottolineatura di opinione, insomma. Noi abbiamo la vicenda del passante nord da affrontare nei prossimi tempi. Io credo che sia estremamente importante, molto importante, a prescindere dall'opinione che ciascuno di noi ha di questa opera, io ho l'opinione che sia assolutamente essenziale, che sia molto importante arrivare ad una campagna straordinaria di monitoraggio della qualità dell'aria, fatta apposta sull'attuale asse tangenziale autostrada, in modo da capire quanto è velenoso il tipo di situazione

attuale, proprio in una situazione con una densità di traffico di questo genere.

Bisogna che noi non ci affidiamo più a delle impressioni che abbiamo; bisogna che abbiamo dei dati. Per cui da Ozzano a Borgo Panigale, a Casalecchio eccetera, io credo che sarebbe estremamente necessaria una campagna studiata in modo scientifico e che dia una rilevazione anche di carattere trasversale, cioè prendendo delle sezioni da due metri, dell'autostrada, alla tangenziale, a 10 metri, a 50 metri, a 100 metri, per vedere come la pessima qualità dell'aria indotta da questo tipo di ingorgo si espande nei confronti della città, della zona abitata, per capire il danno che fa e i rimedi ai quali si deve andare. Ovviamente, di contro, servirebbe anche una campagna di misura della qualità dell'aria nell'asse che è destinato a ricevere il nuovo... nella zona che è destinata a ricevere il nuovo asse infrastrutturale; proprio per capire come è la situazione di fondo e per riuscire poi a comprendere, con i modelli matematici che ci sono oggi, quindi con un'analisi di scenario, che tipo di situazione si può riprodurre dopo e a quale tipo di misure si deve andare, quali misure vanno adottate, ovviamente, per abbattere quel tipo di situazione che eventualmente si potrebbe riprodurre anche in quella zona, benché a densità abitativa minore; ma non per questo dobbiamo, ovviamente, rinunciare ad abbattere l'impatto ambientale.

Ultima questione di contenuto: le acque superficiali. Questo è un piano che è già fatto, non credo che riusciremo a introdurre modifiche di contenuto di questo genere. Però io esprimo qui una opzione, comunque, che va valutata insomma. Noi abbiamo un grande bisogno di elaborare... elaborare non è neanche appropriato, perché è talmente facile... di adottare - ecco - misure per il risanamento dei nostri corsi d'acqua, che sono tutti a carattere torrentizio e che d'estate vanno tutti, per i processi di escavazione che sono stati permessi quando ancora la competenza non era agli Enti locali, quindi Anni Sessanta e primi Anni Settanta, si è andati a un impoverimento del materasso ghiaioso, abbiamo i fiumi che sono in piena, che erodono e che fanno disastri nella stagione di piena e che ristagnano nella stagione di magra, producendo delle situazioni ambientali che sono assolutamente disastrose.

Io credo - e lì non servono molte risorse - che noi dovremo andare a dei progetti per raccogliere l'acqua quando c'è, e lì ci sono dei terrazzi valsi a suo tempo, scavati, molti di questi corsi d'acqua, a suo tempo scavati, che potrebbero con pochi soldi accogliere... invasi interrati, quindi non pericolosi, che potrebbero accogliere grandi riserve d'acqua che possono essere mollate nella stagione di magra,

riproducendo quel minimo di deflusso vitale che consenta al fiume di continuare a vivere. E fra l'altro ci sono esempi già di realizzazioni di questo genere, realizzati con i progetti (PIM) negli Anni Ottanta, in collaborazione con la bonifica renana, ci sono e sono particolarmente fruttuosi, insomma. Io non ho altre cose da dire.

PRESIDENTE MAINARDI - Ha chiesto la parola il Consigliere Vigarani.

VIGARANI - Che nessuno dica che stavolta il passante nord l'ho tirato fuori, ha cominciato il Consigliere Naldi. Comunque, a parte questo, io ritengo il lavoro che ci è stato presentato stamattina un lavoro pregevole, con una caratterizzazione molto organico e direi complessivamente strutturale. Qui si pensa a interventi, in qualche modo, che non siano episodici, mi pare di capire leggendo appunto i temi che vengono affrontati, e che soprattutto, nel loro insieme, mi paiono portare a sintesi un lavoro che non è di oggi, non è neanche di ieri, è un lavoro che è consolidato e ha radici profonde. L'Assessorato all'Ambiente di questa amministrazione, da tanto tempo, lavora sui temi che sono stati presentati oggi e che sono divisi in cinque categorie. Direi quindi che questa è un'ottima credenziale per dare il via a interventi assolutamente utili e seri.

In particolare, per quello che riguarda l'ambito del sistema dei parchi e delle aree protette regionali, mi sembra interessante il tema che viene riproposto in più punti degli interventi sulle reti ecologiche. E' un lavoro, questo, che, a mio avviso, ha rappresentato il tentativo, mi sembra, in molti casi riuscito bene, di creare delle riconessioni territoriali che non facciano sì che le aree protette e i parchi si presentino come isole in mezzo a una antropizzazione diffusa. Anche qui, dicevo, il tema viene riproposto e mi pare approfondito con significativi finanziamenti. Ma anche tutti gli altri titoli, che riguardano gli interventi di questo ambito, mi paiono molto significativi.

Per quello che riguarda le bonifiche dei siti inquinati, qui parliamo di un esempio molto specifico, la bonifica del sito Razzaboni. E' un'area, questa, che credo molti conoscano, anche perché ha avuto gli onori delle cronache anche recentemente, con le sentenze che hanno in qualche modo riconosciuto il danno evidente che la collettività ha subito da questo intervento fatto da un privato. E' importante che il Comune di San Giovanni in Persiceto non sia lasciato solo a gestire una partita importante come questa. Perché in tanti casi, purtroppo, i piccoli Comuni, in passato, si sono trovati a dovere fare i conti con spese insostenibili, nella bonifica di siti o operazioni appunto di riqualificazione, in qualche modo, coattiva,

perché determinata da guasti ambientali, che per il Comune, certo, rappresentava una opportunità di qualificazione ambientale però era anche un costo difficilmente sostenibile. E quindi mi pare, questo, un segnale molto importante.

Per quello che riguarda i rifiuti, mi sembra che si citi almeno un passaggio che io valuto molto importante, cioè quello della riduzione dei rifiuti. Detta così mi sembra molto chiara. Qui, nelle politiche integrate di prodotto, e riduzione dei rifiuti; questo mi pare il passaggio assolutamente più importante, perché dentro queste tre parole ci sta in qualche modo, credo, il futuro della gestione virtuosa di questo problema. Perché il tema della raccolta differenziata, per quanto possa essere specializzato, approfondito, non può, poi, complessivamente, col tempo, dare i risultati sperati se non viene associato a una politica di riduzione complessiva dei rifiuti prodotti. Quindi anche questo è un aspetto positivo.

Poi abbiamo il tema del risanamento della qualità dell'aria. Ecco, io su questo punto nulla da dire, sugli aspetti che vengono indicati, i progetti e gli interventi che sono appunto finanziati. Prima il Consigliere Naldi faceva riferimento al tema del passante nord. Per quello che riguarda interventi infrastrutturali di grande rilievo, di grande portata, beh, io credo che a maggior ragione qui, più che in altri ambiti, il problema della sostenibilità ambientale di ogni opera, non è che in questo momento mi riferisco al passante nord, che io ribadisco ancora una volta come reputare un'opera che non è assolutamente indispensabile, anzi, sarà un danno irreversibile per il nostro ambiente, poi chiudo, ma dico che il tema dell'impatto di queste opere dovrà essere un tema che non è dell'Assessorato all'Ambiente: deve essere una responsabilizzazione di tutto il nostro Ente e di tutto, direi, il sistema della realtà sociale organizzata di questa Provincia.

E in questo tema non si può eludere l'obbligo che il nostro Paese ha contratto nel cercare di rientrare in quelli che sono comunque minimali obiettivi del protocollo di Kyoto. Quindi io credo che ogni opera che viene pensata debba essere minimamente valutata sulla base di questo criterio, che io valuto comunque, purtroppo, non sufficiente. Questo è un aspetto che ci tenevo molto a sottolineare. In chiusura, il quinto punto, nel tema di Agenda 21, direi che probabilmente è l'ambito più importante degli interventi che vengono finanziati, perché qua dentro ci sta tutto. Agenda 21 significa cose da fare nel ventunesimo secolo, cose da fare per garantire un futuro sostenibile a chi verrà dopo di noi e a conservare, appunto, un ambiente non depauperato o deteriorato. Quindi le azioni, in questo

ambito, attraversano tutte le attività umane sull'ambiente. E penso che un'attenzione di questo genere, che raccoglie le esperienze sviluppate in particolare nel mandato che si è da poco concluso, sul piano dei forum di Agenda 21, che hanno avuto sede qua, mi pare anche questa una attenzione importante che viene rinnovata.

In chiusura, ho osservato che ci sono altri progetti che non sono stati considerati prioritari; ma evidentemente sono considerati ugualmente significativi, perché altrimenti non sarebbero forse stati nemmeno indicati. La cosa che io mi chiedevo era se in tutto questo ambito, in questa selezione, se il criterio di scelta aveva in qualche modo filtrato interventi che non sono stati indicati; e, se è così, sulla base di quale principio. In maniera tale da dare una immagine più completa possibile al lavoro che avete presentato.

PRESIDENTE MAINARDI - Grazie Vigarani. Ha chiesto la parola il Consigliere Guidotti.

GUIDOTTI - Grazie. Il tema è complesso. Anche perché la nota pratica, con gli interventi che la Provincia intende fare, ci è pervenuta stamattina; e a questa daremo un'occhiata con più calma. La delibera che ci viene è di fatto un ragionamento teorico intorno ai temi ambientali e all'inquinamento, a 360 gradi, e sulle risposte che a 360 gradi debbono e possono essere date a tutti i pericoli che minacciano la salute, la vita, attraverso i danni a un sistema di vite eco compatibile. La filosofia di fondo mi ha sempre un po' imbarazzato, se mantenuta a livello di filosofia; anche perché io credo che se il sistema assoluto di preoccupazione e di assoluta tutela, privo di ogni tentazione di proiettarsi nel futuro in maniera propositiva, ci porterebbe forse oggi a vivere in una condizione in cui la vita media è di circa 24 anni, come quella che c'era quando la natura era assolutamente sovrana, e si potrebbe ragionare che in un clima di assoluto naturalismo un uomo abbandonato nella foresta brasiliana non sopravviverebbe più di un quarto d'ora, mentre in mezzo al caos, al traffico e all'inquinamento di una città come Chicago e New York sopravviverebbe benissimo, perché prenderebbe l'autobus e andrebbe dove intende andare. Questo dal punto di vista della filosofia di impianto.

Quindi bisogna un po' edulcorare questo tema e viverlo nell'oggi e nel logico. La scienza dà sempre risposte a se stessa; e bloccare la scienza vuol dire anche costruirci dei problemi e dei pericoli in funzione di quello che fino ad oggi è stato fatto. Tutto ciò premesso, volevo intervenire su due o tre oggetti che sono anche...

(fine lato uno)

(inizio lato due)

(continua Guidotti)... l'oggetto - scusate il bisticcio - di qualche richiesta particolare. Ne parlavo prima anche con l'Assessore. Per la qualità dell'aria, è il tema degli impianti di riscaldamento. Ne accennavamo prima. L'Assessore ci ha dato, tramite la stampa, una nota in cui si dice che gli impianti di riscaldamento ancora a gasolio nella città di Bologna sono circa il 7 per cento; c'è oggi una nota di un sindacato di proprietà edilizia che porta al 10 per cento. Ma i numeri non sono molto difforni. Quello che è un tema di cui chiedevo anche all'Assessorato di farsi carico di verificare è cosa significa o cosa rappresenti questo 10 per cento di riscaldamento a gasolio anziché a metano.

Questa nota, di questo sindacato di proprietà edilizia, ci dice che questo 10 per cento rappresenta circa la presenza di 2,4 milioni di autoveicoli in circolazione per la città, a fronte di questo misero 10 per cento. Lo dicevamo prima con l'Assessore, sono numeri, mi fido del 10 per cento, mi fido dei 2,4 milioni; forse sarebbe opportuno monitorare e verificare se questi dati sono corretti. Perché, laddove fossero corretti, è evidente che tutto il tema della protezione ambientale, escogitato sul traffico, è una goccia nel mare, non significa niente, bisogna intervenire su altre cose che sono assai più pericolose, come l'inquinamento provocato dalle caldaie ancora a gasolio del riscaldamento. Tant'è che dicevo con l'Assessore: dovremmo arrivare al riscaldamento a targhe alterne, insomma, se questo è un tema verificato nei dati.

L'altra cosa è oggetto, anche questa, di una nostra, mia e del Collega Leporati, circa un dato insistiamo per avere. E' in ordine al secondo principio cardine che portava, della corresponsabilizzazione, che noi facciamo con l'Assessorato all'Assessore Venturi, ma in funzione della corresponsabilizzazione anche l'Assessore all'Ambiente deve essere, a mio avviso, coinvolto. Ed è quello di capire perché la Provincia di Bologna, unica Provincia in Italia, non prevede incentivi per la trasformazione delle auto anche a GPL, oltre che a metano.

