

 Ordine del Giorno	Proponente: Segreteria Generale	P.G. N.: 83153/2017 N. O.d.G.: 124/2017 Data Seduta Consiglio : 06/03/2017 Adottato
Oggetto: ORDINE DEL GIORNO IN MERITO AL PASSANTE DI BOLOGNA , CONTENENTE GLI INDIRIZZI DEL CONSIGLIO PER LA PARTECIPAZIONE DEL COMUNE DI BOLOGNA ALLA FASE DI V .I.A., PRESENTATO DAL CONSIGLIERE ZANETTI ED ALTRI NELLA SEDUTA DEL 6 MARZO 2017 E APPROVATO NEL CORSO DELLA SEDUTA STESSA		
Tipo atto: OdG nato in Consiglio		

Consiglieri Firmatari
Assessori di Competenza
Commissioni
Esito

""Il Consiglio comunale

PREMESSO CHE

In data 15.04.2016 è stato sottoscritto l'Accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale tangenziale del nodo Bologna tra Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna, Società Autostrade per l'Italia Spa, che supera il precedente accordo "passante Nord";

- il confronto pubblico si è dimostrato una fase importante di ascolto e proposte. Pur consapevoli del fatto che era la prima volta che si sperimentava questo tipo di confronto pubblico per un'infrastruttura così importante e certi che questa esperienza potrà essere per il futuro affinata, migliorata e resa ancora più efficace, riteniamo che il percorso sia stato un utile strumento di ascolto e proposta e che abbia saputo coinvolgere una larga parte di popolazione: semplici cittadini, associazioni, comitati. Hanno potuto confrontarsi sia con le istituzioni rappresentative (quartieri, giunta e consiglieri comunali) tramite assemblee, riunioni e incontri specifici, sia con l'apparato tecnico amministrativo della società autostrade e del Comune di Bologna. Vi è stata quindi la possibilità non solo di porre osservazioni scritte al progetto preliminare ma anche la possibilità di incontri e approfondimenti tecnici su specifici argomenti e problemi dando modo quindi di confrontarsi direttamente con i responsabili tecnici;

- gli o.d.g. n.13/2016 PG.N. 352945/2016 approvato il 25/10/2016 dal Quartiere Borgo Panigale – Reno, n.24/2016 PG.N. 353528/2016 approvato il 27/10/2016 dal Quartiere Navile e n.49/2016 PG.N. 351867/2016 approvato il 25/10/2016 dal Quartiere San Donato – San Vitale hanno chiesto una serie di modifiche al progetto preliminare molte delle quali sono state accolte e inserite nel progetto definitivo;

In data 16.12.2016 è stato firmato un "Verbale finale" da parte del Comitato di

monitoraggio composto dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna, Autostrade per l'Italia;

Nel verbale si dichiara che il progetto preliminare sviluppato da Autostrade per l'Italia è stato elaborato ed integrato a seguito del Confronto Pubblico, nel pieno rispetto dei principi fissati dall'accordo;

In coerenza ai criteri stabiliti dall'accordo, sono previste le seguenti opere:

- il potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia più emergenza dell'A14;
- il potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia più emergenza sulle complanari, prevedendo dei tratti a quattro corsie per senso di marcia più emergenza;
- rigeometrizzazione degli svincoli delle complanari;
- opere finalizzate al miglioramento dell'adduzione al sistema autostradale/tangenziale;
- soluzioni avanzate di mitigazione ambientale e di miglioramento dell'inserimento territoriale/paesaggistico.

PREMESSO INOLTRE CHE

Relativamente agli interventi di completamento della rete viaria di adduzione a scala urbana-metropolitana, gli stessi, rispetto a quanto stabilito dall'accordo, vengono integrati e modificati come segue:

- Potenziamento e completamento della intermedia di Pianura, i tratti D e E dell'asse stradale sono stati ritenuti pertinenti al progetto di ampliamento alla terza corsia della autostrada A13 tra Bologna e Ferrara e verranno sviluppati in tale progetto. Di contro il progetto verrà integrato con alcune rotatorie funzionali all'opera e con l'inserimento di una pista ciclabile sul ponte del fiume Reno;
- Realizzazione del lotto 3 dell'asse Lungo Savena, viene confermato l'intervento;
- Nodo di Funo – accessibilità Interporto e Centergross: inserimento in progetto di alcune rotatorie funzionali all'opera;
- Nuovo ponte sul fiume Reno, con una pista ciclopedonale stradale tra via Chiù e via del Triumvirato: opera inserita a seguito del Confronto Pubblico;
- Nodo di Rastignano: l'opera verrà finanziata e realizzata nell'ambito del "Patto per Bologna" e pertanto al di fuori degli impegni di Autostrade per l'Italia.

