

Da: Associazione A.Mo Bologna Onlus
A: Servizio Pianificazione Territoriale e Urbanistica, dei Trasporti e del Paesaggio

Oggetto: Osservazioni al PRIT 2025 adottato dalla Regione Emilia Romagna

Bologna, 15 settembre 2019

Osservazione 1. Relazione Tecnica, cap. 1.4, pag. 21.

Fra gli obbiettivi dichiarati del PRIT 2025, si legge:

assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo il consumo energetico, le emissioni inquinanti, gli impatti sul territorio;

incrementare la vivibilità dei territori e delle città, decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per la mobilità non motorizzata adeguatamente attrezzate;

Questi obbiettivi sono in contrasto con opere stradali quali il potenziamento in sede del tratto urbano della A14 (cfr. Relazione tecnica, pag. 48-49), detto anche Passante di Bologna o Passante di Mezzo. In particolare, rispetto al primo obbiettivo, il parere finale della Regione Emilia-Romagna¹ sull'opera in questione accerta che l'opera produrrà un aumento delle emissioni di CO2 pari al 7,31% rispetto alla situazione attuale. Inoltre il progetto concentrerà lungo il tratto di progetto oltre 7 milioni di veicoli in più rispetto alla situazione attuale, peggiorando notevolmente la vivibilità per chi risiede in prossimità dell'infrastruttura. Delle due l'una: o gli obbiettivi qui dichiarati sono fantasiosi oppure il potenziamento in questione è in contrasto con gli obbiettivi.

Si richiede di risolvere questa contraddizione.

Osservazione 2. Relazione Tecnica, cap. 3.2.1, pag. 45.

Per la costruzione di nuove strade che fanno parte della Grande Rete, il PRIT 2025 prevede la realizzazione di *fasce di rispetto più ampie di quelle previste dal D.lgs. 285/92 e relativo regolamento di attuazione, onde consentire il futuro potenziamento delle sedi stradali e/o la realizzazione di piste ciclabili e fasce di ambientazione con funzione di mitigazione dell'impatto delle infrastrutture. Tale ampliamento dovrà essere indicativamente di 20 metri, da valutare in funzione delle necessità, in aggiunta alle distanze minime fissate dalla normativa sopraccitata*

È evidente la consapevolezza che un traffico veicolare intenso in prossimità di centri abitati costituisce un problema per la popolazione residente. Non si capisce pertanto perché simili previsioni vengano circoscritte a nuove strade, mentre dovrebbero essere estese anche a strade esistenti, prevedendo azioni coerenti.

Laddove il traffico è già oggi fonte di elevato inquinamento atmosferico e acustico si deve intraprendere una delle seguenti azioni:

- Allontanare il traffico in transito dai centri abitati, spostandolo in zone meno popolate;
- Delocalizzare la popolazione in aree meno esposte all'inquinamento.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA: GIUNTA
PG.2019. 0703905
del 16/09/2019
Mitt.: ASSOCIAZIONE DEI CITTADINI DI BOLOGNA PER LA MOB



¹ Delibera di Giunta della Regione Emilia Romagna GPG/2017/1297 del 2 agosto 2017, punto 7.10, pag. 74

In caso contrario non si rispettano gli obiettivi sanciti da tutti gli organismi internazionali, quali Unione Europea o Organizzazione Mondiale della Sanità, che ormai da anni chiedono di ridurre significativamente l'esposizione della popolazione all'inquinamento da traffico veicolare. Va ricordato inoltre che fra gli obiettivi del PAIR 2020 è prevista la riduzione della popolazione esposta a più di 35 superamenti dei livelli di PM10 dal 64% all'1%. Inutile dire che la mancata previsione delle azioni sopra descritte impedisce e impedirà in futuro di rispettare questi ambiziosi programmi, ponendo peraltro il PRIT 2025 in una condizione di palese incoerenza con un piano sovraordinato come è appunto il PAIR 2020.

Osservazione 3. Relazione Tecnica, cap. pag. 127 e altrove

In relazione alle "limitazioni della circolazione dei mezzi più inquinanti", qui prevista in connessione con politiche di road pricing, ma richiamata altrove nella documentazione del PRIT, si fa presente che lungo i tratti autostradali presenti nelle aree urbane queste limitazioni non hanno alcun effetto. La stessa cosa vale ad esempio per la tangenziale di Bologna, dove nei giorni di blocco del traffico circolano liberamente tutti i veicoli, compresi i più inquinanti. Il Piano, se anche non può prevedere misure e azioni su infrastrutture non di sua competenza, dovrebbe farsi carico di evidenziare il problema, anche per stimolare le amministrazioni locali e la Regione Emilia-Romagna a richiedere alle autorità competenti le azioni necessarie per estendere la limitazione della circolazione di veicoli inquinanti all'intera rete stradale.