Sembra alle volte che il Collega Leporati ed io facciamo una operazione di lobby. Invece, per lo meno per quanto mi riguarda, ma credo anche per quanto riguarda il Collega Leporati, è solo un volere capire perché la Provincia di Bologna, unica tra le Province italiane, escluda il GPL dall'equiparazione col metano nella cosa. Poi andremo a una Commissione da noi pesantemente richiesta, di incontro tra i tecnici della Provincia e i tecnici della CNA e della società del GPL, ecco, capire. Perché, nel caso venga escluso, allora bisognerebbe segnalare all'UPI e alle Province l'incongruità del tema; laddove

invece fossimo noi a sbagliare e tutti gli altri a fare bene, dovremmo in qualche modo anche noi intervenire sull'argomento.

Il terzo e ultimo tema che mi viene in mente da questa prima lettura è nel sistema di gestione integrata dei rifiuti, che noi periodicamente andiamo a importare rifiuti dalla Provincia di Parma. Poi ci viene, con una urgenza drammatica, per la quale non si può dare altro che risposta positiva, perché in 48 ore dobbiamo decidere dove mettere alcune migliaia di tonnellate di rifiuti, ecco, volevo sapere se in ordine a tutta questa progettazione di tutela ambientale, nello specifico della gestione dei rifiuti, se la Provincia di Bologna segue con un qualche interesse anche i fatti della Provincia di Parma, relativi alla collocazione dei loro rifiuti, affinché da qui a 6, 7, 8 mesi, un anno, non ci arrivi di nuovo con un margine di preavviso di 48 ore la necessità di bruciare o stoccare dei rifiuti della Provincia di Parma, perché la Provincia di Parma, per motivi, a mio avviso, come dicemmo in occasione di quel dibattito, tutti politici e assai poco tecnici, non è in grado di stoccare o di bruciare questi rifiuti.

Ecco, questi sono i primi temi che vengono a mente, anche in funzione di antiche battaglie che il Gruppo di Alleanza Nazionale ha fatto in termini di ambiente. Per il resto ci riserveremo, dopo una più attenta lettura del documento che ci è stato consegnato oggi, circa gli interventi che si intende, che questa Provincia intende finanziare, esprimerci più completamente sulla delibera che ci è stata presentata.

PRESIDENTE MAINARDI - Grazie Consigliere Guidotti. La parola al Consigliere Leporati.

LEPORATI - Grazie Presidente. Io volevo segnalare all'Assessore che nel testo di delibera vi è una puntualizzazione sul ruolo centrale delle Province, quando si afferma: la fase di programmazione vede confermato il ruolo centrale delle Province sia nella individuazione delle priorità di intervento che per l'attuazione delle previsioni programmatiche che saranno contenute nel successivo quadro triennale. Allora, posto che il 2004 l'avete progettato con questa modalità, praticamente ci vengono segnalate, in parte sono state inserite nello stralcio del programma triennale, questi interventi, che sono stati suddivisi nel sistema dei parchi, però in effetti noi non abbiamo un quadro di insieme dei bisogno e delle aree di criticità che ci sono nell'ambito provinciale.

Queste sono scelte fatte a livello politico, a livello tecnico, però per mettere in grado i Consiglieri di potere fare una valutazione di merito sulle problematiche che afferiscono ai quattro settori che qui sono indicati, bisognerebbe avere una mappa della situazione

riferita ai quattro ambiti complessiva. Per quindi valutare per quale motivo si sono scelte questi tipi di intervento. Per esempio, faccio una esemplificazione, secondo quadro: bonifica e ripristino ambientale dei siti inquinati; titolo dell'intervento: bonifica sito Razzaboni. Se uno si cimenta in un giro, anche automobilistico o di altro genere, in Provincia, ci sono altri siti, che ne sono degli altri di siti, non c'è solo questo.

Per quanto riguarda il risanamento della qualità dell'aria, prima la dottoressa, non mi sovviene il cognome, parlava del progetto "bike net". Questa è una operazione che può anche essere condivisibile; ma se ne potrebbero fare delle altre. Visto che lei ha segnalato il fatto che questa operazione qua sarebbe proprio affine e correlata alla presenza di queste postazioni nelle stazioni, potremmo anche trovare il modo eventualmente di inserire dei veicoli anche elettrici, si fa per dire, non solo delle bike. Però questo sono mie disquisizioni. Qui manca una mappa, per cui si possa valutare appieno se il tipo di interventi che voi fate siano interventi ottimali, cioè gli interventi che vanno a risolvere delle situazioni di criticità. Perché se si fanno degli interventi è perché bisogna risolvere dei problemi; non si fanno degli interventi per mantenere lo status quo.

Quindi io mi auguro che per quanto riguarda il programma del 2005 non ci si presenti con questo allegato, perché noi non abbiamo l'opportunità, la possibilità di verificare sul campo se quello che voi scegliete, unitamente alla Regione, siano gli interventi dovuti. Perché non abbiamo un quadro di insieme. Quindi, a mio avviso, per i quattro progetti che ci presentate, che poi sono cinque, poi ci sono anche i progetti non prioritario, per i cinque progetti, io mi auguro che per la prossima volta ci sia la possibilità di valutare assieme quelli che possono essere gli interventi che devono esser fatti; e in questo modo abbiamo l'opportunità di conoscere e di intervenire in modo oggettivo sulle problematiche, perché, sapete, da un elenco così io, a priori, non posso dire che non sono d'accordo, perché se voi mi segnalate che vi sono queste necessità, queste domande sul territorio, è ovvio che io non posso dire di no, perché ragionare in termini pregiudiziali non va bene. Però mettetevi nella nostra situazione; se non abbiamo un quadro di insieme non possiamo valutare che questi siano veramente gli interventi dovuti, gli interventi necessari. Grazie.

PRESIDENTE MAINARDI - Grazie Consigliere Leporati. Visto che sono già arrivati gli ospiti del punto successivo, chiedo ai Consiglieri di essere più succinti nelle domande, perché ci sarà la replica

dell'Assessore e dobbiamo anche votare questa delibera. Grazie. Quindi do la parola a Zaniboni, al Consigliere Zaniboni.

ZANIBONI - Sì, raccolgo la sollecitazione del Presidente. Intanto noi diamo, do un giudizio assolutamente positivo sul lavoro che è stato fatto. Anche perché è un piano di azioni molto concreto; sottolineo anch'io il fatto che esiste una coerenza, poi più azioni messe insieme danno il senso di un intervento globale. Quindi c'è un valore aggiunto con un beneficio che viene implementato. Va molto bene il ragionamento del sistema dei parchi. E' molto interessante anche il tema della riduzione dei rifiuti, quindi anche con i materiali ecocompatibili.

Anche la riduzione dei consumi credo che possa essere un ragionamento di prospettiva. In particolare se pensiamo al ragionamento della riduzione dei consumi idrici, con tutte le questioni e le polemiche sull'utilizzo per fini agricoli e industriali, che, in particolare con i problemi che ci sono, che ogni estate regolarmente si presentano. Ma credo anche che il tema più attuale sia quello della qualità dell'aria, quindi del risanamento dell'inquinamento, perché la nostra aria è un'aria che è un'aria poco buona. E qui vengo alla domanda, perché ho visto che ci sono progetti, finanziamenti, cofinanziamenti di progetti molto interessanti: i percorsi ciclopedonabili, la riduzione di quella che è la mobilità, soprattutto l'utilizzo privato dei mezzi di spostamento, che inquinano. Poi i progetti "bike net" e queste cose qui.

Ecco, volevo sapere, siccome sono finanziamenti tra l'altro anche che hanno una consistenza positiva, ma a Comuni, volevo capire, sapere chi erano questi Comuni, cioè se c'è un percorso omogeneo, coerente anche sul territorio provinciale. E quindi sapere qualcosa di più. Chi sono questi Comuni e che cosa... qualche dettaglio di più su quello che intendono portare avanti per andare quindi al risanamento della qualità dell'aria. Quindi fare questi percorsi virtuosi che hanno questo obiettivo.

PRESIDENTE MAINARDI - Grazie a Zaniboni. La parola al Consigliere Torchi.

TORCHI - Un apprezzamento, indubbiamente, per il lavoro svolto, per la proposta che ci viene fatta, con quell'accortezza che è stata rilevata dal Consigliere Naldi prima, ovvero di mettere in rilievo quanto la Provincia fa strutturalmente, ovvero come si compongono tutti gli interventi che facciamo, che non sono solo relativi all'Assessorato all'Ambiente - e poi adesso spiego perché faccio questa osservazione - affinché sia migliorata la qualità dell'aria, sia migliorata la qualità dell'acqua, sia diminuita la produzione di

rifiuti eccetera. Dico perché non riguarda solo l'Assessorato all'Ambiente; perché appunto prima è stato citato il tema del passante nord ma mi viene anche da pensare, abbiamo fatto anche un'audizione rispetto al sistema ferroviario metropolitano, cioè a quanto effettivamente può essere fatto a livello di Ente Provincia ma anche quanto viene fatto dai Comuni e quanto e qual è il nostro ruolo di coordinamento rispetto a questo, relativamente al sistema diciamo del miglioramento della qualità ambientale in generale.

Poi, altra questione, che mi premeva rilevare, era questa. Noi abbiamo lavorato sui piano per la salute, come Comuni; alcuni Comuni, solo, hanno lavorato su Agenda 21. Avevamo fatto una osservazione che era stata accolta dall'Assessore Bissoni a suo tempo, ovvero di mettere in rete Agenda 21 e i piani per la salute. I piani per la salute hanno affrontato in tutte le ex aziende, Bologna Sud, Bologna Nord e Bologna Città, il tema della qualità dell'aria e dell'acqua, con dei progetti, anche qui, peraltro, presentati. Ad esempio, appunto, il progetto "bike net". Questo era uno dei progetti, ad esempio, che noi, come territorio della Bologna sud, avevamo particolarmente evidenziato e valorizzato. Non ci sono stati finanziati. Ovvero era un progetto per mettere a rete quanto già i Comuni prevedevano, quanto già la Provincia ci finanziava, con ulteriori reti di trasporto su bicicletta, in modo tale appunto da incentivarla e consentire anche il trasporto locale con la bicicletta; anche in area montana, che voi sapete non è sicuramente una delle zone più agevoli per questo tipo di cosa. Comunque almeno mi ricordo per quanto riguardava i percorsi intercomunali.

Quindi una attenzione - tra virgolette - particolare affinché anche laddove i Comuni non hanno aderito ad Agenda 21 possano mettere in rete i progetti presentati ad esempi coi piani per la salute; sono stati dei piani che hanno evidenziato diversi altri interventi sul tema della qualità dell'aria e sul tema del trasporto pubblico e anche sul tema dell'inquinamento ambientale. E ancora mettere maggiormente a rilievo quanto noi facciamo relativamente appunto ai diversi interventi che gli Assessorati fanno, e quindi come Ente Provincia ,facciamo per questo.

Un'ultima cosa, che probabilmente non è questa la sede dove evidenziarla, però abbiamo letto sui giornali nei giorni scorsi la campagna di Atc per incentivare il trasporto in autobus. Ora, una di queste azioni è l'abbonamento gratuito per i bambini della prima scuola elementare, per la prima classe elementare. Allora, francamente, vediamo di utilizzare la nostra partecipazione a questi Enti in modo tale che le azioni siano un attimo più congrue a quello

che è l'obiettivo, ovvero quello di incentivare e agevolare il trasporto pubblico, in modo tale che effettivamente sia utilizzato, perché ritengo che non ancora i bambini di prima elementare non ancora abbiano dei livelli di autonomia tale per potere accedere a questo tipo di promozione.

PRESIDENTE MAINARDI - Grazie Consigliere Torchi. La parola al Consigliere Caserta.

CASERTA - Premesso che mi riconosco pienamente nell'intervento di Naldi, volevo fare delle domande specifiche. Però prima anche una risposta a Guidotti, perché è vero che la scienza non si può fermare ma noi siamo molto al di là della rottura di un equilibrio nelle condizioni di vita del nostro pianeta e quindi dovremmo tenere ben presente che la scienza e l'applicazione va controllata, per evitare, diciamo, il caos e la distruzione delle risorse naturali, così come purtroppo avviene in gran parte del mondo. Volevo fare una domanda. Intanto avverto l'esigenza che su questo programma, su questo progetto, al di là delle scadenze, per come è presentato, c'è bisogno di una discussione con più tempo. Nel senso che anche noi dobbiamo digerire meglio, diciamo, le priorità. E assumerle come le scelte che poi la Provincia fa, graduando anche l'importanza e gli obiettivi.

Mi sembra, appunto come è stato detto, che il piano è ben congegnato; però volevo porre una domanda. Siccome mi sembra giusto che siano privilegiati gli interventi sul campo, nel senso tutto quello che riguarda le reti, i rifiuti, è stato già detto, per quanto attiene nel primo punto gli studi, studi sullo stato di conservazione e gestione del patrimonio naturale, studio sulla presenza e sullo stato di conservazione della fauna di interesse comunitario, ecco, questi studi fanno parte dell'attività ordinaria della Provincia? Sono studi ad hoc? Perché ovviamente sono anche di importi consistenti. Per capire come si innescano in questo ambito di priorità.

