

Wolf Bukowski e Wu Ming

# Il Passante di Bologna

Le altre quattro puntate e l'aggiornamento a Passante approvato

Quarta puntata, ASSEDIO E RESISTENZA SOTTO L'A14



*«Non manca la nota critica sulle demolizioni di qualche casa, casupola o baraccamento, troppo vicini alla Tangenziale che occorre rimuovere per migliorarne la funzionalità soprattutto negli svincoli, ma su queste si sta già esercitando il Resto del Carlino, con pezzi di colore e interviste commiseratorie ai futuri espropriandi»*

Antonio Bonomi, urbanista, a proposito della nostra inchiesta

Nella seconda puntata del nostro reportage sul Passante di Bologna, abbiamo raccontato di come i «difficilitatori» di Avventura Urbana abbiano gestito il «confronto pubblico» intorno al progetto «preliminare» dell'opera.

Qui su Giap, abbiamo poi raccontato la reazione di una di loro, Iolanda Romano, alla pubblicazione di quel testo sul sito di *Internazionale*.

Iolanda Romano è fondatrice di Avventura Urbana ed è stata presidente dell'associazione fino al gennaio scorso, quando venne nominata Commissario governativo per il Terzo Valico TAV.

In questa veste, giusto ieri, le hanno indirizzato qualche domanda i No Tav della zona, chiedendole conto, in particolare, di un possibile conflitto di interessi tra il suo ruolo governativo e Avventura Urbana.

Di sicuro, tra le altre cose, Iolanda Romano continua a utilizzare l'account Facebook dell'azienda. In un'occasione lo ha usato per invitarci a «metterci la faccia».

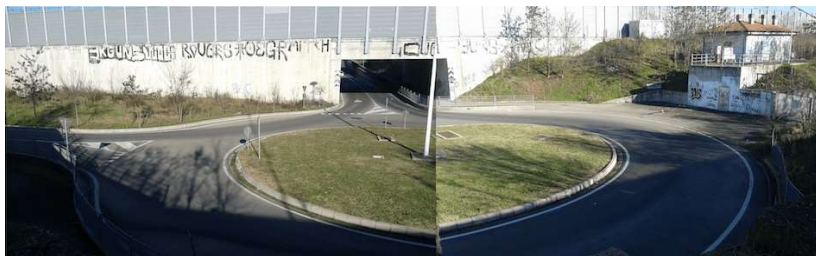
Non avevamo bisogno che ce lo dicesse. Ci abbiamo messo faccia, scarpe, bicicletta. Le abbiamo orientate secondo la mappa e siamo andati a trovare Elena e Marco, nella loro casa di via Bencivenni, incastrata tra le rampe dell'A14 Bologna-Taranto, lambita dai progetti di ampliamento dell'aeroporto, con una fascia di terreno e un rudere (forse) in via d'esproprio per il Passante di Bologna. Nella foto che apre questo post la proprietà di Elena e Marco è bordata in blu. In fucsia il rudere e la fascia di possibile esproprio. Il "gradino" rossoblu, sull'angolo in basso a sinistra

del campo, è il frutto di un esproprio precedente, legato alla madre di tutte le Grandi Opere, la linea del TAV (delimitata nella foto da due segmenti azzurri). La costruzione della nuova ferrovia ha comportato la realizzazione di un sottopassaggio su Via Bencivenni. Il sottopassaggio, pericoloso per i ciclisti, ha comportato la realizzazione di una pista ciclabile in sede separata. La pista ciclabile (in rosso) ha comportato l'esproprio. Uno dice: benissimo, viva l'interesse pubblico che prevale sulla proprietà privata, viva la bicicletta e la mobilità dolce. Peccato che la ciclabile finisca nel nulla, in entrambe le direzioni.

Così verso nord, con i ciclisti che d'improvviso si ritrovano scodellati sul margine di via Bencivenni, dove le auto, grazie al rettilineo, tengono velocità da superstrada.



Verso sud, invece, troviamo una rotonda con una sola uscita. Come definirla? Una svolta arricchita da un ricciolo? Una curva barocca, una rotonda rococò? Anche questa rotatoria è un esito della linea TAV che la sovrasta, come si può leggere nel Piano Generale del Traffico Urbano del 2006. Più in generale, è impressionante notare quale sia stato l'impatto, in questa zona della città, della linea AV Bologna-Milano.



