

Spett.le AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA

Via Bergamini 50

00059 ROMA

A mezzo pec: autostradeperlitalia@pec.autostrade.it.

Oggetto: Autostrada A14 Bologna - Bari Taranto - Potenziamento in Sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna- Comuni di Bologna- San Lazzaro di Savena - Comunicazione di avvio delle procedure per apposizione del vincolo preordinato all'esproprio

OSSERVAZIONI della Sig.ra Fantazzini Paola

La Sig.ra Paola Fantazzini è proprietaria, tra le altre, di aree individuate in comune di Bologna, foglio 222, mapp. 98.

L'interessata ha ricevuto comunicazione recante avviso di avvio della procedura di apposizione di vincolo preordinato all'esproprio con riferimento alle aree identificate al Catasto del Comune di Bologna, foglio 222, mapp. 98, per la superficie di 48 mq, a titolo di occupazione temporanea (doc. 1).

La prevista occupazione è finalizzata alla realizzazione del progetto di potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna.

In relazione a quanto sopra, presenta

OSSERVAZIONI

Si premette che la Sig.ra Fantazzini aveva già subito un esproprio per

la realizzazione del precedente intervento di allargamento sulla
autostrada.

Con riferimento all'odierno progetto, la Sig.ra Fantazzini ha presentato
osservazioni (doc. n. 2) nel procedimento di VIA, pendente a tutt'oggi
presso il Ministero dell'Ambiente).

Tali osservazioni sono state solo in parte controdedotte, comunque
con generico rinvio a documentazione in atti e senza ulteriori
valutazioni. Fin da ora si rappresenta che le controdeduzioni sono state
redatte all'esito di una valutazione superficiale e frettolosa.

Con l'odierno atto si intendono presentare osservazioni con riferimento
al procedimento diretto ad apporre il vincolo finalizzato poi all'adozione
di provvedimento di occupazione temporanea.

Per quanto qui interessa, l'intervento invade la proprietà della Sig.ra
Fantazzini ed in particolare una striscia di terreno che è stata
rimboschita.

L'area interessata dall'esproprio è collocata nell'Ambito 79 - Ambito
consolidato di qualificazione diffuso misto, disciplinato dall'art. 62 del
RUE comunale. Attualmente l'area interessata dall'esproprio ha la
destinazione di superficie a verde privato essendo pertinenziale ad
edifici aventi destinazione residenziale monofamiliare. L'area utilizzata
da parte di un unico proprietario è parte di una più ampia sistemazione
esterna con caratteristiche distributive e materiche di pregevole fattura
e connotata da elementi di rilievo. La porzione in questione ha la
funzione di schermatura visiva ed ambientale per gli edifici dal nastro

autostrada/tangenziale e dai suoi manufatti tecnologici (barriere acustiche).

Oggi, la proprietà dell'istante è fortemente investita dall'inquinamento derivante dall'infrastruttura. L'allargamento della stessa e l'uso per il cantiere della proprietà determineranno ulteriori danni alla salute ed alla proprietà Fantazzini.

Infatti, sulla striscia di terra oggetto dell'occupazione sono presenti alberi (7 pioppi e 19 carpini) piantati dall'interessata all'inizio degli anni 80, anche al fine di migliorare la qualità dell'aria ed attenuare l'impatto dell'opera presente.

Accanto a questo primo filare di alberi, ve ne è un secondo, dove sono presenti 20 carpini piantati contemporaneamente ai precedenti.

L'occupazione, per la realizzazione del cantiere, determina sicuramente l'abbattimento del primo filare, in quanto l'occupazione investe proprio quel terreno. Poiché l'area di occupazione è immediatamente adiacente anche al secondo filare di alberi, tale ulteriore filare verrà inevitabilmente danneggiato.

L'abitazione - dove la Sig.ra Fantazzini risiede e abita - (via degli Stradelli Guelfi 23/5) è attualmente a distanza di circa mt. 30 dal confine della arteria autostradale. Inoltre, all'interno della medesima proprietà, esiste un ulteriore edificio monofamiliare (via degli Stradelli Guelfi 11), abitato dalla stessa Sig.ra Fantazzini, e che pertanto risulta seconda casa. Tale edificio si trova a circa mt. 45 dal confine della

arteria autostradale.

