

Wolf Bukowski e Wu Ming

Il Passante di Bologna

Prime tre puntate



Prima puntata, UNA DISAVVENTURA URBANA

Guarda la fotografia

Al centro dell'inquadratura campeggia uno svincolo autostradale, di quelli che in gergo si chiamano a quadrifoglio completo. Tutt'intorno, a volo d'uccello, si stendono boschi, prati, un fiume e un'anonima cittadina, resa ancora più irriconoscibile dall'effetto di sfocatura ai margini dell'immagine. Il paesaggio è un'esplosione di verde, per lo più abeti, appena interrotti da larici e faggi in veste autunnale. Sopra uno spicchio di foresta si staglia un simbolo bianco. Archi di circonferenza che ricordano onde radio, come nel logo del wi-fi, ma potrebbe anche essere un orecchio stilizzato, o la curva di una strada a quattro corsie.

Subito accanto, una scritta in corsivo recita: “Confronto pubblico”. E una riga sotto, in grassetto, “Passante di Bologna”.

Già alla prima occhiata, avvertiamo che qualcosa non torna, come di fronte a un quadro di Magritte.

Chi mai le ha viste, tante conifere, nella campagna intorno alle due torri? Stregati dall’enigma, perlustriamo la rete in cerca di autostrade, foreste, svincoli, alberi e verde. Traduciamo le parole chiave in inglese, francese, tedesco. Passiamo al setaccio i risultati e una fotografia s’impone sulle altre. Autobahnkreuz Oberpfälzer Wald. La prospettiva non è la stessa, ma molti elementi corrispondono. Troviamo altre immagini, mappe digitali, e un laghetto artificiale perfettamente rotondo ci conferma che abbiamo fatto centro.

Lo scatto ritrae la foresta dell’Alto Palatinato, in corrispondenza dell’incrocio tra due autostrade, la A6 e la A93. Il paese sullo sfondo non è Casalecchio di Reno e nemmeno San Lazzaro di Savena, bensì Wernberg, Baviera.

Inquieti, ci domandiamo per quale motivo il sito ufficiale per il confronto pubblico sul Passante di Bologna sia illustrato con l’immagine di uno svincolo tedesco.

Considerando che per quattordici anni si è favoleggiato di aggirare Bologna con una nuova autostrada, e si è discusso di quanto a nord costruirla rispetto alla città, si potrebbe pensare che il “confronto pubblico” riguardi la proposta di farle attraversare l’Alto Palatinato, ma la regione tedesca sembra davvero troppo a nord.

E poi quell’autostrada – il cosiddetto Passante nord – appartiene ormai al passato. Il 22 luglio scorso Virginio Merola, sindaco metropolitano da poco rieletto, ha presentato un progetto alternativo. Non più colate di cemento sulla campagna bolognese! Non più consumo di suolo! Ecco a voi il “potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale”. Battezzato con il nome di Passante di

Bologna, altrimenti detto Passante di mezzo. Ovvero l'aggiunta di quattro corsie alla mezzaluna d'asfalto che da cinquant'anni taglia la periferia della città. Il borgomastro, nel suo discorso, ha speso parole suggestive: "rigenerazione urbana", "svincoli [che diventano] nuove porte della città", "ridare ai nostri cittadini tempo di vita", "cantieri [che] hanno bisogno di un'anima", "dimostrare al resto del Paese che può contare su Bologna". Ma soprattutto, ha magnificato "uno strumento di democrazia che affrontiamo per la prima volta": il confronto pubblico.

La fede nel buon governo locale, erede della leggendaria pianificazione riformista degli anni sessanta, si è trasformata nel culto di Asfalto, Mattone, Tondino e Cemento

Stregati da una simile occasione, ci siamo subito diretti alla piazza virtuale del dibattito, il sito passantedibologna.it, dove trovare tutti gli strumenti per "costruire insieme, nella massima trasparenza, la migliore soluzione per la città". Ci siamo imbattuti così, per la prima volta, nell'immagine sfocata e traditora dell'Autobahnkreuz Operpfälzer Wald.

Quattro mesi più tardi, osservandola con più attenzione, ci rendiamo conto che quell'istantanea della foresta palatina, con le due scritte bianche che l'attraversano, non racchiude una sola bugia, ma addirittura tre, nella nobile tradizione di Simon Pietro.

Anzitutto, mente dal punto di vista *descrittivo*, perché quello *non* è il Passante di Bologna.

Poi mente in senso *evocativo*, perché le parole "confronto pubblico" suggeriscono una realtà molto lontana dai dodici incontri che sono stati promossi in città.

Infine mente anche sul piano *metaforico*, perché nessun passante, snodo o svincolo "di Bologna" potrà mai essere verde e boscoso *come* quell'incrocio di autostrade tedesche.

Smascherare queste tre bugie è l'obiettivo della nostra indagine: nella prima puntata, cercheremo di illustrare cos'è davvero il Passante di Bologna; nella seconda, racconteremo gli incontri del "confronto pubblico", ai quali abbiamo partecipato, "per vedere di nascosto l'effetto che fa"; nella terza, osserveremo in che modo il progetto di allargamento di autostrada e tangenziale sia stato verniciato di un verde che non è verde, finto come un bosco d'abeti nel bel mezzo della pianura padana.

Sono tre piccole storie locali, eppure siamo convinti che sia utile conoscerle anche fuori dei confini della città, e non solo perché il nodo autostradale di Bologna è uno dei più nevralgici della penisola.

L'Emilia-Romagna, negli ultimi vent'anni, ha ispirato molti *cautionary tales*, racconti ammonitori su cosa succede al territorio quando i cittadini non si preoccupano delle sue trasformazioni. L'alta velocità Bologna-Firenze, la variante di valico, il viadotto modenese della linea alta velocità Bologna-Milano, sono esempi ormai noti in tutt'Italia tra coloro che si battono per la tutela del paesaggio. Lo stesso può dirsi per alcuni disastri urbanistici, come il cantiere dell'ex mercato Ortofrutticolo di Bologna o la cementificazione selvaggia e 'ndranghetista nelle province di Parma e Reggio Emilia. La fede nel buon governo locale, erede della leggendaria pianificazione riformista degli anni sessanta, si è trasformata nel culto di Asfalto, Mattone, Tondino e Cemento. Autostrade, megastazioni e ferrovie veloci sono sempre benedette dal clero laico degli amministratori e accettate senza tanti disturbi dalla maggioranza del popolo.

Proprio il Passante nord sembrerebbe la prima, grande infrazione della liturgia. L'opera è stata contestata dai cittadini e poi respinta dopo tredici anni di manifestazioni e migliaia di firme.

Solo che non si è trattato di una bocciatura. L'infrastruttura è stata respinta più in là, dalla campagna bolognese alla periferia cittadina, e con essa si sono

trasferiti anche il danno e la beffa, scaricati soprattutto sui residenti di cinque quartieri.

Non una vittoria degli eretici, quindi, ma sostanza per un nuovo racconto ammonitore, che aiuti a non ripetere altrove gli errori fatti da queste parti. In fondo, come disse il poeta Miguel Torga, l'universale è il locale senza i muri.

Col trattore in tangenziale

Martedì 11 luglio 1967, a pagina 4 de l'Unità, un articolo firmato da Luciano Vandelli celebrava "l'ultima domenica d'estate in cui Bologna ha dovuto filtrare attraverso i suoi congestionati itinerari cittadini le diaspore motorizzate che convogliano fiumi di automobili verso la riviera adriatica". Alle 22 del giorno successivo sarebbe entrata in funzione la tangenziale, "un raccordo ancora unico nel suo genere in Italia", con la caratteristica di "affiancare ai percorsi autostradali del traffico di transito, due nastri complanari, che collegano la viabilità ordinaria". L'autore del pezzo non mancava di lodare "la felicissima intuizione che più di dieci anni fa fece vincolare dal sindaco Dozza una fascia di centodieci metri di larghezza, lungo quello che oggi è il tracciato della tangenziale nord".

La lungimiranza di Dozza in quell'occasione è ormai un attributo del suo santino ma, per comprenderla davvero, bisogna aggiungere almeno due dettagli.

Primo, che la tangenziale complanare fu il risultato di un baratto. In cambio di quella, la società Autostrade (allora di proprietà statale) ottenne di costruire l'A14 a tre chilometri da piazza Maggiore, a ridosso della prima periferia, con il vantaggio di un tragitto più breve.

Secondo, che solo quattro anni prima, nel 1963, il vecchio sindaco partigiano aveva celebrato il funerale dell'ultimo tram. Sotto la sua guida, Bologna smantellò 16 linee su rotaia, una rete capillare, elettrica e sostenibile di 75

chilometri e 155 mezzi. La sua previdenza non si spingeva oltre i confini di una certa idea di progresso, secondo la quale il futuro doveva battere al ritmo del motore a scoppio. Da allora, il capoluogo emiliano non ha mai brillato per le idee innovative sulla mobilità, se si esclude una minuscola isola pedonale, in anticipo sui tempi italiani (1968), e la breve stagione degli autobus gratuiti nelle ore di punta (1973-76).

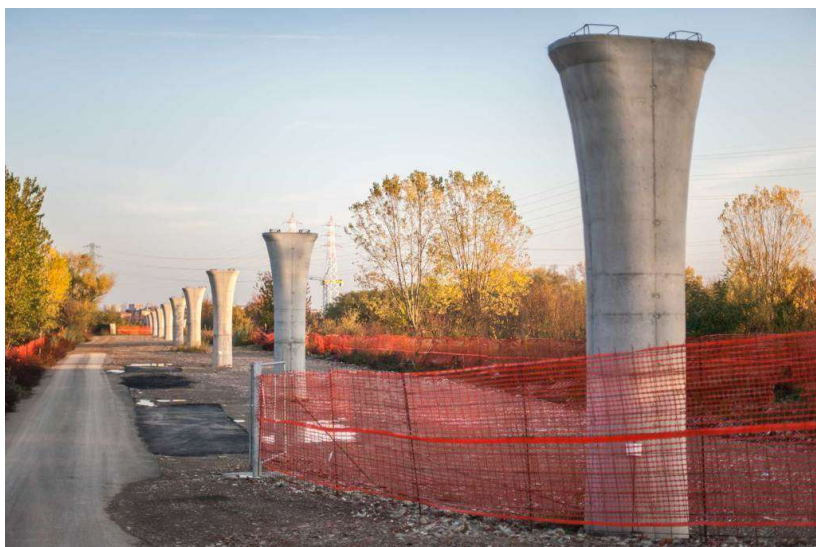
Aprendo più strade si raggiunge un equilibrio negativo dove tutti rallentano e il trasporto privato non è più veloce di quello pubblico

Oggi la città è famosa per il Civis, un filobus a guida ottica, acquistato, mai usato e infine ripudiato perché insicuro, dopo anni di lavori per adattare le strade al suo passaggio. Nel 2013, mentre i 49 esemplari del superfilobus marcivano in un parcheggio di periferia, veniva inaugurata la stazione bolognese dell'alta velocità, progetto vincitore di un concorso internazionale bandito da Rete Ferroviaria Italiana. Tre anni dopo, la stessa Rfi considera l'enorme astronave sotterranea "un esempio critico", perché "a fronte di grandissimi spazi necessari, la frequentazione dei passeggeri è molto bassa". Per non parlare del People mover, la navetta per l'aeroporto, tutta su monorotaia sopraelevata nuova di zecca, quando un collegamento analogo si poteva ottenere aggiungendo pochi binari alle linee ferroviarie già esistenti. Prima ancora dell'inaugurazione dei cantieri, il People mover si è guadagnato le prime pagine dei giornali con un processo per turbativa d'asta e abuso d'ufficio nell'appalto al Consorzio Cooperative Costruzioni, mentre due mesi dopo l'inizio dei lavori la procura ha aperto un altro fascicolo per favoreggiamento e abuso d'ufficio.

Ma Civis, Astro-stazione e People mover non erano ancora all'orizzonte quando cominciò a farsi strada l'idea di un ritocco alla tangenziale.

Nell'autunno del 1985, Italia Nostra promosse il convegno nazionale "La strada sbagliata. Nuova politica dei trasporti". L'iniziativa coinvolgeva tre sindaci

“dissidenti” e due eroi della pianificazione riformista, Giuseppe Campos Venuti e Pierluigi Cervellati. Nell'affollato cinema di Sasso Marconi, gli intervenuti contestavano la regione Emilia-Romagna per aver approvato il “progetto irragionevole” di un raddoppio appenninico dell'Autosole, quello che allora si chiamava “camionabile” e che oggi conosciamo come variante di valico. Le accuse rivolte ai sostenitori della nuova autostrada erano principalmente due. Quella di insistere su un modello di mobilità basato sulla gomma e quella di voler ottenere, in cambio del via libera alla camionabile, “il raddoppio della tangenziale bolognese”. Anche la loro preveggenza andrebbe ricordata: trent'anni dopo, mille capriole dopo, appena inaugurata la variante si è arrivati proprio al risultato previsto. Il potenziamento in sede del sistema autostradale tangenziale.



I piloni del People mover, Bologna, novembre 2016. *(Michele Lapini)*

Variante di valico e “allargamento dell'A14 – Terza corsia tangenziale di Bologna” si tenevano a braccetto anche nella convenzione del 1997, quella con cui lo stato

si preparava a far cassa vendendo la società Autostrade alla famiglia Benetton. Ed è proprio con la nuova concessionaria che gli enti locali si impegnano, all'inizio del 2002, per ampliare l'A14 con una terza corsia. Poi però cambiano idea e nell'agosto dello stesso anno, firmano l'accordo con il ministro Lunardi che dà il via alla progettazione del Passante nord, cioè la nuova bretella autostradale a nord del capoluogo, pensata per mandare in pensione proprio quel tratto di A14 che un attimo prima volevano allargare. L'apertura del Passante, infatti, andrebbe di pari passo con la banalizzazione della vecchia autostrada, cioè il suo declassamento a strada ordinaria, senza pedaggio, così che le otto corsie dell'autostrada/tangenziale sarebbero tutte dedicate al trasporto urbano, roba da far invidia a Los Angeles.

