

CONSIGLIO PROVINCIALE DI BOLOGNA

I convocazione 36a Seduta

Estratto dal verbale della seduta pubblica del 19/09/2006

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.36

Sono altresì presenti i componenti della Giunta Provinciale:

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

(*)=assente

Scrutatori: FINELLI RAFFAELE, LORENZINI MARINO, SPINA SERGIO

Partecipa il Segretario Generale GIOVANNI DIQUATTRO

omissis

DELIBERA N.64 - I.P. 2769/2006 - Tit./Fasc./Anno 11.3.2.2.0.0/7/2006

SETTORE AMBIENTE, SERVIZIO TUTELA AMBIENTALE

Adozione del Piano di Gestione della Qualità dell'Aria (PGQA), di cui all'art. 7 del D. Lgs. n. 351/1999, secondo le procedure previste dalla Legge Regionale 24 marzo 2000, n.20 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio".

DISCUSSIONE

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ricordo che ci sono due emendamenti alla delibera, che vengono discussi contemporaneamente alla delibera stessa, che portano il parere positivo del Segretario Generale.

Oggetto **Proposta di emendamento**
N.ro 47.1 **integrativo, avanzata dai Consiglieri**
Vigarani (Gruppo Verdi), Venturi
(Gruppo Partito dei Comunisti
Italiani), Spina (Gruppo
Rifondazione Comunista), Gnudi
(Gruppo Democratici di Sinistra),
Zaniboni (Gruppo La Margherita),
pervenuta alla Presidenza nel corso
dell'odierna seduta consiliare,
relativamente all'art. 3.2 (I) della
proposta di delibera consiliare di cui
all'oggetto n. 47.

Il Consiglio omette la lettura del testo dell'emendamento di cui all'oggetto, essendone stata distribuita copia, seduta stante, ai Signori Consiglieri. Il testo della proposta di emendamento viene allegato alla presente delibera consiliare quale sua parte integrante e sostanziale (v. all. A).

Oggetto **Proposta di emendamento**
N.ro **integrativo, avanzata dai Consiglieri**
47.2 **Vigarani (Gruppo Verdi), Venturi**
(Gruppo Partito dei Comunisti
Italiani), Lenzi (Gruppo Lista Di
Pietro), Spina (Gruppo Rifondazione
Comunista), Gnudi (Gruppo
Democratici di Sinistra), Zaniboni
(Gruppo La Margherita), pervenuta
alla Presidenza nel corso dell'odierna
seduta consiliare, relativamente
all'art. 4.6 (I) della proposta di
delibera consiliare di cui all'oggetto
n. 47.

Il Consiglio omette la lettura del testo dell'emendamento di cui all'oggetto, essendone stata distribuita copia, seduta stante, ai Signori Consiglieri. Il testo della proposta di emendamento viene allegato alla presente delibera consiliare quale sua parte integrante e sostanziale (v. all. B).

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Prego, Assessore Burgin, ha la parola.

BURGIN – Grazie, Presidente. Giunge, oggi, all’approdo consiliare il Piano di Gestione della qualità dell’aria nella nostra provincia: colmiamo, così, per quanto ci riguarda, la lacuna nei confronti della normativa comunitaria, su cui, nel luglio del 2004, l’Unione Europea ha aperto, nei confronti della Repubblica Italiana, una procedura di infrazione, confermandola, poi, con l’espressione di parere motivato nell’aprile di quest’anno.

Richiamo i nostri doveri, nei confronti dell’Europa, in apertura di questo mio intervento, per sottolineare sia il carattere non locale dell’inquinamento atmosferico, sia il nostro compito di rispondervi con l’adozione di strumenti pianificatori forti, che abbiano tutte le caratteristiche prescritte dalla normativa europea: descrizione delle misure e non semplicemente opzioni; calendario di realizzazione; valutazione quantitative dei risultati e, dunque, del miglioramento programmatico.

D’altra parte, questo Piano sarà esaminato dalla Commissione Europea e, quindi, tutto possiamo permetterci tranne lo scrivere un libro di sogni.

Nel dibattito in Commissione Consiliare, che ha preceduto questa seduta, sono stato definito fondamentalista ed arrendevole. E’ evidente che delle due l’una, perché non è possibile essere, al tempo stesso, fondamentalisti ed arrendevoli.

In realtà, credo che questo Piano non sia né l’uno, né l’altro e, viceversa, si presenti rigoroso nelle analisi e ragionevole nelle soluzioni.

Il rigore nelle analisi ci ha portati a valutare in modo quantitativo l’efficacia delle linee di indirizzo proposte, con la conclusione che per ridurre significativamente le emissioni nel nostro territorio occorre attivare un’articolata serie di azioni di sostenibilità in fatto di insediamenti civili e produttivi, così come di mobilità, cioè, di trasporto sia privato che pubblico.

Il capitolo normativo di questo Piano si compone di prescrizioni e di indirizzi: le prime rivolte a noi stessi, Provincia di Bologna; i secondi rivolti ad altri soggetti chiamati a concorrere all’attuazione dei programmi operativi e delle azioni concrete.

Questa distinzione è fatta sia nel rispetto delle prerogative istituzionali che appartengono ad ogni Amministrazione, sia, soprattutto, nella convinzione che c’è una volontà assolutamente condivisa con i Comuni della provincia di Bologna verso quegli obiettivi di miglioramento della qualità dell’aria che è il Piano, in coerenza con la normativa europea che chiaramente identifica.

Voglio, al riguardo, esprimere un sincero ringraziamento ai tanti Colleghi Amministratori che hanno partecipato, con un’interlocuzione franca e costruttiva, al percorso di confronto all’interno della Conferenza di Pianificazione anche successivamente con cui abbiamo costruito questo Piano.

Questo nostro Piano non impone norme severe e traguardi ambiziosi per anni lontani con la prospettiva per chi verrà dopo di noi di scoprire che nulla è stato raggiunto.

La forza di questo Piano sta, piuttosto, nella definizione chiara dei binari su cui devono correre le azioni di ogni soggetto istituzionale o privato, affinché, grazie ad un approccio, finalmente, strutturale, siano superate le aridità di una discussione fin qui troppo incentrata

sul tema dell'efficacia delle misure emergenziali; misure - lo dico per inciso - che, giustamente, le nostre Amministrazioni assumono pur nella consapevolezza di un'efficacia inevitabilmente parziale; misure che avranno valore, tanto più saranno rese stabili nel tempo, così da guidare i cittadini verso comportamenti sostenibili dalle loro scelte di mobilità quotidiana, al rinnovo del parco auto circolante.

I binari di sostenibilità definiti dal Piano sono, fondamentalmente, due: quello della mobilità e quello degli insediamenti, siano essi civili, produttivi, commerciali o del terziario in generale.

Per quanto attiene al binario della mobilità l'indirizzo di fondo è semplice, almeno a dirsi: devono essere ridotte le auto in circolazione e devono essere ridotte le loro emissioni.

L'attenzione rivolta al contributo inquinante delle varie tipologie di veicoli in circolazione, con l'accento posto su quello assolutamente predominante dei veicoli diesel, dimostra quanto il nostro approccio non sia ideologico, ma, viceversa, estremamente concreto.

I calcoli svolti nel percorso che ci ha portati a questo Piano dimostrano come tutti gli sforzi infrastrutturali - qui da anni le nostre Istituzioni stanno lavorando e cito solo quello di gran lunga più rilevante in termini di contenimento delle emissioni, cioè, il Servizio Ferroviario Metropolitano - saranno vanificati nei prossimi anni dal trend di aumento dei veicoli diesel in circolazione se questo sarà confermato.

È un elemento di grave preoccupazione, forse, non ancora compreso appieno, ma già molto opportunamente considerato negli accordi regionali sulla qualità dell'aria siglati negli ultimi due anni.

Il principio di casualità delle targhe alterne è stato, giustamente, superato da limitazioni selettive alla circolazione dei veicoli privati in base al loro contributo inquinante specifico ed il fatto che la Regione abbia, ora, scelto Bologna - è notizia di questi giorni - per la sperimentazione dei filtri antiparticolato sui veicoli diesel, in particolare su quelli pesanti, è certamente motivo di soddisfazione per chi, come noi, quando un anno fa denunciò la centralità del tema diesel fu messo, da molti, alla berlina, se non, addirittura, alla sbarra.

Per quanto riguarda il binario degli insediamenti, fino ad oggi, si sono realizzate case, strade, insediamenti produttivi e commerciali e solo successivamente si sono attivate le centraline per scoprire che l'aria era, ovviamente, peggiorata.

Con questo Piano l'aria entra, finalmente, nel novero di ciò che si deve valutare da subito, perché gli impatti ambientali vanno calcolati e prevenuti. Proporsi di contrastare a posteriori per neutralizzare un danno ambientale è illusorio, se non a prezzo di misure ben più drastiche di quanto messo in campo, fin qua, dalle nostre Amministrazioni, se non a prezzo, cioè, di misure semplicemente improponibili e irragionevoli.

