

IL PASSANTE DI NUOVA GENERAZIONE E IL RUOLO DI COALIZIONE CIVICA – ALCUNE FAQ

By redazione | 28 Dicembre 2021 | notizie

Tra il 27 e il 28 dicembre si è votata in Consiglio Comunale la **Delibera di conformità urbanistica** relativa all'opera del **Passante di nuova generazione**, risultato delle modifiche al progetto originario del cosiddetto Passante di mezzo, e sul quale Coalizione Civica è riuscita ad ottenere garanzie importanti in delibera e nell'**Odg collegato** firmato dalle forze di maggioranza in Consiglio Comunale e approvato durante la suddetta seduta del Consiglio.

Per rispondere ad alcune delle domande più frequenti sul Passante di nuova generazione, il nostro Gruppo Consiliare e il nostro Gruppo Ambiente hanno elaborato una serie di Faq, che si possono leggere di seguito.

Qui è possibile consultare i testi della Delibera e dell'Odg votati. Utilizzando il sito e continuando nella navigazione accetti l'utilizzo dei cookie da parte nostra. maggiori informazioni

sono inoltre visibili nel cc **informazioni** **Coalizione Civica** e

Larghetti e del consigliere **Detjon Begaj** che hanno avuto luogo durante la seduta del Consiglio e relativi alla votazione della delibera.

In che modo il progetto del Passante di Mezzo si è trasformato nel Passante di nuova generazione?

Il Passante di nuova generazione è il progetto risultante prima dalla strenua opposizione di comitati e lotte ambientali, e poi dalla negoziazione che Coalizione Civica ha avviato con il Partito Democratico bolognese durante la campagna elettorale ed ha proseguito in autunno nella trattativa con Autostrade, Ministero e Regione Emilia-Romagna: grazie a questa negoziazione sono state introdotte alcune modifiche significative rispetto al precedente progetto del Passante di mezzo.

I risultati ottenuti sono sintetizzati nelle risposte seguenti, e riguardano tre ambiti principali: le mitigazioni dell'impatto ambientale dell'asse tangenziale autostrada, la costituzione dell'Osservatorio ambientale sul Passante e il potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM).

È importante specificare che la fase di negoziazione non è ancora conclusa. Il progetto infatti prevede due fasi di realizzazione dei lavori. Al momento sono state stabilite le condizioni riguardanti i lavori che saranno realizzati nella Fase 1, mentre i dettagli relativi alla Fase 2 devono essere ancora definiti. Su questo Coalizione Civica è riuscita ad

ottenere una garanzia importante (inserita nella delibera di conformità urbanistica dell'opera votata in Consiglio Comunale il 27 dicembre 2021): anche i dettagli della Fase 2 devono essere definiti prima dell'avvio dei cantieri della Fase 1 (ovvero nei prossimi mesi), devono contenere un crono-programma che ne specifichi le tempistiche di realizzazione e sono finanziate a valere sulla concessione di Autostrade, cioè con i pedaggi. Si tratta di una garanzia necessaria per avere la possibilità di ampliare i risultati finora ottenuti ed assicurare in seguito l'effettiva realizzazione degli accordi.

A proposito, ma non sarebbe stato meglio un passante a Nord o a Sud?

Sono vent'anni che in città si discute dell'allargamento del tratto autostradale che circonda la città, e nel tempo sono state considerate diverse ipotesi. Il Passante di nuova generazione, che costituisce un'evoluzione del progetto del Passante di mezzo, prevede di allargare la tangenziale e l'autostrada nella loro sede attuale, nel tratto che circonda Bologna. Questo progetto si distingue sia dall'ipotesi del Passante Nord, che prevedeva di costruire un nuovo tratto di autostrada che attraversasse la pianura nord di Bologna, che dall'ipotesi del Passante Sud, che prevedeva di costruire gallerie che perforassero i colli a sud della città.

