

PASSANTE DI BOLOGNA. COMMENTO AL DOSSIER DI PROGETTO ED ALLE APPENDICI

1 – PREMESSA

In primo luogo ritengo che sarebbe opportuno **abbandonare al più presto la denominazione “Passante di Bologna” ed ancor più “Passante di mezzo”**, attribuite impropriamente, per distinguerlo da Passante nord e Passante sud, al progetto in esame. Non si tratta infatti di un passante ma del “Potenziamento in sede del sistema autostradale-tangenziale nodo di Bologna”. Per parte mia nel seguito lo chiamerò PSAT.

In secondo luogo è il caso di ribadire che la scelta del PSAT, nei confronti del Passante Nord, è stata a mio giudizio una scelta squisitamente politica, in ottica metropolitana. Si tratta probabilmente della scelta migliore, come anche il dossier cerca di dimostrare. Resta il fatto che essa non è avvenuta al termine di un percorso trasparente e partecipato, fondato su un confronto tra le diverse alternative e sui diversi parametri tecnici, economici, sociali ed ambientali chiamati in causa. Come detto il dossier contiene un confronto tra PSAT, Passante Nord e Passante Sud, basato sul confronto tra alcuni parametri: consumo di suolo e materiali movimentati, aspetti trasportistici, tempistica esecutiva, minori costi, minori emissioni globali (ma per la zona interessata direttamente dal Passante, al di là di ciò che il rapporto sostiene, il bilancio non sembra essere positivo, tenuto conto del 20/25 % di veicoli che sarebbero sottratti all'autostrada dal Passante Nord) mentre, se non mi è sfuggito, non si dice nulla per quanto riguarda il rumore, che d'altro canto non si presta a bilanci territoriali globali. Insomma si tratta di una sorta di analisi multicriteri speditiva, tutto sommato abbastanza convincente anche se incompleta e indefinita per quanto riguarda gli interventi sul sistema autostrada/tangenziale che avrebbero accompagnato il Passante Nord. Al punto in cui siamo, penso che si debba realisticamente prendere atto che la scelta è stata fatta e che è con essa che conviene confrontarsi in termini di ottimizzazione progettuale ed esecutiva, senza rinunciare ad evidenziarne i punti deboli ed imponendo le necessarie prescrizioni ma accantonando richieste come concorsi internazionali et similia. E tuttavia penso che il modo con cui si è giunti alla scelta del PSAT rischi di **condizionare negativamente il confronto pubblico**.

2 – LO STUDIO TRASPORTISTICO

Le simulazioni del traffico che lo studio contiene evidenziano al 2025 ed al 2035 un miglioramento del livello di servizio nel tratto autostradale (già soddisfacente oggi, dopo i lavori della terza corsia dinamica) che conserva sostanzialmente il VTGMA (volume traffico giornaliero medio nell'anno) attuale. La tangenziale vedrà aumentare il proprio VTGMA, nello scenario progettuale, di 30.000 veicoli circa, in conseguenza dell'aumento di capacità prodotto dalla terza corsia che attrarrà traffico dalla viabilità urbana e da chi in precedenza sceglieva l'autostrada per evitare congestione e code in tangenziale. In realtà 30.000 veicoli in più non sono poca cosa. Il dossier cerca di tranquillizzare con l'affermazione “ L'incremento di traffico è comunque inferiore rispetto all'aumento di capacità indotto dal potenziamento e questo garantisce il miglioramento dei livelli di servizio”. C'è da sperare che le cose vadano così perchè in caso contrario **congestione e code si ricreerebbero nel giro di pochi anni** (il 2025 è a qualche anno di distanza dal termine dei lavori). Da notare che il risparmio in termini di veic*Km è tutto dovuto al minore impegno della viabilità urbana che si riversa sulla tangenziale.

Le strettoie causate dalla eliminazione della corsia di emergenza per evitare il rifacimento di sovrappassi sembrano essere solo due. Se è così questo non dovrebbe creare problemi alla circolazione.

