



Il Cerchio Verde
Associazione di volontariato

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.20 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Il Sottoscritto **Claudio Busi**

in qualità di legale rappresentante della **Associazione Il Cerchio Verde Onlus**

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
- Progetto, sotto indicato.

**Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto - Tratto Bologna Borgo Panigale-Bologna San Lazzaro -
Potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna cd. "Passante di Bologna"**

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Atmosfera
 - Ambiente idrico
 - Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
 - Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
 - Monitoraggio ambientale

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

OSSERVAZIONE n.3

Riguardante benessere sociale e qualità della vita

Premesso che:

La scrivente Associazione Cerchio Verde Onlus presenta osservazioni per conto proprio e dei soci e cittadini che rappresenta, “*pubblico interessato*” ai sensi dell’articolo 1 della Direttiva 2011/92/UE in quanto persone fisiche e giuridiche che possono subire effetti delle procedure decisionali nell’ambito del progetto in questione.

Ai sensi dell’articolo 3 della DIRETTIVA 2011/92/UE, recepito all’articolo 4 del D.Lgs n.152 del 3 aprile 2006, “*la valutazione di impatto ambientale individua, descrive e valuta, in modo appropriato, (...) gli effetti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori:*

- a) *l'uomo, la fauna e la flora;*
- b) *il suolo, l'acqua, l'aria il clima e il paesaggio;*
- c) *i beni materiali e il patrimonio culturale;*
- d) *L'interazione tra i fattori di cui alle lettere a), b), c).*” [DIRETTIVA 2011/92/UE, articolo 3].

Lo spazio urbano è per definizione, il risultato dell’interazione fra l’uomo e le altre specie viventi, gli elementi della natura e le opere dall’uomo prodotte, nonché il luogo dove questa interazione continua ad esercitarsi senza sosta.

La Legge Regionale n.20/2000 dell’Emilia Romagna: Disciplina generale sulla tutela e l’uso del territorio sembra accogliere questa considerazione laddove afferma che la pianificazione urbanistica e territoriale devono “*assicurare che i processi di trasformazione siano compatibili con la sicurezza e la tutela dell'integrità fisica e con l'identità culturale del territorio*” [Regione Emilia Romagna, LEGGE REGIONALE 20/2000 articolo 2].

La CONVENZIONE EUROPEA DEL PAESAGGIO definisce paesaggio “*una determinata parte del territorio così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di attori umani e/o naturali e dalle loro interrelazioni*” [CONVENZIONE EUROPEA DEL PAESAGGIO, art. 1, paragrafo a] e si applica “*all'insieme del territorio europeo, che si tratti di spazi naturali, rurali, urbani o periurbani*” [CONVENZIONE EUROPEA DEL PAESAGGIO, art. 26]

La CONVENZIONE EUROPEA DEL PAESAGGIO altresì informa che “*I paesaggi d'Europa rappresentano un interesse locale, ma ugualmente un valore per l'insieme delle popolazioni europee*” [CONVENZIONE EUROPEA DEL PAESAGGIO, art. 29]

Lo Stato italiano firma la CONVENZIONE EUROPEA DEL PAESAGGIO “*persuaso che il paesaggio rappresenta un elemento chiave del benessere individuale e sociale, e che la sua salvaguardia, la sua gestione e la sua pianificazione comportano diritti e responsabilità per ciascun individuo*” [CONVENZIONE EUROPEA DEL PAESAGGIO, preambolo]

IL PSC del Comune di Bologna attualmente considera come soluzione al problema del nodo autostradale bolognese un “*Passante autostradale a nord che comporti il "declassamento" a sola tangenziale del tratto autostradale bolognese, con una riduzione del traffico e del suo carico inquinante*” e identifica la Città della Tangenziale, di cui dunque prevede il depotenziamento e l’inclusione, come la “*sequenza di insediamenti che, addossati alla grande barriera a nord della città, (...) soffrono tutti gli inconvenienti e che possono recuperare abitabilità attraverso un sistema di connessioni (...) e di spazi aperti (...)*”. Il “*Potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna*” è dunque progetto in variante al PSC.