Osservazione 4. Relazione Tecnica, cap. 8.4.2.1, pag. 164

Se da un lato è apprezzabile l'intenzione di attivare progetti di monitoraggio sui percorsi interessati dal trasporto di merci pericolose, manca la previsione di azioni specifiche di tutela e difesa delle popolazioni residenti lungo quei percorsi, specialmente nei tratti urbani dove abitazioni e attività commerciali sono a ridosso delle infrastrutture. Gli incidenti di agosto 2018 e agosto 2019 a Borgo Panigale, sul raccordo autostradale per Casalecchio dimostrano che questo è un tema cruciale.

Osservazione 5. Relazione Tecnica, cap. 11.2, pag. 190-192

In relazione all'Aeroporto Marconi di Bologna, manca la previsione di "azioni per rafforzare l'integrazione con la rete ferroviaria", prevista invece per esempio per l'Aeroporto Fellini di Rimini. Si ribadisce la necessità di collegare direttamente l'Aeroporto Marconi alla vicina linea ferroviaria, sia per l'integrazione con il trasporto pubblico realmente al servizio di tutta la popolazione bolognese, sia per la realizzazione di intermodalità per la prevista zona cargo. Non si può considerare parte rilevante del trasporto pubblico locale il People Mover, sia per la ridotta capacità, sia per il costo troppo elevato.

Osservazione 6. Relazione Tecnica, cap. 12.6, pag. 216-219

In tema di adattamento ai cambiamenti climatici, per quanto riguarda le reti di trasporto, il Piano si concentra sulle azioni volte a proteggere le infrastrutture dagli effetti di eventi climatici estremi. Mancano invece azioni volte a ridurre l'impatto delle medesime reti sui cambiamenti climatici. In particolare le autostrade, favorendo di per sé il trasporto su gomma alimentato da combustibili fossili, incrementano le emissioni di sostanze inquinanti e climalteranti. Sono inoltre isole di calore e favoriscono un accumulo eccessivo di acque piovane. Vanno previste azioni ancora più incisive di shift modale per il trasporto merci e, dove possibile, anche l'interramento delle grandi arterie, sia

per proteggerle dagli eventi climatici estremi, sia per ridurre il loro contributo alle alterazioni climatiche.

Osservazione 7. Relazione Tecnica, cap. 12.6, pag. 219, Rapporto Ambientale di VAS, pag. 135-136

Rispetto alla situazione del 2014, il PRIT 2025 si pone un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ del 30% (da circa 10.693 chilo-tonnellate a 7.500). Si legge poi nel Rapporto ambientale di VAS (pag. 135-136) che la stima delle emissioni per il quadro programmatico è del 2% superiore rispetto allo scenario base (11.097 chilo-tonnellate).

Chiediamo di chiarire come sia possibile che una Valutazione Ambientale Strategica possa dare esito positivo in presenza di una così palese incoerenza interna con le previsioni di piano, nonché con quanto previsto da piani sovraordinati come il PAIR o da accordi internazionali sottoscritti dallo stato italiano, come per esempio gli accordi COP21 di Parigi, peraltro esplicitamente richiamati nel PRIT.

Osservazione 8. Rapporto Ambientale di VAS, pag. 11 e segg.

A proposito della rete di monitoraggio della qualità dell'aria mediante centraline fisse e mobili gestite da ARPAE, risulta chiaramente dalla cartografia riportata per i diversi inquinanti che i tracciati delle autostrade e delle strade maggiormente trafficate sono soggetti a maggiori concentrazioni di inquinamento e relativi superamenti. Sarebbe pertanto opportuno prevedere nel piano un potenziamento del monitoraggio lungo questi assi, in particolare in coincidenza con centri abitati.

Osservazione 9. Rapporto Ambientale di VAS, pag. 38 e segg.