Il progetto è abbastanza megalomane da far proseliti e si guadagna un posto tra le "scelte fondamentali" della provincia, mentre i sindaci dei comuni attraversati espongono in un documento le loro condizioni.

A quel punto, la fondazione Carisbo (gruppo Sanpaolo) promuove uno "studio di fattibilità per la riorganizzazione infrastrutturale del nodo autostradale tangenziale di Bologna". Lo studio mette a confronto il Passante nord con "altri tre scenari alternativi": il Passante sud, ovvero un tunnel sotto i colli della città; la banalizzazione secca, cioè l'apertura, senza pedaggio, dell'autostrada/tangenziale, e infine la sola realizzazione delle opere già previste (variante di valico, tre nuovi caselli autostradali, completamento di alcune arterie provinciali).

Scenari "alternativi" per modo di dire, visto che nascono tutti dalla stessa premessa, quella che il traffico si riduce se aumenta la capacità della rete stradale. Eppure, la tesi contraria è ormai talmente riconosciuta da essersi guadagnata tre nomi diversi. I matematici lo chiamano paradosso di Braess, i trasportologi congettura di Lewis-Mogridge e gli economisti paradosso di Downs-Thomson.

Non solo l'aggiunta di strade può aggravare la congestione e aumentare i tempi di percorrenza, ma danneggia anche il trasporto pubblico, che si ritrova ad avere meno utenti, quindi meno risorse, quindi un servizio più scadente, fino a raggiungere un equilibrio negativo dove tutti rallentano e il trasporto privato non è più veloce di quello pubblico.

Lo studio di fattibilità è completato nel maggio 2003 e già alla prima occhiata non brilla per imparzialità. Su diciotto capitoli, dieci sono dedicati al Passante nord e solo quattro al confronto tra le varie ipotesi. La valutazione, come spesso accade, sembra cucita su misura per rivestire decisioni già prese.

I lupi e gli agnelli

Contro quel documento insorgono i cittadini dell'hinterland bolognese, che d'improvviso vedono precipitare su campi e cortili un "muraglione" di quasi quattro metri di altezza, lungo 42 chilometri, accompagnato dal solito corteo di capannoni, centri commerciali e condomini.

Raccolgono cinquemila firme per scongiurare l'assalto, si riuniscono, studiano e in meno di un anno presentano l'Alternativa. Allargare l'autostrada, allargare la tangenziale, ma senza consumo di suolo e potenziando il trasporto su ferro. Tutto in un'unica, magica mossa. Le scarpate del sistema complanare sarebbero colmate per sostenere le quattro nuove corsie e dentro il terrapieno così ottenuto si scaverebbero due gallerie, una per lato, dove stendere i binari di una metropolitana.

Tanto sforzo produce un primo risultato. La provincia istituisce un comitato tecnico-scientifico per integrare lo studio di fattibilità e valutare l'Alternativa. Gli oppositori della nuova autostrada potranno indicare due tecnoscienziati su dieci. I Gruppi spontanei contro il passante nord rimandano l'invito al mittente, giudicandolo "un'apertura solo apparente". E hanno ragione, ma non si rendono

conto che il terreno per piazzare la trappola l'hanno predisposto loro, chiedendo di vagliare una controproposta. Come insegna Fedro, se il lupo e l'agnello si trovano a bere allo stesso rivo, l'agnello deve scappare o preparare una difesa, perché se accetta di discutere col lupo dei suoi diritti di predatore, quello prima o poi troverà una buona ragione per divorarlo.

Al posto del comitato tecnico-scientifico, i Gruppi spontanei invocano un "concorso internazionale di idee", il classico rimedio contro tutti i mali, ispirato alla favola liberista che "il mercato premia i migliori". Quindi, dato un problema, se faccio competere tutte le soluzioni possibili, alla fine sceglierò quella ideale. In realtà, sarà anzitutto la formulazione del problema a selezionare le risposte. Poi ci saranno decine di soluzioni equivalenti, con pro e contro, e ci si ritroverà da capo a non saper scegliere, perché prima di dire "vinca il migliore" bisognerebbe aver capito che cosa si intende con quel termine. Una decisione politica che non può ridursi a un confronto di numeri e perizie.

I tecnoscienziati, invece, fanno i loro calcoli a tempo di record. A novembre 2004, lo studio di fattibilità aggiornato e approfondito finisce sulla scrivania del ministro Lunardi. Nell'addendum, i tecnoscienziati promuovono il Passante nord – con il solo voto contrario di Maria Rosa Vittadini – e bocciano senz'appello il "potenziamento in sede", esprimendo "seri dubbi sull'opportunità di indurre ulteriori profonde e durature sofferenze alle attuali gravi condizioni di vivibilità e di qualità dell'ambiente, riscontrabili nella fascia a ridosso del nastro tangenziale/autostradale. Particolarmente convincenti e decisive, a questo proposito, risultano le considerazioni svolte nel capitolo dedicato all'analisi della qualità dell'aria e del rumore, che avvertono di quali ulteriori danni la proposta del potenziamento in sede porterebbe allo stato attuale dell'atmosfera e del clima acustico nella prossimità del nastro".

Un giudizio negativo che suona sorprendente, se si pensa che il “potenziamento in sede” oggi si chiama “Passante di Bologna”, ed è il progetto decantato dal sindaco Merola come “un’idea di città che punta a rafforzare fortemente la nostra qualità urbana complessiva”.

Chilometri da odiare

Archiviato lo studio di fattibilità, si passa alla fase operativa. Bisogna sviluppare un progetto e trovare i soldi per realizzarlo. Il governo pensa a un finanziamento pubblico/privato ormai tipico del settore infrastrutture. È lo schema Bot (Built – Operate – Transfer). Il privato paga una parte dell’opera, la costruisce e poi recupera l’investimento riscuotendo il pedaggio fino all’anno X. A quel punto, sazio e satollo, si fa da parte e l’autostrada diventa gratuita. Peccato che lo schema funzioni solo in teoria, mentre nella pratica – chissà perché – l’abolizione della tariffa non arriva mai, e l’infrastruttura si trasforma, per il gestore, in una rendita garantita.

Le prime a farsi avanti per il Passante nord, sono l’italiana Pizzarotti e la francese Eiffage, accoppiate per l’occasione. Ma i tempi si allungano, qualcosa s’incepisce, e ci vogliono due anni prima che il ministro Di Pietro bolli il progetto come “irricevibile sul piano tecnico e giuridico”. “Ognuno tira la giacca dalla propria parte”, si lamenta il ministro. E allora sai che si fa? Altro che Pizzarotti-Eiffage! Questa nuova autostrada è una priorità nazionale, se la deve accollare l’Anas con un finanziamento pubblico, i soldi ci sono, si fa un apposito emendamento nella prossima finanziaria. Che problema c’è?

C’è che l’apposito emendamento non passa in commissione bilancio, suscitando il “rammarico” del premier Romano Prodi.

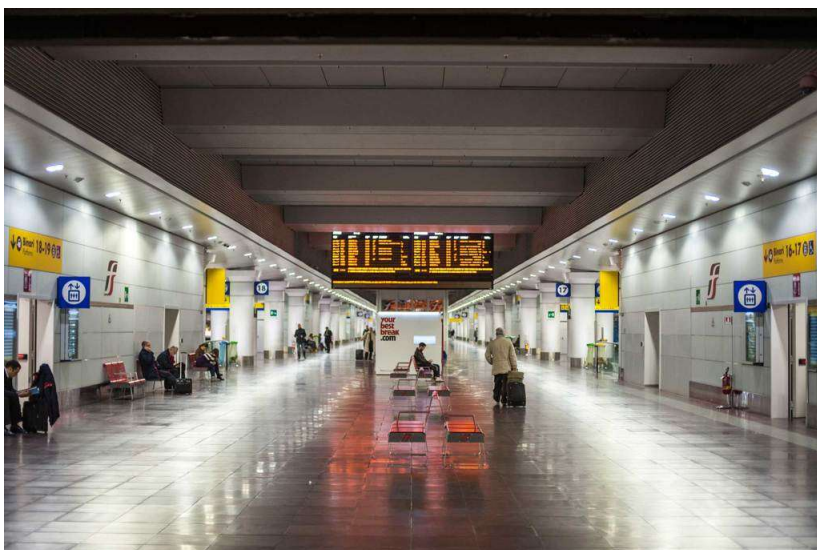
Negli stessi giorni – siamo a novembre 2007 – con le classiche “indiscrezioni” a mezzo stampa si comincia a nominare, sottovoce, il deus ex machina che può sbloccare la situazione. Autostrade per l’Italia (in sigla, Aspi).

“Autostrade? Bell’idea, ma mica gli possiamo dare il Passante così, senza gara d’appalto. L’Unione europea ci scortica vivi”.

“Dipende. Se la chiamiamo ‘nuova autostrada’ ci vuole un bando pubblico. Se la chiamiamo ‘variante’, possiamo farne a meno. È come se Autostrade pigliasse l’A14 e la spostasse più a nord”.

“Geniale! Così il Passante rientrerebbe tra gli investimenti già previsti sul nodo bolognese. Sarebbe tra gli obblighi della convenzione del 1997. Lo pagherebbero tutto loro!”.

L’idea geniale deve però fare i conti con alcuni guastafeste, che oggi qualcuno chiamerebbe “gufi”, mentre Di Pietro li accusa di voler difendere bruchi, rospi e passerotti.



La stazione bolognese dell’alta velocità, novembre 2016. (Michele Lapini)

Legambiente denuncia il governo italiano alla Commissione europea, sostenendo che l'affidamento diretto ad Autostrade viola le regole sugli appalti. Rifondazione comunista e Verdi minacciano di raccogliere le firme per un referendum contro il Passante, mentre i Comitati di cittadini rinforzano la protesta contro il "muraglione".

Passano altri due anni, cade il governo Prodi. Di Pietro se ne va dal ministero delle infrastrutture e arriva Altero Matteoli.

Intanto a Bologna la vita continua. A vent'anni dall'ultimo piano urbanistico generale, viene adottato, a luglio 2008, il nuovo Piano strutturale comunale. "Bologna si fa in sette" è il pay off del nuovo documento, e vi si descrive una città formata da sette città. Una di queste è la "città della tangenziale", ovvero "la sequenza di insediamenti che, addossati alla grande barriera, ne soffrono tutti gli inconvenienti". La lungimirante "fascia vincolata" del sindaco Dozza negli anni si è riempita di case, palazzi, interi quartieri, con la sola eccezione di qualche "cuneo agricolo". Così, per "recuperare l'abitabilità" della zona, il piano confida molto nella "scelta di realizzare un Passante autostradale a nord, che comporterà il 'declassamento' a sola tangenziale del tratto autostradale bolognese, con una riduzione del traffico e del suo carico inquinante".

Aggrappandosi al Passante più vicino

Che il "declassamento" immaginato dal comune possa portare davvero a un "recupero di abitabilità" non è affatto scontato. Se un'infrastruttura contamina per decenni la vita di un quartiere, non è addomesticando il mostro che si guarisce l'infezione. Tuttavia, i cittadini della tangenziale sono invitati a immaginarsi un futuro con meno auto e meno inquinamento sotto le finestre di casa, oltre alla promessa di mitigazioni ambientali, inserimenti paesaggistici,

ricuciture, corridoi e spine verdi, attraversamenti ciclo-pedonali, tutela, riqualificazione, potenziamento degli spazi di uso pubblico.

Il Passante nord intanto è ancora ben lungi dall'essere approvato, ma in comune tirano dritto come se lo fosse, sperando che si materializzi a furia di nominarlo. Finalmente, a ottobre 2009, nuntio vobis magnum gaudium: l'Unione europea ha detto sì.

O forse no. 'Spetta 'n attimo. Qua dice che il passante di 42 chilometri non gli va bene. Una roba così lunga, come fai a chiamarla variante? Bisogna scorciarla, bisogna stare più a sud. Seee, più a sud! Se passiamo più a sud tocca convincere soquanti altri sindaci, diventa La storia infinita...

Il risultato è che altri due anni – quasi fosse una scadenza rituale – se ne vanno per discutere se l'Unione europea ha dato il via libera al Passante nord o al Passantino-più-corto-più-a-sud, interrogandosi su quale sarebbe, nel caso, il tracciato di questo Passantino.

Nel novembre 2011, Anas e Autostrade rompono gli indugi e firmano l'accordo per la realizzazione del Passante. Costo previsto: un miliardo e quattrocento milioni. Il tracciato? Non è dato saperlo, ma pare ormai certo che si tratterà della versione ridotta.

Il sindaco di Castelmaggiore, incupito, dichiara che il Passantino “rischia di diventare la nostra Val di Susa”. Ma la battaglia evocata dalle sue parole non è tanto sul territorio del suo comune, quanto all'interno del suo partito, il Partito democratico, tra sindaci e provincia, tra consiglieri e consiglieri, tra pezzi contrapposti dello stesso blocco di potere.

Un indizio evidente della guerra intestina è la nuvola di polvere che si alza a confondere la vista: non ci sono più progetti chiari, intenzioni riconoscibili, studi di fattibilità sbilanciati ma quantomeno consultabili.

Autostrade per l'Italia, nell'estate 2012, consegna agli enti locali un'ipotesi di tracciato, ma il documento non viene divulgato. Trapela giusto a spizzichi e bocconi, una tabella qui, un parere là, qualche frase tra virgolette. Come quella che definisce il Passante nord "un progetto che sembra discendere da scelte di carattere urbanistico, piuttosto che rappresentare un'efficace alternativa all'uso dell'esistente sistema autostradale". E ancora: i "modesti benefici trasportistici" e i "consistenti impatti territoriali e ambientali" portano alla "conseguente scarsa sostenibilità dell'analisi costi benefici, evidente" per il Passante nord nella sua versione originale, e "molto probabile" anche per il Passantino.