Valutare a priori nuovi insediamenti sul territorio, civili, industriali, commerciali o, comunque, del settore terziario, non solo in termini diretti, per esempio, dei riscaldamenti, ma anche indotti, a partire dalla nuova domanda di mobilità che da essi si viene a creare, è assolutamente necessario, non perché siano prospettati aprioristici divieti, ma perché

l'esternalità generata dall'attività antropica possa essere inserita, recuperata e riequilibrata in una progettazione di insieme.

Con grande realismo, questo Piano si chiude al 2010, con una prospettiva di contenimento, ma non di rientro nei parametri di qualità dell'aria che la normativa europea ci impone; questo, sia perché molte delle cose da fare non sono nella disponibilità né della Provincia, né dei singoli Enti Locali, ma perché deve essere chiaro a tutti che non possiamo farci illusioni, perché contenere le emissioni come il Piano prospetta nello scenario migliore sarebbe già un risultato epocale. L'inversione di una tendenza consolidata e all'apparenza irreversibile: a questo lavoreremo, anzi, continueremo a lavorare da domani in poi.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. Prego, Consigliere Vigarani.

VIGARANI - Il Piano è stato ampiamente esaminato, con cura, nella VII° Commissione Consiliare. Si tratta, a mio parere, di uno degli strumenti più importanti che vengono espressi quest'anno, proprio per il grado di gravità che il problema della qualità dell'aria è venuto ad assumere nel nostro Paese, oltre che, ovviamente, nella nostra città e nella nostra provincia.

Proprio oggi, leggevo un'agenzia, che è stata battuta in tarda mattinata, dove Roberto Bertolini, Direttore dell'Organizzazione Mondiale della Sanità Europa, dichiara e conferma quello che già si sa: che nel nostro Paese la concentrazione di inquinamento dell'aria è superiore più del doppio di quella consentita e i dati relativi alla nostra città sono, grosso modo, in proporzione a questo dato.

Il problema, poi, della collocazione della nostra provincia in gran parte compresa all'interno del bacino padano peggiora sicuramente la situazione, Questo concorre a portare acqua al dato spaventoso di circa 9.000 morti all'anno, in Italia, a causa di patologie respiratorie determinate dalle sostanze inquinanti: PM10, ma direi ancora di più, le PM 2.5, che negli ultimi anni hanno concentrato la nostra attenzione per la loro capacità di penetrare, addirittura, nel sangue attraverso i polmoni e il sistema respiratorio in generale.

Credo che questo Piano, come ho già detto nella competente Commissione Consiliare, sia il Piano migliore possibile nella situazione data: un Piano per il quale tutto ciò che poteva essere di competenza diretta della Provincia è stato assunto come prescrizione e tutto ciò, invece, che non è competenza diretta della Provincia, ovviamente, è stato posto in termini indicativi. Mi riferisco ai Comuni del nostro territorio, che - io credo - dovranno essere, attraverso questo Piano, nelle condizioni di poter concertare il più possibile le misure che sono comprese.

Quindi, penso che di fronte a noi abbiamo uno strumento che risponde nella maniera migliore possibile a quelle che sono le aspettative di miglioramento della qualità dell'aria che mi pare - se non vado errato - sono di sette giornate di sfioramento al 2010. Credo che, ad oggi, siamo ancora ben lontani da questo dato: a Bologna, credo che siamo attorno alle 100 giornate all'anno sia per le polveri che per i NOX.

Un punto sul quale mi voglio soffermare in particolare e che è già stato ripreso dall'Assessore Burgin, è quello dell'esigenza della riduzione dei mezzi privati in circolazione, che è un'esigenza che fa il paio con l'inevitabile miglioramento tecnologico e l'utilizzazione

di combustibili il più possibile ecocompatibili, che deve accompagnarsi per dare seguito alle misure che sono state prese.

Senza un trasferimento di cittadini in mobilità dal mezzo privato al mezzo di trasporto collettivo difficilmente potremmo avere un'efficacia. Quindi, è importantissimo che in questo Piano assuma una centralità l'attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Credo che i contenuti di questo Piano debbano essere, in qualche modo, trainanti per quelli che dovranno essere i contenuti anche degli altri Piani, che, magari, afferiscono ad altri Assessorati, ma che, però, con la qualità dell'aria sono straordinariamente importanti; penso, ad esempio, al Piano della mobilità.

Penso, quindi, che occorre, con decisione, dare seguito a quelli che furono gli accordi del '97, che prevedevano tutta una serie di esiti, fra i quali il più importante era l'attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano. Quindi, fatta l'Alta Velocità, si proceda immediatamente al completamento di questa infrastruttura, della quale noi non possiamo assolutamente fare a meno.

All'interno di questo strumento, ho proposto due emendamenti, che sono stati condivisi dalla Maggioranza e che, adesso, vengo ad illustrare.

Il primo riguarda l'art. 3.2. che si inserisce dopo "I Comuni nel cui territorio ricadono fermate e/o stazioni del Servizio Ferroviario Metropolitano incentivano l'uso dell'SFM attraverso"; poi, c'è una serie di punti, alla fine dei quali se ne deve inserire un altro che recita così: "*il favorire la realizzazione di esercizi commerciali, di vicinato e strutture medio piccole di vendita*".

Questo per dare la massima possibilità a chi deve fare anche spostamenti significativi, può utilizzare per le piccole spese anche il mezzo pubblico.

Invece, con l'altro emendamento, che riguarda l'art. 4.6, titolato "Mobilità non strutturata, gestione di servizi di navetta per le grandi strutture di vendita, gestione di eventi straordinari" e che aggiunge un terzo punto ai due punti già indicati, recita: "Le scelte localizzative delle medie e grandi strutture di vendita dovranno tenere conto della vicinanza di servizi di trasporto pubblico".

Quindi, dare anche la possibilità a chi si rivolge a queste grandi strutture di vendita, cioè, praticamente a tutti, se hanno la possibilità di poter utilizzare non un mezzo privato, ma un mezzo di trasporto pubblico.

Credo che non ci siano altri elementi aggiuntivi da portare agli emendamenti, quindi, non ho altre considerazioni da fare.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. Consigliere Zaniboni, prego.

ZANIBONI - Sottolineo anch'io, come ha già ricordato il Collega Vigarani, che questo Piano è stato sviscerato nella competente Commissione Consiliare e sottolineo anche il fatto che si tratta di un Piano che ha avuto un iter condiviso e che ha visto tanti attori partecipare, in termini positivi e in termini attivi, alla sua definizione.

Quindi, c'è stato un lavoro ed un percorso partecipato di incontri e riunioni che ha visto i Comuni e gli Enti Locali portare i loro contributi e suggerimenti.

In sostanza, questo Piano rappresenta un fatto importante, un punto di sintesi, una cornice che, per il futuro, dà degli indirizzi e delle indicazioni ai diversi livelli, a partire dalla stessa Provincia per le sue competenze e ai Comuni.

Quindi, la scommessa - che non è una scommessa - è quella di portare avanti un lavoro di forte concertazione, per il raggiungimento degli obiettivi, che sono articolati e dettagliati all'interno del Piano.

In particolare, sottolineo il passaggio dalla logica dell'emergenza in favore di un percorso che deve vedere assieme anche gli interventi straordinari, perché occorre operare anche un vero e proprio risanamento, per i motivi che venivano ricordati, quindi, anche per i livelli di inquinamento, di polveri sottili che hanno superato i limiti, ma, accanto a questo, anche interventi più strutturali, cioè, interventi verso le fonti di inquinamento.

Questi sono i punti che, secondo me, vanno sottolineati, sia per quanto riguarda le fonti civili, quelli industriali e, soprattutto, quella che è la madre di tutte le fonti, perché ricordiamoci che il 74% delle polveri sottili hanno una madre, che è il traffico e, quindi, in sostanza, il traffico veicolare è, da questo punto di vista, una madre e un padre; così, dando questo duplice significato, vogliamo ribadire che su questo aspetto occorre fare un intervento, sicuramente, consistente, importante e forte.

Sottolineo due aspetti, che anche nella competente Commissione Consiliare ho evidenziato: da una parte, un ruolo, certamente, significativo ce l'ha la Provincia, che è quello di intervenire ed operare, soprattutto, per ridurre i flussi di traffico su gomma nelle nostre strade e, da qui, lavorare sulle infrastrutture, sulle grandi opere e allontanare il più possibile l'inquinamento dalla città spostando fette sempre più consistenti di utenza, soprattutto di chi utilizza la mobilità quotidiana, dalla gomma al ferro.

Da qui, insistere e portare avanti l'opera, ad esempio, del Passante Nord, assieme al SFM, quindi, al completamento, al potenziamento, andando anche a riaggiornare gli accordi del '97 e, soprattutto, andando a colmare le lacune che sono presenti e mi riferisco, in particolare, al cadenzamento, a quello che in molte tratte non c'è, al materiale rotabile, soprattutto, l'acquisto di treni, per andare a ridurre le fonti che provengono dal traffico veicolare.

