

PROVINCIA DI BOLOGNA

4ª COMMISSIONE CONSILIARE

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

VERBALE N. 3 DEL 17 SETTEMBRE 2004

L'anno 2004, il giorno 17 del mese di settembre previa convocazione, inviata a ciascun componente, si e' riunita la 4ª COMMISSIONE CONSILIARE, presso la Residenza della Provincia di Bologna - Via Zamboni, 13 - Bologna

Presiede la 4ª COMMISSIONE CONSILIARE il Presidente: **ANDREA DE PASQUALE**

Sono presenti i seguenti Consiglieri:

ERCOLINI GABRIELLA	(1 v.)
BALLOTTA RENATO	(2 v.)
CASERTA SERGIO	(2 v.)
COCCHI ANNA	(2 v.)
FINELLI RAFFAELE	(2 v.)
GNUDI MASSIMO	(2 v.)
TORCHI EMANUELA	(2 v.)
MATTIOLI GAETANO	(2 v.)
ZANIBONI GABRIELE	(1 v.)
CASTELLARI FABRIZIO	(1 v.)
SPINA SERGIO	(1 v.)
GRANDI LORENZO	(1 v.)
VIGARANI ALFREDO	(1 v.)
NANNI PAOLO	(1 v.)
VENTURI GIOVANNI	(1 v.)
GOVONI LUCA	(1 v.)
LABANCA ANGELA	(1 v.)
LEPORATI GIOVANNI	(1 v.)
VICINELLI GIUSEPPE	(1 v.)
GUIDOTTI SERGIO	(1 v.)
MAINARDI MARCO	(2 v.)
VECCHI ALBERTO	(1 v.)
SABBIONI GIUSEPPE	(v.)

Sono assenti i seguenti Consiglieri:

DRAGHETTI BEATRICE, CONTI VALTER, FINOTTI LUCA, CEVENINI MAURIZIO

Sono inoltre presenti: Assessore Venturi, Ing. Soverini, Architetto Del Piano, Architetto Troppa, Architetto Cavalcoli
Funge da segretario/a verbalizzante: LORENZO PIAZZA

Il Consigliere Sabbioni sostituisce il Consigliere Finotti.

ORDINE DEL GIORNO

OGGETTO N. 1 - Verbale

Approvazione del verbale n. 2 del 3 settembre 2004.

OGGETTO N. 2 - Proposta Delibera di Consiglio - 3701/2004

Estensione della classificazione di corpi idrici idonei alla vita dei pesci.

OGGETTO N. 3 - N.D.

Aggiornamento sul finanziamento del Passante Nord (tempi e vincoli). Aggiornamento sulla costituzione e funzionamento del Comitato Tecnico Scientifico relativo. Approfondimento delle relazioni tra Passante Nord e Strategia di pianificazione della Provincia (PTCP).

OGGETTO N. 4 - N.D.

Varie ed eventuali

OGGETTO N. 5 - Proposta Delibera di Consiglio - 3887/2004

Comitato Tecnico Scientifico per l'approfondimento delle soluzioni indicate dallo Studio di Fattibilità relativamente al nodo autostradale - tangenziale di Bologna. Nomina del Presidente.

Constatata la presenza del numero legale, il Presidente De Pasquale dichiara aperta la seduta alle ore 9.00.

OGGETTO N. 1

Il verbale viene approvato all'unanimità dei presenti.

OGGETTO N. 2

L'Ing. Soverini illustra i contenuti della proposta di delibera al punto n. 2 dell'OdG: precisa che la delibera costituisce un adempimento rispetto alla legge regionale 3 del 1999, relativa alla vita acquatica. Si stabiliscono due tabelle di riferimento per la qualità della vita acquatica: la Regione aveva già definito i criteri secondo i quali definire la qualità, basandosi su alcuni elementi indicati dalla legge. Dal '95 sono cominciate campagne di prelievi per verificare lo stato dei corsi d'acqua. Oggi si conclude la prima classificazione definitiva rispetto ai corsi d'acqua designati, che non sono tutti quelli presenti sul territorio. Viene verificata la qualità chimica e biologica delle acque e viene fatta una classificazione. L'operazione è lunga e laboriosa, ed è stata completata in un decennio. L'attività continuerà negli anni successivi, estendendosi anche ad altri corsi

(viene commentata la documentazione disponibile). L'unica difformità è stato riscontrato nel tratto alto del Santerno, che fa registrare temperature più alte. Questa classificazione non influisce su quella del ripopolamento dei pesci, ma serve solo per definire un concetto di qualità ambientale.

