

**CONSIGLIO PROVINCIALE DI BOLOGNA**

**I convocazione**

**14a Seduta**

**Estratto dal verbale della seduta pubblica del 31/03/2009**

Presiede il Presidente del Consiglio Cevenini Maurizio

E' presente la Presidente della Provincia DRAGHETTI BEATRICE

Per la trattazione dell'oggetto sotto specificato sono presenti i Consiglieri:

<b>CEVENINI MAURIZIO</b>	<b>SABBIONI GIUSEPPE</b>
<b>GRANDI LORENZO</b>	<b>LENZI PLINIO</b>
<b>VENTURI GIOVANNI</b>	<b>VIGARANI ALFREDO</b>
<b>CASERTA SERGIO</b>	<b>ZANOTTI VANIA</b>
<b>BALLOTTA RENATO</b>	<b>CASTELLARI FABRIZIO (*)</b>
<b>COCCHI ANNA</b>	<b>CONTI VALTER (**)</b>
<b>DE PASQUALE ANDREA</b>	<b>DONINI RAFFAELE</b>
<b>FINELLI RAFFAELE</b>	<b>FUSCO MARIETTA</b>
<b>GNUDI MASSIMO</b>	<b>MATTIOLI GAETANO (**)</b>
<b>MUSOLESI NADIA</b>	<b>NALDI GIANCARLO (**)</b>
<b>PARIANI ANNA</b>	<b>PIERINI GIULIO (*)</b>
<b>POLI GIGLIOLA</b>	<b>TORCHI EMANUELA</b>
<b>ZANIBONI GABRIELE</b>	<b>FINOTTI LUCA</b>
<b>GOVONI LUCA</b>	<b>LABANCA ANGELA (*)</b>
<b>LEPORATI GIOVANNI</b>	<b>LORENZINI MARINO (*)</b>
<b>VICINELLI GIUSEPPE</b>	<b>FACCI MICHELE</b>
<b>GUIDOTTI SERGIO</b>	<b>MAINARDI MARCO</b>
<b>RUBINI CLAUDIA(*)</b>	<b>SPINA SERGIO</b>

Presenti n.29

Sono altresì presenti i componenti della Giunta Provinciale:

<b>VENTURI GIACOMO</b>	<b>ALVERGNA STEFANO</b>
<b>BARIGAZZI GIULIANO(*)</b>	<b>BENUZZI ALEARDO</b>
<b>BURGIN EMANUELE</b>	<b>LEMBI SIMONA</b>
<b>MONTERA GABRIELLA(*)</b>	<b>PRANTONI GRAZIANO</b>
<b>REBAUDENGO PAOLO A.</b>	<b>STRADA MARCO</b>

(\*) = assente

(\*\*) = assente giustificato

Scrutatori: FINELLI RAFFAELE, POLI GIGLIOLA, MAINARDI MARCO

Partecipa il Segretario Generale GIOVANNI DIQUATTRO.

omissis

**DELIBERA N.29 - I.P. 755/2009 - Tit./Fasc./Anno 8.2.4.0.0/1/2009**

SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E TRASPORTI

SERVIZIO AMMINISTRATIVO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E TRASPORTI

U.O. AMMINISTRATIVA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Approvazione della Variante al PTCP in tema di mobilità denominata "Piano della Mobilità Provinciale" (PMP), comportante proposta di modifica al Piano Regionale Integrato dei Trasporti 1998-2010 (PRIT).

## **DISCUSSIONE:**

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** – L’oggetto è stato ampiamente illustrato dall’Assessore, Vice Presidente della Provincia, Giacomo Venturi.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** – La parola al Consigliere Leporati.

**CONSIGLIERE LEPORATI** - Grazie Presidente però mi ci vuole un secondo per leggere l’ordine del giorno a firma dei Consiglieri Zanotti, Caserta.

Si devono discutere in appendice alla discussione o vanno discussi assieme al piano?

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Come da storia, i collegati sono in unica discussione assieme alla delibera.

**CONSIGLIERE LEPORATI** - Quello firmato dai Consiglieri Zaniboni, Venturi e Lenzi l’ho letto, l’ultimo no.

Il piano della mobilità provinciale comprende un’enorme quantità di carta, sono milleduecentocinquantuno pagine, ci parla innanzitutto del servizio ferroviario – metropolitano che è sempre stato considerato, lo si evince anche dal secondo ordine del giorno, la panacea di tutti i mali.

Gli interventi sono stati decisi nel 1994, dopo quindici anni delle nuove stazioni previste ne sono state realizzate solo il 60%, dopo quindici anni delle stazioni da riqualificare ne sono state sistemate solo il 54%, dopo quindici anni delle nuove infrastrutture previste ne è stato completato solo il 40%, dopo quindici anni dei nuovi posti auto e dei parcheggi ne è stato realizzato solo 52%.

Detto così l’Sfm sembra una grossa debacle ma la realtà è ben peggiore perché tutto quello che io ho elencato non serve a niente se i treni non girano e oggi circola solo il 36% dei treni previsti cioè poco più di un terzo.

Mi collego subito all’ordine del giorno perché mi sovviene un’opportunità di dibattito e di confronto per cui bisognerebbe far fare un salto di qualità al progetto Sfm perché in tutti i documenti, ordini del giorno e confronti che abbiamo inserito nel dibattito politico di questi cinque anni, abbiamo sempre delegato le responsabilità reciproche o al governo Prodi o al governo Berlusconi, ai governi che si sono succeduti.

In effetti, andando a verificare quella che è la problematica correlata alle Ferrovie dello Stato, mi sono letto una serie di dati che sono del 2007 per il servizio locale le Regioni – perché non ho il dato dell’Emilia Romagna – hanno devoluto ai servizi locali di Trenitalia ed FI oltre una virgola sei miliardi di euro in aumento di duecentottanta milioni rispetto al 2006.

Mi sovviene una domanda e questa valutazione è ora di smetterla di evocare solamente il fatto che il pubblico possa essere il detentore del sigillo sul servizio Sfm perché mi sono posto questa domanda: se c’è nel settore aereo l’esempio dei vettori low cost perché non correlare anche nell’ambito ferroviario il servizio low cost? Perché il vero problema oggi è che il servizio ferroviario è a carico non solo degli utenti che lo

utilizzano ma è a carico dei contribuenti. Mentre in Inghilterra il prezzo del biglietto è più caro ma è pagato dall'utilizzatore per il 70%, in Italia il rapporto è inverso, oggi non è il consumatore che paga il biglietto ma è il contribuente perché una parte della fiscalità generale viene declinata come contribuzione alle Ferrovie dello Stato ma questo è sistema che così non può funzionare, ecco perché dico che il modulo con il quale voi reiterate le solite istanze è un modulo vecchio per cui è ovvio che nell'ambito nazionale lo Stato si debba fare carico d'imprimere una velocità rispetto a quest'opportunità dell'Sfm.

Il tipo di ancoraggio però, cioè il gestore o il soggetto che dovrà collaudare, che dovrà avere il servizio, sicuramente non potrà essere lo stesso esempio che tutti i giorni noi verificiamo in ambito trasportistico locale perché non ci sono più i presupposti neanche di natura finanziaria.

Qual è allora il vero problema? Che bisogna fare come si fa in Inghilterra dove c'è la concorrenza tra i soggetti trasportistici, se c'è quindi la concorrenza è ovvio che deve in modo simile aumentare e migliorare l'offerta del servizio, migliorare il tipo di offerta sui prezzi e sappiamo che nel settore aereo circa il 60% dei viaggiatori, nel settore low cost di queste nuove compagnie, sono nuovi viaggiatori.

Qual è il vero nodo dell'Sfm? Se l'Sfm deve avere come opportunità quella di avere lo stesso numero di viaggiatori, né più e né meno, è già sbagliato in partenza cioè l'Sfm deve avere il compito e l'obiettivo di aumentare in maniera visibile, in percentuale, di massimizzare il proprio intervento aumentando considerevolmente la propria mission cioè aumentare in modo considerevole quelle che sono le persone che vanno trasportate.

Se lo si fa nel modello aereo perché non lo si deve fare nel modello delle ferrovie? Se altri Paesi già lo fanno perché non lo si deve fare? Io lo dico perché il sistema trasportistico in Emilia Romagna per certi versi ha delle connotazioni diverse ad altre regioni e quindi da questo punto di vista ci possono essere anche le premesse per validare questo tipo di proposta.

C'è una competizione sul territorio, una competizione su più soggetti per garantire la massimizzazione dell'intervento e per garantire la fruizione di questo soggetto trasportistico che può veramente risolvere in maniera compiuta nel tempo l'aspetto correlato ai trasporti, ai collegamenti.

L'istanza che voi rappresentate è solamente un'istanza politico avversa a quella che è la posizione del governo, secondo me invece bisognerebbe colloquiare in un tavolo con il governo per vedere di prendere ad esempio l'opportunità che la Regione o che la Provincia di Bologna si possono dare in una connotazione diversa del trasporto locale, dando questa opportunità e dicendo al governo "noi abbiamo questa proposta che è di novità alternativa rispetto ai canoni tradizionali e alle sofferenze e ai limiti congeniti del trasporto locale oggi gestito da FI e Trenitalia.

Su questo date l'opportunità di declinare i finanziamenti per mettere a regime e per fare decollare quindi è sbagliato nel merito cioè questo antagonismo, questa rivalsa per cui si dice "tu sei mio antagonista e io ti dico che stai sbagliando e voglio i soldi", è un modulo che non porta da nessuna parte. Ecco perché dico che è inaccettabile, perché bisognerebbe anche e soprattutto sugli aspetti di contenuto modificare il tipo di

approccio, non si fa un ordine del giorno per essere contro e quando si è contro è difficile portare a casa qualcosa, si deve declinare invece un'opportunità, una partecipazione, una condivisione, su degli obiettivi anche di novità.

La proposta potrebbe essere quella di un servizio Sfm low cost che garantisca, come dicevo prima, la possibilità ad altri soggetti di essere detentori e gestori.

Ma proseguiamo nel lungo viaggio del piano della mobilità provinciale. Ovviamente qui vengono affrontate diverse questioni relative alla stazione centrale, vengono declinati come elementi pragmatici e distintivi i tre elementi che sono stati adottati dalla Giunta Cofferati e che sono il Civis, il People mover e la metro tranvia.

Tra i fallimenti complessivi, completi, che non stanno in piedi, il Civis ha distrutto mezza Bologna, è stato bloccato, ci sono sbagli nel progetto, è stato sbagliato perché è un prodotto vecchio che Iveco e Ivis bus non realizza più, siamo in una situazione di stallo e quindi il Civis – bisogna che ce lo diciamo con nettezza – è un sistema trasporti stico che non porta da nessuna parte perché è sbagliato sin dall'inizio.

Il People Mover: c'è una dichiarazione del candidato Cazzola, mi pare, che dice “il Comune si assume il rischio d'impresa” perché il Comune dice “io comunque garantisco al gestore un'entrata comunque a prescindere da quello che io guadagno, da quello che io incasso” ma questo è lo stesso difetto del tipo di contribuzione che lo Stato si è dato nei confronti delle Ferrovie dello Stato per cui in piccolo Bologna fa lo stesso errore storico che sta facendo lo Stato da tanti anni, che non massimizza gli incassi sul biglietto, che in realtà è quello che deve esserci come parametro di redditività, di funzionalità, di efficienza, di un sistema di trasporto ma è comunque quello che poi il Comune garantisce.

In questo modo però - visto che sarà sicuramente in perdita perché qualsiasi impresa che si sia approcciata e abbia fatto le verifiche per la congruità di quell'intervento ha verificato che non è un intervento che possa garantire dei ritorni, è in perdita per un certo lasso di tempo ma parlo di svariati anni – chi pagherà le perdite? Non il Comune ma i cittadini di Bologna, saranno i cittadini di Bologna che pagheranno e che garantiranno il ritorno economico perché saranno (inc.) dal Comune di Bologna e immessi nella gestione del People Mover.

La Metro – tranvia non sta in piedi, è un progetto che non sta in piedi, questa è una città che se fosse stata saggia avrebbe fatto come ha fatto Torino – e io sono stato a Torino, l'ho già detto.

C'è la metropolitana interrata con il pilota automatico, eccezionale, massima funzionalità, perfetta, pulita, efficiente, e in una città come Bologna è la metropolitana che può risolvere i problemi e non certo il People Mover o la Metro tranvia.

Sul Passante nord faccio vedere all'Assessore e Vice Presidente Venturi che questa è la carta della Regione, stessa maggioranza, non ci sono state novità, è la carta di proposta di variante al Prit del piano della mobilità provinciale di Bologna e non c'è il Passante Nord. Questa è la vostra carta, non è la nostra carta, è la vostra carta nuova e non c'è il Passante Nord, deve essere disegnata.

Non si capisce quindi se lo volete il Passante o non lo volete, dite che lo volete ma non lo disegnate nemmeno della proposta di variante al Prit.

Mi fermo sul Prit perché, tutti questi documenti regionali partivano dal 1998 al 2010, prevedeva anche il raddoppio della traversata di pianura e non avete fatto nemmeno quello.

Quello che vorrei evidenziare in questi ultimi minuti è un aspetto che mi ha incuriosito moltissimo e cioè da pagina 40 s'inizia a parlare di politiche per favorire il trasporto collettivo e si dice "la rete portante del trasporto collettivo è stata quindi progettata proprio in quest'ottica, eliminando le sovrapposizioni funzionali ridondanti, potenziando i servizi trasversali di riduzione alle fermate dell'Sfm e riconvertendo una parte dei servizi paralleli a quelli ferroviari come servizi di distribuzione e di servizio capillare sulle brevi distanze".

Questo pare che sia un processo di (inc.) delle linee di trasporto che non sono più declinate verso l'area centrale ma piuttosto verso le aree periferiche di concentrazione dei servizi ferroviari.

Un esempio in tal senso lo fece il Sindaco di Torino, che non mi ricordo più come si chiamava, Modelli che nella seconda metà degli anni Settanta rinunciò alla metropolitana e iniziò un fallimentare progetto chiamato "Jumbo tram" per cui s'inventò di non fare arrivare in centro gli autobus ma di obbligare gli utenti a spostarsi circolarmente in periferia.

Se questa è la filosofia che è sottesa, qui ci sono anche i tecnici, e che né più e né meno riprende questa idea di Torino, magari con delle divagazioni sul tema, è ulteriormente pericolosa perché l'Sfm ancora non funziona quindi appoggiare questa visione trasportistica di mobilità assegnando una funzione nevralgica, preponderante, risolutiva all'Sfm quando ancora l'Sfm è in divenire e cercando di limitare o di rivedere quella che può essere l'incursione cioè l'addensamento in ambito urbano delle linee di trasporto urbano ed extra urbano non ha un nesso e non ha una logica.

Qual è il pericolo di questo? Il pericolo di questo è che se dovesse andare in porto questo progetto sarebbero ancora e ulteriormente maggiori le persone che non utilizzerebbero in questo senso né l'Sfm, perché l'Sfm abbiamo già detto che è messo come è messo cioè limitato, i tempi non sono ravvicinati, non esiste di fatto, e non utilizzerebbe nemmeno le linee su gomma perché le linee su gomma sarebbero tutte addensate sulle fermate dell'Sfm.

Il problema sarebbe quello che questo piano della mobilità, se questa è la filosofia ed è questa la filosofia, non aiuta la mobilità perché di fatto aiuta solo la mobilità dei singoli e dei cittadini per che cosa? A riprendersi per l'ennesima volta la propria auto invece di tenerla in garage.

Questo è quello che voi fatte con questo piano. Grazie.

Durante l'intervento del Consigliere Leporati entrano i Consiglieri: Labanca, Rubini e Castellari.  
Presenti n. 32

Escono altresì gli Assessori Alvergnà e Lembi.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Grazie Consigliere. Consigliere Caserta, prego.

**CONSIGLIERE CASERTA** - Grazie Presidente. Cercherò di essere più breve e altrettanto denso come il collega Leporati, trattandosi certamente di uno degli atti importanti di questo mandato amministrativo che è anche uno dei documenti più complessi e impegnativi.

Vorrei rassicurare però il collega Leporati che l'interlocutore del governo è sicuramente quello con il quale ce la dobbiamo prendere maggiormente se il sistema ferroviario metropolitano non si realizza nei tempi previsti perché se c'è un soggetto che è contrario al trasporto locale e certamente non si sta spendendo per sviluppare il trasporto su ferro locale è il governo attualmente in carica, tant'è che tanti ritardi - anche nella realizzazione degli interventi programmati e le stazioni che si cerca di spostare - sono il frutto di precisi orientamenti tendenti a valorizzare e a fare andare avanti soltanto il trasporto dell'alta velocità, pur importante ma con certamente più importante del trasporto locale.

Rispetto a quella che sarà la struttura socio – economica, la mobilità e lo sviluppo urbano del nostro territorio, noi dobbiamo guardare sempre più con maggiore attenzione agli aspetti della compatibilità ambientale, della qualità della vita, della qualità del trasporto, della lotta alla congestione e selezionare gli investimenti e gli interventi che facciamo sulla base di questa priorità.

Quello che sta accadendo sotto i nostri occhi è che le difficoltà derivanti da uno sviluppo delle comunicazioni della mobilità e anche del sistema delle residenze e dello sviluppo urbanistico del territorio, stanno determinando fattori di congestione con il rischio di peggiorare il quadro e anche la stessa tenuta economica dei territori.

Il fattore della qualità è uno degli elementi sui quali si può poggiare una ripresa economica di fronte la crisi grave che stiamo attraversando.

Anche l'utilizzo delle risorse per gli investimenti, per lo sviluppo, per la mobilità, devono essere visti con questa chiave di lettura cioè quali sono gli interventi che prioritariamente lo Stato, le Regioni e gli enti locali devono fare per restituire vivibilità, qualità della vita, qualità urbana, facilità della mobilità, mobilità senza consumo di energie fossili, mobilità che si basa sull'uso collettivo dei mezzi. Cambiare un sistema che invece finora ha messo al centro del suo sviluppo l'utilizzo del mezzo privato, del mezzo su gomma, quindi l'automobile.