In ogni caso, l'allargamento della arteria autostradale determina lo spostamento dell'area di rispetto, che va ad investire l'intera proprietà Fantazzini, determinando una ingente perdita di valore.

L'avvio della procedura per l'apposizione del vincolo espropriativo è illegittima, per i seguenti motivi.

a) Assenza di atti presupposto generali e di assenso. Carenza assoluta dell'interesse pubblico

I. Non si è conclusa la procedura VIA sul progetto presentato da ASPI.

La Valutazione di Impatto Ambientale è una procedura che ha lo scopo di individuare, descrivere e valutare, in via preventiva alla realizzazione delle opere, gli effetti sull'ambiente, sulla salute e benessere umano di determinati progetti pubblici o privati, nonché di identificare le misure atte a prevenire, eliminare o rendere minimi gli impatti negativi sull'ambiente, prima che questi si verifichino effettivamente. Come già emerge dalla Direttiva 85/337/CEE, i concetti a fondamento sono:

- prevenzione: analisi di tutti i possibili impatti derivati dalla realizzazione dell'opera/progetto, al fine non solo di salvaguardare ma anche di migliorare la qualità dell'ambiente e della vita;

-integrazione: analisi di tutte le componenti ambientali e delle interazioni fra i diversi effetti possibili (effetti cumulativi);

- Confronto: dialogo e riscontro tra chi progetta e chi autorizza nelle fasi di raccolta, analisi ed impiego di dati scientifici e tecnici;

-Partecipazione: apertura del processo di valutazione all'attivo contributo dei cittadini in un'ottica di maggiore trasparenza (pubblicazione della domanda di autorizzazione e possibilità di consultazione).

La VIA dei progetti è concepita per assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile, pertanto comporta la individuazione, la descrizione e la stima degli impatti diretti ed indiretti che un progetto può avere su: uomo, fauna e flora; suolo, acqua, aria e clima; beni materiali e patrimonio culturale e valutare anche l'interazione tra tali fattori, in modo da poter individuare la soluzione progettuale più idonea al perseguimento degli obiettivi di cui al co. 3 dell'art. 4 del D.L.vo n. 152/2006.

In mancanza di conclusione di una VIA che tenga conto dell'impatto del progetto su detti fattori in modo espresso e motivato non è possibile realizzare il progetto stesso e quindi avviare procedure per dichiarare la pubblica utilità del medesimo: la mancanza di VIA rende infatti il progetto non compatibile con la pubblica utilità.

II. Violazione norme sul livello di progettazione, sull'impatto dell'opera sul territorio, mancanza di valutazione di studi trasportistici, contraddittorietà con gli indirizzi resi dall'UE. Carezza di istruttoria.

Con riguardo alla specifica area **non è stata mai effettuata una indagine geognostica nel terreno:** indagine fondamentale per la redazione del progetto definitivo del "Passante di Bologna", in quanto

richiesta ogniqualvolta devono essere analizzate le problematiche inerenti la meccanica dei terreni per interventi relativi a fondazioni e costruzioni stradali e idrauliche.

Gli studi trasportistici sono generici e non tengono conto dello stato di fatto e della programmazione sul territorio, né dell'impatto sulla viabilità di altri interventi progettati o in corso di progettazione. Nulla emerge in ordine alla funzionalità dell'intervento ed alla capacità del medesimo di soddisfare un interesse pubblico. Peraltro la scelta progettuale prende avvio da una valutazione anacronistica, legata al potenziamento di trasporto privato, dove le esigenze di sostenibilità ambientale, anche in ossequio al rispetto delle indicazioni provenienti da UE, sono nel senso del potenziamento del trasporto pubblico.

La politica dei trasporti dell'UE punta a fornire agli europei soluzioni di mobilità efficienti, sicure e rispettose dell'ambiente.