Questo lavoro serve anche alla pianificazione territoriale, in quanto le qualità registrata va mantenuta e devono essere adottati i provvedimenti del caso, utili al mantenimento della qualità.

La classificazione sarà mano a mano estesa ad altri tratti.

Il Consigliere Finelli chiede se ci sono in previsione riduzione di idoneità o di fuoriuscita dalla idoneità.

L'Ing. Soverini risponde che non ci sono particolari situazioni di crisi: la situazione del Santerno era nota e dovuta alla riduzione di portata del fiume. La situazione è invece in leggerissimo miglioramento.

La proposta di delibera viene posta in votazione e approvata all'unanimità

OGGETTO N. 3

Il Presidente De Pasquale introduce la discussione sul Passante Nord, precisando che in questa sede si farà il punto sui legami che il progetto avrà sul PTCP.

L'Architetto Cavalcoli precisa che il Passante Nord è un tema territoriale, cioè è una scelta che interessa e coinvolge vari ambiti. Significa il rifiuto di un approccio esclusivamente trasportistico: il problema del nodo di Bologna non è solo viario. I problemi attuali sono di inefficienza generale del sistema, che ha una ripercussione sull'economia. Attraverso il nodo bolognese passa il 35% delle merci movimentate nel paese. Questo rappresenta uno straordinario condizionamento sull'economia locale e nazionale. C'è una notevole difficoltà anche per l'economia locale. Le ragioni del cattivo funzionamento della mobilità sono però esterne alla mobilità in senso stretto. Occorre un governo più generale dei diversi aspetti. L'inquinamento prodotto e l'esposizione di almeno 150.000 abitanti è un altro fattore di estrema gravità. La società contemporanea non è più legata a movimenti e spostamenti rigidi, e quindi è più difficile darne una gestione complessiva. Rispetto a queste esigenze sono state ipotizzate diverse soluzioni. In generale più ci si allontana da una sede già congestionata più è agevole intervenire: sotto il profilo del danno acustico e ambientale, una soluzione che allontana l'autostrada è quella che più contempera le esigenze di salvaguardia della salute. Inoltre, una soluzione che ridistribuisca i pesi insediativi in modo più equilibrato, tendendo a rompere l'assetto di concentrazione nel centro e di dispersione nelle periferie, dà un buon contributo non solo all'aspetto trasportistico ma anche abitativo. Altre soluzioni potrebbero diventare più dannose: la nuova arteria quindi deve essere un progetto territoriale complessivo, e deve avere cura delle pianificazioni comunale sull'accesso al nastro autostradale. Occorre un patto con tutte le amministrazioni per evitare egoismi localistici onde evitare speculazioni e l'intensificazione dei processi insediativi. Questi sono i presupposti materiali al percorso, senza i quali questo non potrà avere luogo.

L'Architetto Del Piano, con l'aiuto del supporto informatico, illustra i passaggi che hanno portato all'individuazione del Passante Nord. Negli ultimi 15 anni c'è stata una fortissima dispersione insediativa verso i centri più piccoli, attuata in circa 220 centri abitativi, piccoli e grandi. Un altro elemento è che vi è stata una dispersione dei centri