Uno dice: a 'sto punto non lo faranno di sicuro, 'sto maccherone di Passante nord. E invece, nonostante una seconda denuncia di Legambiente all'Unione europea, il 29 luglio 2014 si va tutti quanti dal ministro Lupi a firmare l'accordo per la progettazione del Nuovo-passantino-non-tropo-a-nord.

Maurizio Lupi, però, rassegna le dimissioni prima di vedere uno straccio di progetto e il suo successore, Graziano Delrio, chiede tempo, per valutare bene – dice – quali grandi opere siano davvero necessarie al paese. Alla fine, senza troppe fanfare, il Passante passa. Autostrade fa i compiti delle vacanze, consegna tutte le carte, ma il 4 dicembre 2015 arriva lo stop definitivo: "Dopo consultazione dei sindaci, le parti convengono di non dar seguito all'opera prevista".

Evviva. La campagna bolognese è salva. Si evita di costruire un'autostrada dannosa, inutile e imposta. Ora magari si valuteranno altre soluzioni, per risolvere il problema delle code in tangenziale. Magari si aspetterà di vedere come se la cava il Servizio ferroviario metropolitano, che doveva andare a regime nel 2005 e invece lo sarà – forse – solo nel 2017. Magari...

Magari un corno. Per la prima volta in tutta questa storia, si decide in fretta, si bruciano i tempi, non si rispettano i due anni della liturgia consolidata.

Il 15 aprile 2016 c'è già un nuovo accordo da sottoscrivere. Le firme sono quelle del ministro Delrio, del sindaco Merola, del presidente della regione Stefano Bonaccini e di Irene Priolo, delegata ai trasporti per la Città metropolitana (ex provincia), nonché sindaca di Calderara di Reno, oppositrice del Passante nord sul suo territorio. Nella nuova giunta bolognese che si insiederà di lì a due mesi, sarà assessora alla mobilità, pur rimanendo sindaca di Calderara. Sull'ultima riga utile del documento, non previsto dall'intestazione e nemmeno dagli appositi spazi per le firme, c'è un sesto autografo – largo allo Sbloccatutto! – : il presidente del consiglio dei ministri, Matteo Renzi. Il titolo è: “Accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna”.

Sui motivi di un'intesa tanto rapida si possono formulare solo ipotesi. Certo, la scadenza delle elezioni amministrative ha il suo peso. Il 5 giugno si vota per il sindaco di Bologna e della Città metropolitana. Ma c'è anche un'altra data – poco nota ai più – che i firmatari conoscono di certo. Il 19 aprile 2016, sotto la pressione di tre direttive europee, entrerà in vigore il decreto legislativo numero 50 del 2016, meglio noto come Nuovo codice degli appalti, destinato a riordinare la normativa in materia di contratti, bandi e concessioni nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali. Sai mai che a firmare cinque giorni dopo non ci si vada a inguaiare con qualche nuova disposizione, come per esempio l'articolo 22, sulla trasparenza e il dibattito pubblico. Quindi via, di corsa, prima si firma, poi si vota, poi si nomina la giunta e infine a luglio, con le valigie in mano e l'afa che addormenta la città, si presenta in comune il nuovo progetto. Merola dichiara: “Abbiamo bisogno di amministratori che sappiano imparare dagli errori e abbiano l'umiltà di dirlo”. Un errore durato dodici anni?

Chissà cosa ne pensano quelli del Comitato per l'Alternativa al passante autostradale nord di Bologna.

Sulle prime, com'è giusto, festeggiano. “Questa è una storia che nasce già/ben quattordici anni fa” – comincia la *zirudella* composta per l'occasione, ma “il quindici aprile di quest'anno/pare finito l'infinito inganno”. Sul loro sito, scrivono che “il potenziamento in sede è [...] la proposta avanzata dal Comitato fin dal 2004”.

In seguito correggono il tiro, sottolineando che “l'allargamento di cui si sta discutendo oggi non è la nostra proposta e rischia di disattendere le ragioni che l'avevano ispirata”. Autostrade per l'Italia, infatti, aggiungerà le quattro nuove carreggiate consumando 20 ettari di suolo (ma guarda un po'!), e le scarpate dell'infrastruttura non diventeranno gallerie ferroviarie. Né ha immaginato l'avveniristica “opzione 2”, una specie di strada-condominio, formata da due tunnel sovrapposti, suddivisi per tipi di traffico (auto, treni, bici), in parte adibiti a parcheggi e ricoperti all'esterno con pannelli fotovoltaici.

Queste ultime osservazioni si possono leggere nel “documento finale” di 149 pagine, pubblicato in ottobre, come “testimonianza dell'impegno di un comitato 'sui generis”.

Sui generis? E che vuol dire? Ogni comitato di questo tipo ha le sue peculiarità. Cambiano i territori, cambiano le battaglie, le imposizioni e le opere. Non c'è nemmeno bisogno di precisarlo. Per quale motivo, invece, questo comitato si sente in dovere di enfatizzare la sua differenza?

È venuto il momento di conoscerlo meglio.

Scopri sempre che c'è un'alternativa

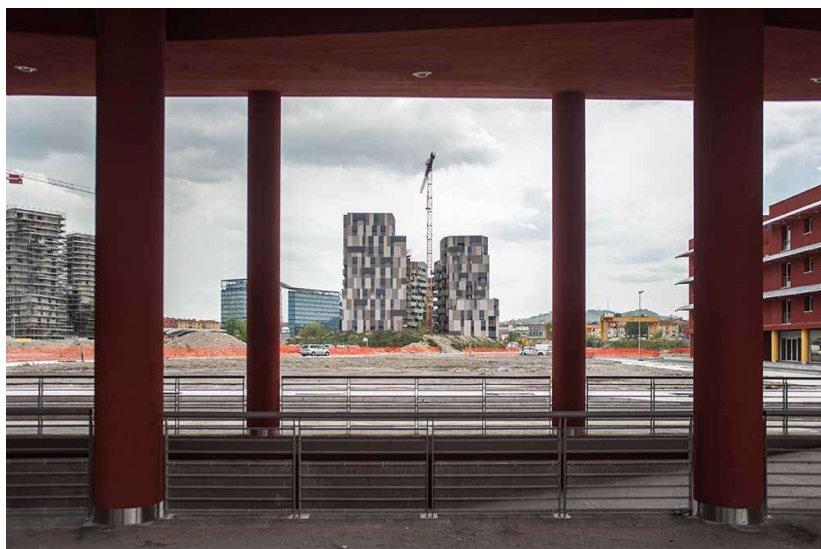
Cominciamo dal nome, che non è un dettaglio. A leggere con attenzione i volantini si scopre che il Comitato contro il passante nord non è mai stato un “Comitato contro il passante nord”. Quando debutta, nel 2003, ha il nome plurale di “Coordinamento dei gruppi spontanei contro il passante nord”. In poco tempo

aggiunge: “(e proponenti soluzione Alternativa in sede)”. Più che una ragione sociale, un film di Lina Wertmüller: 14 parole più le parentesi. Dal 2005 si stabilizza in “Comitato per l’Alternativa al passante autostradale nord di Bologna”. Qual è il motivo di questa irrequietezza identitaria? Forse lo stesso che lo spinge a definirsi “Comitato sui generis”. Il Comitato è “per l’Alternativa” perché cerca un modo alternativo di praticare il culto di Asfalto, Mattone, Tondino e Cemento, senza mettere in discussione il dogma che per ridurre il traffico sia necessario fare più strade. Ed è “sui generis”, e quindi atipico, perché si differenzia dagli oppositori di infrastrutture per antonomasia, i No Tav:

“Per noi il no e basta non esiste: noi portiamo avanti una proposta alternativa sul Passante, quindi noi prendiamo atto che c’è questo movimento [in Val di Susa] non abbiamo però parentele con questo tipo di atteggiamento e, diciamo, questo modo di comportarsi”.

Il Comitato “sui generis” mette tra i suoi principi la critica a un “modello di sviluppo superato”. Eppure, tanto quel modello quanto la loro Alternativa si basano sul culto della mobilità privata e del trasporto su gomma, senza metterlo davvero in discussione. Quest’incoerenza rimane sottotraccia fino al 2016, quando l’Alternativa viene fatta propria dalle istituzioni. Allora il Comitato dimentica di essere “sui generis” e si mette a combattere contro gli oppositori dell’allargamento in sede, che si sono dati il nome di No passante di mezzo, e sono soprattutto quei “cittadini della tangenziale” blanditi dal comune pochi anni prima. A quel punto, la critica al “modello di sviluppo”, già prima puramente formale, viene dismessa: “Non è corretto [...] gridare all’improvvisazione [...] né invocare una visione generale dei problemi. [...] È significativo che ancor oggi i comitati dei residenti non abbiano indicato la loro preferenza tra le ‘tante soluzioni’ a cui fanno spesso riferimento nei loro interventi senza mai elencarle esplicitamente. Diciamo la verità: il nopassantedimezzo in pratica nasconde un

torniamo al passante nord, e senza badare troppo per il sottile, visti gli interventi che vengono applauditi a scena aperta [...] sommessamente suggeriamo a questi signori ed ai loro esperti di informarsi meglio, con meno faziosità negli slogan, nell'esposizione e nell'uso dei dati ed essere capaci anche di ascoltare, in un sereno confronto [...]"



Il cantiere dell'ex mercato Ortofrutticolo di Bologna, giugno 2014. *(Michele Lapini)*

A distanza di pochi anni e chilometri, il Comitato "sui generis" ha dimenticato cosa significa vedersi piombare addosso ettari d'asfalto e non riconosce la propria immagine nello specchio delle vittime del nuovo patto tra Pd e Autostrade. Così, elegge i propri pari – i No passante di mezzo – a principali nemici. Li invita a indicare la loro preferenza, tra le tante soluzioni possibili, e ciò significa, visto il pulpito, a trovare qualcuno su cui gettare addosso l'infrastruttura.

Ed è qui che esce il peggio di questa storia bolognese. Perché le nuove vittime stanno al gioco, si oppongono all'opera lì da loro, cercando di scaricarla su un altro territorio. Certo, non tutti: abbiamo sentito di persona chi, parlando a nome del No passante di mezzo, lo fa senza cedere a questa tentazione. Ma nel complesso la visita al loro sito, passantedimezzonograzie.it, è sconcertante, ed è piena di "soluzioni alternative". La più gettonata è quella del Passante sud - il buco sotto le colline bolognesi già perforate da variante di valico e alta velocità ferroviaria. Tra i tecnici che la sostengono sulle loro pagine ("i nostri esperti") spicca un negazionista del riscaldamento climatico, nemico dei "talebani dell'ambientalismo", che coglie l'occasione per un'invettiva contro i No Tav: "Occorre serietà, equilibrio, elasticità mentale, e non si addice neppure la posizione di chi dice solo e sempre no a qualsiasi intervento [...]. In un paese montuoso e sismico e di ineguagliata qualità paesaggistica come la nostra Italia [...] la mobilità [...] va sviluppata nel sottosuolo. [...]. Questo orientamento è già stato positivamente attuato anche nel Bolognese con l'Alta Velocità [...], e con la Variante di Valico [...] opere necessarie, osteggiate e ritardate a lungo dai soliti negazionisti puri che ne avevano pronosticato anche l'impopolarità, come si ostinano ancora oggi a fare i valsusini".

La sintonia tra i comitati "nemici" è, su questo punto, perfetta. La postura è identica, ed è quella che predispose al lancio dell'infrastruttura contro qualcun altro. Più indifeso è, meglio è. Non a caso, i No Tav della val di Susa attirano odio e strali da entrambi, perché dimostrano che è possibile e necessario sottrarsi a questa pratica.

Stasera pago io

Uno degli insegnamenti che si possono trarre da questa triste vicenda bolognese è che lo scaricabarile tra territori, una volta partito, infetta la discussione in

maniera irrimediabile. Diventa così molto più difficile confrontarsi sui vantaggi e gli svantaggi di un'opera: traffico, inquinamento, rumore, consumo di suolo e paesaggio. Nelle prossime due puntate della nostra inchiesta, vi racconteremo quanto sia stato fuorviante il "confronto pubblico" su questi temi.

Ora, invece, vogliamo affrontare un altro elemento. Anche questo comporta vantaggi e svantaggi, ma come spesso accade, è stato messo in ombra dalle altre questioni.

Il denaro.

Nicholas Hildyard, nel suo ultimo libro su infrastrutture e finanza, *Licensed larceny* (Manchester University Press, 2016), sostiene che nessuna discussione sull'impatto ambientale di una grande opera è davvero efficace se non si capisce in che misura genera profitti e a vantaggio di chi. Strappare qualche chilometro in più di barriera antirumore è una vittoria di Pirro, se rende accettabile un'autostrada che per molti decenni succhierà ricchezza pubblica per trasformarla in ricchezza privata.

Quindi occorre chiedersi: chi lo paga, il Passante di Bologna? Chi ci guadagna?

L'idea che va per la maggiore, a proposito dei costi progettuali della nuova opera, è condensata nello slogan "paga Autostrade".

Ma è davvero così? Possibile che una società per azioni "paghi e basta"?

