

## INCONTRO DI PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

### CROCE COPERTA - DOZZA

Centro Sociale Croce Coperta – 12 settembre 2016 – Bologna

### REPORT SINTETICO

#### Partecipanti all'incontro

Le persone presenti all'incontro sono state 153, la discussione si è svolta regolarmente ed è stata rispettata la struttura prevista per l'incontro. Tutti i gruppi di discussione hanno condiviso almeno un quesito che è stato sottoposto pubblicamente 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 programmati per la presentazione del progetto preliminare: Andrea Pillon, responsabile del Confronto pubblico; Daniele Ara, Presidente del quartiere Navile; Irene Priolo, Assessora alla mobilità del Comune di Bologna; Mario Bergamo, Direttore ingegneria dell'infrastruttura di Autostrade per l'Italia e Marilisa Conte, project manager di Autostrade per l'Italia;
- nella seconda fase sono stati attivati i gruppi di discussione per la condivisione e raccolta di domande e proposte dei singoli tavoli di lavoro;
- ed infine, nella terza parte sono state presentate ai tecnici le domande raccolte dai tavoli di lavoro 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, dopo aver ricordato i due incontri avvenuti la settimana precedente, 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. Il coordinatore del Confronto pubblico ha poi precisato che a questi primi cinque incontri informativi seguiranno quattro incontri tematici su traffico, impatti sull'ambiente, paesaggio e cantierizzazione. Inoltre, ha ricordato che saranno organizzati dei laboratori progettuali, in cui verranno raccolte delle proposte e i suggerimenti dei cittadini partendo dalle esigenze dei singoli quartieri. Infine ha ricordato, che il Confronto si conclude con la presentazione pubblica di una relazione che contiene quanto emerso nel corso del confronto (critiche, proposte,

soluzioni condivise e problemi ancora aperti) che sarà sottoposta al Comitato di monitoraggio che valuterà gli elementi migliorativi da inserire nel progetto.

È intervenuto di seguito il presidente di quartiere **Daniele Ara** che, dopo aver invitato i partecipanti a prestare particolare cura nella scelta del referente di tavolo ed aver augurato a tutti i presenti un buon lavoro, ha sottolineato come il Confronto pubblico sia un'opportunità per riconnettere le parti di Bologna divise dal tracciato dell'autostrada e della tangenziale, migliorando al contempo aspetti del progetto preliminare.

Successivamente la parola è passata all'assessora **Irene Priolo** che ha ribadito l'importanza del percorso in atto e la necessità di rendere tale confronto proficuo, al fine di mettere in evidenza le esigenze locali e proporre nuovi interventi. Proprio in merito a quest'ultimo aspetto, l'assessora ha chiarito di essere presente anzitutto per ascoltare le opinioni dei cittadini e fornire loro le risposte necessarie.

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](http://www.passantedibologna.it)).

La presentazione tecnica del progetto si è strutturata in due momenti: il primo, a cura dell'ing. **Mario Bergamo**, relativo ad un'analisi generale in merito alle 3 soluzioni di tracciato che si sono nel tempo succedute (Passante Nord, Sud e potenziamento in sede), riportando vantaggi e svantaggi delle diverse ipotesi (si vedano slide allegate). 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). Complessivamente, spiega nel suo intervento l'ingegner Bergamo, 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%. Il secondo intervento, a cura dell'ing. **Merilisa Conte**, ha riguardato l'esposizione dettagliata degli aspetti tecnici ed ambientali del progetto preliminare che interessano l'area di Croce Coperta e Dozza (si vedano slide allegate).

Prima dell'avvio dei lavori dei tavoli di discussione, si è data la parola al **prof. Antonio Faggioli**, membro del Coordinamento dei comitati contro la realizzazione dell'opera. Egli, in particolare, ha trattato il tema dell'impatto sulla salute dei cittadini, presentando alcuni dati relativi all'incidenza tumorale nei quartieri ospitanti il tracciato autostradale e tangenziale. Il contributo del Coordinamento dei comitati è disponibile sul sito del progetto alla voce "quaderno degli attori".

