

A:

Stefano Bonaccini, Presidente della Regione Emilia-Romagna,
segreteriapresidente@regione.emilia-romagna.it,
segreteriapresidente@postacert.regione.emilia-romagna.it

Matteo Lepore, Sindaco del Comune di Bologna,
sindaco@comune.bologna.it,
protocollogenerale@pec.comune.bologna.it

e p.c.

Paolo Pandolfi, Direttore del Dipartimento di Sanità Pubblica AUSL di Bologna, dsp@pec.ausl.bologna.it,
segreteria.direzione.dsp@ausl.bologna.it

Giuseppe Bortone, Direttore Generale ARPAE Emilia-Romagna.
gbortone@arpae.it, dirgen@cert.arpa.emr.it

Membri del Consiglio Comunale di Bologna e membri dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna

Bologna, 27 febbraio 2022

Richiesta di una Valutazione di Impatto Ambientale e Sanitario del sistema tangenziale/autostrada di Bologna (noto anche come "Passante di Mezzo" o "Passante di Bologna")

I cittadini e le cittadine di Bologna, dal 15/4/2016, data dell'accordo per il potenziamento del sistema tangenziale/autostrada di Bologna hanno ripetutamente chiesto alle istituzioni di conoscere l'impatto del sistema stesso sulla salute della popolazione limitrofa.

Qui riassumiamo i momenti salienti delle richieste che, inascoltate, si sono susseguite:

1. Il 4/07/2016 è già stata inoltrata al Comune di Bologna con prot. n. 227799, una richiesta di monitoraggio della qualità dell'aria, firmata da 2279 cittadini, tramite l'installazione di centraline fisse sull'asse tangenziale/autostrada. A tale richiesta il Comune non ha mai risposto;
2. il 24/11/2016, è stata presentata da Chiara Luce Marini alla Commissione PETI del Parlamento Europeo, la Petizione No 1432/2016 che, tra l'altro, sosteneva come l'allargamento del Passante fosse in contrasto con le linee guida sulla qualità dell'aria.

La Petizione è rimasta ad oggi aperta dopo due inviti alla illustrazione, in cui è stato anche evidenziato come Comune e Regione avessero inizialmente mancato di rispondere anche alla Commissione PETI;

3. il 10/2/2017 l'Associazione Amo Bologna e il dott. Antonio Faggioli hanno lanciato una petizione online, con 1837 firmatari, in cui si chiedeva di predisporre una valutazione degli impatti delle opere sulla salute (VIS), evidenziando danni già avvenuti, presenti e futuri;
4. nell'ambito della procedura di VIA del progetto, l'8/3/2017 l'associazione Amo Bologna ha inviato articolate osservazioni per evidenziare le carenze di valutazione dell'impatto sanitario dell'opera (v. cap. 5 delle osservazioni depositate).
5. il 13/3/2017 l'Ordine dei Medici di Bologna ha inoltrato una ulteriore Osservazione in sede di procedura di VIA, in cui invitava le Istituzioni ad una moratoria di 12 mesi sull'esecuzione dei lavori, per installare centraline di monitoraggio sul Passante ed eseguire una Valutazione di Impatto Sanitario (VIS) ;
6. il 22/9/2017 è stato presentato un esposto alla Procura della Repubblica da parte dell'Associazione Amo Bologna, per accertare responsabilità rispetto alla mancata installazione delle centraline di monitoraggio della qualità dell'aria. La Procura della Repubblica, pur non rilevando responsabilità penali, ha riconosciuto come tali centraline dovessero essere installate, come da prescrizione del DEC VIA 5370 del 4/10/2000. Le centraline sono a tutt'oggi assenti;
7. in data 4/1/2019 l'Associazione Amo Bologna ha diffidato Autostrade e Comune di Bologna a installare le suddette centraline e MATTM e Regione Emilia Romagna a vigilare sull'ottemperanza di tale prescrizione;
8. nel 2019 la Rete Civica Aria Pesa a seguito di una campagna di monitoraggio dal basso della qualità dell'aria nelle scuole di Bologna che ha fatto emergere come circa il 40% delle scuole di Bologna sia esposto a valori critici uguali o superiori al limite di legge (40 µg/m³) mentre circa il 90% supera il limite di sicurezza indicato dall'OMS (20 µg/m³), ha lanciato una ulteriore [petizione online](#), in cui ricorda come il Passante nei suoi soli 13 km sia responsabile del 40% dell'inquinamento da traffico veicolare del Comune di Bologna, che salirà al 50% nel 2025 in seguito all'allargamento. Per queste ragioni ha ribadito la necessità di una eseguire una Valutazione di Impatto Sanitario (VIS). Tale petizione è stata promossa anche da altri 22 comitati e associazioni e sottoscritta ad oggi da 1773 cittadine e cittadini;
9. nel giugno 2021 La Rete delle lotte ambientali di Bologna (<https://lotteambientalibolognesi.noblogs.org/>) nel Piano della Rivoluzione Ambientale di Bologna (<https://lotteambientalibolognesi.noblogs.org/files/2021/05/ReLoAB-Piano-Rivoluzione-Ambientale.pdf>) ha nuovamente ricordato che a prescindere dall'esito del progetto di allargamento, è comunque indispensabile eseguire una Valutazione di Impatto Sanitario (VIS)¹.