Ancora, interventi che debbono attuare, soprattutto, i Comuni, attraverso la pianificazione, anche concertata, senza ripetere gli errori che, soprattutto nel passato, sono stati fatti, con insediamenti lontani dalle strade e, quindi, insediamenti, previsti, soprattutto, nei Comuni della prima cintura, che necessitavano di spostamenti continui di utenza con l'utilizzo del mezzo privato dalla città ai Comuni della cintura e viceversa, con situazioni di veri e propri nodi, intasamenti e congestionamento del traffico che hanno portato inquinamento e polveri sottili.

Quindi, avere grande attenzione nella pianificazione: dove e quando vengono previsti degli insediamenti, non solo abitativi, ma anche relativi ad opere che riguardano gli ospedali, le scuole, per limitare il più possibile l'utilizzo del mezzo privato, cioè, di far fare all'utenza un minor numero possibile di chilometri utilizzando il mezzo.

Quindi, è importante e basilare che la Provincia vigili molto attentamente sulla pianificazione.

Nel Piano sono contenute tantissime azioni: ricordo, ad esempio, anche se può sembrare banale, l'utilizzo delle corse serali, quindi occorre un ampliamento di queste corse per dare la possibilità, a chi vuole usufruire di eventi anche ricreativi, di utilizzare il mezzo pubblico; cosa che è impossibile da farsi stanti gli attuali orari delle corse, soprattutto riferite al Servizio Ferroviario Regionale e Metropolitano.

Ripeto, le azioni contenute nel Piano sono tante; si tratta, adesso, di concretizzarle e, soprattutto, sottolineare un'esigenza, che anche noi vogliamo fare nostra: che tutti gli attori, Provincia, Comuni e tutti i vari livelli del territorio, assieme, debbono lavorare per rendere questo Piano un Piano di azioni concrete per raggiungere gli obiettivi che in esso sono contenuti.

Siamo soddisfatti e molto contenti del lavoro che è stato portato avanti ed è per questo che annuncio, sin d'ora, il nostro voto favorevole.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. Consigliere Naldi, prego.

NALDI – Grazie, Presidente. Effettivamente, nella competente Commissione Consiliare si è svolto un approfondimento piuttosto consistente; per cui, provo a dire alcune cose, che ritengo che sia doveroso ricordare in Consiglio, rifacendomi a quel dibattito.

Anch'io volevo partire con l'esprimere un giudizio positivo su questo Piano, che riguarda questo metodo di concertazione, con il quale si è voluti arrivare, ad oggi, all'adozione del Piano; quindi, un metodo importante, che consente, all'insieme delle Autonomie Locali, di prendere atto che ci sono obiettivi ambiziosi da raggiungere o da avvicinare, quanto meno, il più possibile e che c'è uno spazio per tutti per concordare delle azioni e per esercitare un proprio livello di autonomia.

Credo, poi, che, questo, non sia nemmeno del tutto esaurito, perché, da oggi in poi, con l'adozione del Piano, parte la fase delle osservazioni che ancora possono esserci, con la possibilità, comunque, di un miglioramento, in sede di un'eventuale accoglimento di osservazioni interessanti, in questo senso.

Do, quindi, un giudizio positivo, rifacendomi a quello che hanno detto alcuni Colleghi che sono già intervenuti, sull'impostazione generale, che ci dà un Piano che vuole andare oltre l'emergenza, senza disconoscere l'importanza, senza disconoscere la criticità che investe il problema, ma, proprio perché investe, nella volontà che lo pervade tutto, diversi settori delle politiche della Provincia, tende a delineare un carattere strutturale che è quello che serve per puntare a dei risultati che siano di medio e lungo periodo. Quindi, un carattere strutturale che il Piano vuole e intende raggiungere.

Sottolineerei anche un altro giudizio positivo, che è quello di prevedere la necessità, addirittura, di essere superato; di prendere atto che il livello di criticità sulla qualità dell'aria è tale che impone l'assunzione di misure di ben altra dimensione territoriale. Per cui, si prende atto che il dibattito politico-scientifico va verso la delineazione di obiettivi di carattere, quanto meno, regionali, ma auspicabilmente sovraregionale di bacino e, questo, il Piano lo

dice.

Sui contenuti, la qualità dell'aria continua a presentare delle criticità molto pesanti, soprattutto per le polveri PM10, PM2,5 gli NOX.

Le polveri, come tutti sanno, hanno il carattere della grande volatilità, quindi, di potersi estendere sul territorio senza zone franche, a seconda dell'andamento della ventilazione e, purtroppo, gli NOX hanno il grave difetto, oltre ad essere inquinanti, di essere anche precursori di altri inquinanti, soprattutto nella stagione estiva con il fotosmog. Quindi, esiste una situazione di grande criticità.

Abbiamo, sì, registrato delle flessioni, ma abbiamo anche dovuto prendere atto che i valori, a volte, si abbassano e, a volte, ristagnano a livelli alti.

Ciò ci fa pensare alle scadenze pluriennali alle quali siamo chiamati, perché se non si cambierà la dimensione dei Piani ed il ritmo, probabilmente, faremo fatica a raggiungere i risultati che l'Unione Europea ci impone e che la ricerca delle condizioni di salute per i nostri cittadini ci impongono.

Credo, quindi, che tutto questo sia un po' quello che ci fa pensare che bisogna mantenere alta la guardia sulla questione della mobilità, che è la prima delle questioni, sulla questione dei diesel, che, nell'ambito della mobilità, resta la prima delle questioni e, andando avanti in questo senso e proprio ragionando in questo senso, vorrei finire con un ragionamento brevissimo.

Il punto delicato qual è? È la ricerca del punto di equilibrio tra l'autonomia che gli Enti Locali devono poter avere e l'efficacia del Piano.

Perché, allora, il carattere di cornice, a cui si richiamavano il Consigliere Zaniboni e l'Assessore, credo che esprima proprio questa volontà, che se dovessi dirlo con una battuta, direi: "né dictat, né libera uscita", perché non possiamo imporre delle misure tal quali, ma dobbiamo avere la forza di tenere alta la guardia dal punto di vista della consapevolezza che gli obiettivi devono essere quelli affinché le misure possano cambiare nell'esercizio di questa autonomia, ma comunque perseguire quei risultati.

Questo credo che sia l'obiettivo che il Piano si pone e perciò sia assolutamente condivisibile.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. Prego, Consigliere Leporati.

LEPORATI – Grazie, Presidente. L'Assessore ha presentato questo Piano con una notevole enfasi, ma io credo che nel presentare una siffatta e corposa documentazione, alla luce dell'attuale situazione complessa, l'enfasi serva ben poco e che serva, invece, esplorare con una certa umiltà strade non ancora esplorate, facendo verifiche del lavoro che altri stanno svolgendo.

La prima motivazione ed osservazione politica è che Piano è un po' strano perché il Piano ha delle priorità, ha degli indicatori di efficacia, si dà degli obiettivi, si ferma, ragiona, pondera e riparte, quindi, la temporalità è rimandata al 2010. Io, però, rappresento all'Assessore – e l'ho già fatto in sede di competente Commissione Consiliare - che non abbiamo potuto dibattere, osservare e monitorare i risultati del Piano dell'aria che è stato

licenziato, le norme di indirizzo, i cosiddetti “50 punti” e il Piano dell’aria 2005. Bisogna che ci abituiamo, su queste tematiche, ad avere delle opportunità di step, per poter ragionare, ponderare e verificare quello che la problematica ha in corso e le motivazione per superare i problemi.

Sul complesso del Piano farò quattro rappresentazioni dei problemi irrisolti.

Informazione relativa al trasporto pubblico: altra enfasi; qui, molte volte, ci troviamo di fronte alla teorizzazione che il trasporto pubblico, SFM o ATC, sarebbe risolutivo, ma non c’è solo il problema della risoluzione, ma c’è anche il problema dell’efficienza del trasporto.

Di questa informazione relativa al trasporto pubblico nei confronti dell’utenza si parlava già nel 2004.

Vi consiglio di andare sul sito dell’ATC, dove non c’è la mappa delle linee sub-urbane; questa non è informazione per il trasporto pubblico; se c’è informazione per il trasporto urbano non vedo perché non vi debba essere informazione sulle linee sub-urbane.

Se, poi, andate e cliccate sul Comune di Castello D’Argile vi troverete tre linee, delle quali una non ha niente a che fare con quel Comune; mentre le altre due linee hanno a che fare.

Vi consiglio anche di mettervi con buona volontà al call center dell’ATC e rimarrete decine di minuti in attesa che un qualche operatore vi chiami; se, poi, questo lo fate nei giorni festivi dovrete aspettare almeno tre quarti d’ora/un’ora perché nessuno vi risponde.

Per quanto riguarda la velocità dei bus ci troviamo di fronte ad un’operatività che è totalmente sbagliata. A Parigi una nuova linea di tram in 10 chilometri fa 21 fermate; mentre, da noi il traffico dell’autobus è organizzato sulla sequenza ininterrotta di fermate ripetitive. Basterebbe allungare le fermate e rivedere i percorsi e, sicuramente, la velocità pro-capite dei mezzi avrebbe un allungamento.

