

## INCONTRO DI PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

### PESCAROLA – MARCO POLO

Centro Sociale Civico Lame – 13 settembre 2016 – Bologna

### REPORT SINTETICO

#### Partecipanti all'incontro

Le persone presenti all'incontro sono state 128, la discussione si è svolta pacatamente ed il confronto è stato costruttivo. Inoltre, come per gli incontri precedenti, 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 all'incontro.

#### 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; Daniele Ara, Presidente del quartiere Navile; 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 che 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: 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 **Daniele Ara** che, dopo aver ringraziato i presenti, ha ricordato che la scelta rispetto al progetto proposto è stata effettuata alla conclusione dello scorso mandato della amministrazione comunale, scelta che crea ancora un dibattito importante nella città di Bologna. Ha incoraggiato una fattiva partecipazione al processo decisionale, che si struttura in modo differente rispetto alle normali assemblee che si svolgono nel quartiere, ed ha ricordato gli appuntamenti successivi di incontri più specifici, in particolare quello relativo alla questione dell'inquinamento, molto sentita nella zona Lama. Ricorda che il Consiglio di quartiere farà un Consiglio aperto dove i cittadini potranno intervenire e che il medesimo prenderà posizione rispetto alle proposte da fare per le modifiche al progetto di base. Si invita 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 e le connessioni tra il quartiere e le altre parti della città.

Successivamente prende la parola l'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 e di ascoltare i cittadini per raccogliere proposte su come migliorare gli interventi.

A questo punto **Andrea Pillon** riprende la parola e illustra 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) moderati da facilitatori e facilitatrici che cercheranno far emergere le questioni generali e le domande più specifiche da parte dei cittadini. Ogni tavolo è invitato a nominare un referente che sarà chiamato a partecipare a successivi laboratori progettuali. Si ricordano infine i successivi incontri su tematiche specifiche che avranno luogo a cavallo tra la fine di settembre e gli inizi di ottobre.

Come concordato con il Coordinamento dei Comitati contro il passante, viene data la parola al prof. **Basile**. Vengono sollevate questioni relative alle emissioni inquinanti quali l'ossido di azoto, il particolato sottile (PM10, PM2) che sono all'origine di malattie diffuse e che sono causa di elevati tassi di mortalità. Vengono contestate alcune affermazioni contenute nel dossier di progetto presentato in termini di rilevazione delle emissioni prodotte dal traffico cittadino, in particolare in prossimità della zona della tangenziale. Si propongono dei monitoraggi per un tempo più lungo (un anno o sei mesi). Vengono contestate anche le previsioni sul miglioramento delle emissioni generato dal rinnovo del parco auto, portando l'esempio di fatti relativi ad alcune case di produzione di auto che hanno rilasciato informazioni mendaci in merito alle emissioni prodotte dalle vetture da loro prodotte. Il comunicato del comitato viene acquisito e messo agli atti del Confronto.

**Andrea Pillon**, nel ringraziare il prof. Basile, ricorda che al tema della qualità dell'aria sarà dedicato un intero incontro di approfondimento che si terrà l'8 ottobre, ed invita il professore a prendervi parte.

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 sezione più tecnica dell'incontro si è strutturata in due momenti: il primo, relativo ad una presentazione generale del progetto, esposta dall'ing. **Roberto Tomasi** che apre il suo intervento ricordando come il confronto sia una occasione per recepire critiche e riflessioni in merito al progetto presentato. Sono poi riportate le 3 soluzioni di progetto che si sono nel tempo succedute, evidenziando 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%. In merito alle contestazioni fatte dal comitato si dichiara che Società Autostrade ha utilizzato dati di rilevazioni storiche del 2010 e che per il futuro sono previsti dei campionamenti della durata di un mese. In merito alle previsioni sul cambio del parco auto dichiara di non avvalersi delle rilevazioni compiute delle case automobilistiche, ma di selezione di dati riguardanti l'evoluzione del parco auto. La seconda parte dell'esposizione tecnica è relativa alla presentazione dettagliata degli aspetti tecnici ed ambientali del progetto preliminare che interessano l'area di Pescarola/ Marco Polo da parte dell'ing. **Mario Bergamo**.

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.**

**Domanda tavolo 5:** *Quale impatto avrà la realizzazione del Passante di mezzo sulle aree agricole adiacenti all'opera, sotto ogni aspetto: inquinamento, diminuzione dell'aria coltivata etc...*

**Risponde ing. Tomasi:** In merito alle aree da espropriare si prevede un'area di circa 24 ettari (in parte aree a verde, in parte aree agricole). 1/10 del terreno che si sarebbe dovuto espropriare rispetto al Passante nord.