L'altra domanda, puramente un quesito. Volevo capire se la realizzazione del caseificio rientra in questo piano di priorità. Che caratteristiche ha questo progetto?

PRESIDENTE MAINARDI - Grazie Consigliere Caserta. La parola al Consigliere Fusco.

FUSCO - Non voglio portare via tempo. Non avevo il materiale, anche perché sostituisco un Collega della Commissione. Allora, ho dato un'occhiata veloce al progetto. Il progetto lo trovo interessante, ci sono cinque linee di intervento che sono tutte quante condivisibili. Io ho chiesto la parola semplicemente per questa ragione. Nel condividere pienamente l'intervento del Consigliere Naldi, volevo sottolineare... non lo so se ci riusciamo, perché noi abbiamo, come

diceva prima l'Assessore, tempi molto stretti; abbiamo avuto una approvazione dalla Regione, se ho capito bene, in dicembre, non ho il materiale con me, ho trovato solo la delibera. Abbiamo ricevuto dalla Regione quindi un contributo consistente, per attuare i piani di lavoro. Mi sembra di capire che, con la collaborazione dei Comuni o comunque di altri partner, abbiamo da completare, per i progetti, dobbiamo finanziarli per un 25 per cento, però questo 25 per cento non ricade solo sulla Provincia, e quindi credo che il ruolo della Provincia dovrebbe essere quello che prima Naldi raccomandava, e forse anche qualcun altro, quello di valorizzare di più il ruolo della Provincia, il ruolo del coordinamento.

Sappiamo tutti che il testo di una delibera è un testo che è costruito, è burocratico, non offre molti spazi. Però a me pare che non emerga... chiedo, se è possibile, fare lo sforzo perché emergano anche dalla presentazione del testo di delibera, che comunque è un documento di linee di indirizzo, e quindi sono le linee politiche dell'Ente, in ordine ai temi ambientali, chiedo se all'interno, chiedo se è possibile, se siamo ancora in tempo, per valorizzare meglio il ruolo in senso proprio politico della Provincia. Nel senso proprio di sottolineare qual è l'importanza.

Ci troviamo in tempi stretti, prima lo diceva bene l'Assessore. Siamo tutti quanti in ritardo. L'impegno della Regione mi sembra sia stato un impegno rilevante. Mi pare anche di capire che continuiamo in un'azione che abbiamo già intrapresa negli anni scorsi, dovremo lavorare per i prossimi anni in questa direzione. Ecco, con tempi così stretti, probabilmente non riusciamo neanche a cogliere noi, come Commissari e poi Consiglieri, quando adotteremo queste decisioni, quanto invece è importante il ruolo che l'Ente ha in questo tema.

Ad esempio, una curiosità, ma non penso di assolverla qui oggi, perché i tempi sono stretti, chiedo - non faccio parte della Commissione, mi documenterò poi chiedendo ai Colleghi - di conoscere meglio lo stato dei progetti che sono stati presentati. Ad esempio, risanamento della qualità dell'aria, vedo che si intende lavorare per costruire buone azioni, quindi azioni pratiche, per la sensibilizzazione di cittadini che, come diceva il Consigliere Zaniboni, comunque non sappiamo a quali Comuni, perché non sono indicati. Ecco, conoscere meglio anche quali sono questi progetti, quali azioni verranno compiute, anche per... Altrimenti si rischia davvero di dire: stiamo coordinando tanto, lo vediamo anche dall'impegno economico, di lavoro ce n'è tanto; ma che non appaia con...

Perché quello che poi appare all'esterno è l'approvazione di un atto deliberativo. Allora, io dico, è difficile un atto deliberativo,

sottoporre quelli che sono i valori, i principi ispiratori di queste politiche che noi andiamo ad approvare. Vediamo se riusciamo a fare uno sforzo. E' una richiesta forse anche di una burocrate, però credo che sappiamo tutti che si possono fare degli sforzi anche in questo senso. Grazie.

PRESIDENTE MAINARDI - Grazie Consigliera Fusco. Non vi sono altri iscritti. Mi pare che la discussione sia stata ampia e molto precisa, anche negli interventi dei Colleghi Consiglieri. Quindi io darei la parola all'Assessore per la replica finale.

BURGIN - Io vi ringrazio in modo non formale per il contributo che insieme abbiamo potuto raccogliere e costruire questa mattina. Mi sono segnato un po' di cose da fare. E lo dico nel senso che voglio raccogliere, condividendone in pieno le motivazioni, quanto all'inizio del dibattito proponeva il Consigliere Naldi e quanto alla fine riprendeva la Consigliera Fusco. I tempi e quant'altro hanno portato alla costruzione di una delibera di cui la preoccupazione numero uno era evidentemente quella di riuscire a soddisfare quanto la Regione chiede per dare i soldi. Scusate la concretezza ma questo è stato il nostro obiettivo. L'abbiamo fatto non così, in modo burocratico; l'abbiamo fatto attraverso un percorso, nel quale ci sono tutti gli elementi per dare la base, la cornice, il quadro politica da cui sgorgano.

Adesso faccio una verifica tecnica per capire se questo tipo di sollecitazione che voi avete rilevato, che io condivido, la possiamo fare semplicemente a livello di... Se si può fare a livello di integrazione della delibera, se si può fare soltanto a livello di presentazione, che l'Assessore farà martedì in Consiglio; però sono assolutamente d'accordo con voi nel dire: dobbiamo esplicitare al massimo il quadro politico su cui abbiamo costruito questa. un po' abbiamo cercato di scriverlo in questo sommario che abbiamo distribuito questa mattina.

Sicuramente questo è un passo, non è esaustivo; e quindi io la raccolgo in pieno. Non solo perché la condivido dal punto di vista della necessità; ma anche perché so che questo è stato il nostro lavoro. Noi come abbiamo costruito questo piano? Abbiamo letto, approfondito, ragionato, il piano d'azione ambientale della Regione, che è un documento votato dal Consiglio regionale, quindi, quando si fa una delibera, si assume per... lo si richiama. Mi impegno oggi stesso ad inoltrarvi copia di questo piano di azione ambientale, a tutti i Consiglieri, in modo tale che per comodità questo sia lì come riferimento.

Così come mi impegno, lo dico perché me lo sono annotato, a farvi avere via e-mail, oggi stesso, le schede progettuali puntuali di tutti questi progetti. Cosicché dalla tabellina Excel senza alcun senso, e poi un senso ce l'aveva, che avete ricevuto, attraverso questo di stamattina, attraverso questi elementi che vi trasmettiamo, ci sia una maggior condivisione e ci sia un po' di condivisione, voglio essere realista, di tutto quanto sta alla base. La logica della tabellina Excel era costruita secondo le priorità date dalla Regione; e quindi, quando voi leggete B01, B02, B03, sta a significare questo è. Poi si arriva a un certo punto dove finiscono i soldi e si tira una riga. Questo è.

Le priorità, anche queste, non le abbiamo costruite tirando i dadi, abbiamo individuato una serie di criteri metodologici e di contenuti. Criteri dati dalla Regione, priorità date dalla Regione, bonifiche, parchi, bonifiche, rifiuti, criterio metodologico trasversale, anch'esso indicato in tutto il piano della Regione, Agenda 21, quindi processi partecipativi, non decisioni dall'alto, quindi come metodo, come processo. Agenda 21 è la classica cosa non recintabile, mi verrebbe da dire post moderna, perché è quanto di meno rigidamente definibile esiste ma è un processo, una metodologia, che fa riferimento alla partecipazione o a proposte, a un metodo di proposte che viene dal basso e via discorrendo.

Questa è stata la logica con cui abbiamo costruito. A queste priorità, noi, come Provincia, ne abbiamo aggiunta una, che è tutta nostra, che altre Province non hanno ritenuto in cabina di regia regionale di identificare come prioritaria. E che è quella dell'aria. Questa è tutta nostra, nel senso che questa è una priorità che noi abbiamo voluto portare; è perfettamente coerente con il quadro di riferimento con la linea degli indirizzi, la cornice indicata dal piano. Ma come obiettivo specifico è davvero tutta nostra, della Provincia di Bologna. Su cui, come qualcuno rilevava, abbiamo posto delle somme importanti. Perché 400.000 euro sul progetto di risanamento della qualità dell'aria e altri 100.000 euro sul progetto "bike net", che, come veniva descritto prima, è fondamentalmente finalizzato a mettere a disposizione di chi prende il treno una bicicletta per andare in giro e ritornare alla stazione quando ha finito il giro.

Sono sforzi importantissimi, che noi abbiamo ritenuto di mettere in campo. Anche perché nessuno si diverte, e io meno che chiunque altro, a interpretare il dibattito sulla qualità dell'aria, che abbiamo avuto in questi giorni, in termini esclusivi di divieto. Nessuno di questa nostra amministrazione ha la consapevolezza, nessuno

è convinto che il problema della qualità dell'aria si risolve in termini di divieto. I divieti vengono posti quando sei in situazione di emergenza. Ma poiché non vogliamo ritrovarci all'anno prossimo dicendo "siamo nuovamente in situazione di emergenza", poi magari ci ritroveremo, perché sono cose che non si risolvono dall'oggi al domani, ma noi intanto cominciamo questo sforzo, mettendo delle risorse che sono a disposizione, con questo obiettivo.

Questa è la cosa in più che abbiamo voluto portare come Provincia. Su cui è prevista una partecipazione dei Comuni. La metodologia sarà quella del bando, io immagino, su progetti che insieme si elaboreranno, che fanno riferimento, come leggerete nella scheda che vi trasmetterò, alla realizzazione di percorsi ciclopedonabili, alla realizzazione di piste ciclabili, alla realizzazione di ulteriori possibilità di accesso, facilitazione nell'accesso al trasporto pubblico. Così come quella delle biciclette, specifica, fa riferimento alla costruzione di parcheggi e all'acquisto di biciclette.

I Comuni? I Comuni saranno i nostri partner naturali nel portare avanti questi progetti. Lo faremo insieme ai Comuni. Io immagino che i Comuni più sensibili, nel senso che sono maggiormente coinvolti da questa problematica, condivideranno con noi questo percorso. Questo è tutto nostro. Poi ci sono alcune osservazioni puntuali, alcune domande puntuali, a cui voglio rispondere in parte direttamente, in parte chiedo... questa non so da quale regolamento è prevista ma mi adeguo, molto elegante fra l'altro. Me le sono segnate e vado così, in modo puntuale, avendovi dato questa risposta come di tipo, diciamo, generale su una serie di questioni che un po' tutti avete toccato.

Il tema dell'ARPA, e dei controlli, passante nord e quant'altro, ce lo segniamo, è un impegno rilevante, certamente la Provincia, in tutto il percorso che ha portato alla definizione del passante nord, fino al punto in cui si trova oggi, ha sicuramente costruito un percorso che ha tenuto conto davvero in modo forte della componente ambientale; tant'è che all'atto pratico i costi del progetto sono via via saliti, man mano che ci si inoltrava nella contestualizzazione ambientale del processo oltre la semplice realizzazione del nastro d'asfalto. Quanto viene fatto a livello di controllo ambientale passa principalmente e primariamente attraverso la attività dell'ARPA.

Noi abbiamo in programma, mercoledì prossimo, e vi ho fatto trasmettere l'invito, che è andato ai Comuni, alle Comunità montane, alle organizzazioni della società civile, ho fatto trasmettere l'invito anche a voi Colleghi Consiglieri, l'invito alla consultazione sul programma di attività ARPA nella Provincia di Bologna per l'anno 2005, che faremo mercoledì mattina dalle nove alle tredici e che

facciamo proprio allo scopo di dire: okay, la proposta di programma è questa; come dico, è aperta alle componenti della società politica e delle amministrazioni. Costruiamo insieme; mercoledì mattina è un appuntamento importante proprio come spazio per costruire, non solo per denunciare e richiamare delle priorità ma anche verificare la possibilità di tradurle in decisioni concrete.

Un'altra questione puntuale, che è stata posta dal Consigliere Leporati, che non è mai particolarmente generoso, devo dire, nei confronti delle proposte dell'Assessorato Ambiente, però io vado avanti, sia chiaro, non mi svesto dei panni che usualmente porto. Leporati, lei mi dice: manca una mappa. Io ho l'impressione che ai Consiglieri di opposizione manca sempre una lira per fare un milione. E, porca miseria, anche stavolta manca questa lira. Delle volte anche due; non lo so, io non sono un Consigliere di opposizione adesso.

Le bonifiche. Io do per noto che si sappiano quali sono aree critiche, in situazione di emergenza ambientale e che necessitano di un intervento di bonifica immediato. Immediato perché non solo c'è un deposito ma perché le falde acquifere si inquinano, perché va a finire nei corsi d'acqua, nel caso specifico nel Samoggia e via discorrendo. Allora l'area Razzaboni io do per noto, mi permetto di dare per noto che l'area Razzaboni, da un punto di vista ambientale, presenta oggi la criticità numero uno; con un ulteriore elemento: che quando l'area da risanare è un'area che alla fine avrà una destinazione urbanistica, io, come Provincia, non sono molto contento di metterci dei soldi. Mentre credo, perché alla fine ci sarà qualcuno che beneficia del risanamento, credo che il ruolo della Provincia debba essere concentrato su quelle aree che alla fine non avranno quel ritorno economico tale da permettere l'economicità dell'intervento complessivo.