È un po’ come pensare che l’Eurostar, che arriva da Venezia - faccio l’esempio delle linee azzurre che quando entrano in città diventano autobus urbani, passatemi il paragone – si fermasse a Fumma, a Castel Maggiore e a Corticella. Sarebbe un non senso, perché una linea che ha un obiettivo e una tempistica quando arriva in città deve mantenere la stessa velocità.

La stessa dislocazione dei capolinea è totalmente sbagliata, perché i capolinea non vanno posti in centro, ma vanno posti all’estremità del perimetro urbano, perché se uno arriva in centro e deve prendere un altro autobus deve aspettare dell’altro tempo e, quindi, il percorso e i tempi si allungano.

Aumento delle aree pedonali: altra enfasi. Bologna prima di dissertare sulle aree pedonali bisognerebbe che andasse a Ferrara per vedere come si fa ad aumentare le aree pedonali o, per lo meno, a realizzare piste ciclabili.

Bologna è riuscita in una non facile impresa: ad avere un’area pedonale che è, contemporaneamente, troppo grande e troppo piccola. Infatti, l’area in cui ci sono delle limitazioni per la circolazione dei comuni mortali è troppo grande, la zona interna ai viali e, così, non si riesce a controllarla; mentre quella dichiarata pedonale è troppo piccola, per di più strapiena di mezzi di tutti i tipi che hanno il diritto di circolarvi.

Per quanto riguarda gli orari di consegna delle merci, gli antichi romani facevano consegnare le merci solo di notte e, forse, questa, è un'abitudine che dobbiamo riprendere o, per lo meno, omologare gli antichi romani.

Ovviamente, la consegna di notte delle merci, in una situazione di scarso traffico, ha un grande valore perché ne velocizza la consegna, ma c'è anche il problema di limitare le dimensioni dei mezzi usati per la consegna.

Ora per il centro scorazzano centinaia di camion o di enormi furgoni; la proposta che avanzo è che il veicolo dovrebbe essere commisurato all'ampiezza e alla quantità del pacco.

Oggi molti mezzi pesanti, oltre i 35 quintali, consegnano piccoli pacchettini e fanno il giro della città. Ritengo che, questa, sia una misura che va regolata.

Per quanto attiene il problema dell'Aeroporto, che non viene per nulla citato, voglio dire, per l'ennesima volta, all'Assessore che, dai dati in nostro possesso, risulta che un aereo al decollo inquina come migliaia di auto: da duemila a tremila e cinquecento auto.

Ora, se l'Aeroporto di Bologna fosse localizzato in una pianura estesa al di fuori del perimetro dell'area urbana e i piani di volo non contemplassero il passaggio sulla città potremmo fare, nel merito, delle disquisizioni; ma, dato che l'Aeroporto, per sua disgrazia, è posto proprio nei pressi del perimetro dell'area urbana della città e che i voli, sia di singoli passaggi, sia di passaggi ripetitivi, soprattutto nella stagione estiva, utilizzano vaste porzioni del territorio della città di Bologna, credo, Assessore, che, questa, sia una tematica che va affrontata, perché non è pensabile che il problema dell'Aeroporto non venga posto con nettezza, dato che gli aerei inquinano.

Considerato che gli aerei che vanno al sud girano attorno a Bologna per prendere quota ciò significa che gli aerei inquinano come almeno 200 mila automobili che attraversano Bologna. Quindi, questo, è un problema che va assolutamente posto.

All'inizio del mio intervento facevo riferimento a quanto stanno facendo gli Assessori di altre regioni in questi ultimi tempi.

La Regione Lombardia ha fatto un'ennesima cosa che la Regione Emilia Romagna non ha fatto: il 13 settembre, Roberto Formigoni ha firmato un accordo con 7 compagnie petrolifere per rendere la Lombardia, dal 1° gennaio 2008, la Regione più metanizzata d'Italia; infatti, vi saranno 126 impianti a metano. Inoltre, dal 1° gennaio, tutti i veicoli saranno obbligati ad avere il catalizzatore. Quindi, la Regione Lombardia metterà in essere un'operazione in questo senso.

Ultima cosa che ho potuto verificare, molto produttiva per l'aumento considerevole dell'utilizzo del metano GPL e mi dispiace che la Regione Emilia Romagna non abbia colto questa opportunità, è che dal 20 dicembre 2004 la Lombardia ha realizzato per i cittadini residenti in questa regione la carta sconto metano GPL, cioè, un abbono di circa il 10% che viene scontato alla pompa e viene pagato direttamente al gestore del distributore dalla regione Lombardia.

Questo perché l'Assessore Zamboni nella comunicazione del Piano smog ci dice che ci sono ancora disponibilità per mille impianti a gas e metano; l'altro aspetto è che su questi

carburanti non si fa pubblicità. I Comuni o la Regione potrebbero aumentare in maniera considerevole anche la pubblicizzazione, perché se il cittadino non lo sa come fa ad andare a fare l'impianto? Diteglielo, utilizzando i mass-media per creare questa coscienza ecologica nelle persone e, oltretutto, anche per crearvi voi stessi una coscienza tecnologica, che a me pare che, rispetto alla regione Lombardia, sia piuttosto scarsa.

Per queste ragioni, noi voteremo contro.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. Prego, Consigliere Guidotti.

GUIDOTTI - Il tema che, oggi, stiamo esaminando è la qualità dell'aria. Noi abbiamo incentrato il dibattito quasi esclusivamente sulla mobilità come causa di inquinamento dell'aria e, quindi, se qualcuno entrasse in aula a dibattito già iniziato e gli si chiedesse di che cosa si sta parlando, certamente, non direbbe che stiamo parlando di un progetto per la qualità dell'aria, ma direbbe che stiamo parlando di un progetto per migliorare o per compatibilizzare alle esigenze di questa Amministrazione il trasporto e la mobilità sul territorio.

L'Assessore, all'inizio, ha detto: "Sono stato accusato, messo alla gogna, messo alla berlina" - qualcuno diceva anche: messo alla Station Wagon, oltre che alla Berlina - "per i miei interventi; mentre, invece, io ho costruito un progetto razionale e credibile".

Credo che alcune frasi, che sono state dette, qui, dall'Assessore e dai suoi esecuti, dimostrino, a mio avviso, come l'interpretazione del problema sia un'interpretazione tutta ideologica.

Il dibattito sarebbe lungo, ma, proprio perché ritengo che pecchi di ideologismo, lo si può anche fare, in breve, così, faccio anche un piacere al Collega Castellari che voleva, oggi, assolutamente il dibattito, ma che, però, vuole che sia un dibattito che produca soltanto un voto e non un dibattito come, alle volte, succede; però, sarà un dibattito, comunque, breve, perché un confronto ideologico è sempre, oggettivamente, impossibile.

La vostra Collega di partito dice, oggi, l'Onorevole Binetti su tutto si discute fuorché sui principi. Allora, stiamo parlando di principi è, quindi, è evidente che la qualità dell'aria non è in discussione.

Leggevo alcune frasi dell'Assessore e di alcuni Consiglieri che approvano questo Piano: un rinnovo del parco auto-circolare, ridurre le auto in circolazione, limitazione del parco diesel; queste sono frasi dell'Assessore estrapolate.

Il Consigliere Vigarani parlare di passare dal mezzo privato al mezzo di trasporto collettivo; il Collega Zaniboni parlava di operare per ridurre i flussi di traffico e per limitare il più possibile l'uso del mezzo privato.

Sono tutte cose di cui abbiamo sentito parlare, però, non possiamo dire che non siano interpretazioni ideologiche.

Quando si presenta un Piano per la qualità dell'aria o per la mobilità, a mio avviso, si dovrebbe partire sul garantire la massima libertà, compatibilmente al miglior uso possibile; ed invece mi pare che si parta dal principio che l'uso del mezzo pubblico sia, comunque, migliore dell'uso del mezzo privato e che, comunque, il problema sia non tanto di migliorare la qualità dell'aria, quanto di ridurre l'utilizzo del mezzo privato.

E questo lo dicono alcune dichiarazioni; infatti, l'Assessore inizia sempre il suo intervento dicendo: "Ho l'orgoglio di presentare un Piano che, per la prima volta, è strutturale e non emergenziale".

Il che vuol dire che, sino ad oggi, sono state fatte cose assolutamente inutili, come le targhe alterne e tutte le volte che ci sono state presentate queste cose inutili che sono state fatte fino ad adesso sono state presentate con la stessa enfasi con cui, oggi, l'Assessore Burgin presenta questo Piano.

È di oggi - e lo prendo, quindi, per buono - pubblicato sul giornale, il dato delle polveri sottili negli anni attuali, per il quale abbiamo avuto un abbattimento, quasi un dimezzamento delle polveri dal '99 al 2004; mentre, invece, nel 2004-2005 le polveri sono aumentate.

Tutto questo non a caso: dal 1999 al 2004 c'è stata l'infausta Amministrazione Guazzaloca che aveva, di fatto, a sentire le dichiarazioni dell'attuale Maggioranza, aperto il traffico ad ogni cosa e c'è stato un abbattimento delle polveri sottili dovuto non all'abbattimento del traffico, ma, probabilmente, ad un'innovazione tecnologica che si è innestata; mentre l'attivazione di Sirio, cioè, l'attivazione di ogni mezzo, anche quello elettronico, per ridurre il traffico veicolare privato all'interno ha visto un aumento delle polveri sottili, passate, tra il 2004 e il 2005, da 40 a 45.

