

CONSIGLIO PROVINCIALE DI BOLOGNA

I convocazione

20a Seduta

Estratto dal verbale della seduta pubblica del 06/05/2008

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:

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

Presenti n.35

Sono altresì presenti i componenti della Giunta Provinciale:

VENTURI GIACOMO	VICE P.	STRADA MARCO	ASSESS.
BARIGAZZI GIULIANO	ASSESS.	BENUZZI ALEARDO	ASSESS.
(*) LEMBI SIMONA	ASSESS.	TEDDE GIUSEPPINA	ASSESS.
REBAUDENGO PAOLO A.	ASSESS.	ALVERGNA STEFANO	ASSESS.
MONTERA GABRIELLA	ASSESS.	BURGIN EMANUELE	ASSESS.
PRANTONI GRAZIANO	ASSESS.	.	.

(*)=assente

Scrutatori: COCCHI ANNA, LENZI PLINIO, GOVONI LUCA

Partecipa il Segretario Generale GIOVANNI DIQUATTRO

omissis

DELIBERA N.17 - I.P. 919/2008 - Tit./Fasc./Anno 8.2.4.0.0/1/2008

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

Adozione della Variante al PTCP in tema di mobilità denominata "Piano della Mobilità Provinciale" (PMP) ai sensi dell'art. 27, comma 4, L.R. n. 20/2000, comportante proposta di modifica al Piano Regionale Infrastrutturale del Traffico (PRIT).

DISCUSSIONE

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Ha la parola il Vice Presidente della Provincia, Giacomo

Venturi, per l'introduzione.

Entrano i Consiglieri Labanca, Conti. Presenti n. 37.

Entra l'Assessora Lembi.

VENTURI – Grazie, Presidente. Con questa delibera, che sottoponiamo all'attenzione del Consiglio Provinciale, che è importante e significativa, realizziamo, di fatto, con l'adozione di questo Piano, un importante obiettivo di mandato che, insieme ad altri atti di programmazione pianificatoria già adottati e ad altri che - come sapete - contiamo di adottare entro la fine del mandato (penso ai Piani di Settore e al lavoro, importante e significativo, che sui Piani Strutturali si sta svolgendo in tanti Comuni, in un percorso di pianificazione associata che vede coinvolta la stragrande maggioranza dei Comuni della nostra provincia), ci consentiranno di raggiungere il traguardo ambizioso, importante e coerente con l'impegno che abbiamo assunto all'inizio di questo mandato di consegnare all'area metropolitana bolognese un coordinato e condiviso progetto di sviluppo.

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

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

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

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

Ne costituisce, quindi, di fatto, sia un derivato, ma anche e soprattutto un completamento di quel progetto di sviluppo.

Con la presentazione degli indirizzi strategici, la Giunta ha - esercitando una delle sue funzioni - voluto promuovere - in questi mesi e in questi anni di confronto - e alimentare uno scambio, un confronto nella società provinciale e nella società metropolitana bolognese, per cercare

di realizzare - questo è un po' il lavoro che oggi sottoponiamo all'attenzione del Consiglio - quella sintesi necessaria ed efficace; ed è, anche e soprattutto, un tema, allo stesso modo, importante ed anche determinante nella valutazione del lavoro, le ampie convergenze utili - non sono istituzionali, ma anche territoriali, nel rapporto con le Organizzazioni tutte - all'affermazione delle scelte; ed è, anche e soprattutto, un tema importante quando si ragiona dell'elaborazione di un Piano di realizzazione concreta anche degli interventi che quel Piano definisce ed indica.

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

La presentazione, oggi, del Piano da adottare conclude questo percorso; un lungo ed impegnativo percorso di coinvolgimento e, soprattutto, di partecipazione e al riguardo abbiamo ricordato in Commissione i tanti incontri sui territori istituzionali con le Organizzazioni sociali, con le Organizzazioni economiche e anche con i Comitati dei cittadini che, in più Sedi, si sono costituiti per segnalare, per sollecitare, per sottolineare alcuni aspetti.

Sono, questi, tutti temi che noi abbiamo posto alla base e credo che anche questo sia un elemento qualificante da sottolineare e, per quanto ci riguarda, da valorizzare nel processo di formazione di questo atto fondamentale di programmazione e di pianificazione.

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

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

Le scelte chiave, che proponiamo con questo Piano, puntano, sostanzialmente, in maniera molto evidente e concreta, a ordinare, in un quadro di compatibilità complessiva, non solo tecnica e non solo organizzativa, ma anche e soprattutto economico-finanziaria, perché questo è un elemento importante e decisivo rispetto alla costruzione di questo Piano, gli interventi necessari alla riorganizzazione della mobilità metropolitana.

Questo è l'ambito dentro al quale sempre di più siamo chiamati a sviluppare politica, a

proporre interventi e a predisporre progetti, definendo - questo credo che esca in maniera molto chiara - quelle che sono le interrelazioni funzionali tra i diversi provvedimenti, il loro contributo all'abbassamento del tasso di problematicità e anche di congestione che la situazione, oggi, presenta e che credo sia sotto gli occhi di tutti, adottando questo criterio come principale elemento di valutazione della loro urgenza e anche di quella che deve essere la sua compatibilità.

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

Questo è un dato oggettivo presente ed evidente nella proposta di Piano e in questo ampio ambito di azione la scelta del Servizio Ferroviario e Metropolitano come la scelta strategica, prioritaria del futuro, frutto dell'assunzione del principio del prevalente ed evidente interesse generale e della sostenibilità sociale e ambientale degli interventi come criteri ispiratori e come criteri ordinatori il progetto di sviluppo.

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

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

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

Il Consiglio, che, oggi, è chiamato all'adozione del PMP e, successivamente, alla sua approvazione - e l'obiettivo è quello di concludere questo percorso entro la fine di questo mandato - è titolare di un ruolo importante e fondamentale nella determinazione degli indirizzi per lo sviluppo

del nostro territorio, ma anche e soprattutto per il governo delle principali trasformazioni che insistono sul nostro territorio.

Pur rappresentando l'adozione del Piano l'atto fondamentale di definizione delle strategie in questo settore, questo, chiaramente, si colloca, in maniera molto dinamica in un processo che non inizia oggi.

Molti, infatti, sono gli atti importanti compiuti in questi ultimi anni che danno al Piano Provinciale della Mobilità un carattere realistico e di grande concretezza.

Voglio richiamare alcuni punti importanti, a proposito del tema della centralità del Trasporto Pubblico, in riferimento, ad esempio, al Servizio Ferroviario Metropolitano e non solo in questi anni, ma anche in questi ultimi mesi si sono realizzati parti importanti del progetto, a partire dal nuovo Accordo sottoscritto nel 2007; penso alle nuove stazioni e alle nuove fermate che si stanno continuando a realizzare ed entro l'estate saranno concluse anche le nuove fermate di Bargellino, di Calderara di Reno e di Caselle di San Lazzaro; penso al lavoro importante che è stato sviluppato sul versante della riqualificazione di quelli esistenti e anche al rafforzamento di quelle che sono le opportunità di scambio modale; penso agli interventi di qualificazione e messa in sicurezza delle tratte, ad esempio, sulla Porrettana e sugli investimenti che sono previsti sulla linea Porrettana che il Piano descrive e declina in maniera molto positiva; penso alla linea di Crevalcore, con il raddoppio che si concluderà entro l'anno; penso agli interventi per l'elettificazione di tratte ancora sprovviste di questo fondamentale requisito, come la Bologna-Budrio-Porto Maggiore, fino - e credo si tratti di un risultato importante - al recente ingresso in servizio delle prime elettromotrici sulla Bologna-Casalecchio-Bazzano che ci aiutano, sostanzialmente, pur fra mille difficoltà, a continuare su questo versante.

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

Avevamo aperto, di fatto, un confronto molto positivo e ci auguriamo - e questo è l'auspicio che possiamo esplicitare in questa Sede e lavoreremo in questo senso - di riprendere immediatamente il rapporto dal punto in cui era rimasto sospeso, chiedendo un incontro urgente, nei prossimi giorni, per poter avviare la realizzazione dell'infrastruttura chiave, centrale e prioritaria nel nostro Sistema Metropolitano della Viabilità.

Credo che la disponibilità e la responsabilità che abbiamo dimostrato, cadenzando i tempi, le modalità dell'intervento e, consapevoli anche di quelle che erano le difficoltà del Paese, legandolo alla realizzazione della nuova stazione e collegandolo anche al flusso di risorse che potrà generare un sovrappedaggio sul Passante, sfruttando anche l'effetto sinergico che può avvenire da una progettazione di larga scala basata sulla plurimodalità, va confermata come la strada maestra da seguire e in questo senso l'indicazione che è presente nel Piano è questa.

La collaborazione interistituzionale è un cardine primario e noi, su questo, abbiamo

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

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

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

Questo perché noi consideriamo il Passante Autostradale Nord una variante sostitutiva dell'attuale Autostrada.

Anche su altri aspetti e penso al Sistema della Viabilità, alle priorità e alle diverse connessioni che il Piano prevede, i lavori sono già in corso e il PMP è la conferma di una strategia e anche il suo affinamento allo stato dell'arte è, di fatto, raggiunto.

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

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

Sono presenti alcuni funzionari e tecnici che hanno lavorato nell'Ufficio di Piano e vorrei ringraziare tutti quanti, soprattutto i tecnici della nostra Amministrazione, per la qualità del lavoro prodotto che ci consente di presentare, anche sotto questo profilo, un Piano importante e positivo non solo per le cose che ho detto. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. Consigliere Leporati, prego.

LEPORATI – Grazie, Presidente. Occorre fare una breve premessa a quanto è contenuto nella delibera sulla quale stiamo discutendo.

Non si tratta di un nuovo PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti), ma bensì del Piano della Mobilità Provinciale, cioè, di una variante al PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) del 2004 e di una proposta di modifica al PRIT del '98.

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

Come obiettivo: il completamento e potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitano; la realizzazione del Passante Nord e la banalizzazione del Sistema Tangenziale Autostradale di Bologna; il miglioramento della flessibilità dei Poli funzionali, attraverso il completamento della grande rete viaria regionale e la rete di base come definita dal PRIT del '98.

Nel documento di proposta di modifica al PRIT del '98, però, vengono elencate delle modifiche fra le quali il Passante Nord non c'è, a meno che non sia stato infilato, in maniera nient'affatto chiara, nelle modifiche alla Tangenziale.

Vado ad enumerare quelli che sono i capisaldi di questa modifica al PRIT, che ho preso un po' a spot, perchè non ho evidenziato tutto quello che è il complesso delle proposte.

Primo: la Tangenziale di Bologna viene estesa ad est dell'attuale Casello di San Lazzaro, fino alla prevista barriera di Ponte Vittoria, andando, pertanto, a comprendere anche i due tratti nord prevista e sud esistente di Complanare.

Secondo: la SP65 della Futa viene innalzata da viabilità intercomunale a rete di base d'interesse regionale.

Terzo: il tratto dell'ex Autostrada A1 dal nuovo Casello di Sasso Marconi all'innesto con la nuova Strada Statale 64 Porrettana viene innalzato a viabilità extraurbana.

Quarto: il tratto della SP6, dalla SP3 alla SP253, viene innalzato da viabilità extraurbana secondaria di rilievo intercomunale a rete di base d'interesse regionale.

Quinto: il tratto di via Emilia Levante da Imola a Castel San Pietro e la Tangenziale di Imola vengono trasformati da grande rete della viabilità a interesse nazionale e regionale a rete di base d'interesse regionale.

Quinto bis: la Variante di Toscanella da grande rete a viabilità extraurbana secondaria intercomunale.

Sesto: nel Comune di Bentivoglio è, inoltre, individuata l'ipotesi di un eventuale nuovo Casello da realizzarsi nel lungo periodo.

Inoltre, si individua nel Comune di San Benedetto Val di Sambro l'ipotesi di un nuovo Casello da realizzarsi nel lungo periodo.

Nella Relazione illustrativa si trova, dapprima, la storia dei vari progetti succedutisi nel tempo che riguardavano i seguenti argomenti.

Servizio Ferroviario Metropolitano, del quale si è iniziato a parlare già nel 1994; linea ferroviaria Alta Velocità e alta capacità: progetto che risale agli inizi degli anni Novanta; Stazione Centrale: riqualificazione; Stazione storica: restyling; Stazione Alta Velocità e alte capacità: progetto nuovo complesso integrato; per la stazione supporti infrastrutturali per l'accessibilità; trasporto collettivo per l'area centrale di Bologna; CIVIS; il People Mover e la Metrotranviera; progetto di Passante Autostradale Nord; Variante di Valico e quarta corsia Bologna-Modena, progetto approvato nel 2001; terza corsia, che è il nuovo Casello della Fiera; nuova Cispadana, programmata già del 1998.

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

Il PMP, poi, individuava alcuni altri problemi da risolvere: il Nodo ferroviario di Casalecchio; il Casello autostradale di Castellano e il Nodo di Rastignano.

Rimangono, però, ancora da affrontare i seguenti problemi: il collegamento Valle del Reno–Valle del Setta; il prolungamento della Trasversale verso Ravenna; la nuova San Vitale e il potenziamento del corridoio Imola–Bologna.

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

Le linee di azione del Piano, però, vengono, alla fine, ridotte, sostanzialmente, a due progetti, che sono: il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e il Passante Autostradale Nord.

Sul Passante Nord manca tutto quanto: quel poco o quel tanto che la Giunta, unitamente al Governo Prodi, ha portato avanti.

Per quanto riguarda il Servizio Ferroviario Metropolitano è uno scandalo che se ne parli da più di dieci anni e ne sia stato realizzato così poco e così male: poche corse di giorno e niente alla sera; non usato come sistema per lo spostamento in città; inquinante e reso esageratamente costoso, ma di tutto questo nel documento non c'è traccia.

Si passa, poi, a parlare di qualcosa di più concreto: l'interscambio tra i sistemi di trasporto collettivo treno e gomma che viene proposto sarebbe un'ottima cosa se fosse realizzato come si deve, ma le tabelle della frequenza dei servizi che vengono proposte dimostrano che chi le ha fatte viaggia sempre con la sua auto o con comode auto blu e mai con i mezzi pubblici.

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

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

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

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

Occorre soprattutto la Metropolitana, ma chissà perché? Per la Sinistra la Metropolitana è di Destra, forse, perché, per tanti anni, in Italia, gli operai vanno solo in tram.

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

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

In molti Paesi esteri si sale sui mezzi pubblici di qualunque tipo con la bicicletta, mentre da noi, questa, è un'utopia.

Inoltre, finché non si risolve la piaga e lo scandalo delle biciclette rubate, che è un argomento di cui si parla poco ed invece è un dato reale, è inutile sperare che chi usa la bicicletta se gli viene rubata due o tre volte – come spesso succede - continui ad usare questo mezzo di trasporto. Quindi, lo scandalo delle bici rubate - io lo definisco così - va affrontato.

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

La divisione in zone può semplificare mediante le cose, ma dipende da come è fatta, perché se le zone sono troppo grandi diventa solo una grossa fregatura, così come è ora, per l'autobus o per la ferrovia per Budrio. Perché chi fa nove chilometri in autobus deve pagare come uno che ne fa diciotto?

Ripeto: oggi, chi fa nove chilometri in autobus paga un biglietto uguale a chi ne fa diciotto. Perché chi va da via Rimesse a Budrio, che sono meno di diciotto chilometri, deve pagare come chi ne fa ventotto?

Si parla, poi, del Mobility Manager e anche su questo ho già intrattenuto l'Assessore e i Colleghi Consiglieri più volte. Se non ha poteri reali di trattare il Mobility Manager è totalmente inutile e si permette a chiunque di fare abbonamenti al prezzo che l'ATC fa pagare ai dipendenti di Regione e di altri Enti Locali.

Sta girando la voce che coloro che tutti i giorni hanno da contare quanti soldi hanno ancora per arrivare non dico più alla quarta settimana, ma alla terza, tra un po' dovranno ragionare sulla seconda e qualche persona ha già obiettato rispetto alle condizioni di favore che hanno i dipendenti degli Enti Locali: Regione e Provincia.

Pensate che per chi non ha un regime scontistico o tariffe particolari e che è necessitato ad utilizzare i mezzi pubblici, anche questo è visto come un favore fatto alla "casta", sicuramente, intesa, in questo caso, non solo di politici, che, magari, hanno la tesserina, ma anche dei dipendenti e questo è un problema che, prima o poi, bisognerà affrontare.

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

Le ultime elezioni hanno mostrato che i cittadini sono stufo di tassatori folli, per di più strapagati e che il tassare distrugge l'economia. Questo, però, a quanto pare, ancora non l'avete capito.

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

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

È inutile avere una linea che va a Budrio con varie stazioni a Bologna quando dalla Stazione Centrale alla fascia intorno a Bologna si deve aspettare un'esagerazione.

Per eliminare il traffico dalle strade ci deve essere un treno che va continuamente avanti e indietro dalla Stazione Centrale alla fascia intorno a Bologna e che solo ogni tanto, a cadenza, prosegue da Budrio o altre linee contermini che sono vicine all'area urbana di Bologna.

Guardate che il cadenzamento nell'area urbana delle linee, delle corse su linea ferrata in ambito urbano è di grande importanza, cioè, la revisione del cadenzamento dei tempi per una fruizione anche in città del sistema della linea ferroviaria è un grosso problema.

Vi è anche un'ansia cementificatoria e la si trova - faccio un po' il mio mestiere anche di ambientalista - in questo progetto, a pagina 54 della Relazione illustrativa, dove si dice: "Le potenzialità edificatorie sulle aree comprese in un dintorno di 600 metri delle stazioni SPM documentano la possibilità consistente di insediamento e di residenza e di altre attività".

Ci sono, poi, parecchie pagine su come sarà questo Trasporto Pubblico, ma finché non si vede qualche progetto concreto non c'è molto da dire.

Si parla, poi, delle politiche per favorire il trasporto collettivo nelle aree centrali che consistono in: CIVIS, Metrotranvia, People Mover, TPL e Servizio Ferroviario Metropolitano.