Deve esserci questo cambiamento, deve esserci questa trasformazione per la quale si deve guardare appunto all'uso delle risorse, alle priorità negli investimenti, una selezione degli stessi con un'ottica diversa dal passato e questo è stato nell'ambito di una dialettica molto positiva ma comunque fatta di punti di vista, di opinioni, di suggerimenti, è stata anche la vicenda di questo provvedimento che è molto importante perché disegna quello che sarà l'assetto dei prossimi anni del sistema della mobilità nel nostro territorio, che sappiamo essere un territorio particolarmente esposto ai problemi della congestione perché è attraversato da

correnti di traffico che sono di portata europea, nazionale, non soltanto locale ma anche locale, ha delle dinamiche di carattere economico e produttivo che richiedono che ci sia una qualità, un'efficacia, un'efficienza di questo trasporto che dovrà essere sicuramente salvaguardata e nettamente ulteriormente migliorata.

E' sotto gli occhi di tutti che abbiamo alcuni dei centri nevralgici delle attività economiche del sistema di servizio del nostro territorio, l'Aeroporto, la Fiera, la stessa università, il policlinico, che sono vittime e causa essi stessi della congestione.

Noi dobbiamo quindi pensare a uno sviluppo che guardi molto oltre le mura dell'area strettamente urbana e potenzi sempre di più il sistema delle comunicazioni e delle relazioni tra i territori per fare in modo che sia privilegiato il tipo di collegamento che fa risparmiare risorse economiche, fa risparmiare consumo di energie non rinnovabili, che elimini inquinamento, che lo riduca e che salvaguardi la qualità di questa mobilità in nome della salvaguardia più generale del territorio e della qualità della vita delle persone.

Per fare questo è necessario che ci sia un atteggiamento tendente a selezionare in modo più rigoroso e più intransigente le scelte che si vanno a fare.

Qui sono venute le osservazioni che noi abbiamo fatto, non ora ma anche all'atto dell'adozione, a questo provvedimento perché noi ritenevamo che questo provvedimento, pur in un quadro sicuramente molto importante di analisi dei fattori che sono alla base della pianificazione, di capacità di selezione e di analisi del territorio con tutte le sue articolazioni, di analisi dei fabbisogni, però è un documento che mette nello stesso piano, nello stesso sistema, una quantità d'investimenti, soprattutto per quello che riguarda la viabilità ordinaria e la viabilità interprovinciale di collegamento interna e la viabilità anche di collegamento interregionale e nazionale, una quantità d'investimenti che secondo noi, nel loro insieme, prefigurano uno scenario che quando si andrà a realizzare non sarà uno scenario di miglioramento e questo in qualche modo è stato sottolineato anche all'interno del documento stesso d'impatto ambientale e strategica che è stata compiuta nella stessa analisi del documento.

Noi riteniamo che in questo documento debbano essere fortemente valorizzate le scelte che noi possiamo ritenere insieme prioritarie e sulle quali possiamo anche condividere il fatto che vengano individuate scelte prioritarie ma nello stesso tempo ci sia anche la capacità di dire dei no, cioè ci sia anche la capacità di riconsiderare la numerosità degli interventi o l'alternatività d'interventi che invece ci pare vengono posti tutti nello stesso piano.

Ecco perché avevamo, all'atto della conclusione di questo dibattito, proposto una visione anche più critica, più tesa a guardare anche oltre all'attuazione di questo progetto con la capacità anche di correggere eventuali limiti e di migliorarne la capacità realizzativa sulla base di queste coerenze e ci pare che se questo non avviene secondo noi il documento in sé - per quanto, ripeto, professionalmente e tecnicamente concepito in modo sicuramente di alta qualità - è sicuramente valorizzabile sul piano del giudizio, di come viene interpretato nel suo insieme però presenta questi punti di debolezza, presenta questi elementi d'incongruenza

che secondo noi non lo rendono il documento che sarebbe necessario produrre in questa fase della vita del nostro territorio guardando al futuro.

Ecco perché abbiamo proposto un ordine del giorno ma ci pare che la nostra proposta non abbia trovato l'accoglimento che avrebbe dovuto trovare.

Resta il fatto comunque che, per tutte le cose che abbiamo detto e fino a qui abbiamo ripetuto, nevralgico e fondamentale - per un sistema di mobilità che abbia il senso di produrre quei miglioramenti che ci poniamo come obiettivo - l'Sfm resta l'investimento prioritario e noi dovremmo fare in modo che questo progetto effettivamente venga realizzato a questo punto nei tempi previsti nonostante il ritardo, producendo uno sforzo straordinario per reperire le risorse che sono mancanti e che serviranno a renderlo efficace perché in questo senso sono d'accordo con Leporati, questo progetto se si fa deve andare a pieno regime per poter essere utile per una numerosità di utenti che è di gran lunga superiore a quello che oggi lo utilizzano.

È ancora più importante che acquisti una centralità diversa in tutta la programmazione il sistema cosiddetto della mobilità dolce, il sistema delle piste ciclabili, i sistemi pedonali, perché quelli sono i sistemi che insieme ai sistemi di mobilità collettiva danno effettivamente una risposta a un'esigenza di muoversi che non sia caratterizzata soltanto dall'uso del mezzo privato che oggi come vediamo sotto gli occhi di tutti è un sistema sempre più obsoleto, meno centrale e che la stessa economia mondiale ne sta determinando profonde trasformazioni.

In questo senso la nostra preoccupazione è che non ci sia recepimento della portata dei cambiamenti che questa situazione richiederà da ora in avanti e sopra più nel futuro. Grazie.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Grazie Consigliere. Consigliere Mainardi, prego.

**CONSIGLIERE MAINARDI** - Grazie Presidente. Io in apertura dei lavori di questo punto all'ordine del giorno mi sarei aspettato che il Vice Presidente Venturi ci avesse fornito una motivazione perché questa delibera, già iscritta da circa tre settimane, è stata rinviata. In Commissione ne abbiamo parlato e ci ha detto "la Regione non è pronta", forse per le difficoltà che anche il collega Leporati prima ha evidenziato, perché in Regione esiste un Prit con determinate cose e in Provincia questo piano della mobilità presenta determinate altre cose o perlomeno le presenta e non le presenta la Regione.

Mi sarei aspettato dall'Assessore le vere e le reali motivazioni, prima di entrare nel merito di questa delibera, sul perché è stata rinviata. Poi trovo quantomeno in ritardo e disdicevole che vengano presentati due ordini del giorno da parte della maggioranza a due minuti prima della discussione di questa delibera che, a detta della maggioranza, è una delle delibere più importanti di questo mandato e che - voglio ribadirlo - viene presentata a venti giorni dalla conclusione del mandato.

E' sicuramente un'opera importante, lo ha detto anche il collega Leporati, mille e duecento pagine di lavori, e che è stata presentata tre settimane fa in Commissione, già nella presentazione - non me ne voglia l'Ingegnere del piano che ce l'ha presentata - ha fatto pianificare tanta e tanta carta ma facendo in questi cinque anni poco e niente per quello che riguarda la risoluzione dei problemi dei cittadini, per quello che



riguarda la viabilità e per quello che riguarda la mobilità dei cittadini e delle merci. Dicevo “pianificare tanto ma facendo poco” e lo si rileva anche dall’opuscolo che prima il Capogruppo ha presentato da Portici e vi è un’ammissione proprio d’inefficienza della Provincia. Due righe, le leggo “nel prossimo decennio non più grandi interventi isolati e occasionali ma organicamente connessi tra loro”, mi pare che su questo opuscolo, su questo giornale che è stato pubblicato e che sarà presente in tutti i Comuni della Provincia, i cittadini avranno sicuramente l’occasione per capire che cosa ha fatto la Provincia in questi anni, una pianificazione non armonica con il territorio, una programmazione – faccio un esempio che abbiamo fatto tante volte in Commissione – della trasversale di pianura della nuova San Carlo. La nuova San Carlo è un’opera sicuramente rimandabile nel tempo, tredici milioni di euro che potevano servire per completare tutta la trasversale di pianura per la quale la Regione ha stanziato nel 2009 il completamento per quanto che riguarda il tracciato Budrio – Medicina ma sicuramente sarà completato forse tutto il tracciato della trasversale di pianura nel prossimo mandato, nel prossimo quinquennio, quando poi leggiamo che la Regione prevede il raddoppio di questa arteria.

Io non so neanche se nella pianificazione dei lotti A e B di Budrio e nei prossimi lotti di costruzione tra Budrio e Medicina sarà tenuto in considerazione ciò che prevede il Prit della Regione e cioè il raddoppio della trasversale di pianura.

L’unica cosa che sicuramente si può dare atto a questi due ordini del giorno che ci vengono presentati, ribadisco, due minuti prima che venga discussa questa delibera, è il discorso della (inc.).

Credo che sia un passaggio molto importante che è stato richiamato in tutt’e due gli ordini del giorno ma credo sia un passaggio che a mio avviso doveva essere sicuramente più sostenuto, doveva essere più verificato ma, ribadisco, questa delibera viene a venti giorni dalla conclusione del mandato e credo che nulla ci impediva di consegnare i materiali alla prossima Amministrazione e sistemare questo discorso che secondo noi, secondo me e l’hanno interpretato anche i due ordini del giorno della maggioranza, è un discorso molto importante.

Credo che gli assi portanti di questo piano, come si rileva dalla lettura della documentazione, siano: il servizio ferroviario metropolitano e il Passante Nord.

Il Passante Nord, l’ha già descritto bene il collega Leporati, non è presente nei piani della Regione, è presente nel piano di mobilità provinciale ma non è presente nel piano della Regione e credo che sia un fatto sicuramente molto importante e credo che ci sia la volontà di fare il Passante Nord, opera indispensabile e mi pare che votammo a favore tutti di un ordine del giorno per la realizzazione di questo Passante Nord.

Sul servizio ferroviario metropolitano vengono riproposte le stesse cose, le stesse motivazioni e gli stessi argomenti che erano presenti nel primo accordo sul servizio ferroviario metropolitano varato nel 1994 e, ribadisco, pianificare tanta carta, tante motivazioni, tante riproposizioni, le stesse argomentazioni che ancora oggi sono tutte attuali.

Se uno riprende il primo accordo sul servizio ferroviario metropolitano trova le stesse difficoltà e trova gli assessori argomenti che vengono riproposti su questo piano, l'unica novità che dobbiamo dire è la nuova tassa di attraversamento di Bologna, l'unica novità di questo piano è la tassa di attraversamento di Bologna che vede quest'imposizione fiscale, nuova tassa, per finanziare il servizio ferroviario metropolitano. Non si capisce se questa tassa sarà imposta quando ci sarà già il Passante nord, quindi nei piani della Regione il Passante nord non c'è, c'è questa tassa e quindi tutto un castello architettato sicuramente in mille e duecento pagine ma che per i cittadini sicuramente nei prossimi dieci anni, come viene detto questa è una pianificazione che vale dieci anni, non avranno delle risposte e soprattutto, come ho avuto modo di dire in risposta all'Assessore su un'interrogazione, i cittadini stanno abbandonando il treno, stanno abbandonando il servizio ferroviario metropolitano, vi è un ritorno all'utilizzo del mezzo privato con tutte le conseguenze del caso.

Mi pare che questo piano, lo ribadisco e lo sottolineo, andasse votato dalla prossima maggioranza, qualunque essa sia, noi aspettiamo che la maggioranza cambi colore, ma soprattutto vi è un'ammissione di non pianificazione del territorio e sicuramente i cittadini di questa provincia potranno tenerne conto nelle loro valutazioni. Grazie.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Grazie Consigliere. Consigliere Gnudi.

**CONSIGLIERE GNUDI** - Grazie Presidente. Io credo che debba essere sottolineato il fatto che innanzitutto con il passaggio di oggi noi siamo giunti in sede di approvazione del piano provinciale della mobilità e che si tratta di un obiettivo che viene raggiunto e che, credo, assolutamente non scontato e che in primo luogo sottolinea un dato e cioè una capacità di carattere amministrativo che si è espressa intorno all'elaborazione di questo piano e che indubbiamente oggi trova una conferma nel passaggio dell'approvazione.

Una forte capacità amministrativa che trova, credo, le sue ragioni principali in un percorso che ha valorizzato in primo luogo un elemento di condivisione e di coinvolgimento dell'insieme delle realtà territoriali e della società provinciale e anche di una capacità amministrativa che si è espressa nella definizione di un percorso che attraverso, ad esempio, l'accordo tra Provincia e Regione ha consentito un ulteriore snellimento di questo percorso e consente appunto di raggiungere oggi questo traguardo.

A me pare che si tratti da questo punto di vista proprio di sottolineare come questo tipo d'impostazione e di conduzione anche nell'elaborazione del piano siano gli elementi sui quali si può appunto fare leva, si è fatto leva, per riuscire a raggiungere la definizione di un piano che oggi non discutiamo per quello che riguarda il suo impianto.

Questo dibattito l'abbiamo fatto qualche tempo fa, io vorrei ricordarlo ai colleghi, in sede di adozione del piano facemmo una discussione che mise in rilievo anche il carattere strategico dell'elaborazione del piano, l'obiettivo di dare vita a un sistema integrato della mobilità del territorio provinciale che trovasse una sua definizione compiuta. Oggi siamo appunto oltre, io non vorrei che noi ci attardassimo in una discussione che ritorna rispetto a un passaggio quale quello che già si è svolto in sede di adozione del piano.

Oggi siamo in sede di approvazione e a me pare che sia importante sottolineare come questo percorso che è stato condotto abbia consentito di raggiungere questo risultato.

Anche qui io trovo in questa validità, in questo percorso, in questa impostazione nel numero di osservazioni e nelle riserve che sono state avanzate durante il percorso verso l'approvazione, un numero molto limitato di osservazioni che hanno interessato principale l'area territoriale del circondario imolese e come una serie anche di riserve che sono state avanzate da parte della Regione rappresentino e abbiano rappresentato l'occasione perché in sede di stesura del piano per la sua approvazione si siano venute precisando alcune questioni molto rilevanti, molto significative da questo punto di vista.

Penso ad esempio alla sottolineatura sul ruolo che deve avere il piano di bacino nella definizione dell'integrazione tra trasporto pubblico su ferro e trasporto su gomma, c'è un passaggio molto significativo da questo punto di vista nella stesura definitiva del piano, credo un passaggio significativo perché affronta un nodo anche del dibattito e del confronto che si è sviluppato nel corso di questi anni, anche per il rapporto molto stretto che abbiamo sempre detto vi è tra le scelte della mobilità e più in generale dell'assetto del territorio a carattere provinciale, sul tema dell'area ricompresa tra la tangenziale e la direttrice prevista per il Passante nord, con una precisazione e una messa a punto credo molto significativa. Sostanzialmente si dice che quell'area non deve essere intesa come un'area sulla quale realizzare nuovi insediamenti al di fuori di quelli previsti dalle linee del piano territoriale di coordinamento provinciale, che gli stessi caselli autostradali non devono essere intesi come nuovi poli insediativi. Mi pare che in questo senso il lavoro che è stato fatto nel corso della messa a punto, della stesura definitiva del piano che oggi è in approvazione, ci consente di rafforzare complessivamente l'impianto che è stato proposto in sede di adozione.

A me pare siano questi gli elementi francamente caratterizzanti in questo passaggio in sede di approvazione del piano. Poi certamente nulla è definito una volta per sempre, si tratterà di valutare complessivamente il percorso anche di attuazione degli indirizzi e delle scelte del piano, un percorso peraltro sul quale il piano definisce priorità, definisce alcune modalità anche nuove per quello che riguarda l'impiego delle risorse, definisce criteri di progettazione, ma che naturalmente andranno sottoposti a una verifica delle condizioni reali nelle quali si tratterà di operare nel corso del prossimo periodo.

Io ci terrei a sottolineare questo e cioè siamo a un passaggio di grande rilievo intorno a un piano che ha ottenuto un grado molto ampio di condivisione e francamente io non credo che sia oggi appropriato affrontare questo passaggio con una serie di riserve che in qualche modo possono indebolirne complessivamente l'assetto e l'impostazione.

Io credo che vada invece sottolineato questo carattere di condivisione che è confermato anche nel percorso tra l'adozione e l'approvazione e poi si tratterà naturalmente di valutarne le condizioni in reali ma non penso che anche per quello che riguarda il rapporto tra l'ente Provincia e le altre realtà istituzionali noi faremmo una scelta appropriata mettendo avanti un complesso di riserve che in qualche modo potrebbero essere intese anche come una riflessione che rimette in discussione questa impostazione.

Lo riterrei sbagliato anche sul piano del rapporto tra le varie istituzioni insomma, francamente non spetta credo a noi entrare più di tanto in una discussione rispetto ad esempio alle scelte che sono state fatte nell'ambito del Comune capoluogo per quello che riguarda il trasporto di massa.

Da questo punto di vista, se mi è consentito, farei solamente una considerazione che è abbastanza stucchevole e cioè che da parte di alcuni colleghi della minoranza, peraltro riprendendo contenuti ormai che fanno parte del confronto elettorale, venga considerata inutile un'opera per la quale ci si è adoperati con inusitata solerzia durante il mandato amministrativo da parte della Giunta Guazzaloca e che si consideri il tema del pagamento delle penali come un aspetto del tutto secondario e marginale che una scelta di questo genere comporterebbe e il peso che avrebbe sulla collettività bolognese.

Io francamente penso che noi dobbiamo stare dentro a un percorso, un percorso che ha i suoi punti di forza, che ha un alto grado di condivisione e che è stato ulteriormente messo a punto anche in questa fase di definizione del piano per la sua approvazione. Grazie.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Grazie Consigliere. Consigliere Vigarani, prego.

**CONSIGLIERE VIGARANI** - Grazie Presidente. Io rimango un pochino interdetto, non meravigliato però interdetto, dalle considerazioni finali che faceva il collega Gnudi.

Io non so se il riferimento che veniva fatto era fatto in generale anche ai colleghi che compongono questo Consiglio e non solo quelli della minoranza.

Io credo che responsabilmente, interpretando quella che è la posizione dei Verdi, devo in un caso come questo ribadire le mie perplessità e non credo di fare un cattivo servizio al lavoro istituzionale che è stato fatto ed è stato impegnativo, è stato approfondito, per quanto istituzionalmente non dovuto.

In Commissione ho espresso in apertura una considerazione generale che è una semplificazione, mi rendo conto, e non dà atto invece di tante cose positive che ci sono in questo piano.

