



# *Confronto pubblico* **Passante di Bologna**

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

---

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

---

LUGLIO - OTTOBRE 2016

---

## **QUADERNO DEGLI ATTORI**

---

*Presentato da*  
**LEGAMBIENTE BOLOGNA**

16 SETTEMBRE 2016

## **LEGAMBIENTE SU PERCORSO DECISIONALE PASSANTE DI MEZZO E PRIORITA'**

I primi incontri del Percorso partecipato sul Passante di Mezzo confermano quanto già si era paventato prima dell'estate: si tratta di un confronto con esito sostanzialmente predeterminato perché l'obiettivo dichiarato e perseguito (in tempi ridotti e con modalità che non consentono un confronto incisivo) è circoscritto alla possibilità per i partecipanti di indicare parziali e secondarie modifiche ad un unico progetto in campo, quello elaborato dalla Società Autostrade. Non esiste sul tavolo una griglia di proposte, messe a confronto sul piano ambientale, urbanistico, trasportistico con la situazione attuale, manca, ad esempio, un confronto con una soluzione con minor ampliamenti di sedime o con quella di banalizzazione.

C'è quindi un difetto di democrazia nel metodo ed un problema di perdita di opportunità per Bologna, privata della possibilità di decidere quale sia la soluzione complessivamente più valida. Non è detto che quella migliore per Società Autostrade, lo sia anche per la città.

Dopo anni di ostinata insistenza sul Passante Nord, si punta con straordinaria decisione su un intervento che si rivela estremamente impattante per l'abitato prossimo all'asse e non adeguatamente giustificato rispetto ai costi finanziari e agli effetti sulla mobilità.

I dati a sostegno dell'intervento prospettato sono in parte poco convincenti ed incompleti relativamente alla valutazione sui flussi di traffico nelle arterie laterali, sugli effetti di scarico dovuti alle opere di mobilità secondarie proposte e, soprattutto, alle proiezioni sui livelli degli inquinanti diffusi dal traffico di transito lungo l'asse. In merito chiediamo uno studio di ARPA, con il monitoraggio dei livelli di inquinanti oggi presenti e gli scenari di simulazione futura che sia anche la base da cui partire per una valutazione organica preventiva di tutti i possibili interventi di mitigazione, da quelli più consistenti ed incisivi (tratti in galleria, barriere, filtri antismog) a quelli che consideriamo non trascurabili, come l'ampliamento consistente e in continuità della fascia boscata. Inoltre, e non secondario, il progetto non viene inquadrato all'interno di uno scenario di sviluppo urbanistico ed industriale dell'area metropolitana.

Chiediamo inoltre che sul tavolo le Amministrazioni locali presentino anche un piano di interventi e di risorse di potenziamento del trasporto pubblico. Ma da prime risposte date pubblicamente e dallo squilibrio delle risorse messe oggi in campo appare evidente che le amministrazioni locali ed il governo non intendano ancora una volta puntare, con scelte d'avanguardia, sulla mobilità su ferro, contravvenendo agli impegni assunti con accordi oltre un decennio fa. Solo portando a regime in tempi stringenti il Sistema Ferroviario Metropolitano (utilizzando appieno i binari liberati dalla TAV, creando le linee passanti, portando le cadenze

dei passaggi dei convogli ad essere concorrenziali all'uso dell'auto) si può contribuire considerevolmente a dare respiro all'area metropolitana, attanagliata dal traffico e dallo smog, di cui non è responsabile solo l'asse tangenziale-autostrada.

Siamo ancora in tempo, nonostante le mancanze ed i ritardi: si cambi marcia per favorire una valutazione di soluzioni aperta al confronto e non soggetta ai soliti tempi del "prendere così com'è o perdere tutto", cui siamo stati spesso abituati.

Legambiente Bologna