Autostrade per l'Italia gestisce quasi tremila chilometri di strade a pagamento. La sua fonte di reddito sono i pedaggi, la sua prospettiva economica è data dalla durata delle concessioni che le consentono di incassarli. Vediamo, in quattro passaggi successivi, come sono stati fissati entrambi i parametri.

a) Nel 1997, quando la società Autostrade è ancora di proprietà pubblica all'87 per cento, la concessione viene prorogata di vent'anni, "in cambio" di opere come la variante di valico e il "potenziamento del nodo bolognese". Ciò significa che Autostrade incasserà i pedaggi fino al 2038 e non più "solo" fino al 2018. Inoltre,

nella formula con cui si calcola l'importo da richiedere al casello è incorporato un provvidenziale fattore X. "È difficile pensare ad altri casi in cui sia possibile per uno stato dispensare regali tanto generosi, senza che l'opinione pubblica nemmeno se ne accorga, come con la regolazione delle tariffe e l'estensione della durata delle concessioni autostradali", scrive Giorgio Ragazzi autore di *I Signori delle autostrade*, (Il Mulino, 2008).

b) Tutta la generosità dimostrata nel 1997 è finalizzata a rendere appetibile la società Autostrade, che due anni dopo viene privatizzata. La quota di controllo di Autostrade passa in mano ai Benetton. Le tariffe remunerano abbondantemente una rete già in gran parte ammortizzata: comincia un travaso di ricchezza – da pubblica a privata – che durerà decenni.

c) Negli anni che seguono il fattore X fa il suo lavoro, che è principalmente quello di consentire aumenti del pedaggio a fronte di investimenti in nuove opere. Ma, "la pluralità delle formule concretamente operanti, la definizione poco precisa di alcune delle variabili considerate e le difficoltà riscontrate nel riesame dell'adeguatezza delle tariffe di base [...] hanno creato una certa opacità regolamentare. [...] Negli ultimi venti anni i ricavi delle concessionarie sono più che raddoppiati, passando da 2,5 miliardi di euro nel 1993 a oltre 6,5 miliardi nel 2012. Tale crescita è prevalentemente da attribuire alla dinamica delle tariffe unitarie, cresciute più della dinamica generale dei prezzi [...]", come spiega Paolo Sestito di Bankitalia ai deputati dell'8ª commissione, nel 2015.

d) Ad Autostrade per l'Italia non basta un fattore X di aumenti, per quanto generosi. Vuole rimettere in discussione la fine della concessione, e il governo Renzi (e Delrio) sembra essere d'accordo. Dall'inizio del 2016 si parla a più riprese di un'ulteriore proroga della scadenza, dal 2038 al 2045. Sulle prime, il mercanteggiamento ruotava attorno alla costruzione della "gronda di Genova" e

del Passante nord. Ora, in luogo del secondo, il governo potrebbe accontentarsi del Passante di Bologna, che ad Aspi costerà la metà.

E poi, il colpo finale. Chi entra o esce dai quattro caselli del nodo bolognese è gravato da un sovrapedaggio di circa 50 centesimi (la tariffa per 6,9 chilometri, un quarto dello sviluppo dell'attuale tangenziale). Il balzello serve a pagare Aspi per la manutenzione della tangenziale e a evitare che sia usata dai mezzi in transito come alternativa gratuita all'A14. Sono però esentati gli automobilisti che percorrono le autostrade entro un raggio di 40 chilometri dal capoluogo. Insomma: chi si muove per piccoli spostamenti e pendolarismo. L'accordo di aprile 2016 stabilisce invece che, dopo il completamento del nuovo Passante, il sovrapedaggio sarà applicato "senza alcuna deroga", e sarà calcolato in modo differenziato casello per casello. Quindi qualcuno spenderà un euro in più al giorno, per altri l'aumento sarà maggiore. E per la concessionaria? Su 40 milioni di transiti all'anno dai caselli bolognesi, quanti sono i pendolari? E a quanto ammontano i costi di manutenzione della tangenziale?

Luglio, Agosto, Settembre (nero)

I profitti crescenti e i costi ridotti di Aspi, probabilmente determinanti nell'abbandono del Passante nord, non hanno avuto spazio nel dibattito. Le semplici domande su quanto incassi Benetton ai caselli bolognesi non hanno trovato risposta nel "confronto pubblico", dove invece risuonava la falsa e consolatoria certezza del "paga Autostrade". Nessun incontro specifico è stato dedicato a questo tema, nei due mesi di ascolto e partecipazione.

Due mesi? Ma non avevano detto quattro?

In effetti sì. In tutti gli interventi, in tutti i materiali e in tutte le propagande del comune, si parla sempre di "quattro mesi di confronto pubblico": Luglio, Agosto, Settembre, Ottobre. Ma il progetto preliminare, come abbiamo visto, è stato

presentato il 22 luglio, a mese già finito. Agosto, Passante mio non ti conosco. Il primo incontro al quartiere San Donnino è datato 7 settembre. L'ultimo, con la presentazione dei "suggerimenti per migliorare l'Opera", è del 7 novembre. Due mesi esatti.

Del resto, non c'era da aspettarsi molto di più, da un percorso di partecipazione illustrato con una foto fasulla.

I bolognesi hanno risposto con scarso entusiasmo. Chi per pigrizia, chi per disillusione, chi fiutando l'ipocrisia degli interlocutori.

Noi siamo andati a vedere il bluff.

Appuntamento alla prossima puntata.

Seconda puntata, ARRIVANO I FACILITATORI!

Per vedere di nascosto l'effetto che fa

Il ponte di mattoni rossi sulla via Emilia, a cavallo del fiume Reno, ha ottenuto fama letteraria con il nome di Pontelungo. Nelle pagine di Riccardo Bacchelli lo attraversano prima il diavolo, con addosso un cappello a cilindro *gibus*, di quelli tenuti in forma da molle nascoste, e poi l'anarchico Bakunin. Oggi è piuttosto malandato, ha un marciapiede transennato e attende da tre anni lavori urgenti che lo mettano in sicurezza. Superato il ponte si svolta a destra, verso l'aeroporto di Bologna, e lungo la strada s'incontra La Birra, un quadrilatero di case stretto tra la ferrovia, il fiume e la tangenziale; nella frazione c'è la scuola elementare, e accanto alla scuola, la palestra.

Sul pavimento in gomma, con le linee dei campi da basket e pallavolo, ci sono per l'occasione dieci tavoli rotondi. A uno di questi è seduta la signora, accanto a lei il suo deambulatore. È venuta fin qui e ha atteso paziente l'inizio dei "tavoli di discussione" per poter dire quello che la inquieta. Però, quando viene il suo momento, anche noi, che le sediamo vicini, non capiamo quel che dice, perché ogni tavolo discute in contemporanea, contendendo agli altri lo spazio acustico della palestra, dove l'altissimo soffitto fa di ogni brusio un frastuono. Cogliamo giusto qualche parola, "la mia casa... esproprio... mila euro", e questo basta a lasciarci intravedere il dramma. La signora perderà la casa, nel luogo dei suoi ricordi ci sarà uno svincolo nuovo di zecca, e teme che i soldi dell'indennizzo "a prezzo di mercato" non bastino per una sistemazione altrettanto dignitosa.

Per fortuna ogni tavolo ha un facilitatore o una facilitatrice, anche il nostro. La facilitatrice incita la signora a parlare a voce più alta, come ogni santo scolastico giorno fanno le insegnanti nell'edificio accanto con i bambini troppo timidi. Poi, con la stessa pazienza di una brava maestra, aiuta la signora a chiarire il proprio

pensiero, compitando con lei parole e concetti – “il prezzo di mercato significa la valutazione del mercato nel momento in cui l’esproprio viene fatto” – e suggerendole di dare al suo tormento una forma propositiva – “tuttavia, possiamo fare una domanda che riguardi specificatamente il criterio con il quale viene determinato il valore dell’immobile”.

L’importante, per la facilitatrice, è arrivare a “formulare una domanda” a cui le autorità e “gli esperti” risponderanno. La signora deve essere propositiva affinché il “giro di tavolo” possa proseguire. Dopo di lei intervengono due donne. Parlano con l’esperienza di chi abita vicino alla tangenziale da decenni, non con il lessico affinato da chilometriche riunioni di “antagonisti”. Esprimono, in altri termini, il proverbiale concetto “chi semina strade, raccoglie traffico”. Ma alla facilitatrice non va bene, bisogna...”provare a tradurre questa preoccupazione in una domanda”. Le signore ci cascano e accettano di chiedere informazioni dettagliate sulle... barriere acustiche.

Questa è la “facilitazione”, ovvero la messa in campo (da basket) del “confronto pubblico” sul Passante di Bologna, il processo partecipativo che il sindaco Merola considera uno “strumento di democrazia”.

Uno strumento che le amministrazioni usano sempre più spesso, negli ultimi tempi, con risultati molto deludenti. Tra le critiche più diffuse, c’è quella di voler allestire un dibattito di facciata, per poi farsene scudo contro ogni contestazione successiva. “Siamo stati aperti e disponibili, vi abbiamo ascoltato, abbiamo risposto, che altro volete?”.

Libertà è partecipazione

Nel campo delle grandi opere, il precedente che tutti citano, l’esperimento apripista, è il *débat public* “alla francese”, istituito nel 1994 dopo le violente proteste delle popolazioni locali contro l’alta velocità Marsiglia-Lione. Da allora,

tutte le grandi infrastrutture passano al vaglio di un'apposita commissione nazionale, che decide se avviare il confronto. "Ma nel momento in cui lo decide", spiega Iolanda Romano, esperta di processi decisionali inclusivi, "il confronto diventa obbligatorio e, sottolineo, aperto a tutti. Nel *débat public*, e questo è importantissimo, non si discute solo del come, ma anche del se, dell'opportunità dell'opera. E deve svolgersi in una fase anticipata rispetto al progetto definitivo".

Il primato italiano per una "legge sulla partecipazione" spetta invece alla regione Toscana, che ha approvato la propria nel 2007. Secondo i commentatori più entusiasti, si trattava della prima legge al mondo che mirasse a promuovere il coinvolgimento dei cittadini nelle politiche pubbliche in generale e non solo su tematiche specifiche. Eppure, tanta inedita promozione non ha funzionato granché. Il "dibattito pubblico" non si è svolto neppure per la grande opera più controversa, l'ipotesi di sotto-attraversamento Tav di Firenze.

La legge stessa prevedeva una valutazione dei propri risultati a cinque anni dall'entrata in vigore. E il risultato della valutazione è che è stata riscritta. Il nuovo testo prevede che il dibattito pubblico non sia più solo un diritto, ma anche un dovere, per i progetti di maggiore impatto. Tuttavia, a fronte di questo "dovere di ascoltare", non c'è nessun dovere di *recepire*, nessun rapporto vincolante tra le conclusioni del confronto e i progetti definitivi. Il promotore dell'opera deve rispondere alle critiche e motivare le sue scelte, ma fatto questo può tirar dritto. Così i cittadini, dopo mesi di confronto, si portano a casa la convinzione che partecipare sia una perdita di tempo.

Non va meglio con un'altra legge regionale, quella dell'Emilia-Romagna, introdotta nel 2010. Qui il dibattito pubblico non è obbligatorio, anzi, per ricevere sostegno e finanziamenti, un progetto di partecipazione deve

rispondere a requisiti, modalità e criteri fissati dalla giunta regionale. Inoltre, l'ente locale coinvolto deve dare il proprio assenso. Altrimenti, nisba.

Quindi, se i cittadini di Roccafritta vogliono avviare un dibattito pubblico sulla nuova fondovalle, devono progettarlo in modo che piaccia alla regione e al loro comune. Così, i dibattiti sgraditi alle autorità locali hanno ben poche possibilità di ricevere un sostegno. Ma se per caso lo ottengono, niente paura: anche in questo caso, le conclusioni del processo partecipativo non sono vincolanti per nessuno.

Il 'confronto pubblico' non è importante di per sé, ma come lubrificante politico

Questo è il quadro nelle due regioni considerate all'avanguardia per la promozione dei processi partecipativi e di dibattito pubblico.

Ma il panorama è ancora più sconcertante se ci spostiamo in ambito nazionale.

Nel marzo 2015 è stato presentato un disegno di legge sul *débat public*, il cui primo firmatario è il senatore Stefano Esposito. L'esigenza che muove i promotori è quella di "colmare il gap infrastrutturale che [...] affligge il nostro Paese" e di "superare lo stallo decisionale che affligge la nostra economia".

Una delle cause di questo ritardo sarebbero i cittadini, che si oppongono ai progetti "in quanto percepiti come frutto di decisioni 'calate dall'alto' nonostante siano state assunte da rappresentanze democraticamente elette".

"Si tratta di chiudere un'epoca", continua Esposito, "per aprirne un'altra, attraverso la presa d'atto che il modello [...] delle procedure autorizzative previste dalla normativa vigente [...], è divenuto, da solo, insufficiente a dare garanzie sulla fattibilità concreta di un progetto".

Il "confronto pubblico" non è quindi importante di per sé, ma come lubrificante politico, utile a sbloccare l'Italia e garantire che i progetti si facciano, senza troppe rotture di scatole.

Mentre il disegno di legge Esposito è all'esame del senato, il parlamento italiano deve occuparsi di tre direttive europee, che obbligano a rivedere le leggi sui lavori pubblici. Il nuovo codice degli appalti entra in vigore il 19 aprile 2016 e tra i cambiamenti che introduce c'è proprio la "consultazione pubblica". L'articolo 22 la rende obbligatoria per "le grandi opere infrastrutturali e di architettura, di rilevanza sociale, aventi impatto sull'ambiente, sulle città e sull'assetto del territorio". Un decreto dovrà poi stabilire come individuare tali opere, in base al tipo e alla dimensione, e con quali modalità svolgere il dibattito che le riguarda. Tutti i progetti avviati dopo l'entrata in vigore del codice dovranno sottostare alle nuove regole. Per non sbagliare, il Passante di Bologna viene approvato proprio quattro giorni prima, il 15 aprile, mentre il ministero delle infrastrutture avrà un anno di tempo per emanare il decreto con tutti i dettagli.



Un cantiere in zona San Donato, Bologna, nel novembre del 2016. *(Michele Lapini)*

Tra questi "dettagli" c'è la questione di chi debba condurre la consultazione. Esposito, nella sua proposta, immagina un "soggetto pubblico indipendente" che agisca "in modo assolutamente imparziale", ma come garantire questa indipendenza e imparzialità è uno degli aspetti più delicati da definire.