Già da questo elenco si capisce che chi fa i Piani per il Trasporto Pubblico viaggia solo con l'auto privata.

Vorrei utilizzare in parte il tempo degli interventi di altri miei Colleghi.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Non si può. Tra l'altro, le dovrei togliere la parola perché lei ha già superato di un minuto il tempo a sua disposizione. Quindi, concluda il suo intervento.

LEPORATI - Dicevo che già da questo elenco si capisce che chi fa i Piani per il Trasporto Pubblico viaggia solo con l'auto privata perché chi viaggia invece con i mezzi pubblici ...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. Il suo Presidente di Gruppo Consiliare le ha suggerito che i cinque minuti li può fare dopo, invece che farne cinque adesso. Do la parola al

Consigliere Zaniboni.

ZANIBONI – Grazie, Presidente. Come ci ha ricordato, prima, il Vice Presidente della Provincia, Venturi, stiamo per approvare uno degli atti programmatici più importanti di questo fine mandato, ma direi del mandato, che è il Piano di Mobilità Provinciale.

Abbiamo detto che è uno strumento di programmazione strategico, perché va ad inserire in un unico documento quelli che sono i grandi progetti inerenti la mobilità dei cittadini e anche l'accesso al territorio.

Voglio fare alcune considerazioni, alcune brevi riflessioni per mettere in valore il lavoro che è stato compiuto, intanto, riguardo al metodo, in quanto la partecipazione è stata vastissima e non può essere sottaciuta, anzi, deve essere sottolineata.

Dico alcune tappe: è stato un percorso che ha preso il via con la Conferenza Metropolitana del 21 marzo 2005 che era dedicata alla situazione del sistema mobilità dell'area metropolitana bolognese, per, poi, proseguire con momenti di confronto, di concertazione con gli Enti Locali, con i Comuni, con le Associazioni; poi, sono state definite le dieci strategie su cui indirizzare il Piano e i vari contributi che ci sono stati anche qui, non solo dalle Associazioni dei Comuni e dalle Comunità Montane, ma anche dei Comitati, insieme ai Sindaci e da qui anche, ad esempio, la scelta di inserire, giustamente, la Bretella di collegamento Valle del Reno e Val di Setta.

Dunque, è stato un percorso partecipato – e questo è un punto da sottolineare - e condiviso dal territorio e dagli Enti Locali.

Una seconda riflessione la faccio su alcuni punti essenziali e irrinunciabili del Piano: ad esempio, ciò che lega indissolubilmente i due grandi progetti che camminano e debbono stare assieme che sono: il Passante Nord e il Sistema Ferroviario Metropolitan.

Lo dico perché ho visto un comunicato che diceva che l'unica priorità è il completamento e il potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitan, mentre invece non è così, perché non c'è un'unica priorità, ma ci sono due progetti che sono indissolubilmente legati e che fanno parte di quello che è il percorso di mandato e, quindi, anche degli obiettivi che ci siamo dati.

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

C'è stato un incremento di veicoli: 79 milioni di traffico pesante, con problemi di vero e proprio intasamento del sistema autostradale che è a ridosso della città e anche con problematiche legate alla qualità dell'aria.

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

Il Servizio Ferroviario Metropolitan è essenziale, anzi, fondamentale perché l'obiettivo - e lo ricordava il Vice Presidente della Provincia, Venturi - siccome questo è un Piano che è fondato in modo particolare sulla valorizzazione del trasporto pubblico e, in primis, il trasporto sul ferro, quindi, privilegiare il ferro, ecco che la realizzazione del completamento del sistema ferroviario e metropolitan diventa un altro punto essenziale, dove io vedrei non il bicchiere mezzo vuoto, come

fa il Collega Leporati, ma quello mezzo pieno; nel senso che un percorso è stato fatto: c'è stato un primo accordo nel '97; gli Enti Locali ne hanno firmato, recentemente, un secondo e delle opere sono state realizzate. Quindi, un po' di strada è stata compiuta.

Certo, rimane ancora molto da fare se vogliamo arrivare a 758 treni cadenzati, mentre ora siamo a 274.

Occorrono delle risorse e occorre il concorso di Enti, a partire dallo Stato, per avere queste risposte, per quando ci sarà una situazione a regime.

Occorrono dei treni veloci soprattutto per le tratte più lontane – pensiamo, ad esempio, a Porretta - con un cadenzamento di 15, 30, 60 minuti in progressione delle aree: dalle più interne alle più esterne.

Un percorso è stato fatto in questi anni, ma non siamo ancora a regime, perché c'è ancora un certo tipo di percorso da compiere e, anche qui, si sottolinea il punto fondamentale del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Difendo la scelta dell'opzione del pedaggio nel sistema tangenziale, perché i proventi andranno a favore della scelta del Trasporto Pubblico, sia su gomma, sia su ferro, per andare ad investire progressivamente gli spostamenti che, attualmente – lo ricordo – avvengono: per il 61% con l'automobile privata; per il 35% con cicli e motocicli o a piedi; e solo il 13% utilizza il mezzo pubblico.

L'obiettivo è, quindi, quello di andare ad investire questa scelta che attualmente privilegia il mezzo privato per riuscire ad incrementare notevolmente l'utilizzo del mezzo pubblico.

All'interno del Piano della Mobilità ci sono cose di grande interesse e molto importanti, come la nuova Stazione di Bologna, la grande Stazione di Bologna, che è la porta di accesso non solo per l'incremento notevole dei passeggeri che ci sarà sull'Alta Velocità, ma anche per dare servizi e confort ai passeggeri che sono tanti, perché, come movimentazione dei treni, abbiamo il primato, insieme a Roma, di 1.800 treni quotidiani ed è, anche questo, un punto importante.

Anche la Stazione come collegamento con le altre eccellenze è importante; così come sono importanti gli altri punti di riferimento: il People Mover per l'Aeroporto e il Metro, che è un'opera che consideriamo importante ed essenziale e che - lo abbiamo ribadito - anche questa fa parte degli obiettivi che ci siamo dati e che andiamo a risottolineare.

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

Un'altra riflessione che volevo fare è che bisogna cercare di rigettare una visione che ogni tanto compare che, secondo me, è ideologica e decadente e anche antistorica: che tutte le volte che c'è una domanda di attraversamento si dice di no o si creano degli ostacoli, del tipo: non bisogna costruire le strade altrimenti avremo più automobili e, quindi, più traffico ed invece la domanda di accesso, di mobilità, di attraversamento è una risposta che significa anche sviluppo economico,

significa celerità e significa tante cose.

Quindi, si ribadisce che le risposte debbono essere, in questo senso, date, in particolare - e qui il Piano le sottolinea - riguardo ad un problema che è ormai antico da quando Bologna ha ceduto parte della sua popolazione ai Comuni della cintura, nelle porte di accesso e nelle strade che insistono alle porte di accesso con la città.

Certamente, si è proceduto nella realizzazione di alcune opere un po' lentamente, ma il fatto è che i progetti e le necessità sono tanti, ma le disponibilità finanziarie sono andate progressivamente calando, soprattutto in un momento di difficoltà economica per il Paese. Ovviamente, avendo scarse risorse si fa più fatica ad attuare i progetti che voglio citare: Nodo di Rastignano; la Porrettana, nel tratto terminale di accesso a Casalecchio; la Bazzanese, nel tratto tra Crespellano e la nuova Bazzanese; la Galliera, nel tratto fra San Giorgio di Piano e Bologna; il tratto della Via Emilia Levante; il corridoio Bologna-Imola; la risoluzione che deve essere data alla questione della Complanare, oppure l'allargamento della quarta corsia dell'Autostrada con relativo Casello nuovo a Toscanella.

Sono tutte situazioni per le quali - come ha sottolineato il Vice Presidente della Provincia, Venturi - di strada se ne è fatta e se ne sta facendo per il Passante Nord, ma anche per Rastignano.

Quindi, nella documentazione sono riaffermate tutte le priorità, tutti gli obiettivi del mandato e anche i percorsi e le scelte strategiche che debbono essere fatti, che ci convincono anche per il metodo che è stato adottato.

Per cui, su questo atto, che è rilevante e fondamentale di questo mandato, il nostro giudizio è positivo. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. Consigliere Caserta, prego.

CASERTA - Grazie, Presidente. Su questo tema così importante che discutiamo oggi bisogna stare effettivamente attenti a non creare una situazione che travalichi il merito dell'argomento, che è comunque un argomento fondamentale e tecnico, che è quello della pianificazione e della mobilità che fa parte del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, di cui ne è una parte importante.

In questo senso, francamente, lo dico con molta schiettezza, quando si sentono delle dichiarazioni come se il fatto di avere un'opinione contraria sia quasi un peccato di lesa maestà e questa opinione contraria riguarda un'infrastruttura, una strada, c'è da restare abbastanza sorpresi perché se la democrazia non è la sintesi di opinioni diverse cos'altro è?

Se la democrazia fosse la somma di opinioni uguali sarebbe veramente noiosa e piatta, anche perché la capacità di governo cresce nella dialettica delle opinioni e, quindi, non ci dobbiamo spaventare che si possa avere un'opinione contraria.

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

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

Ricordo altri due elementi che, secondo me, sono alla base di questa situazione di cui parliamo, uno dei quali è che il PTCP parte dalla presa d'atto di una situazione di forte dispersione abitativa e insediativa, sia per la parte della residenza che delle attività produttive, che ha bisogno di essere modificata.

Quindi, ci troviamo di fronte al problema di combattere un fenomeno di dispersione e di congestione interna in una situazione del Nodo bolognese che è una situazione fortemente congestionata per via del fatto che il Nodo bolognese è, contemporaneamente, un Nodo di attraversamento locale, regionale, nazionale ed europeo.

Il secondo elemento, oltre a quello della situazione di congestione, è quello dell'ambiente.

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

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

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

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

È chiaro che c'è un problema di priorità e io penso che i due assi portanti di questo progetto siano il Servizio Ferroviario Metropolitano e il Passante Nord.

Poi, sul Passante Nord ci possono essere anche opinioni diverse anche all'interno della Sinistra (che può non essere più Arcobaleno, ma che, comunque, esiste in natura la Sinistra) e, quindi, bisogna fare i conti con il fatti che esprime delle opinioni.

Questi due progetti sono due assi portanti e se si può esprimere una forma di preoccupazione, che è una sollecitazione, è che, forse, questo Piano potrebbe contenere troppi progetti se questi progetti non obbediranno alla necessità anche di compiere delle scelte che derivano dalla priorità e derivano anche dalle possibilità di reperimento delle risorse finanziarie; così come è molto importante che, oltre ai progetti di viabilità e di mobilità sul ferro, ci siano anche più sviluppati i progetti che riguardano i sistemi di mobilità alternativa non motoristica, quindi,

quelli ciclistici, per non parlare della tutela dei pedoni e della sicurezza stradale su cui tanto stiamo facendo.

C'è bisogno di rafforzare la capacità di fare delle scelte che siano coerenti con questi obiettivi e, quindi, di fare una pianificazione fortemente innovativa.

Non è, questo, un Piano che si deve contrastare, ma è, probabilmente, un Piano che risente ancora molto delle tensioni che ci sono all'interno dei territori e delle esigenze di contemperare i problemi locali e stabilire una gerarchia significa fare delle scelte e scegliere delle priorità.

Noi, ora, stiamo adottando un Piano che, poi, sarà sviluppato in una serie di azioni successive e, secondo me, su alcuni di questi progetti bisognerà tornare, perché sono progetti che in sé hanno una loro problematicità.

Ecco perché c'è preoccupazione; il che non vuol dire che c'è un atteggiamento né preconcetto, né negativo.

Credo – lo dico in termini politici molto chiari – che finora noi siamo riusciti a mantenere un ottimo profilo dialettico e di coesione politica che facciamo molto bene a difendere anche in momenti in cui abbiamo opinioni diverse, perché se noi pensassimo di lasciar correre ognuno di noi le proprie pulsioni non faremmo un buon servizio a questo Ente, il quale ha il compito di fare delle sintesi di una complessità territoriale molto forte e di spinte molto forti.

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

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

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

In questo volevo racchiudere la posizione che, poi, altri Colleghi esprimeranno anche con le loro differenze, ma ribadisco che non mi spaventerei che noi si faccia una discussione anche dialettica e lascerei perdere delle dichiarazioni che possono semplicemente creare un malanimo tra di noi, delle quali non c'è proprio bisogno. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Grazie, Consigliere. Prego, Consigliere Vigarani.

VIGARANI – Grazie, Presidente. Devo confessare una difficoltà nell'intervenire su questo Piano che è innegabile, perché è uno degli atti più importanti di questo mandato che assolve, nella presentazione, ad una delle incombenze principali che ha la Provincia.

La Provincia pianifica e il tema della mobilità è uno dei temi più delicati in assoluto che si trova a dover pianificare.

Credo che, questo, sia un tema di estrema complessità, che deriva territorialmente dal Nodo bolognese e da tutta l'area che gravita attorno a Bologna e dalle tensioni che attorno al tema della mobilità ci sono e sono molteplici e difficilmente governabili.

Chi si trova ad assumere queste responsabilità si trova di fronte ad un'incombenza veramente pesante; così com'è impegnativo, da parte dei Consiglieri, esprimere delle valutazioni su un documento che, oggi, viene presentato per la sua adozione.

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

L'altro aspetto, che è assolutamente importante per un elemento, quanto meno, di civiltà, è quello della priorità del Servizio Ferroviario Metropolitano rispetto a qualunque altra operazione.

Il dotarsi di uno strumento che sia assimilabile a quello degli altri Paesi civili europei ci metterebbe, finalmente, in una posizione di raffronto con questi Paesi e non in una posizione di totale subalternità come cultura della mobilità.

Attualmente, noi siamo subalterni ad altri perché costringiamo le persone a dover usare la macchina anche quando ne farebbero volentieri a meno e questo dovrebbe essere la stella polare delle azioni di pianificazione.

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

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

Detto questo, sono contento che in questo Piano trovi una collocazione organica tutta una serie di operazioni, a cominciare dal Nodo di Rastignano, ma anche del completamento della nuova Bazzanese e della Complanare, che aspettano da molto tempo di essere completate e sono contento che - mi sembra - vengano fatti dei passi avanti significativi sulla rete del Servizio Ferroviario Metropolitano.

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

Effettivamente, ho delle difficoltà a pensare al modello di finanziamento integrale di quest'opera, perché è stata collegata, intrinsecamente, al Passante Nord: opera sulla quale tutti sanno la contrarietà che ho sempre espresso e che riconfermo, anche perché, questa, non è un'opera di completamento, ma è una variante vera e propria, che è di dubbia realizzabilità, almeno fintanto che la Comunità Europea non si esprimerà nel merito. Poi, quest'opera, a mio avviso, è avulsa da un sistema che si comprende al proprio interno, che può cercare, attraverso una propria quadratura, un equilibrio di sostenibilità, ma apre delle prospettive che non possono essere, purtroppo, iscrivibili dentro la vigenza degli attuali PSC, perché il Passante Nord è un'opera che varrà almeno per 40-50 anni, se venisse realizzata, mentre i nostri attuali PSC dureranno 15-20 anni, ma forse 15 anni visto che, tendenzialmente, le nostre pianificazioni di quel livello tendono ad essere un pochino più accorciate che dilatate.

Sul tema dico che, a mio avviso, non rispetta la logica che mi ero aspettato di trovare nel Piano.

Poi, abbiamo la Bretella 1 e 7 in tre metri di pianura. Su queste opere se n'è dibattuto in maniera - mi pare - partecipata, perché ci sono state occasioni veramente importanti dove abbiamo avuto modo di confrontarci sui vari pezzi di questo Piano, che non si può dire che non siano stati sottoposti al vaglio e al confronto, da una parte, tecnico-amministrativo e, dall'altra parte, dai cittadini, ma mi pareva che non ci fosse un'omogeneità d'intendimenti su queste opere e mi sembrava che, forse, sono le opere che creavano più dubbi o perplessità che certezze.

D'altra parte, anche il Passante Nord creava dei dubbi, perché è un'opera che i territori non vorrebbero, anche se, poi, risponde ad altre logiche che possono essere più o meno condivisibili e ci può stare tutto.

Penso che questo Piano ha delle luci e delle ombre, le quali non devono assolutamente prevalere sulle altre; anche perché ci sono dei momenti cruciali, dei momenti di passaggio dove, forse, fare scelte troppo nette in una fase in cui la discussione è ancora aperta sul territorio e sui vari pezzi di questo Piano può significare – come spesso si dice – “buttare via il bambino con l'acqua sporca”.

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

Esistono anche le tonalità intermedie ed è, a volte, saggio cercare di percorrerle.

Quindi, in questo senso, mi asterrò.

Poi, questo Piano - lo voglio rilevare in maniera molto chiara – presenta un'altra carenza che è quella della scarsissima attenzione alla rete delle piste ciclabili.

La città di Ferrara ha investito moltissimo su questo tipo di mobilità che ha dato i suoi frutti e in questa direzione, secondo me, molto lavoro poteva essere fatto.

La cosa, a mio avviso, più delicata - e mi rivolgo, soprattutto, ai Consiglieri che siedono davanti a me perché alcuni di questi hanno una formazione ambientale più spiccata - è che in questo documento c'è una valsat che è negativa.

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

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

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

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. La parola al Consigliere Ballotta.

BALLOTTA - Grazie, Presidente. Voglio mostrare la mia soddisfazione per il lavoro che è stato fatto e che ci ha portato fin qui.

Credo anch'io che sia stato molto importante fare questo lavoro in rapporto con i territori e con il lavoro che stanno facendo i Comuni in forma associata per l'attuazione di Piani Strutturali Comunali, perché è molto importante che abbiano la possibilità di avere un quadro chiaro del sistema infrastrutturale che avranno nei prossimi anni per poter, poi, fare delle scelte ancora più importanti, che sono quelle dell'approvazione dei Piani Operativi, i famosi P.O., perché la fase attuale non dà diritti edificatori e non dà indici e la fase successiva, per la quale i Sindaci saranno impegnati, nei prossimi mesi, per preparare i programmi elettorali del prossimo mandato amministrativo, è la fase che fa diventare operative le scelte che in questi mesi cominciano a fare.