L'area Razzaboni di San Giovanni in Persiceto rappresenta esattamente questo. Il Comune di San Giovanni ci ha chiesto un intervento. Noi ci abbiamo messo una somma che è purtroppo estremamente limitata rispetto al fabbisogno finale; perché questa è la messa in sicurezza dell'area, non è la rimozione, il ripristino e quant'altro, per il quale occorreranno, in cifra tonda, 2 milioni e mezzo di euro. Noi però, primo passo, ci mettiamo... Poi è talmente grande che i Comuni non ce la fanno da soli. Ma non ce la fa neanche la Provincia da sola, a meno di dedicare le intere risorse ambientali a questo fine. Allora intanto facciamo questo. Io considero che questo sia noto. Per completare la mappa, casi di questo tipo, nella Provincia, non ve ne sono.

Il tema delle caldaie, che richiama il tema della qualità dell'aria, che richiama una estrema sensitivity da parte dell'opinione pubblica su questo. Io sono molto laico, ho letto anch'io una agenzia dove l'unione dei piccoli proprietari dice che è tutto sbagliato quello che stiamo facendo perché in realtà i problemi sono le caldaie a gasolio. Sulla base di alcuni numeri che vengono riportati. Io sono estremamente laico. Provvederò oggi stesso a chiedere all'unione dei piccoli proprietari di farci avere lo studio tecnico che arriva a queste conclusioni. Poi le confronterò con le conclusioni dei nostri tecnici, che invece mi dicono altre cose, e verificherò.

Di sicuro i miei tecnici mi dicono che il 75 per cento - 74 per l'esattezza - delle emissioni viene dalle automobili, che il 93 per cento degli impianti di riscaldamento di Bologna è a metano. Sono portato a pensare che il tema del gasolio sia molto residuale. Però, da un punto di vista politico, è bene non ignorare nulla. Qualcuno mi dice che questo tipo di studio è stato annunciato varie volte nel corso degli anni precedenti e mai portato all'attenzione. Io lo chiedo. Sono assolutamente tranquillo. Dopodiché, sempre in termini puntuali, c'è la questione della realizzazione caseificio. Non è che ci mettiamo a fare formaggi; è semplicemente un'opera inserita nel parco del Corno alle Scale, che è stata richiesta dal parco come valorizzazione di una malga che esisteva in passato e che verrebbe oggi ripristinata per valorizzare le produzioni locali e quindi ciò che viene prodotto nel parco.

Darei l'ultima risposta puntuale alla dottoressa Altobelli per quanto riguarda l'altra domanda che faceva il Consigliere Caserta, che peraltro è andato via, sugli studi che derivano dal progetto di legge della Regione, che costano anche davvero tanto.

ARCH. ALTOBELLI - Questi due studi sono gli studi che ci servono per adempiere a quello che la Regione sta per chiederci a valle della prossima approvazione del progetto di legge, che adesso è in Consiglio, la nuova legge che riguarda le aree protette e la rete Natura 2000, che pone in capo alla Provincia nuove competenze e responsabilità sia gestionali che economiche nei confronti delle riserve naturali, delle aree di riequilibrio ecologico, ce ne sono ben 13 nella nostra Provincia, ed è di gran lunga la più ricca in termini di aree protette di tutto il territorio, e anche dei siti della rete Natura 2000, che sono 31 siti tra siti di importanza comunitaria, ai sensi della direttiva AVITAT, e zone di protezione speciale, ai sensi della direttiva Ucelli, quindi un complesso e ricchissimo sistema di aree protette, delle quali abbiamo bisogno di conoscere le caratteristiche, perché sei mesi dopo l'entrata in vigore della legge

la Regione ci chiederà un rapporto dettagliato sullo stato di conservazione del patrimonio naturale, ci chiederà di individuare gli interventi necessari e, sulla base di questo rapporto, ci erogherà i finanziamenti.

Quindi è un tema molto delicato. Nel senso che sostanzialmente è per noi un investimento sia in conoscenza che in possibile chance di richiedere i finanziamenti motivatamente alla Regione. Quindi in questo senso è un doppio investimento. La nostra Provincia ha già acquisito, con due progetti europei recentemente conclusi, un progetto Pellegrino sui siti di importanza comunitaria della zona appenninica, che però non sono tutti quelli presenti, perché ce ne sono molti altri in pianura, e con il progetto Eco Net sulle reti ecologiche, ha già acquisito una certa parte di informazioni ma non sono tutte quelle che servono per dare poi attuazione alle nostre competenze, previste dalla nuova legge.

Quindi, con questi studi, completiamo il quadro, avendo un consistente supporto del finanziamento da parte della Regione, che diversamente veramente avremmo fatto fatica a trovare. Approfitto anche per rispondere al Consigliere Vigarani sui progetti non prioritari. In realtà, come più correttamente dice la delibera, si tratta di progetti di riserva, che non sono stati messi tra i progetti di riserva in quanto non prioritari ma in quanto sono progetti - quasi tutti riguardano le aree protette - sono progetti rispetto ai quali ci possono essere altre chance di finanziamento, nel senso che oggi sono stati richiesti finanziamenti regionali su altri settori finanziari oppure che possiamo... sui quali esiste già una quota parte di finanziamento e quindi sono stati tenuti come progetti di riserva, come gli stessi parchi ci hanno indicato, per questa motivazione. Non tanto perché non siano prioritari. Adesso, magari, nella sintesi, è stata... però forse più correttamente andrà riportata alla dizione che c'è nell'elenco della delibera. Sono progetti di riserva.

Questi li abbiamo voluti tenere perché si sa che, poi, nell'attuazione programmi, possono esserci anche degli imprevisti. Per cui, nel caso si dovessero liberare delle risorse, perché qualcuno dei progetti non può essere attuato o non attuato totalmente, c'è la possibilità di avere un pacchetto di progetti di riserva, appunto, già deliberati e già individuati, che possono poi diventare beneficiari del finanziamento, qualora che ne sia la necessità.

GUIDOTTI - Qui parlavo anche con altri Colleghi. Però noi denunciavamo la nostra totale o parziale ignoranza. Se lei ci potesse fare una nota esplicativa del sito Razzaboni, perché non è completa conoscenza. Cioè lei lo dà per scontato, che siamo tutti a completa

conoscenza del dato. La cosa, purtroppo per noi, non è completamente vera, insomma. Tant'è che tre su tre non eravamo a conoscenza, o parziale o totale, del dato. Se si può fare una nota esplicativo sul sito Razzaboni. Grazie.

BURGIN - E' stata su molti giornali. Io, se vi va bene, vi trasmetto via e-mail una scheda esplicativa della situazione.

PRESIDENTE MAINARDI - Se non vi sono altri interventi come dichiarazione di voto, io passerei alla votazione, visto che bisogna votarlo, perché andrà martedì prossimo in Consiglio provinciale. Quindi chiamo per la votazione. Anche il Presidente si riserva il voto in aula. Grazie a tutti.

Io direi di passare all'ultimo punto all'ordine del giorno, punto numero 5, relazione tecnica, elementi ambientali dei carburanti alternativi, GPL e metano, relazioni tecniche. Io voglio ringraziare per la loro presenza, che è già venuto anche nella scorsa Commissione, il dottor Cantori, responsabile del settore officina del CNA, il dottor Tramontana, direttore del consorzio Ecogas, e il dottor Nazzaro, responsabile delle comunicazioni di Ecogas. Quindi, dando seguito alla precedente riunione di questa Commissione, avvenuta il 10 dicembre, e il dottor Rosi e il dottor Cantori essendo già intervenuti, io quindi darei la parola subito all'Assessore. O la passiamo direttamente all'ingegner Nigro? Del settore pianificazione della Provincia. Mi stavo dimenticando: non è presente l'Assessore Venturi, che purtroppo ha avuto una comunicazione - purtroppo, scusate il termine - di essere presente a Roma al congresso nazionale, quindi è dovuto andare a Roma, era già programmata la sua presenza ma si scusa di non essere presente. Quindi do la parola all'ingegner Nigro della Provincia.

ING. NIGRO - Grazie Presidente. Mi è stato chiesto di presentare e anche di riportare le motivazioni che sono state poste alla base della scelta dell'amministrazione provinciale alla fine del precedente mandato amministrativo, di provvedere, diciamo, nell'ambito di un programma di azioni sulla mobilità sostenibile, a incentivare, a favorire la riconversione di autovetture private nel bacino provinciale di Bologna con combustibile a metano. Diciamo, credo che sia utile, prima di entrare nel merito, appunto, di queste ragioni, dare anche conto un po' dello stato di attuazione di questo accordo di programma, che, per quanto riguarda gli incentivi appunto al metano.. perché sono quattro le azioni contenute nell'accordo di programma. Di cui una è riferita a questo aspetto.

I Comuni coinvolti sono 17; undici di questi hanno già deliberato la loro decisione e quindi stanno predisponendo i bandi comunali. Otto

di questi hanno già emesso il bando. La provvidenza finanziaria messa a disposizione da parte della Provincia è stata di 300.000 euro; è ripartita in relazione alla popolazione residente in questi 17 Comuni. Quindi andiamo da Comuni come Dozza, che ha ricevuto 6.000 euro, a Comuni più grandi, fino al Comune di Casalecchio di Reno, che ha ricevuto 39.000 euro. Questo credo che sia importante richiamarlo, così diamo anche un po' le dimensioni dell'operazione messa in campo dalla Provincia di Bologna.

(fine lato due)

(inizio lato tre)

(continua Ing. Nigro) ... questo accordo di programma sottoscritto con i Comuni ha visto la partecipazione anche molto attiva delle amministrazioni comunali e quindi è stato concordato anche insieme la scelta di fondo che è stata compiuta.

Allora, occorre, a questo punto, relativizzare un po' quanto è stato deciso dall'amministrazione provinciale. Perché è la prima azione che abbiamo messo in campo; credo che non sarà certamente l'ultima. Dipenderà un po' dalla allocazione e dalla disponibilità di ulteriori risorse, che potranno reperirsi. Occorre relativizzarla perché la Provincia di Bologna non è che con questo abbia voluto discriminare altre fonti, per così dire, di combustibile per autotrazioni, chiamiamole così, private. Tant'è che non sono stati posti vincoli ai Comuni per decidere nei loro bandi; un Comune l'ha fatto, di estendere, ovviamente con finanziamenti propri, le provvidenze anche ad altri tipi, a carburanti di altra natura, sempre naturalmente di tipo ecologico, tra virgolette. Quindi l'amministrazione, se lo vorrà, in un futuro potrà aprire certamente anche ad altri combustibili.

In questo caso, la modestia, per così dire, delle disponibilità finanziarie... Quindi ricordiamo, facendo un passo indietro, queste nostre provvidenze, che normalmente non sono accompagnate da contributi dei Comuni, solo in alcuni casi, comunque servono per 15, 20, 30, 40 casi, episodi, per così dire, di riconversione. Quindi è una cifra piuttosto modesta, che vuole intervenire ma ben consapevole però, senz'altro, dei limiti che purtroppo l'accompagnano. Dunque, perché il metano? Posto appunto che si trattava di non disperdere questo contributo... Perché avremmo potuto anche, non so, favorire l'acquisto di altri... favorire diciamo l'uso anche di altre tipologie di veicoli, ma su un punto dovremo trovarci d'accordo.

Ripeto, senza avere alcuna riserva di altro tipo verso per esempio il GPL; ma solo relativizzando questa scelta in relazione alla limitatezza delle risorse. Ecco, essenzialmente questo. Su una cosa,

dicevo, dovremmo convenire, perché mi sembra che sia un fatto acclarato. Anzi, faccio una ulteriore considerazione. Il fatto che nei giorni di targhe alterne sia consentita alla circolazione oltre che di veicoli alimentati a metano, anche a GPL, come anche elettriche o anche euro 4, sì, se fosse questo il criterio, allora dovremmo dare dei contributi anche per l'euro 4, voglio dire. Noi abbiamo inteso, ripeto, con le priorità che richiama, senza alcuna discriminazione, senza alcuna altra riserva nei confronti di altri carburanti, privilegiare quello che viene ritenuto il combustibile più pulito, finché non ci sarà almeno l'idrogeno, combustibile disponibile naturalmente, che è il metano.

