

INCONTRO DI PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

BIRRA – BORGO PANIGALE

Palestra Scuola Elementare Aldo Moro – 14 settembre 2016 – Bologna

REPORT SINTETICO

Partecipanti all'incontro

Le persone presenti all'incontro sono 147, la discussione si è svolta correttamente ed è stata rispettata la struttura prevista. Tutti i gruppi di discussione hanno condiviso almeno un quesito che è stato sottoposto da un portavoce di ogni gruppo ai tecnici di Autostrade per l'Italia e agli amministratori presenti.

Struttura dell'incontro

L'evento si è svolto in tre momenti collegati tra loro:

- nella prima fase si sono succeduti gli interventi introduttivi: Andrea Pillon, responsabile del Confronto pubblico; Vincenzo Naldi, Presidente del quartiere Borgo Panigale - Reno; Irene Priolo, Assessora alla mobilità del Comune di Bologna; Roberto Tomasi, Condirettore generale nuove opere e Mario Bergamo, Direttore ingegneria dell'infrastruttura di Autostrade per l'Italia;
- nella seconda fase sono stati attivati i gruppi di discussione per la condivisione e raccolta di domande e proposte;
- ed infine, nella terza parte sono state presentate ai tecnici le domande raccolte e sono state fornite le relative risposte. Ad ogni tavolo è stato chiesto di individuare un referente che sarà chiamato a partecipare ai laboratori progettuali di Quartiere, che saranno convocati nelle prossime settimane, al fine di analizzare il progetto ed elaborare proposte concrete di intervento.

Svolgimento

La serata si è aperta con l'intervento del responsabile del Confronto pubblico **Andrea Pillon**, il quale ha chiarito che il suo ruolo all'interno del processo non è quello di prendere posizione sull'opera, ma di facilitarne la conoscenza da parte dei cittadini interessati organizzando incontri nei quartieri maggiormente coinvolti dal progetto. Inoltre, ha illustrato le fasi del confronto pubblico: una prima fase di presentazione del progetto (finalizzata ad informare i cittadini sulle caratteristiche dell'opera e sugli interventi previsti); una seconda fase, dove i cittadini potranno presentare le proprie proposte di miglioramento progettuale; una terza fase di approfondimento dei temi più delicati legati alla realizzazione dell'opera.

Segue l'intervento del presidente di quartiere **Vincenzo Naldi** che, dopo aver ringraziato i presenti, ha incoraggiato una fattiva partecipazione al processo decisionale e un pieno coinvolgimento dei partecipanti alla serata. Ha invitato, inoltre, la popolazione a sollevare le questioni peculiari del

quartiere e avanzare proposte di miglioramento rispetto alle problematiche del territorio, cogliendo l'opportunità di cercare di dare indicazioni importanti per migliorare la vivibilità in questa specifica zona della città. Infine, rinnova la propria disponibilità per incontrare i cittadini anche nei giorni seguenti il confronto.

Successivamente la parola è passata all'assessora **Irene Priolo** il cui intervento si è concentrato sull'importanza dell'obiettivo principale della serata, ovvero quello di rappresentare un'occasione per illustrare il progetto con un linguaggio chiaro anche ai non addetti ai lavori e di ascoltare i cittadini per raccogliere proposte su come migliorare gli interventi.

La parola ritorna ad **Andrea Pillon** che spiega come sarà strutturato l'incontro e le tre parti che lo compongono: presentazione del progetto, tavoli di discussione (supportata dalla documentazione generale e specifica sul progetto in esame) assistiti da facilitatori e facilitatrici, parti attive del Confronto e indipendenti da Autostrade per l'Italia, che guideranno il dibattito in modo da far emergere le questioni generali e le domande più specifiche. Ogni tavolo è invitato a nominare un referente che sarà chiamato a partecipare ai laboratori progettuali. Si ricordano i successivi incontri su tematiche specifiche con degli esperti di settore. Il primo incontro è previsto per il 24 settembre e si parlerà di traffico, mobilità e scelte di tracciato elaborate negli anni passati; il 29 settembre ci sarà l'incontro relativo agli impatti sull'ambiente e sulla salute, l'8 ottobre l'incontro relativo agli inserimenti ambientali e il 15 ottobre l'incontro sulla cantierizzazione. Ricorda infine, che il Confronto si concluderà il 29 ottobre con la presentazione di una relazione che contiene quanto emerso (critiche, proposte, soluzioni condivise e problemi ancora aperti) che sarà sottoposta al Comitato di monitoraggio che valuterà gli elementi migliorativi da inserire nel progetto.