Ho definito come "neogollista" il piano sulla mobilità provinciale perché c'era un Ministro che semplificata l'atto del governo e diceva "governare è asfaltare".

Non rende merito questa frase di uno sforzo generale che è stato fatto e in effetti io a questo piano riconosco alcuni grossi meriti. Innanzitutto il tema della valorizzazione del lavoro che è stato fatto nel servizio ferroviario metropolitano, c'è un dato che a mio avviso questa maggioranza si porta a casa e che è quello dell'aumento dell'utenza collocabile fra un 30 – 35% in questi anni, negli anni del lavoro in cui noi abbiamo governato questa Provincia e credo in questo ambito specificamente tanti sforzi sono stati fatti, sforzi che sono stati recepiti a sufficienza da quelli che una volta erano considerati gli enti sovraordinati, adesso non c'è più nessun ente sovraordinato agli atti però lo Stato sicuramente è stato estremamente carente, il governo è stato estremamente carente sul tema del potenziamento della mobilità collettiva, in particolare su quella ferroviaria.

Se avessimo potuto contare sul rispetto dei tanti accordi e protocolli fermati a partire dal 1997 probabilmente a oggi saremo in grado di poter sfoggiare un servizio ferroviario metropolitano che potrebbe puntare a essere paragonato ai sistemi analoghi di altre città europee ma questo purtroppo non è.

Un altro aspetto positivo che io rivendico in questo piano è l'elemento a mio avviso importante di valorizzazione dei tracciati radiali ed esistenti attorno a Bologna. Io credo che la valorizzazione delle tratte viabilistiche attorno a Bologna sia l'asse attorno al quale dare l'assetto definitivo della mobilità nel nostro territorio. Rendere agile ed equilibrata la mobilità, privata, proporzionata e, secondo me, subordinata a quello che deve essere comunque il trasporto collettivo, dovrebbe essere il nostro obiettivo. Questo lo si può perseguire coniugandolo con la sostenibilità ambientale.

Io non sono convinto che questo piano abbia una sua sostenibilità, c'è chi potrà certificarlo ma io credo che questo non sia vero anche perché il nostro territorio è un territorio che non è diverso dagli altri, ha risorse esauribili, ha risorse che sono finite e delle quali a volte non sappiamo neanche di quale entità noi stiamo parlando nel momento in cui dobbiamo appunto attingere ad esse. È per esempio il caso dell'acqua, se ne parlava in Commissione per quello che riguarda il piano delle acque, altro piano ben fatto a mio avviso che però deve fare i conti con una ics indeterminata cioè la Regione Emilia Romagna è priva del catasto delle acque, doveva essere tutto trent'anni fa, ad oggi non si sa quante autorizzazioni all'emungimento sono autorizzate, probabilmente la somma di tutte queste è superiore alla reale disponibilità di acqua sul territorio.

Non parlo di acqua così a caso ma parlo di acqua perché per realizzare le opere pubbliche servono enormi quantità di acqua ma questo è solo un esempio e quindi occorre sapere bene in che acque ci si muove.

Non mi voglio perdere dietro a questi ragionamenti che forse ci porterebbero troppo lontano ma voglio tornare al tema della sostenibilità.

Io credo che per perseguirla non dovremmo deviare da quello che è l'esistente e quindi, come ho ribadito in tante altre occasioni, il Passante autostradale nord è una deroga a mio avviso inaccettabile, è un progetto dannoso per il territorio, è dannoso per l'economia ed è dannoso per le previsioni di sviluppo del territorio.

Fra l'altro questa opera fu prevista con una prospettiva di aumento esponenziale del traffico, quando fu pensata si credeva che al 2008 nel nodo autostradale bolognese duecentoventimila veicoli al giorno fossero il normale, ci troviamo invece che rispetto a quella previsione, e non sono dati degli ambientalisti ma sono dati ufficiali, siamo a 140 mila. Quindi, una flessione rispetto alle previsioni veramente notevole.

Allora, io credo che, anche rispetto alla situazione di non condivisione politica, perché non è vero come è stato scritto da tante parti su questa opera c'è stata una condivisione politica attorno appunto a questo passante e, a fronte di questi dati e a fronte dei dubbi, ma mi sembra che siano un po' più che semplici dubbi, dell'Unione Europea, bene, noi dovremmo avere responsabilmente, non so, l'atteggiamento di prendere atto della situazione, magari la formazione politica che più ha spinto per il passante nord che con Veltroni ha

proposto Gnudi il verde, adesso non so se Franceschini sarà tanto disponibile a recuperarlo, però vedesse di incrociare questa opera per esempio con tante altre sulle quali tutto il mondo ambientalista si è messo di traverso, anche Lega Ambiente.

Allora, io credo che accanto a elementi importanti ve ne siano altri, e questa non è una novità, che i Verdi non possono accettare, così come non possono accettare altre tratte che sono comparse improvvisamente senza una discussione approfondita, e mi riferisce alla nuova Via Emilia; mi riferisco ad una intermedia di pianura della quale non si comprende bene, a parte quello che sarà l'assetto gestionale definitivo, ma anche il tentativo di costruire anziché disincentivare l'utilizzo di un tracciato assolutamente tortuoso e che può diventare – questo sì – pericoloso che prevederà la realizzazione di un ulteriore ponte sul fiume Reno di grandissime dimensioni rispetto al fiume di cui stiamo parlando.

Quindi, l'orizzonte dovrebbe essere ancora una volta la pianificazione regionale che per esempio prevede la Cis-Padana, che è una arteria che è già in fase di realizzazione, che si trova a circa 15 – 18 km in linea d'aria a nord di quello che dovrebbe essere il passante nord e che ne potrebbe perfettamente assolvere le funzioni, su una scala di tipo regionale perché la prospettiva dovrebbe essere almeno questa, o nazionale. Non fare di doppioni. In piccolo reputo che sia un doppione anche la via Emilia, come dicevo, perché non dobbiamo fare la complanare? Ma non solo in un senso, ma anche nell'altro credo.

Quindi, voglio dire, il timore che ho io, e poi devo dire che mi fa piacere che nel piano ci sia l'impegno, ma è un impegno a fare sì che il passante nord, questa variante un po' anomala – una variante un po' anomala, e infatti su questo punto l'Unione Europea ha espresso i propri dubbi perché non la considera affatto una variante – non possa essere il limite dell'espansione dell'area urbana di Bologna, ma è solo a mio avviso un impegno perché credo che non ci sia una certezza normativa in un paese come il nostro che un tale impegno possa essere mantenuto. Nessuno lo può garantire, nessuno può garantire che il nostro territorio intorno a queste arterie, magari non di qui a 10 – 15 anni, ma noi parliamo di una pianificazione che va in là con una terra di questo genere, si trovi in una area che viene in qualche modo servita con la costruzione di capannoni come è successo in tante altre zone dove al seminativo ha avuto seguito il frutteto, dopo di che come ulteriore sviluppo ha avuto la coltivazione di capannoni.

Allora, io non voglio farla ancora tanto lunga, ma un ultimo aspetto di cui ancora nessuno ha parlato ma al quale tengo molto è il piano della mobilità nel quale non si parla di piste ciclabili.

E questo è un dato che io rilevo come non positivo.

Quindi, lo ribadirò ovviamente anche in dichiarazione di voto, continuerò in questa seduta a mantenere la posizione che ho avuto in adozione.

Credo che non siano emersi ulteriori elementi peggiorativi per avere una posizione di tipo diverso, d'altra parte non ho avuto un riscontro che mi potesse fare rimuovere la posizione di criticità che io ho già espresso.

Quindi credo che questo piano, così com'è, dovrebbe essere rivisto in senso un po' più ambientalista e con una prospettiva che guarda ad uno sviluppo che si rifà a dei modelli secondo me sorpassati.

Esce il Presidente del Consiglio Cevenini che viene sostituito alla Presidenza dal Vice Presidente del Consiglio, Sabbioni. Presenti n. 31.

**VICEPRESIDENTE DEL CONSIGLIO SABBIONI** - Bene. Consigliera Zanotti, prego.

**CONSIGLIERA ZANOTTI** - Grazie Presidente. Io devo dire che esprimo su questo piano della mobilità provinciale una valutazione che non ha i connotati, come devo dire, di una valutazione negativa, vuole essere – e qui intervengo proprio per evidenziare alcuni punti contenuti anche nell'ordine del giorno che abbiamo presentato come Sinistra Democratica e poi si è aggiunta la firma del Consigliere Vigarani – però con una ottica, e lo dico anche al Consigliere Gnudi, che il senso di responsabilità essendo che si va ad approvare uno dei piani più importanti di questo mandato amministrativo c'è tutto, e l'ordine del giorno che abbiamo provato a costruire sui quali tentare anche di condividere una impostazione di maggioranza non era per stravolgere il piano della mobilità, e su questo voglio essere molto chiara, ma era il tentativo di insieme evidenziare alcuni punti di criticità che devo dire sono contenuti all'interno di questo piano e, ed esempio, noi di Sinistra Democratica li avevamo già evidenziati al momento dell'adozione del piano. E questo non deve provocare assolutamente nessun stupore se rispetto alla fase di approvazione del piano quegli elementi di valutazione rimangono perché ho l'impressione che nulla sia cambiato, addirittura che ci siano degli elementi che vadano in qualche modo a portare ad una ulteriore riflessione. Cito per esempio questo caso, riprendo dall'intervento del Consigliere Vigarani, il tema del fatto che ad esempio sono improvvisamente comparse nuove strade – e cito il tema dell'intermedia di pianura e anche il tema della nuova Emilia – e poi, Consigliere Gnudi, io sono convintissima che questo piano abbia ricevuto notevole gradimento, non avevo assolutamente anche dubbio da questo punto di vista. Ma sono anche altrettanto convinta che ha ricevuto notevole gradimento perché credo che la risposta che si è data alle amministrazioni comunali, e credo il Consigliere Gnudi si riferisse in particolare anche alle valutazioni pervenute dai Comuni è una risposta che indubbiamente soddisfa, soddisfacente.

Se leggiamo, e qui entro nel merito, beh su alcune questioni se noi andiamo a riprendere questo piano, devo dire che è un piano che complessivamente fa una proposta completa dove c'è tutto. Io devo dire Consigliere Vigarani che ci trovo tutto il tema delle piste ciclabili, ci trovo il tema della viabilità, ci trovo il tema del trasporto collettivo, ci trovo il tema della sperimentazione locale sharing per l'uso dell'automobile privata utilizzata collettivamente. Ci trovo tutto in questo piano.

Qui io riconosco anch'io il grosso lavoro che è stato fatto da parte dei tecnici. È un piano della mobilità che comprende complessivamente che su tutto fa delle proposte.

La valutazione che viene da fare, e poi vado all'ordine del giorno, è che nella complessità delle proposte fa fatica ad emergere una priorità. E qui prendo l'intervento del Consigliere Sergio Caserta: fa fatica ad emergere una priorità culturale. Perché? Se è il piano che deve tenere strettamente in sinergia e correlate il tema dello sviluppo territoriale, il tema della tutela ambientale e il tema della pianificazione dei trasporti, questo è l'obiettivo per dire finale che è la sostenibilità rispetto allo sviluppo, agli obiettivi di sviluppo indicati dal PTCP, ma dentro queste compatibilità e dentro queste sinergie ci sono dei punti di criticità. E qui le voglio evidenziare, e qui è l'oggetto dell'ordine del giorno.

Allora, vado a propenderle brevemente.

Assessore Venturi ha il tema delle priorità.

Allora, io ho letto le pagine del piano, le avevo lette al momento dell'adozione, le ho rilette sempre con grande interesse anche rispetto alla fase della approvazione di questo piano.

Dal punto di vista della viabilità sono indicati quarantaquattro progetti e sono individuati ventitré priorità. E devo dire che faccio un po' fatica a considerarle come priorità attorno a due nodi importanti: il primo, il sistema ferroviario metropolitano, gli assi, le colonne portanti di questo sistema di viabilità, sono il sistema ferroviario metropolitano – poi verrò – e sono il passante nord, del quale personalmente – devo dire – ho votato il passante nord con profonda convinzione. Lo considero sicuramente una infrastruttura necessaria.

Ma detto questo, la necessità delle individuazioni di priorità la lego al tema della scarsità delle risorse. E qui ho letto l'ordine del giorno presentato dal Consigliere Zaniboni dall'Italia dei Valori e dal PDC. Beh, in questo momento io non avrei dubbi perché andiamo ad approvare un piano, se volete, in un contesto diverso rispetto a quando l'abbiamo adottato, mi viene da dire in una situazione di risorse immediatamente penso l'ipotesi di vincolarle maggiormente la maggior parte rispetto al trasporto pubblico collettivo, probabilmente sta nell'ottica di un contesto sociale ed economico cambiato, profondamente cambiato rispetto a quando l'abbiamo adottato.

E di conseguenza ribadisco, avverto la difficoltà in un contesto – che rilevo come elemento di valutazione – rispetto alla necessità che sul sistema viario, sul sistema legato, non parlo dell'asfalto ma parlo proprio del contesto viario del nostro territorio provinciale, su questo probabilmente una scelta di priorità e non una aggiunta. E questa è la prima valutazione che mi viene da fare.

L'altro tema che riprendo in questo ordine del giorno è legato alla questione della sostenibilità ambientale, perché qui – devo dire Assessore Venturi – beh io ho letto tutta la relazione sulla Valsat ed è uno studio molto approfondito, molto serio, che va decisamente a rilevare i punti di criticità, ma decisamente, però nello stesso tempo ho avvertito – per quello che riguarda la valutazione fatta dei punti di criticità – l'impressione che di fosse più superficialità nella valutazione sulle ripercussioni e quindi le azioni. Quindi qui la richiesta rispetto al tema legato alla sostenibilità ambientale e legata al piano della gestione della qualità dell'aria, la richiesta di un monitoraggio, perché è questo l'elemento importante principale che



in base ai punti di criticità, andiamo a vedere effettivamente che cosa succede e compiamo delle azioni per andare a ridurre, in questo caso, le difficoltà e i punti critici che sono stati individuati.

L'altra questione riguarda un tema che è vero che non è nelle priorità, ma è anche vero che è allentato come una delle questioni contenute nel piano, e devo dire che su questo la necessità proprio di fare molta chiarezza. E mi riferisco all'ipotesi, nelle ventitré priorità c'è l'ipotesi dell'apertura del casello autostradario di Bentivoglio, nel piano c'è l'ipotesi dell'apertura del casello San Benedetto Val di Sambro è contenuto anche il tema dello studio di fattibilità per il quale la Regione ha dato dei finanziamenti per quanto riguarda la bretella Reno/Setta che devo dire scritto nell'ordine del giorno non fa parte, non è dentro ai piani regolatori approvata dai Comuni interessati, non è nel Prit, non è nel PTCP, però so bene che è una richiesta che proviene da quei Comuni, non mi voglio assolutamente su questo nascondere dietro un dito.

Il problema però è che c'è intanto uno studio di fattibilità e ovviamente va conosciuto lo studio di fattibilità, ma devo dire Assessore Venturi: la preoccupazione, oppure, il segnalare come punto critico o come punto di chiarezza che noi dobbiamo avere è la finalità dell'apertura di quel casello autostradale a San Benedetto Val di Sambro. Può essere che sia finalizzato appunto all'ipotesi di una bretella Reno/Val di Setta, può essere anche che no, ma è legittimo pensare che questa possa essere la finalità. E di conseguenza – lo devo dire perché nell'interlocuzione anche con i consiglieri, con il consigliere Zaniboni sul quale ci siamo confrontati sull'ordine del giorno che era stato già presentato una settimana fa al Partito Democratico al Consigliere Zaniboni – avere come ritorno un ordine del giorno che elimina completamente questo problema, non serve a nessuno, assolutamente a nessuno serve perché semplicemente nell'ordine del giorno si voleva dire: guardiamo con estrema attenzione rispetto alla necessità di fare uno studio di fattibilità, dei flussi rispetto al casello San Benedetto Val di Sambro e capire esattamente l'origine e la necessità della bretella Reno/Val di Setta che è un'altra strada nella zona della montagna in un punto già che vede una situazione congestionata con la presenza dell'alta velocità. Era come devo dire il cogliere lo spirito con il quale si fanno alcune puntualizzazioni che non significa rigettare un piano, significa approfondire quelli che secondo noi sono rilevati come elementi di criticità o elementi che richiedono una maggiore chiarezza, o l'individuazione delle priorità.

Concludo su questo, perché mi è servito per cogliere alcuni punti dell'ordine del giorno tenendo conto che considero decisamente rilevante il lavoro che ha fatto questa Amministrazione per quanto riguarda il sistema ferroviario metropolitano e conosco bene l'insistenza con la quale si è rivendicato l'acquisizione di risorse proprio per compiere di pari passo le stazioni, raggiungere o vedere di recuperare purtroppo i ritardi che ormai sono ritardi triennali rispetto al completamento del sistema ferroviario metropolitano.

Quindi c'è un lavoro molto grosso nella direzione di un trasporto collettivo. Detto questo c'è la necessità proprio di chiarezza rispetto ad alcuni punti che riguardavano alcune valutazioni di individuazione delle priorità, e su questo ribadisco con l'ottica – e io di questo ne sono profondamente convinta, e riprendo la valutazione - rispetto al fatto di dare un segnale di inversione di rotta la necessità di dare decisamente un segnale di inversione di rotta rispetto al fatto che certo bisogna equilibrare il trasporto privato e costruire

sinergie come le radiali, con il passante nord, con il sistema della tangenziale, con le numerose circonvallazione che sono previste o le tangenzialine che sono previste nei comuni. Quindi l'equilibrio dentro il quale bisogna fare emergere decisamente la necessità proprio di finalizzare risorse al trasporto collettivo rendendo visibile la modalità di trasporti alternativi, rendendo visibile anche – ma certamente abbiamo fatto anche su questo un momento di approfondimento sul tema delle piste ciclabili in Commissione – un trasporto alternativo urbano che è straordinario, devo dire per altro che ho visto anche delle rappresentazioni di piste ciclabili nei nostri Comuni collegate anche al trasporto ferroviario eccezionali, di ottima fattura e quindi c'è tutto uno sforzo.