In Francia, la commissione nazionale per il dibattito pubblico è composta da 25 persone, tra le quali una indicata dalla corte dei conti, sei elette localmente, due

scelte dai sindacati, due dalle associazioni di consumatori, due da quelle ambientaliste. La legge toscana sulla partecipazione ha istituito un'autorità, chiamata a svolgere una funzione simile. Sono tre componenti, designati dal consiglio regionale. Considerando che la regione è spesso tra i proponenti delle opere che si vanno a discutere, l'imparzialità di quest'organismo risulta quantomeno dubbia.

Nel dibattito sul Passante di Bologna, un "soggetto pubblico indipendente" che gestisse il confronto non si è nemmeno visto, ma l'organizzazione degli incontri è stata affidata a una società privata, individuata con un meccanismo che non è affatto garanzia d'indipendenza. Vediamo perché.

(Non) sarà un'avventura

L'articolo 3 bis dell'accordo per la realizzazione del Passante di Bologna, assegna ad Autostrade per l'Italia il compito di individuare "specifiche professionalità con comprovata esperienza" al fine di attivare un confronto pubblico. Esso "consisterà nella presentazione al territorio [...] delle soluzioni progettuali individuate nel Progetto preliminare, attraverso illustrazioni pubbliche e attività di coinvolgimento dei cittadini [...] favorendo la proposizione di idee che consentano di raccogliere i vari contributi premiando le migliori soluzioni. Ciò al fine di individuare, [...] i possibili miglioramenti da apportare al progetto per favorire un migliore inserimento nel tessuto urbano dell'opera e per ottimizzare l'utilizzo delle risorse".

Torna, ineludibile, l'aria di scuola elementare che si respira nella palestra della Birra. Il confronto pubblico diventa un'attività di coinvolgimento – "Bambini, oggi facciamo un collage!" – attraverso illustrazioni pubbliche – "fermi con quelle forbici: vi faccio vedere come si ritaglia" –, che favoriscano la proposizione di idee

premiando le migliori soluzioni: “Siete tutti bravissimi, però faremo una mostra speciale dei lavori dei più bravi dei bravissimi”.

Ma i migliori collage non devono andare fuori tema, e possono riguardare solo l’inserimento dell’opera nel tessuto urbano e un più generico “utilizzo delle risorse”. D’altra parte, il “Progetto preliminare”, cioè il punto di partenza del dibattito, è completo fino nei dettagli: dalle rotatorie e gli svincoli da costruire alle canalette di raccolta dell’acqua.

Nel sito del Confronto pubblico, la traduzione in lingua corrente dell’articolo 3 bis lo interpreta ancora più al ribasso. Si tratta, semplicemente, di “presentare con un linguaggio chiaro anche ai non addetti ai lavori il progetto del Passante” e di “ascoltare i cittadini per raccogliere proposte su come migliorare gli interventi di inserimento ambientale, paesaggistico e di protezione acustica”.

Lo ‘strumento di democrazia’ del sindaco è uno strumento privatizzato per una democrazia esternalizzata

Un po’ poco per definire il processo partecipativo “una grande occasione per entrare nel merito di un grande progetto”, secondo le parole del sindaco Merola. Pochissimo rispetto al modello proposto da Iolanda Romano, quello in cui “non si discute solo del come, ma anche del se, dell’opportunità dell’opera. E [che] deve svolgersi in una fase anticipata rispetto al progetto definitivo”.

Eppure è proprio Avventura Urbana, di cui Romano è fondatrice e presidente fino al febbraio 2016, ad assumere l’incarico di gestire la consultazione bolognese.

Scrivono Franco La Cecla, in *Contro l’urbanistica* (Einaudi, 2015): “Avventura Urbana è [...] una agenzia che si occupa professionalmente di organizzare processi partecipativi. Tutto questo è molto bello, ma la mia impressione è che abbia poco scalfito l’urbanistica in quanto tale e sia diventata molto presto un’attività a parte. Come esistono quelli specializzati nel piastrellare un pavimento, così esistono i partecipanti. Questi vengono adoperati da

amministrazioni, autorità locali ma anche grosse imprese di progettazione per mediare il rapporto tra progetto e utenti. Diventano facilitatori del consenso, o comunque negoziatori tra le richieste della popolazione e le decisioni dei pianificatori. È il grande campo dell’animazione sociale [...] il vastissimo campo del filtro sociale tra utenti sempre meno abituati a far valere direttamente i propri diritti e pianificatori che non vogliono direttamente essere implicati. Serve ad attutire i conflitti, certamente, una specie di professione cuscinetto tra interessi diversi. Il problema è che in questa funzione filtro specializzata tutto si ricompona in maniera tale che poco cambia nella passività degli abitanti e nella vecchiezza dell’impostazione progettuale”.

Nel caso bolognese, come abbiamo visto, è Autostrade che ha incaricato Avventura Urbana. L’accordo dice che la scelta deve avvenire “di concerto con le parti”, cioè con i firmatari pubblici (governo, regione, comune...), ma non è affatto chiaro chi debba pagare le “specifiche professionalità con comprovata esperienza”. Le questioni di soldi, in tutta questa vicenda, sono appena sfiorate, *noblesse oblige*.



La vista della tangenziale da San Donato, nel novembre del 2016. (Michele Lapini)

Sulle pagine di Avventura Urbana srl, tra i clienti dell’azienda, ci sono Autostrade e la sua controllata Spea, che progetta il Passante, ma non gli altri soggetti. C’è, è

vero, la regione Emilia-Romagna, ma probabilmente solo per i servizi formativi forniti da Avventura Urbana dal 2009 al 2011. Inoltre il sito del confronto pubblico, passantedibologna.it risulta registrato dall'azienda che cura la presenza in rete di Autostrade.

È quindi evidente che la titolarità del Confronto pubblico va ricondotta ad Autostrade, ed è più che ragionevole supporre che sia Autostrade a pagare Avventura Urbana. Lo "strumento di democrazia" del sindaco è dunque uno strumento privatizzato per una democrazia esternalizzata.

Così Autostrade, che ha interesse a realizzare l'opera per avere più veicoli ai caselli bolognesi, paga un altro soggetto privato per gestire la partecipazione e "farsi fare le domande" dai cittadini, domande che però devono essere solo su aspetti marginali.

Anagramma (quasi) perfetto di facilità

Come questo si realizzi sul *playground* del "Confronto pubblico" è presto detto, basta tornare al tavolo di discussione nella palestra della Birra. Tocca a Valeria, più giovane di età e di residenza nel quartiere rispetto a chi l'ha preceduta. Parla delle minacce alla salute, della partecipazione-farsa, degli impegni su rumore e inquinamento che non sono affatto *impegnativi* per Autostrade, e poi: "Non cambia nulla se ce lo becchiamo noi l'inquinamento o quelli del Passante nord o sud, il problema è di tutti!". E ancora: "Invece di fare il compitino delle domande da preparare dobbiamo parlarne tra noi, poi si vedrà se ci interessa fare delle domande agli esperti!".

La facilitatrice cerca di interromperla più volte con la scusa di chiedere chiarimenti, ma Valeria la ferma: "Lei mi chiede mi chiede, ma mi lasci la mia libertà di esporre quello che voglio!". Due minuti dopo, quando l'addetta ci prova di nuovo, Valeria l'accusa di "non facilitare un bel niente, ma anzi di essere un

ostacolo alla comunicazione". In quel momento, ci si compone in testa il neologismo che descrive quell'infelice ruolo professionale: *difficultatrice*.

Ostacolare la partecipazione, scongiurare l'emergere di conflitti, indurre gli oppositori a marginalizzarsi da soli: questo il compito dei *difficultatori*, parola perfetta proprio perché difficile anche da pronunciare. Il momento si fa meravigliosamente caotico quando la difficultatrice cerca di trasformare le considerazioni di Valeria in una domanda - "potremmo chiedere se esiste un organo terzo che verifica il rispetto degli impegni in merito a..."-, ma all'improvviso si materializza al tavolo una sua collega dai gradi più alti, reduce di altre impegnative avventure urbane, che si impone e ricomincia a parlare di barriere antirumore. Così viene definitivamente scongiurata l'irruzione della realtà in una discussione fondata su un presupposto immaginario, cioè che "fare le domande" abbia un qualche senso. Valeria si alza e se ne va, sconfitta e irritata per la farsa.

Intorno a noi gli altri nove tavoli: il *divide, siedi, et impera*. I potenziali oppositori sono messi nell'impossibilità tecnica di diventare massa critica: possono scegliere di costituire un Aventino in un tavolo tutto loro, per essere marginalizzati collettivamente, oppure diluirsi su più tavoli, per essere marginalizzati individualmente.

Il report dell'incontro ci informa che tutto è andato secondo i programmi: "Le persone presenti all'incontro sono 147, la discussione si è svolta correttamente ed è stata rispettata la struttura prevista. Tutti i gruppi di discussione hanno condiviso almeno un quesito che è stato sottoposto da un portavoce di ogni gruppo ai tecnici di Autostrade per l'Italia e agli amministratori presenti. [...] Nel corso della serata è stato possibile rispondere a tutti i quesiti presentati dai partecipanti".

In conclusione, l'assessora Priolo ringrazia chi ha prestato la propria opera per la riuscita dell'incontro. Sono, dice, venti facilitatori di Avventura Urbana e venti membri dello staff di Autostrade, più "i massimi dirigenti" della società di Benetton e, naturalmente, gli amministratori. Proviamo a fare due conti. Un totale di 45-50 professionisti si è occupato di 147 cittadini: il rapporto è di circa un addetto ogni tre partecipanti. Con grande dispiego di mezzi, la difficoltà è riuscita. Gli ostacoli alla partecipazione hanno funzionato perfettamente – "è stata rispettata la struttura prevista" – e hanno posto le premesse per futuri Confronti pubblici ancor più intimi.

Successi di questo tipo devono essere premiati. Le *revolving doors* tra gli esperti "di processi decisionali inclusivi" e le stanze dove si prendono davvero le decisioni sono pronte a girare. Come già nel gennaio scorso, quando Iolanda Romano è stata nominata commissario governativo "per la realizzazione dell'intervento relativo al Terzo Valico dei Giovi", la Tav Milano-Genova. Da quello scranno, rinnegando il proprio modello – "non si discute solo del come, ma anche del se, dell'opportunità dell'opera"–, Romano promuove confronti pubblici per le compensazioni di un'opera già iniziata. Processi partecipativi a numero chiuso, con meccanismi di iscrizione e verifica quasi polizieschi – "l'iscrizione sarà effettiva solo dopo una conferma telefonica da parte della segreteria"; messe in scena di cui i No Tav denunciano modalità e contenuto. Con una tempistica imbarazzante, poi, l'evento si terrà tre giorni dopo gli arresti di presidente e vice di Cociv, il consorzio incaricato di realizzare l'infrastruttura.

Viaggi e miraggi

Autostrade per l'Italia ha prodotto anche il dossier di partenza del dibattito pubblico, che dovrebbe contenere le informazioni sul progetto utili ai cittadini per discutere nel merito delle diverse scelte. Sono in tutto 44 pagine a colori, più

sei appendici di approfondimento: Traffico, Atmosfera, Acustica, Espropri, Cantierizzazione e Opere di adduzione. Sul sito sono poi comparsi – ma solo a dibattito iniziato – ulteriori materiali tecnici, come tavole e planimetrie, rivolti più che altro agli esperti e ai consulenti dei comitati e delle associazioni coinvolte. Il tema più caldo e discusso è quello del traffico e degli inquinamenti che ne derivano, ma farsi un'idea chiara non è per niente facile, e il *dossier* non aiuta. Anzitutto, c'è un problema che viene dal passato. L'allargamento in sede dell'A14/Tangenziale fu bocciato nello studio di fattibilità del 2004 (vedi 1^a puntata), con precise motivazioni trasportistiche e sanitarie. Dodici anni dopo è diventato la soluzione ideale per il nodo di Bologna. Va bene “cambiare verso”, va bene “imparare dagli errori”, ma come si spiega un tale ribaltone? Il *dossier* dovrebbe quantomeno tener conto di quel precedente e far capire ai cittadini perché ieri no e oggi invece sì, fortissimamente sì. Invece snocciola i suoi dati come se niente fosse e il lettore si domanda: perché dovrei fidarmi di questo nuovo studio e buttare alle ortiche il precedente? Delle due, l'una: o nel frattempo è cambiato qualcosa di fondamentale, oppure una delle analisi è clamorosamente toppata. Anzi, potrebbero anche essere sbagliate entrambe: non sarà che queste previsioni del traffico, pur con tutti i loro numeri e formule, sono meno attendibili di un oroscopo?

Lo studio del 2004 presentava una proiezione fino al 2011. La crescita della domanda di trasporto era stimata intorno all'1,5 per cento annuo. Oggi sappiamo che nel 2011 il traffico del nodo bolognese è tornato ai livelli dei primi anni duemila.

Quindi è questa contrazione il Grande Cambiamento che ha cambiato tutto? Nessuno aveva previsto la crisi economica globale, con la conseguente diminuzione di mezzi sulle strade, così che un progetto sbagliato nel 2004 è diventato giusto nel 2016?



Le case e la barriera acustica della tangenziale nel quartiere San Donnino, Bologna, nel novembre del 2016. (Michele Lapini)

A studiarsi le carte, non pare questo il motivo, perché anche il dossier di Autostrade parte dall'incrollabile certezza che il traffico aumenterà, tornando ai livelli registrati prima del 2008, *annus horribilis* del motore a scoppio e dell'economia italiana. La sfera di cristallo dice +6,7 per cento nel 2025 e +10,1 per cento per il 2035. Il calcolo non si basa sulla Smorfia, bensì sull'andamento demografico Istat e sulle stime del prodotto interno lordo nazionale. Ma basta scrivere "Istat rivede stime pil" su un motore di ricerca, per scoprire che l'istituto di statistica ritocca ogni anno le sue previsioni. Il dato, insomma, non è di quelli scolpiti nel granito.

