

Giulia Gibertoni
Consigliere regionale
Assemblea Legislativa Regione Emilia-Romagna

Bologna, 30 giugno 2022

Alla Presidente
dell'Assemblea Legislativa
della Regione Emilia-Romagna

Interpellanza

Visti

- la delibera di Giunta regionale 17 gennaio 2022, n. 36, recante “*D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383. Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto. Tratto Bologna Borgo Panigale - Bologna San Lazzaro. Potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna – “Passante di Bologna”. Progetto definitivo. Perfezionamento dell’Intesa Stato - Regione sulla localizzazione delle opere di interesse statale*”;
- la delibera di Giunta regionale 22 luglio 2021, n. 117, recante “*Conferenza di servizi – “Passante di Bologna”. Progetto definitivo*” per la valutazione del progetto denominato “*Autostrada A14 Bologna – Bari - Taranto. Tratto Bologna Borgo Panigale – Bologna San Lazzaro. Potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna – “Passante di Bologna”. Progetto definitivo*”;
- la delibera di Giunta regionale 23 luglio 2014, n. 1334, recante “*Approvazione dello schema di accordo relativo al Passante autostradale nord di Bologna*” con cui ;
- la delibera di Giunta regionale 5 settembre 2005, n. 1420, recante “*Approvazione a ratifica delle modifiche all’Accordo procedimentale relativo alle procedure per la riorganizzazione della mobilità nell’area bolognese comprendente la realizzazione del Passante nord in attuazione dell’intesa generale quadro*”;
- la delibera del Consiglio comunale di Bologna del 27 dicembre 2021, n. 582383/2021 - Proposta DC/PRO/2021/149 - Rep. n. DC/2021/127, con la quale si dà merito della non

Giulia Gibertoni
Consigliere regionale
Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna
Viale Aldo Moro 50 - 40127 Bologna

conformità urbanistica della proposta e si esprime l'assenso all'Intesa tra Stato e Regione, ai sensi del D.P.R. n. 383/1994 e dell'art. 54 della L.R. n. 24/2017, per la localizzazione delle opere in oggetto, subordinatamente al recepimento delle prescrizioni contenute nella delibera stessa e l'analoga delibera del Comune di San Lazzaro di Savena del 29 dicembre 2021, n. 49, con la quale si dà atto della non conformità del progetto alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici e edilizi vigenti e adottati, ed si esprime il proprio parere favorevole all'Intesa Stato Regione per la localizzazione dell'opera in oggetto, subordinatamente al recepimento delle prescrizioni contenute nella delibera stessa;

premesse che

- sono ormai decine di anni che si insiste sull'idea di potenziare il Sistema Autostradale/Tangenziale di Bologna agendo sia sull'autostrada A14 che sulle complanari, fino ad arrivare alla delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001 con cui era stato inserito il potenziamento del Sistema Autostradale/Tangenziale di Bologna tra gli interventi strategici e di preminente interesse sia nazionale che regionale e con il successivo Accordo dell'8 agosto 2002, tra il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Emilia-Romagna, l'allora Provincia di Bologna (oggi Città Metropolitana di Bologna) ed il Comune di Bologna prevedeva la realizzazione di una nuova infrastruttura denominata "*Passante Nord di Bologna*" un progetto *monstre* di 41 Km di tracciato, tra l'altro deliberato senza alcuno studio di fattibilità e senza una reale analisi dei flussi di traffico, dal costo (all'epoca) di 1.816 milioni di euro, con un consumo di suolo di 750 ettari e con un impatto irreversibile su altri 8.000 ettari di terreno tolti all'agricoltura biologica, nonché, impatti devastanti su aree residenziali, commerciali, artigianali e di interesse storico culturale e ambientale ed inserito, nel 2004, nel PTCP della Provincia di Bologna e negli strumenti urbanistici dei comuni interessati;
- all'inizio del 2012 il suddetto progetto del "*Passante Nord di Bologna*" viene ufficialmente accantonato (formalmente perché mancherebbe il beneplacito UE per una violazione del regime di libera concorrenza) e si arriva alla firma di un'intesa che dava mandato alla società Autostrade per l'Italia di predisporre un progetto che tenesse conto delle obiezioni della UE come variante fuori sede dell'attuale percorso autostradale in c.d. "*Passante corto*", di circa 32 Km, che impattando ancora più pesantemente sui centri urbani della pianura a nord di Bologna viene sostanzialmente bocciato dai Comuni attraversati dall'infrastruttura che affonda tra polemiche e scambi di accuse vari;