Questo per dire che cosa?

Per dire che l'approccio - ribadisco - è ideologico, perché non interviene strutturalmente per cercare di migliorare la qualità della mobilità contestualizzandola alle esigenze di sicurezza e di qualità dell'aria, ma parte già con un assunto che è quello di ridurre le auto in circolazione, rinnovare il parco auto circolante e limitare il parco diesel.

Tutto questo non è un impegno del Pubblico, ma è un'opzione che il Pubblico impone al privato, per dire: "Tu, privato, devi pagare di tua tasca delle soluzioni che non riesco a trovare in maniera strutturale".

Da vent'anni si dice che l'unico modo di affrontare e risolvere il problema del traffico nelle città è ragionare in termini urbanistici e non in termini di veicolo.

Purtroppo, Bologna è una città assolutamente veicolata, in cui si crede con il blocco del traffico nel centro storico di abbattere il tasso di inquinamento, quando tutti diciamo che l'inquinamento attuale deriva dalle polveri sottili che sono di una mobilità tale per cui il luogo di emissione non è necessariamente - anzi, molto spesso, non lo è - il luogo in cui crea il problema della loro presenza.

Abbiamo dei paesi della provincia, dove non c'è un traffico congestionato e drammatico come quello di Bologna, che hanno problemi di inquinamento di polveri sottili, come se fossero a Bologna.

Noi abbiamo problemi di tangenziale, che è il grande produttore di inquinamento a Bologna e, lo citava il Collega Leporati prima, abbiamo il traffico aereo.

Quindi, ci sono degli inquinanti che non vengono considerati e, anzi, una parte di questa Maggioranza sta lottando per impedire la realizzazione del Passante nord o Passante sud che sia, per cercare di spostare il traffico o di alleggerire il traffico sulla tangenziale, che è il

massimo creatore di inquinamento sulla città e nei dintorni, perché, data l'estrema mobilità delle polveri sottili, le polveri create dalla tangenziale bolognese vengono spostate e trasferite in tutt'altra zona.

Ripeto e vado a concludere perché, come dicevo prima, quando ci si confronta su temi ideologici è difficile ragionare, ma è più facile prendere delle posizioni e confrontarsi su queste posizioni, dicendo che queste posizioni sono aprioristicamente corrette, che è da molti anni, da qualche decennio, che queste Amministrazioni stanno affrontando il problema del traffico e, quindi, il problema dell'inquinamento atmosferico partendo dalle stesse basi di ragionamento ed il risultato è che, oggi, il Piano che viene presentato fa tabula rasa di tutto quello che è stato fatto precedentemente e dice: "Da oggi in avanti, stiamo ragionando in maniera diversa e in maniera concreta".

Io temo che fra dieci anni chi si troverà a dover ragionare in questo Consesso dirà: "Facciamo tabula rasa dei Piani che ci hanno preceduto e, d'ora in avanti, cominciamo a ragionare concretamente", proprio perché non si è affrontato in maniera scientifica e in maniera laica il tema del trasporto e dell'inquinamento e ci si è confrontati in maniera ideologica e integralista come sempre antepoendo la soluzione al problema.

Questa soluzione ci viene imposta da una serie di ragionamenti a monte, senza individuare che il problema è un altro e che, evidentemente, voltare pagina completamente, forse, dati anche i risultati che abbiamo ottenuto sino ad oggi, sarebbe il mezzo migliore per arrivare ad una qualche soluzione possibile.

Lo dicevo, questa mattina, in Commissione Consiliare in un'altra seduta: ieri, ad un Convegno, è stato distribuito un opuscolo molto importante che non c'entra niente, dal punto di vista pratico, con la discussione di oggi, ma che determina un dato di fatto fondamentale: tutte le politiche del traffico che sono state fatte a Bologna, negli anni scorsi e fino ad adesso e quelle che ancor oggi vengono reiterate, sono state fatte sul centro storico e hanno causato che - questo libretto porta la firma dell'Assessore Venturi - quasi integralmente, tutti e quattro i Quartieri del centro storico vengono definiti come zona di degrado o di minore valore.

Le politiche urbanistiche e di traffico e commerciali che sono state fatte anche in relazione alle scelte che queste Amministrazioni hanno voluto fare per inseguire il loro sogno che è quello di un certo tipo di città e di un certo tipo di trasporto che viene fatto alla città ha portato a definire le zone centrali come zone di degrado.

L'ho detto stamattina e lo ripeto oggi: sono abbastanza disincantato da non prendere questi dati come dati assoluti, anche perché viene detto che, invece, le zone di pregio sono, ad esempio, Mazzini e Via Larga. Allora, io ho detto e lo ripeto adesso che quando viene esclusa la zona di degrado di Via Delle Rose e viene detta come zona di pregio Via Larga qualche cosa, oggettivamente, non funziona in questo opuscolo.

Però, siccome è l'opuscolo in base al quale, nell'accordo tra Amministrazione e sindacati inquilini, vengono calcolati i canoni di locazione, tutto il centro storico è considerato come area di degrado o zona di minor valore.

Credo che tutte le politiche ideologizzate portate a stabilire aprioristicamente qual è il

risultato prima di definire scientificazione il problema ci portano a questo: ad un aumento delle polveri sottili e alla trasformazione delle zone centrali, che erano zone di pregio di Bologna, in zone di degrado o di minor valore.

Credo, obiettivamente, di dover concludere laddove ha concluso anche l'Assessore dicendo che ci prometteva di continuare a lavorare ancora su questo tema. Voglio fargli un invito: lavori meno e stia un po' più in vacanza, magari, vada a fare un giro su un'auto, anche diesel e vedrà che qualche problema in più verrà risolto o, quanto meno, la città avrà dei problemi in meno, tra qualche anno, da dover risolvere.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Grazie. Altri chiedono la parola? La parola, allora, all'Assessore Burgin per la replica.

BURGIN - Una replica che vuole essere esaustiva rispetto ai temi che voi avete toccato sarebbe, inevitabilmente, troppo lunga per poter essere da voi sopportata.

Peraltro, i toni amabili dell'ultimo intervento mi fanno dire che in vacanza ci sto quanto è opportuno, ma non credo che siano le mie vacanze il fattore decisivo per l'inquinamento atmosferico.

Sono state dette molte cose ed io ho preso nota, come faccio sempre, di tutte le sollecitazioni ricevute, in particolar modo di quelle, evidentemente, più critiche.

Dico questo ringraziando gli interventi del Consigliere Naldi, perché a lui mi lega una particolare sensibilità comune per le cose scientifiche e per il tentativo di capire la radice scientifica dei problemi.

Il Consigliere Leporati ha fatto molte osservazioni che, sinceramente, ascolto sempre con grande attenzione. Questo tema dell'inquinamento atmosferico legato all'aeroporto lo recepisco; ho letto anch'io che un aereo inquina come 500 automobili; però, vorrei capire di quale inquinamento stiamo parlando, perché inquinamento è una parola troppo vaga e vorrei capire il modello di dispersione; per cui, se si disperde nell'atmosfera altra è la storia.

Allora, credo che sia estremamente pericoloso lanciare queste grida di allarme se, poi, non c'è una valutazione precisa, che faremo, perché è giusto che ad ogni sollecitazione corrisponda un atteggiamento da parte nostra.

Il Piano è ideologico e non è strutturale; questo è quello su cui insiste nel dirmi il Consigliere Guidotti.

Io insisto a dire che, proprio perché siamo entrati nel merito delle emissioni dei singoli veicoli, possiamo dire che, questa, è la prova più lampante che non c'è un accanimento ideologico contro il trasporto privato, ma c'è, viceversa, la volontà di ricondurre anche il trasporto privato a condizioni di sostenibilità.

Come ultima cosa che voglio dire per tutte le situazioni che sono state evidenziate riguardo il dibattito ne prendo una per tutte: il fatto che il call center dell'ATC non risponde la domenica, sinceramente, credo sia materia attinente il Piano che andiamo a votare ancorché io condivida l'importanza che il call center dell'ATC risponda in tempi ragionevoli e in tutte le giornate.

Il Piano, dunque, è un punto di partenza: non è una svolta epocale; non è che il mondo

cambia da oggi in poi perché le nostre Amministrazioni da molto tempo stanno lavorando a questi obiettivi, dimostrando - credo - in Emilia Romagna una sensibilità assolutamente superiore a quella messa in campo da tante altre Amministrazioni; poi, non sto a fare la gara con la Lombardia che ogni volta il Consigliere Leporati mi cita, perché è una competizione impari quella tra me e il Consigliere Leporati, perché lui sa tutto della Lombardia ed io, evidentemente, cerco di cogliere delle buone idee, come quella del Presidente Formigoni sui diesel, su cui sono stato tanto criticato quando la portai all'attenzione.