Questa era la situazione nel 2000, prima dei lavori.

Quello contornato in blu è ancora il terreno di Elena e Marco. Cerchiati in azzurro ci sono due edifici che le mappe del Piano Strutturale Comunale definiscono «di interesse documentale». Sempre in quelle mappe, Via Bencivenni è catalogata come «viabilità storica di tipo II», ovvero una strada «il cui valore storico-testimoniale prevale sulle caratteristiche funzionali»; pertanto «gli eventuali interventi devono conservare o ripristinare l'aspetto storico, per quanto riguarda il tracciato, [...] evitando allargamenti e modifiche degli sviluppi



longitudinali». Prima di passare alla foto dall'alto post-TAV, fate bene attenzione alle aree delimitate in verde: casolari, borghi, vigne. Non li vedrete più.

In rosso, con il numero 1, si vede la zona dove sarebbe dovuta sorgere la fermata

«Aeroporto» del Servizio Ferroviario Metropolitano, tra la linea «normale» Bologna – Milano e quella, risistemata, Bologna – Verona. Una stazione che ora non si sa nemmeno se vedrà mai la luce, visto che nel frattempo si è deciso di servire l'Aeroporto G.Marconi con la monorotaia del People Mover. Con il numero 2, sempre rosso, l'area di un progettato parcheggio. I due edifici cerchiati con lo stesso colore sono nuovi, di servizio alla ferrovia veloce. In azzurro – al posto di uno dei due scomparsi edifici “di interesse documentale” – è evidenziata la rotonda rococò e in viola la pista ciclabile cieca (che a sud della rotonda ancora non esiste ed è in progetto da otto anni). Alla faccia della «viabilità storica di tipo



II» che avrebbe dovuto difendere Via Bencivenni da «allargamenti e modifiche degli sviluppi longitudinali».

Infine (infine?) a volte, soprattutto nelle giornate nebbiose, compare in quell'angolo di pianura anche il fantasma di un albergo, che

qualcuno avrebbe voluto costruire, poi forse no, poi non si sa mai. I progetti ambiziosi e danarosi, si sa, sono duri a morire.



In giardino parliamo a lungo coi nostri ospiti. Bisogna alzare la voce, per capirsi. Ci raccontano che la proprietà – la casa più sette ettari di campi – è stata acquistata dai nonni

nel 1932. Sulle mappe del Geoportale regionale, scopriamo che a metà Ottocento apparteneva ai conti Nanni Lèvera e ci pare di riconoscerla anche sulla *Carta della pianura bolognese* di Andrea Chiesa (1742), segnata come proprietà dei Colonna.

Si tratta dunque di un insediamento molto antico, che ha mantenuto le sue caratteristiche fino alla metà del secolo scorso, come si vede da questa foto aerea, scattata nel 1954 dall'Istituto Geografico Militare.



L'area nell'angolo in alto a dx è sfumata perché contigua a un obiettivo strategico (aeroporto)

Dagli anni Sessanta sono cominciati gli espropri e le infrastrutture. Il terreno è separato dall'asse autostradale, e per andare da una parte all'altra bisogna uscire in strada; nonostante questo, in una delle due porzioni Elena e Marco fanno l'orto, tengono le api e coltivano erba medica per la cooperativa Arvaia; nell'altra – quella interessata dal Passante di Bologna – hanno piantato più di 2500 alberi, all'interno di un programma europeo di arboricoltura.



Sono decenni che chiedono ad Autostrade le barriere antirumore, ma ancora non ci sono. «Ogni tanto,» ci racconta Marco, «chiediamo un aggiornamento. Loro ci forniscono numeri di protocollo e codici di priorità per tenerci buoni, ma ancora non le hanno fatte.»

«Eh, come dici?»

«Che non le hanno fatte!»

Elena ricorda la vertigine provata quando è uscita di casa durante il *nevone* del 2012. Non per il freddo, ma per il silenzio: l'A14 era deserta.