Dico questo perché credo che bisogna tenere assieme tutto ed avere una visione completa dei problemi e delle novità del nostro territorio.

Quindi, mentre si ragiona sul Piano del Commercio, sui Poli produttivi sovraordinati di valenza provinciale e mentre si prevede che, nei prossimi anni, sarà inevitabile che, questi, si potenzino, se non vogliamo fermare la nostra economia, tutto questo se non va avanti di pari passo con un sistema adeguato alle politiche delle infrastrutture porterebbe, inevitabilmente, ad una paralisi.

Quindi, l'idea dei due tempi, rispetto al sistema metropolitano-ferroviario ed all'infrastruttura sulla viabilità, è un'idea che non funziona e che non può essere vista in questa ottica, non può essere vista così, perché è molto importante che il Piano metta in evidenza quali sono le priorità e, quindi, metta in fila i bisogni.

Nelle varie fasi il Piano deve tenere assieme questi bisogni. Questo mi pare importante; anche perché gli studi che sono stati fatti ed i documenti che sono stati messi a disposizione - parliamo di materiale sul quale si ragiona da un decennio ormai, che ha visto egli approfondimenti

rilevanti dal punto di vista tecnico e scientifico – ci dicono che se al 2020 non si muove in modo concreto qualcosa saremo, veramente, in grave difficoltà.

Quindi, abbiamo tutti gli elementi per decidere ed assumere delle responsabilità, anche per quanto riguarda le priorità.

Non c'è dubbio che il livello di consenso ha una sua influenza, soprattutto per le forze di Maggioranza.

Anche la stessa esigenza di astensione può avere un significato o un altro.

L'astensione è: non siamo convinti e, quindi, vogliamo approfondire i problemi; però, consideriamo l'impianto adeguato.

Quindi, l'astensione non è un lavorare contro, perché se fosse un lavorare contro io non mi sentirei di apprezzarlo.

Siccome il dibattito, in queste ore, è stato complicato, credo che sia importante mettere in chiaro che è importante che dobbiamo andare avanti, in quanto la politica deve essere in grado di assumere delle decisioni.

Quindi, è importante tenere insieme il Piano con le azioni che bisogna fare, ma è anche utile avere il massimo di convergenza.

Dico anche che, rispetto ai vari livelli di governo, mentre stiamo facendo un lavoro con la Regione che mi tranquillizza, perché il nostro Piano viene considerato - mi sembra di capire – positivamente, sarebbe bene che il Piano trovasse anche a livello di Governo centrale, visto che le cose sono cambiate, una coerenza anche rispetto ai problemi che insistono sul territorio ed anche il rispetto di alcuni impegni non sarebbe male, anche perché, ad esempio, anche qui, non ho visto contrarietà allo stesso Passante Nord, ma ho ascoltato solo delle idee diverse di maggiori introiti e arredi stradali.

Credo veramente che sia importante avere un parere positivo da parte della Comunità Europea per quanto riguarda l'attuazione del Passante Nord, perché credo che possa essere considerata una variante autostradale, perché è un Nodo bolognese che ha queste caratteristiche.

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

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

Da questo punto di vista, anche per quanto riguarda la messa a punto degli obiettivi, trovo soddisfazione in alcune scelte che mi preoccupavano rispetto ai livelli d'incertezza che ci sono stati negli ultimi mesi sulla Complanare ad Est.

Lo dico perché può sembrare poca cosa, ma lì c'è un'ampia area che ha bisogno di chiarezza.

(Intervento di un Consigliere fuori microfono non colto dal registratore).

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

(Intervento di un Consigliere fuori microfono non colto dal registratore).

BALLOTTA - Io la metto lì per dire che è veramente importante aver definito, finalmente, che la Complanare e la Tangenziale diventa Tangenziale fino a Ponte Rizzoli.

È molto importante perché lì c'erano molti milioni di euro di infrastrutture già fatte.

E' una cosa veramente assurda il fatto che non poteva servire almeno fino ad Ozzano per le realtà produttive ed i centri abitati che sono presenti in quella realtà in una fase, tra l'altro, in cui si sta sviluppando.

Dopodiché, mettiamo una parola chiara anche rispetto a cosa succede da Ozzano ad oltre e con la quarta corsia sarà certamente possibile poter arrivare anche alle stesse uscite dei Caselli di Imola e di Castel San Pietro. Trovo questo molto importante.

La considerazione che faccio è questa: mentre portiamo avanti questo Piano e mentre ci sarà la fase di quello che tempestivamente faremo - e suppongo che avremo di fronte un po' di mesi, ma puntiamo di farcela entro l'anno - intanto, facciamo tutte le azioni necessarie per attuare le cose che sono ormai chiare.

Per attuare la Complanare bisogna avere l'appoggio di Autostrade e con ANAS rimettere le risorse che erano state tolte.

Occorre, quindi, avere una tenacia nel portare avanti la fase operativa, che io sono convinto che ci sarà ed auspico che ci sarà, con grande convinzione.

Io mi fermo qui dicendo ancora che abbiamo fatto un buon lavoro. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. Prego, Consigliere Giovanni Venturi.

VENTURI - Grazie, Presidente. Come abbiamo potuto verificare, il PMP ha tre aspetti principali: la realizzazione del Passante Nord; l'istituzione di un pedaggio aggiuntivo alle cinque barriere autostradali; il potenziamento delle SFM. Questi, a mio parere, sono i tre punti principali.

All'interno dello scenario, rilevo, con estremo interesse, alcuni interventi sul versante SFM. Per esempio: i 7 milioni e mezzo di euro sul raddoppio Pontecchio-Borgo Nuovo; 1 milione e 140 mila euro sulla tratta Marzabotto-Casalecchio; i 2 milioni di euro per attrezzature per la circolazione binario doppio sulla linea Porrettana, nella tratta interrata di Casalecchio.

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

Tengo ad evidenziare il fatto che quell'Ordine del Giorno che questo Consiglio Provinciale bloccò, fermò a maggioranza, che chiedeva l'istituzione delle corse notturne lungo la tratta Porretta-Bologna è stato approvato, nelle settimane scorse, dal Comune di Porretta, di Gaggio Montano e di Castel di Casio e il prossimo Comune sarà quello di Granaglione. Quindi, è stato un Ordine del Giorno condiviso da tutto il territorio della montagna che chiede, con forza, un potenziamento della tratta ferroviaria in oggetto anche attraverso quel servizio.

Per tornare al PMP, evidenzio in positivo la parte riguardante il SFM e ciò che concerne gli obiettivi sul Trasporto Pubblico su gomma integrato con il trasporto su ferro ed è di estrema importanza la sua piena integrazione con il Servizio Ferroviario Metropolitan e la complementarietà con questo.

Come Partito dei Comunisti Italiani, riteniamo che il Sistema Ferroviario ed il Trasporto Pubblico su gomma siano una priorità, sicuramente, da potenziare e rendere più appetibile rispetto al trasporto privato su gomma.

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

Dobbiamo assolutamente attuare politiche che invertano questo fenomeno al più presto e non basta il disincentivo prezzo della benzina, ma serve una vera politica che metta al centro il treno, potenziandolo e migliorandolo sotto molteplici aspetti e sotto molteplici profili che riguardano la comodità, la puntualità, l'accessibilità e la sostenibilità ambientale.

In questo Piano di Mobilità Provinciale rilevo molto fattori che faranno, in questo senso, uno sforzo, che guarda il SFM e il TPL come tasselli fondamentali che reggono l'intero sistema della mobilità provinciale.

A questo punto, le perplessità – che non possiamo nascondere, ma non sono neanche nascoste perché è dal 2004 che se ne parla – riguardano il capitolo del Passante Nord.

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

Il potenziamento del SFM deve avvenire a prescindere e deve rappresentare la vera priorità.

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

Quindi, abbiamo ben chiaro il quadro che abbiamo di fronte ed è per questo che non vogliamo essere fraintesi.

Non si tratta di essere contrari alle strade a prescindere e non voltiamo nemmeno il viso di fronte alle realtà.

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

Quindi, gli obiettivi da perseguire in questo capitolo, per quanto riguarda la viabilità su gomma, fra i più importanti è la messa in sicurezza delle strade e la massima agibilità ai servizi; cose che, oggi, non esistono. Per esempio: sulla Porrettana, sulla Statale 64 chi abita in montagna conosce molto bene le innumerevoli criticità presenti in questa strada.

Voglio evidenziare, anche su questo capitolo, lo sforzo che questa Amministrazione sta sviluppando per migliorare e per risolvere le criticità esistenti sulla rete viaria.

Non cogliere i capitoli positivi di questo Piano sarebbe come “buttare il bambino assieme all'acqua sporca”.

Quindi, condividiamo gran parte di questo Piano della Mobilità Provinciale, tranne il mettere sullo stesso piano di importanza la realizzazione di un'infrastruttura viaria ed il

potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitano, perché legare il treno all'auto, oggi, più che mai, ci appare una contraddizione, perché, oggi, più che mai, è di estrema importanza rendere più appetibile il treno, rispetto all'auto privata.

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

Concludo esprimendo, per quanto riguarda il Gruppo dei Comunisti Italiani, un voto di astensione, che deve essere interpretato come un'astensione non critica e fine a se stessa, ma un'astensione costruttiva, per continuare a lavorare insieme in modo costruttivo, così come abbiamo fatto sino ad oggi. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. La parola al Consigliere Finelli.

FINELLI – Grazie, Presidente. Anch'io voglio dare un piccolo contributo al dibattito su questa delibera, riconosciuta da tutti molto importante.

È chiaro che su un tema di questo genere la dialettica mi sembra quasi doverosa.

Debbo dire che apprezzo sempre gli interventi del Collega, amico, Consigliere Caserta e mi piace pensare che la sua provenienza l'aiuti ad avere questa dialettica sempre molto piacevole ed efficace.

Non lo dico in senso polemico, perché non vorrei essere frainteso, ma c'è, però, un aspetto che trovo contraddittorio in quello che ha detto. Quindi, apprezzo gli aspetti positivi del suo intervento, ma ritengo che le priorità possono essere più di una, perché non c'è la priorità delle priorità.

Io, da sempre, nell'attività che mi compete, in Consiglio Provinciale, ho cercato di evidenziare come il Servizio Ferroviario Metropolitano sia una delle priorità, ma non in tutti i territori il Sistema Ferroviario Metropolitano opera, perché c'è una parte di territori in cui il Servizio Pubblico è esclusivamente su gomma; questo, probabilmente, anche per errori fatti nel passato.

Recentemente, è stato pubblicato un bel libro, sostenuto dalla Provincia, sulla tranvia Bologna-Pieve di Cento-Malalbergo, in cui sono pubblicate delle foto che mostrano come, a quei tempi, le barbabetole giravano su quel mezzo. Probabilmente, allora, non c'erano i problemi che abbiamo oggi sulla Porrettana bassa, perché non solo i cittadini di montagna conoscono, ahimé, le disavventure della Porrettana, ma le conosciamo anche noi in pianura. Quindi, sono problemi che si trascinano da monte a valle ed è per questo motivo che le due cose devono andare parallelamente per dare una risposta equilibrata a tutto il territorio provinciale.

Un Piano che vuole essere provinciale deve tenere presente e determinare un equilibrio fra queste esigenze; diversamente è inutile parlare di sviluppo sostenibile e fare le aree produttive ecologicamente attrezzate se non costruiamo in una collaborazione con i Comuni.

Qui, altri Colleghi hanno rimarcato come questo Piano sia frutto di un lavoro intensissimo con i territori, ma non i territori nella figura del Sindaco e dell'Assessore all'urbanistica, perché i Comuni hanno svolto un'attività di partecipazione popolare con una grande peculiarità e con un grande rigore, quartiere per quartiere e frazione per frazione, su alcuni temi locali sempre avendo

una visione complessiva del problema, che, poi, ha determinato quella che noi definiamo l'urbanistica condivisa e non era scontato che i Comuni, così diversi apparentemente, ma con gli stessi problemi, si mettessero insieme. Qualche hanno fa, questo, sarebbe stato impensabile.

Questo Piano tiene conto anche di queste idee e nel corso degli anni, di quest'anno in particolare, si è, in parte, modificato anche rispetto alle esigenze espresse dai territori.

Qualche dimenticanza, qualche sottovalutazione dei problemi è stata colmata con interventi ed è per questo che, dal punto di vista del mio territorio, c'è un apprezzamento per l'inserimento di alcune infrastrutture viarie, non avendo il Servizio Ferroviario Metropolitano, che danno una risposta, come diceva l'Assessore Prantoni, che arriva dove può anche lui nelle sue risposte, ma aspettiamo la programmazione dei Comuni e della Provincia. Ho detto che arriva dove può nel senso che i miracoli non li fa neanche lui. È molto vicino a farli, ma ancora non li fa.

Ecco che questo Piano è il completamento dell'idea che diceva l'Assessore Prantoni: "Io arrivo fino ad un certo punto; bisognerà che, poi, la programmazione dei Comuni e della Provincia trovino delle soluzioni adeguate".

Nel Piano è presente una serie di infrastrutture che darà una risposta al territorio ampio e, quindi, non solo a Malalbergo, rispetto ad un altro Comune, con delle attività produttive che ne trarranno un beneficio dopo aver investito sul territorio, al contrario di alcune aziende che hanno preso i soldi e se sono andate. Quindi, con un sistema anche di occupazione e di recupero dell'agricoltura che è fondamentale per i nostri territori.

Adirittura, si è arrivati al punto, forse, di esagerare, perché in una Variante Est dell'abitato di Altedo si è aggiunta una cosa che, probabilmente, non è più nel Piano Regolatore, negli strumenti urbanistici del Comune, ma immagino che il Comune stesso provvederà a questa svista della Variante di Pegola che non esiste più. Questo per dire come si è arrivati a disegnare con puntualità anche le prospettive.

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

Con il Consigliere Vigarani ho condiviso, a volte, alcune battaglie, ma non capisco, però, come si possa definire il concetto come una boutade quando lui stesso dà per scontato e non mette in dubbio che i territori il Passante Nord non lo vogliono.

Dall'esperienza concreta che ho avuto da Sindaco e, poi, da Consigliere, penso che, questo, andrebbe, quanto meno, per cautela, detto: ritengo, penso e auspico che il territorio non lo vogliono, perché, in realtà, non è così; poi, magari, sbagliarono i territori; però, non è così. Poi, capisco che a qualcuno piacerebbe che ci fosse la sollevazione su questo tema.

L'equilibrio fra Sistema Ferroviario Metropolitano e il Sistema della Viabilità credo che sia apprezzabile.

Apprezzo anche il collegamento, proprio perché vengo da un territorio in cui il Sistema Ferroviario Metropolitano non potrà operare, gomma-ferro e in questo caso do ragione al Collega

Vigarani, perché bisogna dare alla gente delle alternative: se c'è l'alternativa, io posso scegliere il mezzo pubblico; quando non c'è l'alternativa, sicuramente, scelgo il mezzo privato.

Il potenziamento è un tema caro anche al Collega Mattioli per altri territori e, quindi, le problematiche sono, alla fine, analoghe. Credo che sia importante che in un giornata di nebbia un cittadino di Altedo o di Malalbergo possa prendere il treno da San Pietro in Casale a Bologna.

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

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Grazie. Collega Mattioli, prego.

MATTIOLI – Grazie, Presidente. Ho l'impressione, ma non è solo un'impressione, ma è bensì una certezza, che il provvedimento che noi stiamo discutendo e - mi auguro - approvando questa sera non sia di certo un provvedimento qualsiasi per questa Amministrazione.

Spesso, il Collega Sabbioni cita la necessità o meno di sopprimere le Province; ebbene, potremmo affermare che, probabilmente, la ragione per mantenere in essere le Province, oltre all'edilizia scolastica per la scuola superiore, è costituita dalla pianificazione della mobilità, del modo di aggredire il territorio provinciale.

Ho guardato il "Programma di Mandato" definito dalla Maggioranza di questa Amministrazione e non è casuale che il capitolo sulla pianificazione territoriale faccia immediatamente riferimento ad una categoria, ogni tanto, negletta, che, poi, ritorna in auge, che è quella della Città Metropolitana.

Il Piano della Mobilità è, fondamentalmente, legato ad una pianificazione che è d'Area Vasta ed è una pianificazione che, oggi, coinvolge un milione di abitanti residenti.

Non è casuale che l'Assessore Giacomo Venturi abbia citato come elemento che giustifica anche questo Piano della Mobilità l'attuazione del PTCP, quindi, il legare le modalità di collegamento città-provincia attraverso le regole generali che la Provincia si è data nelle organizzazioni dello sviluppo della provincia stessa.

Il rapporto tra la mobilità pubblica ed in particolare il servizio su ferro e lo sviluppo dei luoghi - se non vado errato, solo Medicina viene considerata eccezione nell'indicazione di uno sviluppo legato alla vicinanza alle Stazioni ferroviarie - la necessità di individuare un sistema di Poli di eccellenza come elemento di riequilibrio territoriale e di sviluppo equilibrato del territorio e, quindi, la necessità di far convergere su questo Piano complessivo dello sviluppo del territorio anche un sistema di mobilità pubblica che sia funzionale, efficiente ed efficace, in questo senso, non vi sono dubbi che il servizio su ferro, il Servizio Ferroviario Metropolitano è l'elemento centrale di questo bene.

Ma c'è un altro dato fondamentale che non può essere messo in disparte e che mi pare che in alcuni interventi alcuni Colleghi lo abbiano posto in alternativa, in contrapposizione a questo dato: che Bologna e la sua provincia non sono una città ed una provincia qualsiasi.

Il Consigliere Giovanni Venturi ha citato un dato che non ricordavo: che ogni anno 79 milioni di autoveicoli passano per la provincia di Bologna. Naturalmente, penso che abbia citato un dato di Autostrade, perché immagino che non sia quantificato il traffico nelle strade normali.