industriali, con 90 centri circa, non coordinati fra di loro. Inoltre nell'area metropolitana vi sono numerose aree funzionali di rango anche internazionale, concentrate al di sotto della tangenziale: fra queste gli ospedali, la stazione, l'aeroporto, la fiera. Molti di questi sono collocati in aree molto dense. L'aspetto più critico è quello trasportistico, che si è aggravato in seguito alla crescita del nodo trasportistico bolognese, che vede l'autostrada, la variante di valico ecc. In questo quadro, nel 2000 si incaricarono di stabilire che prospettiva di sviluppo assumere di fronte a queste criticità: l'esigenza era di carattere territoriale. Nel '98 la UE sottoscrisse un documento, dove proponeva un organizzazione policentrica del territorio, correlati e non antagonisti fra loro. La proposta complessiva è scaturita nella conferenza di pianificazione del PTCP: questa proposta è stata presentata a tutti gli enti e soggetti sociali, che hanno partecipato in maniera forte. Nella prima proposta non c'era il passante, ma la "grande trasversale di pianura". C'era bisogno di riqualificazione dell'area urbana centrale, e la prima scelta del piano fu quella di riqualificare il centro e le aree periferiche di Bologna, con processi di decentramento verso l'area metropolitana. C'era poi una politica di rafforzamento dei luoghi in cui saranno presenti le fermate della SFM e i principali servizi alla persona, per evitare quindi altra dispersione. Per le aree industriali ci sono state politiche selettive, con la scelta di 14 aree, collocate nei nodi della viabilità provinciale. Per i poli funzionali sono state ipotizzate politiche di decentramento e servizio. L'ipotesi di "grande trasversale di pianura" fu scartata perché bisogna farla tutta fuori sede, e non risolveva il problema del nodo bolognese. Nella conferenza iniziò quindi a maturare l'ipotesi di passante a Nord della città. Conclusa la Conferenza metropolitana, vi fu un accordo fra Ministero, Regione e Provincia dove si prevedeva il passante autostradale, la non realizzazione delle 3^a corsia autostradale sull'attuale sede, la realizzazione dei caselli previsti, la banalizzazione della sede attuale dell'autostrada.

La Consigliera Labanca ricorda alcune problematiche, come ad esempio il fatto che il passante Nord "muore" nei pressi dell'A14. Il problema è quindi quello di riuscire ad inserirlo in un'autostrada a sei corsie, con il rischio di creare un grosso imbuto alle porte di Bologna. Si rischia di creare un'opera senza armonizzazione con un contesto più vasto. Bisognerebbe infatti inserire il discorso della complanare di Imola, che dovrebbe essere riportata nella discussione sul nodo tangenziale di Bologna.

Il Consigliere Mattioli ricorda il progetto della nuova S. Vitale, che collegherà la zona del ravennate e i centri di sviluppo del bolognese. Quindi non è vero che il passante Nord tagli solo sull'A14.

Il Consigliere Spina ringrazia i tecnici intervenuti e sottolinea (citando l'OdG) che, come si disse in occasione della formazione del Comitato tecnico, questi dovrà valutare tutti i progetti attualmente in campo. E' quindi giusto che venga fornita un'occasione di analisi degli altri progetti, nella direzione della formazione di un giudizio imparziale. Ricorda che il DPF indica la possibilità di intervento, ed a tutt'oggi il passante non ha ancora criteri di finanziamento disponibile. In ogni caso bisogna sciogliere il nodo politico della funzione del comitato Scientifico, visto che l'eventuale finanziamento è vincolato alla sola ipotesi di Passante Nord.

Il Presidente De Pasquale chiede che la discussione sia concentrata sugli aspetti tecnici, sfruttando la presenza dei tecnici provinciali.

Il Consigliere Vigarani ribadisce la contrarietà dei Verdi a questo progetto. Ritiene importante approfondire l'argomento. Il Comitato tecnico non dovrà occuparsi delle

modalità del Passante Nord: l'assenso dei Verdi alla riduzione dei tempi di esame del comitato, vi è stato solo per la possibilità dello stesso comitato di mettere a confronto le diverse ipotesi. Questa sede sarà di confronto sui diversi progetti. Questa amministrazione ha fatto lavori molto interessanti sul fronte ambientale, soprattutto nello scorso mandato. Chiede che ruolo ha avuto il servizio VISA in questo progetto, visto che non si può prescindere dal giudizio di questa struttura nella progettazione del Passante.