Elena e Marco leggono la loro situazione come parte di un tutto – di un tutto di infrastrutturazione smisurata, di inseguimento di un modello economico tossico. Combattono una battaglia culturale e ambientale gettando semi e piantando

alberi, e l'idea del «proviamo a spostare il danno a casa di qualcun altro», che pure nel loro caso sarebbe umanamente comprensibile, non gli appartiene per niente. Una bella lezione per chi ha costruito le proprie fortune proprio su questa logica, come quel Comitato per l'Alternativa al Passante Nord di cui abbiamo parlato nella prima puntata dell'inchiesta.

I nostri ospiti hanno recapitato un bel no alla società Technosoil, incaricata da Autostrade, che chiedeva di fare un'indagine geognostica nel loro terreno, indagine «fondamentale per la redazione del progetto definitivo» del Passante di Bologna. Come farà Autostrade a scrivere il progetto definitivo, visto che quel sondaggio non ha potuto farlo? Quanti altri pezzi «fondamentali» mancano per sapere come prenderà forma concreta la scelta ormai «fatta» dagli amministratori, come la definisce Daniele Ara, presidente del quartiere Navile e responsabile trasporti del Pd?

Di questo, e delle molte altre questioni legate al progetto del Passante di Bologna, discuteremo questa sera, 11 gennaio, a partire dalle 20, al Làbas Occupato, in via Orfeo 46, a Bologna.



## Quinta puntata, DAI FACILITATORI AI BUTTAFUORI



### 1.

Facciamo un passo indietro.

Il 15 dicembre 2016, sul sito ufficiale del comune di Bologna, alla sezione “comunicati stampa”, compare questo testo (tuttora on line):

«Domani, venerdì 16 dicembre, alle 14 in sala di Giunta a Palazzo d’Accursio, verrà illustrato l’accordo sul Passante di Bologna sottoscritto in sede di Comitato di Monitoraggio, coordinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e composto da Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Autostrade per l’Italia [...] Si prega di considerare la presente come invito.

Cordiali saluti.»

A quella data, il “confronto pubblico” sul Passante di Bologna è terminato e l’accordo che verrà illustrato in Sala di Giunta ne costituisce l’indegno epilogo:



sindaco, assessori e consiglieri, a braccetto con l'amministratore delegato di Autostrade, spiegheranno quali mirabolanti migliorie abbiano arricchito il progetto, grazie al contributo dei cittadini bolognesi e dei facilitatori di Avventura Urbana.

Intanto, sul sito di *Internazionale*, sono già uscite la prima e la seconda puntata della nostra inchiesta sulla Grande Opera. Stiamo terminando gli ultimi ritocchi alla terza e non ci dispiacerebbe piazzare, come ciliegina sulla torta, un piccolo reportage dell'incontro in Comune. Purtroppo, invitati con un solo giorno d'anticipo, non riusciamo a liberarci da altri impegni, e l'occasione sfuma.

The screenshot shows the 'iperbole' website interface. At the top, there are logos for 'Comune di Bologna' and 'Città di Bologna'. The main header reads 'iperbole rete civica'. Below this, there are navigation tabs: 'Comunicati Stampa' (selected), 'Arrivi abbonati', and 'Ul Cerca'. A search bar is present with the text 'Per Data Per Argomento Per Tipo'. The main content area is titled 'COMUNICATI STAMPA' and dated '15 DICEMBRE 2016'. The featured article is 'Passante di Bologna, domani l'illustrazione dell'accordo'. The text of the article states: 'Domani, venerdì 16 dicembre, alle 14 in sala di Giunta a Palazzo d'Accursio, verrà illustrato l'accordo sul Passante di Bologna sottoscritto in sede di Comitato di Montinagello, coordinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e composto da Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Autostrade per l'Italia.' Below the article text, there is a list of interveners: 'Intervengono: Virginio Menico, Sindaco di Bologna; Giovanni Castellucci, Amministratore delegato società Autostrade per l'Italia; Irene Picchi, assessore Politiche per la Mobilità del Comune di Bologna; Marco Alessio, consigliere delegato Infrastrutture, Mobilità, Viabilità, Trasporti della Città metropolitana; Raffaele Donini, assessore ai Trasporti, reti infrastrutture materiali e immateriali della Regione Emilia-Romagna.' At the bottom, there is a note: 'Si prega di considerare la presente come invito. Cordiali saluti.'