La richiesta di realizzare un'indagine epidemiologica è stata ripetutamente respinta da Comune e Regione per anni, se non addirittura ignorata, con la motivazione che richiederebbe troppo tempo e rischierebbe di rinviare l'apertura dei cantieri.

Allo stato attuale, il contributo - l'unico - nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale "Passante di mezzo" che descrive l'impatto delle opere, consiste nel documento denominato "Relazione di accompagnamento" che risponde alle "Richieste di integrazione Regione Emilia Romagna" e risale al giugno 2017. La relazione descrive il piano dell'impatto di progetto - come ipotizzato e pianificato nel 2017 per uno scenario al 2025 - rispetto al cd. piano programmatico al 2025.

¹ <https://lotteambientalibolognesi.noblogs.org/documenti-e-dati/>, paragrafo 5.4, pag. 11

Tale relazione si manifesta tuttavia, oggi, priva di significato riferendosi alla descrizione di un impatto stimato rispetto ad un quadro programmatico vetusto e completamente incoerente con quello, nazionale ed internazionale, odierno.

In particolare la ritenuta necessità di questa opera, con scenari valutati nel 2017, pare oggi difficilmente compatibile e addirittura in contrasto con la successiva pianificazione locale, regionale, nazionale e internazionale in tema di trasporti e così, segnatamente, a titolo esemplificativo:

- degli scenari di riduzione della mobilità su gomma di cui al PUMS della Città Metropolitana, che prevede e si prefigge di ridurre gli spostamenti in auto del 28% al 2030;
- della programmazione nazionale di cui al PNRR, nonché europea, in materia di rafforzamento del trasporto su ferro sia merci che persone, allo scopo di ridurre in maniera significativa quello su gomma,
- della programmazione nazionale in tema di incremento del trasporto merci via mare (Autostrade del mare).

Rispetto alla qualità dell'aria, si ricorda che nel dicembre 2019 è stato approvato in sede Europea il Green Deal Europeo² uno dei cui principali pilastri è rappresentato dal cd. Zero Pollution Plan³ pubblicato dalla Commissione Europea nel maggio 2021. Si prevede dunque che nel corso del 2022 - e quindi verosimilmente nei prossimi mesi - venga emanata una revisione delle direttive relative alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, fra le quali la Direttiva 2008/50/CE, con l'obiettivo - fra gli altri - di avvicinare i limiti normativi vigenti alle Linee Guida sulla Qualità dell'Aria di recente pubblicate dall'Organizzazione Mondiale della Sanità.⁴