Entrambe queste ipotesi comporterebbero un ingente consumo di suolo vergine (200 ettari contro 20), maggiori movimenti terre (4 milioni contro 400.000), maggiori consumi di carburante, e quindi maggior

inquinamento, a opera realizzata.

Inoltre il Passante a Sud avrebbe compromesso il delicato equilibrio ambientale dell'appennino visto che si sarebbero dovute utilizzare le scavatrici usate, per esempio, con l'alta velocità. In più, oltre ad avere un costo elevatissimo, rischierebbe di essere poco utile, perché intercetterebbe solo una parte del traffico, la meno cospicua, ovvero quella in direzione Firenze, mentre il grosso del flusso, quello proveniente da Milano verso la A14, rimarrebbe a carico dell'attuale arteria autostradale che corre in mezzo alla città.

E quindi il Passante di nuova generazione quanto suolo consumerebbe?

Si tratta di un allargamento che consumerà circa 20 ettari di territorio di cui gran parte terreno già urbanizzato e cittadino. Questo intervento verrà compensato dalla desigillazione di 2 ettari di suolo cementificato e dalla piantumazione di 123 ettari di bosco su terreno ora brullo e incapace di assorbire CO₂. Inoltre abbiamo concordato e richiamato nella delibera la compensazione dei restanti ettari impermeabilizzati.

Il Consiglio Comunale di Bologna avrebbe avuto il potere di fermare i lavori del Passante?

No, perché il Comune di Bologna ha votato a favore del Passante negli anni passati, inoltre la realizzazione dell'opera, come tutte le opere

autostradali, è di competenza di enti regionali e nazionali, in questo caso della Regione Emilia-Romagna, del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che interloquiscono con ASPI Autostrade, mentre il Comune di Bologna in questa fase rappresenta un interlocutore di indirizzo da consultare, non vincolante. Se anche il Consiglio Comunale avesse votato compattamente contro l'opera (ipotesi comunque non realistica data la attuale composizione del Consiglio) si sarebbe potuto rallentare l'iter, ma non bloccarlo, perché Ministero e Regione avrebbero comunque la possibilità di portare avanti la realizzazione dell'opera anche se il Comune di Bologna si fosse opposto, ed hanno ripetutamente dichiarato la propria intenzione di farlo. Viceversa aver chiesto e negoziato queste modifiche rende più forte la posizione di chi chiederà conto della loro attuazione e permette di fare parte della negoziazione.

Che ruolo ha avuto Coalizione Civica in questa vicenda?

Senza l'intervento di Coalizione Civica il Passante di mezzo sarebbe stato approvato già nel precedente mandato, a maggio 2021, nella sua versione precedente, senza alcuna mitigazione e senza garanzie politiche sulla loro attuazione.

Coalizione Civica nel precedente mandato ha sempre espresso la propria contrarietà all'opera, perciò avrebbe potuto semplicemente votare contro il Passante quando si trovava ancora all'opposizione, mantenendo "pulita" la propria immagine pubblica in vista delle elezioni e lasciando che il Passante venisse realizzato nella sua versione

peggiore e senza un presidio politico forte come quello garantito dall'attuale maggioranza.

Abbiamo deciso invece di assumerci la responsabilità di intraprendere una negoziazione finalizzata ad introdurre nel progetto mitigazioni di impatto ambientale, garanzie sull'istituzione e sul ruolo dell'Osservatorio Ambientale e una leva per fare pressione sulla Regione rispetto al completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM).

Perciò abbiamo chiesto e ottenuto il rinvio dell'approvazione del progetto in Conferenza dei Servizi, che altrimenti sarebbe stato approvato il 29 luglio 2021, per poter negoziare sulle modifiche da noi richieste.

