

## ANCORA SUL PASSANTE DI MEZZO

Ho letto il testo dell'accordo, approvato alcuni giorni orsono dal consiglio comunale di Bologna, per la realizzazione del Passante di mezzo, più correttamente definito "Potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna" (propongo di chiamarlo progetto POSSAT: può valere anche come auspicio positivo) e vorrei avanzare una proposta.

La realizzazione di una importante infrastruttura di trasporto, come quella in esame, è destinata a provocare importanti conseguenze sulla vita di chi abita in un intorno dell'infrastruttura stessa. Tali conseguenze sono di diverso genere ed entità ed abbracciano sia la fase esecutiva (cantierizzazione e lavori) sia quella di gestione e di esercizio.

Ritengo pertanto d'importanza vitale prevedere l'istituzione di un apposito organismo (Osservatorio) che controlli la fase esecutiva e quella di primo esercizio dell'opera, con i compiti e la composizione che illustrerò nel seguito.

Questa convinzione è suffragata da un'esperienza diretta (faccio parte dal 2002 dell'Osservatorio della Variante di valico, aperta al traffico nel dicembre scorso, sono stato membro a suo tempo per alcuni anni dell' Osservatorio che si occupava dell' Alta velocità ferroviaria-nodo di Bologna ed ho seguito dall'esterno le vicende dell'Osservatorio dell'Alta velocità fra Bologna e Firenze), che mi ha permesso di valutare punti di forza e criticità di questi organismi, di cui terrò conto nella proposta che mi accingo a fare.

L'accordo sottoscritto fra Ministero delle infrastrutture, Regione, Città metropolitana e comune di Bologna, tratta all'art.3bis (Confronto pubblico e Comitato di monitoraggio) della partecipazione pubblica ed istituzionale, prevedendo una fase di confronto sul progetto preliminare, che dovrebbe svolgersi da giugno ad ottobre 2016, che dovrebbe portare ad individuare possibili miglioramenti progettuali condivisi, da trasferire nella progettazione definitiva sulla quale dovrà essere svolta la procedura di V.I.A. (Valutazione d'impatto ambientale). Questo percorso, che dovrebbe durare (ottimisticamente) 15 mesi, si svolgerà con il supporto di un Comitato di monitoraggio tecnico scientifico costituito dalla parti firmatarie dell'accordo e coordinato dal Ministero.

Su questo, vale a dire sulla fase che va dalla progettazione preliminare a quella definitiva e, successivamente, a quella esecutiva, non ho osservazioni particolari.

Quello che mi preme mettere in evidenza fin d'ora, anche se può sembrare prematuro, è la necessità di un organismo che, come ho detto in precedenza, accompagni la fase dei lavori e quella del primo esercizio dell' infrastruttura. Potrebbe anche trattarsi dello stesso Comitato di monitoraggio di cui all'art.3bis, che, grazie alla conoscenza del progetto potrebbe controllarne più agevolmente l'esecuzione. L'importante tuttavia è definirne la composizione, le competenze ed alcune condizioni necessarie, secondo me, a garantirne un efficace funzionamento.

**La composizione.** Dovrebbero fare parte del Comitato/Osservatorio i rappresentanti del Ministero delle infrastrutture (con funzioni di presidenza), del Ministero dell'ambiente, di ASPI (Autostrade), della Regione, della Città metropolitana e del comune di Bologna. Tenendo conto della esistenza dei quartieri, ed in particolare dei due (Navile e S.Donato/S.Vitale) destinati a subire il maggiore impatto, non sarebbe fuori luogo prevedere la possibilità per il comune di Bologna, di nominare tre rappresentanti. D'altro canto non c'è da temere il formarsi di maggioranza o minoranze. Si tratta di un organismo non decisionale ma istruttorio<sup>1</sup>.