Il Consigliere Castellari ringrazia per il lavoro svolto e sottolinea la sinergia fra le scelte della Provincia in materia di mobilità. Anche i temi della complanare e della S.Vitale sono affrontati, cosa che permetterà una visione complessiva nei prossimi dieci anni. La politica deve aiutare a raggiungere il massimo livello possibile di compatibilità ambientale, tenendo ben presente la necessità di fare presto. In questo senso va la scelta di lavoro del Comitato tecnico scientifico. Questa scelta aiuterà la localizzazione delle imprese del bolognese, in un territorio che vuole ancora crescere.

Il consigliere Leporati chiede perché nelle videate proposte era stato omissivo il Centergross, vista l'importanza di questa struttura.

Il Consigliere Finelli ribadisce che questo progetto deve essere complessivo, per risolvere tutti i problemi del territorio. Forse non basta un patto fra enti, bisogna anche farlo rispettare, coinvolgendo tutti i comuni del territorio. L'altro tema è quello del decentramento funzionale di alcuni poli, come nel caso della Fiera.

Il Consigliere Ballotta apprezza la valutazione generale del sistema viario della Provincia. Bisogna capire il livello di progettazione necessario per arrivare ai finanziamenti. Chiede a che livello di progettazione sono arrivate le proposte dei Comitati, e quale sarà il livello di cantierizzazione causato dai lavori per il passante.

Il Consigliere Venturi sottolinea l'importanza di capire le altre proposte, alternative al Passante Nord. Chiede quali sono i criteri principali che hanno indotto ad elaborare e scegliere il Passante Nord. Cosa ha portato a cambiare i progetti e ad arrivare all'attuale soluzione?

L'Ingegnere Tropea illustra il metodo utilizzato per arrivare alla scelta del Passante Nord, mediante supporto informatico. Lo studio di fattibilità si divide in due parti: la prima tratta il confronto delle ipotesi alternative di intervento (passante nord, sud, banalizzazione). Vari elementi sono stati comparati ed analizzati. Una delle varianti utilizzate è stata la valenza trasportistica del passante e il suo consumo di suolo. La provincia attualmente è attraversata da flussi che per il 55% sono di scambio fra città e territorio, e per il 45% da semplice attraversamento, e questo è il problema che si cerca di affrontare nelle varie ipotesi. I flussi principali deviati sul Passante Nord hanno percorrenza medie di 350 km: il passante provoca un allungamento di 12 km, che è una percentuale bassissima sulla media di percorrenza dei mezzi e quindi ininfluenza. Il traffico attuale già sfiora i limiti di capacità dell'attuale piattaforma. La banalizzazione consiste nel togliere il pedaggio al tratto autostradale che attraversa Bologna ed utilizzando meglio le due piattaforme: questo scenario consente di migliorare il tratto autostradale ma non quello della tangenziale.

Il Passante Sud ha effetti molto scarsi sul traffico, ed è più costosa per il tratto appenninico che attraversa, mentre il Passante Nord ha più effetti sulla mobilità territoriale. Nelle vicinanze dell'attuale sede c'è molta concentrazione di abitanti, che

calerebbe in prossimità del passante nord. Anche l'esposizione al rumore e allo smog, nel caso di P. Nord, calerebbe sensibilmente.

Per quanto riguarda l'occupazione di suolo, il P. Nord contempla l'utilizzo di 148 ettari di terreno ed è la più gravosa, anche se contempliamo le opere accessorie come la grande trasversale di pianura. Ogni anno, però, si consumano circa 480 ettari per nuovi insediamenti produttivi: il consumo causato dal passante è quindi trascurabile. Il problema è che questa opera non deve indurre nuova urbanizzazione nelle zone limitrofe. Vengono mostrate altre slide sull'impatto ambientale.

L'opera che cosa di più è il passante Sud, mentre quella più economica è la banalizzazione. Nel caso della banalizzazione è previsto anche un contributo a Società autostrade, che rinunciarebbe ad un tratto ora di suo proprietà.