Abbiamo cercato cioè di ottenere il massimo possibile date le condizioni e le forze a disposizione, piuttosto che limitarci ad esprimere la nostra contrarietà senza avere tuttavia la possibilità concreta di impedire la realizzazione dell'opera. A scenario dato potevamo infatti accettare l'opera così com'era o agire per renderla meno impattante: abbiamo scelto avendo come priorità i cambiamenti effettivi che i risultati della negoziazione avranno sulla vita e sulla salute dei cittadini e delle cittadine bolognesi.

Il Passante attirerà nuovi transiti e nuove emissioni?

Il Passante non è una nuova opera, ma l'allargamento di un'opera che esiste già, che è spesso intasata di traffico e che genera emissioni ingenti.

Per quanto riguarda il transito autostradale, questo non dipende dalla presenza del Passante ma principalmente dal modello di sviluppo e dalle scelte trasportistiche definite su scala nazionale.

Se consideriamo invece la tangenziale, tra chi si oppone al Passante c'è chi dice che sia un'opera inutile perché il nuovo piano della mobilità ridurrà notevolmente le auto, e chi invece sostiene che le auto aumenteranno fino a saturare anche la nuova tangenziale. Noi pensiamo che non basti citare il piano della mobilità, ma serva attuarlo e rafforzarlo. Ecco perché abbiamo legato il Passante al completamento (con tempistiche chiare) del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) che altrimenti sarebbe rimasto, anche per questo mandato, lettera morta scritta nei programmi elettorali. In ogni caso, l'ipotesi più probabile è che i transiti sulla tangenziale non superino quelli attuali e quanto previsto nel progetto che del PUMS non teneva conto. Quindi per il calo delle emissioni potremmo solo aspettare il cambio delle auto o, ancora più difficile, il cambio dei mezzi pesanti che sono i più inquinanti, respirandoci tutto quello che viene emesso.

La nostra decisione invece avvia il potenziamento del SFM e un percorso di mitigazione diretta su tangenziale e autostrada, articolata in due fasi: le misure, già stabilite, che verranno attuate nella Fase 1, comporteranno un taglio delle emissioni del 25-30%. Le ulteriori mitigazioni da attuare durante la Fase 2, che verranno definite prima dell'inizio dei lavori, riguarderanno un ulteriore taglio del 30% delle emissioni. In sintesi, l'allargamento del Passante con la realizzazione complessiva delle opere di mitigazione in due fasi ridurrebbe le emissioni di oltre la metà rispetto allo scenario senza allargamento e

senza mitigazioni, cioè rispetto al mantenimento della configurazione attuale.

Quali opere di mitigazione sono state ottenute nel Passante di nuova generazione rispetto al vecchio progetto?

1) Riduzione delle emissioni tramite coperture e abbattimento attraverso elettrofiltri

Per un abbattimento profondo degli inquinanti ed in particolare per l'efficace abbattimento del particolato è necessario l'uso di elettrofiltri (precipitatori elettrostatici) da sistemare nei condotti che aspirano l'aria dei tunnel. Buona parte dell'energia elettrica richiesta per far funzionare gli elettrofiltri verrà fornita dai pannelli fotovoltaici installati sulla struttura (vedi punto sotto).

Abbiamo ottenuto la predisposizione, ovvero la realizzazione delle fondamenta, di nuove coperture lungo circa 3 km del tracciato (il 25% del totale, nei punti più a ridosso dell'abitato), e abbiamo vincolato la partenza dei lavori all'inserimento degli elettrofiltri nella progettazione della Fase 2 dell'opera.

Gli elettrofiltri permettono di abbattere le emissioni dell'85-95% sul tratto considerato, che equivale ad oltre il 25% delle emissioni totali.

2) Riduzione delle emissioni tramite vernici fotocatalitiche

La presenza di un fotocatalizzatore nella vernice permette, grazie all'azione della luce, di accelerare il fenomeno dell'ossidazione favorendo la decomposizione di agenti inquinanti, in particolare dell'ossido di azoto.