Di seguito, interviene il **prof. Rodolfo Lewanski** per conto del Coordinamento dei comitati contrari alla realizzazione dell'opera. Il suo intervento intende porre una riflessione in merito a come i cittadini di Bologna debbano essere coinvolti da questo progetto di partecipazione. Viene contestata anzitutto la brevità del percorso partecipato e la metodologia che tale processo prende a riferimento (che non sarebbe, secondo quanto riportato dalla stampa locale, la metodologia del Deliberative Polling elaborata dall'Università di Stanford). È portato ad esempio il percorso partecipativo relativo al dibattito pubblico della "Gronda di Genova", che per la durata di quattro mesi ha permesso ai cittadini di prendere parte alle decisioni in merito alla scelta di diversi tracciati alternativi, mentre nel caso di Bologna i cittadini sono messi di fronte al fatto compiuto. Denuncia inoltre la parzialità del processo perché non prevede il confronto tra esperti indipendenti e sottolinea la scarsa rappresentanza del comitato degli esperti. Ricorda inoltre, che il dibattito pubblico è previsto anche nel nuovo codice degli appalti e solleva dei dubbi sul fatto che l'accordo sul Passante di mezzo sia stato firmato poche settimane prima l'entrata in vigore del nuovo codice. Questo starebbe a significare la volontà dei decisori di evitare un vero dibattito pubblico sull'opera. Inoltre ricorda, che il dibattito pubblico, istituito in Francia da più di vent'anni, prevede l'opzione zero, cosa non prevista nel Confronto pubblico di Bologna. Ricorda infine, che anche lo Statuto della Città metropolitana prevede l'istituto del dibattito pubblico che non è stato applicato e che invece avrebbe consentito ai cittadini un vero confronto sulla mobilità dell'intera area e avrebbe rappresentato una grande occasione per rinsaldare il senso di appartenenza dei cittadini al proprio territorio.

Andrea Pillon commenta l'intervento del **prof. Rodolfo Lewanski** precisando, la natura indipendente del comitato di esperti che a maggiore garanzia è stato integrato con tre figure

indicate proprio dai comitati contrari alla realizzazione dell'opera. Inoltre, sottolinea che l'opzione zero non era prevista neanche nel dibattito pubblico di Genova e ricorda che i quattro incontri di approfondimento (mobilità e traffico; impatti su ambiente e salute; inserimenti ambientali e paesaggistici; cantierizzazione) saranno organizzati proprio per favorire il dialogo e il contraddittorio tra esperti con posizioni diverse rispetto alla realizzazione dell'opera.

Prima di passare agli interventi tecnici di illustrazione del progetto da parte degli esperti di Società Autostrade, è stato proiettato un video informativo sul progetto preliminare, sui principali interventi e sugli incontri del Confronto pubblico previsti nei prossimi mesi (disponibile sul sito www.passantedibologna.it).

La sezione più tecnica dell'incontro si è strutturata in due momenti: il primo relativo alla presentazione generale del progetto, da parte dell'ing. **Roberto Tomasi**, che apre il suo intervento ricordando come il Confronto sia una occasione per ASPI di "metterci la faccia" e per recepire critiche e riflessioni in merito al progetto presentato. È prevista inoltre la presenza di un comitato di esperti, che rappresenta le differenti posizioni sull'opera, il cui compito sarà di supervisionare e monitorare tutto l'iter di realizzazione del progetto. L'ing. Tomasi ricorda che il progetto del Passante di Bologna risponde a due fondamentali esigenze del territorio: risolvere le problematiche del traffico in un orizzonte di lungo termine, abbinando l'intervento a una significativa riqualificazione paesaggistica delle aree urbane attraversate dall'infrastruttura.

