

PROVINCIA DI BOLOGNA

4ª COMMISSIONE CONSILIARE

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

VERBALE N. 7 DEL 1 OTTOBRE 2004

L'anno 2004, il giorno 1 del mese di ottobre 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
CASERTA SERGIO
COCCHI ANNA
CONTI VALTER
FINELLI RAFFAELE
GNUDI MASSIMO
TORCHI EMANUELA
MATTIOLI GAETANO
ZANIBONI GABRIELE
CASTELLARI FABRIZIO
GRANDI LORENZO
VIGARANI ALFREDO
VENTURI GIOVANNI
FINOTTI LUCA
GOVONI LUCA
LABANCA ANGELA
LEPORATI GIOVANNI
VICINELLI GIUSEPPE
GUIDOTTI SERGIO
MAINARDI MARCO
VECCHI ALBERTO

La Presidente della Provincia BEATRICE DRAGHETTI risulta assente.

Sono assenti i seguenti Consiglieri:

BALLOTTA RENATO, SPINA SERGIO, NANNI PAOLO.

Sono inoltre presenti: **Dott. Severino Ghini; Massimo Montanari WWF; Luigi Rambelli (Legambiente)**

Funge da segretario/a verbalizzante: LORENZO PIAZZA

ORDINE DEL GIORNO

OGGETTO N. 1 - Udienza

Udienza conoscitiva sul Passante Nord con le Associazioni ambientaliste e i Comitati dei Cittadini.

OGGETTO N. 2 - Verbale

Approvazione del verbale n. 3 del 17 settembre 2004.

Il Presidente De Pasquale, constatata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta alle ore 9,00.

OGGETTO N. 1)

Si allega la bozza non corretta della deregistrazione integrale della seduta.

OGGETTO N. 2)

Approvato all'unanimità.

La seduta è tolta alle ore 12,50

Del che consta si è redatto il presente verbale da sottoporre all'approvazione della Commissione in una prossima seduta utile, letto e sottoscritto come indicato.

IL SEGRETARIO
LORENZO PIAZZA

IL PRESIDENTE
ANDREA DE PASQUALE

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

PRESIDENTE - ... alle domande. Poiché vedo appunto che i relatori al mio fianco sono parecchi, direi sei, i Consiglieri ho sentito che hanno delle curiosità, anche per potere appunto rivolgersi in maniera interlocutoria a questi nostri ospiti. Quindi io sarei per lasciare un primo momento di presentazione; e poi per aprire una fase di

domande e risposte da parte dei Consiglieri. Ripeto, come ho sempre detto ai miei Colleghi Consiglieri, che nelle udienze conoscitive cerchiamo di mantenere il nostro interloquire legato alle considerazioni tecniche, che sono riferibili appunto alle persone qui invitate in audizione. Informo anche la Commissione che, dopo una consultazione con i Capigruppo, il dibattito nostro, politico, su questi temi sarebbe stato spostato dal pomeriggio del venerdì 15, che era stata una prima ipotesi, però che scontentava diversi Gruppi, a un lunedì mattina, che non sappiamo ancora se sarà lunedì 18 ottobre o lunedì 25 ottobre, perché dobbiamo piazzare questa nostra Commissione il lunedì che non c'è la Conferenza metropolitana; poiché mi dicono che per tradizione non si vedono proprio tutti i lunedì, io ho la speranza di potervi offrire questo momento di dibattito o lunedì 18, alle nove e mezza di mattina, o lunedì 25, alle nove e mezza di mattina, liberando, invece, in questo modo venerdì 15 pomeriggio.

Perché parecchi di voi sono venuti da me a dire: no, guarda... Allora, a questo punto, torniamo indietro. Quindi noi ci vedremo, ribadisco il calendario di questa Commissione, l'8, il prossimo venerdì, per esigenza dell'Assessorato all'Ambiente; poi ci rivedremo il 15, venerdì mattina, per ascoltare invece il comitato tecnico consultivo, quello di fresca nomina, come è stato richiesto da alcuni cui voi. Infine il 22, l'altro venerdì, mattina, avremo una Commissione congiunta con la nostra omologa del Comune, sempre alle nove del mattino, non so ancora se qui o a Palazzo D'Accursio, per quello ci metteremo d'accordo. E in mezzo ci infileremo questo dibattito o il 18 o il 25 mattina, tra di noi. Questo era come informazione di calendario ai Commissari.

Allora io passerei alla presentazione, se vi auto presentate; schiacciando il bottone rosso dovrebbe attivarsi il microfono.

RAMBELLI - Luigi Rambelli, Presidente regionale di Legambiente. Tra l'altro comunico che, essendo stato convocato dal Giudice di Pace per una questione causa pilota sui ritardi dei treni, ho dei tempi strettissimi. Quindi bisognerebbe che riuscissi a parlare per primo.

GALLI - Gianni Galli, del coordinamento Comitati Spontanei.

GHINI - Severino Ghini, del coordinamento Comitati Spontanei.

MONTANARI - Massimo Montanari, della Segreteria regionale del WWF.

PALMISANO - Enrico Palmisano, del coordinamento di Gruppi Spontanei.

PORELLI - Carlo Porelli, del coordinamento Gruppi Spontanei.

PRESIDENTE - Bene. Allora darei la parola a chi ha più esigenze e me l'ha chiesto.

RAMBELLI - La prima cosa che vorrei dire è che non parlerò di problemi tecnici. Se la cosa è ammissibile, lo dico subito. Perché noi abbiamo chiesto alla Provincia, in via preliminare, in relazione al comitato tecnico scientifico, di poter discutere di impostazioni generali e di progetto di città; cosa che abbiamo ribadito in lettera alla Presidente della Giunta Provinciale, in varie occasioni e anche segnatamente due giorni fa. Tra l'altro, ci troviamo, in un primo tempo, ad avere una richiesta di partecipazione a un comitato che sostanzialmente, come acquisito nell'incontro diretto con la Presidente della Giunta e con l'Assessore Venturi, abbiamo detto non dovrebbe occuparsi solo dell'esame dello studio di

fattibilità ma valutare le esigenze della città in termini più ampi.

Tra l'altro avevamo avuto la sensazione, direi, a questo punto, forse sbagliata, che ci fosse stata un'apertura al nostro tipo di ragionamento. Tant'è che la Presidente della Giunta ci disse che l'oggetto del lavoro del comitato era stato formulato in quel modo perché al momento, quando fu fatto questo oggetto, quando furono decise queste cose, non c'era un progetto alternativo e quindi non era possibile esaminare diverse ipotesi.

Noi siamo andati avanti con questa opinione. Ci troviamo oggi, all'indomani della convocazione del comitato, con un ordine del giorno che si limita a chiederci la conferma che quella del progetto è l'ultima versione, senza neanche offrire la possibilità di poterlo illustrare direttamente al comitato. Quindi direi che siamo in una situazione abbastanza kafkiana, perché non riusciamo neanche a capire qual è lo stato dell'arte. Ora, francamente, avevo scritto di più; ma ho poco tempo e quindi, caso mai, lo consegno per iscritto. Oppure chi l'ha già letta... Ho intenzione di chiedere di darci... magari per chi non l'ha letto, andare a leggere quello che è già stato scritto su queste vicende. Si parla della Malpensa in quel caso lì ma penso che possa essere, diciamo così, assimilabile. In quel caso chi scrive è Giorgio Bocca, su un libro che si chiama "Piccolo Cesare", in un capitolo che si chiama "furto continuo". Poi ognuno si leggerà, se vuole, la parte.

Ora direi che, piuttosto che magnificare i vantaggi del progetto alternativo, cercando di prendere per buona la manifestazione di disponibilità dichiarata dalle istituzioni che hanno proposto il passante nord, i comitati e noi abbiamo appunto elaborato questo progetto, vorrei chiedere, alla luce di queste che purtroppo per tutti noi

sentiamo molto vicine alla realtà, con quale spirito le maggioranze di governo di Regione, Comune e Provincia, sono andate a chiedere con il cappello in mano al Ministro Lunardi di aggiungere alla lunga lista delle opere già dichiarate prioritarie altri 2.000 miliardi - mi torna sempre meglio parlare di lire, anche per l'età che ho - per la loro opera, che allunga la strada fra Milano e Rimini di altri due chilometri; e con quale spirito, visto che nelle 21 opere dichiarate prioritarie, non ci stava perché non c'è, si sono accinti a chiedere al Ministro di aggiungere la loro opera alla lista, ancora più lunga, di quelle di seconda fila, 40.

Dato che ci dicono in ogni viaggio a Roma che l'opera è decisa e che si farà, pensiamo che il Ministro che costruisce i progetti gli abbia chiesto di spingere per fargli avere anche questo progetto; e che il suo socio, Presidente dell'ANAS, abbia detto che si può fare. Per quale ragione è stato accorciato il lavoro del comitato tecnico scientifico, quando è chiaro che il viaggio a Roma di oltre un anno fa è andato a vuoto? Che il viaggio a Roma del 6 agosto non ha prodotto risultati ottimi e impegnativi, come dice la lettera del Governo, e conferma quelle della Provincia? Che il viaggio a Roma del 9 settembre non siamo ancora riusciti a capire cosa ha prodotto, per quanto riguarda il passante nord? E abbiamo la netta impressione che questo sia stato nascosto, ad arte, in un meglio qualificato nodo bolognese.

Nella legge finanziaria non vi sono soldi per le 21 opere dichiarate prioritarie; non vi sono per quelle dichiarate secondarie. Quanto si pensa di poterne avere per quelle, come il passante bolognese, che non sono presenti nelle prime 61 opere censite dal Governo nazionale? Quando il Governo sta proponendo di mettere a pedaggio le strade statali gestite dall'ANAS? Domani anche la tangenziale? O

questa sarà gratuita, perché Bologna verrà considerata, alla stregua delle aree depresse di una volta, da assistere? Abbiamo discusso, come Legambiente, con la Regione Toscana, con la Regione Lombardia e con la Regione Veneto: altre autostrade, altri passanti, altre tangenziali. Mentre i treni, per la maggioranza dei cittadini, viaggiano ancora alla velocità di almeno 60 anni fa e a meno del loro potenziale reale tecnico. Oppure arrivano in ritardo, come quello che ho preso io stamattina.

Si pensa forse di sostituire il metodo del cappello in mano, che si è usato finora, andando a fare incontri informali, che non producono atti, con la mobilitazione di tutti i cittadini, dei parlamenti, delle sedi delle Camere di Commercio, dei cosiddetti poteri forti, delle forze economiche, per chiedere al Governo di finanziare il passante nord? Prima di tutto le priorità: prima della sanità, prima delle medicine, prima della scuola pubblica, prima dell'assistenza agli anziani, prima del trasporto collettivo o priva di interventi sul carovita? Oppure qualcuno pensa di potere fare la furbata e, visto che non ci sono soldi, potere addossare al Governo la responsabilità dell'opera pubblica non finanziata?

Qualcuno di questi Assessori specialmente, quelli di opposizione al Governo nazionale..

PRESIDENTE - Rambelli, io ho un problema. Ho bisogno di intervenire sul metodo.

RAMBELLI - Prego.

PRESIDENTE - C'è un problema tecnico inerente alla natura di questo tipo di incontro. L'audizione avviene nel senso che chi viene qui viene ascoltato, per rispondere alle domande che fanno i Consiglieri; non al contrario. Cioè che chi viene qua interroga la maggioranza di governo, che tra l'altro non è qui presente se non cortesia

dell'Assessore Venturi, che è qui per ascoltarci; e non è tenuta essa a rispondere alle domande, diciamo, di chi viene qui invitato per presentare obiezioni o proposte, come nel caso vostro. Io la richiamerei a stare al tema, a non allargare troppo il discorso rispetto a scelte politiche nazionali o di assistenza sociale, come stava facendo adesso.

Semplicemente mi permettevo anche di ribadire un dato di fatto, che mi sembra sia sfuggito alla sua presentazione iniziale, quando ha affermato "non riusciamo a presentare al comitato tecnico scientifico il nostro progetto"; sono sempre aspetti procedurali, non entro assolutamente nel merito. Io sapevo, e qui però anche prova scritta, del fatto che vi è stato chiesto, con lettera del 24 settembre 2004, copia autentica del progetto, del progetto alternativo, con lettera dell'architetto Cavalcoli, Presidente di questo comitato, proprio - come è scritto nella lettera - al fine di poter raffrontare e valutare questa soluzione. Poi ognuno può interpretare i fatti come vuole, però una richiesta formale di documentazione, per poterla valutare, c'è, è agli atti. A meno che, questo però non l'ho capito, perché prima lei ha detto, solo per collocare in questa nostra audizione la posizione di tutti voi, se Legambiente appoggia o non appoggia l'ipotesi alternativa, cioè l'allargamento della tangenziale e dell'autostrada in sede. Quella è l'unica domanda che le farei, se mi volesse rispondere. Poi lei pregherei di concludere l'intervento e di passare la parola ad altri. Grazie.

RAMBELLI - Allora, solo per gli atti, in data 8 di settembre noi abbiamo scritto alla Provincia dicendo che, al Presidente della Provincia, all'Assessore Venturi, dicendo che la giornata seguente, quella della delegazione a Roma, era per noi importante per capire se potevamo o

meno far parte del comitato tecnico scientifico; per una ragione molto semplice: che se il 9 settembre si fosse deciso tutto, non aveva alcun senso esaminare progetti alternativi, quando si parlava esplicitamente di passante nord. Devo dire che avevamo già ricevuto questa lettera che ci chiedeva di far parte del comitato tecnico scientifico; e quella era la nostra risposta.

La nostra risposta, però, non ha avuto riscontri. E ci siamo trovati, il 24 di settembre, di fronte ad una lettera del Presidente del comitato, architetto Pietro Cavalcoli, che ci dice che chiede... annuncia che la riunione si farà il 29 settembre, che il comitato scientifico per l'approfondimento delle soluzioni indicate dallo studio di fattibilità, relative al nodo autostradale tangenziale di Bologna, chiedeva se il nostro progetto, perché il progetto praticamente di tre strutture presenti a questo tavolo, Legambiente, WWF, i comitati, anche se è elaborata dai comitati è da noi sostenuta con una serie di integrazioni, osservazioni, valutazioni; se questo era quello del compact disc presentato a suo tempo.

L'unica offerta che abbiamo avuto è questa. Si dice solo che c'è la riunione del 29 settembre, che deve programmare i lavori, ma non si dice altro. Per questo Legambiente ha provveduto, in data 29 settembre, a richiedere alla Provincia, alla Presidente della Provincia, all'Assessore Venturi e all'architetto Piero Cavalcoli, di capire a che punto siamo. Visto che alla nostra domanda dell'8 di settembre non c'è stato nessun riscontro, speriamo che ci sia ora. In ogni caso, è evidente che se il comitato tecnico scientifico ha come scopo, mantiene come scopo quello dell'approfondimento delle soluzioni indicate nello studio di fattibilità, relativamente al nodo autostradale tangenziale di Bologna, è inutile discutere in

un comitato tecnico scientifico, perché significa che la sua scelta la Provincia l'ha già definita.

Questa è la ragione per cui io sto parlando di questioni generali. Ora, posso anche finire subito, senza aggiungere altro, e lasciare agli atti della Commissione il documento che stavo leggendo; però credo che stiamo cominciando sul terreno che non è affatto quello che abbiamo sentito illustrare dal Presidente della Provincia il 2 di settembre, in questa sede, e cioè un ragionamento di apertura e di piena disponibilità ad esaminare tutti i problemi in cui si colloca la questione del passante autostradale. Grazie.

PRESIDENTE - Bene. Completo però l'informazione data da Luigi Rambelli, con la lettura di quattro righe di questa lettera, che non pensavo fosse così importante ma lo diventa a questo punto, poiché è stato detto che questa lettera non diceva nulla rispetto alla disponibilità del comitato tecnico scientifico a prendere in esame il progetto alternativo. Questa lettera dice... lo farò. Accolta. Prego. Se mi lasciava ugualmente leggere queste. Va bene, certo allora.

MATTIOLI - Visto che il signor Rambelli ha motivi tali che non permettono la sua presenza, chiedo se Legambiente è rappresentata solo da lui, in quanto ho l'impressione che la sua assenza privi questo Consiglio della possibilità di avere informazioni così come previsto da questa Commissione.

PRESIDENTE - Se vuole rispondere.

RAMBELLI - Non ci sono altri rappresentanti. Fino a prova contraria sono il Presidente regionale. E siccome la convocazione del Giudice è arrivata un giorno fa, Legambiente è un'associazione di volontariato che non è in grado di chiedere a persone di prendere le ferie o permessi per venire a presenziare a questa cosa. Io sono disponibile

a farlo ma purtroppo, ripeto, devo presentarmi dal Giudice di Pace.

PRESIDENTE - Allora, dicevo, io farei questa proposta. Poiché il nostro ospite Rambelli ha detto di deve andare via abbastanza in fretta, e Legambiente ha espresso, anche attraverso la stampa, posizioni sulle quali diversi Consiglieri hanno domande da fare, se può essere un metodo utile, potrei rimandare a un secondo momento l'audizione degli altri rappresentanti e lasciare che l'ultimo periodo di tempo che Rambelli ha a disposizione possa essere usato per le domande. Accolgo intanto la richiesta del Consigliere Finotti di farvi avere copia di questa. Mi permetto ugualmente, però, di leggere queste tre righe perché sono importanti, in quanto nel corso di una precedente Commissione l'Assessore Venturi ha preso formalmente l'impegno affinché il comitato esamini tutte le soluzioni in campo.

E allora, siccome è stato affermato il contrario, io leggo nella lettera firmata da Cavalcoli il 24 settembre che si chiede in sostanza se il cd, di cui ha fatto menzione anche Rambelli, sia la versione ufficiale della proposta da voi sostenuta; da voi sostenuta, questa appunto è una domanda che mi viene dopo quello che Rambelli ha detto. Il comitato infatti esprimerà le proprie valutazioni su propria copia, raffrontando la soluzione da voi proposta con le altre soluzioni individuate nello studio di fattibilità. Quindi, se io leggo l'italiano, mi sembra che la richiesta di essere messi a raffronto con pari dignità rispetto allo studio già fatto dalla Provincia sia accolta, almeno formalmente, da questo tipo di comunicazione. La richiesta evidentemente stava a dire che, se vi erano altri documenti che rendevano in realtà quel cd non nella versione ufficiale, una versione non aggiornata eccetera,

si invitava i proponenti a fornire al comitato tecnico scientifico della versione più aggiornata.

Quindi, a questo punto, io darei la parola ai Consiglieri che desiderano interloquire con Luigi Rambelli, che poi deve invece abbandonarci. Consigliere Mattioli.

MATTIOLI - Grazie Presidente. Io sono un Consigliere Provinciale, provengo da Medicina. Devo dire che sono abbastanza rammaricato del fatto che debba intervenire in questo momento, non lasciando la parola agli altri rappresentanti dei comitati; e sono altrettanto rammaricato perché fino a questo momento io ho perso del tempo, stamattina, qua. In quanto ero venuto per conoscere progetti diversi, alternativi, così come era previsto dalla Commissione; per cui voglio affermare che nel caso in cui una delle organizzazioni, in questo caso un'organizzazione importante, non potesse essere presente, si poteva appunto ragionare nell'ottica di prevedere la sua presenza.

Detta questa cosa, ovviamente faccio di necessità virtù e faccio due domande al Presidente Rambelli. La prima è questa. Il passante nord, nel mandato precedente di questa amministrazione, fu approvato come strumento interno ad un progetto complessivo della Provincia di Bologna, che era il PTCP. Questo progetto complessivo della Provincia di Bologna prevedeva la possibilità di ragionare in un'ottica capovolta rispetto a quella precedente e fondamentalmente ragionare nell'ottica di un decentramento di una serie di poli, fondamentali per lo sviluppo del territorio Provinciale, pensiamo all'Università, pensiamo alla rete ospedaliera, pensiamo alle reti scolastiche eccetera. E quindi prevedeva in questo senso la necessità di collegamenti più funzionali rispetto appunto all'attuale situazione dei collegamenti.

Allora io faccio due domande al signor Rambelli. La prima domanda mi deriva da alcune sue interviste; ne ho qui

una di Repubblica: "Legambiente sulle barricate, così la città raddoppia". E, d'altra parte, anche nel suo intervento, nel momento in cui afferma che secondo lui il comitato dovrebbe valutare le esigenze della città in termini più ampi. Allora, la domanda che io faccia è questa: riducendo la questione del passante nord alla questione della tangenziale, non si crea una situazione di mantenimento di un'ottica politica che prevede appunto di mantenere una città di 370.000 abitanti intasata da un milione e mezzo giornaliero di persone? Una realtà che non prevede sviluppo Provinciale? Signor Rambelli, vicino a casa mia c'è una struttura scientifica che è unica in Europa; ma il centro delle attività scientifiche Università si farà al Lazzaretto. E questo è di per sé, come dire, un elemento importante.

Allora la seconda domanda che io faccio è questa. Vorrei capire se nel vostro progetto, che ancora non mi è stato presentato, l'ipotesi appunto di una Provincia che agisce in termini appunto di sviluppo policentrico è contenuta o meno. Grazie.

CONSIGLIERE - Grazie Presidente. Volevo fare una domanda al signor Rambelli... No, semmai il signor Rambelli mi può rispondere poi tramite lettera, per posta, spero con un telegramma. Con un telegramma mi può rispondere. Molto velocemente. Allora, vorrei sapere, intanto mi sarebbe piaciuto sapere in dettaglio la proposta di Legambiente perché su Internet veramente non la ritengo una proposta alternativa, perché era molto generica. E non sono riuscito a capire bene di che cosa si trattasse, in tale proposta. Volevo sapere come si porrà Legambiente in maniera pratica nei confronti del comitato tecnico scientifico che si è venuto a creare. E poi, dopo, mi fermo perché se no è un casino.

