

INCONTRO DI PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

CROCE DEL BIACCO - MASSARENTI

Centro Sociale Croce del Biacco – 08 settembre 2016 – Bologna

REPORT SINTETICO

Partecipanti all'incontro

Le persone presenti all'incontro sono state 136 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 per chiarire aspetti del progetto.

Struttura dell'incontro

L'evento si è svolto in tre momenti collegati tra loro: nella prima fase si sono succeduti gli interventi programmati per l'introduzione ai lavori:

- Andrea Pillon, responsabile del Confronto pubblico; Simone Borsari, Presidente del quartiere S. Donato-S. Vitale; 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 da parte dei cittadini;
- 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 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 diverse 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: i flussi di traffico e la capacità trasportistica dell'opera; gli impatti sulla salute e l'ambiente; le mitigazioni ambientali e l'inserimento urbanistico e paesaggistico dell'opera; la cantierizzazione dell'opera. 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 **Simone Borsari** che, dopo aver ringraziato i presenti, ha sottolineato l'importanza dell'opera non solo per quel che concerne la viabilità e la mobilità locale e nazionale ma anche in relazione al potenziale miglioramento che gli interventi potranno determinare sulla qualità urbana ed ambientale dei territori attraversati dall'infrastruttura. Ha ricordato, inoltre, il consenso attribuito al progetto in fase di competizione elettorale (poiché il Passante di mezzo era già stato inserito nel programma del Sindaco Merola) e ha incoraggiato la partecipazione al processo decisionale da parte della collettività al fine di produrre un documento congiunto - cittadini e quartiere - da sottoporre all'attenzione dell'amministrazione comunale. Il Presidente, afferma inoltre di condividere le preoccupazioni dei residenti della zona, che è particolarmente critica sotto il profilo dell'impatto dell'opera, riguardo alla necessità di prevedere importanti interventi di miglioramento ambientale.

Successivamente la parola è passata all'assessora **Irene Priolo** che ha ribadito l'importanza del percorso che si sta svolgendo e la necessità di rendere tale confronto costruttivo e proficuo. La fase conclusiva del suo intervento si è concentrata sull'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.

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 ad un'analisi generale, esposta dall'**ing. Roberto Tomasi**, in merito alle 3 soluzioni di progetto che si sono nel tempo succedute, riportando vantaggi e svantaggi delle diverse ipotesi (si veda slide allegate). L'ingegnere 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. 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, 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 momento, a cura dell'**ing. Mario Bergamo**, ha riguardato l'esposizione dettagliata degli aspetti tecnici ed ambientali del progetto preliminare che interessavano l'area di Croce del Biacco/Massarenti (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.

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

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

Prima della presentazione delle domande preparate dai tavoli di lavoro, prende la parola il portavoce del Coordinamento dei comitati contrari alla realizzazione dell'opera, **Giovanni Nespoli**, che legge un breve comunicato (disponibile sul sito alla voce "quaderno degli attori). Vengono fatte riflessioni sull'inutilità dell'allargamento della tangenziale che non sarebbe in grado di risolvere i problemi di congestionamento del traffico ma, anzi, ne causerebbe un aumento, con conseguenze negative a livello di inquinamento. Viene criticato il metodo con cui è avvenuto il coinvolgimento dei cittadini, che interviene a decisione già assunta. Viene fatto un paragone rispetto a quanto avvenuto a Genova per il dibattito pubblico sulla "Gronda" e viene chiesto perché tale processo non sia stato previsto anche nella città di Bologna, anche in forza di quanto scritto nel Statuto della Città Metropolitana che introduce l'obbligo di una consultazione pubblica per la realizzazione di tali opere. Si fa riferimento anche alla "parzialità" della componente tecnica deputata alla diffusione delle informazioni sul progetto e viene chiesto come mai non sia presente l'ARPA a questi incontri. Si chiede infine che si sospenda l'effetto dell'Accordo di Programma firmato il 15 aprile e che venga previsto un Piano Integrato della Mobilità di tutta l'area metropolitana.