Si sta andando in questa direzione con la necessità, ribadisco, che dentro questo c'è ancora un privilegiare una cultura che devo dire con le ventitré priorità e quarantaquattro progetti che riguardano assi stradali, mi pare che mantenga ancora questo come punto di riferimento che abbia effettivamente una sua eccellenza.

Entra il Consigliere Lorenzini. Presenti n. 32.

Escono altresì gli Assessori Rebaudengo e Burgin.

***VICEPRESIDENTE DEL CONSIGLIO SABBIONI*** - Consigliere Labanca, prego.

***CONSIGLIERA LABANCA*** - Sì, grazie Presidente. Intendo riprendere in apertura del mio intervento alcune osservazioni che aveva già svolto anche il collega Mainardi, sulla inopportunità della discussione di questo oggetto che per la valenza e per l'importanza che ha, per i futuri assetti della Provincia, sarebbe stato forse più opportuno consegnare alla prossima Amministrazione provinciale quantomeno per non legare le mani alla prossima Amministrazione che si potrebbe trovare ad avere un piano che è del tutto incompatibile con le scelte di programma che in realtà si tendono a portare avanti e si intendono attuare.

Questo piano della mobilità nasce sulla scia di quelle che erano delle inefficienze della mobilità provinciale, però non dà delle soluzioni e si può dire, cercando anche di fare un gioco di parole, che questo piano della mobilità ha il difetto o l'effetto di rendere immobile larghe zone del territorio provinciale.

La mobilità non è un diritto garantito dappertutto.

Io vorrei partire da alcuni esempi.

Se noi consideriamo il tempo di percorrenza che da Castel del Rio occorre per arrivare a Imola, ci rendiamo conto che il diritto alla mobilità non è garantito in tutto il territorio provinciale, e neanche il diritto all'efficienza, per quello che riguarda la circolazione delle merci e delle persone.

Se noi ragioniamo in questo modo, ci rendiamo conto che ci sono vaste zone del territorio provinciale che non sono nella condizione di essere né serviti servizio ferroviario metropolitano, ammesso che poi si giunga mai al suo completamento, né da altre grandi infrastrutture.

Per cui da una parte abbiamo degli investimenti che finiscono per incidere su zone che sono già ampiamente sfruttate e diciamo dotate da infrastrutture che non sono neanche organiche tra loro o coordinate in maniera razionale e abbiamo altre parti del territorio provinciale che invece sono delle tutto disomogenee.

Questa caratteristica del piano della mobilità, che sostanzialmente mantiene inalterato lo status quo ma non va a dare delle grandi risposte alle esigenze dei cittadini, è secondo me una delle critiche più forti che bisogna portare avanti, e non si può neanche tacere che in realtà questo piano sarà poi oggetto prevedibilmente di molte varianti anche all'interno della Amministrazione provinciale, perché come abbiamo già avuto modo di vedere e di sentire è scarsamente compatibile con la stessa ipotesi di costruzione del piano regionale integrato dei trasporti.

Questo fa sì che probabilmente gran parte delle scelte che sono adesso ipotizzate, dovranno poi essere riviste o rimaneggiate, ci sarà il rischio che ci siano più strutture analoghe che però non risolvono gli stessi problemi. Nello stesso tempo però vorrei evidenziare che anche a dimostrazione della inutilità di alcuni enti di programmazione di secondo grado non è migliorato il raccordo tra i vari Enti, per cui abbiamo anche – nonostante l'opera della Provincia, nonostante la presenza di associazioni intercomunali, nonostante la presenza del circondario – abbiamo molti interventi nei singoli piani regolatori che non sono compatibili con il piano che adesso viene da noi ipotizzato. Lo dico anche per fare un esempio concreto: a Imola se uno ha mai l'avventura di uscire dal casello, si rende conto che la quarta corsia o la complanare non potranno essere realizzate perché qualcuno ha provveduto a realizzare già un grande grattacielo proprio sul casello.

Questa è la dimostrazione che le singole amministrazioni si muovono in maniera del tutto scollegata nonostante gli interventi che in linea di principio già il PTCP avrebbe dovuto invece concertare, perché a monte. Quando quattro o cinque anni fa facemmo la discussione sul PTCP, e io posso dire che c'ero, ecco, appunto in quella discussione si diceva che si voleva appunto evitare che ci fossero programmazioni e scelte urbanistiche incongrue rispetto all'assetto del territorio.

Questo è uno degli aspetti che sicuramente merita di essere maggiormente evidenziato.

L'altro aspetto che merita di essere evidenziato, è che sostanzialmente questo piano della mobilità nasce vecchio, quindi nasce con tutta una serie di problematiche che sono attinenti sia alle scelte del PTCP sia anche le scelte del servizio ferroviario metropolitano, che non sono mai state messe nel loro lacune in evidenza con la giusta attenzione.

Per cui noi abbiamo, a differenza di quello che hanno detto altri colleghi, abbiamo un servizio ferroviario, hanno realizzato a macchia di leopardo, incompleto, con infrastrutture che non sono adeguate a quella che dovrebbe essere anche la concezione del cittadino utente come un soggetto che ha dei diritti e non un soggetto al quale gli si fa sostanzialmente la carità di mettergli qualcosa a disposizione.

D'altra parte che si siano ipotizzate delle soluzioni tampone per cercare di utilizzare strutture programmazioni che avevano altre finalità e che forse nell'ipotesi originaria potevano avere un senso ma poi dilatate nello spazio e nella loro realizzazione hanno dimostrato l'incapacità di dare risposte concrete, bene

questa è una discussione che avrebbe richiesto, anche da parte del Consiglio Provinciale, forse una discussione diversa rispetto a quella che noi andiamo a fare rispetto a questo documento di programmazione.

Io vorrei sottolineare che sarebbe stato opportuno che a fianco al lavoro che hanno fatto gli uffici e affianco al lavoro che ha fatto la Giunta, il Consiglio Provinciale – e in particolare le Commissioni competenti per materia – avessero l'opportunità di svolgere loro stesse delle consultazioni in parallelo a quelle che venivano su questo documento. In realtà queste consultazioni da parte delle Commissioni su questo documento non sono state effettuate, soprattutto tra tutti i soggetti che potevano avere interesse a valutare e discuterlo. Dico questo perché a mio giudizio quando si presenta un piano di questa valenza, sarebbe opportuno che – ripeto – il Consiglio Provinciale avesse una autonomia di consultazione propria e completa rispetto alla Giunta per svolgere quella funzione di indirizzo che in questo momento si cerca di portare avanti con due documenti sostanzialmente molto deboli che sono gli ordini del giorno che ci sono stati presentati e che servono semplicemente a cercare di dare la percezione che un minimo di discussione su questo argomento c'è stato ma in realtà è la dimostrazione, proprio in questi ordini del giorno, che il piano della mobilità provinciale sfugge dal controllo del Consiglio, perché se vogliamo anche gli indirizzi sarebbero, e quindi anche lo stesso ordine del giorno, era da dare a monte rispetto al piano che veniva ad essere portato poi in elaborazione rispetto a quello che noi abbiamo.

Cioè il piano della mobilità provinciale, avrebbe dovuto essere in esecuzione a degli indirizzi che il Consiglio avrebbe dovuto dare, non già sulla base di un piano che è poi direttamente incidente sul tema si fanno degli ordini del giorno che sono né più e né meno degli auspici che però non hanno una valenza rispetto alle grandi problematiche che rimangono aperte e che noi potremmo anche solo in via indicativa elencare e potrei ricordare dalla questione del passante nord che, come aveva citato anche prima il collega Leporati, non compare nel piano regionale dei trasporti e quindi abbiamo un documento che come livello provinciale non è conforme a quello che è la programmazione regionale. Poi abbiamo tutta una serie di problematiche che rimangono aperte e che non sono definite, e che sono anzi ipotizzati solo in maniera lacunosa e che evidentemente renderanno questa situazione, in particolare la stupefacente delle infrastrutture e la situazione della mobilità e degli interventi sulla viabilità primaria e secondaria, sicuramente uno dei punti nevralgici della prossima Amministrazione sulla quale però la prossima Amministrazione dovrà rimboccarsi le maniche e probabilmente con tutta una serie di varanti dover intervenire su questo piano che è stato portato in approvazione un po' in fretta e furia come succede e come ormai si usa a fine mandato per cercare anche di non dare a questi temi quella valenza anche come forma consuntiva che dovrebbero avere.

***VICEPRESIDENTE DEL CONSIGLIO SABBIONI*** - Consigliere Finotti, prego.

***CONSIGLIERE FINOTTI*** - Grazie signor Presidente. Devo dire che ho un dubbio, il dubbio mio è se è un piano rilevante o no. Come è un dubbio se è un piano rilevante il piano del commercio, come è un dubbio se il piano rilevante è il piano delle attività estrattive. Perché mi meraviglia che questi piani rilevanti

sono silenti per cinque anni e improvvisamente appaiono con un colpo di teatro negli ultimi quattro Consigli del Consiglio Provinciale.

Come se la realtà del territorio, perché questi piani riguardano la realtà del territorio, fosse una totale competenza della Giunta per quattro anni, undici mesi e venticinque giorni, e diventassero improvvisamente competenza del Consiglio e rilevanti per un dibattito di ampio respiro negli ultimi sei giorni.

Allora, se è un piano rilevante dagli interventi che mi hanno preceduto, segna l'ennesimo fallimento della Giunta Draghetti perché, ancora una volta, da quello che abbiamo sentito dire prima, la maggioranza arriva divisa a questa giornata. Arriva divisa con ordini del giorno che, da quello che è stato detto prima dalla Consigliera Zanotti, sono stati scambiati, sono stati mediati, hanno cercato di trovare una situazione comune e oggi non ha trovato. Perché da quello che noi, povera minoranza che non impariamo mai niente se non nel momento del dibattito, abbiamo imparato che sono frutto di pareri contrapposti e non di una mediazione che si è arrivata a compimento.

Quindi ancora una volta una Amministrazione provinciale partita con una maggioranza della quale ha perso dei pezzi, partiti con due Assessori che guarda caso si erano contrapposti a realtà importanti come il passante nord e perse – perché erano due signore – perse per strada, si trova oggi a interloquire di questa rilevante materia.

Devo dire che c'è poco da interloquire, soprattutto perché il piano della mobilità è un fallimento su tutto, è un fallimento che si cerca di addossare in parte a un Governo che è in essere da meno di un anno dimenticando che il Governo precedente in essere per un anno e mezzo ha fatto tanti danni ma non ha portato assolutamente niente di concreto per quello che riguarda la Provincia di Bologna.

È già stato detto, una realtà importante portata a termine che è San Carlo del quale il territorio non sentiva assolutamente una necessità imperfette, e continui ritardi su tutto il resto o scelte finali tipo l'ultimo mese la approvazione della nuova bazzanese che, oltre ad essere in ritardo con tempi che non si sa quali di certezza per l'adempimento e la realizzazione, nasce completamente già vecchia perché nel 2009 si parli di una strada che dovrebbe essere a scorrimento medio veloce a due corsie, è una follia, fermo restando che stiamo ancora aspettando anche per certi versi il parere positivo della sovrintendenza, che non sappiamo se è scontato che ci sia.

Poi nasce fallimentare per quello che riguarda non solo il passante nord, per quello che riguarda il nodo di Rastignano, per quello che riguarda la Porrettana, per quello che riguarda tutto quello che non è stato fatto: Lungo Savena con pezzi da fare, tralicci da spostare che non è ancora stato portato a termine.

Per non parlare del servizio ferroviario metropolitano nel quale abbiamo provveduto a inaugurare qualche stazione, e mi ricordo bene che il giorno dopo l'inaugurazione della stazione di Calderara c'era una polemica da parte del Sindaco sul giornale sul trasporto dalla parte credo risolta in parte però inizialmente a fronte di una grande pubblicità di inaugurazione c'era una pagina completa di perplessità e contrapposizioni da parte del Sindaco. Il servizio ferroviario metropolitano che nasce con un ritardo direi ormai endemico per

quello che riguarda le nuove carrozze che dovrebbero essere in servizio sulla Bologna/Porto Maggiore; per la zona che riguarda la Bologna/Vignola; per i ritardi continui sulla Bologna/Portoferraio; per continui comitati di pendolari che giustamente si inalberano per tutto quello che non va.

Allora, a chi serve portare questo progetto, questa delibera oggi in Consiglio, serve ancora una volta a un depliant pubblicitario, serve ancora una volta a poter scrivere su una paginetta di portici una cosa e un'altra: Abbiamo fatto anche questo.

Non è vero! Non avete fatto niente in cinque anni. Raccontate oggi che farete, come raccontate oggi che farete sul piano del commercio, come raccontate oggi che farete sul piano delle acque, come raccontate che farete. Come, ancora una volta, fate promesse che sapete perfettamente di non essere ancora una volta in grado di mantenere.

Allora, e visto che tanto parliamo ormai di tutto, credo che piani come questo segnalino realmente l'importanza di un cambiamento di gestione di questa Provincia, perché solo una Provincia nuova, una Provincia credibile, una Provincia non legata al passato, può essere un interlocutore credibile con un nuovo Governo. Solo una Provincia che non sia eredità di fallimento di sessanta anni e dei tragici fallimenti degli ultimi cinque anni, può essere una Provincia che si può presentare con credibilità ad un Governo per ottenere fondi, per ottenere risorse, per ottenere qualcosa che cambi veramente la drammatica situazione della mobilità del nostro territorio.

Entra il Presidente del Consiglio Cevenini che riassume la Presidenza. Presenti n. 33

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Grazie. Ha la parola il Consigliere Giovanni Venturi.

**CONSIGLIERE VENTURI G** - Grazie Presidente. Beh, noi comunisti italiani non siamo per i no ideologici, siamo per valutare e costruire azioni in grado di migliorare, ammodernare il nostro territorio: servizi alle persone e quanto altro, le proprie infrastrutture presenti nel territorio. Quindi il nostro approccio è stato appunto fin dall'inizio quello di cercare di dare l'apporto giusto per migliorare e ammodernare la mobilità provinciale.

Abbiamo dato il nostro contributo, a suo tempo abbiamo espresso alcune perplessità, ebbene oggi ci sentiamo di valutare positivamente nel suo complesso questo piano della mobilità. Mette come punto principale il potenziamento del servizio ferroviario metropolitano e mira ad ammodernare e rafforzare la rete viaria su gomma. Una non esclude l'altra, e non voglio andare dietro a coloro che sostengono che il treno è di Sinistra e l'automobile è di Destra. Io penso che queste scelte di mobilità debbano essere portate avanti con la stessa importanza da una Amministrazione coerente e in grado di portare avanti e di concretizzare scelte importanti. Quindi uno non esclude l'altro.

Si compie un passaggio fondamentale per questa Amministrazione con la approvazione di questo piano della mobilità provinciale, non ce lo possiamo nascondere, perché all'inizio di questo mandato ci siamo dati delle linee programmatiche e degli obiettivi che assolutamente dobbiamo concretizzare e che in gran parte abbiamo concretizzato in queste legislature.

Oggi siamo arrivati ad adottare un piano provinciale, come dicevo, fondamentale per questa Amministrazione. E con questo si compie un passo rilevante rispetto a ciò che ci siamo prefissati cinque anni fa.

Quindi io dico alla collega Labanca e al Collega Finotti, che non si sta parlando di questo piano adesso a ridosso delle elezioni, questa Amministrazione ci sta lavorando da anni su questo piano. Siamo arrivati a compimento di questo piano a ridosso della fine del mandato come è giusto che sia. Non è stato un piano caduto dall'alto, ma riteniamo che noi come Comunisti Italiani abbiamo dato il nostro contributo, che è fondamentale e importante.

Quindi nel suo complesso esprimo approvazione. Certo avremmo voluto vedere cose ancora più accentuate rispetto al trasporto pubblico locale, al SFM, ma comunque noi sappiamo stare in una coalizione, portiamo avanti le nostre idee, le nostre proposte e poi però alla fine dobbiamo in maniera concreta arrivare a una sintesi, e per noi questa è la sintesi. Quindi, concludo, senza prendere altro tempo a questo dibattito, appunto manifestando condivisione nel suo complesso a questo piano della mobilità provinciale.

Riguardo la bretella, alcuni colleghi l'hanno tirata fuori: colleghi, il progetto di questa infrastruttura non è che voglio dire debba essere già una cosa acquisita, attendiamo lo studio di fattibilità e ciò che viene fuori da questo studio di fattibilità. Poi non possiamo nasconderci che qui in un giro di pochissimo tempo abbiamo raccolto un migliaio di firme su questo progetto infrastrutturale, non possiamo nasconderci che è cinque anni, sei anni che le amministrazioni locali di quel territorio chiedono queste infrastrutture, non possiamo nascondere che questa richiesta non da amministrazioni di un certo colore politico ma da tutti i colori politici.

Quindi il nascondersi dietro a delle prese di posizione ideologiche fine a se stesse, io penso che non facciamo un buon lavoro per i cittadini che vogliamo rappresentare e soprattutto per il bene della nostra comunità.

Quindi io concludo manifestando apprezzamento nel suo complesso per questo piano della mobilità provinciale, e apprezzamento anche per il lavoro che ha portato avanti questa Amministrazione su questo versante.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Grazie. Consigliere Grandi.

**CONSIGLIERE GRANDI** - Grazie Presidente. Mi hanno preceduto moltissimi interventi, molto particolareggiati, alcuni dei quali li ho condivisi e altri un po' meno. Dall'inizio di questo mandato il gruppo di Rifondazione Comunista è stato coerentemente fermo su una posizione riguardo al piano della mobilità

provinciale così come stava prendendo forma, e cioè la contrarietà al passante nord, tanto è che nel programma di mandato, nell'accordo elettorale fatto cinque anni fa, il passante nord non compariva.

Abbiamo mantenuto questa posizione coerentemente e coscientemente, motivandola; continuiamo a pensare che il passante nord non sia una infrastruttura necessaria ma anzi sia dannosa, che non risolverebbe assolutamente i problemi della mobilità della Provincia di Bologna ma gli accrescerebbe e servirebbe soltanto a delimitare un pezzo del nostro territorio utile soltanto a fare delle speculazioni sui terreni dalle rendite immobiliari.

Se fosse soltanto così potremmo confermare i voti che abbiamo fatto in questi cinque anni quando si sono presentati ordini del giorno, delibere inerenti a questo argomento con un semplice voto d'astensione.

Oggi però ci troviamo di fronte a cose nuove.