Allora vi citerò qualche dato, anche non di fonte di parte, nel senso che sono dati che fanno riferimento anche all'ACI, come anche all'ARPA per esempio della Toscana. Intanto, per quanto riguarda le emissioni di CO₂, se noi confrontiamo per esempio le emissioni del metano rispetto alla benzina, e del GPL rispetto alla benzina, il metano ha un meno 22 per cento, il GPL un meno 10 per cento. Sugli idrocarburi complessi non metanici, il metano meno 94 per cento, rispetto alla benzina, il GPL meno 20 per cento. Sugli idrocarburi reattivi promotori di ozono, il metano meno 96 per cento, il GPL meno 80 per cento. Andando ad altri prodotti, diciamo, della combustione imperfetta, per così dire, confrontando il GPL e il metano, qui si potrebbe anche fare riferimento al regime del motore, al numero dei giri, ma comunque, considerando gli ossidi di azoto, gli idrocarburi e gli ossidi di carboni, idrocarburi e ossido di azoto, secondo questa sequenza, come volume per milione, abbiamo che il GPL va da 2,73 a 1,06, fino a 2.500 giri del motore, per ossido di carbonio, il metano da 0,57 a 0,29. Così come gli altri idrocarburi, il GPL va da 713 a 174 e il metano da 292 a 170. Per quanto riguarda gli ossidi di azoto, qui c'è un dato leggermente inferiore al minimo del GPL, 77 contro 86 del metano, mentre a 2.500 giri la cosa si inverte: per il GPL sono 255 parti per volume, per il metano 240.

Questi dati riguardano le auto non catalizzate. Poi potremmo anche riportare dei dati riferiti... Cioè i dati si potrebbero estendere anche mettendo a confronto la benzina con... Cioè, oltre che un riferimento alla benzina, io ho citato questi dati sulle auto non catalizzate ma si potrebbero anche riportare i dati sulle auto catalizzate. E' importante, comunque, sempre nell'ambito dell'argomento emissioni, richiamare il fatto che la Commissione Europea ha fatto degli studi, e inoltre è una proposta di direttiva, secondo la quale prende in considerazione solo tre combustibili, diciamo, nei prossimi vent'anni.

Tra questi combustibili non c'è il GPL; ci sono i bio combustibili, il gas naturale, appunto il metano, e l'idrogeno.

L'obiettivo sarebbe quello di sostituire gradualmente i prodotti petroliferi propriamente detti ma anche quelli di derivazione dal petrolio, come il gas propano liquido, da qui al 2020. Cito anche un accordo del dicembre 2001 fra il Ministero dell'Ambiente, la FIAT e l'Unione petrolifera, teso proprio a incentivare lo sviluppo, la diffusione dell'utilizzo di questo combustibile attraverso varie azioni. Per quanto riguarda la FIAT, ovviamente attraverso la produzione sempre più consistente di veicoli alimentati a metano o anche a metano, e l'Unione petrolifera si impegna a diffondere, a rafforzare la rete di distribuzione che oggi purtroppo è ancora estremamente limitata in tutto il Paese; in tutta l'Italia ci sono meno di 500 distributori, di cui la maggior parte sono concentrati nel nord d'Italia.

La Regione Emilia Romagna è una Regione fortunata, perché ne ha, rispetto ad altre, un numero non trascurabile; ma comunque ancora molto insufficiente. Quindi un altro elemento, questo ci richiama un altro elemento che è stato considerato nella scelta; ed è quello di favorire, ovviamente nei limiti molto consistenti di questo piccolo finanziamento, messo a disposizione dalla Provincia, anche una crescita della domanda e quindi della richiesta di nuovi distributori.

Vorrei ricordare anche come, per esempio, nel trasporto pubblico, in Italia ma in particolare a Bologna, nell'Emilia Romagna, è il metano la fonte, per così dire, alternativa rispetto alla quale è in atto una riconversione forte della flotta degli autobus. Nel bacino provinciale, in particolare nell'area urbana di Bologna, circolano già un centinaio di mezzi nativi a metano e non se ne vedono certo a GPL. Questo sia per gli aspetti legati alle emissioni che citato prima ma anche per la sicurezza stessa di questo carburante rispetto ad altri. E' vero che, da questo punto di vista, anche il GPL ha ricevuto delle... si è migliorata la sicurezza anche del GPL ma, per esempio, a tutt'oggi esistono dei limiti che non esistono per il metano. Per il GPL non è consentita la presenza di auto alimentate a GPL in garage sotterranei oltre il primo piano interrato, cosa che per esempio per il metano non vale.

Io direi che con questo ho toccato un po' tutte le varie sfaccettature, diciamo, le varie componenti di questa scelta. E, torno a dire, non è stata una scelta che ha inteso escludere una volta per tutte altri carburanti. Torno a ripetere, si è trattato di dare delle priorità in relazione alla limitatezza dei finanziamenti disponibili;

e questo ovviamente non rappresenta, credo, alcun vincolo per le scelte future dell'amministrazione. Grazie.

PRESIDENTE MAINARDI - Io direi di dare la parola allora al dottor Tramontana, direttore del consorzio Ecogas, che si confronterà tecnicamente con l'ingegner Nigro. Grazie.

DOTT. TRAMONTANA - Grazie per questa opportunità. Mi scuso ancora per il campanello di prima ma era solo una curiosità. Intanto vorrei precisare una cosa molto importante, sgombrare un po' il campo a cose che possiamo immaginare... che poi ci sono scelte di parte, GPL e metano, e siamo qua magari per rappresentare il GPL. Noi siamo l'associazione che in gran parte raggruppa il mondo industriale che costruisce i componenti per trasformare le auto a GPL e a metano. La nostra associazione, per quanto riguarda la parte industriale, raggruppa i costruttori, la nostra associazione, per quanto riguarda il GPL, noi rappresentiamo come quote di mercato in Italia l'88 per cento di quello che viene installato come GPL. Il 96 per cento di quello che viene installato come metano. Quindi non siamo una associazione di GPL, siamo un'associazione del GPL e del metano, assolutamente. Quindi a provvedimenti di questo tipo noi siamo sempre favorevoli, quando viene incentivato l'uso di carburanti alternativi, in particolare dei carburanti gassosi.

Il problema è un altro. Il problema è che spesso c'è questo retaggio un po' culturale che poi arriva da documenti, da studi spesso non ben precisati e non così attendibili, che danno dei valori non sempre esatti. Allora forse varrebbe la pena di ricondursi a quello che le varie norme europee danno in materia. E' stato citato un fatto molto importante, il documento sulla Commissione Europea, sugli alternativi, che vede i bio carburanti ed il metano a regime al 2020 per una sostituzione dei carburanti tradizionali. Ma c'è proprio su quell'indicazione della Commissione una forte indicazione del Parlamento, che probabilmente verrà poi inserita nella discussione finale, che dice che negli alternativi ha inserito anche il GPL. Quindi c'è una comunicazione del Parlamento Europeo che dice che nello studio fatto dalla Commissione ci si è dimenticati del GPL, che il GPL va inserito perché ha titolo, può diventare uno dei carburanti alternativi.

Poi c'è il problema sui dati dell'emissione. Anche qua, purtroppo c'è di tutto e di più sulle emissioni delle auto, sia sulle emissioni a benzina, sia sulle emissioni delle auto a gasolio, che non su quelle a GPL, che non su quelle a metano. Diciamo che anche qua sarebbe il caso di limitarsi a quello che... perché poi se no si entra in polemica, bisognerebbe andare a disquisire i dati, bisognerebbe andare a vedere

le metodologie con cui sono stati rilevati i dati, se a livello statistico hanno un loro senso. Tipo lo studio dell'ARPA Toscana, bisognerebbe verificare molte cose. Allora limitiamoci a quelle che poi sono anche qua le indicazioni a più ampio raggio. Per esempio c'è una nuovissima direttiva, una nuovissima direttiva fatta dal Parlamento Europeo, la direttiva 2003/96, sulle (accise) e sui carburanti, cioè sul livello in positivo dei carburanti; in cui, tra i vari punti che vengono dettati dalla direttiva, dice che la fiscalità sui carburanti deve aiutare l'utilizzo di carburanti eco compatibili e quindi carburanti soprattutto che hanno migliori caratteristiche nei confronti dell'ambiente, soprattutto anche per quanto riguarda il rispetto al protocollo di Kyoto della Comunità Europea.

Se andiamo a vedere le accise definite dalla Comunità Europea, le accise minime, quindi le imposizioni minime, sui carburanti, il GPL... viene chiesto ai Paesi di indicare una tassazione 00, 68 euro/litro, al metano una tassazione 00, 91 metro cubo. Se poi trasponiamo il metro cubo sul litro, vediamo che praticamente le tassazioni sono praticamente identiche o addirittura quella del metano è leggermente superiore a quella del GPL. E qua è stata fatta una indicazione... il livello di tassazione è proprio in virtù di volere incentivare questi carburanti rispetto alle loro qualità ambientali.

C'è il rapporto della Comunità Europea. Non ho il due, che definisce anche le emissioni di questi carburanti, da una tabellina. Se hanno delle qualità buone, se hanno delle qualità sufficienti, se hanno delle qualità ottime, se hanno delle qualità scarse rispetto a tutte le loro emissioni, quindi gli HC, gli NOX e gli SO2, e praticamente i due carburanti ne escono allo stesso modo, la tabellina è praticamente identica e speculare per i due carburanti.

C'è l'indicazione del Ministero dell'Industria, del Ministero delle Attività Produttive, del Ministero dei Trasporti, su quel documento che hanno fatto per le emissioni di CO2, che poi dietro c'è allegato tutte le emissioni delle auto, delle varie auto rispetto alla CO2, che nel preambolo, nell'introduzione dice: le vetture alimentate a metano o a GPL derivano generalmente dalla conversione dei motori a benzina, esse possono essere prodotte direttamente dal costruttore o allestite successivamente da parte di operatori specializzati; per ragioni pratiche tendono ad essere bicomustibili, benzina/metano, benzina/GPL, possono quindi essere alimentate sia con benzina, sia con gas. Le vetture alimentate a GPL hanno consumi intermedi tra le benzina e quella gasolio, per quanto riguarda le emissioni di CO2. Rispetto alle vetture a benzina presentano inoltre minori emissioni di CO, di HC e di benzene e non presentano problemi per quanto riguarda

le emissioni di particolato. Le vetture alimentate a metano presentano emissioni di CO₂ più basse rispetto a quelle del GPL, paragonate alle vetture diesel a iniezione diretta. Questo è dovuto a un più basso contenuto di carbonio, a un più alto contenuto di (inc.) combustibile. Inoltre il metano condivide le caratteristiche del GPL per quello che riguarda gli altri inquinanti.

Quindi su questo rapporto sembrerebbe che c'è una differenza solo sulla CO₂. Anche qua, ma così, per presa di cognizione e anche per dare una indicazione tecnica, se facciamo un discorso tecnico, il discorso di tutti gli altri inquinanti, il benzene, il particolato, gli NOX, l'SO₂, sono degli inquinanti che danno dei problemi a livello locale, quindi dove io li metto poi ho il problema dell'inquinamento. Per quanto riguarda la CO₂ è un problema di effetto serra, quindi un inquinamento globale. Allora là bisognerebbe, piuttosto che fare un'analisi di quello che emette il veicolo, quindi lo attacco a un banco prova o a uno strumento, a quello che voglio; bisognerebbe andare a vedere quello che viene definito il rendimento energetico, quindi le emissioni di CO₂, dal pozzo alle ruote, quello che viene definito così. E allora bisognerebbe vedere tutto il rendimento energetico con carburante.

E anche qua, se andiamo a fare questa analisi completa, se andiamo anche a pensare che il metano ha un grosso... rispetto alla CO₂ oltre 30 volte superiore il suo effetto serra; il metano è un potentissimo inquinante per l'effetto serra. Quindi, se andiamo anche a calcolare la perdita sui metanodotti e tutto il resto, alla fine otteniamo che praticamente i guadagni che abbiamo nel veicolo particolare poi li riperdiamo in tutta la linea produttiva tra metano e GPL.

Ultime due cose, veloci. Anche il progetto metano, che è stato citato, è un progetto assolutamente pensato per lo sviluppo della rete metano, che è una rete assolutamente carente; quindi è per questo che è stato pensato un progetto metano. Perché poi tutte le altre iniziative, che ha preso il Ministero dell'Ambiente, o il Ministero dell'Industria, sugli incentivi alle auto, non ha mai pensato di dare né incentivi solo a un carburante e né di entità diversa. Quindi ci sono incentivi al Ministero dell'Ambiente, che speriamo che ripartano presto, e danno incentivi uguali per la trasformazione dell'auto a GPL o a metano, ci sono incentivi del Ministero dell'Industria che danno incentivi uguali sia per l'acquisto, sia per la trasformazione dell'auto a GPL e a metano. E così poi in tutti i Comuni o Province o Regioni che hanno messo in campo incentivi.

Torino, capofila del progetto metano, il Comune di Torino, capofila del progetto metano, partirà lunedì con una iniziativa dove

ha messo a disposizione un milione e mezzo di euro, per la trasformazione dell'auto dei cittadini del Comune di Torino, con un contributo identico per il GPL e per il metano. Quindi questo è indicativo. E così tutte le iniziative che hanno preso i vari Comuni. Anche sugli autobus. Per esempio, noi, come associazione, siamo convinti che per esempio il metano ha una sua vocazione maggiore per il trasporto pesante. Però ci sono anche esempi, tipo il Comune di Reggio, che ha moltissimi autobus a GPL, o addirittura Vienna, che da oltre 40 ha autobus a GPL senza nessun problema sulla sicurezza.