Come noto, il Parlamento ha adottato, il 2 dicembre 2015, una risoluzione (P8 TA(2015) 0423) sulla "Mobilità urbana sostenibile". La risoluzione esorta gli Stati membri e le città a elaborare piani di mobilità urbana sostenibile che diano priorità ai modi di trasporto a basse emissioni, ai veicoli alimentati con combustibili alternativi e al ricorso a sistemi di trasporto intelligenti. La Commissione e gli Stati membri sono stati invitati a istituire una rete di mobilità sostenibile di esempi di buone pratiche di pianificazione spaziale e uso dello spazio, nonché a istituire campagne di sensibilizzazione pubblica che promuovano la mobilità sostenibile. Le città sono state incoraggiate a

partecipare al "Partenariato europeo di innovazioni sulle città e comunità intelligenti". L'esigenza di ridurre inquinamenti e di adottare buone pratiche è stata ribadita dalla risoluzione del 9 settembre 2015 del Parlamento Europeo (P8_TA (2015) 0310) sull'attuazione del Libro bianco del 2011, intitolata: "*Bilancio e via da seguire per una mobilità sostenibile*". Nel contesto della revisione intermedia, il 1° luglio 2016, la Commissione ha pubblicato un documento di lavoro (SWD (2016) 0226) (http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/it/displayFtu.html?ftuId=FTU_3.4.1.html), che si pone nella medesima direzione e quindi richiede un potenziamento di interventi finalizzati a ridurre l'inquinamento.

Tornando ai documenti depositati presso il Ministero dell'Ambiente, si deve riscontrare che gli studi si basano su stime sull'incremento di traffico non realistiche. Nel solo 2016 e primi mesi del 2017 il traffico stradale in Italia è aumentato più di quanto lo studio del proponente abbia stimato nell'arco di dieci anni. Il carico emissivo dell'infrastruttura e dell'intera rete stradale del Comune di Bologna è quindi destinato ad aumentare assai più di quanto previsto dal Proponente. A ciò si aggiunga che l'effetto di fluidificazione dei flussi nell'infrastruttura – ammesso e non concesso che si possa realizzare – avrà vita assai breve per diversi motivi, anche questi più volte osservati: aumento del traffico in misura ben superiore alle stime del Proponente, capacità ridotta delle corsie, presenza di colli di bottiglia, attrazione di

nuovo traffico sull'infrastruttura, quest'ultimo peraltro indicato dallo stesso Proponente come effetto "benefico" del progetto, anche in sede di controdeduzioni (cfr. AMB2002, pag. 8: "emerge la capacità attrattiva del potenziato sistema tangenziale che consente una diminuzione della pressione lungo le strade di carattere urbano"). Vale la pena sottolineare che attrarre traffico sul sistema tangenziale-autostradale per scaricare la rete viaria locale equivale ad aumentare la concentrazione di inquinanti nelle aree più prossime al tracciato, dove si stima vivano 90.000 cittadini. Aumentare i rischi ambientali per una quota così significativa di popolazione è di per sé un atto inaccettabile, nonché contrario al principio di equità.

Nessuna opportuna e necessaria istruttoria è stata effettuata in relazione al PUMS della Città metropolitana di Bologna, che peraltro rientra tra i contenuti dei documenti di indirizzo della Commissione Europea in tema di trasporti.

Qualora lo studio di traffico fosse stato aggiornato, sarebbe emersa con tutta evidenza la incapacità dell'opera di garantire un miglioramento dell'inquinamento atmosferico, sia in area locale che in area vasta. Anche senza integrare lo studio di traffico, peraltro, resta conclamata la dannosità ambientale dell'opera in progetto. A riprova, valga la controdeduzione alla richiesta 4.8 della Regione (cfr. AMB2002, pag. 45), dove il Proponente presenta le previsioni sull'inquinamento atmosferico in assenza di rinnovo del parco auto. Il risultato è che l'inquinamento aumenterebbe in media del 17% rispetto allo stato

attuale, con benefici ridottissimi rispetto allo scenario programmatico, cioè lo scenario in cui l'opera non sarebbe realizzata. Questo significa che fra lo scenario di rinnovo del parco auto molto ottimistico utilizzato inizialmente e questo pessimistico, c'è un'ampia gamma di scenari intermedi (e realistici) in cui l'inquinamento, se non del 17%, sarà comunque destinato ad aumentare. Rispetto al calo del 40% - affermato a inizio progetto e ribadito durante il cosiddetto "Confronto Pubblico"- già da ultimo sono quindi emersi dati nuovi e sconcertanti, specialmente se ricordiamo che nei primi sei mesi del 2017 Bologna ha già collezionato 24 (su max. 35) superamenti del limite di concentrazione delle polveri sottili e 17 (su max. 25) superamenti per l'ozono (di cui il biossido di azoto è uno dei principali precursori).

