

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

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.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a _____
(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a CHIARA MARINI

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione
A.M.O BOLOGNA ONLUS
(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

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

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

(Barrare la casella di interesse)

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA n. 5732
PROGETTO PASSANTE DI BOLOGNA - DEMOLIZIONE E
RICOSTRUZIONE VIADOTTO AENO E PONTE SAVENA (MODIFICA
CONFIGURAZIONE PROGETTO APPROVATO

(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- 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)
- Altro (specificare) _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
- Ambiente idrico

Spett.le
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo

Mittente:

A.MO Bologna, Associazione dei Cittadini di Bologna per la Mobilità Sostenibile
www.amobologna.org
info@amobologna.org

Oggetto: Osservazioni inerenti la procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA n. 5732, “Progetto Passante di Bologna - Demolizione e ricostruzione Viadotto Reno e Ponte Savena (modifica configurazione progetto approvato)”

Inviare via pec all'indirizzo: cress@pec.minambiente.it
Bologna, 7 febbraio 2021

Con riferimento alla procedura in oggetto, nel confermare i motivi di illegittimità proposti avverso il decreto di compatibilità ambientale DEC VIA n. 133 del 30.03.2018 nel giudizio davanti al T.A.R. di Bologna (r.g. 489/2018), formuliamo le seguenti osservazioni.

Osservazione 1: inadeguatezza della VIA conclusa nel 2018 rispetto al quadro attuale.

È documentato che il potenziamento del Passante di Bologna comporterà un aumento del traffico in un'area densamente abitata già esposta ad alti livelli di inquinamento.

Esso, perciò, rappresenta un fattore di aggravamento dei rischi ambientali e sanitari per i cittadini di Bologna, in particolare per le decine di migliaia di essi che abitano nei pressi della tangenziale.

La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di tale progetto si è conclusa con il decreto di compatibilità ambientale DEC VIA n. 133 del 30 marzo 2018. Da allora si sono verificati eventi che hanno rivoluzionato il quadro di riferimento, rendendo di fatto quel giudizio di compatibilità obsoleto e inattuale.

Siamo da un anno in preda a una crisi sanitaria gravissima, una pandemia che nel nostro paese ha già fatto decine di migliaia di vittime. Gli scienziati sono sempre più concordi nell'affermare che l'inquinamento atmosferico sia una causa certa delle patologie che aggravano il quadro clinico del COVID-19, oltre che un fattore che favorisce la trasmissibilità del virus. La crisi economica innescata dalla pandemia, rallenterà il processo di rinnovo del parco auto circolante, cioè l'unico elemento che, secondo il progetto di ASPI/SPEA, avrebbe potuto in parte controbilanciare gli effetti del maggior traffico prodotto dalle nuove opere.

Sussistono, pertanto, solide ragioni che impongono la riapertura della VIA sull'intero progetto, con particolare attenzione alla valutazione di impatto sanitario, alla luce di un quadro di riferimento

profondamente diverso rispetto ai tempi della prima valutazione e delle evidenze scientifiche emerse di recente.

Si richiede pertanto di procedere a una revisione completa del quadro di riferimento ambientale adottato nel SIA del 2016 per adeguarlo a una realtà radicalmente e strutturalmente diversa da quella considerata allora.

Osservazione 2: mancata valutazione della riduzione di traffico prevista da PUMS e PGTU

Rif: ATR00001-2 – Studio di traffico

Lo studio di traffico nel descrivere il piano programmatico adottato per gli scenari futuri considera tra le varie fonti anche il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) approvato dalla Città Metropolitana nel 2019 e il collegato Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Bologna, ma lo fa esclusivamente con riferimento agli interventi sulla rete stradale previsti dai piani, ignorandone l'impatto sui flussi di traffico.

Gli obiettivi del PUMS e del PGTU prevedono una drastica riduzione del traffico veicolare privato, con uno shift rilevante di spostamenti dall'automobile al trasporto pubblico locale e alla mobilità attiva.

Il PUMS si pone "il target del 28% di riduzione del traffico motorizzato, a cui è legata la riduzione dei flussi su strada e quindi dei livelli di congestione della rete stradale (...). In termini di spostamenti ciò significa che 440.000 spostamenti che oggi avvengono in auto dovranno essere orientati su modalità di trasporto sostenibili ossia sul trasporto pubblico e sulla bicicletta"¹.