Sono presentate le diverse soluzioni progettuali che si sono succedute nel tempo (Passante Nord, Sud e potenziamento in sede), evidenziando vantaggi e svantaggi delle diverse ipotesi. L'attuale soluzione, rispetto alle alternative esaminate negli anni precedenti (Passante nord e Passante sud), assicura i maggiori benefici per la collettività. Tra i principali vantaggi: minor tempo di percorrenza e minori consumi di carburante; minore consumo di suolo e movimentazione di materiali; riduzione dei tempi di realizzazione (almeno 2 anni in meno rispetto alle altre proposte). (si veda slide allegate).

Complessivamente, spiega nel suo intervento l'ingegner Tomasi, Autostrade stima un risparmio nell'area interessata dal progetto, a beneficio degli automobilisti, di 5 milioni all'anno di ore di viaggio. Inoltre, con le opere previste nel progetto, si conseguirà un diffuso miglioramento del clima acustico. Importanti risultati sono attesi anche in termini di qualità dell'aria: la maggiore fluidità del traffico e il rinnovo del parco auto contribuiranno a una riduzione delle emissioni che per alcuni inquinanti supererà anche il 40%. A sostegno di queste previsioni si mostrano in modo sintetico i dati e le previsioni inerenti la qualità dell'aria e si specifica che i dati utilizzati da Aspi riguardano le rilevazioni storiche del 2010, 2012 e del 2015 e, per il futuro, sono previsti dei campionamenti della durata di un mese, attraverso l'installazione di 4 colonnine di rilevazione lungo l'asse della tangenziale. L'intervento dell'ing. Tomasi si conclude con la presentazione di sintesi dei principali obiettivi che caratterizzano la progettazione dell'opera dal punto di vista delle mitigazioni acustiche, ambientali di qualità architettonica e paesaggistica dell'intervento. Il secondo momento di presentazione, da parte dell'ing. **Mario Bergamo**, è relativo all'esposizione dettagliata degli aspetti tecnici ed ambientali del progetto preliminare che interessano l'area di Birra/Borgo Panigale (si veda slide allegate).

Al termine della fase introduttiva ha preso avvio la seconda parte dell'incontro nella quale i partecipanti, suddivisi in gruppi e assistiti da facilitatrici e facilitatori, hanno elaborato le domande da sottoporre ai tecnici ed altri amministratori. Nel corso della serata è stato possibile fornire risposta a tutti i quesiti proposti dai cittadini.

Andrea Pillon, prima dell'inizio delle domande, ribadisce, riprendendo quanto affermato nell'ultimo intervento, che ogni tavolo ha individuato un referente che prenderà parte a successivi incontri per l'elaborazione delle proposte dei cittadini e dichiara che verrà dato spazio alla lettura di comunicati.

Viene data la parola al **sig. Tornatore**, membro del Coordinamento dei comitati contrari alla realizzazione dell'opera. Egli ringrazia l'organizzazione del Confronto per aver dato la possibilità di esprimersi anche a chi è contrario al progetto ed afferma che la loro posizione non è una mera opposizione all'opera, ma una richiesta di tempo per riflettere in modo più approfondito sull'intervento da realizzare, in un'ottica di lungo periodo e di minor inquinamento. Sottolinea poi che le opere di adduzione e le mitigazioni ambientali previste dal progetto dovrebbero essere realizzate indipendentemente dalla messa in opera dell'ampliamento poiché il tracciato autostradale e tangenziale è di per sé fortemente impattante per la città di Bologna. In conclusione, informa della volontà del del Coordinamento dei comitati contro l'opera di presentare una petizione al Consiglio Europeo ed invita i presenti a sottoscriverla.

A seguire, si dà la parola al Presidente del Comitato per l'alternativa al Passante nord, **Gianni Galli**. Durante il suo intervento, egli ricorda che il Passante nord ha eccessivi costi ambientali, sociali, sanitari ed economici rispetto ai benefici che è in grado di creare. Proprio per questo motivo, il suo comitato da ormai 10 anni propone un progetto di potenziamento in sede affiancato dalla realizzazione di alcune importanti opere di adduzione - oggi presenti all'interno del progetto preliminare - e la predisposizione di un mezzo pubblico sotterraneo che connetta trasversalmente la Città di Bologna lungo l'asse della tangenziale.