In mancanza di rinnovo del parco auto, inoltre, le differenze fra scenario programmatico e progettuale sono risibili per quanto riguarda le polveri sottili (PM10 e PM2.5) e ridotte a un misero 7.5% per gli NOx: tutto ciò vale a riprova del fatto che l'opera non può contribuire in modo significativo al miglioramento della qualità dell'aria su scala locale. Se poi si passa alla prospettiva regionale (cfr. AMB2002, punto 4.14, pag. 49), si apprezza ancora di più l'effetto nullo dell'opera sulla qualità dell'aria, che comporterebbe addirittura un lieve peggioramento del PM10.

Manca in ogni caso la verifica di sostenibilità con il PAIR 2020 (approvato con DGR n°115 del 11/4/2017), che peraltro costituisce adempimento dell' Accordo di Parigi - COP 21 (2015) e quindi obbligo

di derivazione dell'Unione Europea.

Il minimo miglioramento tra programmatico e progettuale, infine, secondo il Proponente è in massima parte dovuto alla fluidificazione del traffico e alla limitazione della velocità. Ma la limitazione delle velocità potrebbe già essere fatta oggi, sull'infrastruttura esistente.

Quanto all'effetto benefico della fluidificazione, esso- ammesso che vi sia in concreto- sarebbe temporaneo e destinato a esaurirsi in breve tempo, sia per le ragioni già richiamate sopra, sia per l'ulteriore carico di traffico legato alle nuove previsioni insediative che l'ampliamento della tangenziale indurrà nei territori dei comuni circostanti.

Pertanto, **non sussiste l'interesse pubblico e la pubblica utilità dell'opera**, considerato che non porta ad alcun risultato utile.

Addirittura, compromette ulteriormente la salute e l'ambiente: il progetto realizzando e per cui è avviata la procedura espropriativa, è **addirittura in aperto conflitto con l'interesse pubblico.**

III. Violazione e contraddittorietà con gli strumenti urbanistici

Il quadro di riferimento progettuale si fonda su piani regionali e provinciali, alcuni dei quali peraltro ancora in fase di elaborazione, che non prevedono in alcun modo il potenziamento in sede del sistema autostradale-tangenziale di Bologna, cioè l'opera in progetto.

In particolare:

- *Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)*. Il PRIT vigente per la Regione Emilia-Romagna è il PRIT 1998-2010, approvato con delibera

dell'assemblea legislativa n. 1322 del 22/12/1999, mentre è tutt'ora in corso l'iter di approvazione del PRIT 2025, avviato con delibera della Giunta regionale n. 1073 dell'11 luglio 2016. **Il PRIT 1998-2010 non prevede il potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna** in progetto.

- *Piano della Mobilità Provinciale (PMP)*. Il piano fu approvato con delibera del Consiglio Provinciale n. 29 del 31/03/2009 e costituisce variante al vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP). Come evidenziato anche a pag. 11 del documento AMB002, Quadro di riferimento Programmatico, **il PMP non prevede il potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna** e prevede per contro la realizzazione del cosiddetto "Passante Nord".

Manca pertanto una pianificazione generale del territorio coerente con l'intervento di ASPI.

Anche sotto questo profilo, è manifesta l'assoluta mancanza dell'interesse pubblico alla realizzazione dell'opera di allargamento: la mancata previsione negli strumenti urbanistici di governo del territorio di riferimento costituisce evidente riprova.

IV. Carenza assoluta di istruttoria, sotto diversi profili.

Dalla documentazione nota e diffusa, emerge chiaramente che non risultano effettuati compiuti ed adeguati studi atmosferici, di qualità dell'aria, epidemiologici, di salubrità dell'ambiente con riferimento alla situazione di partenza ed a quella finale, anche ai fini di individuazione

di soluzioni alternative.

Non è stata redatta documentazione prevista per i "proponenti" dalle Linee Guida VIS (valutazione di impatto sanitario) del Ministero della salute compresa la valutazione dell'esposizione indiretta della popolazione ai determinanti di salute; manca approfondimento dei dati epidemiologici della popolazione direttamente interessata dal progetto, cioè residente in prossimità del tracciato. Non risulta la valutazione dell'impatto atteso sulla salute in relazione all'esposizione di residenti nella fase di cantiere né alcuna valutazione degli effetti indotti dall'esposizione alle vibrazioni (in grado di provocare disturbi o danni psico-fisici sull'uomo ed effetti sulle strutture) sulla popolazione residente negli edifici vicini ai tracciati autostradali, sia in fase di esercizio che di cantiere.