In questo piano della mobilità vi sono anche previste infrastrutture che al pari del passante nord riteniamo dannose e inutili e, soprattutto, che vanno in pesante contraddizione con uno dei punti fondamentali che tutta la maggioranza, quando noi ne facevamo parte, avevano come perno di ragionamento, e cioè quello di una mobilità integrata tra ferro e gomma. Ricordo una interessante iniziativa promossa dal Presidente della IV Commissione "La cura del ferro" alla quale tutti i presenti hanno partecipato ricordo. Ricordo le tante parole spese per fare in modo che il sistema ferroviario metropolitano non venisse soltanto individuato come prioritario a parole ma lo diventasse nei fatti.

Io guardo ai fatti e guardo anche quello che sta scritto non solo le intenzioni.

Se in una delibera come questa si parla di riportare il servizio ferroviario metropolitano ma contemporaneamente si pongono in essere, si propongono delle nuove infrastrutture per l'automobile come per esempio la via Emilia Bis o non meglio precisato intermedia di pianura che avrebbe come necessità anche una serie di interventi molto impattanti e costosi come un punto sul Reno in un punto dove il Reno non è molto stretto, allora viene da pensare che il sistema ferroviario metropolitano viene usato un po' come foglia di fico e dietro invece si continua a ragionare in termini di consumo del territorio, di nessuna politica intesa a una mobilità sostenibile con trasporti pubblici più funzionanti, più sviluppati, più radicati.

Per questo motivo il nostro voto non sarà un voto di astensione, come abbiamo sempre fatto come ora, ma sarà un voto contrario.

Prima di me alcuni colleghi hanno individuato come alcune situazioni che sono dentro questo piano della mobilità sono fortemente contraddittorio. Penso che quello che diceva prima il collega Gnudi riguarda il fatto che in questo piano della mobilità i caselli non vengono visti come una opportunità di formulazione di nuovi poli insediativi sia una pia intenzione, non esiste caso al mondo nel quale un casello autostradale o simile non abbia prodotto uno svilupparsi di un polo insediativo: non esiste!

Come non esiste, e non si è mai visto – perlomeno Italia – che una nuova strada non producesse più traffico e soprattutto più insediamenti, ed è per questo che la mia Emilia Bis è una opera inutile per un certo senso, per un altro è utilissima e cioè a chi pensa di utilizzare il territorio che va dalla vecchia via Emilia fino



alla ferrovia e dalla ferrovia fino alla tangenziale, non più come un terreno agricolo poi di livello neanche tanto elevato, da quello che ho visto che ci passa in mezzo, ma tutto quanto disponibile a nuovi insediamenti, perché se tra la via Emilia e l'autostrada c'è la ferrovia è difficile fare delle strade radiali o comunque poter pensare di rendere tutto quel territorio urbanizzato o comunque atto a nuovi poli produttivi o altro, se invece in mezzo ci mettiamo una strada a quel punto si possono fare i collegamenti tra strada e strada anche in termini radiali, adesso non sarebbe possibile. Ed è per questo che viene chiesta una nuova strada, la via Emilia Bis, altrimenti non avrebbe nessun senso. In un posto dove nell'arco di politici chilometri già ci stanno la via Emilia, la ferrovia, l'autostrada, gli Stradelli Guelfi: quattro direttive di traffico. Facendone una quinta di sicuro le persone che da Imola devono andare a Bologna e viceversa, non si riverseranno sulla ferrovia, avranno una strada in più da percorrere e andranno lì.

Questo non aiuterà né la vecchia via Emilia che rimarrà ancora intasata e utilizzata, non aiuterà il servizio ferroviario metropolitano perché ci saranno troppe alternative e a quel punto magari anche molto più convenienti visto lo stato delle nostre ferrovie, e si andrà per cui esattamente all'opposto di quello che ci siamo sempre detti: sviluppare il servizio ferroviario metropolitano.

Se veramente lo si volesse sviluppare, non ci sarebbero tutte queste strade dentro il piano della mobilità e non ci sarebbe neanche il passante nord.

Diceva prima Vigarani, e sono perfettamente d'accordo con lui, è prevista la nuova Cis-Padana che è a 10 – 15 km dal passante nord. A che serve, dico io, un passante nord in una zona dove ci sono già altre strade e ce ne sarà un'altra, per l'attraversamento di Bologna quando c'è già la Cis-Padana? Chi viene da nord e vuole evitare Bologna, prenderà la Cis-Padana, chi invece deve entrare a Bologna entrerà a Bologna come faceva prima. Il problema del traffico, soprattutto nel capoluogo, non è dato da quelli che ci stanno e ci vivono, ma da quelli che vengono da fuori per cui bisogna fare in modo che quelli che vengono da fuori, dalla città, e che tutti i giorni vengono in città per lavoro o studio o per altro, abbiano dei mezzi pubblici, a partire da quello ferroviario, competitivi, funzionanti, nuovi, efficaci.

Per fare questo bisogna smettere di proporre nuove strade e, piuttosto, magari proporre nuove ferrovie o rimettere le ferrovie dove una volta sono state tolte.

Perché non c'è di nuovo la Budrio/Massa Lombarda?

Romilia, finiva a Romilia, non arrivava a Massa Lombarda, faceva Budrio/Romilia 6 km, un po' più in là bisognava andare.

Vi assicuro Cazzola più in là non ci andava, l'ha detto. E non solo Budrio/Massa Lombarda.

Sulla direttiva della San Donato non c'è nessuna ferrovia, poi magari adesso non sarà il momento visti i chiari di luna, però sarebbe stato molto più interessante produttivo e positivo avere una ipotesi magari sulla nuova ferrovia su quella direttiva e non avere la via Emilia Bis o non avere il casello utile per il traforo di San Benedetto Val di Sambro o la nuova Intermedia di Pianura.

Il voto quindi che porterò come gruppo di Rifondazione Comunista sarà un voto negativo a questa delibera.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Grazie. Ha la parola il Consigliere Leporati, cinque minuti secondo intervento.

**CONSIGLIERE LEPORATI** - Grazie Presidente. Riprendo un po' i nodi sui quali mi sono espresso il misura limitata. Intanto voglio ringraziare il collega Caserta, perché è l'unico che ha colto la grande opportunità, poi attendo con apprensione politica la risposta del Vicepresidente Venturi che è sempre molto attento, a questa possibilità di validare il servizio ferroviario metropolitano con il biglietto low-cost e con la possibilità di mettere in competizione i gestori che è l'unica opportunità che può garantire una massiccia fruizione del servizio ferroviario metropolitano.

Dobbiamo spostare e riprendere quello che è già avvenuto nel sistema dei rettori aerei quel 60% di nuovi fruitori che devono essere quelli che devono fruire al massimo delle STN, però bene inteso che dobbiamo acquisire una massimizzazione dell'utilizzo delle SFM di pochi minuti non delle mezzore o dei venti minuti, perché solo in questo modo riesce ad essere competitivo.

Secondo aspetto: voglio aprire questa bella carta geografica, per significare ai tecnici e all'Assessore il ritardo storico della realtà bolognese.

In effetti intorno a Bologna abbiamo innervato ha rafforzato la struttura del traffico con la terza corsia dinamica, non si è fatto nulla sulla tangenziale e lì si poteva fare anche la terza corsia, ma Bologna è bypassata da una parte, cioè non è come a Roma che c'è il grande raccordo anulare che è intorno alla città.

Allora, una feroce infrastrutturazione è una infrastrutturazione che distribuisce i flussi di traffico intorno a tutto il perimetro della città o della conurbazione urbana. Non è possibile orientare scelte di programmazione di mobilità senza avere questa nettezza e senza avere questo obiettivo. Quindi il passante sud si deve fare, come il passante nord perché sono i due passanti risolutivi. È inutile Vicepresidente!

E questo non è compatibile che una realtà come quella di Bologna che divide il paese, perché è l'anello di congiunzione non abbia la possibilità di avere un grande raccordo anulare che passi intorno alla città. Questa è una mancanza di programmazione, è una mancanza di immaginazione e di progettazione e devo dire che è un grosso elemento di negatività perché tutto quello che sono le 1251 pagine di passante sud non parlate.

Ma come può un programmatore, una Provincia che programma sul territorio, non vedere che Bologna ha bisogno della sua rete di circonvallazione totale intorno alla conurbazione urbana.

Ma se lo fa un piccolo comune questo non lo deve fare Bologna? In effetti siete in fortissimo ritardo.

Bisogna mettere insieme idee nuove Assessore, non i classici ordini del giorno per dare sempre addosso a qualcuno. Mettete in campo delle idee, facciamo dei tavoli di studio, facciamo un modello bolognese di condivisione. Basta questi antagonismi, questa delegittimazione. Adesso perché c'è Berlusconi,

tiriamo fuori del *inc.* quando c'era Prodi? Va beh, c'era Prodi facevate i documenti, però i soldi non arrivavano. Allora, è un modulo vecchio e stantio che non paga, perché questa città muore in questo modo.

Nel piano della mobilità parlate anche di logistica, ma se questo è il modello infrastrutturale, ma come fa un vettore internazionale a venire a Bologna? Come fa che quando c'era l'interporto è più il tempo che mette per arrivare al casello di quello che magari ci mette per arrivare alle merci. Ma ancora non ci siete arrivati?

Avete superato un semaforo con un ponte, il casello di Bentivoglio non si poteva fare prima, ma è quello che ci vuole. È tutto un collegamento, un assemblamento, una integrazione di livelli di integrazione di comunicazione che non c'è e che il ritardo è tutto voglio, oltre ad essere un ritardo realizzativo. In 1251 pagine non c'è nulla di nuovo se non per qualcosa.

Ritorno a quella idea sbagliatissima che è proprio finalizzata a rafforzare il servizio ferroviario, che non c'è, riducendo i servizi di collegamento per quanto riguarda il trasporto pubblico su gomma, che è una idea sballatissima. Prima pensare di fare le SFM, va definito il progetto, va massimizzato e concretato, e poi si potrà pensare all'idea, che sarà figlia dell'assessore, di qualche tecnico, ma è una cosa che non sta in piedi.

Insomma andate a Torino: questo è figlio di una idea ideologica di punizione comunque si vuole utilizzare l'auto. Ma per non utilizzare l'auto, ci devono essere delle alternative credibili che sono quelle o su gomma, o ferrovia o tutti e due. Qui non c'è nessuno dei due.

State sbagliando, siete sulla strada sbagliata. Paghiamo, noi cittadini che siamo al di fuori della *inc.* ma soprattutto pagano anche i cittadini, e quelli che non vorrebbero andare in macchina sono obbligati ad andare con l'auto per colpa vostra.

Esce il Consigliere Leporati. Presenti n. 32

Esce altresì l'Assessore Prantoni.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Grazie. Ha la parola il Consigliere Spina.

**CONSIGLIERE SPINA** - Grazie Presidente e colleghi. E' un passaggio importante nella vita di questa Amministrazione, di questo mandato e di questo Consiglio Provinciale ed io voglio iniziare da una prima considerazione, perché il Consigliere Giovanni Venturi ha esordito nel suo intervento dicendo che non è per i no ideologici, io non sono neanche per i sì ideologici, e guardo le agenzie di oggi, le varie agenzie di stampa, e alle 17:14 ne è stata abbattuta una che viene dalla associazione nazionale dei costruttori (ANCE) sezione di Bologna, e che essendo che non è ideologica, perché guarda al soldo e al sodo, dice che non hanno colore politico le infrastrutture.

Ecco io trovo insopportabilmente, come dire, insultante, non nei confronti di noi consiglieri o di chi partecipa o dei tecnici che assistono a questo dibattito, ma nei confronti dei cittadini agitare la banderuola o il spauracchio delle questioni ideologiche quando si parla di materia che indipendentemente da come la si pensi riguarda la materialità delle condizioni di vita delle donne e degli uomini di un territorio, certo evidentemente anche quelle dei costruttori.

Ecco, ad esempio non ho letto, per non essere ideologico come appunto invita ad essere il Consigliere Giovanni Venturi, non ho letto un comunicato sulle grandi opere infrastrutturali da parte delle associazioni dei pendolari di questo territorio, quelli stessi pendolari che tante volte il collega Venturi ha difeso e che mi pare che nella loro condizione di lavoro raggiungere il posto di lavoro abbiano proprio in questo anno, chissà forse perché era un anno elettorale, hanno più volte manifestato e protestato perché le condizioni del trasporto, della puntualità dei treni, della frequenza, del servizio, della pulizia non erano adeguate.

Ecco, io voglio stare al di sopra delle questioni ideologiche e badare al sodo e il sodo al quale bado io non è l'interesse della associazione. Lo dico schiettamente, non ho problemi. Non è quello della associazione nazionale dei costruttori i quali, nel loro intervento, tendono anche a cercare di ricompattare e unificare la politica in un anno elettorale. Tanto è che invitano tutti i candidati sindaco di Bologna e tutti i candidati sindaco dei Comuni interessati all'impatto delle grandi opere infrastrutturali a mettersi d'accordo a priori, a fare un bel patto superpartes per fare le grandi infrastrutture in particolare il passante nord con buona pace ahimè del collega Leporati che in questo momento non vedo, perché definiscono che contrapporre al passante nord il passante sud sia una corbelleria.

Ora, evidentemente, sempre pensando al sodo e sempre senza ideologia, d'altra parte l'interesse dei costruttori non è ideologico ma è materiale, il passante nord è quello che manca a fare sì che oggi ci possa essere per i costruttori un rilancio della loro attività.

Diceva prima il collega Venturi che allora era Rifondazione Comunista, oggi in questo Consiglio Provinciale Rifondazione Comunista ma il gruppo Terre Libere contro il passante nord si è sempre coerentemente battuto e, anzi, io voglio ricordare che è proprio dentro a Rifondazione Comunista c'è stata una polemica, è stato uno degli ingredienti che ha portato alla fuori uscita di uno dei componenti di questo gruppo consiliare che oggi forma il Gruppo Misto, che sono io, che si diceva ad un certo punto che ci eravamo qui da questo Consiglio Provinciale opposti alla richiesta dei comitati di referendum contro il passante nord.

Oggi Rifondazione Comunista, fuori da questo Consiglio Provinciale, sostiene la candidatura di tanti candidati del Partito Democratico e mi sembra ormai di aver dichiarato la propria disponibilità sia nei confronti del candidato Del Bono e sia nei confronti della candidata Draghetti, ma in realtà noi allora facemmo un ragionamento che guardava soprattutto ai nostri amministratori, e che diceva: parlare del referendum se non si è costruito sui territori anche attraverso l'azione degli amministratori i nostri amministratori l'azione di contrasto sul territorio del rapporto con le popolazioni, è estremamente pericoloso e rischia di portare a sconfitta quella che è una giusta battaglia.

Ecco dove stanno gli elementi della coerenza, dove stanno gli elementi della non ricerca ideologica di posizionamento rispetto a quelle che sono le questioni.

D'altra parte, forse perché siamo i privilegiati in questo Consiglio Provinciale nelle Amministrazioni, se voi guardate sempre le agenzie vedete che oggi l'ANCE, la confindustria dei costruttori, interesse del popolo, è scatenata su tutta la regione e interviene nella questione della candidatura di sindaco a Reggio Emilia proprio facendo perno sulla questione delle opere delle infrastrutture e dell'edilizia.

Questa è la questione reale, altro che ideologia.

Qui è un elemento concreto. E l'elemento concreto, anche per quello che riguarda questo piano della mobilità provinciale, se al tempo della adozione ci vide schierati su un voto di astensione, beh le considerazioni che hanno fatto tutti i colleghi. Io mi sono interrogato ascoltando il collega Vigarani, ascoltando il collega Caserta, la collega Zanotti, lo stesso collega Venturi, se mi aspettavo questa posizione dal Partito Democratico mi sono però chiesto sentendo questi interventi che portano a una variegazione a questo momento di posizioni, ma è stata fatta una maggioranza per arrivare oggi al voto e a definire questa posizione? Perché guardate le cose non si tengono insieme. È una domanda ovviamente puramente retorica che non richiede alcuna risposta, non me ne può impipare di meno, per dirla in gergo se l'avete fatta o no la maggioranza, ma era una domanda retorica.

Non sembrava. Nel senso che è evidente che quello che è maturato attraverso questo piano della mobilità provinciale, è un elemento, sono elementi che evidentemente mettono in discussione la stessa necessità delle scelte che sono state operate. L'intermedia di Pianura, la via Emilia Bis, il passante nord.

Devo dire che accanto a queste scelte sono cambiate nell'arco di questi mesi anche le posizioni di carattere politico, e non si può fare finta di amministrare in questo Consiglio Provinciale. Io sono d'accordo con il collega Finotti, però poiché io non credo che oggi si arrivi solo ed improvvisamente a votare il piano della mobilità provinciale, guardo anche quello che è successo questi mesi e guardo vedendo che sempre senza ideologia il candidato sindaco Del Bono, che è il candidato Sindaco di Bologna, un comune cioè non direttamente interessato alla edificazione e realizzazione del passante nord, dice – e lo sottoscrive il segretario del Partito Democratico – che il passante nord è opera necessaria e che sarà nel programma di governo.

Allora, attenzione, per questo che prima chiedevo se era stata fatta la maggioranza, retoricamente non è stata fatta, perché in realtà questo elemento, questo pesante intervento di tipo infrastrutturale, faraonico, senza utilità per la popolazione bolognese (intendo Bologna e Provincia) è un fatto che ha anche un risvolto e una ricaduta politica, è evidentemente un tratto attraverso il quale si impone la volontà e la scelta che ripeto non è di carattere ideologico ma di carattere materiale, che viene operata rispetto a quello che sarà il futuro di questi territori. Questa è la realtà.

Il collega consigliere Venturi diceva a un certo punto: beh, ci saremmo aspettati altro, però insomma si fa un po' quello che si riesce. Che è un po' il ragionamento che faceva poco dopo il collega Leporati

interrompendo Lorenzo Grandi quando gli dice: Ma se l'avessimo fatta almeno fino a Romilia avremmo avuto almeno quei 6 km.

Ecco, appunto! Gli interessi non sono quelli di un servizio complessivamente pensato, di un interesse generale, di un interesse che non è del Comune di Bologna o solo dei quaranta comuni ma è di utilità complessiva, oltre che di costo complessivo, economico, oltre che di costo sociale complessivo. Questo manca, oltretutto.