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

Non so se vi siano altre città, altre province che, annualmente, hanno un passaggio di 79 milioni di autovetture. Ho l'impressione che poche altre città e province possano avere una situazione di questo tipo e non vi sono dubbi che Bologna, da questo punto di vista, è una cerniera fondamentale nel collegamento Nord-Sud-Est-Ovest per la nostra azione.

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

Quindi, occorre fare un ragionamento di migliore organizzazione sociale e civile per chi abita nella provincia di Bologna, ma, contemporaneamente, avere la capacità di costruire un Piano che sia funzionale al ruolo strategico che Bologna gioca nel territorio nazionale ed europeo nella sua situazione attuale.

Da questo punto di vista, mi sembra, francamente, difficile contrapporre il Servizio Ferroviario Metropolitano al Passante Nord.

Debbo anche giustificare il Passante Nord come - lo diceva adesso il Collega Guidotti - un modo per fare cassa per il Servizio Ferroviario Metropolitano.

Sono due elementi di un progetto di governo del territorio che hanno respiri diversi, perché il Servizio Ferroviario Metropolitano ha un respiro per chi abita in questa provincia, a partire da un dato fondamentale: che quel milione di persone non abitano in città e che quel milione di persone hanno riempito la prima e la seconda cintura della provincia e, quindi, occorre un collegamento funzionale ed efficace in questo senso.

La città, però, è ancora un riferimento costante per gran parte delle attività terziarie, perché sono in città la sede dell'Università, la sede della Provincia, la sede della Regione, i grandi Ospedali e, quindi, sicuramente, questo elemento deve essere tenuto in grande considerazione.

Da questo punto di vista, credo che quanto ha detto l'Assessore Venturi, nell'affermare gli elementi che caratterizzano il progetto del Servizio Ferroviario Metropolitano e la sua capacità di coprire il territorio provinciale anche attraverso un ragionamento di intermodalità e, quindi, di rapporto positivo ferro-gomma, renda più efficiente anche il trasporto su gomma.

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

Noi dobbiamo pensare ad un trasporto su gomma collegato al trasporto su ferro che taglia questi tempi; altrimenti non vinceremo mai la competizione con il trasporto privato.

Quindi, occorre l'intermodalità, l'integrazione tariffaria, che è l'altro elemento fondamentale e la capacità di costruire un progetto di trasporto su ferro che sia la parte importante.

Attenzione, però! Questo Servizio Ferroviario Metropolitano funzionerà se noi siamo in grado di fare la nuova Stazione di Bologna e se siamo in grado di fare l'Alta Velocità; altrimenti,

non significa nulla, perché l'attuale Stazione di Bologna non è in grado di poter consentire tutto il progetto del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Poi, sappiamo perfettamente che per rendere fattibile il Servizio Ferroviario Metropolitano bisogna che creiamo dei canali, delle vie che servono l'Alta Velocità, che servono un altro tipo di strategie, che è quello di collegare il Nord dell'Europa con il Sud dell'Europa e con il resto del Mediterraneo.

Credo che questo sia il terreno che ci sta di fronte e trovo curioso che su questo terreno una parte della Maggioranza si astenga, perché, questo, non è un provvedimento qualsiasi, ma è un provvedimento strategico per questa Amministrazione.

Trovo altrettanto curioso che qualcuno sostenga che una parte della provincia è contro il Passante Nord.

Ho l'impressione - lo dico bonariamente al Collega Verde - che i Comitati del Passante Nord siano come le "mucche di anani", che li spostiamo da un luogo all'altro per fare numero, ma che, in realtà, sono sempre quelli che si spostano da Castenaso, a Granarolo, a Malalbergo.

Se così fosse e se avesse ragione il Collega Vigarani, noi avremmo avuto in quei Comuni, le cui Giunte e i cui Sindaci hanno sostenuto il Passante Nord, delle situazioni di difficoltà e avremmo avuto dei voti di protesta. In realtà, questo non è successo, perché anche nelle ultime amministrative, anche nelle ultime politiche il dato è stato esattamente l'opposto.

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

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Grazie. La parola al Consigliere Facci.

FACCI – Grazie, Presidente. Ripercorrerò l'intervento fatto in Commissione Consiliare, dove ho sottolineato quello che riguarda la fascia territoriale della provincia che conosco meglio e per la quale mi sento di dover spendere qualche parola in più.

In questa Variante al PTCP, nella quale sono indicate le strategie e le finalità che l'Ente vuole perseguire come elementi più importanti, devo evidenziare alcune lacune e alcune omissioni.

Per quanto riguarda il Servizio Ferroviario Metropolitano, che viene indicato come una delle priorità, vorrei ricordare che questo tipo di Servizio Ferroviario Metropolitano, per quello che riguarda il territorio appenninico, non è affatto soddisfacente come progetto con le previsioni e i vari step che sono messi in campo.

Per esempio: tutto il territorio dell'Alto Reno, da Marzabotto in avanti, è certamente penalizzato.

Lo hanno ricordato i Colleghi prima: quando il Servizio Ferroviario Metropolitano sarà a regime avremo, semplicemente, il raddoppio della linea fino a Marzabotto e, sostanzialmente, un potenziamento della linea ferroviaria, metropolitana fino a quella stazione che è nel Basso Reno.

Allora, diventa un po' singolare il fatto che, in queste settimane, ci siano ampie riflessioni patrocinate e portate avanti, tra l'altro, da Associazioni di categoria e non certamente da forze politiche d'Opposizione in questo contesto provinciale, che sottolineano l'enorme criticità e

l'enorme crisi che sta vivendo tutto il mondo del lavoro nel territorio appenninico e nelle realtà periferiche.

Noi abbiamo fatto dei Consigli nei Comuni della prima periferia del pre-appennino per portare la nostra solidarietà e per portare anche, possibilmente, una soluzione ai problemi che ci sono nel mondo del lavoro della nostra periferia e della nostra montagna.

Allora, è evidente che noi non possiamo disgiungere le problematiche del lavoro, le problematiche dell'occupazione e anche le problematiche del turismo.

Ho voluto subordinare l'argomento turismo all'argomento lavoro non a caso, perché, anche se il turismo crea posti di lavoro, ritengo che possa essere posto, senza creare complicazioni od offese per nessuno, in un grado di subordinazione di queste due tematiche, appunto perché l'Alto Reno ha la crisi del settore termale; ha la crisi del settore sciistico; ha una crisi generale che oggi è sotto gli occhi di tutti e che viene da tutti analizzata.

Ricordo che, a suo tempo, il Curatore fallimentare, alla presenza degli Assessori, esponenti autorevoli di questa Giunta, tenne una lezione, un intervento, in un recente Convegno a Porretta, sul problema delle terme dicendo: "Voi dovete cambiare il treno se volete essere competitivi".

Quel "cambiare il treno" significa, a mio parere, che il Servizio Ferroviario Metropolitano che verrà dovrà essere moderno ed efficiente fino all'ultimo paese della provincia di Bologna e fino all'ultimo territorio della provincia di Bologna e non fino a metà.

Quindi, questa impostazione è monca. Ricordo che lo Studio di Fattibilità fatto da quella Società nell'ambito del Progetto TAV prevedeva, come ipotesi di sistema perfetto, che vi fosse il completamento fino a Porretta Terme del Servizio Ferroviario.

Questo non è. Quindi, il Servizio Ferroviario Metropolitano questo non è.

Altro aspetto riguarda le infrastrutture, perché noi riteniamo che le infrastrutture, le strade, le arterie stradali siano ugualmente importanti come il treno e tante volte più del treno.

È di pochi giorni fa la notizia che grazie ad un provvidenziale intervento di una macchina dei Carabinieri una persona ha potuto essere operata di un trapianto di cuore, altrimenti non sarebbe successo, visto la criticità dell'arteria stradale della Porrettana.

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

Vorrei ricordare che in questa Variante al PTCP non si spendono parole su un progetto, neanche a livello di ipotesi, che noi riteniamo essere una delle due importanti missioni che dovrebbe avere questo Ente in materia di infrastrutture, che sono: la Bretella Reno-Setta e la Bretella Setta-Savona, facendo presente e sottolineando che sulla Bretella Reno-Setta vi è già uno studio pagato, cofinanziato dalla Provincia, insieme alla Regione, dove la Provincia, quanto meno, a livello progettuale, segue questo impegno.

Pertanto, ritengo che se questo tipo d'opera fosse stata considerata strategica dalla Provincia avrebbe dovuto essere inserita, quanto meno, all'interno delle intenzioni di questa Variante.

In questa proposta di Variante non troviamo questi elementi e, quindi, come Rappresentante di una comunità importante della provincia di Bologna, che è la fascia montana-appenninica,

ritengo che vi sia una grande lacuna in questa Variante e vi sia una grave carenza dal punto di vista strategico e dal punto di vista progettuale dell'ente Provincia; ragion per cui, non posso esprimere un parere positivo. Grazie.

Esce il Presidente del Consiglio, Cevenini, che viene sostituito alla Presidenza dal Vice Presidente del Consiglio, Sabbioni. Presenti n. 36.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO (SABBIONI) – Grazie. Volevo chiedere al Consigliere Vigarani se voleva intervenire per fatto personale. Bene, il Consigliere risponderà quando interverrà nel secondo intervento.

Allora, do la parola al Consigliere Leporati per il secondo intervento.

LEPORATI – Grazie, Presidente. Inizio da dove ho terminato il mio primo intervento e intrattengo questo Consiglio sulle politiche per favorire il trasporto collettivo nell'area centrale che consistono in: CIVIS, Metrotranvia, People Mover, TPL e Servizio Ferroviario Metropolitano.

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

Avremo la situazione paradossale che un cittadino straniero o un qualsiasi cittadino che viene a Bologna ad opere definite e ultimate avrà tre sistemi di biglietti, tre sistemi di trasporto perchè, in effetti, li validate questi tre assi, dei quali in particolare il People Mover – del quale non mi cimento in una verifica contabile ed in una fattibilità finanziaria e infrastrutturale - starà in piedi solo perché il Comune di Bologna pagherà perché stia in piedi. Già questo come principio non ha un'effettività politica, perché qualsiasi opera, sia di natura privata, che di natura pubblica, che, in una situazione di finanza pubblica alquanto problematica, debba sostenersi solamente perché un altro sistema pubblico lo sorregge capite bene che non c'è un ritorno.

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

Ebbene, il People Mover starà in piedi con queste gambe fino a quando verrà foraggiato dal Comune di Bologna.

Lo stesso dicasi per l'operazione che ha annullato la Metropolitana e sta validando la rete tranvia.

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

Quindi, se una realtà urbana, di per sé, non è in grado di uniformare e di omogeneizzare le proprie politiche di trasporto collettivo, ahimé, si capisce che c'è qualcosa che non funziona.

In effetti, qui, il metodo della pianificazione non ha ubbidito ad una regola d'uniformità, soprattutto per quanto riguarda la Metrotranvia e il People Mover.

Faccio un esempio: per l'Aeroporto si poteva utilizzare, forse, al meglio la linea ferrata che c'è già e trovare altre opportunità di collegamento, ma attuare un People Mover che non sta in piedi, dal punto di vista economico, è veramente negativo e questo la dice lunga sull'incapacità di programmazione e di pianificazione.

L'altra e l'ultima considerazione riguarda il Passante Nord.

Non perché io di principio sia contrario al Passante Nord, ma c'è un problema che, però, non viene detto in questa delibera e che io pongo come domanda: da qui a quando verrà realizzato il Passante Nord, se verrà realizzato, come pensate di risolvere i problemi viabilistici infrastrutturali all'interno dell'area urbana di Bologna?

Avete fatto un'operazione che vi ha coinvolto con Società Autostrade per l'Italia; pensate che la soluzione sia la terza corsia dinamica e due corsie della Tangenziale o che si possa mettere una tassa per fare in modo che tutti la Tangenziale non la utilizzino più?

Questo è proprio il vuoto assoluto, perché da qui a 15 anni non avete nulla che possa sostituire o possa essere propedeutico a quell'opera.

Voglio fare un ragionamento terminale sulla capacità di programmazione di una città come Bologna che negli anni '60 e '70 era ad un livello d'attenzione a livello internazionale e che si è spenta perché, dopo le grandi opere, non avete più messo nulla in campo e adesso ragionate sul Passante Nord, ma da qui a 15 anni non ci sarà nulla di sostitutivo, di alternativo o un elemento che possa, in un certo senso, risolvere quell'emergenza.

È anche questa la ragione per la quale siete bocciati dal punto di vista della programmazione, perché non è pensabile che un Amministratore chiuda gli occhi per 15 anni e non abbia altre strade e altre opportunità edificatorie e questo è un grande problema. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO (SABBIONI) – Grazie. Consigliere Grandi, prego.

GRANDI – Grazie, Presidente. Intanto, mi preme fare un ringraziamento ai tecnici che hanno lavorato a questo atto, che è un atto importante, come prima sottolineavano i Colleghi che mi hanno preceduto ed è un atto anche molto complesso; per cui, se adesso noi siamo qui, ormai, da 2-3 ore e mezza a parlare soltanto su questa delibera, questo, vuol dire che il lavoro preparatorio non è stato sicuramente da meno, anzi, sicuramente noi vediamo solo la punta dell'iceberg; per cui, un ringraziamento ai tecnici della Provincia non è solo dovuto, ma è necessario.

Questo anche per legarmi al resto del discorso che vorrei fare e che un po' ha accennato il Collega Mattioli.

Condivido quella parte del discorso che dice: proviamo a pensare se non ci fosse l'istituzione Provincia, come potrebbe essere declinato un Piano della Mobilità di questi territori? Come sarebbe?

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

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

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

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

Detto questo, vado direttamente alla materia.

In questo Piano della Mobilità vi sono molti interventi: viene posta, giustamente, l'attenzione sullo sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano e si lancia anche l'ipotesi di un suo ampliamento, perché sappiamo bene che il Servizio Ferroviario Metropolitano non copre tutto il nostro territorio, anche come radiali.

Si parla, con molta puntualità, di integrazione del Trasporto Ferroviario con quello su gomma leggero.

Si ribadisce la necessità della Stimer; per cui, un biglietto unico per tutti.

Non dimentichiamoci che se una persona viene da un Comune come il mio o quello del Collega Mattioli, se volesse prendere il treno per venire a Bologna dovrebbe fare un biglietto per andare a Castel San Pietro, un altro biglietto per andare a Bologna e, poi, dopo essere sceso dal treno farebbe un altro biglietto per prendere l'autobus per arrivare qua; quindi, tre biglietti non hanno senso.

Anche questo fatto ci dice che il trasporto pubblico non è concorrenziale e non solo per il fatto che per arrivare da Medicina a Bologna ci vuole un'ora e un quarto, quando va bene.

In questo Piano queste cose sono tutte richiamate.

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

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

Il Collega Ballotta chiedeva che tipo di astensione è la nostra. E' un'astensione costruttiva, perché gli atti che seguiranno il PMP noi vorremo vederli così come abbiamo visto questi e ci andremo dentro e li valuteremo con attenzione, perché vogliamo cercare di capire se tutte quante le contraddizioni che abbiamo all'interno dei nostri territori possono essere ricomposte dentro uno sviluppo unitario, perché ho visto, così come avete visto voi, che se dobbiamo far parlare soltanto i territori noi non facciamo un PMP o un Piano del Commercio, ma facciamo l'elenco dei desiderata dei vari Sindaci e dei vari territori, perché ogni Sindaco e ogni territorio vuole una Tangenziale; ogni Sindaco e ogni territorio vuole una zona artigianale; ogni Sindaco e ogni territorio vuole Romilia, ma questo non è possibile ed è per questo che c'è una pianificazione provinciale.

Poi, è evidente che, all'interno di questa pianificazione, dovremo cercare delle mediazioni fra i territori.

Allora, se cerchiamo le mediazioni fra i territori non vedo perché non si possano cercare le mediazioni tra le forze politiche che compongono questa Maggioranza e non solo.

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

Rifondazione Comunista ha sostenuto e sostiene lealmente questa Maggioranza e ha contribuito, in tutti gli atti che sono passati e in tutti i Piani che sono stati approvati dall'inizio del mandato ad oggi e a quelli che verranno, a dare la sua posizione costruttiva, senza far mancare il voto.

Ricordo, non per ultimo, l'ultimo passaggio sul Piano del Commercio, che - come ben sapete - non è stato semplice, ma il nostro apporto c'è stato e il voto pure.

Quindi, come potete pensare che sul Piano della Mobilità Provinciale facciamo finta che non esiste il Passante Nord?

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

Ovviamente, non possiamo non rilevare il fatto che la Valsat non poteva dire cose diverse e apprezziamo la sincerità dei tecnici che ce l'hanno messa dentro in tutta la loro crudezza.

Ci rendiamo conto che il problema della qualità dell'aria non può essere ristretto alla provincia di Bologna, perché la provincia di Bologna sta dentro la Pianura Padana e la Pianura Padana è il posto più inquinato d'Europa, ma non è il più inquinato d'Europa perché i padani sono più inquinanti, ma perché lì si riversa tutta una serie di condizioni che sono il frutto di politiche di sviluppo e di trasporto che sono oltre la Provincia di Bologna, sono oltre la Regione Emilia Romagna, perché sono di respiro nazionale e sovranazionale.

Per cui, è evidente che per dare risposte più incisive al problema della qualità dell'aria non ci si può soltanto fermare al Piano della Mobilità Provinciale ed è evidente che una Valsat che parla di Piano di Mobilità Provinciale non può che dire: "Signori miei, noi possiamo fare tutto quello che vogliamo: possiamo ridurre finché possiamo il traffico privato, ma siamo, comunque, nella Pianura Padana, che è un catino e lo smog rimane lì".

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

soltanto chiudendoci dentro i confini della Provincia di Bologna.

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

Secondo noi, non c'è un'alternativa secca fra Passante Nord e il Servizio Ferroviario Metropolitano.

Noi diciamo che senza il Servizio Ferroviario Metropolitano non si possono dare risposte ai cittadini della provincia di Bologna e senza un'integrazione con il trasporto su gomma leggera non si può dare una risposta.