Con specifico riferimento all'occupazione della proprietà

Fantazzini:

- L'intervento investe una area dove sono stati piantati alberi.

L'occupazione finalizzata alla realizzazione di aree di cantiere determinerà l'abbattimento degli alberi

Fin dalla direttiva Habitat, (Direttiva del Consiglio del 21 maggio 1992 Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche) la politica dell'UE è intesa a "salvaguardare la biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali, nonché

della flora e della fauna selvatiche nel territorio europeo degli Stati membri al quale si applica il trattato" (art 2). Per il raggiungimento di questo obiettivo la Direttiva stabilisce misure volte ad assicurare il mantenimento o il ripristino di habitat naturali, individuati espressamente. Il progetto Natura 2000 ha come obiettivo non soltanto il mantenimento degli habitat naturali, ma anche il loro ripristino.

Orbene, l'intervento oggi progettato va a toccare una fascia di terra dove sono stati piantati pioppi e carpini che appartengono all'habitat naturale dell'Emilia Romagna e del territorio in particolare, con riferimento alla conformazione del medesimo (cfr. *"Gli habitat di interesse comunitario segnalati in Emilia-Romagna Appendice alla "Carta degli Habitat dei SIC e delle ZPS dell'Emilia-Romagna" (Determinazione regionale n. 12584 del 2.10.2007)*).

La necessità di intervenire con la piantagione di alberi si è configurata come intervento per attenuare l'impatto ambientale dell'opera già esistente. Si noti che già in costanza dei precedenti espropri nulla in tal senso era stato fatto dagli enti esproprianti.

L'intervento dell'istante è stato non solo finalizzato ad attenuare l'impatto dell'opera autostradale, ma anche inteso a ripristinare quell'habitat naturale presenti in loco.

La proprietà ha dovuto attivarsi per tutelare il bene comune oltre all'interesse proprio.

Orbene, oggi il nuovo intervento vuole eliminare parte della cintura verde realizzata, senza prevedere alcuna misura di attenuazione

dell'impatto, in aperta contraddizione con gli obiettivi dell'UE e con i più elementari valori di tutela dell'ambiente e del territorio.

Profili ambientali

La proprietà Fantazzini è stata interessata da espropri per la realizzazione di interventi di potenziamento viario, tali da incidere gravemente sulla salute degli individui e sulla salubrità dell'ambiente.

Peraltro il decreto di compatibilità ambientale DEC/VIA/5370 del 4/10/2000 del Ministero dell'ambiente, concernente il progetto di potenziamento autostradale e della tangenziale di Bologna tratto Borgo Panigale - San Lorenzo di cui al decreto del MIT n. 715/2003, prevedeva l'obbligo di effettuare monitoraggi sulla qualità dell'aria e dell'ambiente, monitoraggi che **non sono mai stati effettuati**.

La situazione già critica, sarebbe ulteriormente aggravata. Il progetto peraltro non è corredato dai più elementari studi sull'inquinamento e sulla sostenibilità.

- Inquinamento ambientale

Si deve considerare il già elevato inquinamento ambientale da polveri sottili ¹: oltre a quanto già esposto, si precisa.

Le linee guida (http://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/en) dell'OMS, , riguardo le PM_{2,5}, che rappresentano l'inquinante più critico come

¹ PM, Particulate Matter, ovvero Materia Particolata: un aerosol di polvere, fumo, microgocce con una composizione molto eterogenea e variabile. Possono contenere nitrati, solfati, ammonio, carbonio e perfino metalli. E' utile raggrupparle per dimensioni perché più sono sottili, maggiore è la facilità con cui penetrano nel corpo attraverso l'apparato respiratorio

impatto sulla salute, il livello massimo della media giornaliera dovrebbe essere di 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ e quello della media annuale di 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Già i limiti di legge non sono adeguati.

Innanzitutto l'Unione Europea (Italia inclusa) non ha fissato nessun limite giornaliero e ha innalzato il limite della media annuale delle PM_{2,5} a 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ vale a dire ben due volte e mezzo i 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ consigliati dall'OMS. Perfino gli USA con 12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ e la Bolivia con 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ hanno saputo fare di meglio.