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. Ai quesiti a cui non è stato possibile rispondere per mancanza di tempo sarà fornita una risposta scritta che sarà pubblicata sul sito del progetto [www.passantedibologna.it](http://www.passantedibologna.it)

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

Precedentemente all'esposizione delle domande formulate dai singoli tavoli è stata data la parola ad il Presidente dell'associazione Il Cerchio Verde **Claudio Busi**, il quale, dopo aver precisato l'indipendenza della visione della propria associazione da quelle degli altri comitati e aver chiarito la propria contrarietà al progetto di ampliamento, in quanto non scaturito da un confronto preliminare tra Comune e cittadini, ha formulato le seguenti domande:

- 1. Società Autostrade ha una conoscenza specifica di quelli che sono i problemi del territorio su cui vorrebbe portare a compimento il proprio progetto? E nello sviluppo di questo progetto, Società Autostrade, ha condiviso o è stata messa a conoscenza di quelli che sono gli indirizzi degli strumenti di programmazione urbanistica del Comune di Bologna?*
- 2. Come facciamo a fare proposte come ci dite al tavolo se possiamo solo fare domande? I comitati stanno dicendo delle cose sensate che andrebbero seriamente prese in considerazione, ma vi interessa veramente il parere dei cittadini?*
- 3. Come facciamo a fare domande su quello che a noi sta a cuore se non conosciamo la relazione tra Piano urbanistico del Comune e questa nuova grande infrastruttura? Voi lo chiamate sviluppo, noi lo chiamiamo stravolgimento del territorio su cui viviamo.*
- 4. Il Comune di Bologna è veramente interessato ad avere un ruolo in questo progetto? Se la risposta è sì, è disponibile ad aprire un vero confronto con i cittadini predisponendo un tavolo di urbanistica partecipata com'è stato fatto negli anni '90 per quello che sarebbe poi diventato l'Arco Verde.*
- 5. Vi rendete conto che l'allargamento nella nostra zona, sfruttando anche solo l'area demaniale di proprietà di Autostrade, comporta il dimensionamento di parti consistenti del Parco della Fascia Boscata, del Centro sportivo Arcoveggio, del Parco delle Caserme Rosse, del Parco Manzolini nonché l'abbattimento di alcuni stabili in Via Di Corticella e in Via Arcoveggio.*
- 6. Noi stiamo sviluppando una proposta che prevede l'inserimento di quest'opera senza ampliare enormemente l'attuale sedime e stravolgere una parte del territorio in equilibrio. A qualcuno interessa?*

**Risponde ing. Bergamo:** Autostrade per l'Italia conosce approfonditamente le zone interessate dal progetto preliminare poiché è da 30 anni che le studia al fine di elaborare soluzioni inerenti la viabilità del nodo bolognese. L'obiettivo del Confronto pubblico è quello di chiedere un contributo a livello di microprogettazione per migliorare l'inserimento puntuale dell'opera utilizzando proposte, suggerimenti ed osservazioni dei cittadini. In merito alla conoscenza degli indirizzi dei Piani di programmazione urbanistica, il coinvolgimento di professionisti come gli architetti Llop, Desideri e Kipar, esperti di tale materia, testimonia chiaramente la volontà di tenere in seria considerazione questi aspetti.

**Risponde Andrea Pillon:** Il motivo per cui in queste prime assemblee si possono fare soltanto domande è perché il Confronto pubblico è stato strutturato per fasi tra loro differenti. Queste prime sere, appartenenti alla prima, sono volte a fornire ai cittadini informazioni utili sul progetto preliminare. Nella fase successiva del Confronto, invece, i referenti di tavolo che si saranno candidati nel corso degli incontri, saranno coinvolti in laboratori progettuali che avranno proprio il compito di elaborare proposte migliorative rispetto al progetto che vi viene presentato questa sera.

**Risponde Daniele Ara:** Anzitutto, il fatto che Corticella sia una porta di accesso della città non comporta che bisogna stimolare le macchine ad utilizzarla il più possibile. Inoltre, bisogna fare attenzione alla qualità delle informazioni fornite, ad esempio il Centro Sportivo di Arcoveggio sopra menzionato non viene interessato dall'intervento. Si dichiara massima apertura per l'analisi del progetto presentato dall'associazione e si invitano i cittadini a sfruttare l'opportunità data dal Confronto per quanto riguarda il miglioramento delle mitigazioni ambientali e degli interventi di ricucitura del territorio.

Il contributo dell'Associazione il Cerchio Verde è disponibile sul sito del progetto alla voce "quaderno degli attori".

**Domanda tavolo 6:** *Non riteniamo che questo sia un metodo partecipativo, ma una ricerca di consenso. È possibile aumentare il tempo della discussione? È possibile fare uno studio attualizzato, visto che fino a poco tempo fa sembrava il Passante nord la migliore opera possibile? Come sono stati raccolti i dati "oggettivi" rispetto all'abbattimento degli inquinanti? Quali le fonti scientifiche?*

**Risponde ing. Bergamo:** Per quanto riguarda i dati sull'inquinamento sonoro e atmosferico presentati, questi sono espressi in forma sintetica durante questi primi incontri; lo studio completo, elaborato secondo modelli certificati e scientificamente provati, verrà presentato nel secondo incontro tematico programmato nella fase successiva. Inoltre, una volta realizzata l'opera, Arpa verificherà il rispetto dei limiti degli agenti inquinanti e qualora si riscontrasse un superamento di quest'ultimi Società Autostrade dovrà predisporre interventi aggiuntivi.