Anche quello sulla sicurezza è sempre il solito problema. Io sono stato, presso il Ministero degli Interni, partecipe della stesura della nuova norma sul parcheggio delle auto a GPL nei garage. E' pur vero che, come veniva sottolineato, che le auto a GPL possono parcheggiare solo al primo livello interrato; ma quello è un altro problema. Non per un problema di sicurezza; perché la norma sui garage va tutta riscritta e va tutta rifatta. Allora in quel momento bisognava inserire solo al primo livello interrato; ma non per un problema di pericolosità ma per un problema che oggi i nostri garage, purtroppo, gli interrati, rispetto agli standard europei, stiamo lontani anni luce, rispetto alla sicurezza. Noi abbiamo ancora la ventilazione naturale, in tutti i garage europei c'è la ventilazione forzata e meccanica.

Per quanto riguarda, anche qua, le norme della sicurezza sui garage bisogna stare sempre molto attenti. Perché le norme sono complicate e si intrecciano una con l'altra. Per fare un garage, per avere il certificato di prevenzione incendi in un garage, bisogna fare un impianto elettrico a norma. Un impianto elettrico a norma per un garage, per dove vengono ricoverate le auto, deve avere... tutti gli impianti che stanno sotto al metro da terra devono essere anti deflagranti. Questo perché? Perché i vapori della benzina pesano più dell'aria e stagnano in basso; e quindi la possibilità di innesco è maggiore in basso. Questo vale anche per il GPL, come è stato sottolineato; è più pesante dell'aria e quindi la possibilità di innesco è in basso. Tutti gli impianti elettrici dei garage che oggi abbiamo in Italia, voi fateci caso, e - ripeto - questo lo diciamo per onore della verità, perché spero che non vengano fraintese che vogliamo danneggiare uno piuttosto che l'altro, tutti gli impianti elettrici vengono fatto con questa caratteristica, anti deflagranti un metro in basso, ma in alto, se entriamo dentro un centro commerciale, c'è di tutto; ci sono i neon, ci sono le lampadine per gli alberi di Natale, ci sono insegne luminose, c'è l'omino che dice dove è l'uscita di sicurezza. Mentre le norme per gli impianti elettrici, per

ricoverare delle auto a metano, gli impianti anti deflagranti dovrebbero essere fatti in alto.

Quindi teoricamente quei garage sono perfettamente a norma per quanto riguarda i vigili del fuoco ma molti hanno dei problemi per quanto riguarda gli impianti elettrici; perché una eventuale fuoriuscita di metano andrebbe verso l'alto, dove non sono presenti impianti anti deflagranti. Quindi la norma è molto complicata, bisogna stare molto attenti a tirare fuori fonti, a guardare. Perché sul metano se ne parla moltissimo, la letteratura è molto ricca, è molto ampia; del GPL un po' meno. Ma questo non vuol dire che sia un carburante che adesso, in questo momento, può offrire delle caratteristiche inferiori.

E' quello che chiediamo, come associazione appunto rappresentativa sia del GPL che del metano, che quando vengono fatte queste iniziative, ma non, poi, per come si diceva, anche per l'esiguità del finanziamento, quindi non è poi la trasformazione in più o la trasformazione in meno ma però non innescare dei precedenti che poi diventano anche pericolosi. Sono due carburanti che in questo momento, come è stato detto per il metano, sono subito e immediatamente disponibili. Hanno le loro caratteristiche, hanno i loro fruitori. Noi non pensiamo... per questo siamo l'associazione GPL e metano. Non pensiamo che il GPL faccia concorrenza al metano e né il metano faccia concorrenza al GPL. Ma pensiamo che tutti e due i carburanti possano fare concorrenza alla benzina e al gasolio, soprattutto per quanto riguarda le emissioni che adesso danno problemi alle nostre città, particolato, benzene, dove sono tutti e due vincenti, assolutamente.

Poi possiamo andare a discutere lo 0,1 su una cosa, lo 0,1 dell'altra; ma stiamo parlando di cose in cui a uno studio se ne può contrapporre certamente un altro. Quindi io direi di limitarci a quello che le direttive, la Comunità Europea, indica su questi carburanti. E su questo assolutamente è indubbio che sta cercando incentivarli tutti e due. Grazie.

PRESIDENTE MAINARDI - Ringraziamo il dottor Tramontana. Ha chiesto di parlare anche il dottor Cantori, responsabile del settore officine del CNA.

DOTT. CANTORI - Anche noi rappresentiamo installatori che lavorano sia sulla trasformazione del GPL, sia sulla trasformazione del metano, quindi non siamo qua a fare una gara per un combustibile a discapito dell'altro. Facciamo la gara, e questo ci interessa, affinché le autovetture circolino ed emettano dei residui, dei rifiuti che siano meno inquinanti possibile. Tutte le considerazioni di carattere tecnico che faceva l'ingegner Tramontano, siamo assolutamente

d'accordo, non le riprendo. Se non per dire che se l'amministrazione provinciale avesse realmente intenzione di riproporre una campagna di incentivazione di questo genere, noi ce lo auguriamo, varrebbe la pena tararla rispetto alle autovetture in maniera leggermente diversa di quello che è stato fatto con questo accordo di programma.

Noi abbiamo verificato che, per quanto riguarda Bologna, Bologna città, che peraltro non aderisce a questo accordo, ma per quanto riguarda la città di Bologna, e a Bologna ci sono circa il 26 per cento di autovetture non catalizzate, e questa percentuale aumenta di qualche punto se ci mettiamo dentro la Provincia, voi i problemi che crea dal punto di vista dell'inquinamento un'auto non catalizzata ben li conoscete; se si incentrasse ulteriori eventuali impegni di ordine economico nell'affrontare quel problema, ecco, magari incentivando la trasformazione a metano ma incentivando, per le motivazioni appena apportate, anche la trasformazione in GPL, io credo che sarebbe un intervento serio, concreto, che potrebbe dare alcuni risultati positivi.

L'altra cosa che assolutamente va rivista, ed è un discorso di carattere gestionale, non è possibile, a nostro modo di vedere, dire a queste amministrazioni locali, le 17 a cui si faceva riferimento prima, "c'è questa possibilità, utilizzo l'incentivo all'impianto" eccetera. Per il semplice motivo che, se queste operazioni non vengono controllate, possono innescare dei meccanismi di costo, anche per quanto riguarda l'utente, quindi l'automobilista, che non sono del tutto corretti. Nel senso che ogni qualvolta esiste un incentivo, va controllato il costo complessivo dell'operazione; altrimenti può succedere che qualcuno su quello ci guadagni qualche cosa di troppo. E' per questo che noi avevamo detto, e continuiamo a dire, lo diciamo qua ma lo diciamo in qualsiasi sede, a qualsiasi amministrazione, ogni qualvolta si cerca di mettere in piedi delle campagne incentivanti le trasformazioni che si rispettano, da parte dei trasformatori, che si rispettano almeno il listino che è depositato presso il Ministero delle Attività Produttive.

E' un Ministero fatto dalle associazioni, fatto da Ecogas, contempla tutti i possibili interventi di trasformazione che si possono fare un veicolo; che almeno quello sia rispettato. Almeno abbiamo una garanzia che l'utente non sopporti costi che magari possono sembrare un po' eccessivi. Per il resto, tutte le questioni tecniche le ha illustrate molto bene l'ingegner Tramontano. Noi ci auguriamo che prossimamente la Provincia di Bologna, ma non solo la Provincia, noi vorremmo che la Provincia si impegnasse un po' di più anche con gli altri Enti locali che in questo bando non ci sono,

riattivasse questa possibilità di incentivazione. Perché, ripeto, ad oggi è una delle poche, forse l'unica, possibilità concreta per abbattere l'inquinamento veicolare; e noi, qua in Emilia, soprattutto qua a Bologna, siamo tra i più carenti d'Italia rispetto a questa problematica.

PRESIDENTE MAINARDI - Ha la parola l'ingegner Nigro per una breve replica.

ING. NIGRO - Grazie. Molto brevemente. Convengo anch'io, insomma, che non è che questa scelta abbia stabilito una volta per tutte qual è l'orientamento dell'amministrazione provinciale sui carburanti puliti. L'ho anche detto; e ho anche specificato le ragioni di quella scelta. Ma ciò non toglie affatto, ovviamente, che debba essere così anche per una eventuale nuova iniziativa. Circa i dati sulle emissioni dei due carburanti, noi non è che abbiamo fatto una ricerca finalizzata. Ci siamo imbattuti in questi dati, magari siamo ben volentieri anche curiosi di acquisirne degli altri. Ma, al di là, ripeto, delle scelte future che verranno compiute, anche per ragioni di chiarezza, legate un po' alle performance, per così dire, di questi due combustibili, che hanno una natura comunque molto diversa.

Sembra quasi superfluo anche sottolinearlo, dopo la premessa che ho fatto. Nel senso che citiamo queste cose ma non per escludere, immagino, il GPL dalle scelte future. Ma c'è anche una questione di distribuzione dei due carburanti, che è molto diversa. Il GPL viaggia in autocisterne; e ricordiamo a tutti, alcune settimane fa, quello che è successo a Bologna con un mezzo che si è ribaltato. Il metano viaggia in una rete, in un metanodotto; quindi con delle problematiche di sicurezza sicuramente non... Ma, torno a dire, non è una considerazione che voglia riequilibrare i pesi, diciamo, dei due combustibili, che sono molto diversi fisicamente tra di loro, per cui il metano è più leggero dell'aria e va su. Ma poi anche il punto di accensione è molto diverso tra i due; l'uno è circa il doppio dell'altro, il GPL si incendia a concentrazioni diverse rispetto a quelle del metano.

Quindi, con questo, ben volentieri poi possiamo attivare anche dei canali di comunicazione, anche per arricchire un po' la letteratura. Torno a dire, noi non abbiamo fatto una ricerca finalizzata; ci siamo imbattuti nei dati che io ho offerto. So anch'io che non ci sono, proveremo anche a cercarle, fonti anche diverse e che possano fare capire ulteriormente meglio quali sono le effettive performance dei due carburanti. Grazie.

PRESIDENTE MAINARDI - Io darei la parola ai Consiglieri. Ha chiesto la parola il Consigliere Guidotti.

GUIDOTTI - Io ringrazio ancora per questo incontro, che lo considero assolutamente propedeutico per una serie di richieste che poi andremo a fare all'Assessore all'Ambiente, agli Assessori competenti, in ordine al dato acquisitivo che emerge oggi ed è emerso in parte l'altra volta. Io credo che sia abbastanza importante il dato che ci diceva, d'un lato, l'ingegner Nigro e contestualmente sia l'ingegner Nigro e sia i tecnici di Ecogas che hanno parlato. Cioè mi sembra di appurare che non esistono dati tecnici che differenzino sostanzialmente i due prodotti. Anzi, dicevo, mentre c'è qualche dato a favore del metano, lo ricordava l'ingegner Nigro, anche se poi diceva, lì ci sono dati che non sono nostri, non abbiamo neanche verificato, ci siamo imbattuti e li abbiamo portati qua, insomma, questo è un po' il tema, ci siamo imbattuti e li abbiamo portati qua. Uso il termine imbattuti, che è il termine che ha usato lei, ingegner Nigro, non è mio. Che esistono dei dati che privilegiano il metano, altri dati, come della filiera di produzione, che ricordavano, che privilegia il GPL.

Ma, sostanzialmente, credo che questo lo giustifichi il fatto che tutti i grossi Enti, parlo del Ministero Ambiente, Ministero Industria, parlo Comuni e Province, le grosse Province e i grossi Comuni che hanno lavorato sul campo, di fatto non discriminano un prodotto rispetto all'altro prodotto. La domanda che noi ponevano all'inizio, che sarà quella che andiamo a porre alla fine, visto che ancora non ci sembra che appaiono rilevanti i termini di confronto, poi uno è lo 0,1 migliore, l'altro lo 0,2 peggiore... non è questo. Entrambi i prodotti sono sostanzialmente migliori dell'uso dei carburanti tradizionali, benzina e gasolio.

Quindi io credo che non giustifichi, non mi pare che giustifichi, almeno, la discriminazione che viene fatta, e, a quanto mi risulta, unica tra le Province italiane la Provincia di Bologna, tra i due diversi prodotti. Gran parte dell'intervento dell'ingegner Nigro era relativo al fatto, questo non esclude per il futuro interventi diversi, e di fatto non è in funzione di caratteristiche tecniche ma dell'esiguità del finanziamento. Ora, prendo atto che il finanziamento viene considerato esiguo; anche se una ripetuta esposizione mediatica ci ha fatto supporre invece che voi lo consideraste di un qualche rilievo. Perché ogni Comune che aderisce a questa cosa, dice: anche il Comune di San Giovanni in Persiceto, leggevo tre giorni fa, ha aderito a questa cosa. Poi, di fatto, se il numero delle auto che si possono trasformare, dai dati dell'ingegner Nigro, sono quelli che ci ha dato, il Comune di San Giovanni in Persiceto ne trasformerà tre, insomma, ecco.