- il 22 luglio 2016 viene presentato, dal Sindaco di Bologna, il nuovo ennesimo progetto di potenziamento, questa volta in sede, del sistema autostradale e tangenziale di Bologna denominato “*Passante di Bologna*”, ma ai più noto come “*Passante di mezzo*”, riportando così il progetto di nuova autostrada – tangenziale all’interno dei quartieri della città di Bologna;
- alla fine del 2021 il Comune di Bologna ha dato l’assenso finale all’ampliamento del “*Passante di mezzo*” e cioè dell’autostrada e della tangenziale, un fiume di cemento e asfalto che taglierebbe in due i quartieri della periferia cittadina e raggiungerebbe, nel tratto più largo, le 18 corsie, ribattezzando l’opera “*Passante di nuova generazione*” per via delle mitigazioni concesse da Autostrade per l’Italia, cioè nuove coperture con elettrofiltri per il particolato, ricarica “dinamica” e veloce per i veicoli elettrici, vernici fotocatalitiche, pannelli fotovoltaici e piantumazioni;

considerato che

- tutti i suddetti progetti, al di là dello loro collocazione spaziale e dei diversi e, comunque, devastanti impatti ambientali e sulla salute pubblica (solo i veicoli addetti al trasporto merci su gomma sono responsabili ogni anno della produzione di 190 tonnellate di PM2.5 e 232 tonnellate di PM10, pari al 7% del totale delle emissioni inquinanti) nascono dalla stessa premessa, cioè quella che si possa ridurre il traffico stradale aumentando all’infinito la capacità della rete stradale, mentre, come è ben noto, l’aggiunta di nuove strade e lo spostamento di quote via via maggiori di merci trasportate su gomma può, al contrario, aggravare la congestione e aumentare i tempi di percorrenza, danneggiando inevitabilmente anche il trasporto pubblico, che si ritrova ad avere meno utenti, quindi meno risorse, quindi un servizio più scadente, analogamente a quanto avviene al trasporto su rotaia che continua a perdere quote di mercato, fino a raggiungere un nuovo equilibrio negativo dove tutti rallentano e il trasporto privato non è più veloce di quello pubblico;
- l’opera è stata approvata, nelle competenti istituzioni territoriali (Comuni, Città metropolitana di Bologna e Regione), nella sua nuova veste “verde”, anche da coloro che fino a pochissimi anni prima così si esprimevano: “*Siamo a un punto di non ritorno per il cambiamento climatico. Grandi opere come il Passante di mezzo sono incompatibili con una visione ambientalista*” (inizio 2021) ed ancora “*Un progetto anacronistico per riempire i bolognesi di smog e insistere sul traffico privato su gomma*” (2019), mentre oggi,

assurdamente, si parla del “*Passante di nuova generazione*” come di un investimento per “*migliorare l’ambiente e la salute*”;

- questa nuova impattante infrastruttura è in perfetta continuità con la sua origine, datata negli anni '60 del secolo scorso, ed è realizzata secondo i medesimi presupposti, andando ad impattare anche sullo stesso consumo di suolo, mentre a distanza di decine di anni non si riesce ancora a portare a conclusione una infrastruttura ambientalmente utile quale il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) nell’area bolognese;
- è la stessa società Autostrade per l’Italia a manifestare forti dubbi sugli impianti di filtrazione in galleria citando una relazione del Cnr in cui si dice che analoghi esempi di applicazione in Italia e nel mondo si sono rivelati di scarsa efficacia, ma anche l’utilizzo di vernici fotocatalitiche per l’abbattimento degli inquinanti si sarebbe rivelato di scarsa efficacia, infatti, secondo uno studio realizzato in Scozia, Galles e Irlanda del Nord, queste vernici avrebbero impatti poco significativi, anche perché “*è fisicamente impossibile per un volume d’aria sufficientemente grande entrare in contatto con la superficie verniciata e quindi questo metodo non rimuoverebbe abbastanza molecole di NO₂ per avere un impatto significativo sulle concentrazioni di questo inquinante nell’ambiente*”, per quanto riguarda l’installazione di pannelli fotovoltaici per complessivi 50 MW soltanto una piccola parte di questi pannelli verrebbero collocati sul Passante (ovvero sopra le gallerie o sulle barriere fonoassorbenti), mentre per il resto, ASPI chiede di individuare almeno 10 terreni, con superficie compresa tra 7,5 e 12,5 ettari per la loro installazione . con possibile consumo di suolo e rimarrebbe comunque un intervento slegato dalla realizzazione del “Passante” e che si potrebbe realizzare indipendentemente da esso;
- l’opera, al contrario di quanto vorrebbe far credere l’operazione di *greenwashing* in corso, porterà ad un aumento netto delle emissioni complessive di gas climateranti e gli eventuali miglioramenti sono indipendenti dalla realizzazione del Passante, infatti, già nelle proiezioni di Autostrade per l’Italia al 2025, una riduzione di NO_x del 42% ci sarebbe anche senza fare il Passante, per il solo effetto del rinnovo parco veicolare, cioè il progressivo prevalere dei modelli “euro 5”, “euro 6” e così via, inoltre il peso portato da questa nuova infrastruttura all’inquinamento dell’area bolognese sarà ingentissimo;
- oltre agli impatti, anche dal punto di vista del monitoraggio ambientale il progetto è totalmente negativo, infatti, non si è proceduto all’installazione preventiva delle centraline di monitoraggio per valutare adeguatamente l’attuale impatto degli inquinanti generati

sulla salute dei cittadini, cosa che rende molto difficile la valutazione in corso d'opera della variazione di inquinanti.

Interpella la Giunta regionale per sapere:

- se non ritenga opportuno, per tutte le ragioni sopra esposte, un ripensamento complessivo dell'opportunità di realizzare l'opera e, comunque, una sua sospensione immediata ed un accoglimento delle istanze avanzate con la suddetta petizione.

Il Consigliere
(*Giulia Gibertoni*)

Primo Firmatario:

Giulia Gibertoni