Abbiamo ottenuto l'inserimento delle vernici sotto i pannelli anti-rumore e sui guardrail spartitraffico, su una superficie di 50.000 mq. Abbiamo inoltre richiesto di verificare la disponibilità di ulteriori aree per l'applicazione delle suddette vernici e la loro efficacia, aumentando l'estensione anche alla parte superiore delle barriere antirumore e alle corsie di emergenza; al fine di estendere la superficie di applicazione a 250.000 mq. La valutazione riguardo a questa estensione avverrà in due momenti: in primo luogo durante la negoziazione per la definizione dei dettagli della Fase 2 (negoziazione che, come già detto, avverrà prima dell'inizio dei lavori), e poi anche in seguito alle valutazioni dell'Osservatorio, che potranno condizionare l'avvio di nuove azioni durante lo svolgimento dei lavori.

I fattori di riduzione sono del prodotto commerciale base sono pari a 3-6 tonnellate per 50.000 mq.

3) Inserimento di un sistema di ricarica dinamica dei veicoli elettrici

La possibilità di ricarica dinamica, ovvero di ricaricare i veicoli elettrici durante la marcia, rende possibile il passaggio all'alimentazione

elettrica per i Tir e accelera il passaggio all'elettrico per i veicoli leggeri. Coalizione Civica ha proposto due tipologie di ricarica dinamica: per induzione e tramite pantografo.

Abbiamo ottenuto l'installazione della ricarica a induzione su 1 km del tracciato, che funge da sperimentazione per valutarne l'efficacia, e la predisposizione alla possibilità di estensione della misura all'intero tracciato, al fine di minimizzare i successivi costi di estensione. Con questa tecnologia la ricarica avviene per induzione tramite un sistema wireless, che può essere installato su tutti i tipi di veicolo elettrico. Lo scopo del progetto è incentivare la conversione alla mobilità elettrica: la sperimentazione di questa tecnologia su uno snodo significativo della rete autostradale nazionale può costituire un incentivo significativo per la conversione all'elettrico non soltanto della mobilità leggera ma anche per il trasporto pesante.

Per quanto riguarda la ricarica tramite pantografo, non sono state ottenute garanzie sulla sua installazione per il momento, ma rimane aperta la possibilità di definire i termini della sua realizzazione durante la trattativa relativa alla Fase 2 (che, come già detto, avverrà prima dell'inizio dei lavori).

L'inserimento di queste tecnologie sull'asse tangenziale-autostrada a Bologna sarebbe la seconda sperimentazione importante in Italia dopo la Brebemi, la prima su un asse strategico per la viabilità nazionale, e potrebbero quindi diventare uno standard di mitigazione importante per tutto il Paese.

4) Aumento della produzione di energia da fonti rinnovabili (pannelli fotovoltaici)

Il progetto precedente prevedeva l'installazione di pannelli fotovoltaici sull'infrastruttura, per una produzione di 2,3 MW di energia. Abbiamo ottenuto l'estensione dei pannelli fino al raggiungimento di 50 MW complessivi, da collocare non soltanto sull'infrastruttura del Passante ma anche su edifici e spazi pubblici individuati da Comune di Bologna e Città Metropolitana.

Se utilizzassimo i 50 MW per il trasporto significherebbe annullare le emissioni prodotte da 490 milioni di km percorsi in autovettura. Significherebbe produrre energia sufficiente per alimentare tutti i 30 milioni di veicoli all'anno che passano sulla tangenziale e che percorrono in media 13 km (390 Milioni di km) e con l'energia restante alimentare il 20% (100 milioni di km) di quelli che passano in quel tratto di autostrada (30 milioni di veicoli). Anche per questo abbiamo spinto per l'elettrificazione del passante attraverso la ricarica dinamica e la ricarica veloce.

Se invece nei prossimi cinque anni i 50 MW venissero utilizzati per sostituire la produzione di energia da caldaie a gas, questo ci consentirebbe di risparmiare circa 39 milioni di tonnellate di CO₂, 8-10 tonnellate di NO_x e 500 kg di particolato.