Di seguito sono riportate le domande e risposte presentate durante l'incontro.

Domanda tavolo 4: *Per quale motivo non sono previste barriere antirumore lungo tutto il tratto fra l'uscita 4 e la 5 sul fiume Reno, visto che l'area abitativa a sud è fortemente impattata acusticamente da venti, dai giunti stradali, e dal letto del Fiume Reno?*

Risponde ing. Tomasi: Dato il carattere molto puntuale della domanda non abbiamo la risposta specifica. In ogni caso, possiamo garantire che in caso di superamento dei limiti di rumore imposti dalla legge verranno valutati ulteriori interventi di mitigazione acustica. Autostrade si impegna comunque ad approfondire il tema sollevato dal tavolo di lavoro.

Domanda tavolo 1: *Le opere complementari, quali Ponte sul Reno, complanare ecc., saranno finanziate contestualmente al progetto del passante? La realizzazione avverrà in tempi diversi?*

Risponde ing. Tomasi: Le opere complementari sono state previste in quanto consentono di drenare traffico dalla tangenziale di migliorare il sistema viabilistico metropolitano. Queste opere fanno parte dell'Accordo contenente l'ampliamento autostradale e, pertanto, la loro realizzazione sarà parallela.

Domanda tavolo 8: *Considerato che il progetto partirebbe in una zona già interessata da un elevato traffico anche per la presenza dell'aeroporto, con problemi anche relativi ai parcheggi, per agevolare il deflusso di traffico in arrivo sia dall'aeroporto che da zone periferiche, si richiede di riconsiderare il progetto, previsto a suo tempo dal PSC, di un attraversamento del fiume Reno a nord del ponte Lungo tra via del Trionvirato e via Agucchi, e a sud della ferrovia. Questo consentirebbe anche l'attraversamento, oltre che tra le due sponde del fiume, anche tra Calderara,*

Lippo, Bargellino, Lame senza uso della tangenziale e alleggerendo la via Emilia, attuando un collegamento con la zona nord in espansione di Bologna (Lazzaretto).

Andrea Pillon data la somiglianza della domanda con i quesiti posti dai **tavoli 2, 5 e 9** chiede se sia possibile fornire un'unica risposta. I presenti acconsentono.

Risponde Ing. Tomasi: Questo collegamento non è stato studiato a livello di progettazione preliminare perché non ne eravamo a conoscenza. Tuttavia, ciò non toglie che se tale proposta è in grado di apportare reali benefici al sistema infrastrutturale e tangenziale verrà tenuta in seria considerazione venendo analizzata in modo approfondito.

Domanda tavolo 5: *Quanto costa l'opera? Chi la paga? Quanto costa a noi cittadini? Quanto ci guadagna Società Autostrade e quanto ci guadagna il Comune di Bologna/Città Metropolitana?*

Risponde ing. Tomasi: La risposta è articolata: Autostrade ha un obbligo di convenzione fino al 2038 che riguarda il potenziamento dei sistemi di adduzione nella sua rete italiana. In questo obbligo ha un vincolo di spesa in investimenti. Il nodo bolognese è una delle previsioni di investimento contenute nel vincolo della convenzione. Pertanto, Autostrade, non essendo remunerata dalle tariffe autostradali di questo tracciato, non ci guadagna nulla. Il costo stimato dell'opera è oggi di 650 milioni di euro. Di questi, 260 sono destinati in opere compensative, quali la realizzazione delle vie di adduzione e le mitigazioni ambientali.

Risponde ass. Priolo: Dal punto di vista economico gli enti non ci guadagnano nulla, perché a differenza di altri Paesi non vi è una normativa di riferimento per cui si possa prevedere una sorta di indennizzo economico che vada a favore delle amministrazioni delle comunità più impattate dall'opera.