**Domanda tavolo 9:** *Nel progetto non sono presenti le ciclabili sui cavalcavia ma solo i marciapiedi: si pensa di fare la ciclabile sul marciapiede?*

**Risponde ing. Tomasi:** ASPI ha fatto un progetto di integrazione per le aree di connessione con il piano delle ciclabili sviluppato dalla città. Si valuterà l'opzione proposta, ovviamente in alcuni sottopassi ci sono dei vincoli di ingombro e quindi sarà probabile che verrà costruita una via ciclo-pedonale.

**Domanda tavolo 8:** *Quali sono le tempistiche certe di inizio degli interventi di cantierizzazione,*

*come verranno informate le persone interessate quali i residenti, e i proprietari dei terreni?*

**Risponde ing. Tomasi:** Il programma prevede l'inizio delle attività di cantierizzazione a novembre 2017. In questo caso ci sono due previsioni inserite nell'Accordo: la chiusura della VIA e la chiusura della Conferenza di servizi, per le quali è prevista la durata di 7 mesi. Per quel che riguarda gli espropri, in questo progetto sono state già individuate le aree che potrebbero richiedere un esproprio. Tuttavia l'iter prevede la pubblicazione di un atto formale una volta conclusasi la VIA; i cittadini hanno la possibilità di fare le osservazioni del caso, le quali entrano come considerazione nella Conferenza dei servizi che si chiude con l'attuazione degli espropri.

**Domanda tavolo 7:** *È mai stata presa in considerazione la possibilità di realizzare un passante interrato portando avanti un'opera innovativa che crea connessioni urbane in modo semplice, che tenga conto di un futuro più a lungo termine?*

**Risponde Ing. Tomasi:** Fare il tunnel non è una soluzione tecnica che si è presa in considerazione perché ci sono problemi tecnici per spostare i flussi sul sistema della A13. La questione è molto complessa. Il sistema tangenziale ha ogni 500 metri un'uscita: creare una galleria che ogni 500 metri deve essere riportata in quota, è tecnicamente molto difficoltoso ed economicamente molto dispendioso.

**Domanda tavolo 6:** *Per la fluidificazione del traffico e ridurre l'inquinamento è possibile prevedere la creazione di due rotonde, una all'altezza di Via Vasco De Gama e Via Marco Polo e l'altra all'altezza dell'incrocio tra Via Cristoforo Colombo e Via dei Terraioli – fornendo quest'ultima con dei marciapiedi e con una pista ciclabile?*

**Risponde Ing. Tomasi:** Non è una ipotesi che è stata presa in considerazione ma verrà inserita nelle analisi che ASPI andrà a fare. Sullo studio degli svincoli è emerso però che ci sono uscite ogni 500-600 metri questo vuole dire che ravvicinare il numero degli svincoli non comporta un beneficio al tessuto urbano, ma verrà valutato quale possa essere lo svincolo migliore per drenare il traffico, legato alle esigenze locali.

**Domanda tavolo 4:** *Si chiede come mai i cittadini sono stati convocati a progetto già scelto, concluso e firmato. Le proposte emerse avranno un seguito o resteranno inevase? Inoltre, è possibile prevedere un collegamento tra la tangenziale e l'asse attrezzato, creando un'uscita 5 bis, evitando di transitare in via Marco Polo già congestionata? Inoltre, chi e come si è deciso di dare più risalto a certe zone della città rispetto ad altre che vengono poco considerate?*

**Risponde ass. Priolo:** Nel corso del Confronto sono emerse delle proposte progettuali che non erano presenti nel progetto preliminare, i cittadini hanno proposto degli interventi migliorativi per rendere il progetto più adeguato al territorio. Gli enti sono desiderosi di migliorare il progetto iniziale con quanto suggerito negli incontri di Confronto pubblico. Si aprirà dunque una fase di concertazione con il Comitato di monitoraggio anche a seguito delle indicazioni che emergeranno nei laboratori. Al termine dei lavori ci sarà un incontro conclusivo in cui verranno riportate le modifiche proposte. In merito anche alla domanda del **tavolo 6**, inerente alle rotonde, il Comitato di monitoraggio prenderà in seria considerazione

le proposte fatte e se verrà riscontrato una vera necessità, saranno inserite nel progetto.