PRESIDENTE - Grazie Consigliere. Diamo la parola allora a Luigi Rambelli prima che ci abbandoni.

RAMBELLI - Mi scuso nuovamente ma, ripeto, ho un appuntamento fra dieci minuti nell'ufficio del Giudice di Pace. Ora, naturalmente, se la cosa continua e l'altra finisce più in fretta, io sono di ritorno. La questione. E' presto detto che tutta la posizione che noi stiamo esprimendo, abbastanza concordemente direi con queste tre strutture, comitato, WWF e Legambiente, è sostanzialmente omogenea, nella presentazione della proposta. Quello che stiamo dicendo è che c'è un'altra impostazione, da parte nostra, sulla questione dello sviluppo complessivo della città.

Per quanto riguarda la questione specifica, siccome è stata ricordata la passata amministrazione, io posso solamente dire che la nostra proposta è stata depositata, come osservazione, al Piano Territoriale, al piano Provinciale, e che la Giunta Provinciale scorsa non ha ritenuto neppure di invitarci alla riunione in cui si sono discusse le osservazioni, dando le risposte. Devo dire che questa cosa è stata già presentata alla Presidente della Provincia e all'Assessore Venturi; e si è detto che sostanzialmente quella era un'altra storia, che cominciava una storia nuova con questa amministrazione. Mi pare che noi abbiamo dato atto, sia pure con dei dubbi e diverse posizione tra noi, che c'era un'intenzione che andava esaminata, andava tenuta nella dovuta considerazione. La ragione per cui Legambiente ha scritto due giorni fa alla Presidente della Provincia sono appunto per verificare questo tipo di disponibilità. Quindi aspettiamo che la Presidente della Provincia, o la Giunta, se ritiene, ci risponda, dicendo quali sono le posizioni. Noi non abbiamo ritenuto, nella lettera che è stata inviata a noi, anche a

noi, dall'Assessore Venturi, che questa cosa qui fosse coerente con gli impegni assunti nella riunione del 2 di settembre. Molto semplice.

Per quanto riguarda il discorso delle cose e delle realizzazioni che sono nella Provincia bolognese, posso aggiungere che nella nostra proposta riguardante il nodo della mobilità, dell'area bolognese quindi, comprendente anche la Provincia, ci sono altre proposte che riguardano proprio... Siccome lei è di Medicina, una di queste è quella della realizzazione, della ricostruzione della ferrovia tra Massa Lombarda e Bologna; perché ormai l'avere delle disponibilità di viabilità, come dimostra la situazione di stamattina, o di ieri mattina della mattina precedente, vuol dire che avere questa disponibilità non è sufficiente per garantire dei collegamenti, in quanto siamo in una situazione di completa congestione. Non è spostando un po' più in là i problemi che si risolvono queste questioni.

La cosa ancora che io vorrei aggiungere è che abbiamo salutato ieri con grande favore il fatto che la Russia ha deciso di rendere operativo, con la sua adesione, il protocollo di Kyoto; e questa è una delle osservazioni che noi abbiamo fatto al PTCP. E cioè di non tenere conto dei vincoli internazionali e nazionali che sono stati dati; perché quella scelta lì è una scelta di aumento dell'impatto del traffico sulla città. Adesso mi scuso veramente ma devo andare via.

PRESIDENTE - Allora, se poi finisce in fretta, torni pure, perché possiamo continuare. Intanto la salutiamo. Mi ha chiesto la parola l'Assessore Venturi.

VENTURI - Sì, molto brevemente. Intanto voglio dire che sono qui questa mattina non per cortesia ma anche perché credo che sia importante utilizzare tutte le sedi opportune per mantenere aperto il confronto con tutti soggetti che su temi importanti e strategici, come quelli di cui stiamo

parlando, hanno delle cose da dire. Credo questo sia un metodo importante, che strada facendo ci può aiutare per davvero ad esprimere quella che è la filosofia di governo e di impegno che vogliamo esprimere anche e soprattutto in questo mandato. Io, in questi 30-40 giorni, ho risposto direttamente, sia via e-mail che per iscritto, a diverse lettere che i cittadini facenti parte dei comitati spontanei, oppure direttamente dalle associazioni che animano questo tipo di iniziativa, hanno rivolto direttamente all'attenzione dell'amministrazione Provinciale; proprio in coerenza con le cose che dicevo prima.

In questo senso si inserisce l'incontro che abbiamo voluto provocare il 2 di settembre; così come abbiamo fatto con i Sindaci, così come abbiamo fatto con le associazioni degli agricoltori, così come abbiamo fatto anche due giorni fa con i comitati a favore, quelli che da tempo lamentano una situazione da un punto di vista ambientale, e non solo, insostenibile lungo l'asse autostradale e tangenziale di Bologna. Perché crediamo che, prima di addivenire alla decisione finale, sia importante in questo senso sentire tutte le voci, ragionare con il territorio e verificare il livello di coerenza che con i progetti elaborati dalla Provincia, dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, al sistema infrastrutturale dei trasporti, di conseguenza, abbiamo elaborato.

Il comitato tecnico e scientifico si è insediato mercoledì 29. La lettera che il Presidente dello stesso, architetto Piero Cavalcoli, ha inviato ai comitati spontanei è il frutto di una volontà politica precisa. Sto rispondendo alle cose che mi sono state dette. Visto che mi sono state poste delle domande, alcune delle quali necessitavano di una risposta immediata, per evitare di aggiungere confusione a confusione, io ho ritenuto di...

PRESIDENTE - Io sono contento che tutte... Io direi questo. Io sono contento di vedere che il tema di oggi interessa anche a livello emotivo. Ribadisco che, qualora gli interventi che vengono fatti in questa sede, con questo ordine del giorno, vadano fuori dal tema, sono perfettamente d'accordo con quanto che hanno affermato i Consiglieri Leporati e Finotti, che andrebbero ricondotti al tema. Ritengo che l'intervento dell'Assessore, oltre che legittimo, sia in tema. Pertanto, a parte le opinioni politiche personali, sarei per lasciarlo terminare. Basta però, perché altrimenti... Io farei così. Ne discutiamo a valle. Adesso qui ci sono io; abbiamo cinque amici che devono presentarci il loro progetto alternativo. E' bene che non lo facciano alle due ma è bene che lo possano fare in tempo utile. Do la parola all'Assessore Venturi.

VENTURI - Io ho già praticamente finito. Dicevo appunto che abbiamo espresso questa volontà. L'elemento di novità è rappresentato dalla proposta alternativa che è stata presentata alcuni mesi fa. E quindi, in questo senso, l'impegno della Giunta è quello di valutare, approfondire e comparare questa proposta, al fine di mettere nelle condizioni l'amministrazione Provinciale di adottare la decisione che vuole assolutamente adottare entro i tempi di cui abbiamo già parlato anche in sede di Commissione.

PRESIDENTE - Bene. Io appunto non vorrei poi mettere troppo in imbarazzo i nostri ospiti, che si fanno un'idea della politica peggiore di quella che è, in questo modo, se ci mettiamo a urlare tra di noi. Comunque mi hanno chiesto... Se la Consiglieria Labanca vuole fare una mozione d'ordine, che sia tale. Dico solo che mi è stato chiesto dai nostri invitati di potere presentare il progetto. Consiglieria Labanca, brevemente.

LABANCA - Molto breve, Presidente. Però, devo dire, forse capisco anche che quando si è al primo mandato non è

facilissimo; perché anch'io ho commesso degli errori nel mandato scorso. Però noi ci eravamo dati una regola, come Consiglio. Perché altrimenti i comizi li fa solo la Giunta o li fa ciascun Assessore. Uno dei motivi per cui non si fanno interventi politici quando c'è una audizione è proprio questo; per cui anche la parte di risposta dell'Assessore non veniva data in precedenza. Allora, se ci manteniamo su questa regola, a me va bene. Però, se ci deve essere una regola invece dove parla solo una parte o solo dove parla la Giunta, questo a me non va più bene, perché tra l'altro questo è uno strumento del Consiglio.

PRESIDENTE - Grazie. Concordo. Dico solo che le questioni di metodo sono separate da quelle di merito. Se si fa l'affermazione che dice che il comitato tecnico scientifico non ha ricevuto, non ha voluto esaminare un progetto e agli atti invece risultano lettere che dicono il contrario, credo che sia non legittimo ma doveroso da parte della mia Presidenza e, visto che è presente, anche dell'Assessore, ribadire lo stato dei fatti sul piano procedurale. Semplicemente quello; non è un intervento politico, è un ribadire alcuni fatti di carattere procedurale. Io darei la parola a chi del gruppo dei Comitati Spontanei me la chiede, cioè il signor Enrico Palmisano.

PALMISANO - Cerchiamo di entrare nel merito della presentazione dell'ipotesi alternativa. Lo dico subito. La presentazione sarà fatta da due momenti. Vi chiediamo quindi la massima disponibilità ad ascoltarci. La prima parte riguarderà informazioni che stanno alla base dell'ipotesi alternativa; ma anche informazioni rispetto allo stato dell'unione, sino ad oggi. E credo che sia giusto da parte nostra dare ai Consiglieri, e a questa Commissione, qual è lo stato delle cose, quindi per

confrontarci su questo. La seconda parte sarà l'amico Ghini Severino che è entrare nel merito del progetto.

Allora, io vorrei rimanere, partendo dall'esperienza di pochi momenti fa, sulla lettera, dai fatti; cioè è ingiusto sempre chiarire quali sono i fatti. Allora, i fatti oggi sono questi; e me ne assumo l'onere della prova, fino a prova contraria. Noi abbiamo sempre chiesto, insieme a Legambiente e a WWF, la riapertura di uno spazio politico ed istituzionale che ci consentisse di fare due tipi di operazioni: quello di discutere appunto del modello di città e l'altro, all'interno di questo, affrontare una grande questione, che è quella della mobilità e dei trasporti nella Provincia di Bologna e del suo capoluogo, che è sicuramente - dico - un nodo di rilevanza strategica non solamente locale e regionale ma anche nazionale.

Questa è stata, fin dal 2 agosto 2002, la richiesta che il coordinamento dei Gruppi Spontanei, Legambiente e WWF hanno portato avanti; cercando appunto di affrontare anche... non servono quelle cose, secondo me serviranno fra un po'. Cercando appunto di avere con le istituzioni, proprio perché sono preposte al governo del territorio, di poter decidere in termini partecipati e quindi in termini, però, di consapevolezza dei bisogni, dei problemi e delle possibili soluzioni. Quindi mettendo a confronto soluzioni diverse.

I fatti. Io qui devo partire necessariamente dalla disponibilità. In questi anni, dalla precedente amministrazione, sino all'incontro del 2 di settembre ultimo scorso, con il Presidente Draghetti e con l'Assessore Venturi, di disponibilità non c'è stata; cioè, a fronte di una necessità della riapertura di uno spazio politico ed istituzionale, c'è stata solamente offerta una sede tecnica, che è il CTST, che abbiamo contestato fin da subito. Perché il mandato, è rivelatore un articolo de

l'Unità di questi giorni ma era rivelatore anche il sito della Provincia, era: dimostrare scientificamente che la scelta del passante nord è la migliore possibile. Primo fatto.

Secondo fatto. In tutti questi anni, sempre nel periodo estivo, e voi sapete che i meteorologici hanno previsto cambiamenti climatici e come questi influiscono anche sullo stato di benessere della popolazione, abbiamo sempre avuto in questi periodi estivi dei comportamenti, secondo noi, dove il caldo ha fatto qualche effetto. Il 2 agosto, Presidente della Provincia Prodi, il Sindaco Guazzaloca allora, il Presidente Errani e il Ministro hanno firmato un accordo dicendo che era l'intesa generale quadro. Noi abbiamo sostenuto che non era nero; e difatti si è dimostrato che non era vero. Per giungere al 6 di agosto di quest'anno; fatto. Avete letto sugli organi di stampa che tutto è stato deciso.

Bene. Non è assolutamente vero. Gli atti - ve li cito - sono la lettera della Provincia, che adesso vi consegneremo, addirittura ci hanno mandato gli articoli dei giornali, del comunicato stampa, e la lettera del Ministero, che è ancora più carina, che ve la leggo. Questo: "Nota del 7 settembre 2004, protocollo 1556431884"; ha dichiarato che "dall'incontro del 6 di agosto non è derivato alcun atto o accordo e neppure è stato redatto verbale, ma solo un generico impegno a future riunioni per approfondire gli aspetti tecnici e problematici dell'iniziativa. Non si è quindi in grado di fornire utili notizie in merito". Io credo che questa Commissione debba avere la conoscenza di qual è lo stato delle cose. Primo fatto.

Secondo fatto; e vado a conclusione. Avete sentito l'Assessore Venturi, ma chiunque ha partecipato a quell'incontro a Roma, che non dobbiamo perdere i

finanziamenti. Allora, qui vi diamo una informazione ma vogliamo anche ricevere delle informazioni da chi ha partecipato, al di là dei comunicati stampa. Fatto. Questo è l'originale della riunione del CIPE, esattamente del 31 maggio 2004. Al punto numero 24 leggo con grande attenzione, e prego anche i Consiglieri, c'è scritto questo appunto: "Nodo autostradale e tangenziale di Bologna. Nodo stradale di Bologna, Emilia Romagna, non deliberato. La motivazione è una; appunto è di una istruttoria in corso, con possibilità di inoltro al CIPE entro il secondo semestre 2005. Secondo fatto; delibera del CIPE del 29 di settembre... Allora, dobbiamo stare ai fatti? Arriviamo. Cosa? Sì, ci arriviamo; intanto finisco.

PRESIDENTE - Colleghi Consiglieri, vi prego, vi prego, manteniamo una condotta idonea e adeguata alla sede che stiamo frequentando. D'accordo. Aspetta un secondo che ho una mozione d'ordine. Io prima fare ordine; e poi facciamo la mozione d'ordine, d'accordo? Allora, adesso ci diamo una calmata. Io cerco di controllare i tempi, come ho sempre fatto, ma direi che nell'ambito di questi tempi alcune considerazioni, anche di carattere critico rispetto al processo, e alcuni dati che ci stava dando adesso il nostro ospite, possono far parte del discorso. Vi pregherei di usare il vostro potere di intervento di mozione d'ordine con il giusto equilibrio, per non impedire lo svolgimento della Commissione. Tra l'altro, il fatto che abbiamo qui ospiti questi cittadini mi porterebbe anche a raccomandare appunto una condotta non dico esemplare però, insomma, abbastanza padrona di sé. Grazie. Quindi io chiederei di far finire.

PALMISANO - Io capisco gli interventi che vengono fatti in particolare dai Consiglieri della maggioranza. Certo. Io, quello che voglio dire, però, è che il nesso fra tutto questo è: bisogna fare presto, è stato detto dalle

istituzioni e in particolare dalla Provincia. Noi abbiamo sostenuto che c'è il tempo per mettere tranquillamente a confronto le diverse ipotesi, che dopo presenteremo. Noi vogliamo dare le informazioni che dall'esperienza che abbiamo avuto di incontri, anche con altri Consigli, è emerso che le informazioni non ci sono. Concludo subito: 29 di settembre 2004, non esiste nessun tipo di finanziamento della delibera CIPE per quanto riguarda il nodo stradale e autostradale di Bologna. Peraltro preciso che l'intesa generale quadro non parla di passante nord ma di nodo autostradale e tangenziale di Bologna.

Ultima questione; e dopo veramente chiuso e do... lo so che qualcuno si agita. E' per un motivo molto semplice. Però quando vengono fatte delle affermazioni come quella della città policentrica, e allora mi piacerebbe confrontarmi, cercando di spaccare il fronte che è di qua, che è contro il passante nord, beh, io mi sento legittimato a rispondere; perché questo progetto è il progetto dei tre e non dei due. E quindi rispondo... e quindi rispondo a certe domande che sono state fatte. Bene. Allora, se si viene a dire che oggi come oggi la città policentrica, la nostra proposta non risponde, io vorrei dire che dal 1972 al 1985 sono stato Consigliere in questa città e ho avuto delle responsabilità anche di una forza politica di governo.

Bene. Vi dico che della città policentrica, andate a leggervi tutti i testi della scuola media, vuol dire che Bologna viene presentata come città policentrica. E nei piani che abbiamo, perché c'ero anch'io come Consigliere, era previsto - Consigliere di Medicina - il decentramento dell'ospedale Sant'Orsola, c'era appunto l'uscita di tutte le amministrazioni, i parcheggi scambiatori, le aree... No, perché non si può fare... Nulla è stato fatto della città policentrica. C'era l'idea della città di un milione di abitanti. E su questo per fortuna che questa città ha

respinto quella idea. Allora, la storia, sono fatti; vanno portati per quello che sono, perché altrimenti ci sono veramente dei comportamenti che rischiano di essere strumentali rispetto al dibattito che si deve aprire, con grande serenità, sulla più grande opera che verrà realizzata, se verrà realizzata, negli ultimi trent'anni dalla Provincia di Bologna.

Credo che un minimo di attenzione e di onestà storica sui fatti vada posta su questo. Non dividere. Al governo c'eravamo noi; e mi ci metto anch'io, rispetto a queste cose di città policentrica.

PRESIDENTE - Va bene. Io raccomanderei allora di passare alla presentazione del progetto, perché, con tutto il rispetto delle opinioni, se però noi allaghiamo la discussione a tutto ciò che è accaduto fino all'85, credo che faremmo fatica obiettivamente a concludere qualcosa di utile con questo incontro. Poi si può ridiscutere tutto, però direi che oggi stiamo parlando in un quadro che storicamente è definito. C'è un oggi, c'è stata una storia dietro di noi, l'ho già detto la scorsa Commissione, facendo arrabbiare qualcuno. Oggi dobbiamo parlare, tentare di parlare di quelle che possono essere le soluzioni al nodo tangenziale autostradale di Bologna. Ce n'è una che ha due anni di vita e che quella redatta dalla Provincia; ce n'è un'altra, che ha pochi mesi di vita ed è quella che adesso cercheremo di capire dal nostro ospite Severino Ghini.

GHINI - Buongiorno. Io mi chiamo Severino Ghini e, come ho detto prima, faccio parte del coordinamento Gruppi Spontanei. Allora, come ha detto poc'anzi Enrico Palmisano, noi vorremmo, visto che siamo qua per parlare, riuscire a farlo in modo sereno. Allora, a me sembra però che non si stia andando in questa direzione, scusate se lo dico. Io sono qua tranquillissimo e serenissimo; perché, se ci vuole

un'audizione, non ci siamo mai parlati, se appena facciamo due righe di presentazione voi ci dite che siamo fuori tema... A parte che il tema non l'abbiamo neanche molto capito, dalla convocazione, che c'era scritto "discussione sul passante nord" e basta. Quindi noi siamo venuti pronti a qualsiasi cosa. Non sapevamo che cosa voleste. Io faccio un invito ad ascoltare; perché ho già rivisto il clima - scusate se lo dico, forse è una mia interpretazione - di quello che è successo in Consiglio Provinciale quando ci sono state le audizioni delle osservazioni al PTCP, in cui abbiamo parlato con la sveglia e tutti quanti i Consiglieri facevano i cavoli loro.

Allora, io ho notato anche gente che risponde al cellulare e che ride. Io mi sento un po' in soggezione, sinceramente, a parlare di fronte ad un auditorio così. Se vogliamo instaurare un dialogo, come dice l'Assessore Venturi, noi siamo i primi a volerlo fare; però un minimo...

(fine lato uno)

(inizio lato due)

(continua Ghini) ... per capire anche noi. Se noi presentiamo un progetto, non è una ricetta, così, che voi poi la prendete... Ci sono delle ragioni per cui è nata. E siccome l'Assessore Venturi, giustamente, voleva illustrare dal punto di vista generale quali erano certe scelte, anche noi qualche minuto l'abbiamo preso, per quello. E poi adesso passo a presentare; volevo chiarire soltanto questo. Se poi va a finire che la disponibilità al dialogo non c'è, non vi lamentate se poi non veniamo al comitato tecnico scientifico. Questa presentazione richiede un quarto d'ora buono, forse anche venti minuti; quindi abbiate un attimo di pazienza.

Nodo stradale e ferroviario di Bologna. Come tutti sanno, Bologna è sempre stato un nodo stradale e autostradale fin dall'epoca storica. Vediamo il reticolato di strade storiche, poi di ferrovie, principali e secondarie, che però non sono meno importanti, come la Vignola - Porto Maggiore, e ultimamente anche nodo importantissimo autostradale. Questo perché? Perché, siccome noi siamo nati come comitati, i comitati di solito hanno una brutta fama, che è quella di essere solo i comitati del no e di occuparsi solo del tema col paraocchi e molte volte del proprio interesse, chiedendo di fare le cose un po' più in là. Ne abbiamo delle testimonianze tutti i giorni. Bene. Noi abbiamo voluto, con questo, far vedere che ci interessiamo del problema che è stato posto sul tappeto in un'ottica generale.

Bene. Veniamo a quello che è lo studio di fattibilità; perché l'attore principale, che è stata la Provincia, l'ha presentato in questo modo. E' chiaro che non ci sono soltanto questi punti. Noi ci rifacciamo a quello che c'è sullo studio di fattibilità. E nello studio di fattibilità la città policentrica e queste cose qui non sono state consideratela. La prima preoccupazione è stata quella dei punti di crisi, che sono questi: congestione del traffico sull'autostrada, congestione del traffico sulla tangenziale ed esposizione dei residenti a rumore ed inquinamento. Io vorrei cercare di instaurare un dialogo; quindi, se qualcuno pensa che ci siano altri punti, forse l'ho letto male.