Ritengo del tutto **improbabili le previsioni sulla tempistica**, tanto per quanto riguarda l'inizio dei lavori che la loro conclusione: l'esperienza purtroppo insegna e le cause di ritardo in un progetto complesso e discusso come questo possono essere tante.

Bene le opere di adduzione previste. Si tratta di interventi infrastrutturali attesi da lungo tempo, i cui effetti sul PSAT non mi sembrano del tutto chiari (**manca anche la tempistica della loro realizzazione**). In ogni caso sono opere funzionali al traffico metropolitano, ottenute a titolo di compensazione. Anche questo ha pesato nella scelta a favore del PSAT.

Per quanto riguarda l'aumento dei sovrappedaggi ai 4 caselli autostradali, c'è da dire che se lo scopo è quello di evitare uscite in tangenziale per poi riprendere l'autostrada per risparmiare il pedaggio del tratto intermedio, penso **dovrebbero esserne esonerati gli automobilisti della città metropolitana di Bologna**.

In merito alla cantierizzazione ritengo che l'esperienza e la professionalità di ASPI consentirà di ridurre al minimo le interferenze dei cantieri di lavoro con il traffico. Tuttavia c'è da mettere in conto criticità e problemi in termini di code e congestione che producono rumore ed inquinamento dell'aria. A ciò si aggiungerà il contributo negativo del rumore e dell'inquinamento causato dai mezzi d'opera e dai cantieri stessi. Occorre pertanto prevedere un **modello organizzativo in grado di monitorare e gestire le criticità** e risolvere i problemi che inevitabilmente si presenteranno in fase esecutiva, con un'interfaccia efficace nei confronti della cittadinanza. Su questo tornerò nel capitolo conclusivo e nell'allegato.

3 – LO STUDIO ATMOSFERICO

La filosofia dello studio sulla qualità dell'aria è sostanzialmente il seguente. L'area bolognese, sulla base dei dati rilevati dalle 7 centraline esistenti e dalla loro evoluzione nel tempo, è caratterizzata da una qualità dell'aria accettabile (salvo il numero dei superamenti della concentrazione di PM10 e la media annuale di NO2 nella stazione di porta S.Felice) ed in costante miglioramento. Due campagne di misura svolte da ARPA (2012 e 2015) al parco Nord (accanto alla tangenziale) hanno evidenziato valori di PM10 del tutto paragonabili (o lievemente superiori) e di NO2 inferiori a quelli misurati in contemporanea a porta S.Felice. Una campagna di misura di NO2 svolta da ASPI (2009 e 2010) in adiacenza alla tangenziale, al parco Nord ed in via Triumvirato (post operam del progetto di terza corsia dinamica) ha rilevato dati inferiori a quelli di porta S.Felice. Si sono quindi definiti, attraverso modelli, gli scenari di emissione (per tutte le fonti emissive) relativi alla situazione di traffico attuale, a quella programmatica al 2025 ed a quella progettuale al medesimo orizzonte temporale.

I risultati evidenziano che il sistema autostrada/tangenziale è responsabile del 15/20% delle emissioni di tutte le infrastrutture stradali che interessano l'area di studio. Inoltre sia per gli NOX (soprattutto) che per le polveri sottili, il bilancio delle emissioni degli scenari programmatico e progettuale (più o meno analoghi) è migliore di quello attuale. Ciò è dovuto principalmente al miglioramento dei veicoli (progressivo ammodernamento del parco circolante) oltre che alla fluidificazione del traffico, alla eliminazione della congestione, delle code ed alla regolarizzazione della velocità (con il limite degli 80Km/h in tangenziale controllato da Tutor). In sostanza: le cose vanno già bene adesso ed andrebbero bene anche in futuro, senza interventi. Ma con il PSAT andranno meglio.

C'è anche uno studio di dispersione a microscala per la zona Birra, dal quale risultano (in condizioni di ventilazione sfavorevole) i benefici derivanti dall'effetto di trattenuta delle barriere antirumore e delle quinte di verde.