Non è dunque la fede nel traffico a differenziare i due studi. E allora perché uno ha bocciato il Passante e l'altro invece lo promuove?

I tecnici del 2004 scrivevano che "il potenziamento in sede è l'unica ipotesi che produce un incremento [dei chilometri percorsi sulla rete] anche rispetto allo scenario tendenziale".

In sostanza, temevano che l'allargamento dell'A14/Tangenziale avrebbe portato i veicoli a percorrere più chilometri sulle strade di Bologna. Questo dato, espresso in "veicoli per chilometro", ha uno stretto legame con l'inquinamento, perché più chilometri percorrono auto e camion e più aumentano le emissioni.

Oggi, invece, il dossier di Autostrade sostiene che il Passante di Bologna porterà a una grande riduzione delle percorrenze sulla rete (meno 46 milioni di veicoli per chilometro in un anno), dal momento che la viabilità urbana si decongestionerà, non dovendo più sopportare le auto di chi evitava la tangenziale intasata.

In Italia, più del 50 per cento del territorio cementificato è coperto da infrastrutture di trasporto

A prescindere da chi dei due abbia ragione, è interessante notare la differenza nel modo di esprimere i dati. Lo studio del 2004 sostiene che l'allargamento in sede comporterà un aumento del 7 per cento dei "veicoli per chilometro" – cioè delle percorrenze sulle strade – mentre il dossier giura che diminuiranno di 46 milioni in un anno. A parte il fatto che la rete stradale considerata non è la stessa, è significativo che il dossier di Autostrade si giochi il numerone (46 milioni! Urca!) e non fornisca una percentuale (che faccia capire *quanto valgono* quei milioni rispetto al totale). Per dare un'idea, basta pensare che nelle strade bolognesi studiate nel 2004, i veicoli per chilometro di un giorno medio erano 10.798.653. Quindi il numerone – 46 milioni di veicoli per chilometro in un anno – equivale a quattro giorni di traffico. Quattro giorni in un anno, equivale a una riduzione dell'1,1 per cento. Non va molto meglio per l'altro numerone proposto dal dossier, due milioni di ore di viaggio risparmiate ogni anno. "Ridiamo tempo di vita ai cittadini!", hanno titolato i giornali citando il sindaco. Però, aspetta: quei due milioni di ore saranno risparmiati in un anno da tutti i veicoli che battono il nastro A14/Tangenziale, considerati insieme appassionatamente. E quanti saranno questi veicoli?

Il dossier prevede che i mezzi, sul Passante di Bologna, arriveranno a 180mila al giorno nel 2025, cioè 65,7 milioni in un anno. Dividiamo il numerone, due milioni di ore, per tutte queste auto, camion e vetture ed ecco che la montagna partorisce

un topolino: un minuto e quarantotto secondi di risparmio medio per ogni veicolo.

Da questi dati sul traffico – poco affidabili, discordi tra loro e presentati in maniera oscura – discende la maggior parte delle considerazioni sullo smog, il rumore e la salute dei cittadini, delle quali ci occuperemo nella prossima puntata. Qui vogliamo solo ricordare che lo studio di fattibilità del 2004 aveva bocciato il potenziamento in sede perché avrebbe prodotto “in particolare per alcuni inquinanti, quantità di emissioni superiori”. Ovvero: +11,4 per cento di ossidi di azoto e +4,6 per cento di anidride carbonica. Inoltre, avrebbe comportato “circa il 20 per cento in più di popolazione esposta a valori di rumore superiori ai 55dB(A)”. Per Autostrade, invece, il Passante di Bologna sarà tutta salute.

Ma i suoi vantaggi non finiscono qui.

L'ultima occasione

“Con questo accordo”, ha dichiarato Irene Priolo, “abbiamo portato a casa mitigazioni ambientali e opere stradali che i cittadini aspettano da 30 anni”. Opere architettoniche, paesaggistiche e di ricucitura urbana che sono il fiore all'occhiello di tutto il progetto, ma che erano in gran parte previste dal piano strutturale comunale per la “città della tangenziale”. Opere dovute che si trasformano in “gentili omaggi”. Una metamorfosi molto diffusa, nel sistema delle grandi opere. Tra le “compensazioni” si inseriscono anche lavori che erano già in programma, necessari per il territorio. In questo modo l'opera diventa l'Occasione unica e imperdibile per esaudire quelle antiche promesse, e chi la ostacola è un mestatore che vuol privare tutti di un bel regalo.

Infine, l'ultimo vantaggio del Passante di Bologna propinato alla cittadinanza è il minore consumo di suolo rispetto al Passante nord. Dato innegabile, ma relativo. Rispetto a una bastonata in testa, meglio un ceffone. E se dopo il ceffone ti offrono

cinque cioccolatini? Il male passa più in fretta, no? Con una logica simile, il sito del Confronto pubblico proclama che le “aree a verde” previste dal progetto saranno “superiori a cinque volte l’occupazione di nuovo suolo”. Detto così, uno si immagina che a ogni ettaro di terreno asfaltato ne corrisponderanno cinque di nuovi parchi, giardini e fasce boscate. Invece, studiando meglio le carte, si scopre che tra queste “aree a verde” sono calcolati anche parchi già esistenti, dove si planterà qualche *nuovo* albero, e pure le “aree intercluse”, cioè gli spazi completamente circondati da uno svincolo. Di nuovo, invece di favorire il dibattito, sembra che i suoi promotori siano più interessati a confezionare slogan accattivanti e numeri da ufficio stampa.

Dodici anni fa, quando il comitato per l’Alternativa propose il potenziamento in sede dell’A14/Tangenziale, sembrava si trattasse di un intervento a “impatto zero”, senza consumo di suolo. Lo studio di fattibilità degli enti locali dichiarò quel risultato impossibile da raggiungere, evidenziando la necessità di espropriare 54 ettari di terreno. Oggi Autostrade sostiene di potercela fare con 20 ettari, più altri 20 “temporanei” e la demolizione di quattro fabbricati residenziali, due rurali, due magazzini artigianali e un deposito. L’equivalente di 31 campi da calcio finirà sotto asfalto e guardrail, mentre altri 31 saranno occupati *temporaneamente*, e chissà come saranno ridotti *dopo*.

In Italia, più del 50 per cento del territorio cementificato è coperto da infrastrutture di trasporto. Edifici e capannoni si “limitano” al 30 per cento. Forse in un futuro radioso si potranno allargare le strade senza mangiare terreno, e le auto emetteranno effluvi di ragù, ma per il momento non sembra possibile conciliare il motto “meno consumo di suolo” con il ritornello “servono più infrastrutture”.

Nell’ultima puntata della nostra inchiesta metteremo le scarpe nel fango, lungo i margini della tangenziale, per confrontare le promesse da confronto pubblico,

con quel che davvero si vede, si tocca e si respira oltre i guardrail e le barriere antirumore.

Terza puntata, PETTINARE IL VERDE, DIPINGERE L'AZZURRO

Abbandonàti (e perciò sopravvissuti)

Il torrente Sàvena Abbandonato striscia ai margini del nuovo casello autostradale, inaugurato nel 2006 come accesso diretto dall'A14 alla Fiera di Bologna. L'acqua color cartone s'infiltra tra due sponde di calcestruzzo, passa sotto lo svincolo e riemerge dalla parte opposta. La riva sinistra segna il confine del parco Nord, sede di concerti, giostre e feste dell'Unità. Un misto di tensostrutture e vecchie case coloniche. Poco avanti, prima del camping cittadino, l'immancabile rotonda sorveglia un incrocio di strade che vedrà passare dieci auto all'ora.

Sulla destra, acquattata nel boschetto ripariale, s'intravede una striscia di orti clandestini, con tralicci di canne, bidoni di plastica, baracche da attrezzi (e forse da persone).

Oltre gli orti si spalanca l'asfalto, uno spiazzo che subito si restringe a imbuto. All'imbocco, in un abbraccio di rovi, un cartello giallo recita: "Lavori III^a corsia - accesso urbano - 16 Nord". La scritta nera si riferisce all'ultima ondata di interventi sul Nodo bolognese: terza corsia "dinamica" in autostrada, riqualificazione della tangenziale, nuovo casello Fiera. Lavori costati 247 milioni di euro che il Passante di Bologna in parte vanificherebbe, rimettendo mano a terrapieni, svincoli e barriere antirumore inaugurati nel 2008.

Dunque il cartello è abbandonato, come il vecchio corso del Sàvena, e sta lì senza scopo da una decina d'anni. E sono abbandonati i muretti jersey che delimitano l'accesso all'area, tutti scrostati "in duplice filar". È abbandonata la strada di servizio, mangiata dalle buche e coperta di fango. È abbandonato l'asfalto del grande piazzale, dove ormai - come un rimosso freudiano - crescono erba, cespugli, pioppi, contribuendo al fascino perturbante di questo spazio, indeciso fin dall'appellativo con cui compare nelle carte. In quelle di Bologna & Fiera

Parking si chiama Parcheggio Romita, mentre in quelle del Passante di Bologna è l'Area ex Michelino.

Via Michelino, a dispetto del nome da fumetto Disney, è un'antica strada della campagna bolognese, appena fuori dalle mura della città. Il toponimo compare già nei documenti di quattrocento anni fa, mentre il suo percorso è attestato nella famosa *Carta* di Andrea Chiesa datata 1740. Oggi la via è spezzata in tre brandelli, tra la tangenziale, il nuovo casello, la Fiera e un vialone a sei corsie. Il primo troncone è ormai un'arteria della periferia storica. Il secondo ospita un parcheggio multipiano da 5.500 posti, costruito tramite project financing, talmente in perdita che gli investitori privati – tra cui Autostrade e il consorzio Ccc – chiedono al comune un indennizzo milionario per i mancati incassi. Il terzo segmento, ancora rurale, conduce alla pieve di San Nicolò di Villola. Si trova proprio all'uscita del piazzale abbandonato, ma chissà perché gli hanno cambiato nome.

L'Area ex Michelino ha una superficie di due ettari e mezzo, circa quattro campi da calcio regolamentari. Nelle mappe regionali sull'uso del suolo, fino al 2003 non se ne vede traccia. Tutta la zona è registrata con il codice 2121: seminativi semplici irrigui. Ovvero: campi coltivati. In una foto dall'alto del 2006, invece, ecco apparire la macchia, abbacinante sotto il sole meridiano.

I campi furono costretti ad accogliere un'"autorimessa temporanea", che negli atti del comune ha un altro nome ancora: "Cadriano-Romita". Il parcheggio servì come "compensazione delle aree di sosta perdute", perché i cantieri per il casello Fiera, e poi quelli per il parcheggio multipiano, avevano occupato 500 posti auto. Inoltre, a giudicare dal cartello giallo, lo spazio consentì anche l'accesso di ruspe e automezzi che lavoravano alla nuova uscita dell'A14.

Nubi di ieri sul nostro domani odierno

Oggi, tra le opere di bene promesse alla città grazie al Passante di Bologna, figura anche la deimpermeabilizzazione dei due ettari e mezzo dell'Area ex Michelino. Lo strato di catrame che la ricopre sarà rimosso, affinché la terra possa di nuovo assorbire l'acqua piovana e le piante crescere senza troppa fatica. In questo modo, quei due ettari e mezzo contribuiranno a totalizzare i 130 ettari "di verde" gentilmente distribuiti da Autostrade per l'Italia, come risarcimento per il suolo consumato dalla nuova infrastruttura (20 ettari secondo il dossier del progetto, 24 secondo il sito ufficiale).

Ma se il dissesto dell'area è un "effetto collaterale" di vecchi cantieri di Autostrade, allora il suo riciclo dovrebbe essere considerato un intervento relativo a quei lavori, e non un valore aggiunto, quasi un regalo, della nuova opera appena approvata.

Nel dossier del Passante di Bologna i cantieri rientrano nella categoria delle "occupazioni temporanee", e coprono in tutto una superficie di 20 ettari. Ma se "temporanee" significa "per molti anni", come nel caso dell'Area ex Michelino, e magari anche di più, qualora non arrivi un nuovo progetto a finanziare la deimpermeabilizzazione, allora quei 20 ettari di terreno "temporaneamente" occupati diventano l'ennesima bugia, e faremmo meglio a considerare che almeno 40 ettari di suolo saranno impattati dall'infrastruttura, nel significato etimologico di "calpestati, trasformati in pattume".

La pianificazione dei comuni evapora, sostituita dall'esame, caso per caso, delle proposte dei costruttori

Lungo il Sàvena Abbandonato, sulla riva opposta rispetto al casello Fiera, c'è un terreno agricolo e alberato di circa 23 ettari, undici dei quali saranno "temporaneamente" occupati da un cantiere del Passante, completo di campo base, officina, deposito mezzi e materiali di scavo, campo travi dei cavalcavia,

impianti di produzione del calcestruzzo e del conglomerato bituminoso. Come si fa a sostenere che quel suolo non sarà “consumato” da un simile ingombro? Come si può pensare che, dopo tanta devastazione, torni a essere quello di prima? E il Sàvena Abbandonato – ritenuto “risorsa ecologica e ambientale” – come resisterà nella morsa tra un simile cantiere e lo svincolo autostradale, che ormai lo affianca fino a che morte non li separi?

Ci ho pensato su, non consumo più

L’espressione “contenere il consumo di suolo”, proprio come “promuovere la partecipazione”, è diventata un’antifrasi. Ormai *tutti* si esprimono contro il consumo di suolo, e chi per anni lo ha combattuto si sente dire dai suoi avversari: “Visto? Adesso anche noi siamo d’accordo con te. Ci hai convinti, hai vinto, che altro vuoi?”. Intanto, dietro la cortina fumogena, si continua ad aggredire il territorio, come prima, più di prima.