Per quanto riguarda le PM₁₀, l'Unione Europea (Italia inclusa) fissa una soglia annuale doppia rispetto a quella consigliata dall'OMS (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ anziché 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), con il "bonus" di ben 35 superamenti consentiti in un anno.

Oltretutto i limiti annuali risultano spesso violati in molte grandi città italiane, motivo per cui l'Italia, che è lo Stato membro più colpito in termini di mortalità connessa all'inquinamento, è stata deferita alla Corte di giustizia europea con probabile maxi-sanzione in arrivo.

Ciononostante il Governo e le amministrazioni locali non muovono un passo per cercare di risolvere il problema, anzi a volte - diciamo - sembrano proprio remare contro.

Peraltro, la problematica è stata affrontata anche in parlamento. In Senato, lo scorso 29 settembre 2017 è stato presentato un report sulla qualità dell'aria (realizzato dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile in collaborazione con ENEA e in partnership con il Gruppo Ferrovie

dello Stato Italiane: Dieci proposte per vincere la sfida della qualità dell'aria nelle città italiane

[https://www.fondazionevilupposostenibile.org/wp-](https://www.fondazionevilupposostenibile.org/wp-content/uploads/dlm_uploads/2017/09/Andre-Barbabella-presentazione-report-qualita-aria-nelle-citta-italiane-2017.pdf)

[content/uploads/dlm_uploads/2017/09/Andre Barbabella presenta zione report qualita aria nelle citta italiane 2017.pdf](https://www.fondazionevilupposostenibile.org/wp-content/uploads/dlm_uploads/2017/09/Andre-Barbabella-presentazione-report-qualita-aria-nelle-citta-italiane-2017.pdf)), dal quale si evincono cifre importanti e del resto già tristemente note, come asserto fin dal novembre 2016 anche dai dati di "Qualità dell'aria in Europa 2016" - studio pubblicato dall'Agenzia Europea per l'Ambiente con sede a Copenhagen - e ribadite il 19/10/17 da The Lancet (<http://www.thelancet.com/commissions/pollution-and-health>).

Qui di seguito un estratto del citato report presentato in Senato: *"Nel mondo ogni anno alcuni milioni di persone muoiono a causa dell'inquinamento atmosferico e nove persone su dieci vivono in aree con livelli di qualità dell'aria che non soddisfano i limiti dell'Organizzazione mondiale della sanità. Secondo l'Agenzia europea dell'ambiente in Europa ogni anno si registrano oltre 500.000 morti premature a causa dell'inquinamento atmosferico, circa 20 volte il numero di vittime per incidenti stradali. [...] In Italia l'inquinamento atmosferico causa ogni anno oltre 90 mila morti premature. [...] L'Italia è attualmente in procedura di infrazione per il mancato rispetto dei limiti sia per il particolato atmosferico che per il biossido di azoto. [...]"*

Lo stato dell'inquinamento ambientale è stato esaminato nel documento: Delibera n. 1202 del 2/8/2017 della Giunta Regione Emilia Romagna (seduta n. 30) con Oggetto: Parere in merito alla

valutazione di impatto ambientale del progetto "Potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna" ai sensi dell'art. 25 del decreto legislativo 152/06. Al punto 7.17, pag. 73 si afferma che "allo stato attuale, circa il 40% delle emissioni di NOx e di PM10 nel macrosettore trasporti su scala comunale proviene dal sistema tangenziale/autostrada; nel 2025 tale contributo salirà a più del 50% per le emissioni di NOx e di PM10". Inoltre al punto 7.18 (4) a pag. 74 si afferma che "le concentrazioni di inquinanti presso le postazioni collocate in prossimità del sistema tangenziale/autostrada presentano valori peggiori rispetto alle altre due stazioni in territorio urbano (fondo urbano e fondo suburbano).

Quindi **la situazione nell'area è già molto critica** e l'allargamento determina ulteriore criticità, tale da incidere in modo determinante sulla salute.

Alcuna rilevazione risulta essere stata fatta da parte di ASPI né dall'amministrazione a tutela ambientale, con ciò omettendo una qualsiasi indagine sull'impatto ambientale della nuova opera, che si avvicina in modo dirompente alla proprietà Fantazzini.