**Domanda tavolo 2:** *In base ai vostri dati citati e descritti nel dossier (ore risparmiate e veicoli che circoleranno) il risparmio al 2025 a veicolo è 2 minuti in un anno, vi risultano? È disposta l'amministrazione a ridurre significativamente le dimensioni dell'opera e lavorare sulla viabilità della zona metropolitana di Bologna?*

**Risponde ing. Bergamo:** In merito alla questione trasportistica, il risparmio citato di due minuti non è corretto perché è errato dividere le ore medie risparmiate per il numero totale di passaggi. La ricaduta dei benefici in termini di tempo non è omogenea per tutti gli utenti: saranno infatti i fruitori del tracciato nelle ore più congestionate - il 10% del traffico totale - a godere del minor tempo di percorrenza, mentre gli altri, non subendo rallentamenti, non usufruiranno di tale beneficio.

**Risponde ass. Priolo:** Per quanto riguarda la parte della domanda relativa alla viabilità della zona metropolitana, l'Accordo contenente l'ampliamento tangenziale ed autostradale prevede al contempo la realizzazione di importanti opere di adduzione. Ad esempio, il completamento dell'Intermedia di Pianura e del Lungo Savena contribuiranno a smaltire la congestione stradale odierna della tangenziale fornendo una valida alternativa di tracciato. Il modello viabilistico adottato non si limita all'area bolognese ma avrà efficacia sull'intera area metropolitana.

**Domanda tavolo 4:** *Perché non è stato proposto alla cittadinanza di Bologna un referendum consultivo sulla scelta del tipo di passante?*

**Risponde ass. Priolo:** La motivazione per cui non è stato possibile indire un referendum riguarda l'ambito di competenza dell'istituto: trattandosi di una scelta - tra Passante nord e

potenziamento in sede - impattante su tutto il territorio metropolitano non poteva essere sottoposto a referendum dal solo Comune di Bologna. Infatti, l'ammissibilità del quesito referendario, ai sensi del Regolamento dell'Istituto della Partecipazione popolare del Comune, deve avere una valenza strettamente locale. Pertanto, dal momento che l'Accordo che è stato sottoscritto congiuntamente da Regione, Città Metropolitana, Comune e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il quesito non sarebbe stato ammesso.

**Domanda tavolo 1:** *Il progetto di ampliamento intercetta più di un ponte ferroviario. Come inserito nell'Accordo del 14/4/2016 al punto 4.3.3 tali interventi prevedono un accordo preliminare con Ferrovie Italiane. A che punto sono questi accordi? Sono già stati formalizzati? In caso diverso quali sono i tempi per la formalizzazione di tali accordi?*

**Risponde ing. Bergamo:** Attraverso l'intermediazione della Regione Emilia-Romagna si sono tenuti diversi incontri con i tecnici delle Ferrovie per l'elaborazione delle soluzioni riguardanti i diversi attraversamenti. In particolare, si prevedono interventi di realizzazione fuori sede e la traslazione di questi ponti.

**Domanda tavolo 8:** *Estrema preoccupazione per una scelta così importante e decisa improvvisamente e frettolosamente, senza i necessari studi di impatto ambientale e dell'inquinamento, scelta bocciata come peggiore fra i tre passanti in uno studio di fattibilità della provincia nel 2011. Si chiede uno studio serio sull'intera mobilità metropolitana e tre centraline fisse di monitoraggio per avere dati certi, prima di qualsiasi decisione.*

**Risponde ing. Bergamo:** In relazione alla domanda che riguarda la qualità dell'aria e alla proposta più volte citata di installare una centralina fissa per la rilevazione degli agenti atmosferici inquinanti vicino al tracciato, si sta dialogando con Arpa per individuare la localizzazione precisa. In ogni caso, si fa presente che la campagna di monitoraggio - rilevazioni di 15 giorni ogni 3 mesi - viene eseguita seguendo metodiche riconosciute a livello internazionale.