Noi non vogliamo essere faziosi; vogliamo anche considerare il punto di vista di chi ha proposto il passante nord, naturalmente. Allora, intanto le soluzioni proposte fino al 2002 erano la terza corsia autostradale, che veniva ottenuta riducendo al minimo la corsia d'emergenza della tangenziale, e il progetto della Regione,

che molti non conoscono, un progetto dell'ingegner Napoli, che prevedeva l'interramento completo dell'autostrada, sotto e di fianco alla tangenziale; non soltanto sotto. Noi l'abbiamo visto, è un progetto molto invasivo dal punto di vista appunto dell'ambiente circostante. Bene. Nell'agosto del 2002 è stato presentato il passante nord, i cui presupposti - mi scusino i proponenti del passante nord se li interpreto così ma mi sembra di essere abbastanza obiettivo - sono che, primo, la maggior parte del traffico sull'asse tangenziale, traffico locale, non autostradale, è circa 60 contro 40; adesso non state a prendere il numero esatto perché nessuno ha i dati esatti. Scusate, non mi rendevo conto, scusate.

Allora, quindi, uno dei presupposti dello studio di fattibilità è no alla terza corsia, perché sacrifica la tangenziale. Questo è un punto di vista abbastanza condivisibile perché sulla tangenziale passa la maggior parte del traffico. L'altra considerazione è che la maggior parte del traffico autostradale è traffico di passaggio; e quindi è legittimo pensare di allontanare l'autostrada dalla città. In base a queste considerazioni è stato proposto di liberalizzare tutte le corsie della tangenziale e il tratto - successivamente questo - di A13, che va dall'interporto all'intersezione con la A14. E poi il passante nord, che è la famosa bretella di 40 chilometri.

Adesso vediamo come secondo noi il passante nord ha risolto i punti di crisi che nello studio di fattibilità si cercava di affrontare; ma non solo. Noi siamo andati a tutte le assemblee in cui la Provincia ha presentato questo progetto e questa è quello che abbiamo capito. Allora, primo: congestione del traffico sull'autostrada. Intanto si aumenta di 17 chilometri il percorso; e questa non è una quisquilia né un fatto secondario. Perché, come vedremo, si parlava del protocollo di Kyoto, 17 chilometri in più di

percorso significano circa 100.000 tep annue di maggior consumo di combustibili fossili.

Poi ci sono già 4,5 chilometri di gallerie; adesso non so quante siano diventate, perché è sempre in aumento. E nello studio di fattibilità la galleria era considerata un punto negativo. Tant'è vero che il passante sud era stato considerato tra i punti, appunto, per cui è stato rigettato, c'erano troppe gallerie. Poi, aumenta il pericolo in caso di nebbia. Questo è un punto inequivocabile, però non è mai stato preso in seria considerazione, tranne che da dei potenziali utenti come gli autotrasportatori. Noi sappiamo, chi vive a Bologna, chi è sulla tangenziale, nebbia ce n'è poca. Sul percorso del passante nord la nebbia è di casa; sono le zone della nebbia in pratica. E tutti sappiamo che uno dei rischi maggiori, i problemi sulla circolazione autostradale e sulla sicurezza, è la nebbia.

Secondo: congestione del traffico sulla tangenziale. Questo è un altro dei punti forti della presentazione del passante nord, che ingenera un grande impatto a prima vista; però, se si va a ragionare un tantino, si vede che questa liberalizzazione, portare le corsie da due a quattro o addirittura a cinque, non è poi così come sembra. Cioè lo slogan "facciamo respirare Bologna" rimane poi uno slogan, se uno ci pensa un attimo. E perché? Perché noi abbiamo visto il grafico sulla tangenziale, del traffico sulla tangenziale, e si deve, sia dai grafici, sia da chi ci va tutti i giorni, che ci sono due picchi al giorno in cui si eccede la quantità di traffico sopportabile da questo asse; e sono quelle della mattina, quando si va a lavorare, e la sera, quando si torna.

Bene. E' stato fatto uno studio, con programmi che si usano nei trasporti, al calcolatore, e si è visto che, anche aumentando da due a quattro le corsie della

tangenziale, purtroppo nelle ore di punta non si ha un grande miglioramento, perché il problema sono le uscite. E non è soltanto un problema di mettere le rotonde al posto dei semafori; è perché in quell'ora le radiali su cui si dovrebbe sfogare il traffico sono altrettanto intasate. E questo chi tutte le mattine viene sulle radiali lo vede coi propri occhi e come pure chi la vedo sulla tangenziale. Quindi questo fatto di dire facciamo respirare la città, pensiamoci un attimino. A prima vista sembra così. Ma andiamo avanti.

Poi, per convincere gli autotrasportatori, specialmente, a percorrere 17 chilometri in più, di fronte a una tangenziale completamente liberalizzata, ci vogliono dei disincentivi. E questo è preso in considerazione anche dallo studio di fattibilità. Però in nessuna delle assemblee è stato risposto a questa domanda: quali saranno queste misure? Perché effettivamente sono misure difficili da immaginare. Tutte quante, però, alla fine comporterebbero qualche sorta di tassazione, di pedaggio, sulla tangenziale. Perché quelli che affermano che sarebbe facile distinguere il traffico di passaggio da quello diretto in città, insomma, non hanno molta credibilità.

Poi, terzo punto di crisi, che è l'esposizione dei residenti al rumore e all'inquinamento. Ecco, qui è un punto abbastanza delicato perché qui, anche dall'intervento che ho sentito prima dal signore che viene da Medicina, è stata fatta un pochino di confusione; mi perdoni se glielo dico. Perché? Lo sappiamo anche noi che i residenti sono abbastanza arrabbiati perché, nonostante questi comitati siano attivi da quindici anni, non hanno avuto ancora niente; e vedono nel passante nord una possibile soluzione dei loro problemi. Questo era stato fatto credere anche nello studio di fattibilità, perché nello studio di fattibilità c'è scritto che il passante nord, fra tutte le

soluzioni presentate, è quello che ha il minor numero di residenti esposti.

Noi affermiamo che non è vero. Perché? Perché sulla tangenziale, signori, continuerà a scorrere comunque un traffico notevole, molto notevole. Se si fanno dei conti, non andiamo lontani dal 70 per cento del traffico attuale. Quindi mi dite quale beneficio possano avere questi - scusate, fra virgolette - illusi che abitano vicino alla tangenziale, di miglioramento delle proprio condizioni? Quindi non bisogna contare come esposti sulo i nuovi esposti al passante nord, che sono stati calcolati in 17.000 dallo studio di fattibilità, ma bisogna mantenere quelli di prima. Mettiamo moltiplicati per un coefficiente. In totale, il numero dei residenti esposti viene aumentato. E se pensiamo che nel progetto finora presentato di passante nord non sono previste mitigazioni sulla tangenziale, ma soltanto sul passante nord, voi vedete che questo giunto il passante nord non lo risolve. Non prevede mitigazioni sulla tangenziale. Bene.

Andiamo avanti. Ma non ci sono soltanto queste affermazioni - diciamo - funzionali che noi solleviamo. Ci sono delle cose ancora più generali, sulla proposta del passante nord, che noi riteniamo inaccettabili. La prima è questa. C'è un consumo di territorio e distruzione dell'ambiente, qualcuno lo caratterizzava con l'aggettivo impattante, da parte della Provincia, molto importante, tant'è vero che si parla di mitigazioni su tutto il tracciato, bene, questo consumo di territorio, che se qualcuno ha un attimo di sensibilità capisce quanto sia devastante, perché si attraversano non solo aree agricole di pregio, aree in cui da 2.500 anni c'è un'antropizzazione, per cui comunicazioni stradali, siti archeologici e così via. Non stiamo qui a fare la storia ma se voi andate a vedere, è una cosa devastante. In cambio

di, poi, vantaggi che vedremo che, secondo noi, non ne valgono la pena.

Bene, questo è un consumo irreversibile, signori. Una volta che l'abbiamo deciso, e meno coscienziosamente lo decideremo tanto più grave sarà, ce lo terremo per sempre. Nella pianificazione moderna, mi permetto di fare una chiosa però è una cosa importante, abbiamo ormai tutti capito che il territorio è una risorsa finita e irripetibile; e quindi va, d'ora in avanti, consumato con la massima attenzione. Questa indicazione è recepita anche, se mi permettete, dalla Legge Regionale 20, la quale recita che prima di fare opere di questo tipo bisogna dimostrare - ed è questo che abbiamo sempre chiesto noi - che questo è l'unico modo per procedere, che non ci sono alternative. Se ci sono alternative che hanno dei vantaggi rispetto al consumo del territorio, vanno considerate prioritarie. Vado avanti.

Parliamo dell'agricoltura. Recentemente, anche al SANA, è stato ribadito che l'orientamento regionale è quello di un'agricoltura di qualità, verso cui si stanno orientando le nostre aziende agricole, proprio per ragioni e di mercato e perché i nostri sono terreni naturalmente vocati a una produzione di qualità. Sono tra i terreni più fertili al mondo. Sapete tutti che la normativa europea, per avere prodotti di qualità, richiede una distanza minima di un chilometro da questi assi viari. Se noi facciamo il conto, banalissimo, si vede che 8.000 ettari di questo terreno preziosissimo non potranno più essere coltivati in questo modo. Peggiora la qualità dell'ambiente in una vasta area attorno a Bologna; questo, nonostante le fasce boscate che vengono previste, non lo si può disconoscere, perché in posti che non hanno la stessa concentrazione di inquinanti della città si va a mettere questo asse autostradale. E questi inquinanti da una barriera di alberi le polveri

sottili eccetera non vengono certo fermate. Ma questa è l'osservazione che si riallaccia al primo punto ed è forse la più importante.

Il passante nord, nella sua concezione, è una vecchia concezione dello spostare i problemi più in là, di aprire la strada a tutto quello che viene avanti, alle esigenze che vengono avanti, compreso uno smodato sviluppo del trasporto su gomma. Qui non si cerca nemmeno di fare un'inversione di tendenza, come invece viene presentato, come ci ha presentato anche l'Assessore Venturi nell'incontro, dicendo che il passante nord fa parte di un piano integrato in cui si vuole dare spazio alle ferrovie, al servizio ferroviario metropolitano ed altro. Il passante nord è proprio la classica pezza che viene messa su una situazione che è diventata d'emergenza e sulla quale non si vuole intervenire ma si accetta così com'è.

Tant'è vero che nello studio di fattibilità, e anche nel documento dei Sindaci, viene permesso che si prevede per il futuro un aumento stratosferico del traffico. Anche questa proiezione ha poca base scientifica. Perché, se si dice come dogma che tutte le volte che si aumenta di un 1 per cento il Pil il traffico aumenta di un tot, voi capite che estrapolandolo si va all'infinito; e questo non può stare in piedi. Quindi si prevede, addirittura, da studi seri, anche della CONFINDUSTRIA, non solo una stagnazione ma anche una diminuzione della richiesta di traffico; anche commerciale, perché oggi giorno l'aumento di traffico è un aumento drogato dal fatto che gli autotrasportatori viaggiano spesso non a pieno carico, come una volta, perché è stata privilegiata la consegna just in time, cioè a domanda, anche su Internet eccetera, più che su, invece, la resa dal punto di vista del carico.

Quindi questo modello per quanto potrà durare? E poi la domanda: è giusto continuare a dare spazio? Noi crediamo

che non sia giusto dargli spazio. E il passante nord non fa tutto questo. Bene, con questa premessa, per farvi vedere che non è che noi andiamo lì e diciamo soltanto "ci venite sopra la casa", molti di noi non sono neanche lì vicino, e quindi "fatevi più in là", diciamo queste cose. Inoltre, questo che è abbastanza grave, e qui non stiamo a fare la storia ma lo dimostra la storia di questo passante nord, l'approccio è stato molto superficiale. Se si è perso del tempo, noi diciamo, non è stato certo per colpa di chi chiede un confronto. Perché il confronto non c'è mai stato. Tant'è vero che lo studio di fattibilità, di cui si parla adesso, che è alla base del comitato tecnico scientifico, è stato realizzato su commissione della Provincia solo dopo aver deciso il tracciato, dopo molti mesi; e con la precisa indicazione, presa dal sito della Provincia, di dimostrare che il passante nord era la soluzione migliore.

In questo modo, signori, non si fanno le cose come dovrebbe essere fatte. Si rischia di commettere degli errori. Noi ne facciamo una questione di parte, come mi sembrava che prima ci fosse il dibattito, ma una questione di interesse generale per il futuro. Con queste premesse... Ah, poi, altri vantaggi del passante nord, e questo non è secondario: i tempi di realizzazione sono molto lunghi. Tutti gli esperti di trasporti parlano di un'opera ultradecennale; e non di sei anni, come si è parlato ultimamente sui giornali. Ci sono 40 chilometri di attraversamenti stradali, ferroviari, fluviali e gallerie; espropri e contenziosi a non finire; acquisizione di dati e studi da completare. Perché, se guardate bene lo studio di fattibilità, scusate, c'è scritto testualmente che i progettisti che l'hanno elaborato non rispondono dei dati di partenza perché in parte insufficienti e in parte poco attendibili.

Gli eventuali benefici del passante nord si otterrebbero solo al completamento dell'opera; e per molti anni voi capirete che il traffico, non della tangenziale ma del resto della pianura, verrebbe pesantemente penalizzato. Altra cosa, le risorse, di cui parlava prima Palmisano. Il passante nord, benché venga finanziato, drenerebbe per tanti anni tutte le risorse disponibili; e verrebbero penalizzate tante piccole opere minori nella Provincia, incomplete, come la trasversale di pianura, ponte al Trebbo eccetera, raddoppio ferrovia... Questi sono alcuni esempi: ponte sul Reno al Trebbo, questo, il cavalcavia, lo stanno facendo; e soprattutto le mitigazioni ambientali per i residenti a ridosso della tangenziale.

Queste opere non possono essere fatte per mancanza di fondi. Quei 710 milioni di euro, che avete visto nel CIPE, sono ipotesi di minima, ma molto di minima. Hanno già detto tutti che si va oltre i 1.000, cioè i 2.000 miliardi, e poi - vedremo - anche di più. Bene. Per questi motivi noi, dall'inizio del 2003, e non siamo riusciti recentemente, ci siamo battuti contro questo progetto. E siccome non siamo solo il comitato del no, abbiamo elaborato una proposta. Dunque, noi vogliamo una pianificazione sostenibile, ma veramente sostenibile, che quindi soddisfi tutti i seguenti quattro aspetti. Non neghiamo che esistano i problemi contingenti, quindi non siamo quelli che vogliamo abolire l'automobile. Vogliamo risolvere i problemi di adesso del traffico. Però vogliamo migliorare le condizioni di chi abita vicino alla tangenziale realmente. Quindi non so questi comitati cosa pensino; però noi cerchiamo proprio di andare incontro a questa gente che da quindici anni e più si vede massacrata dal traffico della tangenziale. Poi, che non consumi territorio; e nello stesso tempo inverte l'attuale tendenza di mobilità da gomma a ferro. Chi ha proposto il passante nord, e ce l'ha presentato, anche se

adesso di tirano fuori la città policentrica eccetera, ci ha sempre parlato solo del primo punto.

La nostra ipotesi di soluzione. Allora, visto che secondo noi, per avere una lungimiranza di pianificazione, occorre non consumare territorio, in primis, per non consumare territorio la soluzione obbligata è sulla sede attuale della tangenziale. I requisiti per risolvere i punti di crisi per esempio del traffico sono tre corsie per senso di marcia, per l'autostrada; e questo mi sembra che sia pacifico, perché lo prevede anche il passante nord. Tre corsie per senso di marcia per la tangenziale. E qui noi lo affermiamo perché, in base a quello studio fatto prima, passare da due a tre corsie, sicuramente è una cosa che fa bene; però raggiunge il massimo dell'efficienza. Se si fanno quattro corsie o cinque, non si fa altro che aumentare quella che tecnicamente viene indicata come turbolenza del traffico, soprattutto alle uscite. E quindi la situazione resta uguale, se non peggiore. E poi la mitigazione sulla tangenziale per rumori e inquinamento.

Quindi a noi occorre dello spazio. Lo spazio per quattro nove corsie, due per ogni senso di marcia. E siccome ogni corsia a norma europea è a 3,75 metri, occorrono 7 e 5 metri per senso di marcia. Allora, dov'è il succo della nostra proposta? Che, ripeto, è solo una proposta, anche aperta ovviamente a tutti i miglioramenti; anzi, se qualcuno farà una proposta migliore, noi saremo ben contenti, però con quei parametri che abbiamo detto prima, cioè di ottica di lungo periodo e sostenibile. Siccome, come vedete, ci sono tratti in rilevato, in rosso, e tratti in trincea, questi richiedono di espropriare un corridoio abbastanza più largo del nastro stradale, della sede stradale; e quindi è stato fatto sia nel rilevato, ci sono due scarpate laterali, sia nella trincea.

Finora nessuno aveva pensato, però, di utilizzare proprio le scarpate per l'allargamento. Perché si pensava a un allargamento, così com'è, con allargamento successivo di lato; e quindi questo, in molti punti, non era possibile, ce ne rendiamo conto anche noi. Se invece si va a vedere questa situazione, si vede che lo spazio occorrente esiste in tutto il percorso della tangenziale. E non è che adesso... qui vi chiediamo anche un attimino di fiducia in quello che diciamo, che noi non ce lo siamo inventati, abbiamo fatto un lungo e - se permettete - minuzioso lavoro tecnico di ricognizione, sul posto, abbiamo consultato ingegneri, trasportisti eccetera. Perché ci viene anche continuamente chiesto: ma l'avete fatto vedere a un ingegnere? L'hanno fatto anche degli ingegneri. E quindi verificate quello che volete ma dateci per buono che non sono invenzioni irreali queste.

Quindi noi pensiamo di trovare lo spazio necessario sulle scarpate. E come? Lo facciamo vedere con un ingrandimento della metà della tangenziale. Seguite per favore attentamente questa fase, perché caratterizza poi tutta la nostra proposta. Un diaframma verticale, a ridosso della tangenziale; un altro diaframma perforato, traforato diciamo, in comunicazione con l'esterno, in questa area. Questo ci permette di stabilizzare la situazione e di togliere il materiale che c'è nel mezzo. Questo materiale, tra l'altro, bisognerebbe sapere che non è terra, è ghiaia e sabbia di buona qualità. Perché negli Anni Sessanta, quando fu fatta la tangenziale, questi erano materiali poco pregiati, materiali che oggi sono considerati molto preziosi invece. Questo ci consentirebbe non solo di non aprire nuove cave per gli inerti, che servono per il calcestruzzo, ma addirittura di andare in surplus. Quindi non ci sembra una cosa da poco.

Il passante nord prevede, tra l'altro, l'apertura di cave per trovare gli inerti; e comunque trovare gli inerti per fare i terrapieni. Si parla anche di quello che verrà fuori dalla trincea. Comunque è sempre un movimento di terra che richiede un consumo energetico notevole. Poi si fanno due solai; e noi otteniamo in questo modo lo spazio necessario per l'allargamento della sede stradale e ottenere le sezioni di tangenziale ed autostrada che sono necessarie, come abbiamo illustrato prima. In più noi otteniamo due tunnel rettangolari che corrono lungo tutta la tangenziale, in cui noi abbiamo ipotizzato... questi li otteniamo gratis, tra virgolette. In cui si può ipotizzare un trasporto in sede propria. E questo trasporto noi l'abbiamo ipotizzato come trasporto ferroviario, tipo metrò. Però chiunque può avanzare le sue proposte.

Un punto molto importante, e su questo molti sono scettici, è che sono tutte tecnologie attualmente stracomuni in tutti i cantieri, e non c'è da inventare niente, e che si può inventare dall'esterno, senza interferire con il traffico sulla tangenziale. Signori, noi abbiamo fatto il censimento completo di tutte... C'è una sola casa che è a undici metri, le altre sono a distanze superiori. Comunque noi rimaniamo all'interno della scarpata, ne rimane anche un pezzo, quindi, se mi permettete, non ci sono grandissime variazioni rispetto alla situazione attuale. Mi darete atto che sette metri e mezzo, nessuno se n'è accorto neanche che ci siano. All'aperto sono veramente pochi. Qui è il prima della cura e dopo la cura, nella parte in rilevato. Come vedete, noi ci possiamo anche permettere di proporre, per esempio si parlava della sicurezza, un percorso pedonale protetto laterale a sbalzo, ancorato su queste strutture, per i pedoni e per chi dovesse rimanere in panne. E così anche nella parte in trincea.

Queste parti laterali che noi abbiamo ricavato, nelle sezioni in trincea, sono ricavabili e sono molto importanti dal punto di vista dell'accesso laterale, sia come via di fuga, sia come soccorso o qualcosa del genere, per quanto riguarda la ferrovia. Non solo. Ma se voi ci pensate, noi ci abbiamo pensato, se si vuole utilizzare al massimo questo che noi stiamo costruendo, questi due condotti laterali, lì si possono ancorare dei cablaggi di servizio come informazioni in fibra ottica eccetera, ma anche condotte idriche, sempre disponibili e accessibili, senza problemi, senza andare a scavare. Come vedete, questa è un'ottica non di spostare i problemi più in là e non consumare nuovo territorio ma, da quello che esiste già, ricavare il massimo possibile.