Risponde ass. Priolo: Si ribadisce che la presenza dei rappresentanti dei comitati nel Comitato scientifico potrà favorire la riflessione e la discussione sui dati e le informazioni presentate nel corso degli incontri e al contempo valutare se vi sia stata parzialità come appena denunciato. Viene inoltre consegnato ai comitati un documento relativo alle linee di indirizzo del Piano della Mobilità Sostenibile della Città metropolitana, che a loro volta, consegnano il comunicato appena letto in pubblico.

Andrea Pillon, fa richiesta anche di una copia digitale del comunicato in modo da poter avere tempo e modo di provvedere a fornire risposta adeguata a quanto proposto.

Domanda tavolo 2: *Quali sono gli aspetti critici dell'opera? Durante la presentazione sono stati accennati ma non detti.*

Risponde ing. Tomasi: Si ribadisce la veridicità dei dati contenuti nella presentazione, sottolineando che i dati sono pubblici, consultabili e contestabili da chiunque possa essere interessato ad un confronto. I dati e le previsioni contenute nel progetto, sono sottoposte a tutti gli organi di controllo chiamati ad esprimersi in fase di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto, compresa l'Arpa dell'Emilia Romagna. In merito agli aspetti critici dell'opera uno di essi è relativo alla realizzazione della medesima: rispetto alle altre opere in questo caso si tratta di realizzare una progettazione che presuppone la verifica delle singole interferenza con le abitazioni più impattate e con la singola unità produttiva. Per ogni ambito di dovrà sviluppare un progetto di dettaglio che tenga conto delle singole specificità dei luoghi prima dell'avvio dei cantieri.

Domanda tavolo 1: *Come interferiscono i lavori in oggetto con l'interramento della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore in corrispondenza di Via Cellini/Via Scandellara? E le tempistiche dei due cantieri?*

Risponde ing. Tomasi: Questo è uno dei punti di analisi che ASPI deve ancora sviluppare nel dettaglio. Verranno valutate tutte le ipotesi di interrimento della via ferrata.

Domanda tavolo 3: *La nostra proposta sarebbe, al di là dei singoli interventi, di prevedere interventi di mitigazione da parte del Comune, come servizi accessori. Si chiede un prolungamento totale della copertura della tangenziale nel tratto in oggetto e si chiede che l'opera sia architettonicamente bella ed attrezzata con impianti e piste ciclabili nella parte superiore di copertura.*

Dal pubblico si chiede inoltre un ammodernamento del sottopasso con una corsia separata, divisa percorribile dai pedoni e dai ciclisti.

Il moderatore Andrea Pillon, vista la somiglianza del quesito con le domande provenienti dai **tavoli 5, 7 e 10**, chiede se è possibile fornire un'unica risposta. I presenti acconsentono alla richiesta.

Risponde ing. Tomasi: Si premette che trattandosi di prime valutazioni, c'è la disponibilità di ASPI di rivedere il progetto con le considerazioni proposte. Le barriere fonoassorbenti servono per tutelare la salute acustica di chi vive vicino alla tangenziale. La galleria fonoassorbente viene prevista nel caso in cui non si è in grado di assicurare i livelli di benessere di rumore a chi vive vicino alla struttura. La realizzazione della galleria di S. Donnino è possibile perché si tratta di un tratto di trincea che permette la costruzione di tale opera. Diversamente nella zona di Croce del Biacco, dove l'infrastruttura è in rilevato, non è possibile realizzare un intervento simile.

In merito ai costi inizialmente previsti per la realizzazione del Passante Nord (circa 1,2 miliardi di euro), questi, non possono essere considerati come una dotazione per il nodo di Bologna. Gli interventi che riguardano tutto il sistema autostradale del nostro Paese ha una dotazione finanziaria che consente ad Aspi interventi per 1 miliardo e 280 milioni di euro. Questi vengono ripartiti secondo le necessità trasportistiche e di messa in sicurezza delle diverse infrastrutture presenti nel nostro Paese.

