

**ODG COLLEGATO A DC/PRO/2021/149 PER IMPEGNARE IL SINDACO E LA GIUNTA A COSTITUIRE UN OSSERVATORIO AMBIENTALE A CUI PARTECIPI UN ESPERTO INDIPENDENTE; A STIPULARE ACCORDO E CRONOPROGRAMMA CON ASPI RISPETTO ALLA REALIZZAZIONE DELLE OPERA DI MITIGAZIONE PREVISTE NELLA “FASE 2”; A FARSI PARTE ATTIVA NEI CONFRONTI DI MIMS, REGIONE EMILIA-ROMAGNA, RFI E FER AL FINE DI ASSICURARE IL COMPLETAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO ENTRO LA FINE DEL PRESENTE MANDATO AMMINISTRATIVO. PRESENTATO DAI GRUPPI CONSILIARI COALIZIONE CIVICA, PARTITO DEMOCRATICO, LISTA LEPORE SINDACO, ANCHE TU CONTI E MOVIMENTO 5 STELLE IN DATA 27 DICEMBRE 2021.**

**Premesso e considerato che:**

- gli atti amministrativi necessari alla realizzazione del "potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna" sono stati già assunti e si richiamano in particolare all'Accordo per il Potenziamento in Sede del sistema Autostradale/Tangenziale Nodo di Bologna del 15 aprile 2016 tra MIT, Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Società Autostrade per l'Italia S.p.A. e all'Atto Aggiuntivo che le medesime parti hanno sottoscritto il 4 novembre 2019, il cui schema era stato preliminarmente approvato con deliberazione di Consiglio P.G. n. 341190/2019;
- il passante cd. di “nuova generazione” su cui oggi si chiede conformità urbanistica è il frutto di una lunga negoziazione avviata nel 2016 che, oltre a garantire una concertazione con tutti i portatori di interesse sull’opera, ha permesso di raggiungere numerose opere di mitigazioni, peraltro elencate nella delibera in oggetto;
- all’interno del progetto sono ora inclusi, tra le altre cose: 34.305 alberi di nuova piantumazione, cui oltre 20.000 resteranno in carico ad Autostrade per l’Italia S.p.A. che dovrà provvedere alla loro manutenzione;
- le ultime modifiche in ordine di tempo richieste dal Comune di Bologna al fine di ridurre l’impatto dell’opera sono state nella quasi totalità accolte ma alcune di queste, pur essendo già valutate come accoglibili, sono state raggruppate in una c.d. “Fase 2” per i quali i tempi di realizzazione e progettazione non sono ancora stati fissati;
- l’opera, seppur progettata per rispondere alle esigenze di fluidificazione della mobilità

veicolare urbana ed extraurbana, potrebbe avere un impatto sugli obiettivi di riduzione del traffico veicolare stabiliti dal PUMS e da attuare entro il 2030, quali la riduzione delle emissioni da traffico del 40% rispetto al 1990, la riduzione del traffico motorizzato privato per il 28% e la decarbonizzazione del parco veicolare per il restante 12%;

- allo stesso tempo, l'allargamento della sede autostradale a ridosso del centro abitato potrebbe compromettere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 in Città, e l'ambizione più volte espressa dal sindaco Matteo Lepore e dalle forze politiche che ne hanno sottoscritto il programma elettorale a raggiungere l'obiettivo di candidare Bologna tra le *climate neutral city* al 2030;

- tra le prescrizioni previste dal DEC VIA n. 133/2018 vi è la costituzione di un Osservatorio Ambientale, da parte del Ministero della Transizione Ecologica e con oneri a carico di ASPI, a cui debbono partecipare la Regione Emilia-Romagna, i Comuni di Bologna e San Lazzaro, Arpae e AUSL oltre ad ASPI stessa ed eventuali altri soggetti indicati dal Comune di Bologna;