Perché noi riteniamo che la tangenziale non debba essere vista come una barriera e come un fatto negativo e perduto ma, con un pochetto di - diciamo così - concentrazione e di idee, si potrebbe invece utilizzare in un asse di servizio per la città. E questo è quello che proponiamo. Questa è l'intersezione banale con le radiali. Nelle radiali si allargano semplicemente i ponti e i tunnel vengono fatti passare sotto. Con delle modeste rampe, perché con le pendenze che adesso si possono superare si può veramente partire da poco distante, per andare giù e tornare su. Anche queste opere sono poco invasive, tra virgolette, con la tecnica dei diaframmi, per le radiali. Si può fare a metà sede stradale, senza scavare il tunnel ma scavandolo dopo aver fatto i diaframmi; adesso questa è una cosa tecnica ma è veramente poco invasiva.

Bene. Mitigazioni ambientali. Questo è un altro dei punti che noi riteniamo fondamentali e che forse è stato poco capito. E perché ce lo possiamo permettere? Perché, come vedremo, la nostra proposta costa talmente meno rispetto al passante nord che abbiamo tanti soldi, ci

rimangono, perché vogliamo che vengano qua a Bologna, non che vengano dispersi, che si possono fare le mitigazioni e si possono fare anche interventi nella Provincia che invece sono incompiuti. I punti di mitigazione non sono infiniti. Noi li siamo andati a scovare ci sembra tutti; a partire da Borgo Panigale, che è fuori dal discorso passante ma che è una situazione veramente tragica. Poi abbiamo l'aeroporto, abbiamo Zanardi, abbiamo Castorama 2, l'abbiamo detto così, Caserme Rosse, San Donnino, Scandellara, Massarenti e Croce del Biacco.

Teniamo presente, signorim che queste situazioni, tra l'altro, non è che la tangenziale, quando fu disegnata, sia stata fatta passare apposta in mezzo alla città, in mezzo a certe aree della città; soltanto in alcune radiali c'era già, come in Massarenti, come a Borgo Panigale eccetera. In altri punti i piani regolatori hanno consentito di costruire a ridosso della tangenziale. Bene, andiamo avanti. Il giallo sono i punti di mitigazione in rilevato e in trincea sono quelli in azzurro. Noi pensiamo ovviamente di affrontare queste mitigazioni con il sistema più drastico, che è la galleria artificiale; perché è quello che ha più efficacia e che è anche il più costoso. Però queste gallerie, che sono state considerate diciamo un punto negativo nello studio di fattibilità, per nostra proposta assommano un totale di 1 e 9 chilometri, ma sono frazionati in tante gallerie corte. C'è una bella differenza tra una galleria di una certa lunghezza, piuttosto di gallerie di un chilometro e mezzo.

Vediamo in particolare cosa abbiamo pensato nella zona di San Donnino, che è quella un pochettino più sacrificata e più stretta anche dal punto di vista della realizzazione. Questo è il rilievo in scala di quella che è la situazione in San Donnino, con il famoso steccone di via Francoforte sulla destra e con l'aggravante che hanno anche i garage;

quindi debbono avere sei metri davanti per uscire da questi garage. Noi proponiamo semplicemente questo: cioè un ecodotto, che sarebbe una galleria artificiale, con ripristino del manto di terreno, come per esempio stanno facendo in via Stalingrado ma anche da altre parti, e si chiama ecodotto perché ristabilisce la continuità ecologica e annulla l'effetto barriera di queste grandi strade; e viene fatta normalmente dove si vuole, nelle aree di pregio.

In questo caso voi vedete che, proprio in questo punto, ci sono delle pareti verticali; ma all'inizio e alla fine del tunnel c'è lo spazio per degradare verso il piano di campagna. Allora, qui subito va chiarita una cosa. La prima osservazione che ci è stata fatta, giustamente, perché chi non è nella tecnica lo pensa: come fate a realizzare questi ecodotti senza interrompere il traffico sulla tangenziale. Perché, concordiamo ovviamente anche noi, è impossibile proporre una cosa che interrompa per lungo tempo il traffico sulla tangenziale. E' chiaro che se si vuole riasfaltare... ma qualsiasi intervento di manutenzione viene fatto. Questi sono interventi che la gente pensa siano di chiusura per lunghi periodi. Non è vero. Perché abbiamo fatto, adesso qui, per brevità, non l'abbiamo presentato, un piano di lavoro, proprio di cantiere, in cui, se si parte ad allargare le parti laterali, lavorando al di fuori della tangenziale, quindi non interferendo sul traffico, si ottiene tutto lo spazio necessario per delle deviazioni di traffico e si possono varare addirittura le travi prefabbricate di questa opera senza interrompere il traffico; ma semplicemente deviandolo sull'una e sull'altra corsia.

Io vi ho chiesto prima di darci un attimino di credibilità. Noi non ci siamo mai permessi di uscire con delle affermazioni che non riteniamo verificare. Se volete,

se lo ritenete interessante, possiamo farlo. Questa è una simulazione per far vedere più o meno come sarebbe diventata la situazione in San Donnino, con l'ecodotto corto; ma l'ecodotto è molto più lungo, è di circa 450 metri, e va dal ponte dello smistamento fino a oltre il ponte di San Donato. Il rilevato. Il rilevato semplicemente abbiamo pensato, questo è solo un segno, ancorandoci alle strutture molto robuste che noi abbiamo fatto, di fare una galleria artificiale. Questa galleria artificiale, anche le altre, quelle degli ecodotti, potrebbero, anche in un secondo tempo, in futuro, riuscire a depurare parzialmente il pulviscolo, perché ci sono degli studi in merito, ma soprattutto, in questo caso, consentirebbero di avere a disposizione... questa è una nostra proposta ma, così, per dire come si possono pensare degli effetti collaterali positivi. Sono grandi (super edifici) disponibili per il foto voltaico.

Perché, forse adesso non tutti sono al corrente dei problemi dell'energia alternativa, il foto voltaico ha bisogno di grandi superfici. Con le grandi superfici che noi avremmo a disposizione per il foto voltaico, in questo caso, intanto si potrebbe fare un laboratorio di sperimentazione su larga scala; e poi si potrebbe avere una energia che potrebbe servire per i servizi elettrici di questa arteria e anche contribuire all'illuminazione, se non al pompaggio di eventuali fumi. In particolare, abbiamo fatto un disegno a Borgo Panigale... ecco, questo qua in pianta sarebbe la galleria artificiale prevista, quelle in rosso sono le case più pesantemente interessate. E di fare questa galleria artificiale più o meno... questo è un disegno, che ovviamente può essere fatto in qualsiasi modo, però nella struttura il concetto di lasciare gli spazi per degli impianti di servizio che in un secondo tempo, cioè in

futuro, potrebbero ospitare servizi tecnologici, anche per migliorare la qualità dell'aria. Bene, vado avanti.

Costi. Noi fatto un'attenta analisi dei costi; e anche qui certamente non possiamo starla a fare particolareggiata. Siamo andati da gente che lo fa di professione e ci hanno dato i computi metrici aggiornati. Allora, le opere in calcestruzzo, che sono il succo della nostra proposta, verrebbero circa 200 milioni di euro; le opere stradali di ripianamento dei livelli e di rifacimento dei manti, 25; le gallerie ed ecodotti, come vedete, 190 milioni di euro, quasi come l'intera opera di calcestruzzo, in più abbiamo aggiunto il 20 per cento, come previsto nello studio di fattibilità, per fare un paragone diciamo a pari, sebbene nello studio di fattibilità del passante nord non siano compresi gli ecodotti e le gallerie nella tangenziale. Comunque alla fine veniamo a spendere circa 500 milioni di euro, contro i 1.000 previsti per il passante nord. E questo non lo vogliamo dire perché siamo faziosi. Abbiamo interpellato chiunque; e questo lo sanno anche i proponenti del passante nord.

In più, molte volte ci si dimentica di un fatto abbastanza importante. Che nell'accordo dell'8 di agosto del 2002 alla Società Autostrade era stato fatto questo discorso; e adesso qui non pretendete di avere dei documenti ma ci è stato detto da chi ha partecipato che l'autostrada veniva compensata del mancato pedaggio, per il fatto che l'autostrada diventava liberalizzata nel tratto della tangenziale, di questo mancato pedaggio trentennale, perché la Società Autostrade ha avuto un rinnovo trentennale pochi anni fa, con l'esclusiva per la realizzazione del passante nord. Ebbene, in seguito a un'osservazione fatta da Legambiente presso l'Unione Europea, l'Unione Europea ha detto: non è possibile considerare questo passante come una variante o un

potenziamento di una rete in concessione della Società Autostrade, quindi deve andare a bando europeo.

Questo cosa comporta? Comporta che la Società Autostrade vuole un risarcimento di circa 390 milioni di euro in trent'anni, per avere indietro i soldi del mancato pedaggio. Comunque noi non l'abbiamo nemmeno considerato, questo, facciamo presente però che è un problema che esiste. A noi rimarrebbero, secondo quello che è stato deciso dal Governo come quantificazione per risolvere il problema del nodo stradale autostradale di Bologna, un surplus di 500 milioni di euro, che alla fine uno si può sbizzarrire a utilizzare come crede. Noi avevamo fatto le proposte come per fare un aumento, per aumentare effettivamente l'efficienza della rete ferroviaria. Perché si parla tanto di sistema ferroviario metropolitano ma, come hanno detto anche recentemente nei dibattiti Assessori di Bologna, se non compriamo effettivamente attrezzature, cioè treni, e non assumiamo ferrovieri, noi non possiamo parlare di una messa in esercizio di questo progetto, che noi condividiamo in pieno.

Dunque, tra l'altro, con la proposta che noi facciamo del nostro metrò tangenziale, diciamo, noi intersechiamo completamente tutte le radiali di questo sistema ferroviario metropolitano; lo vedremo in pianta prima. Poi c'è il completamento del programma di adeguamento del servizio ferroviario Porto Maggiore - Vignola, che da vent'anni che sappiamo tutti come dovrebbe essere ma che purtroppo non è ancora decollato. Io ci abito vicino. Poi, realizzare il raddoppio della linea ferroviario Bologna - Verona, che ormai lì è all'ultimo chilometro ma non viene mai fatto, viene sempre messo in seconda priorità. Completare la trasversale di pianura. Tutti gli operatori economici lo dicono. Ma la trasversale di pianura ha un gap notevole: che non esiste tra Budrio e Granarolo. Il ponte

sul fiume Reno in località Trebbo, per sgravare la tangenziale quindi di un carico che viene dalla parte est, per l'aeroporto e la zona Bargellino.

Bene. Queste erano solo alcune considerazioni. Queste sono le intersezioni, il raccordo e l'integrazione che noi pensiamo con il sistema ferroviario metropolitano e, se volete, anche con il metrò. Abbiamo tratto i dati dal sito della Provincia, che parla del sistema sul servizio ferroviario metropolitano di cui lì c'è il sito. Abbiamo il raccordo con Porretta, perché pensiamo nell'ultimo tratto di uscire dalla sede della tangenziale e collegarci con la stazione di Borgo Panigale, l'intersezione con la Milano, con la nuova stazione prevista in zona Zanardi, sfruttando la bretella della cintura ferroviaria, con la Bologna - Ferrara, con la Bologna - Porto Maggiore e con la Bologna - Rimini, nella costruenda stazione delle Caselle. In più abbiamo un collegamento interessante con Fiera ed aeroporto, che consentirebbe forse anche di risparmiare quel tratto di metrò. Bene, andiamo avanti.

Per finire, altri vantaggi che pensiamo della nostra ipotesi, rispetto al passante nord; e sono questi. Possibilità di eseguire lavori per stralci funzionali. Il passante nord non ha queste possibilità, perché effettivamente, finché non è costruito totalmente, non servirà a niente. Noi invece abbiamo la possibilità di eseguire i lavori, magari tra le radiali centrali, e a lavori completati l'opera funzionerebbe già; cioè non è che debba essere messo in esercizio totalmente. Quindi voi capite che l'esecuzione - fra virgolette - a rate faciliterebbe anche la velocità dei lavori e il reperimento di fondi. Poi noi ci siamo permessi anche di fare questa considerazione, vedendo quello che è successo con la TAV: un coinvolgimento molto maggiore dell'economia locale.

Lo spieghiamo. Per un'opera a bando europeo, come il passante nord... finisco fra breve, scusate, vi chiedo ancora un attimino di pazienza, è per la completezza dell'informazione. Dunque, l'economia locale, se si formano dei consorzi come quelli che vincono queste grandi appalti internazionali, ha una ricaduta diciamo non totale sulla economia locale, perché, come avete visto anche sulla TAV, macchinari, maestranze e ditte vengono molte dal di fuori, anche dall'estero probabilmente. Invece noi proponiamo, scusate, è una discriminante questa, opere che non vanno a bando europeo. Perché la Società Autostrade, in questo caso, e ce l'ha confermato la stessa Società Autostrade, potrebbe legittimamente rivendicare questa costruzione della terza corsia come un'opera di potenziamento di una rete in concessione, che le è legittimamente consentito. Quindi senza bandi, senza altro tipo di intralci. Inoltre, la nostra economia locale verrebbe pesantemente coinvolta, perché si tratta tutte di opere, anche quelle che proponiamo in Provincia, alla portata dei nostri operatori.

Procedure più veloci. Signori, non dimentichiamo uno dei punti che abbiamo detto: da qui a dieci anni, quando sarà finito il passante nord, come pensiamo di affrontare la situazione? La velocità non delle decisioni ma la velocità della messa in esercizio, che fa risparmiare tempo. Perché, se si prendono decisioni veloci che poi, alla fine, che fanno ritardare tutto quanto, non mi sembra di avere guadagnato tempo. E le procedure più veloci... Guardate, noi abbiamo eliminato per esempio tutte le procedure degli espropri; sono cose molto marginali. Voi avete un'idea di cosa significhino i contenziosi degli espropri con il passante nord? Non so; se qualcuno ci ha pensato seriamente, come ci abbiamo pensato noi, si mette un po' le mani nei capelli. Questa qua è un'altra cosa che vi prego di guardare ma non fa parte della nostra proposta.

Semplicemente, se uno pensa di trasformare la tangenziale e sfruttarla per il massimo possibile delle sue potenzialità al servizio della città, viene in mente anche un'altra cosa. A noi era sembrata carina e quindi ve la diciamo; però, ripeto, cercate di scorporarla da quella che è l'essenza del nostro progetto, della nostra proposta.

Allora, ci sono delle tecniche, oggigiorno, per, in corso d'opera, cioè senza eliminare, senza interrompere il traffico, che mi crediate o no ce l'hanno detto studi molto affermati, di consolidare il solaio e svuotare dal di sotto il volume in rilevato della tangenziale. In questo modo si possono recuperare intanto tutti gli inerti che sono sotto; e non sono cose da poco oggigiorno, dal punto di vista ambientale, perché altrimenti sarebbero nuove cave. E poi si potrebbero fare parcheggi scambiatori; e lì non è disegnato a vanvera, sono parcheggi realizzabili, a quattro auto per metro, che non sono poche, che permetterebbero di fare numeri importanti, molto importanti, di scambio, senza invadere i dintorni, cioè senza consumo di territorio. E inoltre si potrebbe fare grossi garage per servizi tipo servizio neve, servizi stradali, che troverebbero la loro sede ottimale. E non si parla di bruscolini, perché si parla di oltre 1 milione e 500.000 metri cubi. Questo, come vi ho detto, consideratelo nell'ottica di: cercare di sfruttare al massimo la tangenziale.

Bene, finiamo con una considerazione. Quando noi abbiamo presentato in varie sedi, perché sono già parecchi mesi che presentiamo questa nostra ipotesi a diversi operatori, a forze politiche e così via, e in pubblico, l'unica osservazione che ci è stata fatta... fino adesso ci hanno dato atto di avere affrontato i problemi in modo serio e quindi che va considerato. Rilievi tecnici non ce ne sono stati fatti; o quelli che ci sono stati fatti sono stati, a queste rilievi è stata data risposta. L'unica

osservazione che ci viene fatta è questa: ci ricordano che noi lasciamo tutto il traffico a Bologna. Allora, io mi permetto di dire, naturalmente è una mia opinione, un'opinione anche nostra, che questo è un tipico - scusate, non si offenda nessuno - un tipico slogan demagogico. Perché? Perché se noi, al di là di questo, facciamo respirare Bologna, andiamo a vedere le cifre, che sono quelle che contano, noi andiamo a vedere questo. Intanto che il passante nord, in totale, non si propone di diminuire il traffico; il traffico rimarrà invariato. Quindi il contributo all'inquinamento totale è effettivamente... al massimo rimane uguale, se non maggiore.

L'altra cosa che vogliamo dire. Ricordatevi che un percorso più lungo richiede anche più carburante. Se facciamo quelle cifre che ci vengono date dallo studio di fattibilità, si tratta non di tanto però sono 100.000 tonnellate equivalenti di petrolio all'anno che se ne vanno in più. Noi invece cosa facciamo? Con la proposta di potenziare effettivamente, noi facciamo un'offerta di trasporto ferroviario in sede propria, nella stessa direttrice della tangenziale, pensiamo che qualcuno la prenderà, di quelli che vanno su e rimangono imbottigliati nel traffico pendolare. Ci rivolgiamo ai pendolari in questo caso, chiaramente, non al rappresentante o all'artigiano. In questo caso noi cerchiamo in futuro di diminuire questo traffico, mentre il passante nord non lo propone questo. Bene, andiamo avanti. Quindi rispondiamo a questo.

Dunque, le aree attraversate dal passante nord, ci è stato detto, ma questo prendetelo come una chiosa, qualcuno ci ha detto "noi cittadini siamo già pesantemente penalizzati dall'inquinamento, prendetevne un po' voi altri". A noi sembra che questo sia un modo di ragionare

completamente sbagliato, perché siamo tutti nella stessa barca, dobbiamo ragionare a livello planetario, non possiamo fare la guerra tra Provincia e città. Tanto più che è evidente che la Provincia gravita sulla città e, viceversa, la città ha bisogno di servizi pesantissimi, come le discariche, gli inceneritori, da localizzare in campagna. Quindi era soltanto questa per la presentazione pubblica, non per lor signori, che sono molto addentro a queste cose.

Poi vediamo quanto sarà la riduzione del traffico che si propone il passante nord. Secondo le previsioni più ottimistiche, noi riusciremo a far andare su questo passante il traffico di passaggio sull'autostrada. Quanto è questo traffico, rispetto al totale del traffico attuale sulla tangenziale? Senza stare a fare tanti conti precisi, in ordine di grandezza, se il 40 per cento del traffico totale è autostradale, e - come ha detto qualcuno - il 60 per cento è un traffico di passaggio, è solo questo che andrebbe sul passante nord. Se poi calcolate che questo traffico ci andrà di malavoglia e se possibile farà di tutto per passare sulla tangenziale, si calcola che verrà spostato fuori effettivamente, a meno di non prendere diciamo delle misure impopolari, come quella di far pagare la tangenziale, una frazione di traffico dal 15 al 20 per cento, diciamo.

Allora signori, questa diminuzione di traffico cosa rappresenta nel totale e della tangenziale e di Bologna? Allora, signori, nella ipotesi di considerare Bologna, come ci è stato detto l'altro giorno, i 500.000 rapporti di scambio al giorno, noi spostiamo meno ma molto meno del 10 per cento del traffico, col passante. Vale forse la pena fare tutta questa devastazione irreversibile, per una diminuzione di cui si accorgeranno neanche i residenti della tangenziale? E addirittura quelli che sono un po' più

dentro non gliene importa assolutamente niente; abbiamo appurato che non è sentito affatto il problema. Allora perché andare a dire che la città respirerà, quando dove lavoro, per esempio, a Porta San Donato, se voi andrete a misurare quelle centraline, non cambierà nulla? Ecco, per favore, non diamo delle informazioni sbagliate. Perché lo capisco anch'io che ha una grande presa "facciamo respirare Bologna", è sempre stato fatto così: si fa la tangenziale della tangenziale della tangenziale.

Signori, è un modello che è superato, è un modello che va considerato attentamente. E queste sono, secondo noi, le cifre. Io avevo fatto una tavola riassuntiva; questa ve la risparmio, comunque c'è nel Cd, se qualcuno la vuole guardare, del confronto passante nord e nostra ipotesi, secondo gli aspetti trasportici, impatto ambientale, modello di sviluppo e realizzazione costi. Signori, se uno va a fare questa cosa qua, adesso io la manda avanti ma non fateci caso, perché andrebbe discussa punto per punto, in quasi tutti, praticamente in tutti questi punti la nostra ipotesi è uguale o superiore al passante nord. Noi ci permettiamo quindi di proporla all'attenzione e chiediamo di avere pari dignità con le altre ipotesi, che ben vengano. Perché risparmiare tempo sulla fase di realizzazione, scusate, in ogni aspetto della vita, poi, non comporta un risparmio di tempo nel futuro. Grazie.

PRESIDENTE - Bene. Io ringrazio; e ho già due richieste di intervento, intervento domanda spero. Non so se me ne sono sfuggite delle altre. Quindi darei la parola al Consigliere Mattioli. Dopo di lui ho Leporati.

MATTIOLI - Grazie Presidente. Sono molto lieto della illustrazione che il signor Ghini ha fatto. Cercherò di attenermi alla illustrazione, con una precisazione, però, che è doverosa. Io non sono il rappresentante dell'area di Medicina. L'indicazione che davvo di Medicina era legata al

discorso del radio telescopio e al fatto che mi pareva che una istituzione di carattere scientifico di quella rilevanza meritasse altra attenzione; e peraltro in passato si era ragionato in questi termini, quando si parlava del polo scientifico tecnologico della Università. E poi, invece, la soluzione che è stata trovata un'altra; e che è coerente, per esempio, con quello che afferma il signor Rambelli quando dice che il problema è appunto mantenere nell'ambito della città determinati poli di eccellenza.