Un nutrito gruppo di cittadini, però, si presenta puntuale, “venerdì 16 alle 14 in Sala di Giunta a Palazzo d’Accursio” per assistere all’illustrazione dell’accordo. Scoprono così che la penultima riga del comunicato stampa, “si prega di considerare la presente

come invito”, era una burla, l’ennesima bugia di una vicenda che in pochi mesi ne ha già messe in fila una brutta collezione.

Ad attenderli, sull’uscio della Sala, ci sono due addette stampa del Comune. Ma invece di far accomodare gli invitati, le due comunicatrici bloccano loro l’ingresso.

Non si passa, l’incontro è riservato ai giornalisti.

Incredula, una delle presenti accende il registratore del suo telefono. La situazione è talmente assurda che vale la pena documentarla.

– Qual è il vostro problema, adesso? – domanda la voce di una delle improbabili buttafuori – Fare casino perché non potete entrare?

Strana considerazione, perché a giudicare dall'audio, nessuno degli invitati-perfinta sta facendo casino. Non si sentono urla, il tono delle voci è pacato, la protesta è civilissima. Viene da pensare che l'addetta stampa abbia lo stesso vizio dell'assessore Irene Priolo, che pochi giorni prima ha dichiarato di aver preso "i pomodori in faccia", durante un dibattito sull'Opera fatto di addomesticatissime e urbanissime serate. Gente così tanto allergica al conflitto, che appena ne sente l'odorino subito pensa a chissà quali folle inferocite.

– Lei sta dicendo che noi vogliamo fare casino? – chiede una voce maschile – Signora, ma sta scherzando?

– Noi vogliamo capire – dice un'altra – Era sul sito di Iperbole!

La signora col registratore domanda all'usciera improvvisata come si chiama.

– Mi chiamo Frontera. Paola Frontera. Mi sta registrando?

– Sì, la sto registrando.

– Ufficio stampa, gabinetto del Sindaco.

Per Paola Frontera, quello a Palazzo d'Accursio è un ritorno recente: portavoce del sindaco Cofferati, poi ufficio stampa della Fondazione del Monte, da maggio 2016, con la nuova giunta, lavora di nuovo nelle stanze del Comune.

– Quindi lei dice che noi non possiamo entrare?

– Io sto dicendo che si tratta di una conferenza stampa...

– Pubblicata sul sito con su scritto "si prega di considerare la presente come invito".

Si sente un fruscio di carte. Di fronte ai fogli stampati, l'addetta definisce i cittadini "persone pretenziose" – forse perché "pretendono" di entrare – quindi invoca l'intervento dei vigili e conclude:

– Questo è un ufficio riservato, per cortesia.

Rapido batti e ribatti, una porta sbattuta, ed ecco intervenire anche la seconda addetta. Se fossimo in questura, le spetterebbe il ruolo dello "sbirro buono".

– E' una conferenza stampa, signora. – ribadisce in tono professionale.

– Ma noi abbiamo chiamato ieri per informarci, qua, eh? Ci hanno detto che era libero.

– E con chi avete dialogato?

– Io non lo so, comunque l'ufficio informazioni vostro, il call center.

– E comunque, signori, – aggiunge un'altra voce – qui non parla di conferenza stampa. Dice: "Domani, venerdì 16 dicembre, alle ore 14..."

La lettura del comunicato procede senza interruzioni.

Quindi la seconda addetta, su richiesta della registrante, si identifica con nome e cognome.

– Mi chiamo Giusi Marcante. Questa è una conferenza stampa.

– Sì, ma dov'è scritto?

– Noi abbiamo inviato una convocazione ai quotidiani e ai giornalisti.

– E l'avete pubblicata su Internet, sul sito di Iperbole.

E qui, dopo tre minuti e trentadue secondi di diverbio, finalmente si capisce per quale motivo l'invito ai giornalisti è stato pubblicato sul sito del comune, come se fosse rivolto a tutti i cittadini. Un errore? Una svista? Nient'affatto:

– Per trasparenza! – chiarisce una delle due addette.

Quindi l'invito non era per invitare, ma per informare che altri erano invitati.