- Inquinamento idrico

Un ulteriore elemento di cui a tutt'oggi non si è tenuto conto negli atti progettuali è l'impatto che gli interventi trasportistici provocano sulla qualità delle acque di dilavamento.

L'area, anche sotto questo profilo, è interessata dalla presenza di un canale di deflusso delle acque che è stato realizzato con pendenza

invertita e per il quale non sono stati effettuati nel corso degli anni interventi di manutenzione; pertanto si verifica la presenza di acque stagnanti, provenienti dall'arteria. Tali acque hanno effetto inquinante nel terreno e conseguentemente nella vegetazione e nella proliferazione di animali e insetti pericolosi (quali la zanzara tigre).

Dalla documentazione in atti, non risulta alcuna indicazione né valutazione sulla attuale situazione né l'inserimento di strumenti per garantire un efficiente trattamento delle acque, idoneo a dare minor impatto sull'ambiente. Nessun censimento delle operazioni che influenzano la qualità delle acque è stato effettuato con riguardo all'apporto di inquinanti riversato nelle acque di dilavamento, né sono stati indicati interventi volti a incrementare la sostenibilità ambientale delle infrastrutture esistenti e in divenire, con particolare attenzione alla riduzione dell'inquinamento idrico.

L'allargamento oggi previsto determina un ulteriore aggravamento, anche a livello idrico.

- *Inquinamento acustico.*

Le barriere antirumore, installate in occasione dell'allargamento dell'autostrada nel 2008, risultano assolutamente inadeguate per abbattere il rumore. Evidentemente la loro progettazione ed i materiali impiegati non erano adeguati allo scopo di ridurre l'inquinamento acustico e ciò getta una pessima luce su qualunque nuovo intervento di mitigazione.

Non solo non sono state effettuate indagini rispetto alla situazione

attuale, derivante dalla presenza dell'infrastrutture autostradale, ma anche non risultano indagini adeguate riferite all'ulteriore impatto che il nuovo intervento andrebbe a produrre, sulle già eccessive fonti di inquinamento acustico di rumore presenti *in loco*.

Non emerge, inoltre, alcuna indagine relativa alle fonti di rumore in fase di realizzazione dei lavori ed in sede di cantierizzazione, con riguardo alle ore diurne e notturne.

- Danni alla salute.

In relazione a tutto quanto sopra a fronte della attuale situazione critica, la realizzazione dell'infrastruttura nei termini come progettati determinerà un aggravamento delle condizioni di insalubrità, con gravi danni alla salute ed all'ambiente. Ulteriori danni saranno provocati dall'esposizione alle vibrazioni (in grado di provocare disturbi o danni psico-fisici sull'uomo ed effetti sulle strutture) sulla popolazione residente negli edifici vicini ai tracciati autostradali, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio.

Il grave pregiudizio alla salute è stato rilevato anche dall'Ordine dei Medici di Bologna con le osservazioni in atti VIA (doc. n. 3).

Ci si riserva di qualificare e quantificare i danni patiti e patendi, per la denegata ipotesi in cui la società voglia insistere nella realizzazione del progetto nei termini indicati.

Tutto quanto sopra rappresentato lede non solo l'interesse individuale della proprietà Fantazzini, ma l'interesse pubblico alla salubrità

dell'ambiente ed alla mobilità sostenibile.

In conclusione, non emergono dati tecnici tali da giustificare la realizzazione dell'intervento, l'efficacia e la utilità del progetto, anche in relazione al corretto uso delle risorse pubbliche. Manca l'interesse di pubblica utilità che solo potrebbe giustificare l'adozione di un valido provvedimento di occupazione temporanea.

Pertanto alla luce di tutto quanto sopra, si chiede

- **in via principale**, di non dar corso al procedimento per la realizzazione dell'opera di potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna e per l'effetto non dare esecuzione al progetto

- **in via subordinata**, per l'ipotesi in cui la società ASPI intendesse dar corso alla realizzazione del progetto, previa istaurazione di contraddittorio con la Sig.ra Fantazzini ai sensi dell'art. 7 l.n. 241/90, anche per individuare una soluzione alternativa, idonea a tutelare l'interesse pubblico alla salubrità dell'ambiente e l'interesse privato,

a) prevedere modifiche e soluzioni alternative in modo tale che non vi sia alcun impatto diretto e in diritto su proprietà private ed in particolare sulla proprietà della ricorrente

b) procedere ad un riesame della situazione in fatto ed in diritto, inserendo accorgimenti ed opere dirette a migliorare le condizioni ambientali e l'impatto sulla natura e sugli individui, in modo da non produrre danno alcuno all'interesse generale;

c) desistere dal procedimento di occupazione sulle aree di proprietà della Sig.ra Fantazzini