**Domanda tavolo 10:** *Gli interventi previsti assicureranno un reale alleggerimento dell'attuale stato del traffico tra Via Zanardi e Via Marco Polo, generalmente molto intasate?*

**Risponde pres. Daniele Ara:** Allargare il passaggio sotto la ferrovia tra via Marco Polo e Colombo, nei pressi del Sostegno è fondamentale ed è un progetto previsto; la rotonda in Via Vasco De Gama è attesa da molto tempo ed è importante che ci sia. I semafori pedonali, che sono a chiamata, hanno evitato un incidente mortale all'anno, e rimarranno.

**Domanda tavolo 3:** *Come l'intervento sulla tangenziale si può rendere coerente con l'obiettivo dichiarato degli enti locali di incentivare lo spostamento della mobilità verso modalità diverse dall'auto privata, privilegiando il trasporto pubblico e la modalità dolce?*

**Risponde ass. Priolo:** Il progetto del potenziamento in sede della tangenziale non è l'unico progetto su cui la Città Metropolitana e il Comune di Bologna stanno lavorando. È evidente che bisogna lavorare in maniera integrata sulle politiche della mobilità, e della mobilità sostenibile. Nella ipotesi di una opzione zero, ossia la non realizzazione dell'ampliamento, il potenziamento dei mezzi pubblici potrebbe risolvere il congestionamento in tangenziale? I calcoli dimostrano che l'area metropolitana conta circa 2 milioni di spostamenti che non potrebbero essere assorbiti da un unico sistema di mobilità: è necessario, dunque, lavorare in modo integrato (mobilità privata, potenziamento del 20% della linea ferroviaria metropolitana, miglioramento del 10% del trasporto su gomma) e, attraverso le opere di ricucitura, incentivare gli spostamenti ciclopedonali per avere una città con più servizi.

**Domanda tavolo 2:** *Se l'obiettivo è calare la congestione del traffico urbano e dirigersi verso altri modelli di mobilità, come questo progetto – ampliando la tangenziale – calerà il numero di auto e di traffico su Bologna?*

**Risponde Ing. Tomasi:** ASPI, rispetto alle previsioni di crescita, sta ipotizzando che i tassi aumentino di 1,3% all'anno. Perciò non si hanno previsioni di crescita molto importanti. La questione della tangenziale di Bologna non è un problema del domani, ma un problema di oggi. Il solo trasporto su gomma non può sostenere il traffico per cui la risposta dell'ass. Priolo è certamente una strada da percorrere. Si deve inoltre prevedere cosa potrà succedere sul sistema di mobilità di breve e lungo termine: la mobilità cambia ad una velocità molto alta (macchina elettrica, macchine ibride, sistemi di informazione all'utenza sempre più sofisticati e puntuali).

**Domanda tavolo 1:** *Si è già parlato della responsabilità in caso di falsità dei dati in progetto per quel che riguarda inquinamento acustico e atmosferico. Chi risponderà in caso di riscontrasse una inefficacia strutturale della soluzione prevista?*

**Risponde ing. Tomasi:** Si dichiara che i dati vengono validati da un organo tecnico: la Commissione di Valutazione d'Impatto Ambientale. Valutati i dati di partenza e considerate la previsione dei dati attesi l'organo di monitoraggio verifica i medesimi a lavori conclusi. Se i

dati a progetto non vengono rispettati, Società Autostrade dovrà apportare modifiche affinché si raggiungano i valori previsti. Si ricorda, inoltre, che ci sono taluni obblighi che se non rispettati prevedono responsabilità penali.

**Domanda tavolo 3:** *Quali misure sono state prese affinché questa struttura sia realizzata in modo da accogliere anche la posa di cavi, fibre ottiche e altre infrastrutture tecnologicamente disponibili già da ora, oppure non disponibili ma allo studio per un utilizzo futuro – ad esempio gestione informatizzata dei flussi di traffico e sistemi attivi e passivi volti al traffico, o personalizzati per i singoli mezzi?*

**Risponde ing. Tomasi:** Dobbiamo capire quali possono essere le installazioni tecnologiche utili all'utente che percorre la struttura. Saremo molto attenti nel progettare queste azioni perché non si può sbagliare ed è una necessità che non si presenterà nel 2050 ma che è molto prossima a noi, considerando i tempi di progresso tecnologico. La tecnologia può essere utile anche alla multimodalità e cambia i comportamenti degli utenti che si muovono nella città.