CONSIDERATO CHE

Il progetto del Passante è da assoggettare alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), ai sensi del DLgs 152/2006. Esso infatti rientra tra le tipologie elencate nell' Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs 152/06 e s.m.i, al punto 10 "Autostrade e strade riservate alla circolazione automobilistica o tratti di esse, accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulle quali sono vietate tra l'altro l'arresto e la sosta di autoveicoli";

In data 10 gennaio 2017 la Società Autostrade per l'Italia SpA, in qualità di proponente, ha presentato la domanda per l'avvio della procedura di VIA al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ed ha effettuato, come richiede la procedura, la pubblicazione dell'avviso sui quotidiani;

Il DLgs 152/06 prevede 60 giorni di deposito della documentazione, a partire dal 13.01.2017, per la libera consultazione e per la presentazione di osservazioni da parte di

chiunque.

PRESO ATTO CHE

Il 24 febbraio e il 1 marzo 2017 si sono svolte due commissioni consiliari congiunte (commissione IV Mobilità infrastruttura e lavori pubblici e commissione VIII Territorio e Ambiente) in merito al Passante di Bologna per esaminare e condividere la procedura tecnico-amministrativa di valutazione di impatto ambientale (VIA) alla quale il passante è soggetto e per offrire un contributo sui temi della compatibilità ambientale dell'opera;

All'interno delle suddette commissioni sono stati ascoltati diversi soggetti, che a vario titolo sono interessati all'opera (comuni cittadini, comitati, associazioni, esperti) oltre a dirigenti del Comune di Bologna, tecnici dell'AUSL, dell'ARPAE e personale di Autostrade;

Che in quelle due occasioni sono pervenuti ai Presidenti delle commissioni sopra citate, diversi contributi, documenti e osservazioni, frutto di approfondimenti e studi elaborati anche durante il confronto pubblico che si è svolto sui territori durante i mesi di settembre ottobre e durante diverse Commissioni consiliari che si sono svolte anche prima sul progetto del Passante di Bologna;

RICHIAMATI

- l'O.d.G. n. 239/2016 con cui il Consiglio comunale ha deliberato in merito a "Accordo per il Potenziamento in sede del sistema Autostradale Tangenziale del nodo di Bologna";
- l'O.d.G. n. 13/2016 approvato dal Consiglio del Quartiere Borgo Panigale-Reno nella seduta del 25/10/2016, aente ad oggetto: "Proposte in merito al progetto Passante di Bologna";
- l'O.d.G. n. 49/2016 approvato dal Consiglio del Quartiere San Donato-San Vitale nella seduta del 25/10/2016, aente ad oggetto: "Richieste in merito al progetto del Passante di Bologna";
- l'O.d.G. n. 34/2016 approvato dal Consiglio del Quartiere Navile nella seduta del 27/10/2016, "in merito al progetto Passante di Bologna";
- l'O.d.G. n. 43/2017 approvato dal Consiglio Comunale nella seduta del 20/02/2017, "per impegnare la Giunta a migliorare il progetto rafforzandone la valenza urbanistica - ambientale -paesaggistica, a tutelare l'ambiente e la salute dei cittadini, e a coinvolgere preventivamente il Consiglio comunale in ogni prossima fase di valutazione istruttoria, progettazione e realizzazione";
- l'O.d.G. n. 89/2017 approvato dal Consiglio Comunale nella seduta del 20/02/2017, "per invitare il Consiglio comunale prima della scadenza della VIA (valutazione di impatto ambientale), a convocare un numero sufficiente di Commissioni consiliari, tali da approfondire ogni aspetto in merito al progetto definito del Passante di Mezzo";