Il Cerchio Verde

Associazione di volontariato

Constatato che:

Il nastro dell'infrastruttura oggetto di progetto non si snoda in un vasto paesaggio che seppure antropizzato è aperto e disponibile a misure ampie. L'infrastruttura attraversa una parte di città metropolitana in larga misura consolidata, che si è consolidata ignara della possibilità degli importanti allargamenti del sedime autostradale ora in discussione.

In particolare, l'ambito interessato dal progetto compreso fra l'uscita 5 della tangenziale e l'innesto dell'Autostrada A13 (porzione del quartiere Navile) è un contesto fortemente urbanizzato, vi insistono edifici privati e pubblici e ampi spazi aperti ad uso collettivo. Residenze ed attrezzature (scuole, residenze protette, campi sportivi, centri sociali per anziani e bambini, biblioteche, centri civici, orti urbani, spazi per i giochi e lo svago) si trovano da un lato e dall'altro dell'infrastruttura, già mitigata da spazi filtro verdi e fruibili. Nel complesso si tratta di una parte di città privata e pubblica costruitasi chiaramente ignara dell'importante opera di allargamento in discussione, ma nel rispetto di distanze che vengono ora radicalmente modificate.

Questo ambito della periferia bolognese è abitato da comunità fortemente identitarie e legate strettamente al loro territorio, che manutengono direttamente e rispettano. Il rispetto delle istituzioni nei confronti di queste comunità, e la possibilità concreta della loro partecipazione ai progetti di trasformazione dello spazio pubblico sono condizioni necessarie al mantenimento della loro vitalità e della loro permanenza sul territorio.

In un momento di recessione economica e di carenza di risorse pubbliche quale quello cui assistiamo, l'azione diretta delle comunità nella cura gli uni degli altri e dello spazio collettivo è indispensabile.

La medesima risorsa è fondamentale in un momento di crisi sociale quale quello attuale.

Queste considerazioni sono valevoli per la gran parte della periferia bolognese interessata dal progetto, che costituisce una parte di città in molti casi consolidata e in equilibrio.

In generale, l'insieme dei quartieri della periferia bolognese, unitamente alla loro vivacità socio-culturale, si configura come il risultato di politiche urbanistiche attuate con continuità dal 1960 agli anni Ottanta del secolo scorso, e tuttora ne esprime attivamente la positiva inerzia. Politiche famose nel mondo, a tutt'oggi ovunque studiate e prese internazionalmente a modello tanto quanto gli spazi urbani che ne sono conseguiti. La periferia bolognese è dunque a pieno titolo uno dei *"Paesaggi d'Europa"* [CONVENZIONE EUROPEA DEL PAESAGGIO, art. 29], e può definirsi a tutti gli effetti un *"paesaggio culturale"* cioè un *"paesaggio progettato e creato intenzionalmente dall'uomo"* [UNESCO (2005) Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention, p.84] in quanto esito un originale progetto urbanistico e politico ideato nel secondo dopoguerra e di matrice italiana, che ha coinvolto esperti (architetti, urbanisti, sociologi, giuristi, economisti, esperti di scienze demografiche e politiche) internazionalmente riconosciuti e società civile.

Il PSC del Comune di Bologna, in continuità con gli strumenti di governo del territorio comunale che lo precedono, valorizza e tutela questa speciale condizione.

Considerato che:

Pur citando lungamente il PSC di Bologna come strumento fondativo e ispirante, il progetto non valuta in nessun modo l'incoerenza ideale con lo stesso né l'incoerenza con gli indirizzi che lo strumento propone, e dunque non presenta alcun elaborato atto a comprendere e valutare in che modo l'opera si presenta in variante agli strumenti urbanistici attuali del Comune di Bologna.

Non esistono elaborati specifici di analisi atti a valutare il costo sociale dell'allargamento dell'infrastruttura, né in termini di salute pubblica, né in termini di mantenimento o valorizzazione della coesione sociale, né in termini di attenzione al paesaggio inteso come quell'insieme di spazio e società cui le convenzioni internazionali continuamente rimandano.