“Dobbiamo cambiare terminologia”, ci suggerisce Paola Bonora, geografa. “Bisogna inventarsi parole nuove, oppure tornare a termini antichi, ma chiari, come ‘cementificazione’. L’espressione ‘consumo di suolo’ è ormai un paravento. Gli amministratori che ne parlano come di un’emergenza sono gli stessi che vogliono approvare la nuova legge regionale emiliana ‘sulla tutela e l’uso del territorio’”.

Secondo quel testo – avverte una lettera aperta, firmata anche da Bonora – ogni comune può prevedere un consumo di suolo pari al 3 per cento del territorio urbanizzato. Un limite severo solo in apparenza, perché nel calcolo di quel 3 per cento non sono compresi: i suoli per opere d’interesse pubblico per le quali non sussistano ragionevoli alternative (ma tanto l’interesse pubblico quanto la mancanza di alternative sono concetti tutt’altro che obiettivi); gli ampliamenti di attività produttive; i nuovi insediamenti produttivi d’interesse strategico

regionale, nonché gli interventi previsti dai piani urbanistici previgenti autorizzati entro tre anni dall'approvazione della nuova legge. Il risultato è che "il consumo di suolo consentito sarà di gran lunga superiore, fino al doppio o al triplo, del previsto 3 per cento della superficie urbanizzata. Come nei piani urbanistici degli anni della grande espansione".



La barriera acustica della tangenziale a ridosso della chiesa di San Donnino, nel dicembre del 2016. *(Michele Lapini)*

Ma non basta, perché con la scusa della "semplificazione", il progetto di legge si spinge "fino alla negazione della stessa disciplina urbanistica". L'articolo 32 dichiara infatti che un comune non può stabilire quante saranno e dove saranno ubicate le nuove residenze e attività produttive. La decisione "spetta agli accordi operativi derivanti dalla negoziazione fra l'amministrazione comunale e gli operatori privati".

In sostanza, la pianificazione dei comuni evapora, sostituita dall'esame, caso per caso, delle proposte dei costruttori. Proprio come era previsto da una proposta di legge di Maurizio Lupi, risalente al 2005, a dimostrazione dell'uniformità di vedute in materia di cemento tra centrodestra e centrosinistra.

"È un ribaltamento totale della prospettiva", continua Bonora. "Mentre un tempo la pianificazione serviva ad accreditare la dimensione pubblica della territorialità, oggi è l'esatto contrario, e sono gli investimenti privati che vanno

salvaguardati. In Emilia vantiamo la pianificazione come grande scelta pubblica degli anni sessanta-settanta, mentre oggi ci troviamo a essere capofila della privatizzazione”.

Vestita di verde

Comincia proprio con un peana al bel tempo che fu, con lodi di architetti e ingegneri per l’urbanistica bolognese, l’incontro “Qualità urbana, ambiente e paesaggio”, inserito tra gli appuntamenti del Confronto pubblico sul Passante di Bologna. Gli organizzatori, per l’occasione, hanno scelto la cappella Farnese, una delle più belle stanze di palazzo d’Accursio. D’altra parte, la riqualificazione delle periferie è il proverbiale “fiore all’occhiello” di tutto il progetto, un fiore che deve far dimenticare quanto vecchia, logora e impresentabile sia la giacca sul quale è appuntato.

Rispetto agli incontri di quartiere, come quello della Birra (vedi la seconda puntata), la scenografia è molto più tradizionale, da conferenza. Tavolo degli esperti, microfoni, bottigliette d’acqua e *slide*. In platea, circa 80 persone. Poche, se si considera che questa mattina saranno rivelati i dettagli degli interventi paesaggistici, magnificati ma avvolti nel mistero per oltre due mesi di confronto pubblico.

L’assessora Valentina Orioli – responsabile di ambiente e urbanistica – introduce i lavori parlando delle opere di inserimento e mitigazione del Passante come di una “vera e propria infrastruttura ecologica che accompagna la strada”. Il concetto di “green infrastructure” ritornerà più volte nel corso della mattinata, con l’aggiunta di un pizzico di orgoglio patriottico, perché si tratta di una strategia adottata dall’Unione europea nel maggio 2013 su iniziativa dell’italiana Pia Bucella. Tuttavia, l’idea originaria di cucire tra loro le aree naturali di un territorio qui si traduce in un obiettivo più terra terra: *l’infrastructure* è

l'autostrada/tangenziale e il *green* è quello che c'è già, va solo pettinato meglio per attenuare il grigio e i rumori.

L'architetto Carles Llop, come da copione, si dice onorato di lavorare a Bologna, ricordando quando i professori gli facevano studiare questa città modello e Pier Luigi Cervellati – assessore urbanista dal 1965 al 1980 – era il suo idolo intellettuale.

Peccato che Cervellati sia seduto tra il pubblico, schierato con i cittadini che si oppongono al Passante.

Llop fa partire una presentazione con 78 slide, fitta di mappe, rendering, tavole a colori. I materiali sono organizzati in base a cinque parole chiave: parchi, percorsi, passaggi, opere d'arte e porte.



Porta Europa in via Stalingrado, nel dicembre del 2016. *(Michele Lapini)*

Le porte sono una tipica ossessione bolognese, ma il trucco vale per qualunque altra città. Si prende un elemento del paesaggio urbano, carico di storia, caro ai cittadini, ricco di simbologie. Nel nostro caso, le dieci porte superstiti delle antiche mura. Quindi, si assimila a quell'icona una nuova architettura, potenzialmente sgradita, per presentarla come un'espressione del *genius loci*. A Bologna è già successo con la ripugnante porta Europa, un ecomostro per uffici del gruppo Unipol, che scimmiotta i casseri medievali fin nelle finte merlature, e

che dovrebbe essere l'arco trionfale di accesso alla città dalla Fiera, dalle Alpi, dal resto del continente.

Un'architettura pensata per favorire incontri e passaggi, ma affollata solo dalle auto che ci scorrono sotto. Ecco perché, quando sentiamo parlare degli svincoli del Passante come delle nuove "porte" di Bologna, un brivido ci scuote. Per carità, l'idea di rampe d'accesso e sottopassaggi che non siano un incubo ciclopedonale è senz'altro meritevole, ma quando si comincia a raccontarli come luoghi di scambio e identificazione, forse si sta esagerando con le pie illusioni. Perché una strada in rilevato a dodici corsie non la cancelli con quattro salici, il wi-fi diffuso e qualche bel lampione. E se la schiaffi in mezzo a una periferia, non sarà mai un polo d'attrazione.

Ma su questo, Llop è molto chiaro: non spetta a lui giudicare l'opera. Il suo compito è migliorarne l'inserimento. Insomma, lo stesso obiettivo che i facilitatori hanno indicato ai cittadini durante il percorso partecipativo: essere propositivi, suggerire qualche abbellimento e contribuire a gonfiare una bolla di consenso intorno al Passante di Bologna e ai suoi promotori.

L'intervento sui parchi è affidato alle parole di Andreas Kipar, dello studio Land, già coinvolto nella gentrificazione del quartiere Isola a Milano. Anzitutto, scopriamo che i parchi hanno una doppia funzione, come luoghi del tempo libero e spazi di mitigazione dell'opera. Grazie a questo duplice obiettivo, rientra nella definizione anche una zona interclusa, un filare di pioppi, un'aiuola spartitraffico. Accade con i parchi quel che abbiamo già visto per le "porte". Anche questa è un'idea passepartout, un lasciapassare: chi semina parchi è sempre benvenuto. Eppure, non è affatto detto che un parco sia sempre e comunque una buona notizia.

I paesaggi che accompagnano la tangenziale bolognese sono un impasto molle, in precario equilibrio chimico, di ruderi, palazzoni, squarci di campagna, canali,

colonie feline, fasce boscate, rimesse di ferraglia, artigiani in baracche, sfasciacarrozze, centri commerciali, sottopassaggi dormitorio, cartelli “vendesi”, scavatrici, arredi da parco urbano spruzzati sui prati, sentieri nascosti, orti, studi di registrazione e startup ricavati in vecchi fienili.

Un territorio nel quale qualsiasi intervento di “riqualificazione urbana” deve stare attentissimo a non cancellare ricordi e uniformare differenze, accorciando insieme all’erba anche il respiro delle storie.

Ci vuole l’albero

In via Frisi, all’Arcoveggio, c’è un parco con vista sulla tangenziale. Lo spazio verde, coltivato e agricolo fino tutti gli anni novanta, dopo vari accanimenti edilizi, era diventato un prato residuale e in abbandono. I lavori per la terza corsia dinamica l’hanno ulteriormente calpestato, in cambio di qualche metro di barriere acustiche, che il rumore aggira come la corrente di un fiume intorno a un masso.

Di recente il comune ha riqualificato la zona. Ha tracciato un sentiero di ghiaia e disegnato una piazzetta. Ha piantato qualche alberello e promette di piantarne altri, per mascherare il Passante e accreditarsi un ettaro di “verde” in più. Ci sono panchine in alluminio, dove d’estate potresti grigliare salsicce, e una fontanella malata, sempre d’alluminio, che in agosto produce acqua bollente. Un sottovia tristo e fangoso porta alla fascia boscata di là della tangenziale. In origine, consentiva il passaggio di una carrareccia. La carrareccia conduceva a un casale. Poi il casale è stato abbattuto e lo stradello che lo serviva non gli è sopravvissuto a lungo. Ma un’apertura nella grande muraglia autostradale è preziosa, e così, durante i lavori degli anni zero, la posterla fu ampliata e rinforzata. Non sappiamo cos’avesse in mente il comune, oltre alla necessità tecnica di allargare

in quel punto l'infrastruttura sovrastante. Quale che fosse il progetto, dev'essere rimasto incompleto, vista la melma che trabocca dal tunnel.



Il sottovia tra il parco di Via Frisi e la fascia boscata dell'Arcoveggio, nel dicembre del 2016. *(Michele Lapini)*

Un risultato che spinge a dubitare delle “riqualificazioni” pensate per accompagnare le grandi infrastrutture. Perché alla fine dei conti l’opera va avanti, a ogni costo, mentre la riqualificazione può sempre attendere, ridimensionarsi, fermarsi a metà o peggio marcire in poco tempo, dopo il taglio del nastro a favore di telecamere. I paesaggisti del Passante promettono di riqualificare “la superficie ammalorata interna” del sottovia, “mediante l’applicazione di materiali [...] di gradevole aspetto estetico”. Ci auguriamo che altrettanta premura la riservino anche a Joseph, che di sicuro non compare sulle loro mappe, ma lì sotto ci dorme sul suo materasso.

Costeggiando la tangenziale in direzione del tramonto, si arriva al limite occidentale del parco, dove scorre il canale Navile. L’accostamento è talmente brusco, che il comune ha piazzato una staccionata di legno a guardia della soglia. Il canale è un corteo vivace di fabbriche in rovina, filari di vite, ponti e chiuse idrauliche rinascimentali, alloggi di fortuna, animali da cortile. Sulle sue sponde puoi trovarci chiunque, dal ciclista al tossico, dall’agricoltore al *flâneur*, perché è un corridoio meticcio, che non chiede i documenti a chi vuole percorrerlo. Il

parco, invece, con la sua pretesa di darsi un'identità, finisce per essere un corpo estraneo. E infatti, se si escludono le coppie cane/padrone, è difficile trovare qualcuno che ci si fermi per più di due minuti. A sedersi sulle panchine si viene assaliti dalla sensazione di essere dentro un rendering e dal timore di tramutarsi in figurine di pixel.

L'elemento naturale serve a infilare il pugno d'asfalto in un guanto di velluto verde

“Si cerca di trasformare il territorio nel suo messaggio”, ci ha detto ancora Paola Bonora. “Ogni luogo diventa un cartellone pubblicitario, ma in un cartellone pubblicitario non si vive. Qualcosa di simile sta succedendo anche con gli orti. È un'ossessione. Ce n'è uno anche in galleria Cavour, tra le vetrine di negozi come Gentryportofino e altre firme di lusso. Un grande vaso con dentro una pianta e il cartello 'pomodoro’”.

Kipar mostra i rendering del nuovo parco Nord, che sarà rinverdito, riforestato, rinaturalizzato. Nell'immagine, si vede un tizio che va in monociclo sull'erba e sullo sfondo, oltre una fioritura di pruni, spiccano le due torri, che da parco Nord non si vedono manco con il binocolo. A ulteriore illustrazione del futuro dell'area, una foto mostra un concerto sul prato... del parc de la Villette, a Parigi.

Grande spazio viene dato all'idea di connettere i parchi tra loro, con piste ciclabili, sottopassi pedonali e sentieri. Nelle slide che scorrono sul telo, non c'è l'ombra di un'automobile, eppure il motivo per cui siamo qui è una strada a 12 corsie. Kipar parla di trasformarla da ferita che taglia il territorio a sutura che lo tiene insieme, ma ripete troppo spesso “basta con l'ornamentalismo, basta con i giardinetti in mezzo alle rotonde” e l'impressione è che voglia scacciare un fantasma. Infatti, dopo aver parlato di ecotoni e biodiversità, l'architetto tedesco si lascia scappare una frase rivelatrice: “L'albero è un'architettura vegetale che piace sempre di più”.

Gli fa eco Paolo Desideri dello studio Abdr, orgoglioso responsabile di quelle che negli appalti italiani si chiamano ancora “opere d’arte”, quasi a voler preservare la gloriosa tradizione romana di coniugare architettura e ingegneria. Desideri quindi si occuperà di barriere antirumore, cavalcavia, viadotti. E soprattutto della galleria acustica di San Donnino, fiore all’occhiello sul fiore all’occhiello, grande sfoggio di attenzione per i cittadini del quartiere più segnato dal passaggio dell’A14/Tangenziale.