VALUTA

positivamente il percorso di istruttoria, avvenuto attraverso l'ascolto di Associazioni, Comitati di cittadini, rappresentanti di Quartieri, Autostrade, AUSL e ARPAE, compiuto dal Consiglio, insieme alla Giunta, nell'esercizio della sua funzione di indirizzo e controllo, nella fase propedeutica alle osservazioni per la VIA, grazie allo svolgimento di apposite sedute delle Commissioni IV e VIII, su iniziativa dei Presidenti e in conformità agli o.d.g. consiliari n. 43 e

ESPRIME I SEGUENTI INDIRIZZI

al Sindaco e alla Giunta ai fini della presentazione delle osservazioni del Comune di Bologna in sede di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA):

1) Osservazioni generali

- E' indispensabile che **la VIA** sia un passaggio sostanziale volto al miglioramento del progetto definitivo e di quello esecutivo, anche al fine di offrire risposte efficaci alle preoccupazioni espresse dai cittadini, tramite la presa in considerazione reale e ovunque possibile il recepimento delle proposte, richieste e osservazioni del Consiglio comunale, della Giunta e degli Uffici tecnici, dei Quartieri, delle Associazioni e Comitati, dei rappresentanti di AUSL e ARPAE.
- A questo riguardo, con specifico riferimento alla clausola di cui al punto 3 del Verbale del Comitato di Monitoraggio del 16/12/2016, si premette che le modifiche e integrazioni di cui al presente atto sono **coerenti con i principi e gli obiettivi** del progetto previsti dall'Accordo e dal Verbale citati, tra i quali si sottolinea che rientrano anche il miglior inserimento urbanistico, territoriale e paesaggistico dell'opera e la tutela dell'ambiente e della salute pubblica, ai quali ad avviso del Consiglio deve essere dato valore preminente nella istruttoria di VIA sulle osservazioni presentate dagli enti e dai privati.
- In relazione al progetto depositato, si valuta un avanzamento significativo del progetto definitivo rispetto al progetto preliminare, e nel contempo, anche ai fini delle prescrizioni di VIA, si considera fondamentale che il progetto definitivo ed esecutivo venga ancora rafforzato e sviluppato ulteriormente e maggiormente sotto **l'aspetto ambientale e urbanistico**.

2) Mobilità e infrastrutture

- In merito all'assetto degli **svincoli** della Tangenziale, si rappresenta la necessità di valutare e approfondire ulteriormente le previsioni e le possibili alternative o migliorie progettuali relativamente allo svincolo 6 (Corticella-Croce Coperta), allo svincolo 9 (San Donato), allo svincolo 10 (Roveri), e al nuovo svincolo Lazzaretto, come meglio specificato nel successivo paragrafo sugli aspetti territoriali dei Quartieri.
- Si ritiene fondamentale che, rispetto al progetto presentato, sia posta molta più attenzione alle **radiali storiche della viabilità urbana** collegate al sistema tangenziale, in particolare adottando ogni misura idonea, dal punto di vista sia dell'assetto infrastrutturale che della diversa distribuzione dei flussi di traffico, affinché vie come San Donato, Corticella, Zanardi, Massarenti e Triumvirato, possano essere salvaguardate e restituite a una funzione di strade di quartiere prevalentemente a servizio dei residenti, della ciclo-pedonalità e del trasporto pubblico, a beneficio della vivibilità delle zone densamente abitate che vi affacciano. Va invece evitato che dette strade siano appesantite di traffico indotto e/o utilizzate impropriamente come strade di scorrimento e attraversamento, assicurando

tramite altri percorsi più adatti e meno impattanti la raggiungibilità dei compatti commerciali, turistici e di intrattenimento (come Caab, Fico, Meraville, etc.).

3) Ambiente

- In merito al **verde pubblico**, anche alla luce dei dati discordanti contenuti nel progetto presentato, è indispensabile verificare e prescrivere: a) che sia prevista e realizzata l'intera dotazione di 130 ettari di verde (sia di nuova realizzazione, sia oggetto di forestazione e riqualificazione) come stabilito dall'Accordo; b) che il verde nuovo sia effettivamente aggiuntivo a quello già esistente; c) che il computo complessivo del verde tenga conto esclusivamente delle aree che sono effettivamente interessate da interventi concreti.

