



Confronto pubblico **Passante di Bologna**

*Partecipazione
e ascolto dei cittadini
per raccogliere proposte
su come migliorare
il progetto di potenziamento
del nodo Tangenziale
e Autostradale di Bologna*

www.passantedibologna.it

LUGLIO - OTTOBRE 2016

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
**COORDINAMENTO COMITATI PER
UNA MOBILITA' SOSTENIBILE**

08 SETTEMBRE 2016

COMUNICATO DEL 8 SETTEMBRE 2016

LE RAGIONI DEI COMITATI CONTRARI AL PASSANTE DI MEZZO

Mentre in tutto il mondo si lavora per liberare i grandi centri urbani dalla presenza ingombrante di grandi infrastrutture come le autostrade (vedi Venezia e Lione), che contribuiscono pesantemente all'inquinamento dell'aria, a Bologna si fa il contrario e si arriva a progettare l'ampliamento in sede di quello che, a ragione, viene considerato come uno dei gangli vitali dell'intera rete autostradale nazionale.

I Comitati bocciano il Progetto del Passante di Mezzo perchè tutta la documentazione sin qui prodotta dalla Società Autostrade lascia non solo molti dubbi riguardo all'utilità dell'opera rispetto agli obiettivi che si propone di raggiungere ma anche, e soprattutto, non convince rispetto ai presunti miglioramenti che la realizzazione dell'opera apporterebbe alla qualità dell'aria nell'area metropolitana bolognese.

Dalle analisi condotte dagli esperti risulterebbe, infatti, che, anche laddove i calcoli fatti dalla Società Autostrade riguardo all'evoluzione del traffico nei prossimi anni fossero corretti, comunque il "livello di servizio" (termine mutuato dalla metodologia contenuta nel Highway Capacity Manual del Transportation Research Board americano) sulla tangenziale e sull'autostrada continuerebbe ad assestarsi sul livello C/D "traffico con flusso condizionato e congestionato" tendente al D "flusso traffico instabile con rallentamenti e riprese".

Affermare poi, come fa lo studio proposto da Società Autostrade, che la regolazione della velocità in tangenziale ad 80 km/h contribuirebbe ad una riduzione di emissioni nell'ordine del 30%, risulta destituita di ogni fondamento soprattutto per quanto attiene alla presunta stima quantitativa.

Inoltre gli studi redatti da Società Autostrade producono valori che si discostano da quelli prodotti da precedenti studi e presenti sul sito della città metropolitana che danno invece un aumento del 15% delle emissioni dovute al traffico indotto attirato dall'opera.

La mancanza di una corretta comunicazione su questi temi rende evidente l'impossibilità di procedere ad un dibattito pubblico che dovrebbe essere caratterizzato da informazione prodotta in modo equilibrato e accessibile.

Si può quindi concludere che l'allargamento di autostrada e tangenziale non solo non risolve il problema della congestione del traffico delle due arterie stradali ma, a causa dell'aumento del traffico indotto, comporterà un aumento delle emissioni gassose e quindi un aumento dell'inquinamento dell'aria nell'intera area bolognese.

il Comune di Bologna sembra comunque intenzionato a proseguire per la sua strada e dal 7 settembre ha avviato quello che, molto ambiziosamente, definisce "confronto pubblico" e che avrebbe il compito di far conoscere ai cittadini i dettagli del progetto e di raccogliere eventuali proposte volte a migliorare l'inserimento paesaggistico dell'opera o a ridurre l'impatto ambientale.

Tuttavia, dal punto di vista "del metodo", il processo così progettato è contrario a tutto quanto è previsto da Convenzioni Internazionali e Direttive Europee in materia di partecipazione dei cittadini ai processi decisionali che riguardano opere con particolare rilevanza dal punto di vista ambientale.

In tal senso i Comitati ritengono opportuno richiamare l'attenzione dei cittadini bolognesi sui principi stabiliti dalla Convenzione di Aarhus e recepiti dalla Direttiva 2003/35/CE.

Elemento fondante della Convenzione riguarda proprio il momento in cui deve essere prevista la partecipazione dei cittadini; nello specifico, la Convenzione prevede che: “Ciascuna Parte provvede affinché la partecipazione del pubblico avvenga in una fase iniziale, quando tutte le alternative sono ancora praticabili e tale partecipazione può avere un'influenza effettiva”.

In tal senso, il caso del Gronda di Genova, che somiglia a quello di Bologna per le caratteristiche dell'opera, è sicuramente esemplificativo di come andrebbe realizzato un vero Dibattito pubblico: in quel caso, il Dibattito pubblico fu organizzato per volontà della Sindaca Marta Vincenzi , e portò i cittadini a indicare un tracciato diverso da quello proposto da Autostrade!

Oggi invece, 7 anni più tardi, dopo che lo Statuto della città metropolitana (art. 8, c. 6) e il Codice degli Appalti Pubblici (art. 22) hanno introdotto nell'ordinamento il Dibattito Pubblico, non si fa ricorso a questa procedura, ma a un fantomatico “confronto pubblico”, una procedura che non esiste né nelle norme né nelle metodologie partecipative. Questo percorso non è partecipazione: mancano informazioni imparziali (vi sono solo quelle fornite da Autostrade), manca un reale coinvolgimento di tutta la comunità della città metropolitana (un'occasione perduta per far partire il nuovo livello di governo su una scelta che riguarda tutti), manca il tempo per una riflessione approfondita e seria (5 settimane, a Genova ebbero 3 mesi), mancano garanzie convincenti sulla reale influenza che l'opinione dei cittadini potrà avere (ogni decisione è lasciata alla discrezionalità di Amministrazioni e Autostrade; la composizione del Comitato scientifico è stata nella sostanza decisa da Autostrade).

E' per tutti i motivi sin qui elencati che i Comitati

respingono le procedure del cosiddetto “ confronto pubblico” come definite nell'accordo del 15 aprile

chiedono :

- 1. la sospensione immediata dell'accordo del 15 aprile 2016 tra Comune, Città metropolitana , Regione e Ministero dei Trasporti**
- 2. la revisione e aggiornamento degli atti di pianificazione in approvazione da parte della Regione ed in particolare del PRIT 2025 e del PAIR (Piano dell'Aria), con inserimento di tutte le possibili soluzioni al problema della mobilità dell'area metropolitana di Bologna, individuate attraverso un CONCORSO INTERNAZIONALE DI IDEE;**
- 3. la riapertura del processo di partecipazione pubblica sul PRIT 2025 da parte della Regione;**
- 4. l'avvio di un programma di monitoraggio lungo l'intero asse autostrada/tangenziale per verificare il reale stato della qualità dell'aria ed in particolare i superamenti giornalieri dei limiti massimi consentiti per PM 10, PM 2.5, NO_x e O₃, nonché i livelli di rumore e di vibrazione.**