**Domanda tavolo 9:** *In corrispondenza dell'intersezione con il ponte dell'alta velocità, come si svilupperà l'allargamento della tangenziale in corrispondenza di questo ponte?*

**Risponde ing. Bergamo:** In merito al cavalcavia realizzato dall'alta velocità, la continuità delle corsie di marcia è garantita perché sotto l'infrastruttura c'è spazio per inserire tutte le corsie di marcia.

**Domanda tavolo 6:** *Esiste un sistema di captazione della CO2 delle PM e altri inquinanti già messo a punto da ASPI S.p.a. o da altre società europee in modo da non gravare sulla salute dei cittadini?*

**Risponde ing. Tomasi:** Per quel che riguarda la CO2, non esiste ancora un modo in cui captarla, è la molecola più stabile esistente in natura. Una volta prodotta la CO2 non c'è modo di intercettarla, se non con gli alberi che hanno modo di captare la molecola. Per quel che riguarda i sistemi di produzione degli inquinanti, esistono due molecole: NOx e PM. Gli NOx prodotti dalla combustione generano come prodotto secondario l'ossido di azoto: l'unico modo per abbatterlo è tenere le temperature basse. Per l'abbattimento delle PM10 nelle macchine sono installate filtri catalitici sempre più efficienti che dovrebbero ridurre nel tempo tale fenomeno.

**Domanda tavolo 8:** *Tra lo svincolo Lame e l'aeroporto si sottolinea nuovamente, con il nuovo ponte sul Reno e l'arrivo della Reno-Galliera, l'opportunità di studiare un nuovo svincolo, che permetta di alleggerire il carico di traffico anche in via Zanardi.*

**Risponde ing. Tomasi:** Faremo sicuramente degli approfondimenti. Il caso specifico non l'abbiamo ancora preso in considerazione. Valuteremo la proposta nei progetti di dettaglio degli svincoli dell'infrastruttura.

**Domanda tavolo 1:** *L'ideale per sgravare Bologna dal traffico della tangenziale sarebbe potuto essere il Passante nord. Quanto ha inciso nella decisione del no al Passante nord, il vincolo della concessione di autostrade sulla tangenziale? Se tutto il tratto fosse diventato tangenziale si*

*sarebbe risolto il problema di Bologna.*

**Risponde ing. Tomasi:** La banalizzazione appare irrealizzabile sia dal punto di vista tecnico sia per problemi realizzativi. Perciò i due sistemi non sono complanarizzabili. Le due sedi sono completamente separate per circa il 45% della tratta: ciò rappresenta una difficoltà dal punto di vista trasportistico. La concessione di Autostrade dura sino al 2038 e non ha influenzato la decisione di abbandonare il Passante nord.

**Domanda tavolo 10:** *Proposta di mitigazione sul quartiere. Si chiede di pedonalizzare e chiudere Via Marco Polo nel tratto dalla rotonda Gagarin all'incrocio con via De Gama, per ricucire il quartiere, interrotto nella sua vitalità umana e il centro civico.*

**Risponde pres. Ara:** Suggerzione interessante, che già in parte ha visto la realizzazione con i semafori pedonali di cui si parlava in precedenza. Risulta però complesso pensare di pedonalizzare tutti i civici di via Marco Polo e se ci fossero risorse si potrebbe anche pensare ad un interrimento ma sarebbe impensabile fare una chiusura totale delle zone.

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 4**

1. Sono state prese in considerazione le seguenti alternative:
  - perché non si è pensato di utilizzare e potenziare la traversale di pianura che collega S. Giovanni a Medicina?
  - perché non incrementare il sistema pubblico con i fondi disponibili migliorando i collegamenti fra i vari mezzi all'interno e all'esterno del centro, facendo anche una metropolitana di superficie?

#### **Tavolo 5**

1. Avendo ravveduto una prepotenza nell'imposizione di un progetto già realizzato, considerando l'offerta di esporre delle proposte migliorative un mero tentativo di distrazione dal punto fondamentale che è quello che non siano state considerate altre alternative possibili e considerando la vostra presentazione una serie di immani fandonie vorremmo sapere se è possibile avere l'opportunità di contestare punto per punto tutte queste immense e inverosimili fantasie.

#### **Tavolo 6**

1. È possibile fare un giardino pensile unico lungo tutti i 13 chilometri dei lavori di ampliamento della tangenziale?

#### **Tavolo 7**

1. Come si può sostenere che il processo di partecipazione dei cittadini sarà di 4 mesi, se il progetto preliminare è stato presentato alla cittadinanza il 7 settembre 2016 e terminerà il 29 ottobre 2016?