L'applicazione dei piani avrà inevitabilmente effetti sui flussi di traffico del Passante di Bologna, e a cascata sugli impatti ambientali, modificando radicalmente il quadro di riferimento ambientale utilizzato nella procedura di VIA conclusa con il decreto di compatibilità ambientale n. 133 del 2018. Basti pensare che una riduzione del 28% del traffico veicolare privato potrebbe risolvere da sola il problema della congestione della tangenziale nelle ore di punta, rendendo di fatto inutile l'intero progetto di potenziamento che anzi, fungendo da grande attrattore di traffico, rischia concretamente di vanificare gli obiettivi perseguiti dal PUMS.

Si richiede pertanto che gli scenari programmatico e progettuale al 2030 e al 2040 previsti nello studio di traffico siano aggiornati tenendo conto della riduzione di traffico prevista dal PUMS della Città Metropolitana e dal PGTU del Comune di Bologna.

Osservazione 3: sottovalutazione della criticità dell'inquinamento atmosferico

Rif: Doc AMB0001-0 – Studio preliminare ambientale. Capitolo 4.1: Atmosfera

Dopo aver ricordato che lo studio di impatto ambientale del progetto fu fatto nel 2016, quindi su dati Arpa aggiornati al 2015, il documento dice: "L'analisi dei dati della rete di monitoraggio di inquinamento atmosferico presente sul territorio della Città Metropolitana di Bologna evidenzia però complessivamente un trend decennale in miglioramento".

Purtroppo quel trend decennale si è bruscamente interrotto negli ultimi anni. La tabella seguente mostra i dati annuali relativi ai principali inquinanti nella stazione di rilevamento Arpa di Porta San Felice (centralina di traffico dell'area urbana di Bologna).

¹ Pums, obiettivi generali, https://pumsbologna.it/Obiettivi/Obiettivi_generali

Anno	PM10 (Concentrazione annuale)	PM10 (Giorni di superamento soglia giornaliera)	PM2.5 (Concentrazione annuale)	NO2 (Concentrazione annuale)
2015	29	38	20	61
2016	26	33	19	52
2017	29	40	20	46
2018	26	18	18	49
2019	26	32	16	46
2020	26	42	17	38

Concentrazioni espresse in $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Dalla lettura dei dati riportati in tabella, si evince che negli anni successivi al SIA del progetto di potenziamento, e in particolare negli ultimi tre anni:

- la concentrazione annuale di PM10 è praticamente costante e nettamente superiore al limite indicato dall'OMS come soglia di attenzione per la salute umana, pari a $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Il numero di superamenti della soglia giornaliera, con la sola eccezione del 2018, si attesta su valori prossimi o superiori al limite di legge di 35;
- la concentrazione annuale di PM2.5 è in leggera flessione, ma resta quasi doppia rispetto alla soglia di attenzione dell'OMS, che è di $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- la concentrazione annuale di biossido di azoto (NO2) è in calo rispetto al 2015, ma stabile negli ultimi anni, e costantemente al di sopra del limite di legge di $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. L'eccezione del 2020 è interamente dovuta alla forte riduzione di questo inquinante durante il periodo di lockdown decretato dal governo come misura di contrasto alla pandemia di COVID-19.

Pertanto, la qualità dell'aria nell'area di progetto si mantiene costantemente critica e i dati considerati impongono l'elaborazione di uno studio di impatto ambientale aggiornato sull'intero progetto di potenziamento del nodo tangenziale/autostrada, che è già oggi responsabile da solo del 40% delle emissioni da traffico veicolare dell'area urbana di Bologna.

Osservazione 4: sottovalutazione dell'impatto sanitario

Rif: Doc AMB0001-0 – Studio preliminare ambientale. Capitolo 4.4: Salute pubblica

Con riferimento ai danni provocati dall'inquinamento, lo studio dimentica di riportare le patologie correlate al particolato (PM10 e inferiore), limitandosi a indicare la proporzionalità inversa fra diametro e dannosità. Come abbiamo già rilevato nelle osservazioni depositate in sede di VIA del progetto originale, il proponente sottostima sistematicamente l'impatto sanitario dell'inquinamento (dopo aver sottostimato la criticità dei livelli di inquinamento, come abbiamo osservato sopra).