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

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

Detto questo, ringrazio l'Assessore per il lavoro svolto e per la disponibilità al confronto che ha dimostrato in tutto questo periodo.

Noi continueremo a lavorare con tutti quanti, ma ribadisco il fatto che non vengano strumentalizzate posizioni del mio Partito e del Gruppo al quale appartengo o di altri Partiti che hanno su ogni singola strada qualche perplessità, bollandoli come strumentali per cercare, a tutti i costi, la divisione.

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

Allora, su questo, chiaramente, io dirò come la penso e, poi, ci misureremo sui fatti e se qualcuno avrà intenzione di finanziare un'opera del genere vedremo quali sono le considerazioni da fare, ma tutto in maniera molto limpida e cristallina, in quest'Aula, in Commissione e fuori da qua. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO (SABBIONI) – Grazie. Consigliere Finotti, prego.

FINOTTI – Grazie, Signor Presidente. Quando il Vice Presidente della Provincia, Giacomo Venturi, ha presentato questa delibera ci ha dato un dischetto che era una novità, perché non era un materiale ancora giunto in Commissione.

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

Il Vice Presidente della Provincia, Venturi, ci ha detto che non ci sono variazioni sostanziali,

ma ci sono solamente alcuni aggiustamenti su quello che era già il progetto di massima.

Diciamo che siamo rimasti piuttosto sorpresi, la settimana scorsa, quando si doveva votare questa delibera, del rinvio, perché la prima motivazione che ci è stata posta era quella di consentire ai Consiglieri l'approfondimento della delibera stessa e la seconda motivazione era l'assenza dell'Assessore e questo aveva un senso, perché, oggi, l'Assessore ha fatto una lunga ed approfondita prefazione a questa delibera.

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

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

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

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

Ora, io non intervengo più di tanto nel merito perché devo dare atto al Collega Leporati di avere più che ampiamente e correttamente esplicitato tutte quelle che sono le, peraltro, già note perplessità o contrarietà che, come Gruppo di Forza Italia – PDL, abbiamo all'interno di questa delibera, all'interno di questo Piano.

Devo dire che mi atterrò un po' di più ad un intervento più politico, perché alcune dichiarazioni che sono state fatte mi stimolano in questo ruolo.

Riprendendo l'intervento del Consigliere Caserta, che ascolto sempre volentieri, che diceva che, in natura, la Sinistra esiste, anche se non è più Arcobaleno, devo dire che l'arcobaleno, in natura, esiste da prima della Sinistra e sono convinto che esisterà ancora anche quando la Sinistra non esisterà più. Quindi, su questo tipo di passaggio politico lo tranquillizzo.

Sono, però, convinto che non bisogna arrivare a qualsiasi forma di compromesso o a risultati analoghi pur di rimanere all'interno dei centri di potere e all'interno di una determinata Maggioranza e, oggi, l'esempio che hanno dato i Consiglieri che si rifacevano alla Sinistra Arcobaleno è la dimostrazione e la chiara ed evidente volontà di non voler rompere con tale Maggioranza e di scendere a compromessi con se stessi pur di tenere aperta una porticina e mantenere in essere, in questo momento, la compagine che ha appoggiato la Presidente della Provincia, Draghetti, nel 2004.

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

È vero, è verissimo; però, correttezza avrebbe voluto che il Consigliere Grandi e i suoi compagni di Partito, quattro anni e mezzo fa, avessero votato contro al “Progetto di mandato” della Presidente della Provincia, Draghetti, perchè il Passante Nord è uno dei punti fondamentali - se non sbaglio, al secondo o al terzo posto, dopo le Politiche di Pace e qualcos’altro - di quel Programma.

Quando, a suo tempo, avete votato quel Programma avete fatto un torto alla vostra coerenza e tutte le volte che cercate, in qualche modo, di sostenere qualche cosa di diverso fate un torto a voi stessi.

Voi, oggi, dovete avere il coraggio di dire che siete favorevoli al Passante Nord e che votate il Progetto, che è un Progetto importante, com’è stato ripetutamente detto, per questa Maggioranza e per questa Giunta oppure dovete avere il coraggio di dire che siete contro al Passante Nord e che votate contro, perché non potete sempre arrampicarvi sugli specchi per cercare, in qualche maniera, di salvare qualche posto all’interno di questa Maggioranza; anche perché, a questo, fanno fronte le DIRE che, gentilmente, vengono mandate ai giornali e che per “scalogna” anche i Consiglieri di Opposizione, ogni tanto, leggono.

DIRE dell’una e due minuti del PD che dice che il PRC non può stare nella Maggioranza al governo di questa Provincia “se” e ne spiega le motivazioni e se ho capito bene da quello che c’è scritto nella DIRE – ma, poi, eventualmente, importanti Membri del PD me ne daranno conferma dopo - non si parla di un voto di astensione, ma si parla di un voto importante per questa Amministrazione e per questa Giunta come un “prendere o lasciare”: o votate questa delibera, oppure andate a casa, come Maggioranza intendo.

Quindi, vi dovete esprimere o a favore o contro, perché non si parla, in questa DIRE, di una terza via.

A questo, il Partito di Rifondazione Comunista risponde: “Se ci vogliono fuori dalla Provincia ci sgomberino”.

(Intervento fuori microfono di un Consigliere non colto dal registratore).

FINOTTI – Io, purtroppo, non ho il piacere di assistere alle riunioni della Maggioranza: quasi Maggioranza, finta Maggioranza, presunta Maggioranza e, quindi, non so quello che vi dite.

(Intervento fuori microfono di un Consigliere non colto dal registratore).

FINOTTI – Lo vedo dai fatti concreti. Lo vedo da quello che avete dichiarato, ripetutamente, in Commissione sul Passante Nord e vedo che, oggi, vi arrampicate sugli specchi per non votarci contro.

DIRE: “Partito della Rifondazione Comunista: ci vogliono fuori dalla Provincia, allora, ci sgomberino”.

Io credo che il Partito della Rifondazione Comunista in Provincia di Bologna per un anno ancora ha il diritto di starci.

Il Partito della Rifondazione Comunista non è più a Roma e, probabilmente, se fanno degli sbarramenti alti, rischia di non essere neanche più in Europa, ma in Provincia di Bologna ha tutto il diritto di rimanerci almeno per anno ancora; anche se, per il prossimo anno, mi auguro che non sia

più in Maggioranza nella Provincia di Bologna; così come gli altri Partiti che facevano parte della Sinistra Arcobaleno.

Vedete, cari amici, la politica è l'arte dell'impossibile: è l'arte di dire una cosa e votare il contrario di quello che si è detto; è l'arte di cercare, sempre e comunque, delle quadrature.

Non è, questo, il nostro caso, perché noi non ci asteniamo, ma votiamo completamente contro a questa ipotesi di delibera, per tutte le motivazioni che ha detto il Consigliere Leporati prima e per le motivazioni che il sottoscritto, che il Vice Presidente del Consiglio, Sabbioni e gli altri Colleghi del Gruppo abbiamo detto, in questi anni, tutte le volte che ci è stato presentato l'aggiustamento di questo progetto, sia a livello di Commissione, sia a livello di Consiglio, perché noi siamo coerenti.

Se noi avessimo ritenuto giusto questo progetto lo avremmo votato e non avremmo cercato delle alternative, senza bisogno di chiedere il posto in Giunta, il posto in Maggioranza; così come abbiamo fatto - e credo che l'Assessore Benuzzi ce ne possa dare riscontro - quando abbiamo votato una delibera sul Bilancio che prevedeva l'immissione di un certo numero di certificati sostanziali.

In generale, le Minoranze sono solite votare contro quello che riguarda il Bilancio, ma nel momento in cui è stata fatta una delibera che era finalizzata ad un'operazione che noi condividiamo, allora, l'abbiamo votata, ma non per questo siamo andati dall'Assessore Benuzzi a chiedere il posto in Giunta, in sostituzione della fuoriuscita dell'Assessore Meier.

Abbiamo preso atto di una delibera; la ritenevano corretta; condividevamo quello che era lo scopo; l'abbiamo votata. Questa è coerenza e vorremmo che la stessa coerenza venisse anche dagli altri Gruppi; perché?

Se è vero quello che si continua a dire, cioè, che fra un anno si voterà con la stessa Maggioranza in Comune e la stessa Maggioranza in Provincia, allora, prendiamo atto che questa Maggioranza che ha sostenuto il Sindaco Cofferati e che ha sostenuto la Presidente della Provincia, Draghetti, nel 2004, è fallita. Di questo prendiamone atto.

È nella regola delle cose. I Gruppi PD - La Margherita e Italia dei Valori hanno, per il grande risultato che hanno ottenuto 5 anni fa, la possibilità di andare avanti da soli. E' chiaro che dovranno fare lo sforzo di essere sempre tutti presenti, ma credo che possa essere uno sforzo abbastanza relativo per un anno di mandato.

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

Credo che le ultime elezioni romane abbiano insegnato questo, perché, comunque la si voglia vedere o comunque la si veda, si sono presentate due grandi aggregazioni e una ha vinto molto bene e l'altra ha perso molto bene, con dei risultati, comunque, validi e si sono dimostrati possibili interlocutori, credibili in funzione del risultato che hanno ottenuto e, probabilmente e finalmente, avremo la possibilità di un Governo stabile in Italia, perché c'è al Governo un Maggioranza netta e c'è un'Opposizione netta, la quale, probabilmente, non ricorrerà a messucci,

transazioni, finti accordi, pseudoaccordi per far cadere un Governo prima della sua scadenza naturale.

Credo che questi passaggi dovremmo avere il coraggio di farli anche negli Enti minori.

La Minoranza del 2004, in questa Provincia, è sempre stata corretta ed è sempre stata coesa nell'impostazione politica e ha avuto, in certi momenti, anche la capacità di votare qualche cosa in maniera diversa quando ci credeva, soprattutto su termini etici, più che su termini politici concreti.

Non abbiamo mai chiesto niente e non abbiamo mai voluto niente, perché così è la politica.

Siamo, oggi, in questa Provincia, la Minoranza, ma crediamo e speriamo che fra un anno potremo presentarci, concretamente e correttamente e con capacità, per governare questa Provincia.

Siamo completamente convinti che, nel 2004, avremmo fatto meglio di quello che ha fatto la Presidente della Provincia, Draghetti e la sua Giunta, ma è, questo, ovviamente, un parere politico che lascia il tempo fino a se stesso, perché non c'è la controprova di quello che io oggi vado a dire.

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

Ovviamente, il nostro voto è contrario e le motivazioni sono tante.

Noi siamo fermamente convinti che questa Amministrazione ha perso moltissime occasioni e siamo anche profondamente convinti che la scaletta temporale che il Consigliere Leporati ha detto prima riguardo a tutta una serie di ritardi e tutta una serie di risultati non ottenuti sia figlia se non di questa Amministrazione, sicuramente, di questa Maggioranza che governa l'ente della Provincia, oramai, da sempre. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO (SABBIONI) – Grazie. La parola al Consigliere Vigarani.

VIGARANI – Grazie, Presidente. Farò un breve intervento sulla scorta di alcune dichiarazioni che ho ascoltato del Consigliere Mattioli che, effettivamente, meritano una replica perché si configurano in una modalità di rapporto, secondo me, con i cittadini e anche fra di noi, che va un attimo discussa.

Intanto, voglio fare un primo intervento per fatto personale che potrà suscitare qualche ilarità.

A me piace essere chiamato o per nome e cognome o citando il mio Gruppo di appartenenza, perché non sono il Consigliere Verde, dato che il mio colorito è ancora roseo.

\ Inoltre, Consigliere Mattioli, io credo che citare il dibattito che c'è stato attorno al Passante Nord, da qualunque punto di vista lo si prenda, liquidando il movimento che è cresciuto attorno a questo Progetto con un parere che richiama le famose “mucche di anfanì”, sia ingeneroso verso i cittadini in generale; cittadini che noi siamo tenuti ad amministrare.

Noi dobbiamo amministrare la provincia e non aggredire la ovincia.

Credo, invece, che la partecipazione che è cresciuta attorno a questa opera, in termini di discussione, ha portato un valore anche in termini di rapporto fra le Amministrazione e i cittadini.

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

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

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

Penso che il Passante Nord sia, in qualche modo, una parentesi aperta e questo l'ho sempre sostenuto anche in passato e, quindi, non è una novità.

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

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

Noi dovremmo pensare ad uno sviluppo che ci dia la possibilità di vivere il nostro futuro, per lo meno, con il mantenimento delle condizioni di benessere che abbiamo oggi.

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

Per chiudere, volevo citare una frase celebre di Kenneth Ewart Boulding, che è un famoso pacifista, economista e poeta statunitense del Novecento, che ha dichiarato: "Chi crede che una crescita esponenziale possa continuare all'infinito in un mondo finito o è un folle o è un economista". Grazie.

Entra il Presidente del Consiglio, Cevenini, che riassume la Presidenza. Presenti n. 37.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. Consigliere Lenzi.

LENZI – Grazie, Presidente. Tante cose sono state dette su quest'importante delibera che rappresenta un atto di governo di pianificazione molto importante.

Si è detto che traccia E disegna il futuro della mobilità, ma non solo e Si accompagna e si integra nel PTCP e, quindi, contribuisce a tracciare anche il futuro dello sviluppo del territorio, il futuro economico, il futuro sociale.

E', quindi, giusta la grande partecipazione e il grande percorso di partecipazione messo in piedi con i territori, con le Organizzazioni economiche, con i Rappresentanti anche dei soggetti sociali diversi per questa funzione ampia che questo Piano riveste nel futuro non solo della mobilità.

Questo si inserisce in una realtà, geograficamente e logisticamente, molto particolare e densa di criticità.

Si è detto che Bologna è un nodo importante: un nodo locale, un nodo regionale, nazionale e sopranazionale; questo è un fattore aggiuntivo che pesa su questo territorio e che incide fortemente sulle scelte che si devono fare.

Ecco perché io trovo assolutamente corretto impostare, così com'è stato fatto, questo Piano sue due cardini fondamentali: il primo che legge questa realtà di criticità e, quindi, sciogliere il Nodo bolognese con l'intervento del Passante Nord; il secondo, liberata la mobilità interna occorre, poi, impostarla con la priorità al trasporto pubblico, gomma, ferro, intermodalità e tutto quanto ci sta.

Tutto questo si combina assieme e non può fare una cosa a meno dell'altra.

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

Alla strategicità di queste due scelte - Trasporto Pubblico e Passante Nord - si accompagnano e si integrano lo spostamento all'esterno del traffico di attraversamento ed è stato detto dei milioni di veicoli di transito e, quindi, decongestione dell'area interna; liberazione per la mobilità interna delle infrastrutture esistenti; sistemazione e miglioramento.

Quindi, un disegno complesso e articolato e bene ha fatto chi ha riconosciuto il grande lavoro svolto dai tecnici degli uffici su questo Piano.

Un Piano che ha curato un quadro complessivo che ha tenuto conto di tutte le criticità di una complessa e ricercata compatibilità tecnica-economica-finanziaria-ambientale, in un'intricata questione di compatibilità che devono tutte raccordarsi le une con le altre.

Ritengo che questo Piano possa essere la risposta giusta per orientare lo sviluppo nel territorio verso un futuro di crescita equilibrata, armonica e concretamente realizzabile. Grazie.

Esce il Consigliere Leporati. Presenti n. 36.

Esce l'Assessore Benuzzi.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Grazie, Consigliere Lenzi. La parola al Consigliere Guidotti.

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

Innanzitutto, volevo dire che, probabilmente, l'ampiezza di questo dibattito esalta anche un po' oltre la proporzionalità con la concretezza dell'oggetto di cui stiamo parlando.

Mi sembra che l'oggetto sia importante e dica alcune cose di un qualche rilievo, ma il dibattito, a mio parere, è andato al di là di quello che dice l'oggetto, per giustificare a se stessi, non dico alla storia, ma alla cronaca, la partecipazione ad un progetto o il ragionamento di equilibrio tra un progetto non condiviso e la necessità di dover fare i conti con la realtà pragmatica di una Maggioranza un po' ballerina.

Innanzitutto, volevo congratularmi con l'Assessore Giacomo Venturi, non tanto per la qualità del progetto, che non voteremo, ma credo che il Vice Presidente della Provincia, Venturi, non si aspettava un nostro voto, anche se ripensato, quanto per la capacità che ha avuto, nel corso del tempo, di mettere insieme delle posizioni che difficilmente stavano insieme e di riuscire ad incuriosire il Consigliere Mattioli che ha detto: "Sono curioso di sapere perché una parte della Maggioranza non vota e si astiene". Che è una curiosità un po' birichina.

Il Collega Finotti ha detto che vi arrampicate su una Sinistra che non si vuole più chiamare Arcobaleno, ma è tutto relativo.

Io, oggettivamente, da vecchio relativista – e lo so che con questa dichiarazione faccio qualche dispiacere al Gruppo – sono, in parte, d'accordo con il Collega Caserta - e siamo rimasti in pochi a pensarla così - che ha detto che la Sinistra va ben oltre. Io dico che la Sinistra è un luogo relativo, perché si è sempre a sinistra di qualcuno. Quindi, anche se la Sinistra scompare, ci sarà sempre qualcuno che è a Sinistra. De Crescenzo diceva: "Si è sempre Meridionali di qualcuno" e si può anche dire che si è sempre alla Sinistra di qualcuno e, quindi, non perdetevi le speranze, perché anche se la Sinistra scompare, ci sarà sempre una Sinistra che è alla sinistra di qualcos'altro.

Dicevo che questa operazione del Vice Presidente della Provincia, Venturi, è degna di nota e di merito, perché è riuscito a ricompattare un qualcosa che non c'è nei fatti.