5) Riduzione delle emissioni grazie all'ampliamento delle aree verdi

Verranno piantati 34.305 nuovi alberi e 60.000 nuovi arbusti. Saranno realizzati interventi che interesseranno 1.400.000 mq complessivi, di cui 290.000 mq di nuovi parchi urbani fruibili.

Abbiamo ottenuto che gli alberi vengano piantati già nella Fase 1, all'inizio dei lavori, così che possano iniziare a generare benefici ecosistemici fin da subito. Senza il nostro intervento la piantumazione sarebbe stata rimandata alla fine dei lavori, con il rischio di non essere mai realizzata.

Gli alberi abatteranno le emissioni di ossidi di azoto e di particolato in modo consistente, almeno 60-80 ton/y di NOx e 12-15 ton di PM10. Valori che potrebbero aumentare con la giusta combinazione degli alberi.

Quali modifiche sono state ottenute rispetto all'Osservatorio ambientale sul Passante?

Abbiamo ottenuto lo stanziamento di un budget da 300.000 euro, più dotazione strumentale, da parte di Autostrade, per finanziare il lavoro dell'Osservatorio ambientale. L'Osservatorio avrà il potere di sospendere i cantieri nel caso in cui le emissioni siano superiori ai livelli concordati e di verificare che la realizzazione dell'opera proceda secondo gli accordi.

Abbiamo inoltre specificato, tramite o.d.g. presentato durante il voto di collocazione urbanistica del 27 dicembre 2021, che l'Osservatorio deve svolgere il proprio compito di monitoraggio non soltanto durante lo

svolgimento dei lavori e alla fine di essi, ma anche ante operam, ovvero che venga avviata un'attività di sorveglianza epidemiologica in concomitanza con l'avvio del piano di monitoraggio che avverrà prima dell'avvio dei lavori.

Abbiamo ottenuto inoltre che all'Osservatorio partecipi – oltre a soggetti indicati dal Ministero, la Regione, il Comune di Bologna e Arpae – anche un/a esperto/a indipendente indicato/a dai comitati cittadini dei residenti vicini all'area interessata dall'opera, appartenente al mondo accademico e della ricerca. Tale esperto/a, che rappresenta la cittadinanza, avrà così la possibilità di valutare direttamente i dati relativi all'impatto ambientale dell'opera e di proporre ulteriori verifiche e monitoraggi.

Crediamo si tratti di risultati significativi, se si tiene conto che precedentemente l'Osservatorio era previsto senza budget (salvo il costo dell'eventuale gettone di presenza per i partecipanti), senza la partecipazione di un rappresentante della cittadinanza e senza sorveglianza epidemiologica.

Cosa è stato ottenuto rispetto al completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM)?

È da due decenni che si parla del completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM), ed esso è previsto anche tra gli strumenti di mitigazione del Passante, ma fino ad oggi le deliberazioni in tal senso sono rimaste inattuato.

Durante il voto di collocazione urbanistica del 27 dicembre 2021 abbiamo presentato un o.d.g. che impegna il Sindaco e la Giunta a farsi parte attiva nei confronti di MIMS (Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) , Regione Emilia-Romagna, RFI (Rete Ferroviaria Italiana) e FER (Ferrovie Emilia-Romagna), per quanto di rispettiva competenza, rispetto alla realizzazione di opere e lavori connesse al potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitano. In particolare, le misure più significative prevedono:

- la definizione con RFI di una tempistica certa e rapida per l'effettiva costruzione o completamento e l'attivazione al servizio commerciale delle stazioni ferroviarie di Bologna Prati di Caprara, Bologna Borgo Panigale Scala e Bologna Zanardi, nonché per l'adeguamento di Bologna San Vitale, Bologna San Ruffillo e Bologna Fiera, predisponendo al tempo stesso le necessarie opere di accessibilità pedonale, ciclabile e veicolare, ivi comprese le opportune realizzazioni viabilistiche per consentire un interscambio diretto con le linee urbane TPER;
- di concordare con la Regione Emilia-Romagna, in quanto committente del servizio ferroviario regionale, i tempi di attivazione, linea per linea, dell'orario cadenzato simmetrico, con frequenze a 30' e a 15' nell'ora di punta;
- di concordare con la Regione Emilia-Romagna l'estensione dell'arco di servizio fino alla mezzanotte sulle linee SFM, garantendo su tutte le linee almeno un treno all'ora per direzione anche nelle giornate festive;
- di estendere la validità di biglietti e abbonamenti urbani TPER sui treni

SFM in ambito urbano e, in seconda battuta, concertare con la Città metropolitana l'estensione di validità di biglietti e abbonamenti interurbani TPER sulle corrispondenti tratte SFM;

- di realizzare parcheggi bici protetti (depositi e bike box) presso tutte le stazioni SFM in ambito urbano.

Crediamo che il ruolo di Coalizione Civica sia e sarà cruciale per sbloccare e portare a termine l'effettivo potenziamento del SFM – un'opera quanto mai necessaria se si vuole offrire realmente alla cittadinanza un sistema di mobilità alternativa all'auto che sia accessibile ed efficiente – che finora è rimasta bloccata.

Il potenziamento del SFM permetterebbe di ridurre il traffico anche in tangenziale (si stima circa il 10-20% sulla tangenziale) e di attuare il PUMS con il relativo taglio delle emissioni (di oltre il 30% su tutta la rete).

Qual è la stima della riduzione delle emissioni dovuta alle nuove misure descritte?

Si stima un calo delle emissioni sul sistema bolognese di 1.342 ton/anno (da calcolo ASPI).

Alla CO2 risparmiata va aggiunta quella assorbita dagli alberi e dagli arbusti: gli alberi possono assorbire fra i 70-100 kg/anno di CO2 nei primi 5 anni e raddoppiare la loro capacità negli anni successivi. Gli arbusti assorbono 10-20 kg di CO2. Per un totale di ulteriori 4000 ton/anno.

I 50 MW prodotti dai pannelli fotovoltaici inoltre permetterebbero di ridurre di ulteriori 39.000 ton/anno.

Quindi il risparmio complessivo sarebbe del 2.3% delle emissioni totali, e del 10% quelli da traffico (essendo il 23% del totale).

Qual è la stima degli effetti sul traffico?

Seppure l'allargamento della tangenziale autostrada sia molto lontano dall'essere un nostro obiettivo, non si può negare che i tempi di percorrenza della tangenziale, specialmente nelle ore di punta, siano molto lunghi.

Facendo un confronto fra lo scenario di progetto e lo scenario programmatico della VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) risultano 4,5 milioni di ore di tempo di viaggio annuo risparmiate.

Il miglioramento dei tempi di percorrenza sopra citato va rapportato ai veicoli che attraversano la tangenziale (che fra l'altro sono quelli che maggiormente interessano alla popolazione del nostro territorio), che rappresentano il 50% dei veicoli che transitano sull'intero asse: per questi il risparmio risulta di circa 9 minuti e 30 secondi per ogni veicolo.

Se poi si considerano le sole ore di punta di un giorno feriale, ovvero quelle dove c'è maggiore concentrazione di traffico, ne risulta un risparmio per ogni veicolo di circa 20 minuti per ogni viaggio.