Per quanto riguarda il sottovia, si specifica, che si sta progettando una soluzione di dettaglio che preveda la pista ciclabile o il passaggio pedonale. Inoltre, si prevede una nuova illuminazione e particolari segni di arredo urbano. Più in generale, per ogni sottovia del tracciato c'è una progettazione di dettaglio che può essere soggetta a modifiche secondo le proposte che emergeranno nel confronto.

A questo punto prende la parola **Severino Ghini** del Comitato per l'alternativa al Passante Nord. Fin dall'inizio, il comitato ha sostenuto la necessità di un allargamento della tangenziale di Bologna (opponendosi alla costruzione del Passante nord) e sin dal 2004 ha chiesto la possibilità di prevedere un concorso internazionale di idee per scegliere la soluzione migliore. La proposta avanzata dal comitato prevede un allargamento della tangenziale ma anche la creazione di due gallerie laterali per la realizzazione di una metropolitana con andamento est-ovest. Si fa inoltre un appello a che ciascun partecipante possa prender parte al Confronto con la massima serenità e non abbandonando la sala, o incoraggiando la diffusione di notizie non veritiere. Il comitato ha svolto una rilevazione dei dati sull'inquinamento e ha fatto delle previsioni su come sarà il livello di

inquinamento in un sistema più fluidificato che contrastano con quanto affermato dai Comitati contro il Passante. Il contributo del Comitato per l'Alternativa al Passante Nord è disponibile sul sito del progetto alla voce "quaderno degli attori".

L'ass. Priolo richiama, a seguito di interventi polemici da parte di alcuni partecipanti, alla necessità del rispetto delle diverse posizioni e della correttezza reciproca che ha caratterizzato l'incontro svolto a San Donnino e la prima parte di questo incontro.

Domanda tavolo 6: *Si poneva la questione di risolvere in altro modo il problema del sotto attraversamento tangenziale per l'eliminazione del passaggio a livello di Via Cellini, perché dov'è previsto potrebbe esserci il raddoppio della linea ferroviaria che è già satura. Se ciò che è riportato nel progetto fosse realizzato non sarebbe più possibile raddoppiare la linea ferroviaria. Si può trovare un'altra soluzione?*

Risponde ing. Tomasi: Quello di Via Cellini è un progetto complesso. Su questo ci dovremo confrontare con gli enti, anche noi siamo convinti si tratti di una soluzione complessa che può essere migliorata.

Domanda tavolo 5: *Si chiede un approfondimento nel dettaglio per quel che riguarda l'abbattimento del rumore e dell'inquinamento e quali sono gli interventi che si possono fare.*

Domanda tavolo 8: *Si chiede nello specifico in merito alle barriere, sia quelle per il particolato che quelle fonoassorbenti, su quali termini sono state valutate, se è stato fatto un progetto almeno ventennale, considerando che si è parlato anche di rinnovo parco auto? Sono stati utilizzati parametri attuali o anche in previsione per i prossimi 20 anni – che il traffico andrà ad aumentare? Inoltre, il 4% individuato da ASPI è stato calcolato su tutta Bologna o invece sulle case vicino al progetto?*

Risponde ing. Tomasi: In merito alle barriere foniche, poiché hanno prevalentemente il compito di ridurre inquinamento acustico, i modelli previsti per assorbire il rumore vengono validati dagli organi di controllo. ASPI ha obbligo di fare una verifica pre opera per misurare i livelli di rumore e un obbligo post opera in cui l'organo di controllo valuta se le previsioni di progetto sono state rispettate. In caso di non rispetto delle previsioni corre l'obbligo di modificare l'opera. Con riguardo alle polveri sottili si stanno sviluppando dei modelli puntuali di sviluppo lungo il tracciato che saranno certamente parte dei documenti da presentare al Ministero dell'Ambiente. Si sta inoltre prevedendo un sistema attivo di monitoraggio su tutto il tracciato.