Il passante Nord prevede delle barriere di accesso al tratto di A13, ai quali si pagherebbe un pedaggio aggiuntivo: questo per evitare un traffico parassitario dei veicoli. Con questi pedaggi si avrebbe un buon ricavo aggiuntivo, che potrebbero essere utilizzati per potenziare SFM.

Il Consigliere Mattioli chiede un chiarimento sulla grande trasversale di pianura e sulla nuova S. Vitale.

L'Ing. Tropea precisa che per "grande trasversale" si intende una super strada a due corsie per senso di marcia che collega S. Giovanni in Persicelo a Budrio. Questa strada in origine doveva essere tutta fuori sede rispetto all'attuale sede.

Il Consigliere Mainardi chiede che tipo di comparazione verrà effettuata con il progetto dei Comitati.

L'Ing. Tropea ribadisce che quel livello di pedaggio alle barriere induce i conducenti a preferire il passante Nord.

(L'intervento del Consigliere Ballotta non è verbalizzabile per motivi tecnici)

Il Presidente De Pasquale ricorda l'impegno della Commissione ad ascoltare anche le altre ipotesi di intervento viario, come quella di Lega ambiente.

L'assessore Venturi ricorda la decisione di consegnare una copia del PTCP a tutti i Consiglieri per agevolare la conoscenza della materia. Chiede ai tecnici di rendere disponibili le slide in formato cartaceo per i Consiglieri. Giovedì 9 settembre si è effettuato un incontro con Comune, Regione e Ministero: l'impegno è quello alla costruzione di un sistema integrato dei trasporti, che vada nella direzione del trasferimento di quote del trasporto su gomma a quello su ferro. Il SFM rappresenta quindi la scelta strategica. Nell'incontro a Roma si è ribadito questo concetto e domenica si inaugurerà il nuovo tratto fra Bazzano e Vignola. L'altro tema è quello del trasporto urbano e periurbano. La questione del nodo autostradale completa questo quadro, e va affrontato subito. Nell'incontro di Roma si è chiesto di ragionare sui tempi entro i quali deve essere chiuso il lavoro di approfondimento e presentato il progetto definitivo. Hanno acquisito il DPF per la parte che fa riferimento alla parte che riferimento alla programmazione del territorio: per il triennio 2004-2007, nel piano di attuazione delle singole opere c'è un'indicazione precisa che indica nel nodo autostradale di Bologna. Su questo tema l'istruttoria è in corso e l'inoltro al CIPE deve essere entro il 2005. Bisogna evitare di perdere l'occasione per risolvere in maniera coerente i problemi del territorio. Bisogna ribadire, a proposito del Comitato, che in questa fase sono impegnati all'acquisizione dei nominativi dei Comuni e della Regione, che hanno già indicato i propri rappresentanti. Anche i Comitati potranno indicare un

proprio rappresentante, cosa che fino ad ora non hanno fatto. Ad oggi hanno l'indicazione della Prof.ssa Cittadini. C'è l'impegno da parte dell'amministrazione ad analizzare tutte le proposte, elaborando un documento tecnico di controdeduzione. L'altro obiettivo è quello dell'istituzione di un tavolo permanente che possa coinvolgere l'assessorato all'ambiente e quello alla viabilità. Il Presidente del Comitato deve essere indicato dal Consiglio provinciale, e la proposta che viene fatta è quella dell'Architetto Cavalcoli, che ha tutti i requisiti necessari. Questa nomina potrà anche garantire il collegamento necessario con tutte le strutture della Provincia, operando già dalla settimana prossima, visto che il progetto va presentato entro il 15 di novembre.

L'architetto Del Piano precisa che il PTCP affida la quantificazione dell'organizzazione territoriale a una scelta infrastrutturale fatta dal piano e a una scelta da compiere da fare nei piani comunali: l'obiettivo è che le 14 aree di sviluppo siano ecologicamente attrezzate. La quantità sarà quindi definita in base a questa esigenza.

