

NODO AUTOSTRADALE DI BOLOGNA MOTIVAZIONI DEL NO ALL'ALLARGAMENTO - PROPOSTE ALTERNATIVE

L'OPPOSIZIONE al potenziamento del nodo autostradale di Bologna prefigurato nell'accordo del 15 aprile 2016 si basa sulle seguenti motivazioni:

- l'iter decisionale da parte delle Istituzioni ha escluso la partecipazione dei cittadini, in particolare di quelli direttamente interessati dall'opera;
- il progetto approvato è in contrasto con i vigenti strumenti di pianificazione territoriale regionale, provinciale, comunale e con gli indirizzi U.E. in materia di "mobilità sostenibile";
- il potenziamento dell'autostrada non è necessario per dichiarazione degli stessi enti firmatari dell'accordo;
- per i problemi di congestione del traffico delle complanari non sono state prese in esame e valutate comparativamente tutte le possibili soluzioni alternative, individuando come esclusiva soluzione l'allargamento della sezione stradale;
- il progetto approvato non ha tenuto conto della grave situazione di inquinamento dell'aria e della responsabilità primaria del nodo autostradale quale fonte di tale inquinamento della città ed in particolare delle aree abitate poste in prossimità ;
- i lavori per la realizzazione, della durata prevista di 5-8 anni, provocheranno gravi disagi alla circolazione dei veicoli in autostrada e sulle complanari; danni alla salute dei residenti per polveri, sostanze inquinanti, vibrazioni e rumore (aggravato dalla inevitabile rimozione temporanea delle barriere antirumore); danni agli edifici circostanti per le vibrazioni e gli effetti da subsidenza prodotti dalle nuove opere.

Le motivazioni dei cittadini, che a migliaia hanno firmato le petizioni dirette al Sindaco di Bologna ed hanno manifestato la loro ferma opposizione all'accordo del 15 aprile 2016, partono da una preliminare considerazione sulla scelta fatta dall'amministrazione comunale di Bologna nel 1960 di consentire la costruzione dell'autostrada A 14 a 3 km di distanza dal centro storico ottenendo, in compensazione, la realizzazione delle complanari.

Il vantaggio per la città di Bologna è stato purtroppo rapidamente sovrastato dagli effetti negativi conseguenti: il sistema autostrada-complanari rappresenta una barriera per le comunicazioni e lo sviluppo delle aree poste a nord; crea interferenze negative reciproche con la viabilità ordinaria; provoca pericolose interferenze fra complanari e autostrada in caso di incidenti, in particolare per la mancanza di vie di fuga nell'autostrada; è causa di un rilevante contributo inquinante dell'aria, dell'acqua e del suolo; è una situazione di rischio di incidenti rilevanti in prossimità di aree densamente abitate.

Poiché tutti sono concordi nel ritenere che quella scelta fu un grave errore urbanistico, risulta quindi inaccettabile un progetto di potenziamento di un'opera nata con così gravi e riconosciuti difetti, senza peraltro siano state fatte approfondite valutazioni sulle negatività già emerse nel corso del suo cinquantennale esercizio e fra queste, in primo luogo, l'inquinamento dell'aria.

INQUINAMENTO ATMOSFERICO.

Sui 15 Km circa del nodo autostradale bolognese circolano oggi 151.500 veicoli al giorno, destinati a diventare 180.000 nel 2020 secondo le previsioni del Piano regionale dei trasporti.

Essi scaricano in atmosfera grandi quantità di ossidi di azoto, ossido di carbonio, polveri sottili, benzene, benzopirene, metalli pesanti, che complessivamente assommano a migliaia di tonnellate all'anno; tutte queste sostanze hanno gravi effetti sulla salute ed alcune di queste sono cancerogene.

Il nodo autostradale rappresenta quindi la maggior fonte di inquinamento dell'area bolognese ed in particolare per le aree adiacenti, abitate da circa 80.000 persone, come risulta dal recente studio VIAS promosso dal Ministero della Salute, pubblicato il 4 giugno 2015.