- Per quanto riguarda le misure di **protezione dall'inquinamento sia atmosferico che acustico**, si ritiene necessario prendere seriamente in considerazione un significativo potenziamento (nel senso sia di estensione a tratti non previsti dal progetto, sia di innalzamento delle prestazioni nelle porzioni già progettate) delle barriere fonoassorbenti, delle gallerie ecologiche e delle fasce alberate, in modo differenziato a seconda delle specifiche situazioni e problematiche territoriali, con particolare riferimento alle aree individuate come ancora critiche nel successivo paragrafo relativo ai Quartieri. Più complessivamente, essendo previsto dallo studio ambientale comunque un diffuso permanere di superamenti dei limiti normativi per quanto riguarda sia la qualità dell'aria che il rumore, andrà adottata ogni misura aggiuntiva e rafforzativa delle attuali previsioni progettuali che consenta di assicurare invece il più ampio rispetto dei limiti di legge.

- Per quanto concerne in specifico la componente del **rumore**, si richiede anzitutto di verificare l'adeguatezza del modello di diffusione dell'inquinamento acustico utilizzato in sede di progettazione delle mitigazioni. Si ribadisce inoltre la necessità che, ai fini della valutazione di impatto e della progettazione, siano adottati e rispettati i più cautelativi e tutelanti limiti di impatto acustico già impiegati per la "Terza corsia dinamica". Si chiede infine che venga garantito il rispetto dei valori limite sul clima acustico nei recettori sensibili che risultano ancora fuori norma, come diverse scuole poste in prossimità del tracciato nonché le relative aree verdi di pertinenza (data l'importanza delle attività didattiche, educative e aggregative svolte all'aperto per bambini e ragazzi).

- In termini generali, è fondamentale che sia dimostrato inequivocabilmente che a opera realizzata vi sarà un **miglioramento complessivo delle condizioni ambientali** (smog e rumore) per la popolazione esposta rispetto alla situazione attuale, considerato che l'ingente investimento di risorse previsto dal progetto deve servire per affrontare e migliorare effettivamente, oltre alle questioni trasportistiche, anche quelle ambientali, rispettando anche gli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria previsti dal PAIR 2020.

4) Salute pubblica

- Considerando le preoccupazioni ripetutamente espresse dai cittadini e le significative osservazioni di AUSL e ARPAE sull'impatto sanitario dell'opera portate anche in commissione, si ritiene indispensabile che lo **Studio di Impatto Ambientale (SIA)** venga fortemente integrato e approfondito nell'analisi della componente della salute pubblica, mediante il deposito di documentazione molto più esaustiva e di valutazioni ben più ampie e articolate da parte del soggetto proponente.

- A tal riguardo appaiono necessarie significative **integrazioni di dati, stime e valutazioni sull'impatto sanitario**, con riferimento tra l'altro a: esposizione sia diretta che indiretta della popolazione, disponibilità di tutti gli indicatori di salute necessari a una compiuta valutazione, approfondimento dei dati epidemiologici della popolazione direttamente interessata dall'opera alla scala territoriale locale, conferma della validità degli scenari ipotizzati di traffico e di evoluzione del parco veicolare.
- Per le medesime ragioni fin qui illustrate, si ritiene indispensabile che sia prescritta ad Autostrade l'adozione di ogni correttivo e adeguamento delle mitigazioni previste dal progetto presentato che risulti necessario, anche in applicazione del principio di cautela, per assicurare **la migliore tutela possibile della salute umana**.