Quindi, è un'idea che il Vice Presidente della Provincia, Venturi, ha perseguito con grande forza, sino ad arrivare al punto, ripeto, con delle giustificazioni – e le ricordava, giustamente, il Collega Finotti – sulle quali avevamo scommesso su quali sarebbero stati i motivi per cui, alla fine, si sarebbero astenuti, escludendo, fin dall'inizio, il motivo vero, che era: altrimenti ci cacciano fuori dalla Maggioranza. Quindi, escluso questo, che sarebbe stato il motivo vero, rimaneva tutta una serie di temi che erano delle arrampicate sugli specchi; tant'è che mi permetto di suggerire, scomparso l'Arcobaleno, di utilizzare come simbolo l'Uomo ragno, che si arrampica sugli specchi di una Sinistra non più Arcobaleno, ma omles, privata, per lo meno, se non della casa, almeno della camera.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Scusi, Consigliere Guidotti, anche se lei ha questo modo accattivante di parlare, aveva detto che voleva parlare poco.

GUIDOTTI - Posso essere anche cattivo se vuole, ma credo che, alla fine di un lungo dibattito, qualche ragionamento in chiave amicale si possa fare.

Ringrazio il Vice Presidente della Provincia, Venturi, per aver illustrato così il suo Assessorato, riuscendo a portare un Progetto che, di fatto - lo diceva il Collega Leporati - ha in sé

un solo motivo di certezza, che è il Passante Nord, che è, poi, l'unico motivo che divide a metà la Maggioranza per un Progetto che, di fatto, dice solo cose che si ripetono da 15 anni a questa parte: Servizio Ferroviario Metropolitano, con tutte le stradine che intersecano la pianura bolognese, ma non si parla - lo diceva giustamente il Collega Facci - di grandi interventi sulla parte che veramente ha bisogno di interventi, come la zona della montagna; tant'è che noi veniamo da un Ordine del Giorno, che voleva coniugare il Servizio Ferroviario Metropolitano con la montagna, per quanto riguardava le corse notturne sulla Porrettana, che è stato respinto dalla Maggioranza, che ha, così, dimostrato, di essere poco interessata sia al Servizio Ferroviario Metropolitano che alla montagna.

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

Noi voteremo contro questo Progetto perché lo giudichiamo inconsistente e frutto di una debolezza intrinseca di questa Maggioranza, che non riesce a produrre un Progetto in cui ella stessa crede compiutamente senza dire cose che o ha già detto o che non è in grado di realizzare o sulle quali non è d'accordo.

Quindi, voteremo contro questo Progetto, riconoscendo solo che ha trovato, per trovare la luce, un collante fortissimo che è quello della possibilità di continuare ad esistere e nulla è più forte del principio della sopravvivenza.

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

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

È un voto contrario, negativo e convinto, che non si lascia irretire da qualche illusione e che noi portiamo all'attenzione del territorio, che deve essere consapevole che questi progetti - e noi siamo reduci dal progetto sul Piano del Commercio, che ha avuto qualche difficoltà e abbiamo, ora, il progetto sul Piano del Traffico e abbiamo avuto qualche difficoltà sul Progetto della qualità dell'aria - non sono le risposte positive al territorio, ma sono solo delle risposte positive alle esigenze di una Maggioranza variegata che rappresenta ormai ben poco il territorio, ma solo il proprio tentativo e la propria incapacità di coesistere per governare questo territorio che intende non rappresentare più. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. Ha la parola del Consigliere De Pasquale.

DE PASQUALE – Grazie, Presidente. Parto da un’osservazione che ha fatto il Collega Facci, con la quale notava come questo dibattito si stia distinguendo poco rispetto a quello che è avvenuto nella Commissione del 22 aprile u.s.

Spesso, noi ci troviamo in Consiglio a riprodurre, con un po’ più di enfasi, argomentazioni e posizioni, a dire il vero, già abbastanza note e, questo, forse, non aiuta e non va a favore dell’interesse del cittadino che, magari, ci sta osservando da fuori, perché, oggi, c’è la notizia di una ripresa in diretta del nostro dibattito, ma sarei, poi, curioso di sapere quanti, visto che internet li può misurare, sono gli utenti che si sono sottoposti a questa sorta di fatica o piacere di ascoltare effettivamente i nostri interventi in Consiglio Provinciale.

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

Il Piano della Mobilità Provinciale è un atto fondamentale di governo di questo mandato.

È chiaro che - e qui tocco alcune cose dette dal Consigliere Leporati - non ci consegna e non ci promette un territorio libero da ogni sofferenza, dove tutti possono raggiungere le proprie mete con grande rapidità e dove tutto funziona bene, perché è un Piano e non una bacchetta magica.

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

Quindi, il primo punto da cui giudicare questo PMP è la realtà dei fatti: non è un libro dei sogni.

In questo, condivido molti degli obiettivi che l’intervento del Consigliere Leporati ha tracciato, perché credo che sia difficile non essere d’accordo con lui quando parla di piste ciclabili che colleghino diversi centri, con una maggiore continuità e tutte le cose belle che lui dice di desiderare e che, di fatto, il PMP non ci promette.

Ma il PMP è un atto di governo che deve intervenire sulla realtà e deve considerare i limiti della fattibilità delle cose.

Quindi, ritengo che, da questo punto di vista, lo sforzo fatto in questo documento sia già molto apprezzabile.

Con questo, ho già dichiarato il mio voto favorevole e il mio apprezzamento per il lavoro fatto, sia dal Vice Presidente della Provincia, Venturi, sia da tutto lo staff dei tecnici.

Voglio fare due note politiche legate all’atto e non di commento politico generale: noi rischiamo di trovarci, nel voto a questo Piano della Mobilità, un po’ “isolati” come Partito Democratico e come Italia dei Valori, quasi sottoposti a due posizioni critiche: una da Destra e una da Sinistra, che vorrei riassumere così, tentando un estremo, non so se inutile, tentativo di recupero anche di alcuni consensi che, evidentemente, poi, non verranno, perché le cose sono già state decise

e spesso i nostri dibattiti non hanno, purtroppo, l'obiettivo di convincere le persone qui presenti, ma di ripetere cose già note e questo un po' mi dispiace, ma ci provo ugualmente, perché ritengo che la funzione parlamentare rappresentativa di cui facciamo parte anche noi, come Consiglio Provinciale, sarebbe quella di persuadersi vicendevolmente, dicendo: "Ti ho ascoltato; tu hai delle ragioni; però, te le leggo da un altro punto di vista per vedere di portare nel tuo modo di pensare qualche novità e sottoporre anche me stesso all'autocritica e, quindi, alla disponibilità di pensare alle mie idee".

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

Noi siamo una Provincia e non abbiamo in mano i destini dell'umanità in questo atto, ma credo che sia possibile e doveroso, da parte nostra, fare tutto ciò che un Piano Provinciale può fare, per spingere verso la diversione modale, così come si chiama in gergo; quindi, spingere le persone, gli abitanti del nostro territorio a muoversi sempre meno con l'auto privata e sempre più con i mezzi pubblici, in particolare i treni e se vogliamo usare un mezzo privato più la bicicletta che altro mezzo; però, dobbiamo farlo nelle condizioni date nei limiti che ha il nostro territorio e anche nelle condizioni che descrivono e, in un certo senso, costringono la nostra vita economica, perché noi non possiamo da domattina dire che chiunque va a lavorare in macchina deve smetterla perché le risorse della terra stanno finendo.

Purtroppo, è vero che dovrà smettere di andare a lavorare in macchina, perché dobbiamo cambiare il nostro modo di spostarci, ma non possiamo imporre al nostro territorio un salto in avanti che mette in difficoltà la nostra economia, le nostre famiglie e le persone che, comunque, pur essendo disponibili ad un cambiamento delle abitudini verso stili di vita meno impattanti, non possono, però, di punto in bianco compiere il miracolo e rinunciare in toto alla mobilità privata della propria auto.

In questo senso - e mi rivolgo agli amici di Sinistra - il tema del Passante Nord - e l'ha già detto molto bene il Collega Mattioli prima - non va a togliere nulla al Servizio Ferroviario Metropolitano, anzi, economicamente - e l'abbiamo già detto mille volte - i dati delle risorse e dal punto di vista dei traffici che intercetta sono traffici completamente diversi.

Sapete benissimo che il camion o l'automobile che da Milano si dirige a Rimini o ad Ancona non può trovare nel Servizio Ferroviario Metropolitano un'alternativa e, quindi, sono, questi, traffici che noi vogliamo spostare sul Passante Nord.

Faccio notare - sempre ai Colleghi - che, nel loro piccolo, anche molti Comuni, credo anche da loro governati, stanno facendo, nella scala proporzionale, la scelta di spostare fuori dal centro abitato i traffici di attraversamento: è il caso di Budrio; è il caso di Calderara.

Recentemente, sono stato a Monzuno, che non è un grande centro, ma, anche lì, con i soldi della TAV si sta completando una piccola Tangenziale di circa 3 chilometri, perché, anche lì, comunque, si è radicata l'idea che per andare con la macchina da un posto ad un altro non occorre

attraversare il centro abitato, ma è meglio che questo spostamento avvenga un chilometro fuori, piuttosto che in mezzo alle case, ai negozi e alle scuole.

Il tema del Passante Nord è tutto qui. Ne faremmo volentieri a meno tutti se avessimo, oggi, la possibilità di muoverci in modo diverso, ma occorre tenere presente che i traffici sono quelli che ha ricordato il Collega Zaniboni e il trend, di qui ad alcuni decenni, non è quello di ridurli, anzi, probabilmente, ci sarà un ulteriore aumento, con la speranza che, questo, sia accompagnato da un miglioramento delle emissioni, con veicoli meno inquinanti, quindi: più macchine, ma molto, molto più ecologiche.

Non è in nostro potere prendere la bacchetta magica e far scomparire 79 milioni di veicoli e non è in nostro potere, in meno di cinque, dieci anni, compiere una rivoluzione del trasporto su merci, perché grandissima parte del traffico che, oggi, attraversa il sistema stradale bolognese è un traffico di merci.

Capite molto bene che l'idea di spostare questo traffico fuori dal centro abitato è un'idea coerente con quello che stanno facendo tutti i piccoli centri rispetto ai loro piccoli traffici di attraversamento, che, però, essendo piccoli anche i centri, poi, questi attraversamenti diventano pesanti ed è quello che hanno fatto tutte le città europee, almeno quelle che ho avuto l'occasione di visitare, dove in nessuna i traffici di attraversamento sono fatti passare in mezzo alle case, ai quartieri, così come, oggi, passa la Tangenziale–Autostrada di Bologna.

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

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

Mi rivolgo rapidamente ai Colleghi di Centro-destra, i quali, in sostanza, da quello che ho capito, a parte la relazione su larga scala del Consigliere Leporati, sono, soprattutto, contrari al Road Pressing, cioè, all'idea di far pagare al traffico di attraversamento una quota che va a beneficio del Trasporto Pubblico Locale, in particolare del Trasporto Ferroviario.

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

Quindi, non è una follia di questo territorio e non è nemmeno un'originalità italiana quella della perequazione di corridoio, cioè, dell'idea di far pagare una piccola quota.

Il Consigliere Guidotti, scherzando, diceva: "Si può pagare un euro a testa", ma mi sembra che sia piuttosto di meno quello che si sta ipotizzando, ma, comunque, che una quota dell'attraversamento venga messa a carico di chi usufruisce del nostro territorio per attraversarlo e

venga utilizzata per una mobilità più pulita, più sostenibile e più efficiente. In particolare, per il SFM mi sembra, onestamente, una scelta saggia e vi invito a riflettere sulla vostra contrarietà a questo, perché anche in un pubblico dibattito con i cittadini che sanno quali sono i problemi di Bologna e che, magari, sanno che cosa stanno facendo altre città in Europa, mi sembra veramente un po' imbarazzante dire: "Noi siamo contrari a far pagare ai camion e alle macchine che attraversano Bologna una quota del nostro Servizio Ferroviario Metropolitano" perché sapete bene che senza un contributo che vada al di là della bigliettazione il Trasporto Pubblico non si regge.

Lo vogliamo far pagare tutte con le tasse? Diventate voi il partito delle tasse e dite: "Nessun pressing; però, più tasse". Mi sembra una cosa un po' difficile e anche un po' originale.

Quindi, concludendo, trovo che il nostro PMP sia un documento, un atto equilibrato che, da un lato, dice sì alle infrastrutture che sono necessarie, ma, dall'altro lato, dice: "Attenti, noi non diciamo sì alle infrastrutture e basta, ma sì alle infrastrutture purché queste infrastrutture ci aiutino e il Road Pressing e questo a pagare una modalità di trasporto più sostenibile e pulita e, quindi, a spingere e favorire la diversione modale".

In questo senso, credo che se si riflettesse sul merito di questo provvedimento, forse, alcune delle posizioni che sono già state dichiarate di astensione o di contrarietà potrebbero essere, alla luce dei fatti, riconsiderate. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. Prego, Consigliere Spina.

SPINA – Grazie, Presidente. Avverto, innanzitutto, la necessità di presentare quello che, per me, è il senso vero di questo dibattito.

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

Ho visto che, oggi, si è inaugurata la visione on-line del Consiglio, anzi, mi prego Presidente del Consiglio, Cevenini, di segnalarle che non riusciamo a vederla sul nostro computer.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Se vuole venire qui rinunciando all'intervento io la vedo.

SPINA - Non mi interrompa, Presidente del Consiglio, Cevenini, altrimenti mi costringe ad allungare il mio intervento. Io le ho segnalato una cosa incidentalmente. Vedo che siete molto solerti nel segnalare ad una forza che volete cacciare dal governo della Provincia come si fa a vedere sul computer. Vi ringrazio, siete molto gentili.

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

Colgo, con questo, l'occasione per rispedire al mittente alcune considerazioni che ha fatto, credo, improvvisamente - ma, per carità, è Presidente del Gruppo Consiliare del Partito

Democratico, in Provincia, da poco tempo e, probabilmente, c'è un dato di inesperienza - il Consigliere Zaniboni, quando ha spiegato che le questioni del Piano sono attinenti allo sviluppo e alla celerità dello sviluppo.

Sa - e qui mi rivolgo al Consigliere Zaniboni parlando, in realtà, ai cittadini - che la previsione per la messa a regime del Piano è dell'ordine di 15-20 anni?

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

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

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

A questo proposito, voglio immediatamente sgomberare il campo da una polemica avviata e accesa dai Colleghi del Centro-destra: credo che alla Sinistra - Sinistra Arcobaleno, Sinistra come si vuole, Sinistra come più vi piace - sicuramente, mai saremo come voi vorrete e come altri vorranno. Molte cose si possono rimproverare, come, prima di tutto, la sconfitta che abbiamo subito alle elezioni, ma sicuramente - e non lo accetto dai banchi del Centro-destra - non si può rimproverare la necessità di guadagnare una qualche poltrona. Questo non lo accetto in una giornata come quella di oggi, in cui le Agenzie riportano una discussione all'interno della futura compagine di Governo nazionale, nel quale si inventerebbe un Ministero per la semplificazione della legislazione che a me tanto ricorda il famoso Ufficio per la complicazione affari semplici.

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

Sgomberato questo terreno, vorrei entrare, brevemente, nel merito del Piano.

Su alcune questioni non voglio tornare, anche perché l'hanno già fatto altri Colleghi, ma vorrei ragionare su quelle che sono le questioni di fronte alle quali ci troviamo: quella di oggi è una delibera di adozione del Piano.

Se può servire, quando in Giunta verranno i provvedimenti volta a volta noi di quelli ragioneremo di volta in volta e su quelli ci orienteremo e non c'è dubbio e lo possiamo dire da qui all'eternità che sul Passante Nord noi continueremo, a queste condizioni, a garantire la fermezza della nostra posizione e a garantirla a voi tutti, in modo che sappiate con chi avete a che fare.

Voi, oggi, scoprite qual è la posizione che ha Rifondazione Comunista o che hanno le forze della Sinistra o i Verdi o chi vi pare e mi rivolgo, segnatamente, ai Dirigenti politici e non agli Amministratori del Partito Democratico, perché sono stati i Dirigenti politici che hanno parlato, perché la dichiarazione di stamattina che attaccava Rifondazione Comunista è del Dirigente politico Donini, Coordinatore della Segreteria. Probabilmente, il Segretario Provinciale del PD non aveva tempo per prendersi cura di questa bega e ha incaricato qualcun altro di farlo; però, è evidente che,

questa, è la nostra posizione. Perché non avete scritto quattro anni fa che ci cacciavate dalla Maggioranza o che noi ci mettevamo fuori dalla Maggioranza? Avete avuto quattro anni di tempo per pensarci!

Su questo, noi non cambieremo posizione, a meno che voi non siate in grado di portare elementi nuovi e consistenti che possano suffragare quell'ipotesi.

Se, poi, gli argomenti che portate sono, come si diceva prima, le "vacche di Fanfani", piuttosto che gli aerei di Mussolini, beh, il problema non è nostro. È una contraddizione che voi misurate con il vostro Gruppo e con i cittadini dei territori, perché c'è un bel da dire che si può fare la Bretella Reno-Val Di Setta e potremmo ragionare di risorse e potremmo ragionare di necessità e potremmo, quando sarà il momento, ragionare di quanto effettivamente sia necessaria quell'opera e dire: "Lì si ascolta il territorio e, quindi, la si inserisce nel Piano"; mentre il Passante Nord c'è a prescindere dall'ascolto del territorio o, semmai, bollando quel territorio come frequentato da vacche fanfaniane o da aerei mussoliniani. C'è un problema!

Di questo Piano apprezziamo lo sforzo complessivo che è stato fatto, di cui ci sentiamo, da questo punto di vista, parte, perché quando si fa un ragionamento sul cambio di direttrici all'interno di questo Piano e, quindi, si sviluppa in funzione ortogonale lo sviluppo delle strade noi, su questo, siamo d'accordo, perché si cerca di decongestionare i centri storici.