E' quasi un procedimento fotografia. Noi abbiamo tre persone che vogliono cambiare l'auto, gli diamo le risorse in modo che possano cambiare l'auto; questo mi sembrerebbe addirittura imbarazzante. Mi sembra che abbia parlato di una sessantina di macchine in Provincia, qualcosa del genere. Mi sembrava avesse... Benissimo. Allora, mi sembrava, d'un lato, come dato tecnico, irrilevante il fatto che ci sono poche risorse, se il prodotto finale è equiparabile, che uno trasformi in GPL, che uno trasformi a metano è un problema suo, non è un problema nostro, se il risultato è per noi comparabile. Quindi il problema della scarsità di risorse mi sembra che sia ininfluenza dal punto di vista della scelta. La scelta dovrebbe essere motivata da altri motivi che mi sembra non abbiamo trovato; se non il tentativo di aumentare il numero delle auto a metano in circolazione, in modo da spingere su un aumento della distribuzione del metano, mi sembra di capire. Ma questo è un problema di tutt'altra natura, che non è quello che noi avevamo sollevato.

Mi sembra invece interessante una mezza proposta che veniva, dicendo: visto che le risorse sono limitate, limitiamo l'intervento alla trasformazione delle auto non catalizzate verso trasformazioni di combustibili come metano, e noi aggiungiamo GPL, che farebbero un doppio salto di qualità: cioè l'eliminazione di un'ulteriore quota di auto non catalizzate in circolazione e una scelta verso carburanti più ecologicamente compatibili. Però, tutto questo ragionamento, per dire non mi sembra che questo incontro ci abbia in qualche modo motivato rispetto a una scelta più che l'altra; anche in considerazione, ribadisco, del fatto che siamo gli unici, o tra i pochi, che abbiamo creato questa discriminazione.

Insisterei perché questa discriminazione venga superata, dicendo che, in funzione anche del ragionamento che facevamo con la delibera di prima, se queste risorse che l'amministrazione stessa considera assai limitate sul settore possono eventualmente essere incrementate, perché mi sembra che sia non indifferente rispetto ai temi complessivi che noi abbiamo sul tappeto, questa possibilità di aumentare il parco auto in circolazione che usi combustibili meno inquinanti rispetto a quelli che abbiamo attualmente in circolazione. Ripeto, però questo è un incontro che, per quanto mi riguarda, considero propedeutico, in funzione di qualche proposta che poi andremo a fare all'Assessore Burgin e all'Assessore Venturi, che oggi è assente, per vedere di migliorare quanto è già stato fatto per l'argomento.

PRESIDENTE MAINARDI - Grazie Consigliere Guidotti. Ha chiesto la parola il Consigliere Leporati.

LEPORATI - Grazie Presidente. Ringrazio l'ingegner Nigro e ringrazio anche i rappresentanti del consorzio Ecogas e il rappresentante di CNA. Purtroppo questa audizione, che io reputo interessantissima, soprattutto come modalità di lavoro, non solo per i politici ma anche per i tecnici, vede anche una presenza, purtroppo dico, di pochi Consiglieri, e direi che invece come modalità di lavoro vada inserita in un contesto di un tipo di approccio alle problematiche totalmente diverso, per quanto riguarda quello che è stato fatto sino ad ora. E parlo del presupposto anche e soprattutto del primo aspetto del metodo, del metodo politico. Ora, il metodo politico è che su tematiche rilevanti e complesse come queste non si possa partire che da una disamina, da un confronto delle esperienze e delle opportunità. Io credo che le altre amministrazioni, questo lo so per certo, la Provincia di Modena, la Provincia di Milano, prima di inserirsi in un contesto di provvedimenti politici, magari provvedimenti propri, o provvedimenti assunti con altre amministrazioni, hanno fatto una ricerca, quindi hanno messo in campo una modalità di ascolto di quelle che potevano essere le opportunità in questo senso, per non assumere dei provvedimenti monodirezionali, ecco, come questo, che praticamente, nel panorama legislativo, amministrativo, italiano, è l'unica Provincia che ha assunto in questo modo un provvedimento che privilegia solo un carburante.

Questo lo dico perché mi pare corretta come metodologia. Questo vale sia per i politici, ripeto, ma soprattutto anche per i tecnici. Quando si assumono delle posizioni che inficiano, comunque devono tenere conto di tematiche tecniche, allora è giusto che ci faccia una disamina ad ampio spettro, a 360 gradi, con le realtà che ci sono. E noi sappiamo che l'Italia è prima al mondo nel know-how del GPL; storicamente l'Italia è stata la prima in campo europeo. Vi sono esperienze significative nei centri urbani. Il dottor Tramontano trattava di Vienna; ma a Tokyo i taxi sono tutti a GPL. Tant'è vero che sono piombati i serbatoi a benzina; possono solo andare a GPL. Per dire. Questo dal punto di vista del metodo.

E mi pare che ci debba essere, allora, una inversione di tendenza nei prossimi, mi auguro, atti politici riferiti alla tematica dell'inquinamento. Una inversione anche dal punto di vista del metodo, quindi una apertura, di fatto, un riconoscimento ad altre realtà oppure ad altre opportunità, come quella del GPL. Nel merito bisogna che queste realtà, che sono quelle emiliane, che sono molto brave a dirsi sempre "siamo i più bravi, siamo i migliori", ultimamente l'abbiamo sentito anche in occasione del programma di mandato: siamo i primi in Italia per la sicurezza stradale. Poi ci accorgiamo che la

vecchia San Carlo sette morti e non c'è nessun provvedimento di finanziamento sulla strada. Ma questa è una digressione che non ha...

Ci vuole anche tanta umiltà politica. E purtroppo la sede dei provvedimenti assunti su base regionale, su base provinciale, dobbiamo, ahimè, dire che l'Emilia Romagna non è per nulla all'avanguardia. E allora io credo che nel merito bisogna che si faccia una valutazione complessiva e si dirottino delle cifre, degli stanziamenti, che non possono essere - ha ragione l'ingegner Nigro - i 300.000 euro. Se si vuole, e siamo qui davanti all'Assessore, che sta concertando con i Comuni, o hanno concertato, misure anche potenziali di limitazione di traffico, allora si tratta di ripensare queste politiche sulla base anche di queste grandi opportunità.

Diceva bene Cantori, c'è una percentuale, che la possiamo assegnare e significare su 28/30 per cento di non catalizzato in area provinciale, e noi sappiamo che molte autovetture passano da Bologna, possono arrivare a Bologna, si fermano a Bologna, anche proprietari di vetture non catalizzate, quindi, voglio dire, il capoluogo non è per questo toccato, è toccato vivamente. Già diceva Cantori che il 26 per cento insiste su Bologna. Allora, non è pensabile che non si possano prendere delle decisioni in tal senso, finalizzando a quella cerchia di utenti la riconversione delle proprie auto. In questo caso, ovviamente, con l'inserimento del metano e anche del GPL.

La cifra che è stata inserita è limitata. Il ritorno... io vivo in un Comune che ha aderito a questo. Credo che siamo poche decine di auto. E questo non sposta. Se vogliamo, veramente, oltre ai finanziamenti di derivazione governativa, oltre a quello che si spera nell'ambito del decreto sulla competitività, si possa ritornare sulla possibilità della cosiddetta rottamazione, io credo che gli Enti locali, in primis la Provincia di Bologna, debba ritornare su questa questione in maniera molto più pesante in termini di investimento, insieme agli altri Enti locali.

Perché bisogna finalizzare. Cioè le misure fino ad oggi adottate sono misure che non possono avere un ritorno. Con la situazione che c'è, anche del mercato automobilistico, noi avremo anche le opportunità non solo di aiutare le industrie ma anche di aiutare gli artigiani, aiutare anche coloro che poi sono chiamati alla riconversione. Quindi, diciamo così, investire anche su...

(fine lato tre)

(inizio lato quattro)

(continua Leporati)... prenda solo i distributori ma anche le aziende; e gli artigiani e quindi le officine. Io mi auguro che vi sia un ripensamento su questo.

Faccio un'altra disamina in riferimento alla Provincia di Modena, che è più vicina a noi, che ha la stessa maggioranza. La Provincia di Modena ha agito in tutt'altro modo. Innanzitutto con un investimento, una legittimazione del mobility manager di area e di Provincia, che so che sta lavorando molto bene. Qui i provvedimenti, la Provincia ha nominato... c'è un mobility manager. In Provincia, ho letto solo ieri, su un flash di stampa, quello che sta... il tipo di lavoro sul quale si sta orientando, che ai più è sconosciuto, invece qui c'è bisogno anche di fare rete con le aziende, con le associazioni di categoria, se vogliamo che la gente utilizzi meno il mezzo privato.

Fare veramente una grande operazione di sinergia, mettendo a rete Atc, le ferrovie, tutte le associazioni di categoria, CONFINDUSTRIA... Vogliamo aiutare il car pooling e il car sharing? Diamo tutto... ecco. Dicevo, mi par che siano 40 Comuni della Provincia di Modena che hanno aderito a una convenzione. Perché la grande opportunità che oggi abbiamo è che non solo c'è l'opportunità del GPL ma con le associazioni di categoria, CNA, consorzio Ecogas, ASSOGASLIQUIDI, gli Enti locali si possono convenzionare. Perché non convenzionare i dipendenti della Provincia di Bologna? Si è convenzionata la Provincia di Milano; diamo una mano ai dipendenti della Provincia di Bologna perché possano riconvertire gli autoveicoli e possano utilizzare i benefit che possono fuoriuscire da un accordo tra la Provincia di Bologna e i consorzi e le associazioni di categoria. Questo non l'hanno fatto solo pochi Enti locali ma sono già centinaia, migliaia, gli Enti locali che si stanno indirizzando su questo.

Dico, tanto per significare una politica ambientale che sta portando frutti, la Regione Lombardia è arrivata addirittura allo sconto alla pompa ai fruitori di metano e GPL, con una tesserina, una card, che è della Regione Lombardia, che viene utilizzata nel (poss); e quindi si può fare molto ma molto di più. Credo che questa audizione, se non altro, è una base di partenza rispetto alla... io la voglio significare come una inazione. Cioè il fatto che ha concorso se non poche riconversioni, perché sono poche le riconversioni, soprattutto è un provvedimento parziale, punitivo, che non ha né capo né coda. E in effetti siete solo Provincia di Bologna, in tutta Italia, che ha assunto un provvedimento del genere. Io credo che invece bisogna che vi sia un salto di qualità.

Ovviamente, da oggi in poi, prima forse l'ha fatto qualche d'uno, ma in modo... Oggi i Consiglieri provinciali, noi saremo qui a fare i guardiani ambientali di questa Giunta, nei provvedimenti, nelle scelte politiche, perché non si può scherzare. La pubblicità, essere autoreferenziali, dirsi sempre che siamo i più bravi, i migliori.

Voglio dire, invece va soppesato, va verificato. E mi pare che noi, da questo punto di vista, sia dal punto di vista del metodo che dal punto di vista dei contenuti, abbiamo dato una grossa opportunità, una grossa mano alla amministrazione provinciale, perché noi siamo stati, attraverso il Collega Guidotti, i propugnatori di questa audizione; e ovviamente noi speriamo che vi sia una assunzione di responsabilità concreta, effettiva, anche per rivedere il meccanismo.

Giustamente diceva Cantori il rispetto dei listini. Chi è che mi assicura che l'officina che sta lavorando poco, che magari ha questa opportunità della riconversione nel proprio Comune, non mi aumenti il listino; perché io poi ho bisogno di guadagnare, perché se no non arrivo alla fine del mese. Anche questo è un aspetto che va rivisto, perché ovviamente, se c'è questa facilitazione, deve essere una facilitazione complessiva, quindi dalla A alla Z, quindi anche nella fase di montaggio, di rifinitura, deve essere anche questa opportunità che l'utente sia salvaguardato da un listino selvaggio, da un potenziale listino selvaggio.

Io credo che ci sia tanto da fare e mi auguro che questa sia una base di partenza. Io mi auguro anche che l'Assessore Burgin, assieme all'Assessore Venturi, mettano mano quanto prima, visto che non l'ho letto nel programma di mandato, non l'ho osservato nella relazione politica e nelle schede di bilancio del 2005, ma quanto prima ci possa essere una riedizione aggiornata, ben più sostanziosa, di questi provvedimenti, con un riconoscimento pieno al GPL ma con una metodica trasparente, corretta, finalizzata, perché è in questo modo che si fa una seria, concreta, responsabile politica ambientale.

PRESIDENTE MAINARDI - Grazie Consigliere Leporati. Ha chiesto la parola il Consigliere Ballotta.

BALLOTTA - Sì, io l'ho chiesta perché ovviamente, intanto, è un peccato che l'Assessore suppongo competente, ma c'è anche l'Assessore Burgin, che credo che sia competente anche lui su questa materia, io auspicavo che oltre all'ingegner Nigro ci fosse stato poi anche - lo farà dopo spero - una posizione della Giunta. Perché le scelte, quando si fanno, si fanno delle scelte politiche in base a conoscenze tecniche il più possibile motivate e concrete. E credo che sia stato fatto così quando si è scelta questa strada. Credo che la Giunta sia in grado anche di motivarlo; sono certo di questo. Dopodiché, è molto importante avere dei dati il più possibile scientifici, non tirabili da una parte o dall'altra. Quindi alla comunità scientifica tecnica bisogna chiedere il massimo di rigore possibile, perché è su queste basi che i politici scelgono, credo.