A proposito di benessere e salute umana, manca la previsione di indagini epidemiologiche in grado di asserire e monitorare la nota correlazione fra traffico veicolare e gravi patologie che vanno dalle malattie cardiovascolari a quelle respiratorie neurologiche e ai tumori. È necessario monitorare costantemente lo stato di salute in relazione all'intensità del traffico e dell'inquinamento, per intervenire efficacemente con misure di riduzione del rischio.

Osservazione 10. Rapporto Ambientale di VAS, cap. 3.2.2 pag. 107 e segg.

Permangono alcune questioni da verificare più nel dettaglio in sede attuativa-progettuale relativamente agli obiettivi del Prit 2025 di completamento della Grande Rete stradale e di potenziamento delle reti locali, soprattutto rispetto alle necessità di ridurre l'inquinamento atmosferico e sia la popolazione esposta a superamenti dei valori limite.

È singolare che un Piano rimandi alle fasi di progettazione delle singole opere per la valutazione delle criticità ambientali. Dovrebbe essere appunto il Piano a farsi carico preventivamente della coerenza di tutte le opere previste con gli obiettivi del Piano stesso, e a questo dovrebbe essere dedicata appunto la Valutazione Ambientale Strategica. Questa debolezza intrinseca è peraltro dichiarata poche righe avanti, dove si afferma:

La brevità dell'orizzonte di Piano (solo 6 anni ci separano dal 2050 [sic!]) fanno del Prit 2025 lo snodo di passaggio dalle politiche tradizionali dei trasporti, prevalentemente orientate a rispondere alla domanda con soluzioni infrastrutturali, ad una nuova stagione, nella quale le risposte alla domanda di mobilità si fanno più complesse, più attente alla tutela della salute e dell'ambiente

Fra frasi simili si susseguono nelle pagine successive per altre criticità ambientali (109, 120, 125) e costituiscono nel loro insieme una dichiarazione esplicita di rinuncia a intervenire immediatamente su situazioni critiche che compromettono già ora la salute pubblica e l'ambiente. Emblematico a questo proposito è il caso del potenziamento in sede del tratto urbano bolognese della A14 (il cosiddetto "Passante di Mezzo"), che per ammissione degli stessi della Regione Emilia-Romagna aumenterà le emissioni di CO2 nell'area urbana, senza peraltro risolvere il problema della congestione del traffico. E non basta certo invocare misure di mitigazione o compensazione (pag. 108) per uscire dalla contraddizione in termini di un Piano che invoca la riduzione delle emissioni ma si dichiara impotente a realizzarla.

Non si tratta soltanto di mancanza di coraggio nell'affrontare le criticità ambientali, che pure è evidente, ma di una grave incoerenza interna del Piano stesso, che lo rende di fatto inutile e inapplicabile, se non addirittura giuridicamente nullo.

Osservazione 11. Rapporto Ambientale di VAS, pag 142 e segg.

Il PRIT 2025 si pone esplicitamente il compito di completare le opere stradali del PRIT 98 ora vigente, salvo poi avvisare che, relativamente al consumo di energia e al clima:

Alcuni effetti residui potrebbero essere potenzialmente negativi, come quelli volti a ridurre i costi unitari della mobilità privata ed a incrementare l'offerta di reti infrastrutturali e nodi intermodali (non ferroviari). In particolare la riduzione dei costi della mobilità privata rischia di rallentare il trasferimento verso quella pubblica, ambientalmente più efficiente

Un lungo giro di parole per enunciare un principio noto da decenni e incredibilmente semplice: la costruzione o il potenziamento dell'offerta di strade è un incentivo alla mobilità privata e un disincentivo all'uso del trasporto pubblico. Analoghi effetti negativi vengono poi rilevati relativamente alla salute delle persone o al paesaggio (pag. 143).

Ancora una volta si rileva una contraddizione forte fra obiettivi dichiarati e azioni previste dal Piano. In una situazione già critica per la qualità dell'aria e per il clima, un pianificatore serio e coerente dovrebbe impedire azioni e opere infrastrutturali che la aggravano, non certo insistere a realizzarle a tutti i costi salvo poi allargare le braccia ammettendo che potrebbero avere effetti negativi.

Inviata il 15 settembre 2019 all'indirizzo email segreteriaaprit@regione.emilia-romagna.it
Segue copia cartacea a: Servizio Pianificazione Territoriale e Urbanistica, dei Trasporti e del Paesaggio, Viale Aldo Moro, 30 - 40127, Bologna

Chiara Marini
(Presidente dell'Associazione A.Mo Bologna Onlus)