Nello stesso tempo, mentre sosteniamo quest'ipotesi, non possiamo non rilevare la contraddizione di opere che incidono in uno stesso settore nell'arco di 20 chilometri e scusateci se ci permettiamo di dire che incidono nello stesso arco di territorio e che sono: la Tangenziale banalizzata e che sono il Passante Nord e che sono l'Intermedia di Pianura e che sono la Trasversale di Pianura. Incidono o non incidono? Indipendentemente da quello che noi pensiamo, c'è o non c'è un problema di risorse? Non lo chiedo soltanto a noi, ma lo chiedo nel momento in cui noi facciamo e compiamo un atto di governo, all'interno del quale stanno tante cose positive, a partire dal Sistema Ferroviario Metropolitano, che, per quanto ci riguarda, è da tempi non sospetti la priorità centrale dello sviluppo del trasporto di questa Provincia, ma ce ne sono altre che, francamente, non ci convincono, ma – ripeto – non ve le abbiamo dette solo oggi.

La questione del Metrò che è stata presa a pretesto per attaccare Rifondazione Comunista, scusate, ma anche sul Metrò bolognese noi abbiamo sempre avuto una posizione critica. Qualcuno diceva: "E' nel Programma di Mandato". Ma se andate a leggere e se foste stati attenti - e comincio a dubitare che voi lo siate, in particolare il Dirigente politico Donini, che ha fatto il Dirigente politico in questo caso, ma non ha fatto l'Amministratore – nel Programma di Mandato si dice di una questione relativa al Metrò di rovesciata.

Stiamo discutendo, a Bologna, di un progetto che è tutt'altra cosa, sul quale avevamo delle perplessità e scusate se manteniamo queste perplessità.

Non legatemi ad una discussione che voi pensate di poter fare non tanto per colpire noi, ma immagino per azzoppare il povero Del Bono, che ha avuto l'ardire di dire e io non so se ne fosse convinto o se non ne fosse convinto, ma è bastato che lo dicesse per scatenare, nel Partito

Democratico e nel Partito Democratico bolognese, perché l'altro che interviene è il Presidente del Gruppo Consiliare del Partito Democratico in Consiglio Comunale, questo vespaio.

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

In altre occasioni lo abbiamo fatto, potendo portare a casa dei risultati di grande e maggiore unanimità; non è il caso su questo terreno specifico.

Questo vuol dire che questo Piano noi lo rigettiamo in quanto tale o che ci arrampichiamo sugli specchi?

Ve lo ripeto: andranno in approvazione in Giunta, così come nel Consiglio, i vari provvedimenti e lì misureremo chi effettivamente deve rispondere ad interessi che non sono quelli politici, ma che sono quelli di rapporto con altri settori sociali.

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

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

Credo che queste sono le questioni vere sulle quali poter sviluppare, a partire da questo Piano e a partire dal concorso differente che abbiamo rispetto a questo Piano, un'ipotesi di governo tollerabile del territorio e della "Cosa Pubblica" e dell'Amministrazione Pubblica.

Dovevamo fare, forse, qualcosa di diverso? Lo ripeto: se non mi convince l'idea dell'Intermedia di Pianura, sono convinto che il sistema dello Stimer sia, invece, una valida e opportuna innovazione che viene immessa dentro allo sviluppo di un Piano di Mobilità Provinciale, per fare un esempio; così come sono convinto che altrettanto importante sia pensare di decongestionare i centri storici dei Comuni della provincia, facendo attenzione, però, che se ogni opera di decongestionamento dovesse passare attraverso lo scarico verso il vicino più prossimo, probabilmente, noi non riusciremo - ed era questo che si diceva - a dare soddisfazione a tutte le esigenze e a tutte le necessità.

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

Io, questo, non lo do affatto per scontato, perché trovo evidente che ci sono pulsioni di tutt'altra natura rispetto ad una valutazione e ad una discussione oggettiva delle questioni che anche questo Piano, come gli altri strumenti di pianificazione, pone ed è evidente.

È evidente che se qualcuno, per motivi che non sono immediatamente legati né all'azione di governo, né all'approvazione o meno di questo Piano, ha intenzione di, in qualche modo, sancire una sorta di rottura, non credo che sia, oggi, l'interesse manifestato nell'azione di governo che fin qui abbiamo sviluppato, perché è un'azione che abbiamo sviluppato nell'arco di quattro anni e non nell'arco della giornata di oggi.

Se altri hanno altre tensioni credo che sarà una questione da affrontare con un chiarimento che deve avvenire, prima che tra le forze politiche della stessa coalizione, all'interno della stessa forza che questo problema pone e che ha al suo interno, in città, in provincia, in regione, donne e uomini che, evidentemente, non sono d'accordo con le cose che qui sono scritte. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. Prego, Consigliere Gnudi.

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

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

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

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

Da questo punto di vista, voglio sottolineare il fatto che, giustamente, è stato detto che l'assetto che viene definito di carattere strategico della mobilità a livello metropolitano poggia su due aspetti fondamentali, che sono: il Servizio Ferroviario Metropolitano che, insieme alla riorganizzazione del Trasporto Pubblico su gomma, assegna un ruolo centrale al Trasporto Pubblico nella definizione della mobilità nella nostra realtà provinciale; l'altro aspetto, che è strettamente legato, è il Passante Nord, con una risposta al ruolo fondamentale di attraversamento e di collegamento che il Nodo bolognese rappresenta su un piano di carattere nazionale e anche di carattere internazionale.

Giustamente, il Vice Presidente della Provincia, Giacomo Venturi, ha sottolineato, nella sua presentazione, il carattere realistico e concreto di questo Piano.

Attraverso la definizione del Piano, vengono individuate fasi di attuazioni, priorità, criteri di progettazione.

Voglio sottolineare, da questo punto di vista, il fatto che si prevede che i finanziamenti delle opere comprendano, fin da subito, anche tutti gli interventi di mitigazione e di compatibilità di carattere ambientale e individua una serie di risorse che possono essere impegnate, da questo punto di vista, nelle diverse opere anche attraverso forme nuove e sottolinea, da questo punto di vista, l'elemento di concretezza che il Piano viene a assumere, guardando con interesse a modalità nuove, come il Road Pressing, come la perequazione territoriale e anche alle risorse che possono essere reperite attraverso il Piano del Commercio.

Ebbene, voglio fare qualche considerazione in rapporto alla discussione che si sta sviluppando, quest'oggi, in Consiglio, in modo particolare all'atteggiamento annunciato del voto di astensione da parte dei Gruppi della Maggioranza che fanno riferimento alla Sinistra Arcobaleno.

Il loro voto di astensione credo che si tratti di una scelta che è al di sotto della necessità di assunzione di responsabilità che spetta, invece, ad una forza di governo.

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

Il voto di astensione mi pare, soprattutto, il risultato di una logica autoreferenziale, nella quale si è trovato un punto di equilibrio al ribasso, che, in qualche modo, poggia anche su alcuni passi indietro compiuti da alcune componenti presenti all'interno del Gruppo Consiliare.

Abbiamo sentito in più interventi rivendicare la coerenza rispetto a scelte che sono state fatte in altri momenti, in modo particolare rispetto al tema del Passante Nord.

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

Questa mi pare una considerazione che deve essere fatta; così come trovo, francamente, poco convincente questa rappresentazione rassicurante su questa astensione che avrebbe un carattere costruttivo, perché ho ben vivo nella memoria quali sono stati gli atteggiamenti, le prese di posizione e il plauso che in alcuni momenti vi è stato, ad esempio, quando in Parlamento, in occasione della Legge Finanziaria, non fu possibile approvare, in un primo passaggio, un emendamento a sostegno del finanziamento della progettazione del Passante Nord.

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

Quindi, questa interpretazione rassicurante mi sembra abbastanza fuori luogo.

Voglio anche dire che questa astensione costruttiva è, in qualche modo, lo ricordo un po' a tutti noi, un atto che rappresenta anche una forzatura della prassi, perché, sostanzialmente, chi si astiene costruttivamente è una forza che appartiene alla Minoranza e all'Opposizione e lo fa per dare un segnale di disponibilità ad essere parte di una Maggioranza di governo, ma mi pare che, francamente, questo, poco si addica alle forze che, oggi, si apprestano ad esprimere questo voto di astensione. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. Ha la parola la Presidente della Provincia, Draghetti.

DRAGHETTI – Grazie, Presidente. Come, forse, non è sfuggito al Consiglio, ho ascoltato attentamente tutto il dibattito legato a questa delibera, a cominciare dalla Relazione introduttiva che ha fatto il Vice Presidente della Provincia, Venturi, che colgo l'occasione per ringraziare per il lavoro poderosissimo che ha sviluppato e che ha portato in porto.

Un lavoro poderoso non solo in termini quantitativi, ma anche qualitativi e anche, consentitemi di dire questo, per la passione che non soltanto su questo argomento mette quotidianamente sul suo lavoro.

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

Vorrei fare tre sottolineature.

La prima è questa: non c'è dubbio che gli obiettivi del mandato amministrativo, che abbiamo scritto insieme nel "Programma di Mandato" - parlo della Maggioranza - sono assolutamente impegnativi ed esigenti, tutti, nessuno escluso ed il non raggiungimento di qualche obiettivo che dipende dalla nostra volontà sarebbe un fallimento.

Quindi, voglio dire che il "Programma di Mandato" con tutti gli obiettivi, nessuno escluso, che si porta dentro deve essere interpretato e deve essere inteso anche come una assicurazione e una garanzia rispetto a dove questa Amministrazione vuole fermamente andare e arrivare, in coerenza con gli intendimenti della partenza.

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

Seconda osservazione: al netto dei toni e della vis con cui ognuno fa l'intervento, in riferimento a quello che ho sentito, in particolare da parte di una parte della Maggioranza, cioè, dalla Sinistra Arcobaleno, devo dire che non da adesso scopriamo che la Maggioranza con cui siamo partiti, la Maggioranza al suo interno, porta e evidenzia delle sensibilità e delle differenze rispetto ad alcuni temi, con particolare riferimento al tema di qualche infrastruttura e non lo scopriamo adesso.

Negli interventi che sono stati svolti ho colto il riferimento che ha fatto il Consigliere Gnudi con riferimento, quanto meno, ad una parte della Sinistra; però, negli interventi che ho sentito da

questa parte, stando all'essenziale, quindi, al contenuto, devo dire che non ho sentito, sostanzialmente, nulla di nuovo, eventualmente, ho sentito la declinazione di queste riserve, note da sempre, rispetto al tema di oggi, cioè, le fatiche, le difficoltà e le differenze coniugate e declinate dentro il Piano della Mobilità.

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

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

Questo è un dispiacere che la Presidente della Provincia esprime rispetto alla possibilità di passi ulteriormente generosi e positivi nella direzione del risultato.

Quindi, auspico che, anche attraverso il confronto che non è mai venuto meno all'interno di tutta la Maggioranza, lo spirito e le intenzioni del "Programma di Mandato" possano esplicitarsi in scelte che siano compiutamente condivise da tutti.

E', questo, quello che mi aspetto ed è quello che la Maggioranza, a partire dagli intendimenti iniziali, credo che debba aspettarsi e pretendere da se stessa.

Terza riflessione: proprio in considerazione dell'eccezionale importanza del Piano che andiamo ad approfondire e ad approvare oggi, non solo per dovere, ma anche davvero con piacere, vorrei sottolineare il significato grandissimo del sostegno di chi vota a favore di questo Piano, avendo accompagnato non in modo pedissequo, non in modo acritico, il cammino della Giunta quotidianamente, interpretandone - ed è risultato evidente anche negli interventi che ho sentito oggi - proprio lo spirito con cui partendo dall'impianto del "Programma di Mandato", si è voluto impostare e costruire questo Piano della Mobilità.

Ho risentito le motivazioni che hanno condotto alla costruzione di questo Piano e allora ritengo che il voto a favore rappresenti il riconoscimento pieno di un lavoro serio e quotidiano all'interno dell'Amministrazione ed esterno sul territorio, di cui ringrazio, perché rappresenta una consolazione fortissima per il lavoro che svolge la Giunta, non da sola, ma ci tengo ad esprimere la riconoscenza rispetto a questo atteggiamento.

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

Allora, è da tre o quattro giorni che leggo sui giornali e sulle Agenzie interventi vari sui temi infrastrutturali.

Vorrei, al riguardo dire due cose: la prima con particolare riferimento al tema del Metrò.

A questo riguardo, voglio parlare esplicitamente. Ho sentito, in questi giorni, molte parole al vento e le parole al vento portano tempesta.

Mi permetto di suggerire sommessamente a tutti di tenere collegato tutto quello che serve per non parlare a vanvera.

I due obiettivi che sono: il Metrò e il Passante Nord (e a proposito di collegamento con il territorio ci sono 11-13 delibere dei Comuni che insistono sul tracciato del Passante) per quanto riguarda il livello di governo di Comune, Provincia e Regione e per quanto riguarda l'intensità del rapporto istituzionale della collaborazione, quindi, per i nostri livelli di governo e per la qualità e l'intensità della collaborazione istituzionale, questi due obiettivi sono già al sicuro, perché le scelte e le decisioni per quanto riguarda il Metrò e il Passante le abbiamo assolutamente alle spalle. Purtroppo, non siamo padroni di sapere, a questi livelli di governo, come andranno a finire, ma le scelte di queste Amministrazioni su questi due punti sono un dato certo e non credo sia necessario, come due innamorati, ridirsi tutti i giorni: "Voglio il Metrò; voglio il Passante!" Parlano i fatti e i fatti delle Amministrazioni sono gli atti, le delibere e le decisioni.

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

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

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. Dichiarazioni di voto? Consigliera Zanotti, prego.

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

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

Voglio altrettanto dire al Consigliere Gnudi che il suo intervento è stato un brutto intervento e mi permetta di esprimere e usare questo aggettivo che, forse, non fa parte tanto di categorie politiche, quanto, invece, proprio di una prima impressione, perché è un intervento che ha voluto segnalare una rottura ed è un intervento che non ho assolutamente voluto ascoltare ciò che è stato espresso nel merito di altri interventi della Maggioranza. Mi permetta la battuta, Consigliere Gnudi, ma se avessimo votato contro non so che cosa ci sarebbe successo! Mi permetta questa battuta, perché il tono e il modo del suo intervento è stato, a mio parere, sbagliato e vengo a dirle il perché.

Perché non è assolutamente vero che il voto di astensione è una scelta di non assunzione di responsabilità e di autoreferenzialità.

Altra battuta: non parliamo di autoreferenzialità, perché me ne verrebbe una marea, a cascata di riflessioni sull'autoreferenzialità.

Il problema della non assunzione di responsabilità, Collega Gnudi, è proprio il contrario e le spiego il perché.

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Grazie. Volevo ricordare a tutti i Consiglieri che anche se l'intervento viene fatto a nome di altri Gruppi, ovviamente, i tempi restano di cinque minuti. Poi, dobbiamo metterci d'accordo, perché, naturalmente, arrivano delle reazioni diverse: io, erroneamente, all'inizio, ho detto Sinistra Arcobaleno, ma lo ha fatto anche la Presidente e mi è stato contestato.

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

Prego, Consigliere Finotti.

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

Non siamo stati noi, in questi giorni, ad andare sul giornale, ponendo in dubbio il Metrò con il Passante Nord, ma sono stati importanti esponenti della Maggioranza che la sostiene, anche a livello regionale e non siamo stati noi ad andare sui giornali a parlare di un possibile Draghetti bis. E credo che sia un fatto politico rilevante che riguarda anche i lavori di questo fine mandato.

Non ho capito bene, riferendosi a chi andava sui giornali, il suo richiamo al collegamento; nel senso che non ho capito - le giuro - personalmente, se è un collegamento tra cervello e parola quando si parla e, quindi, un invito a tutti a star zitti per evitare di dire delle sciocchezze o aveva altri riferimenti.

Chiaro che se la sua intenzione era questa è, ovviamente, riferita a chi è andato sui giornali, in questi giorni e sono tutti esponenti della Maggioranza, che si chiamino in una certa maniera o che si chiamino PD, ma sono tutti della Maggioranza.

Quindi, credo sia una chiara presa di posizione da parte sua nei confronti della Maggioranza stessa.

Se fossimo in Aule più solenni, la inviterei ad andare dal Presidente della Repubblica a rassegnare un bel mandato e chiedere di fare delle consultazioni, ma siamo in Provincia e non è, questa, la prassi; anche perché non so da chi potrei mandarla, se da Errani non lo so, a questo punto.

Certo è, Presidente, che nel suo intervento lei ha detto delle cose chiare.

Ha detto: una cosa è votare e una cosa è non votarla, che sia astensione, che sia contro.

Se una parte della Maggioranza non vota più questo Piano non è più Maggioranza, Presidente. Poi, che la vogliate rabberciare un domani, ma il dato chiaro ed inequivocabile è che lei non ha più la Maggioranza che l'ha sostenuta e io credo che lei, Presidente, dovrebbe, con un atto, anche d'orgoglio, prenderne atto e dichiararlo ed eventualmente valutare quelle che possono essere le condizioni.

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

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

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

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. Prego, Consigliere Zaniboni.

ZANIBONI – Grazie, Presidente. Con questa dichiarazione di voto voglio esprimere un rammarico, perché sono e siamo certamente consapevoli che anche all'inizio di mandato c'era questa differenza di vedute su un progetto, su un'infrastruttura come il Passante Nord, ma passi in avanti, perché gli anni sono passati, non ne sono stati fatti da parte di chi manteneva delle pregiudiziali, ma non solo, perché mi sembra che passi sono stati fatti all'indietro; nel senso che c'è stato un ricompattamento che, in questo caso, è un atto che è politico, anche da parte di chi era favorevole e che votava a favore, in questo caso, ad esprimere un voto di astensione, che non è sul Passante Nord, ma qui stiamo parlando del Piano di Mobilità Provinciale, che è uno strumento di programmazione che è fondamentale, perché in questo documento vengono raccolti tutti quanti i grandi progetti. Quindi, qui, stiamo parlando strategicamente di quella che è la mobilità, di quello che è l'accesso nel territorio, nel territorio metropolitano e, quindi, siamo consapevoli della grande valenza che ha.

Ecco perché dico, anche con orgoglio, che questo atto così importante passa con - e questo me ne duole - i soli voti del Partito Democratico e dell'Italia dei Valori e non, invece, come avrei auspicato, un consenso, da questo punto di vista, largo.