**Domanda tavolo 10:** *Perché Società Autostrade, dopo aver proposto per anni l'alternativa del Passante nord, propone ora di risolvere la questione del nodo di Bologna con il potenziamento in sede? È forse legato alla scadenza della concessione nel 2038? I costi di realizzazione dell'opera sono in capo a Società Autostrade? Perché non è prevista la copertura in corrispondenza dello svincolo della A13, in una zona ultratrafficata e piena di scuole?*

**Risponde ing. Bergamo:** La motivazione per cui non si vuole realizzare il Passante Sud è perché questo attirerebbe il 10% del traffico del nodo Bolognese, connettendo solo l'autostrada A1 e lasciando invariata la situazione della A14 e della tangenziale che necessiterebbe comunque di un ampliamento. Inoltre, il Passante sud prevede un costo in termini di risorse ambientali davvero oneroso: 4 milioni di metri cubi da movimentare. Per quanto riguarda il 2038, questo è il termine della concessione di Autostrade, tuttavia, ciò non ha nulla a che vedere con la scelta del tracciato, la quale è stata presa di comune accordo con gli enti e il Ministero firmatari dell'Accordo di Programma.

**Domanda tavolo 5:** *Mitigazione acustico/inquinante tra uscita 5 e 7. Le barriere anti-rumore non servono per gli edifici alti, perché non interrare la sede autostradale tra le due uscite come nel tratto di San Donnino? (vedi Tavola STR 0050)*

**Risponde ing. Bergamo:** A San Donato è stato possibile realizzare la galleria fonica perché il tracciato era parzialmente interrato. Nel caso di questo quartiere, invece, essendo la base stradale sopraelevata rispetto al terreno di almeno 5 metri, non è possibile prevedere lo stesso tipo di intervento in quanto il risultato sarebbe un inscatolato di acciaio dell'altezza complessiva di 20 metri. Purtroppo poi, pensare di interrare i tratti sopraelevati comporterebbe la chiusura totale dell'infrastruttura durante i cantieri, con disagi pesantissimi per la viabilità dell'intero nodo bolognese e nazionale.

**Domanda tavolo 7:** *il DM 4/10/2000, ovvero la valutazione d'impatto ambientale sul precedente allargamento recita: «All'intervento in oggetto non potranno seguire ulteriori interventi di ampliamento della carreggiata dal momento che i ristretti margini disponibili saranno esauriti dall'attuale adeguamento». Perché ora si è deciso di allargare ulteriormente, ignorando quell'indicazione?*

**Risponde Bergamo:** Il Decreto VIA nominato si riferisce al progetto del '97 che prevedeva l'ampliamento del tracciato tangenziale a 3 corsie di marcia più emergenza e non l'ampliamento che poi venne effettivamente realizzato con la terza corsia dinamica senza la corsia d'emergenza. Pertanto, il progetto preliminare questa sera presentato non ignora affatto tale indicazione.

**Domanda tavolo 9:** *I costi dell'opera a quanto ammontano e come vengono divisi?*

**Risponde ing. Bergamo:** Il costo complessivo degli interventi è stimato intorno ai 650 milioni di euro, compresi i 90 milioni per le opere di adduzione. L'intera cifra è a carico di Società Autostrade.

**Domanda tavolo 3:** *Perché non è stata ripresa l'idea della banalizzazione dell'autostrada che creerebbe un'unica sede con 5+1 corsie per senso di marcia, senza dover allargare espropriare, ecc. e anche eventualmente rendere il tutto a pagamento con il sistema delle barriere?*

**Risponde l'ing. Bergamo:** L'ipotesi della banalizzazione è stata lungamente studiata dai tecnici di Autostrade, del Comune e della Città Metropolitana. Purtroppo, dal punto di vista dei vincoli fisici la sua realizzazione non è oggi possibile: a causa delle caratteristiche del tracciato i punti di scambio possibili sarebbero soltanto 6 e ciò irrigidirebbe la viabilità comportando comunque la necessità di allargare l'opera. Inoltre, in termini di capacità massima, il risultato della banalizzazione dell'autostrada sarebbe inferiore rispetto all'ampliamento proposto.

**Domanda tavolo 2:** *A che cosa corrisponde l'investimento delle opere di adduzione in termini di riduzione del traffico sul nodo bolognese? Ad es. dagli incontri già fatti Autostrade non ha escluso tecnicamente di fare un sistema tramviario integrato (in due gallerie sotto l'autostrada), state valutando anche questa possibilità che toglierebbe il traffico da gomma?*

**Risponde ing. Bergamo:** Le opere di adduzione sgravano il sistema tangenziale di qualche punto percentuale, ma al contempo contribuiscono a razionalizzare l'intero sistema viario metropolitano. Per quanto concerne la tramvia, si stanno approfittando gli studi poiché, dati tutti i sottovia presenti da oltrepassare, il costo dell'opera sarebbe molto elevato: circa 15mila euro al metro.