L'Assessore Venturi precisa che ANAS ha affidato i lavori per i caselli a Società autostrade, la cui documentazione è già stata richiesta.

Il Consigliere Guidotti sottolinea che rimane un tema politico, che li spinge a non partecipare al Comitato tecnico scientifico. Rimane convinto che i tempi di questo comitato non sono sufficienti per una comparazione fra proposte diverse: alla fine sarà un tentativo per far rientrare la scelta Passante Nord all'interno del programma di questa Giunta, consolidando la maggioranza. La terzietà del Comitato ha un ostacolo nella nomina del suo presidente, visto che l'Architetto Cavalcoli è un tecnico e dirigente dell'amministrazione, ed ha avuto un ruolo fondamentale nel PTCP e nella formulazione dell'ipotesi Passante Nord. I dubbi sulla terzietà di questo Comitato sono quindi confermati da questa scelta, così come è confermata la scelta di non partecipare ai suoi lavori.

Il Presidente De Pasquale chiede la disponibilità della Commissione a discutere la programmazione dei lavori nella giornata del 24 settembre.

Il Consigliere Sabbioni ribadisce il proprio parere negativo alla nomina del Presidente del Comitato, non per la sua professionalità, indiscutibile, ma a causa della contraddizione insita in questa scelta. Questa designazione non può essere neutra, perché viene indicato un dirigente che ha sempre difeso la scelta del Passante Nord. Era quindi meglio individuare un professionista esterno. I tempi effettivi del Comitato fra l'altro si riducono a poco più di un mese. Per questo hanno evitato di indicare un proprio rappresentante.

Il Presidente De Pasquale non ritiene che l'obiettivo del Comitato fosse un concorso di idee ma bensì un approfondimento. Non è razionale che si vada a parificare un contributo esterno ad un percorso quadriennale con ben altro peso. Il protagonismo della Provincia è sottolineato da questa nomina: l'aver la possibilità di dare un ruolo rilevante a questo ente, nella logica di un mutamento delle vecchie e disastrose logiche urbanistiche, lo trova assolutamente favorevole. Non vede una specie di gioco truccato, ma la possibilità di invertire una rotta. Dichiarò quindi il suo voto favorevole.

Il Consigliere Mattioli ribadisce che il Consiglio delegò il Comitato a decidere se uno degli strumenti del PTCP era o meno la soluzione migliore: la proposta di Cavalcoli è al di sopra delle parti, visto che è uno dei fautori del PTCP. Il Comitato deve decidere se all'interno di quel progetto (PTCP) lo strumento del Passante Nord è il migliore. La

proposta di Cavalcoli è giusta, e garantisce l'ente rispetto al percorso fatto in questi 5 anni.

Il Consigliere Spina crede che il mandato del Comitato sia quello di valutare i progetti in campo, fra i quali c'è il Passante Nord. Manca un raffronto con quello che è il progetto di ottimizzazione dell'attuale sede stradale. Occorre quindi che nel lavoro di questo comitato si valutino questi fattori: va fatta opera di coinvolgimento dei cittadini, per cui il varo del Comitato non può più essere rinviato. La nomina di Cavalcoli va quindi in questa direzione: resta il fatto che il Consiglio dovrà esercitare un ruolo di vigilanza sui lavori del Comitato.

Il Presidente De Pasquale chiede se gli interventi fino ad ora effettuati possano essere considerati come dichiarazioni di voto.

Il Consigliere Guidotti ribadisce di non avere fatto dichiarazione di voto, ma solo puro e semplice dibattito.

La Consigliera Ercolini ribadisce che il dibattito deve proseguire, e che le dichiarazioni di voto seguiranno in un secondo momento.

Il Consigliere Vigarani sostiene che compito del Comitato è la valutazione di tutte le ipotesi in campo, e non solo il Passante Nord. Per questo motivo i Verdi hanno dato il proprio assenso all'ipotesi di Comitato. Ritiene condivisibili alcuni dubbi sulla nomina di Cavalcoli, dubbi che però possono essere superati per il ruolo che effettivamente avrà questo comitato.