In tema di apporti inquinanti , con particolare riferimento a Borgo Panigale e Navile, si deve considerare anche l'inquinamento prodotto dall'attività aeroportuale ed in particolare dal sorvolo degli aerei in fase di decollo dalla pista 12 i quali, nei 3 minuti di sorvolo a bassa quota con un consumo di circa 1300 Kg di carburante per ogni velivolo, nell'arco della giornata hanno un potere inquinante pari a 220.000 auto/giorno: un'altra autostrada sopra la testa ,oltre all'inquinamento acustico.

E' quindi inaccettabile che una decisione sul nodo in questione sia stato preso senza una approfondita valutazione di questi aspetti e senza una analisi scientifica dei dati sulla qualità dell'aria. Ma qui si apre uno scenario sconcertante : nonostante la tangenziale sia la fonte di inquinamento più rilevante e pericolosa per la città di Bologna, non esistono dati sulla qualità dell'aria della zona (a parte quelli di un monitoraggio breve e quindi insignificante eseguito da ARPA nel 2015) ma soprattutto non è mai stato installato il sistema di monitoraggio con due centraline fisse come prescritto dalla Regione e confermato dal Decreto Ministeriale del 4/10/2000. D'altra parte le cosiddette "opere di mitigazione" consistenti nella piantumazione di essenze arboree ai margini hanno una efficacia assai limitata per l'esigua estensione (130 ha di cui gran parte in aree non strettamente limitrofe), per l'assenza delle foglie da autunno a primavera, per il lungo tempo necessario agli esemplari per raggiungere lo sviluppo necessario, per la ridotta capacità di assorbimento (mediamente circa 23 Kg /ha di inquinante) rispetto alle migliaia di tonnellate di inquinanti emessi, dei quali alcuni (come le PM_{2,5}) non sono assorbiti.

I PROBLEMI DEL TRAFFICO DEL NODO BOLOGNESE

La presunta necessità di procedere al potenziamento del nodo bolognese è smentita da due informazioni contenute nelle pagine 5 e 6 dell'allegato tecnico al documento di accordo firmato il 15 aprile 2016:

"I livelli di servizio valutati nelle ore di punta di un giorno ferialo medio mostrano l'adeguatezza del sistema autostradale nella sua configurazione attuale, mentre evidenziano lo stato di criticità in cui si trovano le complanari".

Pertanto i firmatari dell'accordo (Governo, Regione, Area metropolitana, Comune e Società Autostrade) dichiarano che il sistema autostradale attuale, cioè l'A14, è adeguato e conseguentemente il suo potenziamento non è necessario.

Per quanto riguarda le complanari, nell'accordo si afferma che : *"il potenziamento favorisce una migliore distribuzione degli spostamenti di traffico urbano che potrà trasferirsi dalla viabilità urbana alle complanari".*

Il potenziamento avrebbe quindi come finalità , ancorché non esclusiva, quello trasferire ulteriore traffico dalla viabilità ordinaria alle complanari, con la conseguenza di un incremento di traffico sulle complanari del 20%. E' il cosiddetto fenomeno del "traffico indotto" che porterà a saturazione anche le complanari allargate, in presenza di una viabilità alternativa scarsa o inesistente.

Poiché il problema della congestione del traffico sulle complanari è rappresentato prevalentemente da mobilità urbana , costituita per il 70% da spostamenti inferiori ai 10 Km, esso va affrontato in un'ottica integrata e pensando ad un nuovo modello di mobilità , previsto dagli indirizzi Comunitari e dal Piano regionale PRIT 2020, che abbia l'obiettivo prioritario di tutelare la salute pubblica e quindi di ridurre l'inquinamento attraverso la riduzione del traffico privato, come è già avvenuto in tutte le più importanti città d'Europa, ed in particolare la riduzione del traffico_sulle arterie autostradali contigue ai centri abitati, il potenziamento, la razionalizzazione e l'integrazione delle diverse forme di trasporto pubblico a partire da quello ferroviario.

D'altre parte l'esigenza di un nuovo modello di mobilità è imposta dalle indicazioni sempre più restrittive delle autorità sanitarie mondiali sugli standard di qualità dell'aria, dalle direttive

comunitarie in materia di inquinamento da traffico, dal piano regionale di risanamento dell'aria PAIR 2020 che pone, tra l'altro, misure cogenti per la zona di Bologna a partire dall'ottobre 2016.