Si legge poi: “Lo studio atmosferico svolto nell'ambito del SIA e ripreso in sintesi nel presente Studio ha mostrato come, a fronte dell'aumento del traffico stimato per il futuro, le emissioni atmosferiche sull'intera rete autostradale subiranno un decremento tra lo scenario programmatico e quello progettuale di circa 3% per NO2 e 1% PM10. Nel tratto di interesse tali valori sono pari rispettivamente al -8% e 0%”.

Questa presunta riduzione di emissioni si basava interamente sul presupposto di un veloce rinnovo del parco auto rispetto al 2014, cioè l'anno preso a riferimento del SIA. Durante la procedura di VIA, in sede di integrazioni, su domanda della Regione Emilia-Romagna, il proponente rispose che in assenza di rinnovo del parco auto le emissioni nello scenario progettuale sarebbero aumentate del 17% per il PM10 e del 16% l'NO2 (AMB2002, pag. 45) rispetto alla situazione attuale (2014), pur confermando un lieve miglioramento rispetto allo scenario programmatico.

Nel 2020 le immatricolazioni di auto in Italia sono crollate rispetto all'anno precedente in seguito alla crisi economica innescata dalla pandemia di COVID-19, crisi destinata a durare a lungo secondo le previsioni del governo e di diversi organismi internazionali. Il processo di rinnovo del parco auto ha quindi subito un brusco rallentamento, che rende inevitabilmente più realistico uno scenario di aumento delle emissioni anziché di riduzione.

Alla luce di questo drastico mutamento del quadro di riferimento si richiede di rivedere completamente le stime troppo ottimistiche del SIA su una presunta riduzione delle emissioni inquinanti e sugli impatti dell'inquinamento sulla salute pubblica.

Osservazione 5: sottovalutazione sistematica dell'inquinamento e dei suoi effetti sulla salute

Rif: doc AMB00001-0 Studio preliminare ambientale

Come già rilevato in precedenza, il proponente sottovaluta sistematicamente l'inquinamento atmosferico e i suoi effetti sulla salute umana, manifestando sull'argomento superficialità se non vera e propria ignoranza della letteratura scientifica.

Si prenda ad esempio quanto affermato dal proponente a pag. 142 dello studio preliminare ambientale (pag. 142):

“Per entrambe le opere [il rifacimento dei due ponti *NdR*], il numero di transiti orari andata/ritorno sulla viabilità ordinaria risulta decisamente contenuto (5,5 autocarri/h per il viadotto Reno e 2,2 autocarri/h per il ponte Savena), considerando l'entità dell'attuale traffico che interessa il sistema tangenziale e autostradale. Per entrambe le opere, l'incidenza dei mezzi di cantiere risulta trascurabile rispetto al traffico che interessa il sistema tangenziale e autostradale”.

Andrebbe invece considerato che a) l'attività di cantiere per il rifacimento dei ponti non è isolabile dall'attività dei cantieri che parallelamente saranno attivi per il potenziamento complessivo dell'infrastruttura e b) che nessun incremento di inquinamento può essere considerato “trascurabile”, specialmente quando la qualità dell'aria è già critica come nel caso di specie è stato riconosciuto da tutte le amministrazioni chiamate a rendere il loro parere sul progetto.

Per la salute umana non esistono soglie di inquinamento che possano essere considerate “sicure”. Ogni incremento anche minimo di inquinanti pericolosi come PM2.5, PM10 e NO2 va considerato come un rischio grave. Dalla copiosa letteratura scientifica sull'argomento citiamo i risultati di una ricerca recente sulla correlazione fra inquinamento e letalità dell'infezione di COVID-19²:

“We found that an increase of only 1 µg/m³ in PM2.5 is associated with an 8% increase in the COVID-19 death rate (95% confidence interval [CI]: 2%, 15%). The results were statistically significant and robust to secondary and sensitivity analyses”.

Incrementi minimi di determinati inquinanti possono rivelarsi letali e sono comunque pericolosi per la salute umana.