Il Piano è un punto di lavoro e la competizione, sinceramente, mi interessa poco; mentre, invece, mi interessa creare delle condizioni per cui la nostra area può migliorare.

Allora, in tutto questo, sono convinto che perché la nostra aria migliori conta, forse, più di quanto possiamo correggere nell'esistente, la nostra capacità di guidare il nuovo verso condizioni di sostenibilità, perché io non vedo in giro uno sforzo adeguato su quello che è nuovo: dai veicoli nuovi che ognuno di noi domani o quando sarà va a comprare fino a tutto il tema degli insediamenti.

Guardare al nuovo, guardare al domani significa immaginare che quello che si fa lo si fa nella direzione giusta. Questa è la condizione per cui possiamo equilibrare le nostre condizioni ambientali.

D'altra parte, nessuno di voi ha messo sul tavolo una soluzione, un'idea, un programma, un'azione per cui le cose, improvvisamente, cambieranno, perché non esiste, perché sono trent'anni che stiamo massacrando - scusate se uso questo termine, ma lo faccio con assoluta convinzione - la nostra atmosfera, perché il livello di anidride carbonica nell'atmosfera ha raggiunto livelli che mai la storia del pianeta ha conosciuto nei due milioni di anni che si possono ricostruire all'Antartide.

Non sarà certo la Provincia di Bologna e non saranno certo i prossimi cinque anni ad essere sufficienti per rovesciare tutto questo, ma metterci, finalmente, nella direzione giusta è assolutamente fondamentale e mettersi nella direzione giusta significa leggere i dati per quelli che sono ed è l'ultima che voglio dire al Consigliere Guidotti che ha, momentaneamente, abbandonato l'aula.

Il Consigliere Guidotti ha detto che, da notizie lette sul giornale, l'aria è migliorata nei cinque anni di Guazzaloca, non per merito, riconosceva, di Guazzaloca ed è peggiorata nel 2005. A parte il fatto che riportava una dichiarazione del Consigliere Comunale Bianchi e, quindi, era un'affermazione di parte, i dati oggettivi dicono che a Bologna, come in tutte le altre città della nostra Repubblica, la qualità dell'aria riguardo alle polveri, non riguardo ad altri inquinanti, è migliorata fino al 2002, poi, è peggiorata nel 2003, migliorata nel 2004, peggiorata nel 2005; è, quindi, legata alle condizioni atmosferiche.

Allora, con un approdo scientifico dovremmo dire è migliorata fin verso l'inizio degli anni 2000 ed è, poi, peggiorata dall'inizio degli anni 2000 in qua con una tendenza a crescere che è legata come miglioramento precedente, come lei giustamente diceva, all'evoluzione tecnologica del parco auto in circolazione.

Perché negli anni '90 tutti coloro che hanno cambiato la macchina hanno dismesso

un'auto a benzina non catalizzata e comprato un'auto a benzina catalizzata e negli anni 2000 tutti coloro che hanno dismesso l'auto hanno comprato un'auto diesel.

Io credo che sia questa l'interpretazione, ma sono assolutamente disponibile a ragionarne su altre.

Allora, qui si lavora, qui si va avanti e non possiamo immaginare di essere soli in questo sforzo, anzi, sappiamo di non essere soli in questo sforzo e crediamo che lo sforzo debba essere comune e congiunto ed il lavoro avviato in Emilia Romagna di concertazione fra Amministrazioni Comunali e Provinciali è ritenuto da noi assolutamente fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi cui tendiamo e guardiamo. Grazie.

Durante l'intervento dell'Assessore Burgin entra ed esce il Consigliere Guidotti. Presenti n. 36.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Per dichiarazione di voto la parola al Consigliere Gnudi.

GNUDI - Voglio riprendere brevemente alcune questioni: condivido l'intervento del Consigliere Naldi, che ha già motivato e argomentato le ragioni anche di un nostro giudizio, di una nostra valutazione positiva rispetto alla proposta di Piano che viene sottoposta al voto per l'adozione oggi.

Volevo rimarcare, soprattutto, il fatto che mi pare che questa proposta è il risultato di un lavoro importante, che si è sviluppato nel corso di un arco di tempo anche significativo, che ha coinvolto diversi soggetti istituzionali e che, via via, credo che si è arricchito di diversi contributi.

Credo che questo approccio di lavoro comune sia un elemento che va sottolineato in questa fase, nel momento in cui, con l'adozione del Piano, si apre un periodo, seppure breve, nel quale il confronto si allarga, con la possibilità di intervento anche di altri soggetti, attraverso osservazioni e proposte che possono essere presentate.

Credo che questa fase vada pienamente colta e svolta anche in questo senso e più in generale questo atteggiamento di concertazione debba essere un elemento costante anche per quello che riguarda l'attuazione del Piano stesso, la verifica anche della sua realizzazione. Questo mi pare l'elemento fondamentale ed importante.

Vorrei fare solo una considerazione rispetto al carattere del Piano sul fatto se è o meno un Piano ideologico.

Io, francamente, non credo che lo sia, perché mi pare che le proposte che vengono formulate scaturiscono da una valutazione attenta che tende a misurarsi con quelli che sono gli elementi costitutivi fondamentali che agiscono in modo negativo sulla qualità dell'aria nella nostra realtà.

Devo dire che abbiamo conosciuto accenti ideologici, da questo punto di vista, credo, di ben altra natura: ho presente la cosiddetta fluidificazione, che mi pare non abbia portato molti risultati né in termini di inquinamento, né, tanto meno, in termini di sicurezza. Abbiamo

vissuto una fase nella quale pareva che questa scelta potesse rappresentare la panacea per affrontare i problemi dell'inquinamento, la sicurezza in città e mi pare che, alla prova dei fatti, tutto questo non è assolutamente avvenuto.

Infine, in sede di dichiarazione di voto, dico che noi voteremo a favore dei due emendamenti che sono stati presentati, perché mi pare che colgono una sollecitazione positiva di attenzione rispetto alle caratteristiche anche degli insediamenti commerciali e anche con una proposizione che tiene conto, giustamente, delle prerogative e delle funzioni delle Amministrazione Comunali.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Prego, Consigliere Vigarani.

VIGARANI - Volevo fare una breve dichiarazione di voto, anche dietro la sollecitazione, in particolare, dell'intervento del Consigliere Guidotti.

Credo che pensare che quello che ha ispirato questo Piano siano solamente delle motivazioni ideologiche sia un errore, perché mi pare che le scelte operate siano state tutte impostate sulla base degli esempi che sono stati attuati nel nostro Continente.

Credo che, laddove si sono ottenuti dei buoni risultati, un alto livello di mobilità collettiva dei servizi pubblici efficienti è sempre stato, in qualche misura, il tema più importante per arrivare ad un miglioramento della qualità della vita in generale che comprende, anche e imprescindibilmente, il tema del miglioramento della qualità dell'aria.

Io penso - l'ho detto prima e lo ribadisco adesso - che la vera efficacia di questo Piano sarà nel momento in cui potremo verificarne, come cartina di tornasole, la coerenza con gli altri Piani della Provincia di Bologna, in particolare, come già dicevo nel mio intervento, con il Piano della mobilità, dal quale io mi aspetto molto.

Un altro aspetto importante, in tempi di ragionamenti sul bilancio, è quello di indirizzare le risorse che ci sono coerentemente verso questi obiettivi che sono obiettivi, di fatto, con caratteristiche in generale ed emergenziali per l'aspetto che assumono nel nostro Paese.

Io credo che una dotazione di risorse adeguata rivolta verso la mobilità sostenibile, magari, dando un segnale di riduzione verso il tema delle strade penso che sia molto importante.

Quindi, meno risorse alle strade e più risorse alla mobilità collettiva.

Escono il Presidente del Consiglio, Cevenini, che viene sostituito alla Presidenza dal Vice Presidente del Consiglio, Sabbioni e i Consiglieri Vicinelli e Castellari. Presenti n. 33.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO (SABBIONI) – Prego, Consigliere Spina.

SPINA – Intervengo per una breve dichiarazione di voto a favore del Piano e degli emendamenti proposti, che abbiamo, comunque, condiviso.

Una considerazione: credo che si debba avere chiarezza e coraggio di affermare che la questione ideologica non è quella dell'affermare quello che viene affermato in un Piano come quello che è stato presentato e, quindi, quali sono i criteri per la salvaguardia e la tutela di un

dato di qualità ambientale come quello della qualità dell'aria, ma è ideologico non voler vedere quali sono gli elementi che contrastano con la salvaguardia e la tutela della qualità dell'aria; così come risulterebbe ideologico affermare che, questa, viene tutelata attraverso una serie di provvedimenti che, in realtà, non si correlano a scelte strutturali e infrastrutturali conseguenti.

Credo che dovremmo, in prospettiva, fare un salto di qualità, da questo punto di vista e continuare ed è questo il motivo che spinge il Gruppo di Rifondazione Comunista a votare positivamente questo Piano.

Dovremmo cercare di mantenere forte l'attenzione tra le indicazioni che questo Piano dà oggi e quelle che saranno le scelte che sui nostri territori si verranno a realizzare; ovviamente, in tutto questo, la partita infrastrutture è il cuore della questione.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO (SABBIONI) - La parola al Consigliere Finotti.