Come se io spedissi una mail ai miei amici, scrivendo: "Carissimi, siete tutti invitati stasera, a casa mia, per festeggiare il mio compleanno". Poi, per informare i vicini che nel mio appartamento ci sarà confusione fino a tarda ora, appendo il testo della mail nella bacheca condominiale: "Carissimi, siete tutti invitati, eccetera". La sera, quando l'inquilino del piano di sotto si presenta alla mia porta per partecipare, gli dico che non ha capito niente e lo rispedisco a casa. Chi è

l'idiota? Io o il mio vicino? E non sarebbe quantomeno giusto, a quel punto, farlo accomodare con gli altri, visto come s'è generato il malinteso? Con la differenza che il quiproquo di Palazzo d'Accursio non è il semplice prodotto di verbi performativi come "invitare" usati in maniera infelice o di citazioni fatte senza virgolette. Da parte dei cittadini era legittimo aspettarsi che l'illustrazione dell'accordo sul Passante di Bologna fosse un incontro pubblico, dato che il Comune stesso presenta quell'accordo come il risultato di uno straordinario percorso di partecipazione. Il problema vero non è linguistico, è politico. L'errore del Comune non sta nell'aver fatto un uso idiota del proprio sito e di un comunicato stampa, ma nell'aver trattato da idioti i cittadini. I quali invece stupiscono l'ascoltatore per la loro continenza.

Nel faccia a faccia davanti alla Sala di Giunta, non vola nemmeno una parolaccia.

Il termine più scurrile è quello usato all'inizio da Paola Frontera: casino.

La voce maschile sentita prima lo riprende:

– L'avete scritto per trasparenza e non ci fate entrare? Noi siamo sempre stati civilissimi, non abbiamo mai fatto confusione e lei, signora, non può permettersi di dire che noi vogliamo fare casino.

Di fronte a quest'ulteriore obiezione, la linea Maginot davanti alla porta della sala cambia ancora. Non si può entrare perché non è il momento dell'interlocuzione.

La partecipazione è finita, andate in pace.

– Va bene, allora è il momento di ascoltare. – insiste un'altra voce – Possiamo ascoltare? Ci hanno invitato.

No. Non si può. Perché non solo è finita la partecipazione, ma è finita anche la trasparenza, evocata appena qualche secondo prima.

– Le conferenze stampa si ascoltano quando i giornalisti le raccontano. Lei è una giornalista? Che fine fa questa registrazione?

– Mah, poi lo vediamo, lo vediamo che fine fa.

– Questo non è un posto pubblico, in questo momento. Lei non può diffonderla. –  
intima una delle due respingitrici.

Noi invece siamo convinti che quella registrazione sia di pubblico interesse e che diffonderla sia nel pieno diritto di chi l’ha raccolta. Per questo la rendiamo disponibile qui su Giap, per permettere di ascoltarla e di confrontarla con il nostro racconto.

La scena termina con l’arrivo dei vigili, che invano tentano di dare all’accaduto una spiegazione razionale (“Può essere che non ci sia posto”). In realtà, non c’è conclusione più coerente per il confronto pubblico inscenato dal Comune nell’autunno dello scorso anno. L’illustrazione dell’accordo che si presume sia scaturito da quel percorso, si risolve con i cittadini tenuti fuori dalla porta, goffi richiami alla “trasparenza”, malintesi, trucchi buoni per un pesce d’aprile e il ricorso finale alla forza pubblica, senza nemmeno il pretesto della violenza o di pericolosi anarchici infiltrati.



Da sinistra: la ferrovia Direttissima, la Variante di Valico, l’Autosole A1 e il torrente Setta.

Foto G. Pellegrini, 2012.

## 2.

Facciamo molti passi indietro.

Nel 1985 i consigli comunali dei comuni appenninici di Monzuno, Sasso Marconi e Grizzana approvano mozioni contro il progetto della Variante di Valico: una nuova infrastruttura, scrivono, “creerebbe insopportabili alterazioni ambientali con l’aggravamento dei livelli di inquinamento”. Questi comuni sono governati dal Pci, l’opera è fortemente voluta dallo stesso partito, ma i militanti comunisti e gli amministratori locali si schierano coi cittadini che vi si oppongono. La “fronda” ambientalista è maggioritaria persino in diverse sezioni della città di Bologna, e inquieta i dirigenti della federazione provinciale del partito fino al 1991, quando si sbriciola rapidamente. Quell’anno, lo stesso in cui viene presentato il progetto Tav, il patto tra Pci-Pds-Ds-Pd e Grandi Opere viene saldato definitivamente, siglato nel cemento.