5) Monitoraggio ambientale e sanitario

- E' importante che la valutazione di adeguatezza del progetto definitivo presentato venga effettuata in sede di VIA anche e soprattutto alla luce degli **ulteriori e nuovi dati sull'inquinamento ante operam** che sono in corso di raccolta con le attuali campagne di monitoraggio mediante le centraline mobili di ARPAE e di Autostrade, in quanto relativi a un periodo invernale assai più significativo rispetto a quello primaverile-estivo attualmente assunto alla base del progetto. Di conseguenza, si chiede che i suddetti dati, più recenti e indicativi, siano utilizzati al fine di orientare concretamente ed efficacemente l'adeguamento del progetto definitivo e la successiva fase di progettazione esecutiva, nonché la predisposizione del Piano di monitoraggio ambientale *in opera* e *post operam*.
- Si considera opportuno che il **monitoraggio ambientale post operam** sia previsto per una durata di almeno 10 anni a carico di Autostrade, mediante la localizzazione di nuove centraline da integrare nella rete permanente in accordo con ARPAE, alla luce della rilevanza nazionale del Nodo autostradale-tangenziale di Bologna. Si reputa inoltre importante prevedere la pubblicazione dei dati rilevati su apposito portale web per la trasparenza delle informazioni ambientali, in modo da renderli liberamente consultabili alla cittadinanza.
- Si ritiene necessario che, oltre e parallelamente al monitoraggio ambientale, sia introdotta anche la cosiddetta **sorveglianza sanitaria sulla salute pubblica**, procedendo, in accordo con AUSL, all'analisi delle condizioni *ante operam* di mortalità e morbosità della popolazione esposta residente in prossimità del tracciato, al monitoraggio delle medesime condizioni *post operam* e al conseguente confronto tra i dati statistici, al fine di monitorare l'effettivo impatto sanitario dell'opera e valutare gli eventuali correttivi e adeguamenti necessari gli studi devono essere finanziati da Autostrade;
- Si ribadisce la necessità di costituire e avviare con massima urgenza l'Osservatorio già richiesto con il precedente O.d.G. n. 43/2017, che viste le principali questioni emerse è opportuno sia qualificato come **Osservatorio ambientale e sanitario**. E' importante che l'Osservatorio sia finanziato da Autostrade, abbia competenza a monitorare, valutare e avanzare proposte relativamente agli aspetti di tutela sia dell'ambiente che della salute, sia chiamato ad operare lungo tutto il processo nelle fasi *ante operam* (VIA, Conferenza dei Servizi, adeguamento del progetto definitivo e progettazione esecutiva), *in opera* (cantierizzazione ed esecuzione dei lavori) e *post operam*, venga composto da rappresentanti tecnici di Ministero, Enti locali, Autostrade, Associazioni e Comitati di cittadini, ARPAE e AUSL, e si possa avvalere infine anche del supporto specialistico di

soggetti esperti, come Università, Istituto Ramazzini, Enea e Cnr.

- Si ritiene opportuna la predisposizione di un apposito e dettagliato **Piano di monitoraggio ambientale** *in opera e post operam*, con particolare riferimento alla qualità delle acque superficiali di recapito dei cantieri, nonché alla qualità dell'aria e al rumore sia durante i cantieri sia a opera completata.
- Si considera indispensabile prescrivere fin d'ora a carico di Autostrade l'obbligo di eseguire, a propria cura e spesa, tutti gli **interventi correttivi e integrativi valutati come necessari a seguito del monitoraggio post operam**, soprattutto per quanto riguarda le protezioni e mitigazioni ambientali, qualora in concreto, in corso di esercizio della infrastruttura rinnovata, dovessero essere rilevate ancora criticità secondo le valutazioni degli enti locali e dei soggetti preposti alla tutela ambientale e della salute.

6) Percorsi Ciclo Pedonali e interventi di ricucitura urbana

- si chiede di proseguire, visti i miglioramenti presenti nel progetto definitivo rispetto al progetto preliminare, nel lavoro di perfezionamento, aggiustamento e di ogni altro aspetto che si reputi migliorativo sugli interventi di ricucitura urbana, della tutela ambientale, paesaggistica e ciclopedonale delle zone interessate dal passante;

7) Aspetti territoriali

Relativamente al **Quartiere Borgo Panigale-Reno**, si chiede:

- la soppressione del braccio ovest dello svincolo n. 4 della Tangenziale in direzione Ancona che immette in rotonda alla fine di via Triumvirato. Contestualmente si chiede l'abbattimento del muro di confine di via Triumvirato (segue numerazione dal n. 60 al n. 82) per realizzare una nuova viabilità a doppio senso con immissione in rotonda;
- lo spostamento del deposito sale a nord dell'asse come miglioramento del progetto con una nuova fascia boscata a maggior tutela a verde dell'area residenziale suddetta;
- la realizzare una bretella di collegamento tra la rotonda di via Triumvirato e la via Cesare Ottaviano;
- di realizzare barriere fonoassorbenti non solo con braccio a sbalzo, ma con una copertura parziale o totale del tratto che circonda l'area residenziale nella zona Birra ricompresa tra via della Birra e via Triumvirato direzione Aeroporto, via Triumvirato (segue numerazione dal n. 60 al n. 82), via Fratelli Dandolo e via Guglielmo Pepe, dove vi sono abitazioni molto vicine alla Tangenziale/Autostrada, la cui distanza diminuirà ulteriormente per effetto dell'allargamento dell'infrastruttura;
- di realizzare tra l'infrastruttura e le residenze, sull'area di proprietà demaniale e/o di altro soggetto terzo, una fascia boscata ricompresa tra il muro di confine di via Triumvirato (segue numerazione dal n. 60 al n. 82), il braccio ovest dello svincolo della Tangenziale fino alla rotonda su via Triumvirato e il tratto di Tangenziale in direzione Ancona che precede l'immissione sulla rampa di svincolo;
- di realizzare barriere fonoassorbenti sul tracciato Tangenziale/Autostrada da via Triumvirato ad oltre il ponte sul fiume Reno;

- di realizzare barriere fonoassorbenti nella zona ricompresa tra la rotonda dello svincolo su via Triumvirato e la rampa di immissione alla Tangenziale in direzione sud, in fregio all'area verde che prosegue unendosi al parco Otello Colli, vicino alle abitazioni di via Triumvirato (segue numerazione del comparto residenziale indicato), via Cesare Ottaviano, via Marco Antonio e via Junio Bruto.
- di prevedere la piantumazione di una consistente fascia boscata nell'area verde suddetta;

Relativamente al **Quartiere Navile** si chiede di:

- studiare eventuali ipotesi alternative per lo svincolo 6 al fine di alleggerire il traffico in zona Croce Coperta/Arcoveggio costruendo alternative per l'accesso in Bolognina e Corticella e successivamente valutare la reale necessità, per la fluidificazione, della quarta corsia. Inoltre si chiede di tenere in considerazione lo sviluppo dello svincolo 6 collegato allo sviluppo dei progetti per il tratto dell' A13 limitrofo;
- realizzare l'accesso anche sul lato nord dello svincolo del Lazzaretto;
- collegare con un percorso ciclo pedonale la nuova variante case nuove in via Ferrarese con la ciclabile che parte alla rotonda dei Vigili del Fuoco;

Relativamente al **Quartiere San Donato – San Vitale**, si chiede di:

- aumentare la qualità della protezione dal rumore in prossimità dell'abitato di Via Rivani (dove la semigalleria fonica è presente solo sul lato nord del tracciato), in prossimità dei parchi Campagna e Tanara (fra il km 18,000 e il km 18,500, ove sono ubicate anche strutture di pubblica utilità), nonché in prossimità delle abitazioni del Villaggio Lercaro tra l'uscita 8bis e l'inizio della galleria di San Donnino;
- salvaguardare la radiale di Via San Donato come strada a servizio prevalentemente dei residenti e dei mezzi di trasporto pubblico valorizzando, al contempo, la raggiungibilità dei compatti commerciali, turistici, di intrattenimento e culturali (come CAAB, Fico e Meraville) attraverso i percorsi appositamente dedicati a tale scopo;
- garantire la facilità di entrata e uscita nei centri abitati in prossimità del tracciato, stralciando dal progetto le opere che comporterebbero per i residenti percorsi più impattanti dal punto di vista ambientale, del traffico e del rumore, come ad esempio gli spartitraffico di progetto preclusivi delle svolte a sinistra sul tratto della via San Donato a nord dell'asse tangenziale-autostrada;
- prevedere un'ulteriore rotatoria presso lo svincolo n. 10 a nord del tracciato al termine delle rampe di entrata e uscita, al fine di consentire la possibilità per chi proviene da San Lazzaro di accedere direttamente attraverso via del Terrapieno al quartiere San Donato e, viceversa, per chi proviene da San Donato di entrare in tangenziale anche in direzione Casalecchio percorrendo via del Terrapieno;
- mantenere la chiusura parziale dello svincolo 9 prevedendo al contempo adeguate