Non esistono elaborati progettuali che tengano conto dei caratteri specifici delle zone attraversate, o che propongano opere di mitigazione o compensazione effettivamente efficaci o specificamente utili al benessere sociale delle comunità coinvolte dal progetto.

Non esistono elaborati in cui siano indicati e/o facilmente comprensibili i materiali attraverso cui il progetto si realizza: numero e specie delle piantumazioni, qualità e caratteristiche dei manufatti ciclopoidonali, qualità, caratteristiche e dimensioni degli spazi oggetto di qualificazione. Questi sono evidentemente gli elementi più rilevanti non solo alla scala della percezione minuta ma anche a quella complessiva del paesaggio quale elemento unitario.

Le soluzioni progettuali sono fondate su studi carenti in materia di traffico e inquinamento ambientale e acustico, temi che riverberano concretamente e quotidianamente nella vita dei cittadini coinvolti. Si sottolinea come una seria campagna di monitoraggio dell'inquinamento ambientale e acustico fosse da anni oggetto di richiesta da parte degli abitanti le porzioni di città prospicienti l'infrastruttura, e che non è stata realizzata neppure a fronte del progetto di allargamento.

La soluzione progettuale propone, per l'ambito specificamente oggetto di questa osservazione, l'ampiamento della tangenziale a 4 corsie per senso di marcia. Questa soluzione obbedisce esclusivamente a studi di traffico veicolare (peraltro confutabili ed incompleti) relativi alla sola tangenziale, non tiene conto del traffico veicolare in uscita ed entrata che conseguentemente interessa il quartiere, non valuta l'incidenza di questo ulteriore allargamento sulla zona, densamente abitata, in termini di qualità dell'aria, sottrazione di ambiti verdi esistenti, frutti e fondamentali quali aree filtro, deprezzamento del valore di immobili in complessi residenziali di qualità che si trovano attualmente a sufficiente distanza dall'infrastruttura.

In generale, non viene in alcun modo considerato il deprezzamento degli immobili nelle aree oggetto di progetto, condizione base per trasformazioni problematiche nella composizione sociale del quartiere.

Nonostante le intenzioni, gli elementi di ricucitura fra un lato e l'altro dell'infrastruttura appaiono carenti e inadeguati. Il progetto attraversa l'ambito esemplare oggetto di questa osservazione esclusivamente aumentando la distanza reale e percepita fra parti di città, senza mettere in campo alcun correttivo. Nello specifico:
il sottovia di via dell'Arcoveggio si allungherà di 17,63 metri totali senza che vengano allargate carreggiata e marciapiedi. Si segnala che i marciapiedi sono già ora sottodimensionati e su uno di essi appoggi una pista ciclabile che non rispetta la normativa per dimensione, caratteristiche del sedime e distanza dalla sede stradale carrabile. Il sottovia connette ambiti residenziali e sportivi e due porzioni di parco pubblico frequentate e gestite simultaneamente;

il sottovia di via di Corticella, su cui insistono le uscite della tangenziale e a ridosso del quale si trova il centro sportivo, si allungherà di 20,6 metri totali senza allargarsi. In 20,38 metri di larghezza dovrà dunque ospitare una pista ciclabile e un marciapiede su lati opposti, 4 corsie per il traffico veicolare, e il sedime del filibus previsto a doppio senso di marcia. Si segnalano pericolosità e insalubrità di marciapiede e pista ciclabile, che il progetto non dota di protezioni, in un tratto di strada dove circolano autobus e veicoli pesanti e dove il traffico è intenso. Si segnala che il progetto della rotatoria sud implica l'obbligo di doppio passaggio nel sottopasso dei veicoli uscenti e diretti fuori città, con aumento del traffico e della congestione. Si segnala l'attuale condizione di sofferenza del nodo relativamente al traffico ciclopoidonale, in quanto la pista ciclabile a doppio senso di marcia è collocata in