Ma io penso che gli uffici tecnici di questa Provincia abbiano fatto il miracolo dei pani e dei pesci a queste condizioni. Non so quali saranno i finanziamenti futuri. So che in questa città, in questo momento, forse perché ideologicamente è un anno elettorale, si parla di tutto e del contrario di tutto, si parla di interventi a sostegno dei lavoratori e delle aziende in crisi, ma mentre lì i soldi non si riesce a capire dove vanno, tutti gli sforzi e le attenzioni vengono concentrate su grandi opere infrastrutturali compreso il passante nord, compresa la va Emilia Bis che nulla hanno a che fare con il sostegno alle fasce deboli oltre che nessun elemento hanno a sostegno di una utilità per i cittadini di questi territori.

Ecco, io credo che questo ad oggi spieghi non solo dal punto di vista dell'amministratore il voto contrario a questo piano della mobilità provinciale, ma spieghi come anche ci debba essere una attenzione a quelle che sono le esigenze e le domande che vengono da un territorio.

E la domanda dal punto è una domanda di servizi pubblici, è domanda di potenziamento finalmente, non solo di dichiarazioni, non solo di impegni ma finalmente una azione politica che in incalzi per esempio questo governo nazionale assolutamente sordo a questo tipo di esigenze e che dice potenziare e realizzare, soprattutto realizzare compiutamente con soddisfazione ad esempio di quei pendolari che erano nel cuore del collega Venturi, erano perché fino ad allora ne hai parlato e oggi non li hai neanche citati.

omissis

**CONSIGLIERE SPINA** - E poi mi prendo pure il tempo del collega Leporati. Ma insomma! Me lo regala, ecco! Quindi, dicevo, credo che questo tipo di attenzione dovrebbe essere posto nel momento in cui adottiamo un piano della mobilità provinciale, così come probabilmente dovremmo con grande lungimiranza visto che siamo in fine di mandato, quindi lasceremo una eredità a quelli che verranno; chiunque arrivi dopo di noi intendo.

Dovremmo avere una grande lungimiranza, perché il piano della mobilità provinciale in realtà interessa poi anche altre opere, tra poco abbiamo in discussione il POIC, all'interno del quale sta un ragionamento che è tutto parallelo a quello della mobilità provinciale e tutti e due interessano un tipo di utilizzo e di consumo del territorio che deve riguardarci, così come riguarderà la discussione dei piani strutturali comunali nei Comuni a venire, nei prossimi anni.

Questa è la cosa di fronte alla quale noi ci troviamo. In realtà pare però che invece, da questo punto vista si sono d'accordo con il collega Finotti, sembra che ci troviamo di fronte a qualche cosa che fiorisce improvvisamente e che non riguarda...

Finotti, il collega Finotti è eletto dal popolo come lei collegi a Venturi, non ne abbia a male! La democrazia vale per quello che è.

Il punto è questo su cui sono d'accordo con il collega Finotti quando dice: sembra che arrivi qui adesso.

In realtà la partita piano della mobilità provinciale è legata non solo alla discussione di oggi ma anche a quelle che verranno, e chi controllerà, quale sarà lo strumento che lasciamo in mano a chi verrà, chi controllerà, chi seguirà le discussioni nei piani strutturali comunali che determineranno la declinazione dei piani provinciali? Questo è il tema.

Non è soddisfatto, assessore Venturi! Non è soddisfatto a mio parere da questo piano di questa Amministrazione. Questo spiega il voto contrario del capogruppo del Gruppo Misto, che fa parte del movimento Terre Libere e che, in nome di questa idea, di un territorio libero non dalle ideologie ma dall'asservimento al volere dei poteri forti sia quello compreso degli associati costruttori edili, e dice: finalmente vengano rispettate quelle che sono le esigenze e le domande di cittadini e territori.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Grazie. Allora, prima di passare all'eventuale replica, dobbiamo interrompere un momento i lavori.

omissis

Entra il Consigliere Leporati. Presenti n. 33.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Riprendiamo i lavori. Prego, Assessore Venturi.

**ASSESSORE VENTURI** - Grazie Presidente. Molto brevemente, anche perché la discussione di oggi si colloca a valle di un percorso credo davvero molto impegnativo ad anche autenticamente partecipato da parte di tutta la società organizzata e non del territorio della Provincia di Bologna, quindi non intendo assolutamente riprendere molte delle questioni che tra l'altro avevano già caratterizzato parte del dibattito di questi mesi e anni di lavoro.

Quello che noi sottoponiamo questa sera all'attenzione del Consiglio Provinciale, è un atto importante, è un atto sicuramente decisivo per lo sviluppo del territorio metropolitano bolognese ma è innanzitutto, lo voglio dire con grande convinzione, un atto di governo, di responsabilità, di governo delle principali trasformazioni che caratterizzeranno l'area metropolitana bolognese.

È un atto che è passato attraverso un confronto molto articolato ed anche assolutamente impegnativo e che oggi, a fine mandato, sottoponiamo all'attenzione del Consiglio Provinciale perché a fine mandato si chiudono i piani, si approvano i progetti più importanti che hanno caratterizzato l'attività di questo mandato anche per presentarci poi alla attenzione dei cittadini e sottoporre alla loro attenzione un consuntivo significativo per quanto ci riguarda importante del lavoro che abbiamo sviluppato in questo mandato.

Voglio dire che questo piano oggi avvale di questo percorso, esce assolutamente significativamente rafforzato per molte delle cose che sono state dette, abbiamo con la conferenza di pianificazione, con gli incontri, con le sedute tematiche, con i tavoli tecnici, con i convegni organizzati, con i confronti, con i comitati, le organizzazioni sindacali, con i comuni, con la regione Emilia Romagna condiviso un progetto di sviluppo del sistema infrastrutturale per la mobilità delle persone delle merci nel territorio provinciale che è quello che qui questa sera presentiamo alla attenzione del Consiglio.

Quindi molte delle cose che abbiamo sentito e che qui questa sera sono state dette, per quanto mi riguarda – lo dico con grande franchezza – appartengono a un altro dibattito, ad un altro mondo, ad un altro scenario che non è quello che ho un contratto in questi mesi, in questi anni di lavoro con i territori, con i cittadini, con il sistema degli enti locali e, in particolare e soprattutto, con le realtà organizzate e non del territorio della Provincia di Bologna.

Lo dico con grande senso di responsabilità, lo dico credo anche convinto di interpretare il lavoro che insieme a tutti questi soggetti abbiamo sviluppato in questi mesi e in questi anni.

L'intesa che poi è intervenuta in queste ultime settimane con la regione ci aiuta a validare e a valorizzare ulteriormente questo lavoro. Io non so le carte che mostrava il Consigliere Leporati, io ne ho un'altra prodotta alla attenzione della Commissione consiliare della assemblea legislativa della Regione Emilia Romagna che contiene il passante nord.

Poi l'abbiamo detto più volte in queste settimane, in questi mesi, quello che conta sono gli atti, le intese, gli accordi che abbiamo sottoscritto con tre governi: Regione Emilia Romagna, comune di Bologna, con tutti i Comuni della Provincia del territorio direttamente coinvolti attraversati dal corridoio del passante nord.

Poi ci sono altre questioni, penso a questo tema come dire della priorità culturale, o dell'approccio culturale. Anche questo francamente lo dico forse perché sento un po' su di me anche il peso del lavoro che abbiamo insieme con i tecnici e funzionari del settore sviluppato in questi mesi e anni, però credo che questo punto questo tema sia molto chiaro, sia molto esplicito e presente. Il trasporto ferroviario, il servizio ferroviario metropolitano, il nuovo accordo che abbiamo sottoscritto, le priorità che abbiamo indicato, il sistema della viabilità provinciale, il sistema della viabilità diciamo così interprovinciale nazionale, mi pare che il progetto, il profilo del progetto e gli obiettivi strategici indicati all'interno del progetto siano molto chiari, siano molto precisi. E lo dico soprattutto perché mi è capitato tantissime volte in questi mesi e in questi anni confrontandomi con i cittadini, con le comunità, con gli enti locali i quali, giustamente, hanno bisogno e rivendicano la necessità di chiudere le discussioni, di chiudere i piani e di cominciare finale ad



attivare una fase nuova di progettazione e di realizzazione concreta in questo piano già attivato. Gli studi, i progetti, le soluzioni che abbiamo condiviso con i territori sono lì appunto a dimostrarlo in maniera molto precisa e in maniera molto chiara. Poi ci sono una serie di altre questioni, come in particolare quella che veniva citata ed indicata da più parti relativamente al tema della Valsat. Mi dispiace ora che il Consigliere Grandi sia uscito e anche il Consigliere Vigarani, tra l'altro ho fatto presente che io sono sempre presente dall'inizio alla fine della discussione e ascolto sempre con grande attenzione le cose che vengono dette, sarebbe carino che succedesse anche diciamo così dall'altra parte.

Se voi date una occhiata al piano della mobilità così come è stato adottato e al piano che noi questa sera sottoponiamo alla vostra attenzione come approvazione, scoprirete che addirittura i chilometri di nuove strade che erano state proposte all'inizio sono significativamente diminuiti.

Ho portato più volte degli esempi in sede di Commissione, ne porto due in particolare. Questo tema della complanare fino a Imola, e mi ricordo il dibattito con la realtà imolese, presentava lo scenario che si sicuramente avrebbe creato non pochi problemi nella dinamica, nel conflitto fra le diverse modalità di trasporto presenti lungo quella direttrice (autostrada, il tema della perequazione, nuova complanare, il sistema ferroviario metropolitano). La scelta che noi oggi presentiamo alla attenzione del Consiglio Provinciale è un'altra, abbiamo approvato la convenzione per la complanare fino a Ponte Rizzoli, abbiamo chiuso l'accordo sulle SFM che privilegia le SFM4 come attivazione e collegamento San Pietro/Bologna/Imola, inoltre la cosiddetta via Emilia Bis, io non so su quale cartografia l'abbia vista Grandi, qui non è presente, anzi, tutt'altro. Abbiamo tenuto la barra ferma proprio quella direzione, perché non è facile badate confrontarsi con il territorio e riuscire a comporre alla fine tutte le diverse esigenze. E quando si parla di quarantaquattro progetti di ventitré priorità, vi posso garantire che se prevaleva un altro aspetto, probabilmente noi avremmo dovuto indicare ottantacinque progetti e forse cinquantadue priorità, e quindi anche su questo è stato fatto uno sforzo importante, significativo e assolutamente realistico.

Poi su questo tema della Valsat, lo dico proprio perché bisogna utilizzare e citare gli strumenti per quelli che sono, non come dire come elementi di condivisione e di bocciatura e non di bocciatura dei piani. Il piano, così come è stato elaborato, rispetto anche ai diversi strumenti che sono stati utilizzati per la valutazione dello stesso, garantisce assolutamente una buona elevata significativa performance dal punto di vista trasportistico, e questo è uno degli obiettivi più importanti, andando a migliorare in maniera decisiva e significativa la mobilità dei cittadini nell'intera area metropolitana bolognese anche da un punto di vista dell'accessibilità del territorio a partire dai principali poli funzionali ma anche di quelle che sono le principali scelte di sviluppo del nostro piano, soprattutto fornendo, e questo è l'elemento caratterizzante e significativo, uno straordinario incremento e valorizzazione di utenza verso il trasporto pubblico e anche le percentuali di incremento delle SFM che sono state registrate in questi ultimi anni sono lì, evidentemente a testimoniare.

Questo a conclusione, che poi è l'elemento più importante da ricordare, è stata condivisa ed anche supportata dalla valutazione ambientale strategica della regione Emilia Romagna che ha dato un parere

positivo sulla Valsat, che è stata elaborata a livello provinciale, confermando in maniera precisa, formale e sostanziale, anche la tenuta da un punto di vista della sostenibilità complessiva dello stesso piano. Questi sono atti, verificabili e misurabili evidentemente da chiunque.

Quindi, io credo che da questo punto di vista ci sono tutte le condizioni per approvare questo piano, noi abbiamo la responsabilità di consegnare al territorio un progetto che per la prima volta storicamente e condiviso da tutti i livelli istituzionali. Poi, ultima cosa e ho finito, non voglio portare via altro tempo, ma quando si ragiona di questo tema del passante, del limite nord, dello sviluppo a volte ho l'impressione che qui a governare il territorio ci sia Barabba. Le riserve della Regione e le scelte di pianificazione che noi abbiamo fatto, i nuovi piani strutturali comunali per i prossimi 15 – 20 anni, prevedono scelte assolutamente coerenti con il PTCP da un lato e non considerano l'area che c'è tra la tangenziale autostrada e il nuovo passante come lotto intercluso magari da gestire con un intervento come dire edilizio diletto senza neanche elaborare nessun piano particolareggiato perché è una area che sarà sostanzialmente capanonizzata. Sono favole! Sono cose che non corrispondono alla realtà. I piani, i progetti, gli atti che noi abbiamo elaborato, si muovono in tutt'altra direzione. Sapete qual è la garanzia fondamentale per il successo di questo progetto? È che noi abbiamo sempre assunto un atteggiamento, come Provincia di Bologna, non come Ente sovraordinato che impone le scelte, ma che copianifica, condivide con i Comuni i quali, questi ultimi, per primi hanno assunto queste scelte, le hanno recepite e le hanno inserite dentro ai piani strutturali comunali. Quindi questi sono le migliori garanzie, rispetto alla tenuta, alla valorizzazione, alla promozione del territorio, che noi possiamo presentare all'attenzione dei cittadini.

Questo è quello che noi abbiamo come dire elaborato e credo che sia assolutamente importante, necessario, procedere in questa direzione. Poi non mancheranno le azioni di monitoraggio, non mancheranno le azioni di controllo, non mancheranno anche le azioni di aggiustamento e di integrazione e di modifica in corso d'opera. Stiamo parlando di un piano che è uno strumento di governo, di pianificazione e di programmazione. Il nostro obiettivo è quello evidentemente di costruire una comunità che assume il tema della sostenibilità ambientale, della sostenibilità sociale e della sostenibilità economica come parametri qualificanti il progetto di sviluppo che vogliamo realizzare e che vogliamo lasciare in eredità alle nuove generazioni.

Entra il Consigliere Pierini ed escono i Consiglieri: Govoni, Labanca, Rubini e Lorenzini. Presenti n. 30.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Grazie. Dichiarazioni di voto? Consigliere Guidotti:

**CONSIGLIERE GUIDOTTI** - Il collega Finotti, nel suo intervento, iniziava ponendo una sottolineatura forte intorno ai molti dubbi che accompagnano questo progetto e altri progetti che contemporaneamente o quasi ci vengono presentati.

Per abito mentale ho da sempre coltivato con passione il dubbio, perché credo che sia uno strumento di ricerche e di analisi assai prezioso e indispensabile. Nello specifico mi viene da dire che il dubbio sia una sorta di buona intenzione nei confronti di chi propone cosa ci viene proposto, perché di fatto credo che il dubbio si risolva in sé per i metodi e i modi con cui il tutto viene oggi presentato.

Sarò più chiaro.

Già veniva detto che improvvisamente, alla fine del mandato, dopo una gestazione di cinque anni, fioriscono molti progetti e molti fiori.

È una gestazione lunga, mi verrebbe da dire che si è partorito il topolino dopo cinque anni di gravidanza molto volte isterica che hanno accompagnato il percorso di questo mandato amministrativo.

Questo progetto, perché di questo stiamo parlando, io credo che avrebbe avuto una sua sostanziale validità, alla luce anche sull'appassionato intervento dell'Assessore Venturi a cui riconosco senz'altro una dedizione e una capacità di lavoro assai rara nella gestione della cosa pubblica in questo nostro territorio, avrebbe dicevo presentato questo documento con una sorta di sua potenza intrinseca se fosse stato presentato all'inizio del mandato amministrativo.

Nel programma di questo mandato si leggeva che questo mandato avrebbe realizzato le cose che sono presentate oggi alla nostra attenzione, perché a ben guardare, a un mese alla fine del mandato, a venti giorni dalla fine del mandato, a sessanta settanta giorni dalla prossima consultazione elettorale, a tre quattro mesi dalla presentazione della nuova giunta e del nuovo programma da realizzare, di fatto noi andiamo ad approvare con il piano di mobilità provinciale una sorta di impegno morale, di libro dei sogni da realizzare che ha una sua connotazione positiva, specifica e completa, 1100 pagine poi non sono spese per niente, se ci fosse stato presentato all'inizio del mandato. A conclusione del mandato noi avremmo giustamente voluto vedere dei tagli di nastri e non delle promesse più cose che saranno fatte del futuro.

Poi qui abbiamo avuto non solo una maggioranza e una minoranza che si sono diversificate come è giusto e logico e naturale che sia nell'affrontare un tema di una tale importanza e delicatezza, ma abbiamo visto frantumarsi la maggioranza in una serie di posizioni che più ampia non potrebbero essere perché passano dal voto favorevole al voto contrario, passando attraverso il voto di astensione.

La minoranza ha fatto profonde radicate e pesanti critiche che io in qualche modo riassumo per motivare il voto contrario del nostro Gruppo e, a fronte di questa non grande sintonia che l'Assessore stesso ha avvertito all'interno di questo Consiglio, ha detto che questo Consiglio si pone in maniera difforme rispetto a quel territorio e a quella organizzazione sociale con cui ha lavorato per produrre il piano che ci viene oggi presentato.

Ricordo all'Assessore Venturi che questa logica è quella che molti della sua parte politica rimproverano al Governo Berlusconi additandolo come una deriva peronista, una deriva bonapartista, perché dire che l'ente locale, l'assemblea che giudica poco favorevolmente il progetto è in difformità con il territorio e che quindi questa assemblea sbaglia, connota ripeto una sorta di deriva bonapartista che non credo appartenga alla cultura dell'Assessore Venturi.

Vado in fretta: nonostante la parte finale dell'intervento dell'Assessore, vorrei ricordare – ed è ribadito anche nei due documenti di accompagnamento che ci sono stati presentati – come il Valsat, che è uno dei tanti migliaia di pagine che ci sono state presentate e che accompagnano la relazione e la documentazione su questo progetto, dica una cosa fondamentale e dice: “Emerge tuttavia che il piano di mobilità provinciale non prende in considerazione una serie di obiettivi di sostenibilità ambientale scontando pertanto una insufficiente considerazione delle ripercussioni ambientali delle sue azioni. In particolare si evidenzia la assenza di correlazione con alcune delle azioni del piano di gestione di qualità dell'aria”.