La domanda che voglio fare al signor Ghini è di questo tipo. Io non entro per il momento nel merito della sua illustrazione. Devo dire che non ne ho gli strumenti; è la prima volta che la vedo. Mi riservo di approfondire la questione. Però le faccio una domanda, partendo da questa considerazione. La mia rappresentanza, per questo dicevo che non sono solo rappresentante di Medicina, è di dieci Comuni, comprensibili del Comune di Imola, che fanno riferimento alla Provincia di Bologna; non sono, voglio dire, né il Qatar né la Cambogia. Fanno parte della Provincia di Bologna, hanno interessi economici, politici, industriali eccetera. Peraltro debbo dire che questi dieci Comuni, io ho rispetto di questa aula, non siamo al bar Sport, quindi mi rifaccio a questioni importanti, questi dieci Comuni hanno vinto, con una maggioranza politica, le elezioni su un certo tipo di programma, mediamente con il 70 per cento dei voti. Quindi è una cosa che non è proprio così impopolare, la questione che sta ponendo.

Allora, dicevo, c'è un dato che è incontrovertibile. E il dato è che oggi noi abbiamo un'autostrada, che è la A14, che per molti mesi all'anno è impraticabile. Le ragioni sono ovvie: è l'autostrada che collega la maggior parte delle località turistiche dell'Italia con il nord dell'Italia. Però quell'autostrada, oggi, è anche l'unico asse viario che collega il porto di Ravenna - Imola con

Bologna. Il porto di Ravenna, dico al signor Ghini, non è una questione di poco conto. Lei prima parlava di modello di sviluppo sbagliato eccetera. Le assicuro che invece i ravennati pensano cose diverse. Pensano, per esempio, che il porto di Ravenna sia strategico nell'ipotesi di allargamento dell'Europa all'area balcanica eccetera; e stanno facendo di tutto per fare in modo che questo...

(fine lato due)

(inizio lato tre)

(continua Mattioli) ... importante; ovviamente, per fare questo, occorre che sia un collegamento celere, strategico, tra quella realizzazione e i punti centrali del nord Italia e poi del nord Europa. Perché ovviamente questo è il dato. Allora, dicevo, questa oggi è la situazione. Aggiungo un altro dato. Secondo l'ufficio statistico del Comune di Bologna, la progressione, sul 2018, perché questo è il dato, è non di una città che cresce in abitanti ma di una città che decresce in abitanti. Questo è il dato. Tant'è vero che noi oggi abbiamo che i Comuni della seconda cintura non è il Comune dove abita lei, che è già intasato da anni, ma i Comuni della seconda cintura crescono mediamente 500.000 abitanti all'anno, che non sono agricoltori, perché l'agricoltura non cresce in termini di addetti, diminuisce. La Cooperativa Della Terra, in Medicina, aveva dieci anni fa 350 soci, oggi ne ha 25; ma non è che abbia diminuito il terreno che coltiva, sono cambiati i metodi.

Allora - dicevo - cresce in abitanti al ritmo di 500.000 abitanti all'anno; e sono persone che escono da Bologna, escono dalla prima cintura e vanno ad abitare nella seconda cintura. Sarà sbagliato, non saremo d'accordo, ma questo è un dato di fatto; e ho l'impressione

che sia incontrovertibile. Fermi restando i prezzi attuali della città eccetera. Allora mi pare che il progetto che voi presentate abbia un elemento sul quale io non mi trovo d'accordo, cioè presuppone di nuovo che questa gente abbia come unico punto di riferimento la città di Bologna, quindi vada ancora a intasare tutti i collegamenti.

Peraltro mi passi, per favore, l'obiezione. Nelle proposte che lei ha fatto, con quei famosi 500 miliardi di risparmio, non c'è né la ferrovia Bologna - Massa Lombarda, a cui faceva riferimento Rambelli, e sa perché? Perché non c'è neanche un piano di fattibilità di questa ferrovia. Ma comunque non risolverebbe il problema. Né la complanare Bologna - Imola, che è altra ipotesi che l'aria imolese sta portando avanti; né - per capirci - una riforma della trasversale di pianura, della nuova San Vitale, che possa per certi termini collegare in modo più funzionale Bologna con Ravenna. Grazie.

PRESIDENTE - Grazie al Consigliere Mattioli. Aveva chiesto la parola il Consigliere Leporati. Io farei che rispondete un attimo dopo, perché se facciamo un dialogo diretto il tempo scorre via troppo in fretta.

LEPORATI - Sì, reputo importante quanto affermava o quanto leggeva Palmisano delle due lettere; lui faceva riferimento alla lettera del Ministero e alla lettera del CIPE. Perché, io non ho verificato direttamente il canale e lo stato dei rapporti tra Governo e organismi, nella fattispecie il CIPE, con la Provincia e gli altri Enti che hanno siglato l'accordo sul passante, però è un elemento dirimente questo. Cioè, se sino ad ora è stato affermato ufficialmente che vi era un lasciapassare, poi, rispetto alla lettura delle lettere, pare che questo non sia, è importante che questa documentazione ci venga consegnata, perché il vero problema è questo. Cioè, posto che sino a quando è iniziata questa operazione, a mio avviso, è stata

iniziata in malo modo, queste operazioni sul territorio, l'operazione di ri-definizione di una pianificazione di infrastrutture, hanno bisogno di due elementi che sono il presupposto fondamentale: fare sistema, cioè metter assieme tutti, e il sistema presuppone anche il consenso, il consenso per la maggior parte di tutti, che significa non solo il consenso politico ma anche un consenso sociale, un consenso pre politico, ecco. Questo, a mio avviso, non è avvenuto.

Quindi è importante sapere che gioco - è un gioco di parole - gioca il Governo e, in questo caso, il CIPE. Mi pare che, rispetto a quanto è stato illustrato, vi sono aspetti molto interessanti e aspetti invece che vanno chiariti. Diciamo, aspetti chiari e aspetti meno chiari. Non è facile anche questa previsione sulla tangenziale; voglio dire, io l'ho verificata, l'ho osservata per la prima volta, però non è, magari riesaminandola o rileggendola, riosservandola, non è facile comunque come operazione. Sarebbe anche interessante sapere i progettisti che vi hanno accompagnato in questa avventura; anche perché una verifica magari anche con loro sarebbe un elemento positivo. Mi pare che, io adesso, in questa sede, non voglio esprimere giudizi, non voglio emettere pareri, in ultima analisi, anche quello che proponete in quella slide che avete poi molto velocemente abbandonato, quella del concorso di idee, sì, si sarebbe una cosa affascinante. Forse proprio è mancato questo. Non so se ci sono i tempi tecnici, e anche la volontà politica di chi è al governo di queste realtà locali, di fare un passo indietro.

Reputo importante che ci consegniate quel materiale documentale del quale Palmisano dava lettura. Perché quello è un punto comunque di partenza o comunque un riferimento che a noi serve.

PRESIDENTE - Grazie Consigliere. Ha chiesto la parola il Consigliere Ballotta; dopo di lui si prepara Vigarani.

BALLOTTA - Io volevo fare solo qualche domanda di chiarimento. Ho visto nell'esposizione che... adesso al di là del primo intervento del dirigente di Legambiente, che appunto nei toni e anche nella sostanza faceva considerazioni molto generali, bisognerebbe capire se si vuole rimettere in discussione tutto questo, anche, che è quello del disegno complessivo rispetto al futuro della pianificazione. Perché non sfugge nessuno - credo - il fatto che è stato approvato un Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale dopo sette o otto anni di discussione, insomma, che si può condividere o no però che ha una sua idea di futuro della città, insomma. Per semplificare si è detto la città grande, poli di eccellenza all'esterno; tutto questo ragionamento qui. Io credo che il sistema infrastrutturale debba essere coerente, se questo è il disegno; se si contesta anche questo disegno, bisogna saperlo fin da subito, però, di cosa stiamo parlando. Perché questa è una questione non di poco conto.

Detto questo, nel merito, rispetto appunto a una soluzione che io vedo appunto per la prima volta, ho chiesto più volte di capire qual era il progetto, a quale livello di approfondimento era arrivato, perché non è irrilevante, se si vuole fare un ragionamento, mettendo tutto a confronto, alla pari; che è il tentativo che la Provincia sta cercando di fare, che l'Assessore Venturi, con grande disponibilità e anche con sensibilità, ribadisco, perché dice: siccome prendiamo atto di uno sforzo fatto in modo anche... fatto da comitati che non hanno tante risorse, voglio dire. E io ero poco convinto che si potesse ragionare a questo livello, se si è fosse dovuto fare dei progetti definitivi o esecutivi. Quello che si

deve presentare è uno studio di fattibilità al Governo. E quindi non è impossibile, poi, guardare le cose alla pari.

Allora diventa molto determinante, importante, che rispetto ai dati, a chi ha fatto i progetti, le cose si vedano. E chiedo anche, siccome si dice "vogliamo valutare anche il passante nord", se uno accetta questo tipo di confronto, deve essere disposto anche cambiare idea; ma tutti, anche chi propone questa cosa, rispetto alla fattibilità, a queste robe qui. Quindi avrei visto bene che ci fosse stata una rappresentanza; spero che ci sia, insomma, se il rapporto è questo. Perché i dati sono importanti. Cose banali: voi dite 17 chilometri di prolungamento. Precedentemente io ho avuto appunto un'altra seduta, dove i tecnici della Provincia hanno illustrato e hanno detto 12, per esempio. Da 12 a 17 ce ne sono già - quanti? - cinque di più. Quindi questo è un fatto. Di queste cose noi, se andiamo a guardare, ne troviamo tante altre; e da questo punto di vista credo che bisogna cercare di capirci.

Poi, rispetto al progetto, infatti la prima domanda che viene da fare è: come si fa a fare un lavoro di quel tipo, su quell'asse, senza fermare tutto. Questo dite che si può. Io credo che per questo bisogna avere dei dati un po' più convincenti, per dire che si può. Un'altra cosa. In questo lavoro che voi state facendo vedere si fa vedere solo il tracciato; si dice anche un po' di cose che ci sono ai lati, per cui... anzi, è una cosa magnifica. Perché, se uno dice che in certi punti fa un giardino sopra, è una cosa... io trovo che c'è un approfondimento. Però intorno ci sono, appunto, gli accessi, ci sono gli svincoli, ci sono queste robe qua. E qui non si fa vedere nulla, da questo punto di vista; e la cosa secondo me è molto complicata, a occhio, sempre a occhio. Per cui, voglio dire, queste cose non so fino a quanto siano state approfondite.

Un'ultima domanda la faccio rispetto all'idea di portare su quel tracciato, sotto, anche un sistema in sede propria di trasporto pubblico; perché bisogna che si combini con tutto l'altro disegno che noi abbiamo. Perché una metropolitana, una tramvia, insomma, deve passare dove c'è la gente, non è che deve passare fuori, deve fare le fermate, per essere utile, possibilmente... Ripeto, siccome abbiamo parlato spesso che il metrò forse è perfino esagerato, perché bisogna andare in punti sul territorio, appunto, vicini alla gente. Quindi questo aspetto, cioè capire a cosa servirebbe una cosa di questo tipo lì sotto, insomma, bisogna forse metterci un pochino più di approfondimento.

PRESIDENTE - Grazie. Consigliere Vigarani.

VIGARANI - Io volevo fare alcune considerazioni in libertà, che volevo far partire dal progetto che abbiamo visto stamattina. Però poi ho sentito anche alcuni di questi interventi e mi stuzzicano molto. Quindi penso che partirò in particolare dall'intervento del Consigliere Mattioli. Però io una premessa la devo fare. Io il progetto presentato dai comitati lo conoscevo, non per eccesso... non vorrei sembrare in qualche modo presuntuoso, però penso di conoscerlo già abbastanza bene; così come penso di conoscere abbastanza bene la proposta di passante nord. Dico questo perché le occasioni di conoscenza e di approfondimento di questo progetto sono state tante e numerose, pubbliche. Il progetto sono già parecchi mesi che circola nei Comuni interessati, in assemblee che sono state promosse di volta in volta o dal comitato o anche da forze politiche che hanno sostenuto queste iniziative.

Quindi, a mio avviso, le occasioni anche di una maggiore conoscenza in particolare di questo progetto liberamente i cittadini ce l'avevano; quindi non è che nasce oggi la proposta. Io volevo però, come dicevo prima,

partire da una considerazione che apparentemente ha poco a che vedere con il passante nord ma che ha molto a che vedere con la politica. Io rispetto profondamente le considerazioni che faceva il Consigliere Mattioli; però - e qui ovviamente parlo per me - a mio avviso è sbagliato considerare come punti di riferimento, da parte di un amministratore, esclusivamente quelli che sono gli andamenti di mercato e le aspettative quotidiane, banali, della maggioranza. Allora, io penso che questo sia un elemento assolutamente da tenere in considerazione, specialmente da chi amministra, però per me, per esempio, essere, prima che verde, essere una persona di sinistra, significa poter essere in grado di prefigurare e di offrire - forse sarà anche utopistico però, scusate, la vedo così - di potere prefigurare un orizzonte migliore da raggiungere, da poter conseguire, che prescinde evidentemente dalla situazione presente, la quale comunque è ovviamente in relazione.

Io penso a un futuro che non sia governato esclusivamente, come punto di riferimento, dalle logiche di mercato, che peraltro - viva Dio - sono logiche con le quali occorre oggettivamente fare i conti. Ma penso che il riferimento debba essere in qualche modo il benessere e una democrazia diffusa: la partecipazione, il vivere con una qualità di vita accettabile. Allora, il fatto di prefigurare come ineluttabili incrementi di popolazione esponenziali, su tutto il territorio, che poi corrispondono a decrementi irreversibili nelle logiche che sentivamo, da riferirsi al capoluogo, a mio avviso è un punto di vista molto statico, molto statico, che poco ha a che vedere con quelli che dovrebbero essere un pochino gli orizzonti che noi dobbiamo essere in grado di proporre.

Allora, alcune considerazioni importanti, che, seguendo le considerazioni che sentivamo adesso, in pratica mancano

sempre, sono per esempio la percezione della finitezza delle risorse. Noi non viviamo in un territorio infinito; non viviamo in un territorio che, a mio avviso, solo per il fatto di essere costituito da un territorio del tutto pianeggiante, può essere urbanizzato all'infinito. Quindi io credo che, in qualche modo, le risorse vadano commisurate per quello che sono e quindi considerate, in pratica, per l'utilizzo migliore possibile, ai fini della popolazione umana. Quindi io credo che questo progetto sia assolutamente in linea non tanto per quello che vi viene esposto ma per i principi ai quali si ispira, con una filosofia moderna e innovativa di sviluppo sostenibile. Cioè, se si tiene in considerazione il fatto di evitare il più possibile il consumo del territorio, si tiene in considerazione il peso delle missioni, che in pratica verrebbe sensibilmente ridotto in assoluto, si tiene in considerazione addirittura la possibilità di avere superfici per poter produrre fonti energetiche pulite.

Allora, io credo che questi siano elementi totalmente estranei al progetto di passante nord. Allora, io credo che ad un raffronto stringente fra le due ipotesi, il passante nord sia un'ipotesi vecchia e superata; e questo l'ho sempre pensato ma è un dato che è confermato dalle scelte urbanistiche di città come Friburgo, Barcellona, dove nessuno, in quelle sedi, si sogna di proporre anelli esterni, a consumare spazi di territorio che intorno alla metropoli sono sempre più scarsi. E soprattutto non si fa più corrispondere il benessere all'aumento di chilometri di nastri di asfalto. Allora, io credo che queste considerazioni debbano essere indispensabili per una valutazione delle due ipotesi.

Detto questo, a me pare che il progetto che ci è stato presentato, anche se verosimilmente potrà avere dei punti di caduta, non lo nego, però sia assolutamente preferibile

all'altra ipotesi, che è stata portata avanti in maniera, secondo me, anche abbastanza dirigistica, poco partecipata, e che soprattutto nega quelli che erano i punti di partenza dello schema direttore metropolitano che fu varato nel '97. Nel '97 la Provincia varò lo schema direttore, che diceva in maniera molto chiara che non si riteneva ineluttabile un aumento esponenziale dei volumi di traffico. Nello stesso periodo CONFINDUSTRIA proponeva un progetto, che era quello di passante nord.

Chiuso subito. Oggi invece ci troviamo, a distanza di pochi anni, a dover fronteggiare una situazione che vede le parti assolutamente invertite; e questo in maniera, anche questo, poco comprensibile, direi. Grazie e scusate la lunghezza del mio intervento.

PRESIDENTE - Sì, io faccio un intervento di metodo, perché giustamente mi è stato fatto notare da almeno tre Consiglieri che, se avevamo un accordo a fare il dibattito politico in un momento separato rispetto all'audizione, sarebbe bene rispettarlo; altrimenti annoiamo. Cioè, se chi interviene parla ai Colleghi Consiglieri e non parla ai nostri ospiti, credo che effettivamente perdiamo del tempo, perché qui abbiamo persone magari a cui rivolgere delle domande. Quindi adesso, vi dico, io mi ero segnato anch'io dopo Vigarani come domanda, tre domande da fare a loro; avevo il Consigliere Labanca, che era disponibile a rinunciare all'intervento; poi avevano chiesto la parola Castellari, Finelli, Finotti, che pare che sia andato via, Venturi e Caserta... Grandi, ti ho citato? Ma l'ho scritto però. Scusa: Finelli, Finotti... scusami, hai ragione, Guidotti. Scherzi? Hai ragione, ti ho confuso. Finelli, Guidotti, Grandi, Venturi, Caserta.

Io suggerirei di lasciare il dibattito che era stato iniziato dal Consigliere Vigarani sospeso, a questo punto, ritornare a domande e obiezioni rivolte ai nostri ospiti,

per le quali io metto subito le mie. Cioè io ho questa impressione di contraddizione, poi forse non capisco: da un lato si dice il modello di sviluppo è superato, non possiamo aumentare ancora di più il traffico, basta con l'aumento di traffico su gomma; però si propone un progetto in cui ci sono quattro corsie in più. Allora, delle due l'una: o c'è bisogno di fare spazio a un maggiore traffico oppure - e quindi allora si deve pensare a qual è la migliore soluzione, in effetti, per dove farlo passare questo traffico - oppure, se invece non bisogna andare in questa direzione, perché il modello di sviluppo, la sostenibilità eccetera, allora però non si propone quattro corsie in più, si dice "si lascia tutto com'è e chi vuole andare in macchina soffre". Questa è una domanda.

La seconda domanda è: ma siamo certi del fatto di potere affermare che non viene fermato il traffico, perché l'intervento cantieristico può essere fatto dall'esterno? Siccome io è la terza volta che vedo questa presentazione, la prima l'ho vista un paio di mesi fa, all'inizio dell'estate, poi di nuovo un mese fa, poi adesso, ho intanto fatto alcune domande in giro, e questa cosa obiettivamente da tutte le parti mi è stata data come impossibile. Perché, che si riesca a intervenire come appesi a una mongolfiera, dall'esterno, in rilevato, per fare questo tipo di interventi che avete descritto, ci risulta, mi risulta molto ma molto difficile da capire come.

La terza ed ultima è il discorso degli stralci funzionali. E' stato detto: il passante nord ha un brutto difetto, che finché non l'hai fatto tutto non serve a niente; questo qui invece lo fai a pezzettini e ogni pezzettino intanto serve. Sì, ho capito, può essere vero per un pezzo di tangenziale; però per l'autostrada, onestamente, che è il grande peso e il grande problema di

attraversamento della città, l'avete detto anche voi, il 40 per cento dei veicoli, e poi non avete detto quanto pesanti e quanto leggeri, perché lì invece c'è un aggravamento, l'autostrada credo che in questo caso avrebbe una sorte simile a quella del passante nord. Ovvero: finché il lavoro non è terminato benefici non se ne avrebbero.

Infine faccio una considerazione di carattere prettamente urbanistico. Il problema di Porta San Donato, che citava Ghini, è un problema vero; cioè il fatto che il traffico delle radiali, pure il traffico delle radiali è un problema vero. Lo abbiamo davanti tutti, non è né di destra né di sinistra. Però mi spiegate come sarà possibile allentare la pressione su Bologna, cioè la fila continua sulle radiali, se continuiamo a fare scelte, come quella che abbiamo qui davanti in questo momento, di accentramento su Bologna di tutto il traffico, soprattutto - attenzione - quello pesante? Perché il problema di Porta San Donato - e ci ritorno - è che passano dei camion da lì che, dovendo andare da una zona industriale del Lippo a una zona industriale di San Lazzaro e di Roveri, siccome c'è una tangenziale bloccata e un'autostrada che non se ne parla, allora tanto vale fare i viali di Bologna. Questo è un dato che mi sembra di avere davanti.

A questo punto, la domanda fatta a tutti voi, che dite no al passante nord però facciamo quattro corsie in più e teniamo i camion a Bologna: siamo sicuri che sia questo il modo per aiutare Bologna a respirare, per riportarci i residenti e per espellere un po' di funzioni attrattive, come quelle appunto industriali, che stanno intasando così tanto le nostre strade? E io ho finito. E do la parola allora... Di solito c'è la pena e c'è la carta e ci si segna. Allora, se il prossimo Consigliere che avrebbe la parola è d'accordo, abbiamo - dicevo - Castellari, Finelli, Guidotti, Grandi, Venturi, Caserta, io do anche la parola a

un primo giro di risposte, purché abbastanza breve. Scusami, permetti questo?