- alla data odierna l'Osservatorio non risulta ancora costituito, frattanto, su richiesta di ASPI, sono stati organizzati tavoli tecnici preliminari promossi dalla Regione Emilia-Romagna al fine di predisporre un documento istruttorio di supporto al costituendo Osservatorio, pertanto il Sindaco in quanto Legale Rappresentante del Comune di Bologna può formulare proposte di integrarne la composizione;

- il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) è previsto negli strumenti di mitigazione dell'opera, nonostante vi siano numerose e mai pienamente attuate deliberazioni in merito allo stesso tra cui l'Accordo di programma relativo al progetto integrato della mobilità bolognese (PIMBO) P.G.276684/2021 e nel capitolo 5.4 "Le strategie per la rete SFM" del PUMS, adottato il 27 Novembre 2018 con Atto del Sindaco metropolitano Virginio Merola n. 248/2018.

#### **Ritenuto che:**

- sia imprescindibile concludere e sottoscrivere un Accordo, che integri quelli attualmente in essere, per regolare puntualmente i tempi e gli impegni per la progettazione e la realizzazione delle opere della c.d. "fase 2". E che questo Accordo integrativo completo di cronoprogramma, sia in ogni caso adottato e sottoscritto prima dell'avvio delle opere approvate nella C.D. "Fase 1";

- sia indispensabile che anche tutte le opere accessorie in carico ad ASPI, che risultano essere parte integrante e fondamentale dell'intero progetto, siano realizzate nelle tempistiche previste;

- ai fini della definitiva individuazione delle opere oggetto del succitato Accordo integrativo per la "fase 2", appare necessario un significativo ampliamento e potenziamento degli interventi, in modo tra l'altro da conformarsi integralmente agli indirizzi contenuti nella delibera di Giunta DG/PRO/2021/193, con particolare riferimento a:

a) maggiore sviluppo delle tratte oggetto di nuove coperture e miglioramento qualitativo delle stesse con opere sovrastanti a verde;

b) installazione più estesa degli "elettrofiltri" ovunque possibile e attraverso le migliori tecnologie disponibili, per la riduzione e l'abbattimento delle emissioni inquinanti;

c) estensione del sistema di ricarica elettrica dinamica lungo l'intero tracciato;

d) aumento dell'estensione verticale e orizzontale delle superfici oggetto di trattamento con vernici fotocatalitiche;

e) incremento dei pannelli fotovoltaici per la produzione di energia rinnovabile;

- sia fondamentale che l'Amministrazione comunale - già indicata nella Delibera stessa "il soggetto più rilevante nella verifica, in fase di progetto esecutivo, degli obiettivi di sicurezza, inserimento ambientale e territoriale, sostenibilità e innovazione tecnologica orientati alla transizione ecologica dell'opera" – si faccia promotrice e garante di un Osservatorio ambientale che assicuri:

1. una comunicazione imparziale e trasparente degli impatti ambientali dell'opera e dei valori inquinanti generati dalla stessa nelle zone limitrofe al suo attraversamento;

2. lo sviluppo e l'avvio della sorveglianza epidemiologica in concomitanza con l'avvio del piano di monitoraggio;

3. in caso di impossibilità a procedere con il punto 2, farsi parte attiva presso la regione o in ogni modo a lavorare con gli enti sanitari preposti per lo sviluppo e l'avvio del piano con le medesime tempistiche.