2 Xiao Wu, Rachel C Nethery, M Benjamin Sabath, Danielle Braun, Francesca Dominici – *Exposure to air pollution and COVID-19 mortality in the United States: A nationwide cross-sectional study*, MedRxiv 2020, <https://www.medrxiv.org/content/10.1101/2020.04.05.20054502v2>. Traduzione: Abbiamo trovato che un incremento di 1 solo µg/m³ di PM2.5 è associato a un incremento dell'8% del tasso di letalità del COVID-19 (intervallo di confidenza del 95% [CI]; 2%, 15%). I risultati si sono mostrati statisticamente significativi e robusti alle analisi secondaria e di sensitività

Si richiede pertanto che la valutazione di impatto sanitario del progetto di potenziamento sia interamente rivista e sottoposta al vaglio di autorità competenti in materia.

Osservazione 6: Indeterminatezza delle soglie di attivazione e delle modalità di intervento

Rif: MAM0001-2, Piano di monitoraggio ambientale

Si osserva in generale la mancanza di indicazioni precise sui parametri ambientali monitorati considerati per definire gli interventi a tutela della osservanza dei limiti. A pag. 77, per esempio, si legge: “Il confronto dei parametri con i limiti normativi non si applica in ogni caso a tutti i parametri ambientali monitorati, ma soltanto ad un numero ridotto di questi, costituito da quei parametri che presentano un preciso significato come indicatori di qualità/criticità”.

Per quanto riguarda i valori normativi (per esempio sulle soglie critiche di rumore o dei principali inquinanti emessi in atmosfera) si richiede, nella malaugurata ipotesi che si decidesse di dar corso al progetto di potenziamento, di prescrivere che vengano sempre rispettati, e che il loro superamento comporti in ogni caso l'attivazione di contromisure e interventi puntuali in corso d'opera e in esercizio.

Premessa alle osservazioni sul piano di monitoraggio della qualità dell'aria

Rif: MAM0001-2, Piano di monitoraggio ambientale

Per la componente atmosfera il piano prevede 3 metodiche di rilevamento:

- A1 = Misura della qualità dell'aria per 21/30 giorni con mezzo mobile strumentato (ante operam, corso d'opera, post operam);
- A2 = Misura delle polveri sottili (PM10) per 21/30 giorni con campionatore sequenziale (ante operam, corso d'opera);
- A3 = Misura in continuo della qualità dell'aria con centralina fissa (ante operam, corso d'opera, post operam).

Osservazione 7: Monitoraggio della qualità dell'aria ante operam

Il monitoraggio con metodica A3 (in continuo) è previsto anche ante operam, cioè 12 mesi prima dell'inizio dei lavori, come specificato a pagina 52 del documento. Tuttavia a tutt'oggi non c'è traccia delle centraline fisse in questione.

Si richiede, nella malaugurata ipotesi che si decidesse di dar corso al progetto di potenziamento, di prescrivere chiaramente l'obbligo di installare le centraline 12 mesi prima dell'inizio dei lavori per garantire l'efficacia del monitoraggio in questione.

Osservazione 8: obbligo di collegare le centraline fisse al sistema di monitoraggio Arpae

Rif: MAM0001-2, Piano di monitoraggio ambientale

Il monitoraggio con metodica A3 (in continuo) viene previsto con rilascio dei dati trimestrale e si prevede di terminare il monitoraggio due anni dopo la fine dei lavori (come da tabella a pag. 56). Il DEC VIA 5370 del 4 ottobre 2000 applicato alla realizzazione della terza corsia dinamica in autostrada nello stesso tratto di progetto inaugurata a gennaio 2008 (si veda il verbale, e relativi allegati, della Conferenza di Servizi del 03.05.2003) prescriveva l'installazione di due centraline fisse di monitoraggio della qualità dell'aria da inserire nel sistema di rilevamento regionale di

Arpae. Queste centraline, nonostante la prescrizione non abbia mai cessato di essere vincolante, non sono mai state installate.

Pertanto si richiede, nella malaugurata ipotesi che si decidesse di dar corso al progetto di potenziamento, di prescrivere che il monitoraggio in continuo (metodica A3) sia collegato da subito al sistema di rilevamento di Arpae, con pubblicazione giornaliera dei dati. In ogni caso, si richiede l'installazione delle due centraline fisse prescritte dal DEC VIA 5370 del 04.10.2000.