FINOTTI – Grazie, Signor Presidente. Non ripeterò molte delle motivazioni che sono state fatte dal Consigliere Leporati e dal Consigliere Guidotti che spiegano il motivo per il quale Forza Italia, ma tutta la Minoranza, vota contro questo Piano.

Devo dire che l'Assessore Burgin sta facendo carriera: due anni fa, polemizzava con il Sindaco di Castel Maggiore, con il Sindaco di Ozzano e con il Sindaco di San Lazzaro; l'anno scorso con il Sindaco di Bologna e oggi vedo sui giornali un botta e risposta con il Ministro Pecoraio, per quello che riguarda il discorso dei ticket. Burgin a Pecoraio: "Non siamo a Milano". Mi fido che siano dichiarazioni che ha rilasciato l'Assessore.

Quindi vedo un'escalation e non so chi sarà il prossimo obiettivo dell'Assessore l'anno prossimo e comincio a spaventarmi un pochettino su quelle che saranno le problematiche.

Debbo, altresì, dire che la pedonalizzazione, secondo il mio modo di vedere, continua ad essere portata a quello che è il traffico privato, sicuramente, colpevole di contribuire a quella forma di inquinamento che attanaglia le nostre città, però, in misura, probabilmente, molto minore di quella che certe misure prese nei confronti dei veicoli privati negli ultimi periodi ci mostra.

Io ho polemizzato, Assessore, se si ricorda, quando c'era il problema dei diesel o Euro1, non solo sulla sua proposta di bloccarli, ma ho polemizzato sul fatto di dire: ma quanti sono? Perché se sono cinque - non so quante macchine siano ancora diesel o Euro1 a Bologna - che senso ha, perché non dà sicuramente un risultato concreto; però, probabilmente, crea dei problemi a delle persone che se hanno una macchina Euro1 possono avere dei problemi anche monetari a sostituirla con un modello più recente o a fare delle scelte di trasformazione.

La cosa che mi preoccupa, in questo momento, Assessore, visto che vedo che si vuole andare verso una limitazione dei diesel e verso un blocco totale il giovedì, quando cominceranno i lavori della nuova stazione, se mai l'altra sinistra, il centro-sinistra, l'estrema sinistra si metterà d'accordo e si solleveranno un numero di polveri pauroso e ci sarà un impatto ambientale non piccolo, bloccheremo tutto, per mesi, mesi e mesi? Abbiamo pensato anche a questo o no?

Perché non mi risulta che sia stato pensato o affrontato all'interno del Piano questa

possibilità che credo oramai concreta, perché credo che comunque si vada verso questa nuova stazione e l'impatto che si sta facendo.

Per il discorso che faceva, prima, il Consigliere Leporati dell'inquinamento degli aerei in confronto all'inquinamento delle macchine credo che lo stesso Assessore ne abbia preso atto. Giustamente, l'Assessore diceva che bisogna vedere quale forma di inquinamento; giustissimo.

Fino a pochi mesi fa, ho visto che continuano ad essere messi sul mercato nuovi tipi di autobus che, sicuramente, inquinano meno, ma chi, fino a due anni fa, percorreva Via Rizzoli a piedi dietro ad un autobus dell'ATC era meglio se fumava sei pacchetti di sigarette al giorno perché sicuramente stava meglio.

Quindi, sono tutte forme - secondo me - che non portano, realmente, a risultati concreti e questo non fa che supportare le motivazioni per le quali, come Gruppo di Forza Italia, votiamo contro questo Piano.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO (SABBIONI) - Grazie. Per dichiarazione di voto la parola al Consigliere Guidotti.

GUIDOTTI – Intervengo per annunciare il voto contrario del Gruppo di Alleanza Nazionale sia alla delibera nel suo complesso che agli emendamenti presentati.

Mi viene da dire che il dato che ho portato traendolo dal giornale non è un dato del Consigliere Bianchi, ma è una notizia che il Consigliere Bianchi ha preso traendola da dati oggettivi. L'interpretazione che l'Assessore ha dato di questi dati è un'interpretazione possibile, ma questa, sì, che è un'interpretazione e non è un dato oggettivo.

Il dato oggettivo è che nel 2004, prima dell'applicazione di Sirio, c'erano 40 microgrammi al metro cubo e nel 2005 ce ne sono 45; questo è un dato oggettivo.

Come è oggettivo che le politiche che sono state spese da questa e da altre Amministrazioni, nel corso degli anni, sul centro storico di Bologna hanno portato tutto il centro storico di Bologna ad essere dichiarato zona di degrado dall'Assessore Venturi.

Per quanto riguarda la fluidificazione mi viene da dire, Collega Gnudi, che, forse, un po' di inquinamento in meno c'era ed era nei dati oggettivi che ho portato e c'era un po' di sicurezza in più, tant'è che, proprio oggi, subito dopo questo dibattito, abbiamo due Ordini del Giorno sulla sicurezza a Bologna; il che non testimonia certo a favore della sicurezza che noi oggi abbiamo conquistato in più rispetto al precedente.

Per questo motivo, per evitare che tra dieci anni ci si ritrovi a dover dibattere di come eliminare i danni causati dai provvedimenti che andiamo ad assumere oggi, il Gruppo di Alleanza Nazionale voterà contro questo provvedimento.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Per dichiarazioni di voto il Consigliere Giovanni Venturi. Prego.

VENTURI – Grazie, Presidente. Il Gruppo del Partito dei Comunisti Italiani voterà a favore di questo Piano e voterà anche a favore dei due emendamenti presentati dal Collega Vigarani.

Devo dire che, per tanti anni, le Amministrazione Locali, gli Enti Locali non hanno

operato in maniera forte ed incisiva al fine di dare effettivamente battaglia all'inquinamento dell'aria.

Con questo Piano auspichiamo che si mettano in campo quelle azioni mirate a risolvere, per lo meno, in parte, il problema.

Certo è che possiamo riscontrare con favore gli intenti e le azioni politiche che gli Enti Locali stanno mettendo in campo; per esempio, l'Amministrazione Comunale di Bologna, entro il 2007, chiuderà il centro storico e renderà pedonale il centro. Noi è da tanti anni che lo chiediamo ed accogliamo, quindi, con piacere questa decisione e ne siamo soddisfatti.

Iniziamo una politica che metta in campo tutti quegli strumenti idonei e adatti per contrastare l'inquinamento. Quindi, sino a ieri, la politica, purtroppo, degli Enti Locali, dell'Amministrazione è stata una politica molto scarsa e a rilento; vedi targhe alterne e quant'altro. Ad oggi, forse, gli strumenti idonei ci sono e li mettiamo in campo per riuscire a risolvere il problema.

Entra il Presidente del Consiglio, Cevenini, che riassume la Presidenza. Presenti n. 34.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Se non ci sono altre dichiarazioni di voto, passiamo alle votazioni, partendo dalla votazione sul primo emendamento. La votazione è aperta.

Il Presidente del Consiglio, accertato che sono presenti n. 34 Consiglieri, dà inizio alla votazione: scrutatori i Consiglieri Sigg. FINELLI Raffaele, LORENZINI Marino, SPINA Sergio.

Il Presidente, pertanto, sottopone all'approvazione del Consiglio il testo della proposta di emendamento di cui all'oggetto n. 47.1, che viene approvato, con voti favorevoli n. 25 (Ballotta, Caserta, Cevenini, Cocchi, Conti, De Pasquale, Donini, Draghetti, Finelli, Fusco, Gnudi, Grandi, Lenzi, Mattioli, Musolesi, Naldi, Pariani, Pierini, Poli, Spina, Torchi, Venturi, Vigarani, Zaniboni, Zanotti), voti contrari n. 8 (Facci, Finotti, Govoni, Guidotti, Leporati, Lorenzini, Rubini, Sabbioni), e astenuti n. =, resi con strumentazione elettronica.

Il Consigliere Labanca non partecipa al voto.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Il Consiglio approva.

Votiamo, ora, la seconda proposta di emendamento. Prego, Consigliere Finelli.

FINELLI - La questione, forse, è banale; però, chiedo al Consigliere Vigarani, la localizzazione non è la stessa cosa dal punto di vista proprio lessicale, perché mi sembra così.

Esce l'Assessore Alvergnà.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Lasciamo così. La votazione è aperta.

Il Presidente del Consiglio, accertato che sono presenti n. 34 Consiglieri, dà inizio alla votazione: scrutatori i Consiglieri Sigg. FINELLI Raffaele, LORENZINI Marino, SPINA Sergio.

Il Presidente, pertanto, sottopone all'approvazione del Consiglio il testo della proposta di emendamento di cui all'oggetto n. 47.2, che viene approvato, con voti favorevoli n. 25 (Ballotta, Caserta, Cevenini, Cocchi, Conti, De Pasquale, Donini, Draghetti, Finelli, Fusco, Gnudi, Grandi, Lenzi, Mattioli, Musolesi, Naldi, Pariani, Pierini, Poli, Spina, Torchi, Venturi, Vigarani, Zaniboni, Zanotti), voti contrari n. 9 (Facci, Finotti, Govoni, Guidotti, Labanca, Leporati, Lorenzini, Rubini, Sabbioni), e astenuti n. =, resi con strumentazione elettronica.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO - Il Consiglio approva.