PROPOSTE

Le proposte che ne derivano, indirizzate al Sindaco di Bologna e della Città Metropolitana, sono le seguenti:

1. sospendere l'efficacia dell'accordo del 15 aprile 2016 che presenta, tra l'altro, aspetti di illegittimità ;
2. realizzare il sistema di monitoraggio dell'aria prescritto dal D.M. 4/10/2000;
3. effettuare una campagna di raccolta di dati sull'inquinamento dell'aria, sul rumore e le vibrazioni nell'area interessata dal traffico aereo, dall'attraversamento dell'autostrada A/14 – A/13 e dalle relative complanari, per un arco temporale di almeno 12 mesi . Il rilevamento di dati aggiornati, compresi anche quelli sul traffico, è condizione preliminare indispensabile per procedere all'analisi della situazione, all'individuazione delle possibili soluzioni ed alla scelta finale della soluzione ottimale.
4. rielaborare, sulla base delle conoscenze di cui al punto3. il nuovo piano regionale dei trasporti PRIT e conseguentemente un nuovo piano integrato dei trasporti (Master Plan) dell'intera Area Metropolitana . Il MASTER PLAN sarà finalizzato alla riprogettazione complessiva della viabilità ordinaria e autostradale dell'area metropolitana bolognese con la finalità primaria di ridurre l'inquinamento atmosferico a livelli compatibili con la salute dei cittadini e di sviluppare, come alternativa al trasporto privato di persone, una più adeguata e moderna rete di trasporto collettivo;
5. indire un concorso internazionale di idee per la redazione del Master Plan al fine di confrontare esperienze almeno a livello europeo. Esso sarà incentrato sui seguenti principi:
 - a. il nodo autostradale bolognese è parte integrante della rete europea dei trasporti TEN-T perché attraversato dall'importante corridoio Scandinavia-Mediterraneo e quindi interessato da vincoli ma anche da opportunità offerte da questa appartenenza.
 - b. Il Master Plan affronterà in modo integrato l'analisi dell'intera rete stradale dell'area metropolitana, con l'obiettivo generale di attuare un modello di mobilità complessiva in coerenza con i principi della "mobilità compatibile" espressi dall'Unione Europea e con gli indirizzi del Piano Regionale dei Trasporti PRIT 2020 e del Piano Aria Integrato Regionale PAIR 2020 dell'Emilia-Romagna.
 - c. La riprogettazione dovrà privilegiare interventi atti a ridurre l'inquinamento atmosferico attraverso la riduzione del traffico veicolare e l'incentivazione del trasporto collettivo, soprattutto su rotaia o comunque a trazione elettrica. Le scelte progettuali dovranno garantire un miglioramento delle condizioni di salubrità e di vivibilità dei cittadini, in particolare di coloro che vivono in prossimità delle arterie stradali.

- d. La riprogettazione dovrà rispettare il criterio di una equa distribuzione sul territorio metropolitano dell'impatto derivante dalle strutture viarie esistenti e da quelle previste dal nuovo progetto.
 - e. Lo studio progettuale dovrà basarsi su dati aggiornati relativi al traffico ed allo stato dell'inquinamento atmosferico, acustico e vibrazionale e prevedere, con l'uso di appropriati modelli previsionali, la loro evoluzione a seguito della realizzazione del progetto.
 - f. Lo studio progettuale affronterà il problema della riqualificazione delle aree attualmente interessate dall'attraversamento delle autostrade A1, A13 e A14 con le relative complanari e individuerà le soluzioni per il superamento delle barriere che tali strutture rappresentano per le aree abitative poste a nord del nodo autostradale.
6. rielaborare, coerentemente con le indicazioni del Master Plan di cui al punto 4, il Piano regionale Integrato dei Trasporti PRIT 2025 e CONSEQUENTEMENTE un nuovo progetto della viabilità autostradale ed ordinaria dell'Area Metropolitana di Bologna.

Bologna, 12 luglio 2016