INTERVENTO - Io inizierò perché mi è stata fatta una domanda diretta, poi, per altre domande, debbo passare la parola ai colleghi, perché siamo venuti apposta in tanti, che ognuno ha la sua specificità. E poi qui sono rappresentate anche Legambiente e WWF; è tornato anche Rambelli, quindi possiamo riprendere il discorso di prima. Questo cercando di stemperare un po' le tensioni che erano saltate fuori. Bene. Allora, il Consigliere che ha illustrato i problemi anche entrando nei problemi dell'Università, per esempio... No, ne ha parlato lei, non ne ho parlato io; dei decentramenti vari e del cosiddetto sviluppo di aree e del collegamento di porti con. Allora, sin qui siamo d'accordo; però c'è una contraddizione sull'osservazione che aveva fatto prima Rambelli.

Rambelli aveva cercato di affrontare il problema in un'ottica generale; gli è stato contestato di rimanere sul passante; e poi lei mi ritira fuori tutto il mondo. Allora, certamente noi, con questa proposta, non abbiamo tenuto in considerazione - che ne so - il problema delle foche, scusi la battuta. Ci siamo concentrati su questo, però abbiamo fatto vedere che però abbiamo anche una visione. Allora bisogna che ci decidiamo, se vogliamo affrontare in questa sede i problemi generali... a me va anche bene, però, insomma, il discorso si fa molto lungo. Però con il passante nord, noi stiamo raffrontando due ipotesi, che sono il passante nord e questa che proponiamo noi.

Mi permetto di fare osservare al Consigliere, che si è letto attentamente il passante nord e le vicende che ne sono seguite dopo, i Sindaci delle cinture che lei dice che vorrebbero questo passante perché così porterebbe - tra virgolette - quello sviluppo, quella costruzione di infrastrutture, quella urbanizzazione che lei dice essere

ineluttabile, con cui si può anche non essere d'accordo, i Sindaci hanno posto delle precise condizioni, che erano quelle che il passante nord poteva essere approvato, però a patto che non portasse nuova urbanizzazione. Io le rispondo per bocca dei Sindaci che hanno firmato quel documento, carta canta.

Io sono anche convinto, se vogliamo parlare fuori dai denti, che quello fu un documento abbastanza strumentale e soprattutto non fu passato dai Consigli comunali. E questo a noi ci ha lasciati molto stupiti. Quindi le rispondo. Cerchiamo però di stare sui problemi che sono stati sollevati da questo passante, che si inserisce certamente in un concetto generale, affrontando queste due cose. Finisco dicendo: nello studio di fattibilità, che è sempre il punto di riferimento, non si fa cenno della funzione o perlomeno non è preponderante la funzione di pianificazione territoriale urbanistica che avrebbe il passante nord in questa ottica. Ma semplicemente gli aspetti trasportatici; ricordiamocelo. Guardi De Pasquale, sono 500 pagine, se uno se le va a leggere, la premessa... Sì, un momento, calma. Adesso, signori, vogliamo essere proprio franchi.

All'esterno, alle assemblee pubbliche, presentate dall'ex Presidente Prodi e dall'ex Vicepresidente Rabboni, non si parlava del PTCP, ci veniva illustrato il passante nord; il pubblico ha sentito questo. Che poi voi diciate una cosa che viene decisa nelle istituzioni deve essere nota eccetera, avete ragione; ma formalmente lo sapete che il PTCP non è stato presentato come il passante nord. Tra l'altro, se vogliamo entrare in questa ottica, noi vogliamo anche dire: è il PTCP coerente con il PRIT, che è gerarchicamente sovra ordinato? Si aprirebbe un'altra questione. Però, se vogliamo rimanere all'audizione, concedeteci che non possiamo parlare dei problemi del mondo, scusate. Noi possiamo farlo; però noi eravamo

venuti... tra l'altro, nell'indicazione dell'ordine del giorno c'era "discussione del passante nord", fine.

Quindi non sapevamo neanche come sarebbe andata - perdonateci - la discussione. Noi pensavamo di avere illustrato abbastanza, e qui rispondo anche al Consigliere Ballotta, che certamente questa è una proposta, non è un progetto operativo; mi scusi, ma neanche le ipotesi che sono state prese in considerazione dallo studio di fattibilità sono a quel livello. Anzi, se lei va a guardare il tracciato del passante nord, ha almeno quattro o cinque varianti non decise di tracciato. Quindi non può pretendere da noi che diciamo anche il colore con cui abbiamo deciso di dipingere le ringhiere, prima di discutere. Guardi, il problema, a noi siamo aperti anche a qualsiasi contributo, per carità; non stiamo dicendo che questo è il massimo che si può decidere su questo tema che abbiamo lanciato.

E quindi lei ha citato - scusi, sa - delle cifre, 17 contro 12 chilometri. Io non voglio entrare su questo particolare. Che ci sia un allungamento è indubbio; e poi, se i suoi tecnici vanno a fare i conti bene, noi li abbiamo fatti molto accuratamente, sono 17 chilometri. Se vuole le facciamo anche l'ettometro. Comunque finisco. Poi, l'altra cosa che volevo dire, qui, dai banchi, purtroppo io vorrei che gli interroganti - scusate, mi hanno fatto una domanda - fossero anche... Io ho non ho trovato che fosse una cosa ostile, però, voglio dire, forse erano...

Il discorso è questo. Da qua ci è stato chiesto di entrare più nel problema tecnico della fattibilità e di dire quali sono i progettisti eccetera. Allora io, a questo punto, passerei la parola all'ingegner Carlo Porelli, che qualcosa vi potrà dire in merito, penso. E prima di passare la parola a Carlo Porelli vorrei ritornare su una questione di fondo, visto che abbiamo capito che, insomma, parlare di problemi dal punto di vista generale va fuori luogo. Noi,

il punto fondamentale è questo, cerchiamo un dialogo ma un dialogo serio. Il dialogo serio significa avere lo spazio e il tempo per farlo. Sono due anni che lo chiediamo, signori.

Oggettivamente, Assessore Venturi, quando lei, nell'audizione che abbiamo avuto nell'incontro del 2 di settembre, insomma signori, sembrava quasi tutto fatto: venite e poi ci esponete la vostra cosa. Però degli atti concreti, per un dialogo serio, insomma, andateli a vedere, non ci sono stati. Lo statuto del comitato tecnico scientifico non è stato toccato; e lì si dice che si parla solo dello studio di fattibilità col passante nord. In più è stato detto: aggiungiamo a voce anche altre ipotesi. Ma a voce, signori, se parlate di atti, gli atti non ci sono.

L'altra cosa. Se si vuole fare un confronto serio, ma per questioni di parte, perché noi siamo composti dall'intero spettro, credo, delle forze politiche. Noi parliamo, credeteci, nell'interesse comune e per il futuro; perché molti di noi sono veramente ambientalisti, anche se non inquadrati ufficialmente in partiti eccetera. Ma, signori, se vogliamo seriamente fare un confronto, occorre definire prima dei criteri in base ai quali viene fatto. Perché se si parte dicendo che il criterio informatore di giudizio del comitato tecnico scientifico è maggior consumo di combustibili, maggior consumo di territorio oppure inquiniamo il più possibile, è chiaro che noi diamo già forfait.

Ma mi sembra che, sia nelle direttive della VAS, sia nelle direttive europee, sia nella cultura di governo del territorio mondiale, esistono dei punti fermi che anche voi, nelle vostre presentazioni, date per scontati. Perché non si mette a monte di questo, come direttiva politica di questo comitato tecnico scientifico, quali sono i criteri che vengono considerati positivi e quali negativi? Allora,

io voglio dire, se noi, di fronte a una richiesta di confronto, abbiamo detto "questa non ci sembra una sede idonea", non dico altri termini, è perché non sono stati fatti dei tassi concreti; si dà la disponibilità al dialogo, però noi vorremmo un qualche cosina di più. E adesso passo la parola all'ingegner Porelli, che deluciderà sugli aspetti tecnici.

PORELLI - Mi chiamo Porelli. Non volevo presentarmi come ingegnere ma, visto che sono stato chiamato in causa, ho anche questa figura, insomma. Fa parte delle mie esperienze. Tanto per chiarire un pochino, perché non è che stia parlando... mi dispiace parlare in prima persona di cose fatte, ma tanto per dare un'idea che non è che sia la prima volta che sento parlare di strade: tutti gli aspetti tecnici relativi alla costruzione del metrò leggero, del 1990, li ho curati in prima persona, facendo il collegamento con gli aspetti urbanistici e facendo da collegamento con gli aspetti trasportistici. Quindi di problemi legati a queste cose un pochino ne ho sentito parlare. Andiamo avanti.

Quando è stato istituito, è cominciato lo studio del metrò di Bologna, con la passata amministrazione, sono stato chiamato come persona che conosceva i fatti e quindi come persona che poteva dare un contributo dal punto di vista tecnico. Non mi sono mai spinto al di là di queste cose. In questi ultimi due anni, gli studi preliminari sulle stazioni del servizio ferroviario metropolitano di Massarenti, dell'aeroporto, di Pian di Macina, li ho curato per conto di ITALFER in prima persona. Quindi di diaframmi, di scavi, di cose penso di poter dire che quando si dice "ma è fattibile", penso di poter dire che è fattibile.

Per altri aspetti di carattere più generale, come l'impostazione, la ricaduta sulla città di Bologna della proposta che abbiamo tirato fuori, la chiamo proposta

perché abbiamo sempre detto che non è un progetto. Lo ribadisco con forza, perché non vorrei che fossero utilizzate delle parole in maniera impropria. Quello che abbiamo fatto è semplicemente una proposta, degna di essere presa in esame e sviluppata; sapendo a priori che è assolutamente fattibile. Quindi, prima di tirarla fuori, vi assicuro che la paura è stata grossa, ma grossa, perché ci rendiamo conto che è una proposta che cambia la faccia di Bologna. Ma la cambia in maniera radicale; cambia il modo di concepire la stessa qualità della vita; cambia la proposta di capire che cosa si vuole fare di Bologna.

Ce ne rendiamo perfettamente conto. Ma non è nostro compito entrare dentro questi argomenti. Ci siamo permessi semplicemente di fare una proposta tecnica; ma che questa abbia delle ricadute, che noi riteniamo altamente positive, su questo, siamo assolutamente consci, consapevoli e timorosi. Vorrei rispondere a due cose prima, tanto perché sono venute fuori. Quando si parla del porto di Ravenna e di tutto il traffico che passa da Bologna, del porto di Ravenna, la Provincia, in un primissimo tempo, e quello che si era sempre andato avanti, si parlava di una parte che doveva passare dalla Muffa, andare fin oltre San Giovanni in Persicelo, ricollegarsi oltre Medicina, all'autostrada, ma la parte molto a nord di Bologna doveva essere quel primo segnale che doveva collegare Cotignola con Campo Galliano. Perché era questa l'idea che era sempre stata portata avanti, di questo collegamento porto di Ravenna - nord Europa.

Questo discorso di Lavino - Budrio è un qualche cosa che, con questa visione ampia del problema, non ha nulla a che fare; ma nulla nella maniera più assoluta. Riportiamo tutto il traffico di Ravenna in centro a Bologna. Perché spostare la tangenziale di due chilometri significa riportare il traffico a Bologna; si espande più in là

Bologna. Certo che si espande più in là. Si è espansa più in là perché fino adesso, come era sempre stato previsto, fin dal momento in cui era nata la tangenziale di Bologna, la tangenziale di Bologna avrebbe creato una cintura attorno a Bologna che ne impediva di sviluppi.

L'esperienza precedente era il famoso treno, quando è stata fatta la linea ferroviaria, nel '900, che ha fatto sì che al di qua della ferrovia non ci andasse nessuno. E' stata fatta la tangenziale; e nel momento in cui è stata fatta la tangenziale chi aveva visto avanti aveva detto: questa sarà una cinturazione tremenda per Bologna. La fatica per fare andare di là dalla ferrovia, per portare qualcosa, la stiamo vedendo ancora oggi; perché fra Bologna e la tangenziale sono enormi le quantità, ancora, di terreno vergine, verde. Ma comunque questo è un altro discorso... Sì, ma non è mai stato occupato da quelle famose fasce boscate di mitigazione che dovevano essere previste in questa zona, per fortuna.

Quindi questa proposta che è venuta fuori dalla Provincia, interna, è un qualche cosa che con uno scenario più ampio, trasportistico, non ha nulla a che vedere. E vorrei parlare di numeri, perché di numeri bisogna parlare. Quando si dice che si lascia il traffico a Bologna, allora lo studio di fattibilità della Provincia, sono dati dello studio di fattibilità, presi esattamente come sono stati messi, detto 100 il traffico dell'autostrada e della tangenziale, il 70 per cento del traffico è rappresentato dal traffico tangenziale.

Quindi sull'autostrada circola il 30 per cento del traffico complessivo. Di questo traffico autostradale, il 40 per cento è diretto a Bologna. Quindi esce dall'autostrada ed entra in tangenziale. Il 40 per cento del 30 sono 12 per cento; quindi al 70 ci si aggiunge il 12. E siamo all'82. I camionisti hanno dichiarato che,

soprattutto di notte, non faranno mai i famosi 40 chilometri del passante nord, pagando, ma escono sulla tangenziale e si fanno i famosi 20 chilometri in meno. Quindi a questi 82 bisognerà aggiungercene un altro 3 per cento? Quindi noi stiamo facendo il passante nord per assorbire un 15 per cento del traffico complessivo.

Questo è il numero. Quindi, quando si dice che la tangenziale di Bologna diventerà nell'immaginario collettivo una pista ciclabile, questi numeri, secondo me, ai cittadini di Bologna bisogna darglieli. E bisogna darglieli anche agli abitanti di San Donnino; perché questi pensano che di sotto non passi più nessuno. Questo gli è stato detto. Non gli è stato detto che stiamo studiando lo sviluppo della città policentrica o cosa; gli è stato detto che lì di sotto non passa più nessuno. Che le cose siano.. che aumentando le corsie aumenta il traffico sulle corsie, noi lo rendiamo semplicemente più scorrevole. Non è che sia aumenti il traffico perché abbiamo aumentato una corsia sulla tangenziale. Abbiamo semplicemente proposto che questa diventi al limite della possibilità di inserimento sulle corsie, sopra le radiali che la collegano.

PRESIDENTE - Una domanda tecnica. Quindi la corsia in più fatta in sede non aumenta il traffico; la corsia in più fatta nel passante nord lo aumenta.

PORELLI - No, stiamo parlando di due cose diverse.

INTERVENTO - Lasci finire, per cortesia. Palmisano, non accettare provocazioni dal Presidente di una Commissione, che dovrebbe avere il buonsenso di presiedere e lasciare parlare le persone.

PRESIDENTE - E' vero, scusi però, chiedo la parola. Forse posso anche sembrare provocatorio; però, poiché ho fatto la mia prima domanda sul tema, perché dite che non ci vuole più traffico e poi ci fate quattro corsie in più, perché qui il punto politico di contraddizione fondamentale

della proposta, che è sostenuta da WWF e Legambiente, che dicono in tutti i loro documenti che il traffico è già troppo su gomma, bisogna ridurlo. Però poi dicono che si fanno quattro corsie in più. Mi ero permesso di dire... Allora rispondetemi. Se questa è una provocazione, me ne scuso e andiamo avanti.

PORELLI - L'autostrada è a tre corsie, più corsia di emergenza, più una da Milano all'uscita di Borgo Panigale. E' a quattro corsie da San Lazzaro fino al mare; dove ci sono due corsie e solo sulla tangenziale di Bologna. Allora, c'è un imbuto? Per forza che c'è l'imbuto. Quindi le due corsie si fa semplicemente... si riposiziona su quello che c'è. Quindi, che poi l'autostrada Milano - Bologna - Roma sia sempre intasata di camion, questo fa parte di un altro discorso; che ci siano più camion che vetture private, fa parte di un altro discorso.

Noi abbiamo semplicemente adeguato, cosa che fa anche il passante nord, a tre corsie quello che è il resto delle autostrade che confluiscono su Bologna. Sulla tangenziale, abbiamo detto che la tangenziale va aumentata di una corsia, per rendere il massimo dell'efficienza della tangenziale. Perché più di così non può portare. Quindi non è che abbiamo portato la tangenziale a dodici corsie, come è nella proposta del passante nord; perché dodici corsie diventano un enorme intasamento di traffico. Diventa tutto bloccato e fermo lì. Quindi questo è il senso della proposta, del perché abbiamo allargato le cose.

L'altro problema, che è quello del perché si riesce a lavorare all'esterno e non interrompendo la circolazione sulla tangenziale e sull'autostrada, è molto semplice: dove ci sono i rilevati e dove ci sono le scarpate si lavora sui rilevati e sulle scarpate. Non vedo perché... E fintanto che non è finita quella parte lì, non si tocca nient'altro. Quando è finita, non si fa altro che spostare le corsie.

Quindi un impatto assolutamente modesto, se si lavora sempre sulle scarpate, sia in trincea che in rilevato.

Per quanto riguarda il discorso dei raccordi, i raccordi, allargandosi, basta guardare come sono fatte le trombette, ci si facilita l'inserimento nella trombetta. Quindi non è tutto questo problema, che non ci si sta. Si facilita addirittura, diventa minore il raggio...

(fine lato tre)

(inizio lato quattro)

(continua Porelli) ...quindi, che poi ci siano i problemi, non lo nasconde mica nessuno. Ci sono i problemi anche sull'autostrada Bologna - Milano, dove hanno sostituito tutti i ponti. Però delle grandi interruzioni di traffico non ne ho vista neanche una. Quindi vuol dire che basta mettersi un attimino lì a guardare e poi, dopo, le soluzioni si trovano. Ripeto, però quello che abbiamo esposto è semplicemente una proposta di discussione. Lungi da noi chiamarlo progetto. D'altra parte, come ricordava Ghini, quando noi abbiamo chiesto qualche delucidazione sul passante nord, ci è stato detto che non era un progetto, era solo una base, uno studio e una base di discussione. Non vogliamo fare di più; anche se riteniamo che qualche approfondimento in più, anche rispetto al passante nord, l'abbiamo fatto. Grazie.

PRESIDENTE - Ghini, però, scusa un secondo, tu hai già parlato e io ho il problema di riuscire entro l'ora di pranzo a far parlare gli altri Consiglieri, che hanno chiesto la parola fino adesso, poi chiudo; di conseguenza adesso non accetterei più... Prego.

GHINI - Allora, io al correttissimo e gentile Presidente vorrei rispondere. Ci ha detto che tutto sommato noi, che siamo così ambientalisti, poi, alla fine, anche

noi diamo spazio a questo traffico, anziché far soffrire gli automobilisti. Allora, intanto, una questione di principio: noi siamo ambientalisti ma non siamo dei fanatici irresponsabili. Chiunque dica oggiogiorno - scusate ma è evidente - "soffrite in tangenziale perché nel futuro il traffico su gomma è destinato a diminuire", sicuramente non vuole realizzare niente. Noi abbiamo dovuto tener conto di questa realtà; quindi noi abbiamo detto noi vogliamo andare incontro e risolvere i problemi contingenti, cosa che vuole fare anche il passante nord, ma andiamo oltre: vogliamo anche dare un segnale diverso, che è non consumo di territorio, inversione di tendenza.

Quindi la risposta, diciamo così, generale politica è questa. Poi mi permetto anche di dire che se ci si imputa di mettere quattro corsie in più, ricordiamoci che il passante nord ne mette sei in più. Scusate, col passante nord ci si dimentica sempre che la tangenziale rimane. Quindi mi sembra d'aver risposto a De Pasquale esaurientemente. Noi facciamo quattro corsie in più? Beh, il passante nord ne fa sei. Grazie.

PRESIDENTE - Grazie Ghini, ottimo. Proporrò questo. Siccome non hanno ancora preso la parola tre nostri ospiti - i nomi li ho segnati -, Massimo Bolognesi e Gianni Galli, terrei però il loro intervento, a questo punto, per ultimo, dopo le ultime domande di questi sei Consiglieri che sono iscritti a parlare. Se permettete. Così vi lasciamo poi l'ultima parola. D'accordo? Quindi darei la parola al Consigliere Castellari.

CASTELLARI - Intervento brevissimo, anzitutto per condividere il metodo della domanda e risposta, come ordine dei lavori della Commissione, perché trattasi appunto di udienza conoscitiva e quindi non della sede delle valutazioni. E in questo senso colloco la mia domanda qui; l'intervento dell'ingegnere prima ha già dato una parziale

risposta. Rafforzo una richiesta fatta dal Consigliere Leporati, ovvero quella di chi sono i tecnici che sostengono o che sottoscrivono questa proposta - la chiamo proposta - sull'indicazione che è stata data.

PRESIDENTE - Con questa brevità è molto comodo se li facciamo tutti. Segnatevi e poi rispondete. Consigliere Finelli.

FINELLI - Come si è potuto evidenziare diventa difficile restare nei ruoli; ma io ci proverò. Nel senso che intanto io ringrazio veramente del contributo; io proprio non sapevo niente, a differenza del Collega Vigarani, che ha avuto più opportunità di me, della proposta. Ne ho sempre sentito parlare, polemica non polemica. Conosco meglio l'altra proposta; ma non tanto come... Credo di conoscere meglio adesso, addirittura, la vostra proposta, nel senso che non sono entrato nel merito, non dico tecnico, è sempre una proposta. Però non vi nascondo che ci sono anche delle cose affascinanti; nel senso che obiettivamente... Ecco, l'unica cosa che consiglieri, dal punto di vista della comunicazione, quando si parla di eco tunnel non fate riferimento a quello di via Stalingrado, perché non è una gran bella pubblicità, secondo me. Ma è una battuta per stemperare. Nel senso che ci passo per forza tutte le volte... No, se quelli sono gli eco tunnel, Dio ce ne scampi e liberi. Io ho dovuto chiedere che cosa era. Ma era una battuta, me la consentite. Adesso ho imparato che è un eco tunnel quello. Adesso dirò, quando mi chiedono che cos'è questa.