soluzioni tecniche che consentano un rapido collegamento con la Via San Donato per chi esce agli svincoli 8 e 8bis provenendo da Casalecchio, prevedendo al contempo adeguate soluzioni tecniche che garantiscano un assetto viabilistico e di ricucitura territoriale, in particolare del tratto stradale in corrispondenza dello svincolo nord, che ottemperi alle diverse esigenze di riqualificazione urbana e fluidità veicolare, e che migliori la fruibilità e sicurezza delle diverse categorie di utenza (pedoni, ciclisti, veicoli, trasporto pubblico, residenti, commercianti);

- garantire che la piazza sopraelevata di San Donnino venga adeguatamente collegata con il parco dell'Arboreto attraverso un percorso sopraelevato rispetto alla rampa dello svincolo 9 nord, progettato in modo da garantire il transito pedonale, ciclabile e dei portatori di handicap, consentendo quindi l'effettiva ricucitura tra la zona San Donnino e il Pilastro;

ESPRIME INOLTRE CHE

la cantierizzazione sarà una fase molto delicata del progetto e per questa ragione:

- Si richiede una forte attenzione alla fase di cantierizzazione, anche per i lunghi tempi e l'ampiezza della superficie interessata dall'opera che creerà nei prossimi anni importanti effetti sulla città e sulla salute dei cittadini sia dal punto di vista ambientale, acustico e della qualità della vita.
- Si ritiene opportuno porre molta attenzione alle richieste di autorizzazione in deroga per emissioni rumorose in fase di cantiere;
- Si sottolinea anche la necessità di ridurre al minimo l'utilizzo di terreno vergine/agricolo al servizio del cantiere, anche per la lunghezza temporale della durata dei cantieri che potrebbero impattare notevolmente sulle aree limitrofe al tracciato;
- Si richiede inoltre una attenta e accurata pianificazione dell'organizzazione del cantiere, tempi fasi e parti di tracciato, per evitare forti ricadute sulla viabilità ordinaria sia all'interno che all'esterno della città ed esporre la popolazione anche a fenomeni indiretti di inquinamento atmosferico e ambientale (vedi code, limitazioni del flusso dei veicoli).
- Si richiede inoltre che vengano predisposti punti diffusi di ascolto e informazione facili da raggiungere e visibili nei quartieri interessati dal tracciato che possano fornire alla cittadinanza ogni tipo di informazione, materiale di approfondimento, piantine dei cantieri e del tracciato, tempi di lavoro, eventuali modifiche alla viabilità e ogni tipo di informazione utile per mitigare al minimo i disagi inevitabili della cantierizzazione;
- Si chiede che l'organizzazione dei cantieri sia tale da intervenire quantomeno in contemporanea rispetto alla realizzazione delle opere di adduzione in modo da rendere il più possibile fluida la mobilità cittadina;
- Assicurare i controlli in corso d'opera da parte della Polizia Municipale sulle strade interessate ai traffici di cantiere e all'interno dei cantieri fissi per garantire il rispetto delle prescrizioni e delle norme del codice della strada;

CONFERMA

da ultimo la necessità di proseguire il coinvolgimento pieno e tempestivo del Consiglio comunale di Bologna e delle Commissioni consiliari competenti preventivamente e in via istruttoria, prima dell'adozione di decisioni conclusive, nelle prossime fasi di VIA e Conferenza dei Servizi, di approvazione del progetto definitivo e del progetto esecutivo,

nonché di cantierizzazione, e comunque in ogni altro passaggio sostanzialmente rilevante.
F.to: V. Zanetti, C. Mazzanti, A. Colombo, S. Lembi, I. Angiuli, F. Mazzoni, M. Campaniello,
F. Errani, E. Leti, L.Bittini.!!!!

Documenti allegati (parte integrante):

Documenti in atti :