- **in via ulteriormente subordinata**, e per la denegatissima ipotesi in cui ASPI volesse insistere per l'occupazione, si rappresenta e si chiede fin da ora, con ogni più ampia salvezza,

-che nella determinazione del valore dell'area oggetto di occupazione si deve tenere conto dell'esistenza dei filari di alberi e della loro funzione, intesa ad attenuare l'impatto ambientale dell'inquinamento stradale e alla schermatura visiva delle attuali barriere acustiche, con conseguente miglioramento del paesaggio.

L'occupazione determina l'abbattimento degli alberi, con grave danno per l'ambiente oltreché economico per il valore degli alberi. Anche nella sperata ipotesi in cui l'area venisse restituita all'esito dell'occupazione il pregiudizio all'ambiente ed alla salute sarebbe irreversibile: infatti, per tutto il tempo dei lavori l'istante deve rinunciare alla presenza degli alberi. Quando saranno terminati i lavori, saranno necessari altri 40 anni per ricostruire una vegetazione di pari livello di quella attuale. In ogni caso, ci si riserva di precisare qualificazione e quantificazione dei danni.

- che l'intervento provoca comunque ingenti danni diretti ed indiretti anche alla restante proprietà, nonché alla salute degli abitanti, danni che ci si riserva di qualificare e quantificare e si deve tener conto della estensione della fascia di rispetto.

- di usufruire di misure di attenuazione e di compensazione in corso

dell'occupazione, fermo restando comunque la corresponsione di congruo indennizzo per le aree che verranno occupate.

- di addivenire, a fini indennitari, ad accordo, che dia piena soddisfazione all'istante, fatto in ogni caso salvo il risarcimento dei danni.

- che durante lo svolgimento delle opere, il cantiere costituito in loco non operi in orario serale e notturno, né comunque durante le ore di riposo e sia costituito nel rispetto dei diritti fondamentali di abitazione e di proprietà.

Il tutto con ogni più ampia salvezza come di diritto, anche con riguardo a domande risarcitorie e ripristinatorie.

Si rimane a disposizione per ogni ulteriore chiarimento e disponibili ad incontro, anche in loco.

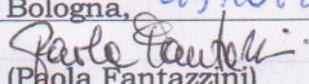
Si elegge domicilio presso Avv. Silvia Nicodemo, Viale Filopanti 4/c

40126 Bologna tel: 051765040; mobile: 3803926163-

silvia23nicodemo@gmail.com;

avv.silvianicodemo@ordineavvocatibopec.it

Bologna, 19 Mar 2018


(Paola Fantazzini)

(Avv. Silvia Nicodemo)



MANDATO

Io sottoscritta Paola Fantazzini delego a rappresentarmi l'Avv. Silvia Nicodemo (codice fiscale NCD SLV 70M63 A944Y- posta elettronica certificata: avv.silvianicodemo@ordineavvocatibopec.it, del foro di Bologna) ed eleggo domicilio presso e nello studio della medesima, sito

in Bologna, Viale Filopanti n. 4/c, nella fase stragiudiziale inerente

l'oggetto.

Reso edotto che il trattamento dei dati personali avverrà esclusivamente in esecuzione della presente procura, presto completo ed informato consenso in ottemperanza alla L. n. 196/03, al legale sopra indicato all'utilizzo dei dati personali, acconsentendo alla presenza negli archivi informatici degli atti contenenti i dati personali anche per un periodo di tempo superiore a quello strettamente necessario al perseguimento delle finalità connesse al presente mandato.

(Paola Fantazzini)

Paola Fantazzini

E' autentica

(avv. Silvia Nicodemo)

Silvia Nicodemo

La sottoscritta avv. Silvia Nicodemo attesta che la presente copia informatica è conforme all'originale cartaceo da cui è stata estratta.

Bologna, 19 marzo 2018

Sottoscritto Digitalmente

(avv. Silvia Nicodemo)