Questo mi sembra che sia una critica pesante ad un progetto, sarebbe già stato grave che fosse fatta a una opera realizzata, ma almeno saremmo di fronte ad una opera realizzata; davanti a un progetto vuole dire che è un avvertimento: “Guardate, non realizzate quello che volete realizzare, perché ha in sé il germe della non corresponsione parallela con una sorta di tutela ambientale”.

L'altra pubblicazione, e vado a concludere, che voglio citare, è quel famoso portici di cui parlerò domani nella conferenza dei Presidenti di gruppi, che porta una data di conclusione di pubblicazione, 16 marzo, dove vengono dati per approvati, a pagina 45 della pubblicazione, sia il piano della mobilità provinciale di cui stiamo parlando adesso, che il piano operativo degli insediamenti commerciali.

Allora, delle due l'una, o le pagine 44 e 45 è la pagina degli oroscopi, o era stato messo in pubblicazione questa 16 marzo in relazione del fatto che è tre quattro settimane che noi dobbiamo dibattere e discutere e probabilmente approvare questo documento.

Allora, diventa poi di attualità, il ragionamento che faceva il collega Mainardi quando le diceva che ci si aspettava da lei una motivazione circa il ritardo con cui questo documento viene presentato, soprattutto alla luce della diversificazione delle posizioni della sua maggioranza e del contrasto che inserito nel Valsat di questa cosa. Questi sono tutti problemi che noi ci poniamo, che noi riteniamo opportuni, che accompagnano insieme a tutti i dubbi sulle promesse che ci vengono fatte e non le proposte realizzate che concludono un mandato amministrativo, e ci portano inevitabilmente a un voto contrario, un voto contrario che è diverso dal voto contrario della sua maggioranza perché è un voto contrario che per nostro giudizio l'ha accompagnato per tutto il mandato amministrativo e nasce anche dal progetto politico che ha dato origine a questa Giunta.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Allora, io mi scuso con gli altri colleghi, il Consigliere Guidotti mi aveva detto che rinunciava a un intervento prendendo un minuto in più nella dichiarazione di voto. Non è stato un minuto.

Vi chiedo di rispettare il regolamento, grazie. Consigliere Grandi.

**CONSIGLIERE GRANDI** - Velocemente, anche perché penso che nel mio intervento è stato sufficientemente chiaro.

Ma una precisazione che è dovuta, oltre a confermare ovviamente le mie intenzioni di voto che è no, io sono sicuramente convinto che, come ha detto il Vicepresidente Venturi, per arrivare alla formulazione di questa delibera l'ente Provincia non si è comportata come un Ente impositore ma ha avuto un rapporto di collaborazione con i Comuni della Provincia di Bologna.

Appunto perché ha avuto un lavoro di questo genere, cioè collaborativo e concertativo, io dico al Vicepresidente Venturi e a tutti quanti i colleghi che la cartografia della via Emilia Bis non *inc.* circondario imolese: bella, colorata e che si vede benissimo. E non è solo nella cartografia, è anche descritto.

Allora, quando uno fa un PSC normalmente, non ci mette una cosa che nel PMP non ci sta, ci sta e come se ci sta, l'abbiamo trovata dentro la documentazione, è qua, poi se non viene fatta questa nuova via Emilia io sono molto contento perché lo ritengo un danno, così come ritengo un danno il passante nord, mi sarei aspettato, mi sarebbe piaciuto di trovare all'interno di questa delibera un impegno ancora maggiore rinnovato nei confronti del servizio ferroviario metropolitano che abbiamo sempre sostenuto tutti quanti insieme.

Io adesso come adesso vedo che c'è un rilancio, anche se tu mi dici che sono calate le strade perché le richieste erano maggiori, non c'è dubbio, ma a richiedere le strade sono pronti tutti se lo diceva il collega Spina prima quando leggera il lancio di stampa, di agenzia.

Sono d'accordissimo che è facile chiedere. Io penso che un ente come la Provincia e gli enti come i Comuni devono essere in grado di saper distinguere tra interesse collettivo e interesse di pochi; l'interesse di pochi è quello di fare più strade, interesse collettivo è quello di averne meno e di avere più ferrovie e mettere più persone sui treni e meno sulle macchine.

Questo io mi aspettavo da una delibera come il PMP, me le sono aspettato fino adesso, non c'è, posso soltanto dire che non potrò dare un voto favorevole e darò un voto contrario. Mi sembra tutto quanto in linea.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Grazie. Ha la parola il Consigliere Vigarani.

**CONSIGLIERE VIGARANI** - Grazie Presidente. Io ho ascoltato attentamente la replica, anzi, no l'intervento dell'Assessore Venturi, anche se per un pezzo ero di là, ma mi sente benissimo. Non ho perso una parola.

E anche posso dire, conoscendo come amministratore l'Assessore Venturi, non ho dubbi anche in seguito diciamo alla sua nota capacità di lavoro che il tempo spesso su questo atto sia stato un tempo speso in maniera molto densa. Sono sicuro, assolutamente certo, che ogni realtà del territorio, ogni rappresentanza istituzionale e non, associativa, sia stata ascoltata, di questo non ho dubbi, così come però non ho dubbi che in un momento in cui si ascoltano le indesiderate del territorio questo è importantissimo, occorra poi avere dall'altra parte una indicazione di dove vogliamo fare andare dal punto di vista ambientale il territorio della nostra Provincia.

Allora, io credo, ma l'ha già detto il Consigliere Grandi, che sicuramente le richieste che sono arrivate dai territori sono immensamente più numerosi di quelle che sono poi state codificate in questo atto.

Però io non ho mai pensato che la maggior parte delle persone o la realtà sociale organizzata debba essere per forza più sensibile agli interessi collettivi che agli interessi legittimi, ci mancherebbe altro, che caratterizzano in qualche modo la propria e singola ragione sociale. Ecco, io credo che però quando si arriva al dubbio bisognerebbe almeno tenere in considerazione quelle che sono le indicazioni generali che arrivano ormai da ogni parte del mondo scientifico, del mondo della ricerca, che ci dicono che siamo andati oltre.

Io non vedo in questo piano della mobilità un elemento limite, un elemento che mi faccia dire oltre al punto in cui siamo arrivati non succederà più niente nel suolo di questa Provincia. È un po' forte, mi rendo conto, però è proprio quello di cui oggi ci sarebbe bisogno: la tutela del suolo, è la cosa più importante. Il limite, l'impermeabilizzazione, il limite oltre il quale non si impermeabilizza più è la cosa della quale non possiamo più derogare.

Poi so anch'io che non è semplice amministrare, non sono amministratore da poco tempo, lo so benissimo, però credo che se andiamo ad esaminare neanche tanto i PSC di adesso, ma l'insieme dei vecchi PRG all'alba dei PSC, noi sommando tutti questi strumenti a livello provinciale, probabilmente saremmo arrivati, in teoria, se in teoria fossero stati realizzati tutti, e sappiamo bene che questo non è però la previsione, la sommatoria, sarebbe stata a ben oltre il doppio dell'attuale popolazione della Provincia di Bologna.

Allora, questo ci deve fare capire una volta di più che il nostro fare, il nostro punto di riferimento, non può solo ed esclusivamente essere quello dei desiderata delle collettività. Quindi io non aggiungo altro, anche perché il mio intervento credo che sia stato sufficientemente chiaro; confermo, come dicevo prima, il mio voto di astensione alla delibera e sui singoli atti il voto favorevole all'ordine del giorno che ho sottoscritto e il voto contrario all'ordine del giorno che non ho sottoscritto.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Grazie. Ha la parola la Consiglieria Zanotti.

**CONSIGLIERA ZANOTTI** - Grazie Presidente. Io devo dire che pare banale, scontato, ma non è così.

L'Assessore Venturi ha, nella replica, fortemente ripreso alcuni punti che riguardano il piano della mobilità provinciale, e devo dire che condivido anche la passione, decisamente.

Questo che cosa mi porta a dire, Assessore Venturi, che anche nella sua replica si evidenzia decisamente la complessità di un lavoro e la complessità di un piano, ed è proprio su questa complessità di lavoro e su questa complessità di piano che personalmente, insieme al Consigliere Caserta, ci siamo impegnati per vedere di condividere un ordine del giorno, lo dico molto esplicitamente, che partendo dal tema della complessità, partendo dalla necessità proprio di fare una valutazione molto franca sul piano della mobilità, ma partendo dal tema della complessità, desse la possibilità di evidenziare o ci portasse a una possibilità condivisa di evidenziare alcuni punti sui quali è necessario insistere, e poi verrò al tema della

Valsat. E questo devo dire che se ci fosse stata la condivisione e la volontà di mediazione, parlo di disponibilità nostra alla mediazione, su quell'ordine del giorno, io lo dico francamente noi avremmo votato il piano della mobilità. Lo avremmo votato.

Di fronte ad una situazione nella quale ci è stato prospettato, e questo pongo il dato politico, un altro ordine del giorno "o prendere o lasciare" noi sul piano della mobilità ci asteniamo assessore Venturi come ci siamo astenuti nella fase di adozione, perché sia le rilevazioni fatte dal Consigliere Caserta sia quelle che ho provato a fare io, evidenziano dei punti che hanno come perno centrale il tema che riguarda, e poi lei ha ragione, se ascoltavamo tutti ottantacinque progetti che dovevamo mettere altri cinquanta, ma ci siamo limitati a quarantaquattro progetti e ne abbiamo scelti ventitré, ma non è una risposta Assessore Venturi, perché potevo dire: allora potevano essere centocinquanta e potevo dire allora potevano essere quarantaquattro e perché non scegliere solo quindici? Non può essere questo il criterio.

La valutazione è legata al fatto che nell'approvazione di questo piano molto importante, forse era necessario e lo sforzo minimo poteva essere quello di un minimo di condivisione su alcuni punti di quell'ordine del giorno dare una indicazione precisa di una svolta, dare l'indicazione di una svolta.

Assessore Venturi, quel piano contiene tutto e, giustamente, lei fa bene a ricordare tutto ciò che è contenuto in quel piano. C'è tutto, come dicevo prima, ma non emerge una priorità, che sia una priorità di svolta, la vogliamo chiamare culturale, non la vogliamo chiamare culturale, la vogliamo come devo dire considerare in altro modo? Però è questo il nodo sul quale c'è un po' la valutazione che abbiamo fatto.

Concludo sul tema della Valsat.

Assessore Venturi, io mi sono andata a leggere anche i documenti regionali e mi sono andata a leggere la Giunta regionale che appunto ha espresso un parere preciso rispetto al piano della mobilità, legato il tema di mobilità relativa alla Valsat, e non è vero che è tutto così come... è una valutazione che non presenta degli elementi di criticità. Leggo solo un punto, e poi ho finito, allora: "Va bene il piano, che garantisce una buona performance dal punto di vista trasportistico andando a migliorare nel complesso l'accessibilità del territorio, mentre dal punto di vista della sostenibilità ambientale si evidenziano situazioni di potenziale criticità dovuti all'aumento delle percorrenze alla sostenuta diversione modale prevista. Le criticità individuate riguardano quindi sostanzialmente lo scarso allineamento rispetto ai contenuti del piano di gestione di qualità dell'aria che individua prioritariamente nelle azioni per il contenimento della mobilità privata su gomma la possibilità del mantenimento".

Allora, voglio dire, era solo un inciso rispetto a una osservazione che ha fatto l'Assessore Venturi.

Per cui, e concludo, la nostra espressione di voto, come ho già detto è l'astensione sul piano della mobilità, approvazione dell'ordine del giorno che abbiamo presentato e astensione sull'ordine del giorno proposto dal Consigliere Zaniboni, perché ci sono sicuramente alcune parti, tipo quella che riguarda la SFM, decisamente condivisibile.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Grazie. Ha la parola il Consigliere Zaniboni.

**CONSIGLIERE ZANIBONI** - Grazie Presidente. Per dichiarazione di voto, noi votiamo il piano, ci asteniamo dal documento prima firma Vania Zanotti, votiamo il nostro documento di accompagnamento del piano consapevoli del fatto che c'è stato un confronto serio e approfondito, partecipato con tutti quanti i soggetti istituzionali. E la positività del lavoro fatto, come è stato anche sottolineato, deriva dal fatto che le osservazioni non hanno toccato nessuna delle questioni fondanti, nessuna delle questioni essenziali.

Rimangono tutte le priorità che sono state indicate e che noi condividiamo tutte, sia per quanto riguarda la viabilità, la risoluzione di quelli che sono i nodi, la risoluzione di quelle che sono le vecchie questioni (Bazzanese, Galiera, corridoio collegamento Bologna/Imola) e gli altri due riferimenti fondamentali SFM (Servizio Ferroviario Metropolitano) e noi nel nostro ordine del giorno chiediamo che il Governo ottemperi agli impegni che si era assunto, quindi c'è un accordo e quindi a livello nazionale debbono essere messe le risorse per andare a completare il percorso che è stato delineato e quindi acquistare materiale rotabile, treni, e andare al cadenzamento ogni trenta minuti e fare tutte quelle strutture, comprese anche le nuove stazioni che ancora mancano, per andare al completamento e raggiungere l'obiettivo che è stato indicato in termini chiari del piano, cioè la priorità del trasporto pubblico e in particolare sul ferro e di quello di spostare fette sempre più consistenti di utenza di pendolari che non mancano nelle nostre direttrici dalla gomma al ferro.

Nello stesso tempo l'altra richiesta che viene fatta, la necessità di avere un pronunciamento definitivo sulla procedura del passante nord, perché abbiamo intenzione di andare a programmare la realizzazione di questa opera che è essenziale, non solo per risolvere i problemi della nord bolognese, ma direi a livello nazionale e internazionale.

Nello stesso tempo la sottolineatura che abbiamo fatto nel documento, che invitiamo in particolare ad avere attenzione sulla valutazione di sostenibilità ambientale e, quindi, di fare camminare il percorso, le opere con il piano della qualità dell'aria.

Siamo convinti che ci sia serietà nel lavoro che è stato svolto, e la concertazione con tutti gli enti, con tutti i soggetti è la dimostrazione – concertazione che insieme poi si è raggiunto un documento – è la dimostrazione del lavoro, della positività del lavoro che è stato posto in questi anni.

Quindi, per queste motivazioni, noi approviamo il piano e il documento di accompagnamento che abbiamo predisposto insieme a Venturi del PDC e a Plinio Lenzi dell'Italia dei Valori.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Grazie. Consigliere Spina.

**CONSIGLIERE SPINA** - Io ammiro il collega Zaniboni, perché ha la capacità di mettere il suo meraviglioso dito sempre nell'occhio della discussione o i piedi nel piatto, come preferite, perché ha detto alcune cose che sono dal mio punto di vista illuminanti e, devo dire, Assessore Venturi, pure con la massima stima e il rispetto che ho per il suo lavoro, Assessore Venturi e non Consigliere Venturi, devo dire che pure con il rispetto e la stima che ho per lei e per il suo lavoro, in alcuni casi – in particolare nella adozione di



strumenti di pianificazione – il collega Zaniboni è di una puntualità e di una precisione, io non lo so se lo fa apposta, ma mi pare Nicolai, Nicolai quando giocava a pallone, era l'esperto degli autogol.

Ma a parte questa battuta, parto dalle conclusioni, e utilizzo per fare la mia dichiarazione di voto, la dichiarazione di voto del collega Zaniboni.

Parto dalle conclusioni perché dice: Noi voteremo il documento che abbiamo firmato insieme a Plinio Lenzi dell'Italia dei Valori e Giovanni Venturi del PdCI.

Io prima, tra il serio e il faceto, retoricamente gli avevo chiesto: Ma l'avete fatta la maggioranza? Ecco, e il collega Zaniboni mi ha risposto: è evidente che su questa materia possiamo raccontarci tra amministratori tutto quello che vogliamo, però il dato che morde che spinge è esattamente questo, quali scelte si fanno e per che cosa, quali sono gli interessi materiali ai quali si risponde, l'interesse di una collettività che guarda ad esempio ai servizi pubblici e quindi al sistema ferroviario metropolitano, o invece l'esigenza dei costruttori e di alcuni, non tutti, gli amministratori che guardano a realizzazioni particolari che diano un certo tipo di risultato e maliziosamente sia, a questo punto lo penso, magari in un anno elettorale, da spendere poi sui loro territori.

Questo è un primo elemento, che mi induce a pensare che questo piano non sia un piano buono per la comunità bolognese e della sua provincia. Ce ne è un altro che veniva detto, io non so se se ne sia accorto dal collega Zaniboni quando dice, parlando del sistema ferroviario metropolitano, dice: le stazioni che mancano e che si faranno.

Allora, è tempo in cui le priorità non possono più essere enunciate, anche se le firmano i documenti il Partito Democratico, l'Italia dei Valori e il PdCI di Giovanni Venturi.

Non è sufficiente che le priorità vengano enunciate.

Il collega Zaniboni, già un'altra volta parlando del bilancio, mi disse: i soldi e le cose che si faranno. È tempo, soprattutto collega Zaniboni in un anno elettorale, perché immagino che lei parli alle donne e agli uomini di questa Provincia, in cui le enunciazioni non vengono corredate dal "si faranno" ma vengono corredate "la scelta è questa". Ed effettivamente la scelta è questa, che diceva l'Assessore Venturi.

Le stazioni, come giustamente ha detto lei, si faranno e ai pendolari dovrete dire: "si faranno".

Il collega Venturi, quando andrà giustamente a perorare la causa di pendolari del suo territorio, dirà: i servizi che mancano, si faranno. Questa è la realtà!

Questo è credo uno degli altri elementi.

Così come ad esempio sono rimasto, piacevolmente sorpreso dall'intervento del collega Zaniboni, quando dice: la realizzazione della via Emilia Bis, perì dalla tangenziale per Imola e io non so se ha guardato la stessa carta che ha guardato il collega Grandi, voi avete guardato delle carte topografiche sbagliate, dovete guardare quelle giuste.