Votiamo, ora, la delibera emendata. La votazione è aperta.

I.P. 2769/2006 - Tit./Fasc./Anno 11.3.2.2.0.0/7/2006

SETTORE AMBIENTE

Oggetto:

Adozione del Piano di Gestione della Qualità dell'Aria (PGQA), di cui all'art. 7 del D. Lgs. n. 351/1999, secondo le procedure previste dalla Legge Regionale 24 marzo 2000, n.20 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio".

IL CONSIGLIO

Premesso che:

- la Direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente ridisegna, a livello europeo, il quadro di riferimento relativo alla valutazione della qualità dell'aria e all'impostazione delle azioni di pianificazione;
- il D. Lgs. n. 351/1999, nel recepire la Direttiva 96/62/CE, definisce la natura e le funzioni dei piani e programmi in tema di prevenzione dell'inquinamento atmosferico e miglioramento della qualità dell'aria ambiente ponendoli in stretta relazione alla zonizzazione da effettuarsi sul territorio;
- il D. Lgs. n. 351/1999 prevede l'elaborazione di piani articolati, in relazione al livello di qualità della zona, in tre strumenti di gestione della qualità dell'aria: Piano di risanamento

(zone in cui si supera il valore limite previsto dal DM n. 60/2002), Piano di azione (zone in cui esiste un rischio di superamento della soglia di allarme/valore limite previsto dal DM n. 60/2002) e Piano di mantenimento (zone in cui non esiste il rischio di superamento del valore limite previsto dal DM n. 60/2002);

- l'art. 4 del DPR n. 203/1988 attribuisce alle Regioni la funzione pianificatoria in materia di tutela dell'ambiente dall'inquinamento atmosferico;
- la Regione Emilia-Romagna con L.R. n. 3/1999, "Riforma del sistema regionale e locale", ha riservato a sé la determinazione dei criteri ed indirizzi per l'individuazione delle zone in cui è necessario limitare o prevenire l'inquinamento atmosferico e per la predisposizione di piani finalizzati alla prevenzione, conservazione e risanamento atmosferico, nonché la definizione di linee di indirizzo per la gestione delle situazioni di emergenza derivanti da particolari condizioni di inquinamento atmosferico. Ha invece conferito alle Province il compito di individuare sul proprio territorio le zone per cui si rende necessario l'elaborazione di un Piano di risanamento atmosferico, idoneo anche alla prevenzione del superamento di limiti e del verificarsi di episodi acuti;

Considerato che:

- l'art. 27, comma 2, della Legge Regionale 24 marzo 2000, n.20, "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio" – nel regolare il procedimento di elaborazione ed approvazione dei piani settoriali provinciali con valenza territoriale e delle loro varianti – prevede la convocazione di una conferenza di pianificazione preliminare all'adozione da parte del Consiglio Provinciale;
- la medesima legge all'art. 13 dispone che tale fase di concertazione, da effettuarsi tra gli enti pubblici territoriali e tra le amministrazioni preposte alla cura degli interessi pubblici coinvolti, si realizzi attraverso gli strumenti della conferenza e degli accordi di pianificazione;
- in particolare la conferenza di pianificazione di natura istruttoria ha finalità di costruire un quadro conoscitivo condiviso del territorio e di raccogliere valutazioni e contributi conoscitivi riguardo agli obiettivi e alle scelte di pianificazione;
- la Regione Emilia-Romagna, con deliberazione del Consiglio Regionale 4 aprile 2001 n.173 ha approvato l'atto di indirizzo e coordinamento tecnico sui contenuti conoscitivi e valutativi dei piani e sulla conferenza di pianificazione specificando i contenuti della L.R. 24 marzo 2000, n.20;

- la Legge Regionale 24 marzo 2000, n. 20 prevede, prima dell'indizione della conferenza di pianificazione, l'elaborazione da parte della Giunta Provinciale di un documento preliminare del Piano da sottoporre all'esame della conferenza stessa;

Rilevato che:

- la Giunta provinciale con delibera n. 262 del 19/07/2005 ha approvato i documenti pianificatori denominati "Quadro conoscitivo", "Documento preliminare" e "Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale" del Piano di Gestione della Qualità dell'Aria (PGQA);
- la Presidente della Provincia di Bologna, con atto P.G. n. 192920 del 19/07/2005, ha indetto la conferenza di pianificazione per l'elaborazione del PGQA;
- detta conferenza di pianificazione si è conclusa in data 10/02/2006, come risulta dal verbale conclusivo trasmesso agli enti partecipanti, con comunicazione agli atti P.G. n. 59512 del 24/02/2006, e al quale sono allegati quale parte integrante:
 1. Sintesi dei contributi conoscitivi e delle valutazioni sugli obiettivi e sulle scelte strategiche prospettate dai partecipanti alla Conferenza;
 2. Sintesi dei contributi conoscitivi e delle valutazioni sugli obiettivi e sulle scelte strategiche emersi dal confronto con la società civile e le associazioni economiche e sociali in sede di forum di Agenda 21;
 3. Valutazioni conclusive sugli esiti della Conferenza di pianificazione e del Forum di Agenda 21 per l'elaborazione del Piano di Gestione della Qualità dell'Aria;

Preso atto che:

- tale verbale è stato pubblicato all'Albo pretorio della Provincia per 15 giorni dal 5/6/2006 al 20/6/2006 e depositato presso l'Ufficio Relazioni col Pubblico;
- in data 2/6/2006 è stato pubblicato sul quotidiano "Il Domani" l'avviso di deposito del verbale conclusivo;

Dato atto che in data 04 luglio 2006 con delibera di Consiglio n. 48 è stato approvato lo schema di "Accordo di pianificazione e di programma tra Regione Emilia-Romagna e Provincia di Bologna per la formazione del Piano Provinciale di Gestione della Qualità dell'Aria (PGQA)";

Rilevato che, esaurita la fase di concertazione, in base alle risultanze istruttorie della conferenza di pianificazione è stato predisposto dal Servizio Tutela Ambientale il Piano di Gestione della Qualità dell'Aria (PGQA), composto dai seguenti elaborati:

1. Norme di attuazione, Allegato A) al presente atto quale parte integrante e sostanziale;
2. Relazione, Allegato B) al presente atto quale parte integrante e sostanziale;
3. VALSAT, Allegato C) al presente atto quale parte integrante e sostanziale;

Ritenuto di procedere all'adozione del Piano di Gestione della Qualità dell'Aria (PGQA) composto dagli elaborati sopra citati;

Sentito il parere favorevole espresso a maggioranza dalla 7^a Commissione Consiliare nella seduta del 15 settembre 2006;

Visti il parere favorevole espresso, ai sensi dell'art. 49 del T.U. del 18/08/2000 n. 267, dal Dirigente del SERVIZIO TUTELA AMBIENTALE 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,

DELIBERA

- a) di adottare, ai sensi della L.R. n. 3/1999 e secondo la procedura prevista dall'art. 27 della L.R. 24 marzo 2000 n. 20 il Piano di Gestione della Qualità dell'Aria (PGQA) costituito dai seguenti elaborati:
1. Norme di attuazione, Allegato A) al presente atto quale parte integrante e sostanziale;
 2. Relazione, Allegato B) al presente atto quale parte integrante e sostanziale;
 3. VALSAT, Allegato C) al presente atto quale parte integrante e sostanziale;
- b) di trasmettere copia del suddetto Piano alla Regione Emilia-Romagna ai sensi dell'art. 27, comma 4, della L.R. 24 marzo 2000 n.20, per gli effetti di cui al comma 7 del medesimo articolo;
- c) di pubblicare, ai sensi dell'art. 27 comma 5 L.R. 20/2000 sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna l'avviso di avvenuta adozione del Piano;
- d) di provvedere a depositare, successivamente alla pubblicazione dell'avviso sul BUR, il Piano con le modalità e tempi stabiliti dall'art. dell'art. 27, comma 5, L.R. n. 20/2000.

Messo ai voti dal Presidente, il su esteso partito di deliberazione e' approvato con voti favorevoli n.25 (DRAGHETTI, BALLOTTA, CASERTA, CEVENINI, COCCHI, CONTI, DE PASQUALE, DONINI, FINELLI, FUSCO, GNUDI, GRANDI, LENZI, MATTIOLI, MUSOLESI, NALDI, PARIANI, PIERINI, POLI, SPINA, TORCHI, VENTURI, VIGARANI, ZANIBONI, ZANOTTI), contrari n.9 (FACCI, FINOTTI, GOVONI, GUIDOTTI, LORENZINI, RUBINI, SABBIONI, LABANCA, LEPORATI), e astenuti n./ resi con strumentazione elettronica.

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 25/09/2006 al 10/10/2006.

Bologna, 25/09/2006

IL SEGRETARIO GENERALE
GIOVANNI DIQUATTRO