C'è anche da dire che è importante avere dati adeguati, perché, oltre alle poche risorse che un Ente pubblico può metterci, è anche importante potere orientare bene anche i cittadini. Io, da cittadino, se stessi alle cose che si sono dette qui e dovessi decidere di adeguare la mia auto, beh, ad oggi mi sentirei più tranquillo se faccio la scelta del metano, per quello che mi veniva detto adesso, con questi dati. Il garage, la Comunità Europea che non l'ha inserito... Voglio dire, quindi bene, se la Comunità lo inserisce, se c'è un errore, è una buona cosa che vada cambiata. Insomma, su queste robe qui è giusto avere delle conoscenze; perché altrimenti, appunto, se io devo andare a cambiare la mia macchina, domattina io ci metto il metano.

Per cui considero non di lana caprina anche il fatto che si sia fatta una scelta di questo tipo, con poche risorse. E poi è vero che bisogna avere attenzione rispetto anche... complessivamente dare una informazione corretta anche rispetto a quando un cittadino fa una scelta, anche dal punto di vista dei costi ai quali va incontro complessivamente, rispetto anche alle trasformazioni, agli artigiani che fanno questo tipo di attività, queste sono cose ovviamente importanti. Però la premessa, appunto, è quella di avere sufficiente conoscenza, per decidere da parte dei politici e per, appunto, anche informare bene la gente.

Per cui io credo che vada approfondito il tema. Credo che la Giunta, appunto, si avvarrà anche di questo contributo, di questa mattina, e potrà dire, appunto, avanzare anche delle proposte, in questo senso. Sicuramente abbiamo visto che tutti e due i carburanti sono molto meglio della benzina o del gasolio. E non c'è dubbio che è sicuramente una cosa positiva. Dopodiché, il fatto che Bologna sia la sola, certo, anche questa è una riflessione, potrebbe essere... Io, per le mie conoscenze, debbo dire questo. Ad esempio, si parla sempre di auto; una cosa che conosco pochissimo però, ad esempio, io sono stato sollecitato rispetto alle moto se non si possono mettere in moto meccanismi anche di questo tipo, perché pare che ci sia la possibilità di fare con pochissime risorse delle trasformazioni delle moto, che spesso sono più inquinanti delle auto. Adesso io questa cosa qui la conosco non precisamente però, insomma, sarebbe anche opportuno capirlo.

Per cui credo molto utile questo incontro. Insomma, ritengo molto importante, però, che appunto la Giunta, da questo punto di vista, si esprima e motivi anche le ragioni di questa scelta.

PRESIDENTE MAINARDI - Grazie Consigliere Ballotta. Io, per un brevissimo intervento al dotto Cantori, poi la chiusura all'ingegner Nigro.

DOTT. CANTORI - No, non è un intervento. Volevo approfittare del fatto che è qui presente l'Assessore Burgin, e delle ultime considerazioni del Consigliere sulle moto, sui ciclomotori. Al di là del fatto che adesso alcuni ciclomotori e moto possano essere riconvertiti a GPL, però questo dei ciclomotori è un tema di cui si parla molto poco, se non per stangare i proprietari. Allora, circolano nella nostra Provincia alcune migliaia di ciclomotori a due tempi non catalizzati, che sono strainquinanti, ha ragione il Consigliere. Mi è capitato ultimamente, e più di una volta, in sedi diverse, ma sedi di amministrazioni, di prospettare la possibilità di costruire alcune importanti sinergie con i produttori di questi ciclomotori e i venditori, e con esborsi economici molto piccoli, e il coinvolgimento dell'amministrazione, per rottamare questo parco di ciclomotori a due tempi.

Ci sono i produttori che sono stati disposti a sedersi a un tavolo e ragionare di queste tematiche; a Firenze l'hanno fatto. Stanno facendo una cosa molto bella. Qua in Emilia io mi sono rapportato su questo con la Regione, col Comune di Bologna. Con la Provincia non l'avevo mai fatto. Però sul tema ciclomotori, voglia di costruire qualche cosa, con un minimo esborso di carattere economico, coinvolgendo i produttori, che ci stanno, purtroppo debbo dire che non l'ho riscontrato.

PRESIDENTE MAINARDI - Ingegnere Nigro.

ING. NIGRO - Dunque, occorre fare una puntualizzazione importante. Non è che la discussione che ci è stata mi abbia indotto a una riconversione. Nel senso che noi qui abbiamo dei dati di fonte, non di parte - poi passerò anche alla fonte di parte - che danno quel raffronto che io ho letto. Allora, volentieri prenderò i dati del dottor Tramontana; ma noi non abbiamo altri dati. Quindi, al momento, riaffermo pienamente il fatto che si è voluto dare la priorità a un carburante che è più pulito, il metano, del GPL. Questo senza togliere il fatto che anche il GPL è un carburante da eventualmente incentivare. Perché, se fosse distrazione, oppure dimenticanza c'è stata in un certo senso, quanto poi è accaduto, secondo la ricostruzione del dottor Tramontana, presso la Commissione Europea.

La Commissione Europea ha fatto uno studio, penso più autorevole di quanto io non possa fare con i miei dati, ed è arrivata a quelle conclusioni. C'è stata una indicazione del Parlamento Europeo di inserire anche il GPL? Mi sembra che si sia ripetuto in grande quel

che in piccolo sta avvenendo qui. Bene, ci documenteremo anche su questo. Però non ignoriamo i fatti grossi.

Andando alle fonti di parte, la superiorità del metano, rispetto anche al GPL, è documentata da chi il metano lo produce, lo commercializza, poi sono gli stessi petrolieri che producono e commercializzano anche il GPL, oltre alla benzina. Andando a vedere invece quanto coloro che producono e commercializzano il GPL affermano, non lo confrontano mai con il metano; perlomeno nella documentazione che abbiamo noi, guarda caso. Quindi, voglio dire, ben lieti di acquisire tutta la documentazione disponibile, però sarebbe distorto, secondo me, concludere questa bella discussione che c'è stata stamattina ignorando i dati, che mi sembra poco da mettere in discussione e da cui siamo partiti con le nostre scelte. Grazie.

DOTT. TRAMONTANO - Posso solo una cosa, scusi? Non è un contenzioso, perché se no, chiaramente, non ne usciamo più. Però diventa complicato raffrontarsi su questi temi. Cioè, se citiamo una normativa, una direttiva europea, che è quella sugli alternativi, bisognerebbe sapere qual è la mira di quella direttiva europea. La normativa sugli alternativi è molto più ad ampio raggio, parla non solo... parla anche delle strategie di approvvigionamento, parla delle potenzialità di sostituire il prodotto fossile come il petrolio; cioè è completamente diversa che una direttiva sulle emissioni. E' tutta un'altra cosa quella. Per questo prende in considerazione, ha preso in prima battuta in considerazione i prodotti bio compatibili e il metano. Perché è di una aspettativa diversa.

La direttiva sulle accise, invece, che vuole incentivare i carburanti compatibili, premia il GPL e premia il metano. Quando parliamo di sicurezza non dobbiamo dimenticare che c'è solo una norma, oggi cogente in tutti i Paesi europei, che riguarda la componentistica sul GPL; ma non è cogente per quanto riguarda la componentistica metano. Si parlava dei motorini. Il Ministero dei Trasporti ha pensato di autorizzare l'installazione di impianti a GPL sui motorini, e non quelli a metano, per un problema di sicurezza, non per un problema che non vanno bene. Oggi c'è una norma italiana che permette l'installazione di impianti a GPL sui motorini ma non degli impianti a metano. Cioè è molto complicato.

Lo studio a cui facevate riferimento, in cui si parla solo di GPL, lo studio del CNR, euro mobility, parla solo di GPL, perché prende su base dati il rapporto del (CORINEIL), il COPER 2, che è l'unica base dati esistente in Europa sulle emissioni dei veicoli, l'unica. E non ci sono i veicoli a metano; proprio perché su base statistica... Bisogna lavorare non solo su base... bisogna lavorare anche su base statistica.

E quindi il COPER 2, l'agenzia europea per l'ambiente, non considera il metano ma considera solo il GPL. Per questo non c'è il raffronto con il metano. E proprio poi perché, visto che è uno studio che vuole parlare di alternativi, considera il GPL e il metano assolutamente identici.

Queste sono le ragioni per cui, quando si trovano studi sul GPL, non ci sono raffronti; non perché questo metta paura ma perché sono due carburanti che vengono considerati assolutamente allo stesso modo. Grazie e scusate.

PRESIDENTE MAINARDI - La parola all'Assessore per la replica finale.

BURGIN - Visto che qualcuno ha citato il mio Collega Venturi, che oggi non può essere qui e ha adombrato la possibilità che ci siano in qualche modo modi di agire che riconducono alla individualità dell'Assessore, io preciso, non siamo in molti e quindi ce la diciamo in modo semplice, uno, che la posizione della Giunta è una e una soltanto; due, la posizione della Giunta è che questo tipo di provvedimento è stato elaborato sulla base di dati tecnici che ci sono stati forniti dagli uffici, qui rappresentati dall'ingegner Nigro, che mi sembrano escano dalla discussione di questi mesi, non ultima quella di oggi, totalmente confermati.

Dopodiché, sicuramente, quando si guarda una tabella di confronto tecnico, è classico, manca sempre un pezzetto. E la complessità che è stata qui descritta dal contraddittorio avvenuto, riporta a una impostazione che non è così bianco e nero come può essere nel caso in cui uno confrontasse la vecchia benzina col piombo con un carburante moderno. La complessità della cosa riporta dunque alla opportunità di uno stile tecnico, che è quello dell'approfondimento continuo, che è proprio di chiunque abbia a che fare con cose tecniche e scientifiche come quelle che abbiamo trattato stamattina. Non c'è mai una verità che alla fine uno chiude lì, per intenderci.

Allora, questa complessità, dunque, fa seguito alla disponibilità che abbiamo avuto, sia come uffici che come Giunta, a concorrere al ragionamento che è in corso. Questa disponibilità fa sì anche che il provvedimento in corso va a compimento; il provvedimento in corso non criminalizza nessun carburante che altri ritengono ecologico. E questo mi pare evidente ed esca assolutamente confermato da quello che abbiamo detto questa stamattina. Quello che faremo nel prossimo bando, se mai faremo un prossimo bando, lo discuteremo e lo ragioneremo anche alla luce delle considerazioni che sono state qui trattate.

Dopodiché, visto che il Consigliere Guidotti e in particolare il Consigliere Leporati hanno inteso dare anche una cornice politica, non

solo tecnica, visto che non siamo in molti faccio un richiamo molto semplice. Il partito rappresentato in questa sede dal Consigliere Leporati ha fatto del liberismo la sua bandiera... del liberismo, del libero mercato, la sua bandiera. Allora, nel prossimo dibattito chiederò al Consigliere Leporati di spiegarmi perché tanta attenzione a provvidenze che, se giustificabili dal punto di vista ambientale, non sono giustificabili dal punto di vista economico. Voglio dire che chi fa... e io credo che tutti noi, quando andiamo a gestire il nostro portafoglio, abbiamo in mente il rapporto costo/benefici. Per ammortizzare... e lo faccio a lei, Consigliere Leporati, che sul GPL sa tutto, mentre sul resto manca sempre una lira per fare un milione.

Ma se per mettere su un impianto di GPL, da una macchina a benzina, occorrono 10.000 chilometri per ammortizzarlo, e tutti quanti usiamo la macchina più di 10.000 chilometri per buttarlo via, dunque è una operazione economicamente conveniente, è sicuro che sia il fattore economico che impedisce alla gente di passare dalla benzina al GPL? O non sono altri fattori, che non sono la questione economica? Faccio questa domanda. Perché chiunque sa che in 10.000 chilometri ha ammortizzato l'impianto. E quindi, in funzione della sua percorrenza, già dopo pochi mesi ha pagato l'impianto. Questo per dire che la Giunta ritiene che il riferimento sia quello che essi abbiano un obiettivo politico di fondo, dunque siano dentro una cornice e non siano provvidenze economiche tal quali. E su questa strada lavoreremo e ci impegneremo, punto.

PRESIDENTE MAINARDI - Bene. Io volevo rimarcare in chiusura di Commissione un'unica cosa, per il Consigliere Ballotta. L'Assessore Venturi, ribadisco, non è presente non per volontà sua ma era già programmata la sua presenza e purtroppo è stato chiamato a Roma. Non è un disimpegno dell'Assessore. Per rimarcarlo; perché anche nella scorsa Commissione ha dato la sua disponibilità, pur non programmata, ed è stato presente in Commissione. Purtroppo è stato chiamato a Roma e ha mandato l'ingegner Nigro come responsabile dell'Assessorato. Io chiedo per questa seconda parte di Commissione la registrazione dei vari interventi. Io ringrazio gli intervenuti; e credo che sia stata una riunione costruttiva.