Il Consigliere Mattioli ribadisce che il PTCP è un progetto attuato dalla Provincia, e non è suscettibile di cambiamenti da parte di un comitato di esperti: all'interno del PTCP c'è uno strumento chiamato Passante Nord sul quale si decise di fare un'ulteriore istruttoria. Ed è questo che si sta facendo.

Il Consigliere Loporati auspicherebbe che l'appuntamento sul Comitato fosse un'occasione di novità e di apertura: per questo si aspettava una nomina esterna per lo stesso Comitato. Si registra per l'ennesima volta che questa maggioranza non è coesa sugli appuntamenti di fondo: sulle questioni infrastrutturali fra l'altro occorre tenere conto di anni di errori delle giunte di sinistra, che hanno dato prova di negligenza ed incapacità. L'unico punto fermo di questa vicenda è il comportamento coerente del Ministro. Il Comitato oggettivamente fino ad ora non ha lavorato, e a questo punto bisogna mettere punto a tutte le emergenze. Di fronte a ciò è impensabile che la Giunta non abbia ancora presentato un proprio programma di mandato, sul quale confrontarsi. Per questi motivi voterà contro alla proposta della Giunta.

Il Consigliere Zaniboni sottolinea che in questa sede si è esplicitata la volontà di svolgere un'analisi comparata fra il progetto di Passante Nord e le altre ipotesi, con un percorso trasparente che consenta a tutti di avere gli elementi utili per fare una scelta. Il percorso deve tener conto del rispetto dei tempi concordati con il ministero. La terzietà del Comitato è garantita anche dalla sua composizione, e per questo è importante una presenza dei comitati: la rinuncia della minoranza rappresenta una limitazione.

Il Consigliere Venturi ribadisce la condivisione sul PTCP e sulla nomina dell'Architetto Cavalcoli. Ritiene che il Presidente del Comitato abbia un ruolo chiaro, e che è la composizione del Comitato ad essere determinante. Teme infatti che chi è contrario al progetto si tiri indietro dalla partecipazione ai lavori. Questa è una metodologia assolutamente discutibile: auspica che il mondo ambientalista partecipi ai lavori della Commissione.

Il Consigliere Mainardi ribadisce la scelta di non partecipazione ai lavori del Comitato, confermata dalla discussione di oggi. L'Architetto Cavalcoli non può garantire la terzietà di questo organismo, visto che ha difeso più volte e pubblicamente la scelta del Passante, oltre ad esserne uno dei promotori.

Il Consigliere Guidotti ribadisce che la terzietà del Comitato non è garantita dalla composizione dello stesso, in primis dal suo Presidente. Questo organismo fu inventato alla conclusione del lungo dibattito sul PTCP, per consentire la conclusione dei lavori. Se il Comitato valutasse come migliore il Passante Nord, bisognerebbe rivotare il PTCP. Il Comitato è una camera di compensazione tutta politica, senza effettività tecnica. Per questo motivo non ritengono terzo il Comitato e il suo Presidente, al di là delle sue competenze personali.

Il consigliere Nanni dichiara di non partecipare alla votazione in quanto non ha ancora fatto i dovuti accertamenti sul curriculum del Presidente proposto.

Il Vice Presidente chiede se qualcuno vuole fare altre dichiarazioni di voto.

La proposta di delibera viene posta in votazione e approvata a maggioranza:
CONTRARI: Guidotti, Sabbioni, Mainardi, Leporati. **NON PARTECIPA AL VOTO:** Nanni.

Il Presidente De Pasquale propone di rinviare alla prossima seduta la discussione sulla programmazione dei lavori, a cui seguirà la partecipazione al Comitato consultivo (in data 24 settembre 2004).

La seduta è tolta alle ore 12.30.

il/la Segretario/a
 LORENZO PIAZZA
 PASQUALE

IL PRESIDENTE
 ANDREA DE

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

IL/LA SEGRETARIO/A