Quindi, da qui il rammarico, perché credo che a questo appuntamento ci si doveva arrivare potendo fare sicuramente di più.

Capisco che c'è anche un dibattito politico e ci sono anche tante altre cose; però, proprio per le ragioni che ho detto nel mio intervento iniziale e che hanno detto altri Colleghi, sapendo dell'importanza e del valore strategico che abbiamo concorso tutti quanti, il nostro voto è favorevole. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. Prego, Consigliere Guidotti.

GUIDOTTI – Grazie, Presidente. Intervengo per esprimere, convintamente e l'abbiamo motivato durante il dibattito, il voto contrario del Gruppo di Alleanza Nazionale - Popolo della Libertà, rilevando che, nel corso della replica di alcuni interventi finali, prima della parte generale del dibattito e delle dichiarazioni di voto, c'è stato qualche movimento interessante.

La Presidente della Provincia, Draghetti, ha svolto una replica che, sostanzialmente, mi pare sia un ossimoro politico.

La Presidente della Provincia, Draghetti, ha detto che è dispiaciuta per il risultato di questo voto, ma, però, d'altronde, questa Maggioranza - la sua Maggioranza - ha detto delle cose che aveva detto nel tempo sul Passante Nord.

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

D'altronde, c'è una scheggia impazzita di Maggioranza che continua ad essere nella Maggioranza.

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

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

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

Lei, in diretta, non si ricordava tutti i Partiti che la sostenevano. Adesso, il compito è enormemente facilitato, perché i Partiti che la sostengono sono il Partito Democratico e l'Italia dei Valori, che pure non siede in Giunta. È, questa, una facilitazione complessiva della politica, di cui disperatamente la Sinistra tout court cerca di non tener conto, proponendosi come astensione costruttiva che per dei Verdi essere costruttivi è già una bella fatica.

Io credo che la storia di questo Paese ci dimostri che laddove i Verdi hanno avuto la possibilità di governare, bene o male che sia, non si è più costruito.

Io credo che il voto contrario del Gruppo di Alleanza Nazionale, come quello del Gruppo di Forza Italia, sia il prodotto finale di una scelta che anch'essa viene da lontano.

Non mi sento di seguire il Collega Finotti nel chiedere le dimissioni della Giunta, perché sarebbe ad impossibilia nemo tenetur e non si può chiedere l'impossibile e non si è tenuti all'impossibile; però, credo che una presa di coscienza di una nuova realtà politica all'interno di questa Amministrazione, all'interno del Paese, trainati dalle scelte giuste o sbagliate che siano, che il Partito Democratico ha fatto a livello nazionale, debba essere prodotta anche a livello locale.

Io sento, non so se il Sindaco di Bologna sia tra coloro che hanno collegato cervello a bocca, non sta a me giudicarlo, che qualcuno qui sta già lavorando in questo senso e, forse, è il caso, per chiarezza nei confronti dell'elettorato, di prenderne atto, perché anche e ulteriormente in questo dibattito di oggi si sta cercando di tenere insieme ciò che insieme non è più da tempo.

Quindi, io credo sia, se non con delle dimissioni, ripeto, ad impossibilia nemo tenetur, opportuno, dal punto di vista politico, prendere atto di una condizione, oggettivamente, cambiata e, oggettivamente, assai difficile che renderà difficile il percorso di questa Giunta.

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

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. Prego, Consigliere Lenzi.

LENZI – Grazie, Presidente. Al di là degli esercizi di umorismo politico del collega Guidotti: scheggia o no, impazzita o no, come gruppo dell'Italia dei Valori - e non mi do del noi, ma uso la prima persona singolare - mi considero portatore sano e non scheggia impazzita delle posizioni politiche del Partito che io rappresento e nelle quali mi riconosco, assieme ad alcuni elettori.

L'Italia dei Valori ha condiviso all'inizio il "Programma di Mandato" ed apprezzo il richiamo che ha fatto la Presidente a questa impostazione di base, su cui si regge e su cui si è fondata questa Amministrazione e ha condiviso e condivide il percorso che ha portato a questo Piano e ai suoi contenuti, alle sue prospettive e alla sua progettualità.

Quindi, l'Italia dei Valori vota a favore di questo Piano della Mobilità Provinciale. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. Do la parola un attimo al Consigliere Vigarani per fatto personale.

VIGARANI – Grazie, Presidente. Intervengo per fatto personale. Voglio segnalare che il Consigliere Guidotti, poco fa, ha avuto, a mio avviso, una notevole caduta di stile, non tanto attaccando i Verdi in un modo abbastanza rozzo e non voglio assolutamente perorare la causa del ruolo che hanno i Verdi, anche perché, in qualche modo, è evidente in tutte le Assemblee Parlamentari del mondo nelle quali sono presenti, ma credo che il Consigliere Guidotti non riconosce le costruttività ai Verdi ed evidentemente non riconosce la dignità di rappresentanza di milioni di persone che si sentono, invece, rappresentati dai Verdi.

Io non mi permetterei mai di sostenere la poca costruttività di qualunque forza politica che viene democraticamente eletta, perché penso che i cittadini elettori e i cittadini in generale meritino un po' più di rispetto. Grazie.

Escono i Consiglieri Govoni, Vicinelli, Labanca. Presenti n. 33.

Escono gli Assessori Benuzzi, Strada, Burgin, Alvergna, Prantorni, Rebaudengo, Montera.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. Passiamo alla votazione della delibera. La votazione è aperta.

I.P. 919/2008 - Tit./Fasc./Anno 8.2.4.0.0.0/1/2008

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

Oggetto: Adozione della Variante al PTCP in tema di mobilità denominata "Piano della Mobilità Provinciale" (PMP) ai sensi dell'art. 27, comma 4, L.R. n. 20/2000, comportante proposta di modifica al Piano Regionale Infrastrutturale del Traffico (PRIT).

IL CONSIGLIO

Viste:

- la Legge Regionale 2 ottobre 1998, n. 30 recante “Disciplina generale del Trasporto Pubblico Regionale e Locale”;
- la Legge Regionale 24 marzo 2000, n. 20 recante “Disciplina generale sulla tutela e l’uso del territorio”;

Premesso che l’art. 6, L.R. n. 30/1998 stabilisce che la programmazione della mobilità delle persone e delle merci si articola per bacini provinciali e per ambiti di mobilità di area vasta sui quali agiscono gli strumenti della programmazione provinciale, sia generali sia settoriali, che riguardano i trasporti, i Piani del traffico della viabilità extraurbana e i piani urbani della mobilità vasta;

Precisato che, con atto deliberativo del Consiglio n. 19 del 30.03.2004, dichiarato immediatamente eseguibile, la Provincia di Bologna ha approvato - ai sensi dell’art. 27 della L.R. n. 20/2000 - il Piano Territoriale di Coordinamento (PTCP), in vigore dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna n. 47 del 14.04.2004, quale strumento di indirizzo e coordinamento per la pianificazione urbanistica comunale;

Preso atto che, ai sensi dell’art. 27, comma 2, della L.R. n. 20/2000 sopra citata, la Provincia di Bologna - con atto deliberativo di Giunta Provinciale n. 327 del 03.10.2006 - ha provveduto ad approvare il contenuto del Quadro Conoscitivo, della Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (VALSAT) e del Documento Preliminare relativi alla Variante al PTCP sul sistema della Mobilità, denominata “Piano della Mobilità Provinciale” (PMP);

Evidenziato che:

- la L.R. n. 20/2000 sancisce che i processi pianificatori debbano prevedere, fino dall’avvio dell’elaborazione dei piani, un’attività di concertazione con gli enti territoriali e le altre Amministrazioni preposte alla cura degli interessi pubblici coinvolti, nonché con le Associazioni economiche e sociali, attività finalizzata alla ricerca di una maggiore coerenza tra i vari strumenti di pianificazione e alla realizzazione della condivisione delle scelte;
- l’iter procedurale degli strumenti di pianificazione, sia generale che settoriale, quindi, prevede una fase di concertazione – denominata Conferenza di Pianificazione – nel corso della quale i soggetti sopra indicati sono chiamati a portare il proprio contributo conoscitivo e valutativo, esaminando congiuntamente i documenti pianificatori predisposti dall’Amministrazione precedente, ovvero il Quadro Conoscitivo, il Documento Preliminare, gli esiti di una valutazione preventiva di Sostenibilità Ambientale e Territoriale dei contenuti del Documento Preliminare;

Considerato che:

- con Atto presidenziale n. 2/2006 PG n. 285320/2006 del 09.10.2006, in atti al fasc. 8.2.4/11/2006, è stata indetta, ai sensi dell'art. 14, L.R. n. 20/2000, la Conferenza di Pianificazione nell'ambito del procedimento di elaborazione ed approvazione della variante al PTCP sul sistema della Mobilità (PMP) di cui all'art. 27, L.R. n. 20/2000;
- le sedute della Conferenza di Pianificazione, secondo il programma condiviso dagli enti convocati nel corso della prima seduta del 25.10.2006, si sono tenute nelle giornate di:
 - * 25.10.2006 – Apertura della Conferenza di Pianificazione (convocazione P.G. 285327/2006 del 09.10.2006);
 - * 25.01.2007 – Seconda seduta della Conferenza di pianificazione (convocazione P.G. 18665/2007 del 17.01.2007);
 - * 12.03.2007 – Terza seduta della Conferenza di pianificazione (convocazione P.G. 61470/2007 del 22.02.2007);
 - * 18.10.2007 – Seduta conclusiva (convocazione P.G. 324393/2007 del 02.10.2007);

Dato atto che:

- la Conferenza di Pianificazione in parola ha portato alla condivisione, da parte delle Amministrazioni partecipanti, degli elaborati del Documento preliminare e del Quadro conoscitivo;
- dai suddetti documenti pianificatori emerge che la variante in oggetto comporta variante al Piano Regionale Infrastrutturale del Traffico (PRIT) ai sensi dell'art. 22, L.R. n. 20/2000;
- è stato predisposto un elaborato dove sono evidenziate – come previsto dall'art. 22, comma 4, lett. c) della citata legge regionale – le proposte di modifica al Piano sovraordinato, denominato “Proposte di modifica al PRIT 1998”, che si allega al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale;

Constatato che:

- la Provincia di Bologna, con delibera di Consiglio n. 4 del 12.02.2008, ha approvato lo schema di Accordo di Pianificazione con la Regione Emilia-Romagna, ai sensi degli artt. 14, comma 7 e 27, comma 3, L.R. n. 20/2000;
- il citato Accordo di Pianificazione tra la Regione Emilia-Romagna e la Provincia di Bologna è attualmente in fase di sottoscrizione;

Rilevato che detto Accordo determina le seguenti condizioni:

- l'obbligo per l'Amministrazione procedente e per l'Ente sovraordinato che partecipa alle successive fasi del procedimento di approvazione del Piano o della sua Variante, di conformare le proprie determinazioni ai contenuti dell'Accordo;

- la possibilità di procedere all'autoapprovazione - prescindendo dall'intesa in merito alla conformità del Piano agli strumenti pianificatori di livello sovraordinato - qualora ricorrano due ulteriori condizioni, costituite dall'accoglimento integrale delle eventuali riserve espresse dall'ente sovraordinato e dall'assenza di modifiche apportate al piano in accoglimento delle osservazioni presentate;
- la riduzione del termine entro il quale l'Ente sovraordinato può esprimere riserve sul piano adottato o sua variante;
- la riduzione del termine entro il quale l'Ente sovraordinato, qualora non ricorrano le condizioni di cui la precedente punto, è chiamato ad esprimere l'intesa di cui sopra;

Atteso che l'art. 27 comma 4, L.R. n. 20/2000 prevede che a seguito della conclusione della fase di concertazione – rappresentata dalla chiusura della Conferenza di Pianificazione e dalla eventuale stipula dell'Accordo di Pianificazione – il Consiglio Provinciale adotti il Piano o la sua Variante;

Vista la Variante al PTCP sul sistema della Mobilità, denominata “Piano della Mobilità Provinciale” (PMP) costituita dagli elementi cartografici e normativi di seguito elencati che si allegano al presente atto deliberativo quale sua parte integrante e sostanziale:

- * “Quadro conoscitivo” e relativi allegati tecnici (Allegato n. 1);
- * “Relazione illustrativa” e relativi allegati tecnici (Allegato n. 2);
- * “Norme di Attuazione” (Allegato n. 3);
- * Tavola n. 4A : “Assetto strategico delle infrastrutture per la mobilità” (Allegato n. 4);
- * Tavola n. 4B: “Assetto strategico delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità collettiva” (Allegato n. 5);
- * “Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (VALSAT)” (Allegato n. 6);
- * Elaborato denominato “Proposte di modifica al PRIT 1998” (Allegato n. 7);

Attesa l'urgenza di procedere al fine di procedere in tempi brevi alle successive fasi del procedimento di approvazione della Variante in parola previste dall'art. 27, L.R. n. 20/2000;

Avuto presente il parere favorevole espresso all'unanimità dalla IV Commissione Consiliare Provinciale nella seduta del 22/04/2008;

Visti il parere favorevole espresso, ai sensi dell'art. 49 del T.U. del 18/08/2000 n. 267, dal Dirigente del Settore Pianificazione Territoriale e Trasporti in relazione alla regolarità tecnica, nonché la dichiarazione di conformità giuridico-amministrativa resa dal Segretario Generale, parere e dichiarazione acquisiti ed allegati quale parte integrante e sostanziale della corrispondente proposta;

Tutto ciò premesso e considerato,

DELIBERA

1. di adottare - sulla base della procedura prevista dall'art. 27 della Legge Regionale n. 20/2000 - la Variante al PTCP sul sistema della Mobilità, denominata "Piano della Mobilità Provinciale" (PMP), costituita dagli elementi cartografici e normativi di seguito elencati, che si allegano al presente atto deliberativo quali sue parti integranti e sostanziali:
 - a) *"Quadro conoscitivo" e relativi allegati tecnici (Allegato n. 1);*
 - b) *"Relazione illustrativa" e relativi allegati tecnici (Allegato n. 2);*
 - c) *"Norme di Attuazione" (Allegato n. 3);*
 - d) *Tavola n. 4A: "Assetto strategico delle infrastrutture per la mobilità" (Allegato n. 4);*
 - e) *Tavola n. 4B: "Assetto strategico delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità collettiva" (Allegato n. 5);*
 - f) *"Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (VALSAT)" (Allegato n. 6);*
 - g) *Elaborato denominato "Proposte di modifica al PRIT 1998" (Allegato n. 7);*
2. di dare atto che l'atto di approvazione della Variante al PTCP adottata con la presente delibera costituirà Variante al Piano Regionale Infrastrutturale del Traffico (PRIT), ai sensi dell'art. 22, comma 5, L.R. n. 20/2000, come risulta dall'elaborato;
3. di provvedere alla trasmissione di copia della Variante al PTCP in parola - ai sensi dell'art. 27, comma 4, L.R. n. 20/2000 - alla Giunta della Regione Emilia-Romagna, alle Province contermini, ai Comuni, alle Comunità Montane, agli Enti di gestione delle aree naturali protette;
4. di provvedere altresì - ai sensi dell'art. 27, comma 5, L.R. n. 20/2000 - alla pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna dell'Avviso dell'avvenuta adozione della Variante al PTCP in argomento;
5. di procedere alla successiva fase del deposito del Piano per sessanta giorni consecutivi dalla pubblicazione sul BURER, nei termini e secondo le modalità pure precisate dagli artt. 27, comma 5 e 22, comma 4 della richiamata L.R. n. 20/2000.

Messo ai voti dal Presidente, il su esteso partito di deliberazione e' approvato con voti favorevoli n.20 (DRAGHETTI, BALLOTTA, CASTELLARI, CEVENINI, COCCHI, CONTI, DE PASQUALE, DONINI, FINELLI, FUSCO, GNUDI, LENZI, MATTIOLI, MUSOLESI, NALDI, PARIANI, PIERINI, POLI, TORCHI, ZANIBONI), contrari n.7 (MAINARDI, FACCI, FINOTTI, GUIDOTTI, LORENZINI, RUBINI, SABBIONI), e

I.P. 919/2008
DELIBERA N. 17 del 06/05/2008

Tit./Fasc./Anno 8.2.4.0.0/1/2008

astenuti n.6 (CASERTA, GRANDI, SPINA, VENTURI, VIGARANI, ZANOTTI), resi in con strumentazione elettronica.

Il Consiglio, inoltre, stante l'urgenza del provvedimento, con voti favorevoli n.23 (DRAGHETTI, BALLOTTA, CASERTA, CASTELLARI, CEVENINI, COCCHI, CONTI, DE PASQUALE, DONINI, FINELLI, FUSCO, GNUDI, LENZI, MATTIOLI, MUSOLESI, NALDI, PARIANI, PIERINI, POLI, TORCHI, VENTURI, ZANIBONI, ZANOTTI), contrari n.7 (MAINARDI, FACCI, FINOTTI, GUIDOTTI, LORENZINI, RUBINI, SABBIONI), e astenuti n.3 (GRANDI, SPINA, VIGARANI), resi con strumentazione elettronica,

delibera

di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, IV comma, del T.U. 18.8.2000, n. 267.

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 09/05/2008 al 24/05/2008.

Bologna, 09/05/2008

IL SEGRETARIO GENERALE
GIOVANNI DIQUATTRO

Prot. n.213303/2008 del 22/05/2008

ESECUTIVITA'

DELIBERA N. 17 del 06/05/2008 - Tit./Fasc./Anno 8.2.4.0.0/1/2008

Oggetto:

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

Adozione della Variante al PTCP in tema di mobilità denominata "Piano della Mobilità Provinciale" (PMP) ai sensi dell'art. 27, comma 4, L.R. n. 20/2000, comportante proposta di modifica al Piano Regionale Infrastrutturale del Traffico (PRIT).

=====

Divenuta esecutiva il 20/05/2008 ai sensi dell'art.134 c.1 del T.U. 18/8/2000, n.267.

Bologna, 22/05/2008

IL SEGRETARIO GENERALE
GIOVANNI DIQUATTRO

=====