Osservazione 9: Monitoraggio della qualità dell'aria post operam

Rif: MAM0001-2, Piano di monitoraggio ambientale

Nella tabella a pag. 56 si precisa che il monitoraggio in continuo (metodica A3) proseguirà per due anni post-operam. A pag 76 del documento, tuttavia, a proposito della struttura operativa che dovrà governare le diverse fasi del monitoraggio si legge "l'intero sistema dovrà pertanto essere strutturato in modo da risultare operativo durante tutte le fasi di realizzazione dell'opera fino ai primi 12 mesi dalla sua entrata in esercizio".

Si richiede, nella malaugurata ipotesi che si decidesse di dar corso al progetto di potenziamento, di prescrivere che il sistema dovrà restare operativo per 24 mesi dalla sua entrata in esercizio.

Osservazione 10: Interferenza con la "Collina dei rifiuti" a ridosso del ponte sul Savena

Rif: MAM0001-2, Piano di monitoraggio ambientale

In prossimità del ponte sul Savena, oggetto di demolizione e ricostruzione, è presente l'ex sito di conferimento dei rifiuti del Comune di Bologna (tra km 21+006 e km 21+316). Nel Piano di monitoraggio non risultano azioni o previsioni specifiche relative a questo sito.

Si richiede di prevedere uno specifico piano di azione per il sito, specialmente per quanto riguarda il rischio di inquinamento delle acque.

Osservazione 11: Mancata compensazione delle aree verdi perdute per la realizzazione dell'opera

Rif: GEN0002-3, relazione generale

Dalla relazione generale di progetto del rifacimento dei ponti su Reno e Savena (documento GEN0002-3, pag. 130-131) emerge che saranno distrutti circa 30 ettari di boschi secondo la definizione del d.lgs 34 del 2018, vale a dire una superficie sensibilmente superiore a quella inizialmente prevista che non sarà compensata da nuovo verde perché il proponente ha chiesto che venga monetizzata con poco meno di 1,4 milioni di euro da versare in un apposito fondo regionale. Questa "variante" al progetto originale si riverbera negativamente sul sistema delle mitigazioni e altera il bilancio emissivo dell'intera opera nel tratto di progetto, che si richiede pertanto di ricalcolare. Inoltre, nella malaugurata ipotesi che si decidesse di dar corso al progetto di potenziamento, si richiede che l'importo versato nel fondo regionale come monetizzazione del danno sia destinato interamente ai Comuni interessati dal progetto, Bologna e San Lazzaro, nella stessa proporzione utilizzata per il calcolo.

Osservazione 12: Specificazione delle tipologie di intervento nelle aree destinate alle opere a verde

Rif: SUA0050-2: relazione tecnica delle opere a verde

La relazione tecnica delle opere a verde previste (doc. SUA0050-2) indica aree di intervento di 65 ha di proprietà ASPI e 106 ha di proprietà comunale, con l'impianto di circa 35.000 alberi. Nella relazione, manca però la distinzione fra aree di riforestazione e aree destinate ad altri tipi di intervento.

Si richiede pertanto una tabella che per ogni area di intervento indichi la superficie totale, quella destinata a forestazione e quella destinata a parco urbano.

Osservazione 13: Aggiornamento tecnologico dell'infrastruttura per ridurre le emissioni

Il potenziamento in sede dell'asse tangenziale / autostradale previsto dal progetto comporterà un aumento complessivo dello 0,38% delle emissioni di CO2 rispetto alla situazione attuale, come indicato al punto 4.44 del documento AMB2002 presentato in sede di VIA (integrazioni in risposta alle osservazioni della Regione Emilia-Romagna). Questo aumento è incompatibile con gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 fissati dall'ONU e dall'Unione Europea.

Si richiede pertanto, nella malaugurata ipotesi che si decidesse di dar corso al progetto di potenziamento, di prescrivere un aggiornamento tecnologico dell'infrastruttura che consenta una sostanziale riduzione delle emissioni. In particolare, si richiede di valutare l'approntamento, almeno in autostrada, di una linea aerea elettrificata per consentire il collegamento e la marcia in elettrico ai veicoli pesanti dotati di pantografo, nonché la predisposizione del manto stradale per l'installazione di dispositivi di ricarica a induzione dei veicoli elettrici durante la marcia.