- sia nell'interesse di tutte le forze politiche che condividono l'obiettivo *climate neutral city*

raggiungere un accordo sul potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitano, che preveda:

1. la definizione con RFI di una tempistica certa e rapida per l'effettiva costruzione o completamento e l'attivazione al servizio commerciale delle stazioni ferroviarie di Bologna Prati di Caprara, Bologna Borgo Panigale Scala e Bologna Zanardi, nonché per l'adeguamento di Bologna San Vitale, Bologna San Ruffillo e Bologna Fiera, tutte opere già previste e finanziate da tempo dal progetto "PIMBO", predisponendo al tempo stesso le necessarie opere di accessibilità pedonale, ciclabile e veicolare, ivi comprese le opportune realizzazioni viabilistiche per consentire un interscambio diretto con le linee urbane TPER;
2. di concordare con la Regione Emilia-Romagna, in quanto committente del servizio ferroviario regionale, i tempi di attivazione, linea per linea, dell'orario cadenzato simmetrico, con frequenze a 30' e a 15' nell'ora di punta, in attuazione del cosiddetto "assetto potenziato" che era previsto fin a partire dall'anno 2015 dall'Accordo sul SFM del 2007, sulle linee del Nodo bolognese, a partire dalle linee dove l'assenza di diverso traffico ferroviario ne consente l'introduzione immediata (Bologna-Vignola, Bologna-Porretta, Bologna-Portomaggiore);
3. di concordare con la Regione Emilia-Romagna, in quanto committente del servizio ferroviario regionale, l'estensione dell'arco di servizio fino alla mezzanotte sulle linee SFM, garantendo su tutte le linee almeno un treno all'ora per direzione anche nelle giornate festive, superando l'attuale situazione, che vede un servizio minimo festivo di un treno ogni 3 ore per direzione;
4. di concordare con RFI, competente sulla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, e con la Regione Emilia-Romagna, in quanto committente del servizio ferroviario regionale, tempi rapidi e certi di ripristino dei binari di superficie dall'11 al 15 in Stazione Centrale, come previsto fin dall'Intesa del 1994 e dall'Accordo attuativo del 1997, e per la conseguente attivazione delle corse ferroviarie passanti, a partire dalle fondamentali relazioni passanti Vignola-Bologna-Portomaggiore e Porretta-Bologna-San Benedetto Sambro, che consentirebbero di collegare efficacemente le stazioni dell'area ovest (Casteldebole, Borgo Panigale) con quelle dell'area est (San Vitale, Mazzini);

5. di estendere la validità di biglietti e abbonamenti urbani TPER sui treni SFM in ambito urbano e, in seconda battuta, concertare con la Città metropolitana l'estensione di validità di biglietti e abbonamenti interurbani TPER sulle corrispondenti tratte SFM;
6. di chiedere a Ferrovie Emilia-Romagna la ridenominazione della stazione di "Bologna Rimesse" come "Bologna San Vitale", rinumerando l'attuale binario 1 come binario 5, in prosecuzione con i binari 1-4 dell'adiacente stazione RFI di Bologna San Vitale;
7. di migliorare l'accessibilità ciclabile e pedonale delle stazioni ferroviarie in ambito urbano, per esempio con l'accesso da est alla stazione di Bologna San Ruffillo e con l'installazione di scivoli per biciclette lungo tutte le scale di accesso alle stazioni;
8. di studiare la fattibilità di una nuova fermata SFM presso via degli Orti-via Parisio-via delle Armi, con interscambio diretto con la fermata Tper "Po" (linee 11 e 36);
9. di realizzare parcheggi bici protetti (depositi e bike box) presso tutte le stazioni SFM in ambito urbano, sulla scorta del progetto pilota realizzato (ma non ancora attivato) presso Bologna Roveri; per le stazioni principali, predisporre la realizzazione di più bike box o di veri e propri depositi, per coprire le principali direzioni di afflusso dei passeggeri;
10. di utilizzare il coordinamento dei mobility manager d'area per interessare le zone industriali servite dal SFM e le rappresentanze dei lavoratori e delle lavoratrici al fine di costruire un piano di spostamenti casa-lavoro sostenibile che tenga conto del SFM e di contro ottimizzare al meglio gli orari di servizio;