**I compiti.** Fondamentalmente sono di quattro ordini.

### **1) Monitoraggio ambientale.**

Si tratta di redigere un Piano di monitoraggio delle componenti ambientali impattate (qualità dell'aria, rumore, vegetazione/assetto del territorio), scegliendo i siti da monitorare, le metodiche, le eventuali centraline fisse da installare. E' necessario eseguire una o più campagne di misura prima

---

<sup>1</sup> Se può contare l'esperienza dell'Osservatorio della Variante di valico, il cui regolamento prevedeva che tutte le decisioni dovessero essere prese all'unanimità, in 15 anni non è mai stato esercitato da alcun membro il proprio diritto di veto.

della esecuzione dei lavori (Ante Operam) in modo da disporre di un riferimento per quanto riguarda la qualità dell'aria e l'inquinamento acustico attuale. Il progetto ovviamente comprenderà una simulazione modellistica che permetterà di prevedere i livelli di rumore generati dal traffico in fase di esercizio e le necessarie opere di mitigazione.

Un dato progettuale di rilievo sarà dato anche dalla previsione del traffico che il sistema autostrada/tangenziale dovrà smaltire nelle diverse condizioni orarie, giornaliere e stagionali, in quanto è proprio il traffico di progetto a determinare l'inquinamento atmosferico ed acustico che dovranno rientrare nei limiti prefissati.

Il Comitato/Osservatorio dovrà redigere periodiche relazioni sui dati di monitoraggio, confrontando i risultati della fase InOpera e PostOperam con quelli Ante Operam.

## **2)Verifica delle prescrizioni.**

Il progetto esecutivo sarà accompagnato da una serie di prescrizioni richieste dalle parti contraenti l'accordo, contenute nell' intesa Stato/Regione. Il Comitato/Osservatorio avrà il compito di verificare l'ottemperanza di tali prescrizioni.

**3)Risoluzione dei problemi e delle criticità.** E' facile prevedere che un'infrastruttura come il POSSAT, in un contesto fortemente antropizzato, darà luogo a situazioni di disagio ed a criticità, più o meno gravi, che saranno oggetto di segnalazione da parte di cittadini singoli od associati. Ad essi dovrà essere data una risposta ed anche questo dovrebbe essere compito del Comitato/Osservatorio.

**4)PREVAM** (Progetto di restauro e valorizzazione ambientale). Sotto questo nome stanno tutti gli'interventi di compensazione e di valorizzazione del territorio previsti (interventi di naturalizzazione, di deimpermeabilizzazione, di realizzazione e potenziamento di parchi urbani, di completamento della rete viaria di adduzione a scala urbana-metropolitana ecc.). Anche sulla puntuale realizzazione di tali opere dovrà esercitarsi il controllo del Comitato/Osservatorio.

Per finire alcune osservazioni che ritengo utili affinché il Comitato/Osservatorio possa svolgere efficacemente le sue funzioni.

Sarà importante che i suoi componenti siano figure tecniche di fiducia delle istituzioni che rappresentano, meglio se di professionalità diverse, capaci di integrarsi fra loro.

Assai importante che il presidente/coordinatore sia figura equilibrata e capace di gestire un organismo collegiale.

I componenti del Comitato/Osservatorio non sono impegnati a tempo pieno, ma soltanto per il tempo necessario alle riunioni ed alla relativa preparazione. E' pertanto assolutamente indispensabile che il Comitato/Osservatorio possa disporre di uno staff adeguato (segreteria tecnica) a tempo pieno, che risponde direttamente al Comitato/Osservatorio.

E' assai utile poter disporre di alcuni supporti tecnici di tipo specialistico. Per quanto riguarda la qualità dell'aria ed il rumore il soggetto più "vocato" è certamente ARPAE, per gli aspetti vegetazionali l'Università, sulla base di apposite convenzioni.

Non c'è bisogno di dire che il Comitato/Osservatorio dovrà disporre di un sito web per informare la cittadinanza.

Tutte le spese di funzionamento del Comitato/Osservatorio vanno poste a carico di ASPI.

Paolo Natali  
7 maggio 2016