C'è una cosa. Io credo che la Commissione dovrà fare uno sforzo. Perché io qui vedo delle posizioni che logicamente sono abbastanza radicate, da una parte e dall'altra. Non è il mio caso, perché mi piacerebbe verificare veramente tutte le proposte. Però c'è una cosa. Ci siamo scandalizzati anche, in parte, per l'introduzione

di Rambelli. In realtà, io sono stato uno di quelli che l'ha fatto. Però, in realtà, alla fine della discussione, forse Rambelli ha ragione. E lo dico, poi vengo alla domanda, non sto facendo una concione. Ha ragione in questo senso: che molti degli slogan, fra virgolette, che tutti noi usiamo, alcuni ci accomunano. Vigarani diceva il ruolo di Bologna come un orizzonte migliore. Credo che nessuno dica voglia fare il passante nord per un orizzonte peggiore.

Allora, quello allora su cui io ho capito una cosa, poi la socializzo. Che allora evidentemente è il modello di città che è diverso. Io, sul modello di città, aveva approfondito quello che viene proposto nel PTCP. E mi convinceva. Anche in funzione di alcune delle cose che ci sono, che condivido. Il paradosso è questo. Non vorrei che, come io vi do atto, non discuto la fattibilità perché, insomma, proprio perché, per mentalità, poi magari cambia idea verificando, ma do per scontato che la cosa si possa fare, sia realizzabile nei tempi; come ho fatto con l'altra proposta.

Io abito in Provincia, ho fatto l'amministratore in Provincia, mi sono battuto anche per non avere... e usavo gli stessi concetti: abbiamo già le discariche, abbiamo gli inceneritori eccetera. Vorrei qualcosa... voglio dire, nel modello che vedo io, anche qualcosa di un pochino più di pregio. Credo nell'area vasta; ci credo. Credo che sia un modello vincente, nell'ambito... Allora, non voglio dire che il passante nord sia quello... me l'anno in qualche modo - fra virgolette - fatto credere. Voglio dare... adesso ho un'altra... Però effettivamente qual è il modello che mi sembra... poi non scaldiamo... Al di là del fascino che può avere un progetto così, mi dà l'impressione - e qui la domanda - che il modello... Cioè, rispetto ai concetti che io condivido, che sono quelli dell'area vasta, di

trovare delle soluzioni che non siano solo una strada in più ma una cosa che possa disincentivare l'uso della macchina, incentivare... Ci credo, poi uno mi dice: ci credi, sei un ingenuo.

Non sono un tecnico; faccio la politica con p minuscola. Mi piacerebbe avere gli orizzonti migliori, come dice Vigarani. Non vedo nella proposta, non dal punto di vista tecnico, voglio essere chiaro, e qui la domanda; non voglio neanche usare dei termini, asfittico o cose del genere. Mi sembra che comunque il modello... la soluzione magari è ottima, dal punto di vista del minor consumo, della miglior tempistica. Però non risponde alla prospettiva di un modello di città diversa, che oggi come oggi secondo me è indispensabile. Allora dico: quale modello soddisfa? Perché si accusa il passante nord di dire: risolve solo il problema della viabilità. Anche questa cosa, in maniera diversa, probabilmente con dei vantaggi sul piano economico, però non è uno sviluppo: fra vent'anni potrà essere il.

Poi è vero che i Sindaci, me compreso quando facevo il Sindaco, anche se non ero interessato, rispetto al progetto hanno detto: se non ci sono queste condizioni, non ne parliamo neanche; poi dopo uno dice: va bene, anche per la tangenziale era prevista la fascia boscata - l'ho imparato adesso - e non è stata fatta. Vigileremo perché la fascia boscata sia fatta, se questo è il concetto dirimente. Però ho presente il modello di città che si presuppone nel PTCP, passante nord o non passante nord, non voglio adesso discutere. Però il presuntuoso essenziale è un nuovo sistema di mobilità integrato. E questo lo diciamo tutti, paradossalmente. Quindi che prospettiva dà al modello di città nuovo? Ecco, questa è la domanda; scusate, è stata un po' lunga.

PRESIDENTE - Grazie Consigliere Finelli. Mi chiedono di rispondere. Io propongo di rispondere fra dieci minuti, quando prego i Consiglieri Guidotti, Grandi, Venturi e Caserta di avere fatto le loro domande. Quindi Consigliere Guidotti.

GUIDOTTI - Io non aggraverò nei tempi la cosa, anche perché mi sembra che stia un po' sfuggendo dalla logica e di questo incontro e del momento in cui noi stiamo vivendo. Cioè confrontare filosofie di impianto, sì, può essere affascinoso ma non mi sembra che siamo nei tempi per poterlo fare. Noi abbiamo, esiste un PTCP, noi abbiamo votato contro, c'è chi ha votato a favore, all'interno di questo PTCP c'è un progetto sul passante nord, è stato previsto che ci fosse un comitato tecnico scientifico che verificasse progetti alternativi. Noi, all'epoca, eravamo favorevoli; oggi siamo stati contrari perché lo riteniamo uno strumento non più idoneo e sufficiente per fare questo ragionamento.

Però, di fatto, il momento è questo. Esiste un progetto, e esiste un comitato tecnico scientifico, che teoricamente dovrebbe confrontare tecnicamente i progetti che sono... o quanto meno il passante nord, con il progetto dei comitati... il progetto, mi scusi... con la proposta che viene fatta, la proposta di progetto dei comitati. Ecco, io ho visto per la prima volta la vostra proposta. Ha un suo fascino. A mio avviso ha anche - scusate non sono tecnico e quindi ve la vendo così - qualche momento di ingenuità, forse, mi sembra. Però ho anche la consapevolezza che non sia questa la sede per valutare tecnicamente un progetto, perché io perlomeno non ho le caratteristiche e non ho neanche gli strumenti per poter arrivare a una valutazione. E arrivo brevemente alla domanda.

Ecco, siccome però siamo in questo momento politico, e questa è una sede politica, in cui dobbiamo verificare la situazione, come è andata, voi ritenete che il comitato tecnico scientifico, così com'è e coi tempi che ha, sia strumento sufficiente e necessario, sia strumento adatto, abbia i tempi ottimali per potere valutare e correlare le proposte che sono sul campo o ritenete che questo comitato tecnico scientifico non abbia quanto meno non dico le capacità tecniche, per l'amor di Dio, non ha i tempi sufficienti per valutare e confrontare i progetti in pista? Grazie.

PRESIDENTE - Grazie Consigliere; breve la domanda. Credo sia breve anche la risposta a questa domanda. Consigliere Grandi.

GRANDI - Grazie. Allora, innanzitutto volevo ringraziare i nostri ospiti per essere venuti ma non solo, per tutto il lavoro che hanno fatto in tutti questi mesi, che ha portato a questa ipotesi che io non voglio definire affascinante ma definisco perfettamente realistica, anche dopo l'intervento dell'ingegnere, che ha circostanziato anche con osservazioni tecniche non indifferenti. Penso che questa ipotesi sia fatta con serietà e abbia tutti i diritti di essere inserita all'interno della discussione del comitato tecnico scientifico che abbiamo appena fatto partire.

Per questo, e riprendo anche l'intervento di chi mi ha preceduto, indipendentemente dal fatto che questo comitato abbia termine in tempi molto brevi, penso che comunque dei vostri rappresentanti debbano farne parte e portare questa ipotesi con la maggior forza possibile. Dopo discuteremo di cosa ne viene fuori, dopo. Detto questo, io ponevo una domanda per fare veloce, anche se magari c'erano anche altre considerazioni, che però faremo nella seduta in cui si farà il dibattito politico, alla quale comunque, secondo

me, potete tranquillamente venire come ospiti però non potrete parlare. Ho un'altra considerazione. Il fatto che questa seduta sia stata abbastanza movimentata nella parte iniziale è la riprova che questa discussione non è stata fatta per tempo con chi doveva essere fatta; cioè anche con voi. Questa è la riprova.

Questo però non vuol dire che in questa seduta, io, che sono uno di quelli che è contrario al passante nord e si è battuto perché in questo comitato venisse presa in esame anche questa ipotesi, io avevo bisogno che fosse portato soprattutto quel video. Per questo all'inizio mi sono particolarmente scannato, perché non arrivava mai. Perché penso e continuo a pensare che prima bisognava partire su quello e poi, molto probabilmente, anche certi fraintendimenti non ci sarebbero stati. Penso che sia stato fatto molto bene, tra parentesi.

Comunque la mia domanda è questa. Probabilmente Ghini l'ha accennato, però lo volevo risentire in termini, se possibile, visto che comunque è una ipotesi di lavoro, un po' più precisi. I tempi di realizzazione della vostra ipotesi quali sono?

PRESIDENTE - Bene. Gli ultimi due. Consigliere Venturi.

VENTURI - Vi risparmio il mio intervento politico. Noi come Gruppo abbiamo votato a favore del PTCP e anche oggi siamo d'accordo su ciò che contiene il PTCP. Premesso questo, faccio le mie domande, tecniche, fino a un certo, perché non è di mia competenza dare giudizi tecnici, non ho le capacità, gli studi e le conoscenze. Però voglio formulare delle domande perché penso che le risposte mi possano aiutare a entrare nel merito di questa proposta. Io, anch'io, è la prima volta che vedo questa proposta; e quindi formulo queste domande. Quanto tempo è servito per elaborare questa proposta? E perché è nata solo da poco tempo? Perché il PTCP e la proposta di elaborare e

progettare il passante data 2002. E nella proposta in oggetto, la vostra, la sicurezza ferroviaria e stradale, nei tratti sotterranei, è stata elaborata seguendo un criterio attento e coadiuvato da tecnici specializzati? Che tipo di vie di fuga nelle sedi ferroviarie sotterranee e quanto spazio è stato dedicato alle vie di emergenza?

Perché io, a vedere il progetto, a vedere il progetto così, mi viene un po' in mente che nelle due sedi ferroviarie sicuramente ci possono essere delle complicazioni per quanto riguarda le vie di fuga; e quanto spazio devono ancora prendere in più, rispetto alla sede della strada in generale. Perché mi immagino che ci debba essere... E i comitati spontanei, con Legambiente, che adesso non aderiscono al comitato tecnico scientifico, vorrei sapere se non ne faranno mai parte o ha intenzione, in un futuro, a breve, di dire, di decidere: sì, forse è meglio, perché vogliamo entrare per portare la nostra idea e per cercare di relazionarci il meglio possibile. Grazie.

PRESIDENTE - Grazie. Adesso, alla fine, abbiamo rispettato perfettamente le cose. Consigliere Caserta; e poi a voi la parola per l'ultima risposta.

CASERTA - Proprio brevemente. Intanto l'unica annotazione, per così dire, è che è stato molto importante favorire questo confronto; e bisogna dare merito all'Assessore e all'amministrazione, perché è una scelta politica positiva il confronto di idee. Quindi il fatto che c'era un'idea e che venisse seriamente presa in considerazione, comunque è un fatto importante, che non può che migliorare anche le decisioni che si dovranno prendere. A me sembra che ci siano quattro punti che rendono effettivamente dirimente questa discussione, che secondo me il comitato tecnico, che a questo punto è un organo utile, indipendentemente dal tempo, perché sono approfondimenti

che si possono comunque fare, se si lavora anche in tempi non lunghi, dovrebbero chiarire.

Quindi, uno, che ci sono due radicali previsioni di diminuzione del carico di traffico, perché il progetto del passante nord ipotizza una dimensione del 55 per cento, mentre qui si parla soltanto del 12 e del 15 per cento; e sono due differenze radicali. E credo che sul piano tecnico questo, almeno dal punto di vista proprio della valutazione di cosa cambia, con certi flussi, può essere fatto. Ma fa ovviamente propendere per l'utilità di un'idea, piuttosto che un'altra, in modo dirimente.

La seconda questione che mi sembra - diciamo - altrettanto dirimente è che un progetto si basa sull'idea di non consumare il territorio e l'altro sull'aumento della possibilità del miglioramento di fluidità del traffico su gomma. Io aggiungerei a questo aspetto anche di valutare l'investimento anche in relazione a quello che avverrà nel sistema ferroviario del traffico su merci nei prossimi anni, studiando i flussi di movimento su gomma, anche in relazione a quelli che possono essere, se saranno attuati, se si attueranno veramente, i progetti di potenziamento della del sistema ferroviario merci.

Il terzo elemento che mi sembra altrettanto dirimente è quello finanziario; è stato già detto ma ci sono differenze di fondo fra i due progetti. E soprattutto la fonte di finanziamento, nel caso di passante nord, è una fonte di copertura considerevole. Quindi non può essere esclusa dalla valutazione ed è anch'essa - diciamo - determinante. L'ultima considerazione che mi viene da fare è che, indipendentemente adesso dalla discussione, l'idea di utilizzare in modo integrato anche un collegamento di metrò e di utilizzare intensamente un territorio, una struttura già funzionante, è sicuramente un'idea che mi sembra utile sviluppare in ogni caso. Cioè, voglio dire,

indipendentemente dal fatto che comunque si realizzi il passante nord, che comunque è una decisione presa e comunque fa parte di una pianificazione più generale, comunque queste idee di miglioramento della funzionalità della tangenziale e dell'utilizzo, se possibile, anche di metrò di collegamento intermodale, che mette in comunicazione gli assi del sistema ferroviario, soprattutto Fiera e aeroporto, i punti nodali del collegamento della città, non mi sembra un'idea secondaria, un'idea banale. E quindi io ritengo comunque che questo è un contributo utile.

Ultima considerazione. Mi sembra anche altrettanto importante che anche l'allargamento della tangenziale non divenga, non trasformi la tangenziale in una autopista troppo larga, da rendere questo traffico meno congestionato ma più pericoloso. Anche questa - diciamo - mi sembra un'idea importante. Quindi ben venga il confronto.

PRESIDENTE - Grazie. Io darei la parola per primo a chi non ha parlato; poi, se vogliono aggiungere qualcosa anche gli altri. E tra questi ho Gianni Galli, sempre del coordinamento dei comitati. E allora, tra Montanari e Bolognesi, prevale bolognesi. Okay, Massimo Bolognesi del WWF.

BOLOGNESI - Innanzitutto bisogna dirimere una questione. Cioè noi qui stiamo parlando di un intervento di dettaglio; cioè questa è una opera specifica. Dobbiamo, secondo me, spostare l'ottica più a monte. Qual è l'approccio che vogliamo dare alla soluzione del nodo di Bologna per la mobilità. Questo lo si fa facendo una valutazione ambientale strategica di più soluzioni. Questo è l'approccio corretto al problema. Presentarsi qui con una soluzione e basta non è corretto; neanche se questa soluzione fosse la nostra o il passante nord.

Ci vuole una approccio sistematico e scientifico alla ricognizione del problema; lo si individua; si dà un obiettivo di sviluppo di riduzione del traffico, di riduzione dell'inquinamento e si mettono a confronto varie soluzioni. Si fanno i conti e si vede qual è quella ambientalmente socialmente più sostenibile. Questa è la valutazione ambientale strategica. E' un compito tecnico, di solito, e non politico. Comunque i politici hanno il compito di preparare la strada a questa nuova metodologia di approccio alla soluzione dei problemi. La valutazione ambientale strategica. Se ci troviamo a ragionare sul singolo progetto, il massimo che possiamo fare è una valutazione di impatto ambientale, che, se fosse fatta correttamente, propone solo, al limite, tre scenari. Ma qui tutti quanti voi avete riconosciuto che il problema della mobilità di Bologna è di area più vasta; non riguarda solo il problema del passante nord, non riguarda solo la mobilità su gomma, ma riguarda anche la mobilità su ferro e tutti quanti i sistemi di mobilità del nodo di Bologna.

Quindi il nodo di Bologna va ricondotto ad una soluzione del problema più generale. Il passante nord ci sembra, a tutti gli effetti, una soluzione, per i motivi che abbiamo detto, che è sbagliata. Al giorno d'oggi ci sono le tecnologie, come ad esempio le berlinesi, i diaframmi, quello che ha illustrato l'ingegner Porelli; ci sono le conoscenze dei monitoraggi, dei problemi. C'è la possibilità di individuare, tramite gli studi e i flussi di traffico fatti in modo corretto, quali sono le direttrici di traffico. Ci sono i modelli di simulazione che permettono di ripartire il traffico nelle sue direzioni. C'è la possibilità di individuare le soluzioni possibili.

Il passante nord è una soluzione vecchia. Vecchia e antiquata. Antiquata perché ha una logica vecchia, che propone di spostare il problema più in là. Addirittura, è

talmente vecchia che non sposta neppure il problema, se non in una misura minore, che noi abbiamo calcolato al massimo al 18 per cento, ma forse meno. Perché non teniamo in secondo piano che il passante nord, per essere realizzato e funzionale a quello che dichiara, vuol dire tangenziale a pagamento. Siamo certi di volere questo? Siamo certi di volere questo? Perché altrimenti qualunque persona, qualunque automezzo che deve andare da Rimini a Milano, non passa per la tangenziale; perché ci mette meno tempo ed è gratuita.

E questo non è colpa nostra, se la nostra proposta è più breve. Non è colpa nostra, se i camionisti vorranno giustamente fare il percorso più breve. Già qualcuno riportava che, piuttosto che fare la tangenziale, passano per via San Donato. E allora, avete fatto quest'osservazione? Bene, quest'osservazione vuol dire anche che, se facciamo ulteriori 12 chilometri in più, figuriamoci se passeranno poi, a maggior ragione, in una strada ancora più lontana. Un'altra osservazione che è stata fatta qui è stata quella di: non fermare il decentramento insediativo perché questa è una realtà, ma andiamo avanti col decentramento della città e il decentramento dei servizi. Questo ha delle ripercussioni comunque sulla mobilità. Perché io, se mi devo andare a curare a un tumore a un polmone, a un ospedale specializzato di Castenaso, non mi interessa niente se mi hanno delocalizzato un'ortopedia a Budrio; e non mi interessa niente se devo andare a fare l'università che hanno scelto a San Giorgio di Piano, e hanno delocalizzato San Giorgio di Piano, se io vengo da Rimini, non mi interessa niente iscrivermi a qualcosa più vicino a Ozzano.

Quindi queste ripercussioni sul traffico, con il modello insediativo, ci sono. Quindi occorre spostare l'ottica del problema non sul singolo dettaglio del

problema tecnico, che la soluzione tecnica c'è. La soluzione tecnica c'è e ci sarà sempre. E per assurdo noi abbiamo trovato una soluzione tecnica che costa pure meno e si realizza in poco tempo; si realizza con tratti brevi, per stralci. Si potrebbe iniziare già tra pochi mesi, una volta fatta la fase progettuale, senza bisogno di espropri, per i punti più complicati, si potrebbe iniziare già a risolvere senza bisogno di una gara d'appalto europea. Questo non so se arrivate a capire cosa vuol dire. Senza bisogno di uno studio di impatto ambientale; perché magari avete fatto semplicemente un'opera di manutenzione straordinaria, avete dimensionato... Chiaro che se ragioniamo su tutta l'opera, su tutta l'opera ovviamente ci vorranno tutte le fasi, i percorsi, lo studio di impatto ambientale, le valutazioni ambientali strategiche.

Noi chiediamo prima di tutto una valutazione ambientale strategica della risoluzione del nodo di Bologna, su tutte quante le componenti. Limitarsi al ragionamento, di parte, solo sulla mobilità su gomma, è un'ottica miope, arretrata, che non farà altro che decentrare e polverizzare la città fino agli estremi del passante nord. E' questo che vogliamo? Vogliamo un'urbanizzazione diffusa, tutta la pianura urbanizzata, case, fabbrichette? Questo è quello che vogliamo o vogliamo creare un qualcosa di sostenibile per il futuro? Questa è la sfida che ci aspetta; non se c'è lo spazio per le vie di fuga, che comunque - ribadisco - c'è, c'è lo spazio per le stazioni e c'è lo spazio per le vie di fuga. Non se c'è il passaggio di sicurezza, che tecnicamente, se lì non c'è, si fa.

La risoluzione tecnica c'è sempre. E' la volontà politica. Allora, vogliamo sostenere il modello che prevede la continua e costante diffusione urbana e vogliamo garantirci cinquant'anni di mani sul territorio e sui PRG? Ora, appunto, con la nuova normativa, saranno appunto i

piani comunali. O vogliamo cambiare l'approccio che abbiamo allo sviluppo, renderlo più sostenibile? Questa è la sfida. Non sul merito del metro più o metro meno, perché la soluzione tecnica c'è. Questa è la verità.

Per quel che riguarda invece il comitato tecnico scientifico, io personalmente, come WWF, siamo disponibili a partecipare. Però, ad esempio, per come è costituito il comitato scientifico, non prevede la partecipazione del WWF; per come è costituito, non prevede la possibilità di analizzare altre soluzioni, diverse dal passante nord. Quindi occorre mettere in campo qualcosa di diverso. Se vogliamo proseguire col comitato tecnico scientifico, lo si riformi. Se vogliamo proseguire su un'ottica che risolva i problemi, bisogna risolverli con la valutazione ambientale strategica del nodo di Bologna. E su questo la Regione comunque è avanti, perché ha fatto anche una legislazione in questo settore. E bisogna valutare l'applicazione e la coerenza con il PRIT. Per cui, il PRIT, ci stiamo avvicinando verso la fine, siamo ancora al 2010, però bisogna che arriviamo al 2010 già con degli obiettivi.