### **TUTTO CIÒ PREMESSO**

### **IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA**

- a sottoscrivere un Accordo integrativo con ASPI che precisi gli impegni per la progettazione e la realizzazione delle opere di mitigazione della c.d. "**fase 2**", che questo Accordo integrativo sia comprensivo di cronoprogramma e sia controfirmato dalle parti prima dell'avvio delle opere approvate nella C.D. "Fase 1";
- a vigilare affinché **ASPI** rispetti il cronoprogramma nella realizzazione delle opere

accessorie;

- ad assicurarsi che la **manutenzione dei 20.000 nuovi alberi** in carico alla società Autostrade per l'Italia S.p.A. sia effettuata ad un livello qualitativo paragonabile a quello della dotazione verde in carico all'amministrazione comunale, e che venga adottato un sistema gestionale analogo a quello del Comune di Bologna;

- a farsi parte attiva con **ASPI** affinché, l'approvazione del progetto definitivo del Passante in Conferenza dei Servizi si accompagni ad un iter definito di approvazione delle opere di adduzione tramite apposito cronoprogramma;

- a farsi parte attiva per l'istituzione dell'**Osservatorio ambientale** nelle sedi opportune e presso il MITE come previsto nel decreto di VIA e secondo le prescrizioni riportate nella delibera regionale 1202 del 02/08/2017, con particolare attenzione al dettaglio del monitoraggio *ante operam*, in corso e *post operam*;

- a proporre la partecipazione all'interno del costituendo **Osservatorio ambientale** sul Passante di Bologna, in aggiunta ai componenti designati, di un esperto indipendente indicato dai comitati cittadini dei residenti vicini all'area interessata dall'opera, appartenente al mondo accademico e della ricerca;

- a proporre di inserire nei compiti dell'**Osservatorio ambientale** lo sviluppo e l'avvio della sorveglianza epidemiologica in concomitanza con l'avvio del piano di monitoraggio o in caso di impossibilità ad inserirlo nei compiti dell'osservatorio a farsi parte attiva presso la regione o in ogni modo a lavorare con gli enti sanitari preposti per lo sviluppo e l'avvio del piano con le medesime tempistiche;

- a farsi parte attiva nei confronti di MIMS, Regione Emilia-Romagna, RFI e FER, per quanto di rispettiva competenza sulla realizzazione di opere e lavori connesse al potenziamento del **Servizio Ferroviario Metropolitano** presentati in precedenza, nonché sulla gestione dell'infrastruttura ferroviaria e sulla programmazione e il finanziamento dei servizi, per conseguire il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna entro il presente mandato;

- a definire un **gruppo di lavoro tecnico**, con l'ausilio di competenze anche esterne all'amministrazione, per supportare la presentazione della espressione di interesse alla *mission carbon neutral and smart cities*, la negoziazione e la definizione di un piano per la

neutralità climatica di Bologna al 2030 che tenga conto delle modifiche del passante di nuova generazione, incluso la produzione di 50 megawatt, l'implementazione del SFM come uno dei pilastri di un trasporto pubblico urbano e metropolitano a zero emissioni;

- a destinare parte delle nuove dotazioni di produzione di energie rinnovabili, previste tra le opere di mitigazione, alla creazione e al sostegno di **Comunità Energetiche** e configurazioni di condivisione energetica tra enti e cittadini finalizzate al contrasto della c.d. "povertà energetica".

Simona Larghetti	Michele Campaniello	Marco Piazza	Filippo Diaco	Siid Negash
Dtjon Begaj	Giulia Bernagozzi		Maria Caterina Manca	Giacomo Tarsitano
Porpora Marcasciano	Loretta Bittini			
	Cristina Ceretti			
	Franco Cima			
	Giorgia De Giacomi			
	Mery De Martino			
	Antonella Di Pietro			
	Roberto Fattori			
	Maurizio Gaigher			
	Roberto Iovine			
	Claudio Mazzanti			
	Rita Monticelli			
	Vincenzo Naldi			
	Mattia Santori			
	Roberta Toschi			