**Domanda tavolo 9:** *Perché ovunque si cerca di portare il traffico fuori città mentre a Bologna si è scelto di stare in città? In particolare, a Mestre perché si è scelto di fare una bretella esterna a Bologna no. Ci sono confronti tra le 2 situazioni?*

**Risponde ing. Bergamo:** Ogni contesto ha le proprie specificità. Il caso di Mestre è un caso di successo in cui il traffico è stato spostato verso l'esterno. Tuttavia, tale soluzione non può essere impiegata a Bologna per due ragioni: gli assi autostradali che si collegano al nodo e la diversa conformazione del territorio.

In conclusione il Presidente Daniele Ara, in parziale risposta al comunicato dell'Associazione il Cerchio Verde, afferma che è stato realizzato il Piano Sosta, che si sta lavorando al proseguimento del filobus sino a Corticella e, più in generale, al potenziamento del servizio di trasporto metropolitano. Infine, rispetto alla critica mossa da un partecipante rispetto alla decisione di dismettere il parcheggio del Giuriolo, il Presidente, afferma che l'appalto per la sua gestione è andato deserto 4 volte, segno che nessuno lo vuole gestire.

In conclusione **l'ass. Irene Priolo**, ringraziato il Presidente di quartiere Daniele Ara per il suo intervento, rinnova l'invito a partecipare ai prossimi incontri per poter sfruttare un'opportunità di progettazione in termini di mitigazione ambientale e riconnessione del territorio.

Queste erano le domande emerse durante la serata, alle quali è stato possibile dare una risposta immediata.

Alle ulteriori domande raccolte ai tavoli, verrà data risposta scritta sul sito [www.passantedibologna.it](http://www.passantedibologna.it)

### **Elenco delle domande emerse dai tavoli di lavoro a cui sarà data risposta attraverso il sito del progetto**

#### **Tavolo 1**

1. Premesso che il progetto del passante è stato calato dall'alto senza nessun ascolto della popolazione e che i cittadini delle aree interessate dai lavori rifiutano il passante; quali sono i principali disagi che la fase di cantierizzazione porterà e come la società autostrade intende affrontarli?

#### **Tavolo 3**

1. L'entrata n.6 in direzione Casalecchio- San Lazzaro presenta una condizione di pericolo: la causa è dovuta all'anomalo accesso dalla Tangenziale alla A13. L'accesso in autostrada avviene dalla corsia di sorpasso, la segnaletica orizzontale determina da una parte lo spazio per l'accesso in autostrada dall'altra parte determina uno schiacciamento contro il guard rail. Va superata questa anomalia.

#### **Tavolo 4**

1. Quali sono le basi delle previsioni e da dove ha preso i dati società autostrade in merito alla capacità del Passante nord e del Passante sud di far defluire rispettivamente solo il 20% e il 10% dei flussi di traffico, dal momento che in altre città si tende a spostare il maggior flusso di traffico all'esterno del centro abitato?

2. È vero che una delle ragioni per cui è stato abbandonato il Passante nord consiste nel fatto che essendo più lungo di circa 40 km era considerato una nuova autostrada e non un ampliamento per cui si doveva procedere a una gara di appalto europea e non italiana?

#### **Tavolo 7**

1. Questa opera è davvero utile per risolvere il problema della congestione del traffico? Per quanto riguarda l'autostrada non c'è bisogno di allargarla. Il problema della congestione del traffico riguarda la complanare. Vediamo quali sono le alternative. Dai dati presentati dalla Società Autostrade, l'ampliamento proposto, non risolve in maniera definitiva il problema dei vari livelli di servizio della tangenziale. Qual è allora l'utilità di questo intervento?

#### **Tavolo 8**

1. L'attuale tangenziale di Bologna ha una portata di 70/80.000 auto al giorno. Le opere complementari illustrate nel progetto (nodo di Rastignano, Funo, complanare) sono previste ad almeno 7/10 km di distanza dalla tangenziale. L'allargamento della tangenziale porterà fisiologicamente a un aumento della portata di auto con il rischio enorme che la mobilità urbana non sia in grado di sopportare tale aumento. La proposta è quindi una propedeutica rivisitazione di tutta la mobilità urbana ed extraurbana per evitare che le auto che percorreranno la tangenziale non riescano poi ad uscire (vedi caso del grande raccordo anulare di Roma il cui traffico la città non riesce a smaltire)

#### **Tavolo 9**

1. Dal progetto, l'innesto in A13 non sembra congruo in quanto i lavori previsti non sembrano in grado di portare reali benefici al flusso di traffico. È vero?