Domanda tavolo 3: *Quando comincia il processo di VIA? Si chiede che sia un procedimento terzo, che non sia reso pubblico non solo ai comitati ma a tutti i cittadini e che sia svolto da un soggetto terzo, indipendente, non legato né ad Autostrade né al Comune. Sarebbe preferibile un coinvolgimento dell'Università.*

Risponde ing. Tomasi: Una volta terminato il Confronto pubblico, e valutate le osservazioni e le proposte che emergeranno, sarà elaborato il progetto definitivo che sarà sottoposto al Ministero dell'Ambiente per la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. Il Ministero dell'Ambiente dunque, proprio nel suo ruolo di garante, è già un ente terzo che emetterà delle prescrizioni obbligatorie per la realizzazione dell'opera.

Risponde ass. Priolo: Al fine di garantire l'imparzialità, sarà inoltre istituito un Osservatorio permanente composta da enti terzi, avente il ruolo di monitorare oggettivamente l'opera in fase di progettazione, realizzazione e insediamento.

Domanda tavolo 6: *Perché si prevede di chiudere le rampe attuali (la 4bis nord) mentre sono ancora di utilità rilevante per molti residenti?*

Risponde ing. Bergamo: Dai nostri monitoraggi, le rampe di cui si parla risultano sottoutilizzate e quindi si è progettato di chiuderle andando a raddoppiare le uscite verso la rotonda dallo svincolo.

Domanda tavolo 3: *Quali elementi hanno contribuito a fare la valutazione costi/benefici dato che non compare tra questi quello relativo alla salute dei cittadini e tra i vantaggi compaiono solo*

quelli temporanei e del costruttore (materiale movimentato, ore risparmiate, ecc)? A noi i benefici sembrano soprattutto per i costruttori.

Risponde ing. Tomasi: Dalle analisi effettuate si nota abbastanza chiaramente che i benefici sono superiore ai costi, in quanto il progetto previsto determina una situazione di miglioramento della qualità dell'aria. In ogni caso, al termine della procedura di VIA il documento finale conterrà un'analisi comparativa comprendente anche i dati sulla salute degli abitanti.

Domanda tavolo 7: *Perché non è presente nel progetto l'uscita di tangenziale su via Zanardi inizialmente prevista con la realizzazione del Quartiere Lazzaretto?*

Risponde ing. Tomasi: Lo svincolo di Via Zanardi non è stato ancora preso in considerazione dagli studi di Autostrade. Sarà di sicuro valutato attuando delle microsimulazioni. Va comunque sottolineato che, essendo il numero degli svincoli già elevato, si reputa difficile la realizzazione di nuovi.

Domanda tavolo 6: *Come farete a gestire l'incremento di traffico durante la fase di cantiere che si andrà a sommare a quello abituale?*

Risponde ing. Tomasi: La gestione dei cantieri non sarà assolutamente sottovalutata perché è uno dei problemi più delicati. Da questo punto di vista, si invitano i presenti a partecipare all'incontro specifico che si terrà sul tema della cantierizzazione in cui verranno presentate le soluzioni specifiche quartiere per quartiere.

Domanda tavolo 8: *Visto che si sta parlando di un progetto integrato si propone di cogliere l'opportunità per la realizzazione in questa zona (Birra- Borgo Panigale) di alcuni interventi di mitigazione e miglioramento ambientale e dei servizi: visto l'aumento di traffico che conseguirà all'ampliamento dell'aeroporto si chiede di prendere in considerazione questo impatto nell'intervento complessivo; completare il lavoro delle barriere fonoassorbenti lasciate incomplete da progetti precedenti, dato che sono troppo basse e non tutelano i piani alti; ripensare il sistema dei trasporti pubblici che ad oggi è scarso e incentiva così l'uso della macchina; ricucire tratti di piste ciclabili in particolare congiungendo via Bencivenni a via del Triumvirato; introdurre zone verdi nella rotonda dell'aeroporto e recuperare il progetto di Fascia Boscata che era previsto per tutta la tangenziale e ad oggi è stato realizzato solo a tratti e il progetto attuale prevede solo piccoli interventi.*

Risponde ing. Tomasi: Le nuove barriere foniche avranno caratteristiche diverse da quelle realizzate finora, tra cui l'altezza, proprio per proteggere i ricettori più alti. Inoltre, le analisi effettuate vengono condotte sulla percezione dei piani superiori, che sono i più impattati. Per quanto riguarda la parte della mobilità alternativa, si stanno cercando delle soluzioni integrate con gli enti. Autostrade è comunque aperta ad accogliere e valutare le diverse proposte.