Per effetto di tale nuovo quadro normativo in materia di qualità dell'aria i limiti vigenti all'epoca della pianificazione di cui si tratta saranno ridotti di molto con lo scopo di tutelare la salute umana dall'inquinamento atmosferico in coerenza con l'evidenza scientifica sviluppatosi negli ultimi anni. Nell'ambito del Zero Pollution Plan, in particolare, si rinviene l'obiettivo, da raggiungersi entro il 2030, della riduzione di oltre il 55% dell'impatto sanitario (morti premature) derivante dalla qualità dell'aria.

A mente del quadro programmatico nuovo e sopra brevemente descritto, risultano del tutto modificati gli impegni riconducibili alle amministrazioni riguardo alla pianificazione in materia di contenimento delle emissioni in atmosfera e, per l'effetto, l'esito della valutazione di impatto risalente al 2017 si rivela superato e privo di significato se rapportato agli odierni impegni nazionali e internazionali.

A mente di ciò riteniamo essenziale che - prima di dare avvio ai lavori di cui al cd. Passante di Mezzo - le amministrazioni competenti, e segnatamente Regione Emilia Romagna, anche per mezzo e con l'ausilio degli Enti regionali competenti come ARPAE e ASL, e per quanto di loro pertinenza il Comune di Bologna e San Lazzaro di Savena, predispongano:

- 1) una analisi (Valutazione Integrata di Impatto Ambientale e Sanitario) che stimi l'impatto sanitario ad oggi dell'inquinamento atmosferico causato dal traffico

² COM(2019)640 : Il Green Deal europeo

³ COM(2021)400 Piano d'azione dell'UE: "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo"

⁴ WHO global air quality guidelines: particulate matter (PM2.5 and PM10), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide (2021)

derivante dal sistema tangenziale/autostrada sulla popolazione ad esso esposta. L'analisi dovrà considerare l'impatto sulla salute della popolazione negli ultimi dieci anni;

- 2) altresì, un'analisi (Valutazione Integrata di Impatto Ambientale e Sanitario) che stimi l'impatto sanitario sulla popolazione dell'inquinamento atmosferico derivante dal traffico del sistema tangenziale/autostrada come si configura dallo scenario risultante dall'odierna pianificazione di potenziamento dello stesso, sia al 2030 che al 2035. Qualora l'impatto risultante dall'analisi evidenzi un impatto sostanzialmente inalterato rispetto allo scenario attuale, si chiede come si intenda far sì che la pianificazione sia rispettosa degli impegni di riduzione dell'impatto sanitario derivanti dal quadro programmatico di cui al Zero Pollution Plan sopra riportati;
- 3) Una relazione in ordine a come il Governo Regionale, a mente della attuale grave situazione dell'inquinamento atmosferico in Emilia Romagna e stante anche la pianificazione regionale (Piano Aria Integrato Regionale - PAIR 2020- risalente al 2017) intenda agire allo scopo di raggiungere il netto miglioramento della situazione odierna imposto dal quadro programmatico di cui al Zero Pollution Plan garantendo la necessità di rispettare gli impegni nazionali ed internazionali e il diritto alla salute dei cittadini di Bologna e San Lazzaro di Savena.

Considerato che le analisi di impatto ambientale e sanitario possono essere condotte in tempi relativamente rapidi (6/8 mesi) chiediamo quindi che, prima di avviare i cantieri del Passante, si proceda alla redazione dei documenti 1), 2) e 3) sopra menzionati che dovranno essere sottoposti ad una peer review indipendente da tecnici di designazione condivisa.

Firmato:

Rete delle Lotte Ambientali Bolognesi, lotteambientalibolognesi@gmail.com

RECA - Rete Emergenza Climatica Ambientale, che conta l'adesione di 75 associazioni e comitati Emiliano Romagnoli