Il Cerchio Verde

Associazione di volontariato

corsia sud-nord fino al sottovia per poi attraversare la strada e passare dall'altro lato. La soluzione progettuale non risolve questa criticità anzi la complica introducendo uno shunt per il deflusso veloce del traffico in uscita dalla tangenziale proprio dove la pista ciclabile è prevista attraversare. Data la configurazione delle uscite della tangenziale, l'assetto stradale e la collocazione delle attrezzature pubbliche, non esistono in ogni caso soluzioni ragionevoli per riuscire a collocare la pista ciclabile in sede promiscua, e sarebbe auspicabile una soluzione radicalmente differente. Il sottopasso connette ambiti residenziali, sportivi, parchi pubblici e plessi scolastici, e si suppone dunque quotidianamente frequentato da fasce deboli della popolazione; il sottovia del Canale Navile, che ospita un percorso pedonale in via di riqualificazione, oggetto di riqualificazione spontanea e diretta da parte di cittadini in quanto molto frequentato. Si segnala che il corso d'acqua è anche un corridoio ecologico ai sensi della normativa vigente e che ai suoi margini insistono manufatti storici (edifici e chiuse), molto antichi perciò vincolati, e di particolare pregio architettonico e di ingegneria idraulica.

Si segnala la totale assenza negli elaborati progettuali di quei dispositivi per la riqualificazione dei sottovia proposti durante le comunicazioni pubbliche e promessi in fase di elaborazione del progetto, atti a contenere il rumore e rendere "accogliente" e non straniante il lungo percorso. Si rileva che l'introduzione di questi dispositivi ridurrebbe ulteriormente le misure dei sottovia.

Il processo partecipativo che la proponente ha impostato, in accordo con l'Amministrazione comunale, e la scarsa qualità degli elaborati progettuali in ogni fase proposta, hanno di fatto instillato nella popolazione interessata una forma di sfiducia nelle istituzioni, che può facilmente portare a disinteresse nei confronti dello spazio collettivo. (cfr. ns. osservazione 04_effettiva partecipazione del pubblico al processo decisionale).

Si richiede:

La **sospensione** del procedimento per incoerenza fra premesse, legislazione esistente (a scala comunitaria, nazionale, regionale) e soluzione progettuale proposta.

Una **campagna di ascolto** delle istanze e preoccupazioni delle comunità residenti nelle aree interessate dagli effetti ambientali prodotti dal progetto, al fine di comprenderne i bisogni e le aspirazioni sociali, e di valutare l'effettiva capacità della comunità di assorbire il progetto.

Una **campagna di monitoraggio dell'inquinamento ambientale ed acustico** adeguata ed efficace (v. ns. Osservazione 02_inquinamento ambientale e acustico)

Il **pronunciamento di incompatibilità e l'eventuale adozione di una soluzione alternativa all'allargamento** qualora le campagne di monitoraggio mostrassero, come prevedibile, soglie di inquinamento già ora non sostenibili, o qualora le previsioni a esercizio del proponente fossero potenzialmente confutabili, da altri studi come da ipotesi di scenario alternative.

Il **pronunciamento di incompatibilità e l'eventuale adozione di una soluzione alternativa all'allargamento** qualora la campagna di ascolto rivelasse l'impossibilità per le comunità coinvolte di accettare il progetto.

La **formulazione di alternative diverse all'allargamento** per la soluzione del problema, con il previo ed esauriente recepimento e pubblicità di tutti i dati sostanziali alla scelta e relativi al traffico, all'inquinamento ambientale e acustico, alla tutela degli ambiti coinvolti. Le differenti opzioni progettuali, compresa l'opzione zero, devono essere effettivamente e facilmente comparabili (medesima scala e caratteristica degli elaborati, medesimi modelli previsionali, contemporaneità dei dati e delle previsioni).

La **seria valutazione di una soluzione alternativa all'allargamento**, capace di fluidificare il traffico veicolare ma rispettosa dell'ambiente e della salute dei suoi abitanti. Una soluzione che sia maggiormente REVERSIBILE e con inferiore impatto ambientale.

L'**avvio di un processo partecipato per l'individuazione della soluzione migliore** affinché gli abitanti dei quartieri interessati dal progetto (=“pubblico interessato”) e coinvolti dagli effetti ambientali dell’opera possano comprendere e valutare opportunità e rischi delle opzioni presentate, e scegliere liberamente la più adatta.