Domanda tavolo 7: *Nella presentazione del progetto definito come "Passante Nord" il referente di autostrade ha ammesso che il progetto non prosegue tecnicamente a causa della recessione economica che non lasciava spazio ad un ampliamento dell'autostrada. Dato che la situazione perdura in termini di recessione, ci si domanda per quale motivo la società Autostrada attui un'azione di sostituzione alla politica presentando questo progetto, quando, invece, la vera*

motivazione del no al "Passante Nord" è derivato dalle amministrazioni comunali interessate al progetto di allora, tra cui l'attuale Ass.re Priolo a suo tempo, sindaco di Calderara di Reno?

Risponde ass. Priolo: Nonostante i tassi di crescita non aumentino, la città si sta sviluppando soprattutto nel tratto interessato dalla tangenziale, si noti ad esempio l'area aeroportuale. Il motivo per cui si è deciso di attuare l'ampliamento autostradale riguarda proprio le valutazioni che il Passante nord potesse non essere una reale soluzione trasportistica di lungo periodo.

Domanda tavolo 10: *La stragrande maggioranza dei partecipanti a questo Confronto pubblico è formata da persone adulte e spesso avanti con l'età: ciò significa che oggi queste persone stanno prendendo delle decisioni che incideranno sulla qualità della mia vita futura, per me che nel 2025 avrò 21 anni. Perché non sono stati previsti dei contesti in cui far esprimere i ragazzi come me in merito a questo progetto e quindi alla nostra visione del futuro?*

Risponde ass. Priolo: Il Confronto pubblico è aperto a tutti ma si può constatare che il pubblico è formato generalmente da persone adulte. Vi è sicuramente la volontà dell'amministrazione di coinvolgere le giovani generazioni e si invita il giovane portavoce della domanda a collaborare con l'amministrazione per individuare le migliori forme di coinvolgimento e partecipazione giovanile.

Domanda tavolo 9: *Nel tratto immediatamente precedente l'inizio dell'opera (slide 2 e 3 allegate), del vostro documento, risulta essere in attualmente in Los F, post intervento risulta essere in Los D, perché non sono previste opere di mitigazione?*

Risponde ing. Bergamo: Essendo il tratto in questione non soggetto ad ampliamento, gli interventi richiesti devono essere realizzati tramite il progetto di mitigazione acustica che Autostrade predispone per l'intera sua rete, il quale è totalmente indipendente da quello di cui si tratta questa sera. In sostanza, la risposta verrà data, ma sarà contenuta nel progetto relativo all'intera rete e non in quello del Passante di Bologna.

Domanda tavolo 1: *I componenti del nostro tavolo hanno sacrificato molte delle 5 milioni di ore di vita in tangenziale, proprio per questo però si mettono in discussione i dati sui flussi di traffico utilizzati per la modellazione del progetto. La media giornaliera non ci sembra realistica per rappresentare i livelli di servizio futuri in modo soddisfacente. Si possono usare altri dati per calcolare gli scenari dei livelli di servizio per valutarne l'efficacia reale nel tempo?*

Risponde ing. Tomasi: Gli studi trasportistici effettuati da Autostrade non sono effettuati sui valori medi ma sui dati reali misurati nelle ore di punta.

Chiude la serata l'intervento dell'assessora **Irene Priolo** che ringraziando i cittadini per le proposte effettuate ne sottolinea la pertinenza non solo con le questioni strettamente infrastrutturali dell'opera, ma anche con l'ottica trasportistica metropolitana.

Nel corso della serata è stato possibile rispondere a tutti i quesiti presentati dai partecipanti.