Si sta realizzando il PRIT? Lo stiamo realizzando per bene. Stiamo investendo risorse per realizzare il PRIT? Ecco, per cui la domanda non è sulla singola opera ma sulla soluzione del nodo di Bologna nel suo complesso. Quindi insistere sulla valutazione ambientale strategica del nodo di Bologna, in tutte le sue componenti.

PRESIDENTE - Grazie. La parola allora a Gianni Galli.

GALLI - Limiterò il mio intervento semplicemente al tema della partecipazione al comitato tecnico scientifico, non sottraendo - diciamo - possibilità tecniche di risposta ai colleghi. Io mi rifaccio diciamo alla presentazione di quella che è stata la nostra proposta alternativa, che decorre da 15 aprile scorso, dove abbiamo invitato tutte le forze politiche trasversali dell'arco rappresentativo a

partecipare e a dar vita, già da quella data, alla possibilità di un confronto serio. La qual cosa, già da allora, non ha avuto alcun seguito. Abbiamo assistito poi alla accelerazione di agosto; c'è stato il cambio di amministrazione, ci sono state le votazioni. Siamo arrivati all'accelerazione di agosto e più volte abbiamo chiesto, in questo iter, di poter partecipare a un confronto, già con la nuova amministrazione.

Questo confronto ci è stato dato in data 2 settembre, come ricordava anche l'Assessore Venturi. Ma qui vengo un attimo al punto, per capirci bene. In quella sede, personalmente, con i colleghi, abbiamo chiesto un segno di discontinuità, come la Presidente Draghetti e l'Assessore ci aveva ribadito, dalla precedente amministrazione, discontinuità anche negli atti formali che questa amministrazione aveva assunto. Cioè, se lo studio di fattibilità, che rientra a far parte del comitato tecnico, viene adottato in quanto tale, non si può dire che allora la nostra proposta non c'era. Si può benissimo intervenire, creare un'apertura in questo senso e farla rientrare; a quel punto ha una pari dignità.

Invece che cosa abbiamo ricevuto? Abbiamo ricevuto un invito che non conteneva quel segno di apertura che ci era stato assicurato verbalmente. Sono tre righe in cui semplicemente ci viene chiesto di partecipare; dimenticando che avevamo già verbalmente risposto che, in mancanza di un atto formale, perché le amministrazioni parlano con atti formali, non con atteggiamenti verbali, noi non l'abbiamo ricevuto. Per cui, signori, daremo una risposta, anticipo che le arriverà nei prossimi giorni, in cui motiviamo, stante ante le cose, perché non possiamo partecipare. Ma non siamo noi a non poter partecipare; siete voi a non avere dato corso a quelle che erano le aperture verbali che erano intercorse.

Qui vorrei essere molto preciso, perché altrimenti rischiamo di fare un corto circuito. Non solo. Non avendo mandato avanti l'apertura, si è votato in fretta la riduzione dei tempi di azione di questo comitato, da otto mesi a due mesi, con l'ardire poi di discutere di un'altra proposta alternativa. Ma a questo punto ci stiamo forse prendendo in giro. Se non abbiamo uno studio di fattibilità completo, ne vogliamo aggiungere un'altra proposta in 45 giorni? Ecco, vedete, quindi, che non sono i comitati e non sono i cittadini, ma sono le istituzioni che non danno un seguito formale ai passi che vengono verbalmente espletati. Quindi noi siamo in attesa, ma non a verbale e parole, in attesa di un atto e di un invito scritto che possa riaprire i giochi, per fare un punto di discussione positivo della città di Bologna. Non è rivolto a qualcuno. Qui le parole devono rimanere indietro. Bisogna fare dei fatti. I fatti non ci sono; questo è il punto. Grazie.

PRESIDENTE - Mi hanno chiesto la parola per una risposta alle domande fatte, che raccomando breve, sia l'ingegner Porelli che il signor Palmisano. Quindi comincerei da Porelli.

PORELLI - Per rispondere un momentino al discorso dei tempi, che la proposta presentata richiederebbe per essere eseguita. Noi abbiamo fatto un po' di conti e riteniamo che tre anni, a partire da oggi, sarebbero più che sufficienti per avere l'allargamento della tangenziale e dell'autostrada. Faccio una deviazione un po' sul ragionamento. A mesi, o a giorni, non è ben chiaro, la Società Autostrade sta per dare corso alla corsia dinamica, la cosiddetta corsia dinamica. Corsia dinamica che è analoga a quella che è stata fatta a Mestre. Cioè, in pratica, sia adopera la corsia d'emergenza per potere fare... con semafori che, quando sono verdi, autorizzano a

percorrere anche la corsia d'emergenza. Quindi questo qualche beneficio lo potrebbe dare.

Vorrei fare presente solo due aspetti. Uno: che in caso di incidente, l'unico modo per accedere e risolvere l'incidente, a questo punto, è passare dalla tangenziale di Bologna. Quindi, se succede qualche cosa in autostrada, si accede solo dalla tangenziale di Bologna; quindi si mette in crisi anche il traffico tangenziale. Secondo aspetto: che questo funzionamento prevede un accordo di programma, che è stato siglato con tutti gli ospedali, la Polizia e quant'altro, che prevede un certo impegno a intervenire per fare fronte a casi di emergenza. Impegno che, ci è stato detto, è stato limitato alle ore di lavoro; quindi dalle otto a mezzogiorno e dalle due alle sei, esclusi i giorni di festività, sabato e domenica.

Non ci volevo credere; ma sono passato da un Mestre, un sabato e una domenica: in quei due giorni la corsia dinamica non funziona. Allora ho cominciato a pensare che la cosa fosse vera anche per Bologna. A fronte di questo leggero miglioramento, il costo previsto per fare questa corsia dinamica, sono 180 milioni di euro; ripeto, 180 milioni di euro per dare un servizio saltuario, limitato nel tempo, assolutamente provvisorio, che risolve solo in qualche momento un po' del traffico bolognese. Riteniamo che, se si volesse risolvere la cosa con minore costo di esercizio per le autostrade, perché questo è sicuramente vero, se si vuole risolvere la cosa da un punto di vista anche funzionale per la città di Bologna, potrebbero essere impiegati questi 180 milioni di euro per risolvere una causa tipo quella che stiamo proponendo. Quindi, con una volontà politica di risolvere le cose, direi che ci sarebbero già, allo stato attuale, prima che le autostrade comincino a fare la corsia dinamica, non solo i tempi ma anche i fondi per risolvere un po' più dignitosamente il

problema del traffico di Bologna. Da subito, non fra dieci o dodici anni, forse.

PRESIDENTE - Palmisano.

PALMISANO - Mi dispiace che Finelli è uscito, perchè poneva una questione sul piano politico non secondaria, cioè appunto come la nostra ipotesi risponde ad un modello di città. E' proprio questa la cosa che noi abbiamo cercato di far capire alla amministrazione provinciale sin dall'agosto 2002; cioè che è stato purtroppo non disegnato il modello, Finelli, giustamente - ma difatti mi è dispiaciuto -, è stato invece tracciato sulla carta un percorso. Nel senso che fino allora il PTCP prevedeva, in armonia col PRIT, un progetto di sviluppo che poteva essere condivisibile o no ma era quello; e ha fatto irruzione - uso il termine dell'Assessore Rabboni - nella Conferenza territoriale dei servizi, il passante nord, dove nessun Consigliere era delegato a presentare una variante di quel titolo. Cioè, a fronte di un PTCP e di un PRIT che aveva visto cinque o sei anni di discussione, prevedeva un modello, qualcuno ha tracciato su una carta un segno e dopodiché è stato attuato.

Pensate che qualche mese prima il Presidente Prodi, della Provincia, aveva siglato l'accordo per la realizzazione delle tre corsie, che veniva da un accordo col Ministero del 1997. Quindi proprio per dirvi che il modello, Finelli, non c'è stato; il passante nord non ha una filosofia di modello. Vuol sapere quale modello coerente c'è oggi? Si parla di città policentrica? Bene, io lavoro al Dipartimento di sanità pubblica e arrivano le richieste dei progetti di realizzazione. Sapete quali sono questi progetti? Che l'amministrazione, questa e quella passata, ma anche quella di Vitali, ha, all'interno delle proprie opere, previsto che all'area del mercato ci vada tutta la sede del Comune, l'azienda USL, altri servizi. Ma

di quale decentramento state parlando? Ma di quale decentramento state parlando? Questi sono gli atti.

Non solo. L'azienda USL, l'azienda ospedaliera, sta facendo interventi sull'ospedale Sant'Orsola. Al Maggiore, con la legge finanziaria proposta dal Governo Berlusconi, non ci sono i soldi per finire l'ampliamento, il raddoppio dell'ospedale Maggiore. Ma di quale decentramento state parlando? Parlate di fole. Portare fuori l'ospedale Maggiore, di Sant'Orsola? Ballotta, è dal 1970 che stiamo dicendo questa roba. No, questo è un problema... no, scusami. Finelli giustamente dice: qual è il modello di decentramento? Questo è, questo è... però io sto parlando di questo, perché se mi viene chiesto questo, è questo, ragazzi. Però, vedete, a me dispiace, come uomo di centro sinistra, che alla sinistra questa cosa bruci. E invece bisogna essere corretti; richiamarle queste cose.

E' un problema del PTCP. Ma cosa c'entra il passante con il PTCP? E il modello qual è, Ballotta? Giustissimo, diritto di replica. Però, voglio dire, rispetto al modello che ci viene detto, rispetto al nostro progetto, io voglio dire che di questo progetto, il modello, è proprio quella cosa che non diciamo, chiediamo di discutere. Ma mi permetterai se tu, come Consigliere, chiedi a me di quale modello c'è sulla nostra ipotesi, io ti chiedo qual è il modello sul passante nord... di città? E allora? E allora io ti sto portando degli esempi sul vostro policentrismo. Ma che cosa mi stai dicendo? Soldi che stiamo spendendo, appunto.

PRESIDENTE - Scusate, qui c'è un errore proprio procedurale. Io ritengo che a una Commissione le persone che vengono rispondono a delle domande; non devono fare un intervento critico nei confronti delle colpe di una amministrazione più o meno presente. No Palmisano, il problema effettivamente è sia un po' di linguaggio, ma

questo secondo me a tutti noi ogni tanto ci scappa, quindi non ne farei una colpa ai nostri ospiti, ma occorre però, secondo me, attenersi al tipo di domanda. Cioè, se Finelli ha chiesto qual è il vostro modello di città che sta dietro a questo progetto, non trovo coerente la risposta "voi non ne avete nessuno, avete sbagliato, sono vent'anni che sbagliate tutto". Voi chi, oltretutto? Perché qui non stiamo... è una Commissione consiliare, c'è il centro sinistra, c'è il centro destra.

E quindi stiamo qui non per fare un discorso, un processo politico a chi ci ha preceduto. Però almeno c'è il Vicepresidente. Il Vicepresidente Mainardi credo che rappresenti degnamente una parte politica. Per cui non è un discorso interno al centro sinistra, per cui stiamo qua a tirarci dei pomodori, tra chi poi non so. Quindi adesso io dico che questa fase è conclusa. Adesso io ti do la parola, perché così cerchiamo anche di evitare questo. Però un'osservazione la vorrei fare, rispetto a contenuti e stili di questo incontro. L'unico dispiacere che ho rispetto a oggi è che ho visto molti episodi di vittimismo, a mio giudizio, non propriamente fondati. E parto da me. Noi, come Commissione, facciamo un invito a questi nostri ospiti. Arrivano e la prima cosa che ho sentito dire qui è contestare l'oggetto, perché non era chiaro, questo condiziona il dibattito. Va bene. Dopodiché, il Presidente di questo comitato tecnico scientifico, nel cui merito non entro, invita alcuni dei presenti...

(fine lato quattro)

(inizio lato cinque)

(continua il Presidente della Commissione) ... un attimo, per favore. Sì, ma il Presidente che dà la parola sono io, per cui un attimo di rispetto anche delle regole.

Volevo terminare allacciandomi a quanto detto dall'Assessore. Io stigmatizzo un certo vittimismo per cui se invito a casa mia una persona affinché possa parlarmi, e questa poi si lamenta del biglietto dell'invito, si lamenta del fatto che però a casa mia non trova quello che pensava di trovarsi, diventa poi difficile il dialogo. Pertanto io a voi rivolgo questo invito. Voi avete fatto, nella presentazione del vostro progetto, una richiesta molto precisa. Quando ci avete presentato la fattibilità di certi elementi - l'ingegner Porelli che è al mio fianco - avete detto: dovete però darci anche fiducia. Io propongo la reciprocità, in questo caso.

Ovvero, se si richiede fiducia sul fatto che avete fatto certi conti e certe pensate, e che ci chiedete di non discuterne in maniera minuta e con fare ostruzionistico, io ritengo che lo stesso tipo di atteggiamento possa e debba essere richiesto nei confronti dell'amministrazione. Pertanto, se l'amministrazione vi invita a una cosa, l'atteggiamento potrebbe anche essere diverso dal dire: ah, ma sicuramente il gioco è truccato e quindi non ci vado. Se per due anni alcuni tecnici hanno lavorato a una ipotesi di passante, forse l'atteggiamento potrebbe anche essere diverso dal dire, come ho sentito dire qui oggi, "è uno studio assolutamente falsato, non serio", perché questo è stato affermato.

Ora, poi, le opinioni possono essere libere; non voglio, con questo mio intervento, costringerle. Però, se uno viene qua dentro e mi chiede fiducia, forse la deve anche dare, dove in questo caso è l'istituzione provinciale. E se c'è una sequenza scritta di inviti, credo che anche questo atteggiamento vittimistico per cui non c'è ascolto, non c'è possibilità di presentare, non c'è serietà nel valutare, sia una scelta; e non sia comunque necessitato da quello che è l'atteggiamento della

Provincia. La parola a Galli. Scusate, prima a Ghini e poi a Galli.

GHINI - Allora, io vorrei, a questo punto, visto che mi è dispiaciuto. Prima ho visto che il clima del dibattito era costruttivo; poi qui si sta incartando. Mi dispiace, perché non è questo il nostro spirito; non è quello del vittimismo, che ci è stato attribuito ingiustamente, perché se io prima ho detto: scusate, nella convocazione di oggi, non incitiamoci tanto, era una riga, non si poteva capire come sarebbe andato il dibattito. Quindi abbiamo riniziato così, a ruota libera. Se poi nelle intenzioni del nostro ospite c'erano altre cose, forse noi pensavamo di andare a pranzo, ci ha invitato a colazione... ma non è vittimismo questo. Se le facciamo leggere la riga che ci è arrivata. Non insistiamo su queste cose, per favore. E poi del vittimismo, se ce n'è, ne ho visto un po'... Poi non è vittimismo, insomma. Che vittimismo è, scusi De Pasquale?

Lei dice: noi abbiamo chiesto fiducia. Ma noi non abbiamo mica chiesto fiducia al buio. Abbiamo chiesto fiducia sulle cose che non si possono discutere in questo momento. Ma pronti a confrontarci fino all'ultimo momento. Quindi confortato dai fatti. Voi ci chiedete una fiducia quando i fatti non ci sono. Perché, checché ne dica Venturi, scusi, ma noi non abbiamo detto che non vogliamo venire al comitato tecnico scientifico. Vogliamo venire a un comitato tecnico scientifico che rappresenti un vero confronto di idee. E se lei continua a insistere che i fatti dicono questo, confrontiamoci. La fiducia non gliela diamo su questo. Non ci sono i fatti.

Rispondo al modello di sviluppo. Insomma, i documenti ufficiali ci sono, secondo me sono chiarissimi. Li andiamo a vedere. Il modello di sviluppo. Voglio rispondere, visto che sembra che non sia stata data la risposta. No, aspetti Finelli, per carità, questa è una cosa molto seria, il

modello di sviluppo. Io credo però, scusate, che qui ci sia una sproporzione totale tra il tempo a disposizione, la sede e l'entità della domanda; e la domanda che da anni si fanno tutti, in tutto il mondo... E allora, mi scusi Finelli, non può chiedere a noi la ricetta contrapposta ad un policentrismo. Voi avete formulato un policentrismo. Sa qual è la nostra risposta? Vede, io mi occupo di pianificazione territoriale, di urbanistica, da una trentina d'anni; e ho visto che tutte le scuole che si sono succedute, anche qui a Bologna, i riflessi che abbiamo avuto, erano dei tentativi; erano dei tentativi che a volte si sono rivelati sbagliati, perché si aveva a che fare i conti con un ambiente molte volte di cui non si conoscevano le dinamiche, per cui certe previsioni sono andate, nelle migliori delle intenzioni, sono andate deluse.

Allora, l'atteggiamento odierno di uno che viene da questa esperienza qual è? Viene privilegiato quel modello di sviluppo che rispetta alcuni principi fondamentali. Il primo è la reversibilità, al di sopra di tutto, che consente, qualora ci accorgiamo in corso d'opera di sbagliare, di tornare indietro. Non a caso, noi abbiamo messo come punto molto importante, anzi prioritario, il consumo del territorio; perché, al di là di tutti i modelli di sviluppo che uno può proporre, questo è un dato inconfutabile: il territorio è finito, il territorio è una risorsa non rinnovabile. Quindi, prima di consumarlo, ci deve essere... anzi bisogna arrivare alla crescita zero. Per cui, se si deve arrivare a un limite assoluto di divieto di consumo di territorio, signori, non prendiamo delle decisioni avventate.

Qualsiasi modello di sviluppo, quindi, che preveda una crescita infinita e un consumo di territorio, sicuramente è un modello di sviluppo asfittico. Questi sono i principi informativi. Se ci lasciamo guidare da questi principi

informatore, sa quanti ne escludiamo? Si va per esclusione. Non è che si dia la ricetta; questo a Finelli volevo dire. Ma lo dico sinceramente. Perché l'unica cosa che si può dire, che possono dire i pianificatori oggi, è quella: come non fare danni. E il passante nord, scusi, dei danni ne fa. Grazie.

PRESIDENTE - Aveva chiesto la parola Galli.

GALLI - Volevo solo riprendere il titolo portato dall'Assessore Venturi; ma non in termini polemici, perché la polemica non è il mio lato a cui propendo. Io lavoro sui fatti. Quando, praticamente, ci siamo visti in data 2 settembre, e si è parlato di un segno di discontinuità, ripeto, eravamo in ben numerose persone, noi abbiamo preso atto, ma io stesso ho ribadito, che la discontinuità nelle amministrazioni sono atti formali. Siccome lo studio di fattibilità è l'elemento base adottato dal comitato tecnico scientifico, e non viene rimosso da alcunché di scritto, se non un cambio di riduzione dei termini, rispetto a otto mesi, due mesi, la lettera che noi abbiamo ricevuto non dice questo. E avendo l'esperienza di cosa avete spiegato il 6 di agosto, e dalla lettura degli atti, che non c'era nulla a Roma, se permettete, un minimo di attenzione dobbiamo averla.

Se lei cortesemente riformula l'invito, mettendo nero su bianco che ci sono gli spazi... Quella è un'altra cosa. Perché Rambelli aveva scritto ancora a parte, sua... Finisco e poi lascio... ma con grande serenità. La nostra posizione era proprio di trovare su uno scritto quanto lei verbalmente ha recepito. Dopodiché noi siamo, con tempi diversi naturalmente, magari fissando un termine da oggi a sei mesi, ad approfondire. Perché, se lo studio di fattibilità è stato commissionato a marzo del 2003 e tuttora, nonostante si parli, stanno lavorando per approfondirlo, la nostra proposta non può avere una pari

copertura in termini tecnici. Quindi è anche volerci veramente fare del male. Cioè io, ripeto, rispetto le intelligenze e i ruoli di ognuno; però chiedo che venga fatto altrettanto. Cioè non potete permettervi di asserire cose che all'atto, oggettivamente, non si fanno. Questo mi sembra un atto di democrazia intellettuale per tutti. Se no veramente la cosa non possiamo più discuterla. Quindi c'è massima apertura. Scrivetelo, l'atto formale. Grazie.

PRESIDENTE - Ecco, io ne approfitterei, visto l'orario, per chiudere questa seduta, anche se... non sei l'unico Rambelli, però, che ha chiesto la parola. Se i presenti non vanno tutti via, cosa che sta già accadendo, possiamo riaprire un giro. Però, se do la parola a te e poi giustamente anche alcuni Consiglieri me l'hanno chiesta, secondo me si fa un altro giro. Non credo che a questo punto sia: va beh, un intervento di due minuti e poi chiudiamo; se ce n'è uno di due minuti, ce ne saranno altri due o tre di tre o quattro minuti. E quindi stiamo qui un altro quarto d'ora, venti minuti. Io ritengo che per gli obiettivi che aveva questo tipo di incontro, li abbiamo raggiunti; perché le domande sono state fatte, delle risposte sono state date. Io ringrazio chi è venuto, sia per lo sforzo fatto in precedenza, ma - come dicevo - lo conoscevamo già, almeno alcuni di noi, sia per il fatto che siano stati qua a rispondere alle domande. Credo che non sia stato inutile né per noi né per voi.

Quindi passerei all'ordine del giorno successivo, che - tranquilli - è procedurale ed è brevissimo, che tratta solo dell'approvazione della verbale numero 3. Si erano già spaventati. Ma direi che ringraziamo; facciamo questa votazione e poi usciamo tutti, perché ormai la cosa è finita. Quindi pongo in votazione il verbale... anzi, direi, lo do per approvato, come si fa di passi, nel momento in cui non ci sono obiezioni. Il verbale numero 3

della seduta del 17. Avete obiezioni sul verbale?
Approvato. Bene. Allora ringraziamo tutti.