Risponde ing. Bergamo: Si sta verificando, in concerto con il Comune, con la Città metropolitana, la Regione e l'ARPA, la possibilità di mettere una centralina i cui dati saranno gestiti direttamente dall'ARPA. Nei nostri studi si utilizzano i dati rilevati dalle centraline dell'ARPA sulla qualità dell'aria bolognese. Con riferimento ai dati di traffico, le valutazioni dell'inquinamento acustico ed atmosferico sono realizzate con proiezioni al 2025. Si ricorda inoltre, che la questione acustica è indipendente dal rinnovo del parco auto, aspetto delicato è invece quello delle emissioni che sarà costantemente monitorato.

Dal pubblico si chiede nel caso in cui le zone limitrofe alla tangenziale sfiorino i limiti imposti per legge, quali misure sono previste?

Risponde ass. Priolo: Già dallo scorso anno il Comune di Bologna e da quest'anno gli 11 Comuni della prima cintura metropolitana sono obbligati ad applicare il piano della qualità dell'aria. Qualora per 7 giorni ci fosse uno sfioramento dei limiti saranno previste misure emergenziali. Il blocco riguarda solo l'area urbana e la circolazione nella città di Bologna.

Andrea Pillon interviene per ricordare che per discutere di tali tematiche è previsto un incontro apposito che riguarderà l'impatto della infrastruttura sulla qualità dell'aria e sull'acustica, in cui verranno riproposte le osservazioni poste nel corso di questo incontro. I cittadini interessati sono pertanto invitati a partecipare all'incontro.

Domanda tavolo 4: *Si pone l'attenzione alla questione del budget previsto per il nodo bolognese che ammontava a 1miliardo e 300 milioni, quello che viene dichiarato oggi è il suo 50% e la domanda è: di questa cifra cosa vieta di utilizzare, per il bene della comunità, una quota per contribuire all'alleggerimento del traffico realizzando le gallerie multi modali al di sotto del tracciato?*

Vista la somiglianza del quesito con una delle domande elaborate dai **tavoli 5, 7 e 10**, Andrea Pillon chiede se sia sufficiente la risposta già fornita da Aspi sui costi complessivi del progetto. La sala acconsente.

Per quanto riguarda invece la seconda parte della domanda del **tavolo 4**:

Risponde ass. Priolo: La domanda di trasporto pubblico è presente sulle radiali della città, per cui il trasporto pubblico, su gomma e ferro, si concentra dalla periferia verso il centro mentre vi è una domanda decisamente inferiore per gli spostamenti trasversali (est – ovest). Ci saranno però riflessioni ulteriori da parte degli Enti e di Apsi su come il trasporto pubblico possa integrarsi ulteriormente rispetto all'infrastruttura presentata. Non si dice aprioristicamente no ad un trasporto pubblico parallelo alla tangenziale, ma si tratta di capire come si può integrare con le strutture già presenti.

Risponde Ing. Tomasi: C'è bisogno di tempo per fare queste valutazioni, abbiamo tuttavia dei dubbi sulla realizzabilità della proposta, non solo dal punto di vista trasportistico, ma anche rispetto all'impatto sulla cantierizzazione e le interferenze presenti lungo il tracciato.

Domanda tavolo 9: *Si esprime la preoccupazione in merito ad aspetti di mitigazione ambientale. Quali tecniche e quali materiali sono stati studiati nei progetti di mitigazione? Sono stati inclusi nuove tipologie di asfalti? Non si è parlato affatto degli aspetti legati al verde, su quali tipologie di piante sono previste? Vorremo avere maggiori informazioni in merito a quali provvedimenti adottare e a quali esperti sono stati coinvolti.*

Vista la somiglianza del quesito con una delle domande elaborate dal **tavolo 6**, Andrea Pillon chiede se si possa fornire un'unica risposta. La sala acconsente.

Risponde ing. Tomasi: Le barriere fonoassorbenti sono ad oggi la soluzione migliore. Per quel che riguarda le tecnologie che abbattano l'inquinante, non esistono oggi delle tecnologie che una volta che la molecola di NOx si è prodotta la si riesca a captare. Si sono fatte sperimentazioni sulle vernici foto catalitiche che hanno riportato risultati deludenti. Per quel che riguarda le polveri sottili, esse sono prodotte da diversi fattori, e in questo ambito il problema diviene ancor più complesso. Si potrà discutere di questo fenomeno nell'incontro specifico previsto sul tema della salute e dell'impatto ambientale.

