



Un Osservatorio su progettazione, esecuzione ed esercizio del nuovo Passante di Bologna.

Con l'accordo recentemente approvato per il potenziamento del nodo tangenziale - A14 di Bologna, viene definitivamente archiviato il Passante nord, con sicuro beneficio in termini di consumo di suolo e di tutela del territorio agricolo, ma al tempo stesso suscitando timori tra i cittadini che risiedono nei dintorni dell'attuale complanare, oggetto di un intervento che sarà certamente impattante in fase di cantiere, e che una volta in esercizio porterà a miglioramenti rispetto alla situazione attuale del territorio coinvolto solo a condizione che vengano correttamente progettate e realizzate le opere di mitigazione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, e quelle di ricucitura territoriale e compensazione ambientale.

Nel comunicato del Comune di Bologna che dà conto della firma dell'accordo

<http://www.comune.bologna.it/news/firmato-laccordo-il-potenziamento-del-nodo-tangenzialea14-di-bologna>

si fa, in proposito, chiaro riferimento al coinvolgimento dei cittadini, sia singoli che associati, nella definizione del progetto. Leggiamo infatti che *"Saranno coinvolti i cittadini e le istituzioni tecnico-scientifiche (università, ordini professionali, e altri) in modo da raccogliere contributi per individuare i possibili miglioramenti al progetto. Sarà costituito un Comitato di monitoraggio tecnico-scientifico, coordinato dal ministero, che dovrà valutare i contributi frutto del confronto pubblico"*, in coerenza con quanto prescritto all'articolo 3 bis del testo dell'Accordo firmato.

La proposta che avanziamo al candidato sindaco Merola - in linea con quanto ipotizzato da Paolo Natali in base alla sua esperienza con la Variante di Valico e l'Alta Velocità - è quella di rendere permanente questa consultazione, anche oltre la fase progettuale, prevedendo la costituzione di un Osservatorio di Monitoraggio che accompagni l'opera in tutte le fasi di realizzazione e implementazione: dalla progettazione (da giugno 2016 a metà 2017) a quella esecutiva (i cantieri dovrebbero partire a novembre 2017 e concludersi nel 2021), fino alle prime fasi di esercizio (dalla fine lavori in avanti).

Essendo già previsto un "Comitato di monitoraggio tecnico scientifico" (costituito dalla parti firmatarie dell'accordo) con funzioni di supporto alla fase di progettazione (preliminare e definitiva), si potrebbe estenderne la funzione affinché possa svolgere un ruolo anche nella fase della costruzione e dei primi anni di esercizio. Quanto alla composizione, andrebbe allargata includendovi i rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture (con funzioni di presidenza), di quello dell'Ambiente e di API (Autostrade), di Regione, Città metropolitana e Comune di Bologna, e anche dei quartieri coinvolti. Quanto al coordinamento, potrebbe essere in capo al Ministero oppure - magari in una seconda fase - alle istituzioni territoriali (Città metropolitana).

L'organismo avrebbe natura rappresentativa e potere istruttorio, non decisionale, ad evitare dinamiche di tipo "maggioranza e minoranza"; i componenti saranno qui impegnati in modo non esclusivo (ma in forza delle cariche già detenute in seno agli enti ed istituzioni qui rappresentati), e per questo dovranno disporre di una struttura agile ma stabile di Segreteria tecnica. I compiti di tale Osservatorio sono riassumibili in 3 punti:

1 - Vigilanza sul rispetto delle prescrizioni e verifica della corretta attuazione degli interventi a corredo (mitigazione ambientale e ricucitura urbana), accessori rispetto alla funzione trasportistica ma essenziali sul piano della sostenibilità; in particolare andranno seguite le opere urbanistiche (viabilità di adduzione e di vicinato, ricostruzione di continuità territoriale per ridurre l'impatto della barriera costituita dal nastro d'asfalto) e di rinaturalizzazione (piantumazione di alberi a formare barriere vegetali e nuovi polmoni verdi, ecc...)

2 - Monitoraggio ambientale, attraverso l'individuazione dei parametri da tenere sotto controllo (aria, rumore, ecc.), i metodi e i luoghi di misurazione, in modo da poter confrontare i dati precedenti l'inizio dei lavori con quelli durante i cantieri e quelli di esercizio dell'opera a lavori ultimati.

3 - Raccolta delle segnalazioni di disagio da parte dei cittadini, singoli o associati, che dovranno essere prese in considerazione e discusse collegialmente, con obbligo di fornire risposta argomentata.

L'Osservatorio andrà completato con l'istituzione di uno Sportello Informativo, aperto al pubblico, che funzioni da punto d'informazione e di ascolto per i cittadini, presso il quale sia possibile richiedere informazioni sull'avanzamento delle varie fasi, sia progettuali, sia di cantiere, soprattutto rispetto al monitoraggio ambientale, agli effetti sulla viabilità locale, all'esecuzione delle opere di mitigazione e compensazione, e in generale a quanto altro abbia impatto sul territorio. Tale Sportello contribuirà a facilitare il rapporto tra istituzioni e cittadini sui quali ricadranno i disagi che l'opera inevitabilmente comporterà.

I costi dell'Osservatorio e dello Sportello, che disporranno di un sito per tenere informata la comunità bolognese, andranno posti a carico di API.

Riteniamo che in tal modo si crei una premessa importante per garantire che l'intervento sulla tangenziale ottenga i migliori risultati possibili e per rassicurare i cittadini sull'adeguatezza e l'efficacia degli interventi programmati per migliorare a regime la loro situazione.

Perdavvero Urbanistica, 16 maggio 2016