Questa visione assai ottimistica è abbastanza convincente. **Gli unici dubbi possono consistere nel fatto che (Volkswagen insegna) il miglioramento emissivo dei veicoli non è un dogma e che la fluidificazione in tangenziale si verifichi davvero.**

Inoltre non so se l'ante operam di ASPI (un po' datato) possa giudicarsi davvero rappresentativo. Forse non sarebbe male ripeterlo estendendolo a diverse zone limitrofe al sistema a/t, magari solo per NOX.

Si tratta poi di esaminare i risultati degli altri studi a microscala (Croce Coperta, S.Donnino, Massarenti/Croce del Bianco).

4 – LO STUDIO ACUSTICO.

Innanzitutto andrebbe chiarito meglio di quanto faccia lo studio, quali sono i limiti da rispettare. Sono quelli del DPR 142/04 (70D/60N dBA per la fascia di 100m. 65D/55N per la fascia di 150 m. e 50D/45N per la fascia dei 250 m. per scuole, ospedali, case di riposo) oppure quelli della classificazione acustica comunale (fascia di classe IV:65D/55N) ?

C'è già una campagna ante operam (post operam della terza corsia dinamica dopo l'apertura al traffico del 2008) che ha interessato 17 ricettori lungo il tracciato di a/t.

Nella quasi totalità dei casi si evidenziano benefici significativi rispetto all'ante operam (l'intervento della terza corsia dinamica fu accompagnato dalla installazione di molte barriere e dalla galleria antifonca di S. Donnino).

Livelli diurni attorno ai 60 dB ed entro i 65. Un solo punto (337) li supera: 68. Anche il punto 103, sia pure di poco: 65,5.

Livelli notturni dai 50 ai 60. Due superano i 60: 103 (61,5) e 337 (61,2) e altri tre sono oltre 55. Tutti migliorano tra ante e post, ad eccezione di 337: +4,3 diurno e + 3,3 notturno.

E' stato poi implementato un modello che, a partire dallo scenario trasportistico di progetto, con tutte le mitigazioni ulteriori rispetto alle esistenti (15 Km. e 120.000 mq di barriere fonoassorbenti in più, ampliamento della galleria antifonica di S. Donnino), opportunamente tarato, ha permesso di costruire mappe che descrivono l'impatto acustico atteso. Da un esame speditivo delle mappe mi pare che sussistano alcune situazioni critiche a S. Donnino¹

Non so se l'ante operam si può considerare sufficiente, dopo 6/7 anni. **Forse è il caso di fare un nuovo ante operam sui ricettori che il modello indica come più delicati (è stato fatto per tarare il modello?). Anche sui due punti che superano i limiti di legge e l'ante operam della terza corsia dinamica, sarebbe il caso di ripetere i rilievi.**

Se il modello individua alcune situazioni che non rispettano i limiti si interviene sui ricettori?

Dopo avere avuto le necessarie garanzie e tranquillizzazioni, occorrerà andare al post operam per verificare: rispetto dei limiti, rispetto previsioni modellistiche, non peggioramento (miglioramento) rispetto ad ante operam.

4- OSSERVAZIONI CONCLUSIVE

Valutare se ci sono i presupposti e le condizioni (anche metodologiche) per effettuare una VIS (Valutazione impatto sulla salute).

Sarebbe opportuno integrare il Comitato di monitoraggio (che andrebbe rinominato più correttamente "istituzionale") con il Ministero dell'ambiente ed eventualmente con i Quartieri interessati al progetto: sono poi questi i soggetti che dovrebbero nominare l'Osservatorio (vedi allegato).

Andrebbe inserita Arpa nel Comitato scientifico per una validazione degli studi atmosferico ed acustico.

Nel documento finale del 29 ottobre dovranno essere introdotte le modalità organizzative e gli strumenti che dovranno sovrintendere alla delicata gestione della fase esecutiva e post operam (Osservatorio).

¹TAV 8 a S. Donnino ci sono diversi fabbricati (2022, 2021, 716, 721, 753 in fascia A ma anche B che stanno sui 58/60 dB notturni.

Scuola S. Donnino? Casalone?

Anche in TAV 9 edifici 840, 2086, 2060