Ecco, io credo che questi siano elementi tecnici ma nello stesso tempo siano elementi di carattere politico che rendono chiaro come le scelte che oggi si fanno, e il rapporto con gli amministratori, ma soprattutto il rapporto con i cittadini è rapporto che in realtà passa attraverso la qualità stessa delle scelte che oggi vengono programmate, perché non è possibile che quello che si prevede in piani strutturali comunali, in scelte che avvengono sui territori, in richieste che vengono avanzate dai sindaci piuttosto che dai Consigli Comunali e così via, non trovino poi la rispondenza adeguata a quelle che sono le reali esigenze del territorio.

Tutto questo porta il Gruppo Mista in coerenza con quello che è stato l'atteggiamento. Rispondo la questione del passante nord, l'atteggiamento che abbiamo sempre tenuto, proprio perché io credo che non sia più tempo per dire che le stazioni si faranno è tempo per dire che le scelte oggi impegnano non solo la fine di questo mandato ma impegnano anche quello che è l'atteggiamento futuro.

Allora io dicevo prima, il candidato Sindaco a Bologna Del Bono, è candidato sindaco che dice: il passante nord si farà, e il collega Zaniboni ha giustamente detto: il passante nord è una priorità, non è che sta parlando solo al Consiglio Provinciale o sta rivolgendosi al contrasto che gli oppone il Gruppo Misto piuttosto che altro, sta parlando intanto a tutta quella che sarà la sua coalizione, ma sta parlando ai territori dicendo: quelle infrastrutture faraoniche sono la priorità sulla quale siamo intenzionati ad andare avanti, e poi non ha detto con dei carri armati ma l'ha pensato.

E questo è il dato.

Quindi, voto contrario su questo piano della mobilità, voto contrario ad un documento di accompagnamento che devo dire è ancora una volta privo di ogni possibilità di ragionamento critico su quello che è l'impianto delle cose che devono essere realizzate e della rispondenza che queste hanno con le esigenze del territorio e, pur rimanendo in aula, non partecipo alle voto sul documento presentato dalla prima firmataria Vania Zanotti. Grazie.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Grazie. Consigliere Finotti.

**CONSIGLIERE FINOTTI** - Grazie signor Presidente. Io devo dire che mi stavo facendo, insieme all'amico Leporati, una domanda: non ho ancora capito perché non siamo andati in discussione ventotto giorni fa, quando era programmato questo documento in Consiglio Provinciale. Perché dalla motivazione che si diceva l'Assessore, quando è stato fatto, aspettavamo un passaggio che veniva dalla Regione.

Il problema è che carte che ha l'assessore, carte che abbiamo noi sono un attimo diverse su quelle che riguarda il passaggio, perché l'inserimento del passante nord nella discussione che anche è avvenuta in Regione e che in non inserimento, come l'assessore immagino sappia, è stato richiamato ripetutamente dai consiglieri regionali di Forza Italia, non è proprio un passaggio ininfluente su tutto questo. Così come oggi vedo che c'è una distonia tra quelle che sono le carte che possiede il capogruppo Zaniboni, possiedono consiglieri della ex maggioranza o dell'attuale maggioranza in Consiglio.

Credo che questo sia dovuto al fatto della fretta, per come dicevamo prima Assessore: quando arrivano troppe delibere corpose a fine di un mandato, perché non si è avuto la capacità o il coraggio di discuterne nei tempi previsti o nei tempi nei quali ci dovrebbe essere un dibattito particolare.

Lei, Vicepresidente, è sempre stata una persona molto corretta come tempistica e come presenza, e sono il primo a dargliene atto. Avrei avuto, che c'era e che molti altri rappresentanti a cominciare dal massimo vertice di questa Amministrazione verso la sua stessa correttezza: lei l'ha sempre avuta. I dibattiti con lei sono sempre stati dibattiti tra persone, non mai per sentiti dire.

Quindi è ovvio, e mi fa piacere, di aver sentito la sua replica. Una replica però assessore che non dice niente, lei ha triplicato a quelle che sono state le dichiarazioni dei consiglieri dicendo: è un passaggio importante, è un passaggio che bisognava fare, è un lavoro di cinque anni arrivato a termine.

Ma è un lavoro di cinque anni arrivato a termine di che cosa?

Il Consigliere Guidotti ha centrato perfettamente il problema prima, una cosa è un programma di mandato una cosa è un consuntivo di mandato. Una cosa è quello che bisogna fare in cinque anni e portare agli elettori per il voto cinque anni dopo, una cosa è tre giorni prima del voto presentarsi di nuoto raccontando "faremo".

Questo è il progetto che voi ci portate oggi.

È una cosa che andrà nel futuro e, visto che il prossimo mandato, salvi imprevisti, sarà l'ultimo mandato della Provincia di Bologna perché si parla da una parte di soppressione della Provincia e comunque di dichiarazione di una area vasta di città metropolitana è una promessa che voi fate a nessuno perché nessuno potrà giudicarvi tra cinque anni per quello che voi ancora una volta avete detto.

Questo è il dramma, ancora una volta di quello che ci portate oggi, di quello che ci porterete tra poco sul piano del commercio e degli altri piani importanti che volete portarci in questa maniera.

Allora, visto che quando si fanno delle promesse elettorali, non si basta fare dei depliant dicendo "abbiamo fatto", non basta fare i portici speciali dicendo "abbiamo fatto", ma bisognerebbe essere concreti: questo piano che voi presentate oggi, è il fallimento ancora una volta di questa Amministrazione che in cinque anni ha fatto cinque anni di promesse, non ha concluso niente e l'ultimo giorno reitera le promesse.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Grazie. Prego Consigliere Giovanni Venturi.

**CONSIGLIERE VENTURI G** - Grazie Presidente. Intanto per dichiarare il voto favorevole del Partito dei Comunisti Italiani per quanto riguarda la delibera del piano di mobilità provinciale, voterò favorevolmente all'ordine del giorno che ho anche sottoscritto insieme al Partito Democratico e all'Italia dei Valori, mi asterrò per quanto riguarda l'ordine del giorno presentato da Vania Zanotti, Caserta e Vigarani.

Però devo sicuramente concludere il mio intervento con una considerazione sul fatto che effettivamente non penso che il collega Spina possa dare lezioni.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO** - Dichiarazione di voto?

omissis

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Grazie. Allora, per conto del Consigliere Vigarani, nella sua dichiarazione deve rettificare: si astiene sul primo ordine del giorno. Passiamo alla votazione, iniziando degli ordini del giorno sul secondo collegato a firma Zaniboni. Iniziamo la votazione dal primo, che è quello che avete con scritto solo “Collegato” prima firma Vania Zanotti **si veda proposta di Ordine del Giorno IP 1678/2009 – CL 1.5.3.6/47/2009**). La votazione è aperta.

omissis

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Il Consiglio non approva.

Passiamo alla votazione sul secondo collegamento, prima firma “Zaniboni” (**si veda proposta di Ordine del Giorno IP 1679/2009 – CL 1.5.3.6/48/2009**). La votazione è aperta.

omissis

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CEVENINI** - Il Consiglio approva.

Ora votiamo la delibera oggetto 89.

**I.P. 755/2009 - Tit./Fasc./Anno 8.2.4.0.0/1/2009**

SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E TRASPORTI, SERVIZIO AMMINISTRATIVO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E TRASPORTI, U.O. AMMINISTRATIVA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Oggetto:

Approvazione della Variante al PTCP in tema di mobilità denominata "Piano della Mobilità Provinciale" (PMP), comportante proposta di modifica al Piano Regionale Integrato dei Trasporti 1998-2010 (PRIT).

### ***IL CONSIGLIO***

#### **Decisione:**

1. Approva<sup>1</sup> il documento di risposta alle osservazioni PG. n. 57425/2009 del 11.02.2009 (Allegato n. 1) e quello di risposta alle riserve regionali PG. n. 57434/2009 del 11.02.2009 fasc. 8.2.4/1/2009 (Allegato n. 2)<sup>2</sup>, quali parti integranti e sostanziali della presente delibera, dando atto che le controdeduzioni provinciali non comportano modifiche sostanziali allo strumento urbanistico indicato in oggetto;
2. Approva, di conseguenza, la Variante al PTCP sul sistema della Mobilità, denominata "Piano della Mobilità Provinciale" (PMP), costituita dagli elementi cartografici e normativi di seguito elencati che, pur non venendo materialmente allegati (sono acquisiti in originale nel fascicolo 8.2.4/1/2009), ne costituiscono parte integrante e sostanziale (Allegato 3):
  - Relazione con allegato A e allegato B;
  - Quadro conoscitivo e Valsat;
  - Norme;
  - Tavole;
3. Dà atto che l'approvazione della presente Variante costituisce Variante al Piano Regionale Integrato dei Trasporti 1998-2010 (PRIT).
4. Dispone di provvedere alla trasmissione di copia integrale della Variante al PTCP sul sistema della Mobilità approvata alla Regione Emilia-Romagna affinché si proceda al deposito presso la Regione medesima per la consultazione<sup>3</sup>;

---

<sup>1</sup> ai sensi dell'art. 27, comma 9, Legge Regionale 24 marzo 2000 n. 20.

<sup>2</sup> Tali documenti di controdeduzioni, insieme all'intero PMP, sono contenuti nel cd consegnato agli Assessori e ai Consiglieri e conservato in atti al fasc. 8.2.4/1/2009; per una più immediata comprensione delle modifiche apportate, queste ultime sono visibili nei documenti costituenti il Piano.

<sup>3</sup> ai sensi degli artt. 22, comma 4, lett. b) e dell'art. 25, comma 8, L.R. n. 20/2000.

5. Ordina di procedere al deposito, per la libera consultazione, presso la Provincia di copia integrale della Variante approvata<sup>4</sup>;
6. Dispone di provvedere alla trasmissione di copia integrale della Variante approvata alle Amministrazioni di cui all'art. 27, comma 2, L.R. n. 20/2000<sup>5</sup>;
7. Stabilisce di provvedere infine a pubblicare sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna l'avviso dell'avvenuta approvazione della Variante al PTCP sul sistema della Mobilità, denominata "Piano della Mobilità Provinciale" (PMP) e a dare, altresì, notizia dell'approvazione medesima con avviso su almeno un quotidiano a diffusione regionale.

### **Motivazioni:**

La Provincia di Bologna, con deliberazione consiliare n. 17 del 06.05.2008 ha adottato la Variante al PTCP in tema di mobilità denominata "Piano della Mobilità Provinciale" (PMP), comportante proposta di modifica al Piano Regionale Integrato dei Trasporti 1998-2010 (PRIT).

Successivamente, dal 04.06.2008 al 04.08.2008 si è provveduto al deposito del Piano presso le sedi della Provincia, della Regione, delle Province contermini, dei Comuni, delle Comunità Montane, degli Enti di gestione delle aree naturali protette<sup>6</sup>, nonché delle Autorità di Bacino e dei Consorzi di Bonifica.

Durante tale periodo la Regione Emilia-Romagna ha espresso le proprie riserve<sup>7</sup> sulla Variante in oggetto con deliberazione di Giunta n. 1256 del 28 luglio 2008.

Sono inoltre pervenute n. 2 osservazioni, nessuna delle quali inerente ai contenuti del Rapporto Ambientale e nessuno dei soggetti competenti in materia ambientale ha trasmesso parere. La Provincia di Bologna, quindi, in qualità di Amministrazione competente, ha richiesto<sup>8</sup> l'espressione del parere motivato in merito alla VAS<sup>9</sup> alla Regione Emilia-Romagna, la quale ha formulato parere favorevole allo strumento urbanistico in parola alle condizioni indicate nella delibera di Giunta n. 53 del 26 gennaio 2009.

L'Amministrazione Provinciale, con deliberazione consiliare n. 59 del 21 ottobre 2008, ha approvato gli atti propedeutici all'acquisizione dell'Intesa regionale richiesta dalla legge<sup>10</sup> in

---

<sup>4</sup> ai sensi dell'art. 27, comma 12, L.R. n. 20/2000.

<sup>5</sup> secondo quanto previsto dal richiamato comma 12 della medesima disposizione.

<sup>6</sup> ai sensi dell'art. 27, comma 5, L.R. n. 20/2000.

<sup>7</sup> ai sensi dell'art. 27, comma 7, L.R. n. 20/2000.

<sup>8</sup> con nota PG. n. 371407/2008 del 12.09.2008 – fasc. 8.2.4/8/2008.

<sup>9</sup> ai sensi dell'art. 15, D.Lgs. n. 4/2008.

<sup>10</sup> ai sensi dell'art. 22, comma 5, L.R. n. 20/2000.

quanto la Variante al PTCP in oggetto comporta Variante al PRIT e li ha trasmessi<sup>11</sup> alla Regione Emilia-Romagna. Inoltre, con riferimento all'autonomia del Nuovo Circondario Imolese, sancita dalla L.R. 6/04 e dall'intesa sottoscritta con la Provincia di Bologna nel dicembre 2006, le eventuali proposte di nuovo assetto infrastrutturale del territorio imolese, dovranno essere individuate e valutate nel PSC in forma associata, in linea con le disposizioni del PTCP e con le procedure di cui all'art. 27 della L.R. 20/2000.

La vigente legge urbanistica regionale<sup>12</sup> prevede la possibilità di autoapprovare il piano – prescindendo dall'intesa in merito alla conformità dello stesso agli strumenti pianificatori di livello sovraordinato – qualora sia stato sottoscritto l'Accordo di pianificazione, siano state integralmente accolte le eventuali riserve dell'ente sovraordinato e non siano state apportate modifiche sostanziali al piano in accoglimento delle osservazioni presentate e nel procedimento in esame tali condizioni risultano soddisfatte. Infatti, l'Accordo di Pianificazione tra Regione Emilia-Romagna e Provincia di Bologna è stato sottoscritto in data 7 maggio 2008<sup>13</sup> e le controdeduzioni provinciali (Allegati 1 e 2) predisposte dal Servizio Pianificazione della Mobilità e Grandi Infrastrutture non comportano modifiche sostanziali allo strumento urbanistico in parola.

La Regione Emilia-Romagna, con delibera consiliare n. 220 del 24.03.2009 ha espresso l'intesa rispetto alla proposta di modifica al Piano Regionale Integrato dei Trasporti 1998-2010 (PRIT).

Si ritiene di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile per dare attuazione ai contenuti del piano e per consentire ai Comuni che stanno adottando i propri piani strutturali di recepirne i contenuti.

#### **Pareri:**

La 4<sup>a</sup> Commissione consiliare provinciale nella seduta del 20.02.2009 ha espresso parere favorevole all'unanimità.

Si sono espressi favorevolmente in relazione alla regolarità tecnica del presente atto il Direttore del Settore Pianificazione Territoriale e Trasporti, e per la conformità giuridico-amministrativa il Segretario Generale<sup>14</sup>.

---

<sup>11</sup> con nota PG. n. 442930/2008 del 24.10.2008 – fasc. 8.2.4/8/2008.

<sup>12</sup> L.R. n. 20/2000, art. 27

<sup>13</sup> con PG. n. 191158/2008.

<sup>14</sup> Si veda l'art. 49 del T.U. del 18/08/2000 n. 267.

**Allegati:**

Allegato n. 1: documento di risposta alle osservazioni PG. n. 57425/2009 del 11.02.2009 fasc. 8.2.4/1/2009;

Allegato n. 2: alle riserve regionali PG. n. 57434/2009 del 11.02.2009 fasc. c.s.

Allegato n. 3 (documenti acquisiti in originale nel fascicolo 8.2.4/1/2009): Variante al PTCP sul sistema della Mobilità, denominata “Piano della Mobilità Provinciale” (PMP), costituita dagli elementi cartografici e normativi di seguito elencati:

- Relazione con allegato A e allegato B;
- Quadro conoscitivo e Valsat;
- Norme;
- Tavole.



Messo ai voti dal Presidente, il suo esteso partito di deliberazione è approvato con voti favorevoli n.18 (DRAGHETTI BEATRICE, CEVENINI MAURIZIO, LENZI PLINIO, VENTURI GIOVANNI, BALLOTTA RENATO, CASTELLARI FABRIZIO, COCCHI ANNA, DE PASQUALE ANDREA, DONINI RAFFAELE, FINELLI RAFFAELE, FUSCO MARIETTA, GNUDI MASSIMO, MUSOLESI NADIA, PARIANI ANNA, PIERINI GIULIO, POLI GIGLIOLA, TORCHI EMANUELA, ZANIBONI GABRIELE), contrari n.9 (SABBIONI GIUSEPPE, GRANDI LORENZO, FINOTTI LUCA, LEPORATI GIOVANNI, VICINELLI GIUSEPPE, FACCI MICHELE, GUIDOTTI SERGIO, MAINARDI MARCO, SPINA SERGIO), e astenuti n.3 (VIGARANI ALFREDO, CASERTA SERGIO, ZANOTTI VANIA), resi in forma palese..

Il Consiglio, inoltre, stante l'urgenza del provvedimento, pone in approvazione l'**immediata esecutività** della deliberazione che **non viene accolta** con voti favorevoli n.18 (DRAGHETTI BEATRICE, CEVENINI MAURIZIO, LENZI PLINIO, VENTURI GIOVANNI, BALLOTTA RENATO, CASTELLARI FABRIZIO, COCCHI ANNA, DE PASQUALE ANDREA, DONINI RAFFAELE, FINELLI RAFFAELE, FUSCO MARIETTA, GNUDI MASSIMO, MUSOLESI NADIA, PARIANI ANNA, PIERINI GIULIO, POLI GIGLIOLA, TORCHI EMANUELA, ZANIBONI GABRIELE), contrari n.9 (SABBIONI GIUSEPPE, GRANDI LORENZO, FINOTTI LUCA, LEPORATI GIOVANNI, VICINELLI GIUSEPPE, FACCI MICHELE, GUIDOTTI SERGIO, MAINARDI MARCO, SPINA SERGIO), e astenuti n.3 (VIGARANI ALFREDO, CASERTA SERGIO, ZANOTTI VANIA), resi in forma palese.

omissis

Il Presidente Cevenini Maurizio - Il Segretario Generale GIOVANNI DIQUATTRO  
Estratto conforme all'originale.

La presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio della Provincia per gg.15 consecutivi dal 03/04/2009 al 17/04/2009.

Bologna, 02/04/2009

IL SEGRETARIO GENERALE

Documento prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi dell'art. 20 del "Codice dell'amministrazione digitale" (D.L. vo 82/2005)