Domanda tavolo 1: *Per gli edifici prossimi all'area del cantiere che non verranno demoliti, ci sarà un sopralluogo preventivo per verificarne la stabilità statica? In che modo e termini? A chi spetterà l'onere degli interventi?*

Risponde ing. Tomasi: È compito di ASPI, che ne assume anche gli oneri economici, mappare gli edifici che potrebbero essere danneggiati in fase di cantiere. In caso di danni causati agli edifici, ASPI ha l'obbligo di risarcimento del danno. In fase di cantierizzazione si cercherà di rimanere nella parte interna dell'attuale sede, anche se è la soluzione più costosa. Ci sono delle zone in cui ciò non sarà possibile e perciò verranno fatti dei progetti di dettaglio per le aree di cantiere che andiamo ad utilizzare. I cittadini saranno comunque informati sulle fasi e sulle tempistiche del processo di cantierizzazione.

Domanda tavolo 2: *L'associazione "il Parco Onlus" ha raccolto 2500 firme per perorare a continuità di Via Cellini nell'ambito del progetto dell'interramento della ferrovia Bologna-Porto Maggiore e per questo si condividono le domane in merito alla questione di Via Cellini. La domanda, invece, riguarda l'allargamento della tangenziale e ci si chiede se verrà fatto entro egli attuali confini di proprietà di ASPI? Se sì, le opere di cantierizzazione interesseranno le aree limitrofe?*

Risponde ing. Tomasi: Lungo il tracciato avremo diverse situazioni, in alcune parti si resterà nei confini di proprietà Aspi, in altre parti, si dovrà fuoriuscire rendendo così necessari degli espropri. Sono previste soluzioni che minimizzano l'impatto per le persone e per gli edifici che verranno presentate e discusse con i cittadini.

Domanda tavolo 10: *Situazione dovuta alla costruzione della corsia dinamica, il quartiere si è ritrovato con i fossi e le vasche di decantazione che sono a cielo aperto. Il problema è che la ASPI ha realizzato il fosso in contro pendenza per cui l'acqua defluisce in direzione opposto al chiusino e qui ristagna. La manutenzione che fa APSI è del tutto insufficiente per rispondere alle necessità di cura delle aree verdi.*

Risponde ing. Tomasi: Se il fenomeno che ci ha descritto è vero non posso che prendere atto che è stato commesso un errore da parte di ASPI.

Domanda tavolo 4: *quali sono le garanzie di realizzazione delle opere di armonizzazione paesaggistica e ambientale dell'infrastruttura e la loro manutenzione non solo nei due anni successivi?*

Risponde ing. Tomasi: ASPI, avendo una grandissima rete applica un suo piano di manutenzione. Nell'analisi di progettazione del verde si dovrà indicare qual è il piano di previsione di pulizia e manutenzione del verde. La mitigazione è parte del progetto e poiché abbiamo l'obbligo e siamo controllati rispetto a quanto abbiamo dichiarato in fase di progetto, i soggetti di controllo verificheranno il rispetto di tutte le ottemperanze. Anche il Ministero delle Infrastrutture verifica che noi adempiamo ai nostri obblighi; in caso di inadempienza ASPI perde la propria concessione.

In conclusione Andrea Pillon 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.

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

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

Tavolo 5

1. Cosa si intende fare per la messa in sicurezza delle strade circostanti, già in fase cantieristica?

Tavolo 8

1. Sappiamo che sono stati presentati progetti alternativi: 1) Il progetto validato dalla Università di Bologna, che prevedeva l'allargamento in sede con zero consumo di suolo e gallerie per il treno; 2) Il progetto di banalizzazione con zero consumo di suolo; 3) Il progetto di sopraelevazione dell'autostrada rispetto all'asse attuale e con passaggio della tangenziale sul piano attuale. Questi progetti sono stati valutati? In base a quale criterio sono stati scartati? E perché non sono stati sottoposti ai cittadini