Non a caso, di tutti i rioni che abbiamo visitato lungo l’infrastruttura, San Donnino è quello che più fa sentire la sua opposizione al passante, con striscioni, tazebao e volantini. Uno di questi ritrae uno scheletro intento a fare jogging. La didascalia recita: “Andava tutti i giorni a correre nel giardino pensile sul Passante di Bologna”. Giardino pensile, ecodotto, galleria fonica: comunque lo si voglia chiamare, si tratta di un tunnel artificiale, steso sopra le 12 corsie della nuova strada, e rivestito da “un pannello ambientale”, un “manto verde”, secondo le parole dello stesso Desideri. E dunque alberi, perché piacciono sempre di più, e giardini usati come camouflage. A dispetto del grande impegno progettuale, l’obiettivo reale di questi interventi emerge dai lapsus linguae. L’elemento naturale serve a infilare il pugno d’asfalto in un guanto di velluto verde.

Racconti che la benzina quasi quasi quasi purifica l’aria

Ma non basta. Con ardita sineddoche la carta da regalo verde che impacchetta l’infrastruttura finisce per la rappresentarla nella sua interezza, così il Pd chiama l’opera, durante la campagna elettorale, “Passante verde di mezzo”. Un verde che poi, levandosi in cielo, si fa azzurro, l’azzurro di un’aria pulita.

A luglio il comune pubblica su YouTube un video in cui promette, grazie al Passante, la riduzione del 50 per cento di “alcuni inquinanti” nelle ore di punta. In modo un po’ imbarazzante un filmato del tutto uguale, uno stesso diagramma

e un *frame* identico (a parte la cifra sovrimpressa!) promettono, sulla home page del Confronto pubblico, un ripulitura dell'atmosfera del solo 40 per cento. Facesse così un negozio d'abbigliamento durante i saldi, rischierebbe una multa. Saranno la fluidificazione del traffico dovuta all'aumento delle corsie, l'istituzione di limiti di velocità a 80 chilometri orari e "l'evoluzione del parco auto" a dare "un notevole beneficio in termini di emissioni con una riduzione delle stesse che per alcuni inquinanti può superare il 40 per cento", assicura il dossier di Autostrade.

Gli inquinanti di cui si promette un così vistoso abbattimento sono gli ossidi di azoto, NOx. Ma andiamo a curiosare, a scomporre nei suoi elementi costitutivi questo "notevole beneficio". Nelle proiezioni di Autostrade al 2025, una riduzione di NOx del 42 per cento ci sarebbe anche senza fare il Passante, per il solo effetto del "rinnovo parco veicolare", cioè il progressivo prevalere dei modelli "euro 5", "euro 6" e così via. Facendo anche il Passante, quella riduzione arriverebbe al 50 per cento. Chiunque si chiederebbe, a questo punto, se non ci siano altri interventi meno impattanti per recuperare un modesto 8 per cento di differenza. Istituire da subito il limite di velocità? Fare uno sforzo decisivo sul servizio di trasporto pubblico?

In realtà la risposta alla domanda è fin troppo facile, e altrettanto deludente: le proiezioni fatte da Autostrade sono fondate su pensieri speranzosi, più che su solide realtà. Il ritmo con cui gli automobilisti cambiano la vettura è condizionato dai redditi in calo e dalla precarietà lavorativa, e i dati delle emissioni dei nuovi modelli di auto sono notoriamente poco affidabili. Inoltre il governo Renzi, dello stesso segno dell'amministrazione bolognese, si è caratterizzato come uno dei meno virtuosi: "Tra i paesi dell'Europa occidentale l'Italia veramente balza all'occhio come quella che vuole rinviare e indebolire" norme più stringenti sui test per le emissioni dei veicoli, dice Julia Poliscanova dell'associazione

Transport & Environment a Radio 24. Infine andrebbe sempre ricordato che costruire un'auto nuova inquina quanto guidarla per tutta la sua vita utile, quindi sarebbe doppiamente saggio frenare gli entusiasmi attorno al "rinnovo parco auto".

È la versione emiliana della dialettica di Hegel: il simulacro di tesi, antitesi e sintesi in un unico partito e blocco di interessi

Il *wishful thinking* di Autostrade è interessato: dire che le nuove auto quasi quasi purificano l'aria è parte della campagna comunicativa che conduce, anche per conto delle istituzioni, a favore del Passante di Bologna. Ma non è un caso isolato: una schiera di ideologi di un modello di città integralmente privatizzata va ripetendo la stessa presunta profezia. Il milanese Giacomo Biraghi, già uomo dei social di Expo 2015, scrive: "Nonostante un decennio di lotta allo sviluppo della mobilità individuale e di investimenti sulla mobilità collettiva, le auto resteranno protagoniste delle nostre città. Saranno sempre meno a combustione e sempre più a trazione elettrica, con versioni innovative che si guidano da sole [...]. Dovremmo cominciare a ripensare all'equilibrio di attenzione, spesa corrente e investimenti tra trasporto pubblico e nuovi sistemi di mobilità personale".

Il contenuto politico è chiaro: il ritorno delle auto ovunque e il disinvestimento nel trasporto pubblico. A Bologna in tanti pensano esattamente lo stesso, ma la comunicazione risulta distorta dal mito autocompiaciuto del buongoverno emiliano. Così si arriva a sostenere che allargare autostrada e tangenziale è l'atto inaugurale di una stagione di riscatto... per la mobilità ferroviaria!

Lo scarico calibrato e un odore che non inquina

È Fiorella Belpoggi, che fa parte del comitato scientifico del Confronto pubblico, a suggerire questo incredibile nesso causale durante l'incontro "L'ambiente e la

salute” del percorso partecipativo. Belpoggi prima conferma tutti gli argomenti della propaganda del Passante: la fluidificazione del traffico grazie all’allargamento, la limitazione degli *stop and go*, il rinnovo del parco auto.

Poi, sdoppiandosi retoricamente, si domanda se siano davvero validi; infine si risponde da sola. È la versione emiliana della dialettica di Hegel: il simulacro di tesi, antitesi e sintesi in un unico partito e blocco di interessi. Belpoggi, forse involontariamente, ne fornisce solo l’ennesima interpretazione, intervallata alle solite lodi al tempo che fu: “Oggi ho seguito con attenzione le presentazioni [dei consulenti dei Comitati contrari al Passante di mezzo] e ho visto che [il miglioramento della qualità dell’aria] non è proprio una cosa sicura, però mi dico: al massimo rimaniamo come siamo! E voi direte: ma dottoressa, tutta questa confusione per rimanere al massimo allo stato in cui siamo? Io dico: è un’occasione! [...] La mia città è stata un simbolo, un simbolo di buona gestione e io sono stata orgogliosa per anni di dire che ero di Bologna: vogliamo riprendere la città in questo modo, cioè qualificarla dal punto di vista ambientale ma con delle azioni che non siano puntiformi. Allargo l’autostrada, chiusa lì? No! Vogliamo delle uscite autostradali connesse possibilmente con delle stazioni ferroviarie, vogliamo dei parcheggi per le biciclette, vogliamo dei punti di ristoro sui quali poter riprendere un momento fiato durante le corse verso il lavoro e al ritorno dal lavoro...”.



L'area che sarà in parte occupata dal cantiere del Passante, nel dicembre del 2016. *(Michele Lapini)*

Ecco che di nuovo precipitiamo in un rendering. Le parole di Belpoggi ci fanno immaginare una proiezione in 3d. Ci sono allegri precari in bicicletta, eternamente giovani e belli (è un rendering, che ci vuole?), che hanno parcheggiato l'automobile appena usciti dalla nuova tangenziale, hanno estratto la bici dal bagagliaio e ora sostano davanti al chiosco del punto di ristoro. Sulla lavagnetta decorata coi gessi colorati leggono: "Da Maria Antonietta, oggi brioches a 1 euro", e decidono di fermarsi: "Dobbiamo pur riprendere fiato mentre corriamo al lavoro...".

Intanto, sotto il cavalcavia di argomentazioni così modeste, corre il tema di quel 42 per cento di riduzione degli inquinanti affidato al "rinnovo parco auto". No, non è solo un trucco per inserire un dato arbitrario in un bilancio di inquinanti, ma un subdolo messaggio iperliberista. La città soffoca, i tuoi figli si ammalano? Colpa tua, pezzente, non hai cambiato l'automobile. Noi facciamo grandi progetti, grandi autostrade a favore del trasporto ferroviario e della pulizia dell'aria; poi se tutto fallisce è perché metti i soldi sotto il materasso e non compri un'euro 6. Il racconto del Passante di Bologna si arricchisce così di un terzo livello di privatizzazione, dopo quelli che abbiamo già visto nelle puntate precedenti. Il primo è nel rapporto ombelicale con Autostrade, che condiziona tutte le scelte

sulla mobilità; il secondo consiste nella privatizzazione ed esternalizzazione del rapporto tra cittadini e amministratori; quello definitivo, nella privatizzazione della politica ambientale, ridotta a semplice questione di consumi individuali.

Stabilita questa equazione mistificante, si possono tranquillamente condurre politiche che generano traffico (e cementificazione) senza ritenersi responsabili delle conseguenze. Si promette la fluidificazione del traffico grazie al Passante di Bologna, e nello stesso tempo si genera traffico con Fico, parco tematico fintissimo ma vero centro commerciale della smisurata galassia Coop. Fico ambisce a milioni di visitatori; gran parte di loro sono attesi in automobile e dunque andranno a intasare nuovamente l'infrastruttura - ma questa contraddizione svanisce nella bolla di irrealtà in cui è immersa Bologna, e si perde nel gioco di rifrazioni della dialettica emiliana.

Il giorno dopo la sconfitta al referendum costituzionale viene presentato un "ordine del giorno" in consiglio comunale. Il documento si limita a chiedere un maggiore coinvolgimento dei consiglieri nelle decisioni che riguardano il Passante. La prima firmataria è un'alleata esterna, Amelia Frascaroli, ma il testo è approvato grazie ai voti favorevoli (e alle astensioni) nelle file del Partito democratico. Il sindaco Merola la prende molto male, l'assessora Priolo reagisce in modo scomposto. L'accusa che rivolge a Frascaroli e, implicitamente, ai consiglieri Pd che ne hanno sostenuto la mozione, è quella di non essere stati presenti "al percorso di condivisione con i cittadini, quando c'erano da prendere i pomodori in faccia", e di presentarsi solo "alla fine (a pomodori scansati, ad assemblee pubbliche durate fino all'una di notte, a più di mille cittadini ascoltati)".

Noi in quelle assemblee c'eravamo e non abbiamo visto volare pomodori, nemmeno quelli Gentry della galleria Cavour. A quanto pare, la scarsa consuetudine con il conflitto porta a scambiare per ortaggi le fin troppo

disciplinate critiche di un pugno di bolognesi, peraltro vigilati da uno stuolo di esperti e diffidatori. Ma come abbiamo visto, la dialettica del Pd è autoreferenziale, al punto da inventarsi agguerritissime opposizioni, nei confronti delle quali ergersi a eroici e coraggiosi paladini.

Noi, per non assecondare quest'epica farlocca, i pomodori ce li siamo mangiati e abbiamo preferito scrivere quest'inchiesta in tre puntate. Per mettere un freno al verde fasullo, alla partecipazione bugiarda e alle immagini finte della nostra città.

La musica che gira intorno

Nel corso dell'inchiesta siamo stati accompagnati da versi di canzoni, utilizzati come titoletti dei diversi paragrafi.

Quelli della prima puntata sono questi:

Guarda la fotografia (*La fotografia*, di Enzo Jannacci, 1991)

Col trattore in tangenziale (*Andiamo a comandare* di Fabio Rovazzi, 2016)

I lupi e gli agnelli (*Lupi e agnelli*, di Fausto Amodei, 1965)

Chilometri da odiare (*Autostrada*, di P. Cassella e D. Baldan Bembo, 1981)

E si aggrappa al passante più vicino (*She's lost control* dei Joy Division, 1979)

Scopri sempre che c'è un'alternativa (*Un'alternativa* di Irene Grandi, 2015)

Stasera pago io (di Domenico Modugno, 1962)

Luglio, agosto, settembre (nero) (degli Area, 1973)

La playlist della seconda puntata è questa:

Per vedere di nascosto l'effetto che fa (*Vengo anch'io. No, tu no* di Jannacci, Fo e Fiorentini, 1968)

Libertà è partecipazione (*La libertà* di Giorgio Gaber, 1972)

(Non) sarà un'avventura (*Un'avventura* di Battisti e Mogol, 1969)

Anagramma (quasi) perfetto di facilità (*Ballando con una sconosciuta*, di Francesco Guccini, 1990)

Viaggi e miraggi (di Francesco De Gregori, 1992)

L'ultima occasione (di Del Monaco, Fontana e Meccia. Incisa da Mina, 1965)

La colonna sonora di quest'ultima parte è:

Abbandonati (e perciò sopravvissuti) (*Il mio canto libero*, di Battisti e Mogol, 1972)

Nubi di ieri sul nostro domani odierno (di Elio e le Storie Tese, 1989)

Ci ho pensato su, non consumo più (*Cicciettella* di Lauzi, Caruso e Baudo. Incisa da Loretta Goggi, 1979)

Vestita di verde (*Verde*, dei Diaframma, 1990)

Ci vuole l'albero (*Ci vuole un fiore* di Bacalov, Endrigo e Rodari, 1974)

Racconti che la benzina quasi quasi quasi purifica l'aria (*Ma è un canto brasileiro* di Battisti e Mogol, 1973)

Lo scarico calibrato e un odore che non inquina (*Il motore del 2000* di Dalla e Roversi, 1976)

La musica che gira intorno (di Ivano Fossati, 1983).

Testo e immagini da *internazionale.it*

Prima immagine da *wumingfoundation.com*