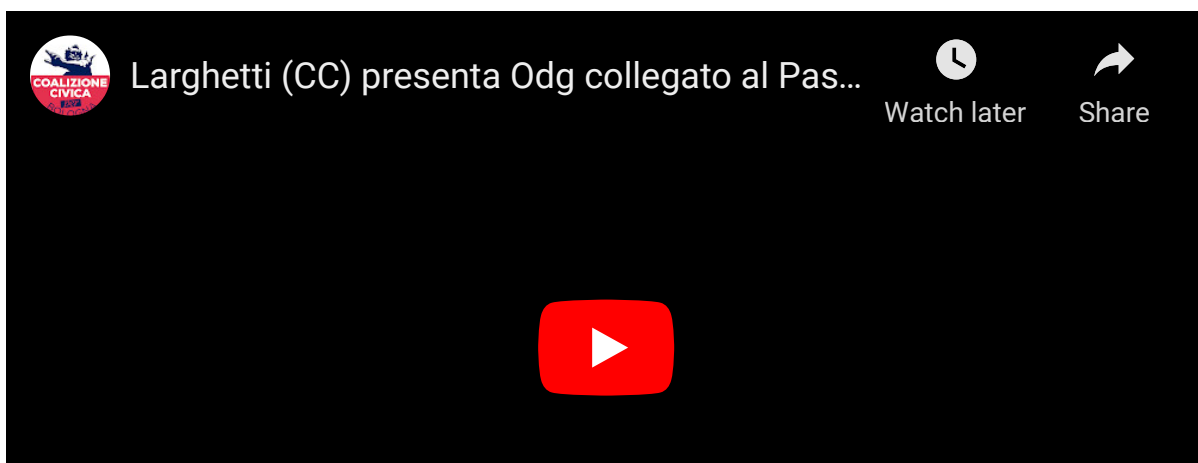
Quali sono i dati sulle barriere acustiche?

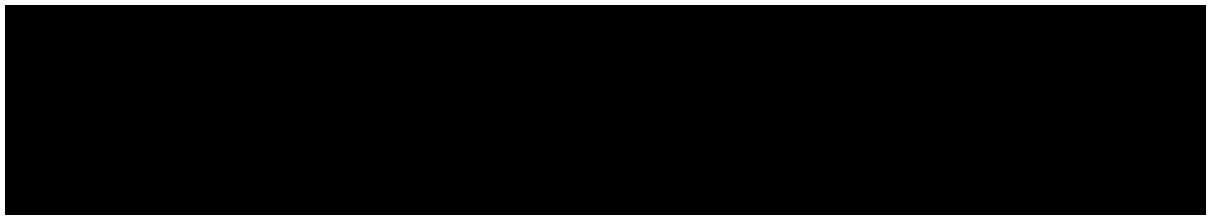
Saranno installate barriere acustiche per una lunghezza di 18 km.

A queste va aggiunto l'aumento delle coperture e delle semi-coperture per ulteriori 1,2 km, equivalenti a circa il 10% dell'infrastruttura. Tale cifra aumenterà ulteriormente con l'ampliamento delle coperture durante la Fase 2, che arriveranno a coprire, e quindi ad abbattere il rumore, lungo il 25% dell'opera.

Che importanza hanno le nuove piste ciclabili collegate all'opera?

Verranno realizzati 15 km di nuove piste ciclabili. Ciò che rende significativo questo intervento non è tanto l'estensione delle ciclabili, ma il fatto che costituiscano ricuciture ad oggi impossibili tra percorsi esistenti, cioè che rimettano in comunicazione pezzi di città altrimenti ciclisticamente isolati (come ad esempio il tratto del ponte sul Reno).





 Intervento del consigliere Begaj (CC) sul Deli...  
Watch later Share



Si parla di:

Consiglio Comunale

Mobilità

Passante



Leave a Reply

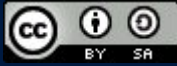
You must be **logged in** to post a comment.

Coalizione Civica per Bologna

via Antonio di Vincenzo 21/a

40129 – BOLOGNA (BO)

Codice Fiscale: 91384900378



Quest'opera è distribuita con Licenza **Creative Commons** **Attribuzione - Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale**.

Contatti

bologna@coalizionedecivica.it

per qualsiasi questione

collabora@coalizionedecivica.it

se volete dare una mano

concreta alla coalizione

*(volantinaggi, banchetti, video,
foto, segreteria, ecc.)*