L'**avvio di un processo partecipato per la progettazione** delle opere di compensazione e mitigazione relativamente all’opzione scelta, attuato mediante il supporto effettivo e continuo dei tecnici comunali dei settori coinvolti (Urbanistica, Ambiente, Mobilità) e la supervisione dei dirigenti, realizzato in tempi certi ma adeguati a consentire l’effettiva partecipazione, in orari e giorni adeguati a favorire la partecipazione di tutte le fasce della cittadinanza.

Ricordiamo che lo spazio antropizzato, urbano e rurale, è la scena fisica di una comunità, teatro della sua azione. Il progetto dello spazio, che si è dimostrato troppo spesso essere veicolo di inibizioni e condizionamenti, può e deve divenire motore potente di emancipazione e riscatto, innesco di processi virtuosi. Il progetto dello spazio è attore nella vita della città tanto quanto lo sono le pratiche esercitate in esso dai cittadini. L’idea, oggi sempre più diffusa, che il progetto dello spazio sia una questione tecnica e non soprattutto politica, contribuisce a privare le comunità di un fondamentale strumento di corretta organizzazione della vita pubblica. Queste considerazioni sembrano essere alla base della normativa europea in materia di tutela dell’ambiente, laddove si raccomanda ai responsabili delle decisioni in materia di ambiente la presa in carico delle istanze del pubblico, sia per “*favorire la consapevolezza del pubblico sui problemi ambientali e il sostengo alle decisioni adottate*” che per “*accrescere la responsabilità e trasparenza del processo decisionale*” [DIRETTIVA 2011/92/UE, proposizione (16)]. Un impegno dunque che implica reciprocità fra istituzioni e cittadini, obbligato a ricadere nei progetti di trasformazione dello spazio.

La CONVENZIONE EUROPEA DEL PAESAGGIO ricorda e sottolinea che “*le popolazioni europee chiedono che le politiche e gli strumenti che hanno un impatto sul territorio tengano conto delle loro esigenze relative alla qualità dello specifico ambiente di vita*” e “*ritengono che questa qualità oggi poggi sulla sensazione che deriva da come esse stesse percepiscono, in particolar modo visivamente, l’ambiente che le circonda, ovvero il paesaggio e hanno acquisito la consapevolezza che la qualità e la diversità dei paesaggi si stanno deteriorando a causa di fattori tanto numerosi quanto svariati e che tale fenomeno nuoce alla qualità della vita quotidiana*” [CONVENZIONE EUROPEA DEL PAESAGGIO, art. 21], aggiungendo come “*i cittadini europei non possono più accettare di “subire” i loro paesaggi*” quale risultato di evoluzioni tecniche ed economiche decise senza di loro” [CONVENZIONE EUROPEA DEL PAESAGGIO, art. 23]

Il progetto che la proponente presenta, seppure nelle intenzioni abbia propositi ambiziosi, si configura proprio, nella sostanza, come una risposta meramente tecnica a questioni pratiche di ingegneria stradale, peraltro offrendo ad ogni occasione le soluzioni meno virtuose, meno avanzate e meno impegnative sui piani economico, progettuale, formale.

Sarebbe stato opportuno invece valutare, in ogni singolo e differente ambito, come il progetto dell’infrastruttura concretamente minacci o rompa il delicato equilibrio sociale che le parti di città hanno nel tempo conquistato, se esistono azioni compensative affinché non si rompa, se è verosimile che non succeda o se le comunità abitanti lo spazio urbano coinvolto dal progetto sono destinate a perdere qualcosa. Occorre valutare e capire con lucidità e trasparenza quanti e quali spazi, quante e quali abitudini, quante e quali opportunità sono destinate a perdere. Occorre ridiscutere il progetto alla luce di queste valutazioni.



Il Cerchio Verde
Associazione di volontariato

Vedi allegati a), b), c), d)

Il Sottoscritto dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 10, del D.Lgs. 152/2006, le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Bologna 10 marzo 2017

Il/La dichiarante