A metà degli anni Ottanta, però, un solo comune del primo Appennino, tra quelli toccati dal progetto di Variante di Valico, non si mette di traverso: Marzabotto. Il suo sindaco, dal 1985 al 1993, si chiama Romano Franchi.

E’ proprio Romano Franchi – di nuovo sindaco a Marzabotto – che nel novembre 2016 presenta *Val di Setta a bassa velocità*, “progetto partecipativo dell’Unione dei comuni dell’Appennino bolognese [che] si ripromette di valorizzare e riqualificare il territorio della Val di Setta, segnato in questi anni dai lavori per l’Alta velocità ferroviaria e dalla realizzazione della Variante di Valico.” Il percorso sarà curato da Ciclostile architettura srl e partirà proprio dai “punti critici lungo l’alveo in cui l’ambiente è stato compromesso [...] per rimettere i cittadini al centro delle trasformazioni del territorio, rendendoli protagonisti di un piano condiviso di riqualificazione della vallata.”

Non si potrebbe immaginare una parabola più istruttiva di questa. Quando, negli anni Ottanta, i cittadini della valle del Setta vogliono decidere del proprio futuro e si oppongono alla Variante di Valico, trovano, schierati contro di loro, i grandi giornali e i principali partiti della “Prima Repubblica”. Perdono la loro battaglia e dopo anni di pace apparente, in cui governo e Autostrade cercano un accordo finanziario, la val di Setta è devastata dalla nuova infrastruttura. Poiché le strade alimentano il traffico, raddoppiata l’A1 si vuole allargare anche la sua *rotonda* in direzione nord, quella che ruota attorno a un intossicato spartitraffico: Bologna. Il Passante voluto da Merola è anche la conseguenza di quella sconfitta di un quarto di secolo fa.



Poi, trent’anni dopo essere stati derubati della possibilità di decidere sulla propria valle, i cittadini della val di Setta vengono chiamati a diventare

“protagonisti di un piano condiviso di riqualificazione della vallata”, a giocare a fare gli amministratori del disastro. Ma non si illudano: ancora una volta non sono loro al centro della trasformazione. Il feticcio che la classe politica propone alla pubblica adorazione non ha più i tratti impresentabili dell’automobilista frettoloso, ma quelli morbidi del turista *slow*:

“l’obiettivo è quello di utilizzare strumenti di progettazione partecipata inclusivi e trasparenti che portino a stilare una serie di indicazioni e suggerimenti sulle attività da intraprendere per sviluppare un piano di marketing di territoriale [sic] unico e sovracomunale. Solo partendo dalla comprensione e dalla conoscenza di

questi luoghi, infatti, sarà possibile migliorare e rendere conosciuta l'offerta turistica e culturale estremamente varia della val di Setta.”

Ai cittadini verranno forniti strumenti “inclusivi e trasparenti”, una “piattaforma web che raccolga dati, materiali e proposte” e soprattutto la soddisfazione di aver contribuito a “valorizzare e riqualificare il territorio [...] segnato in questi anni dai lavori per l'Alta velocità ferroviaria e dalla realizzazione della Variante di Valico” (ma la linea TAV corre più a oriente e viene tirata in ballo solo per sciatteria o per evocare la Grande Opera per antonomasia). Il tutto per la modica cifra di 30 mila euro, 20 mila provenienti dalla regione Emilia-Romagna grazie alla legge sulla “Partecipazione” e 10 mila dai comuni interessati. La Variante di Valico, le cui conseguenze il progetto *slow* ambisce a mitigare, è costata più di 4 miliardi di euro.

### 3.

Abbiamo parlato della “fronda” nel Pci degli anni Ottanta. Che ne è invece della “fronda” odierna, tra i consiglieri Pd nel consiglio comunale di Bologna? Quella che l'assessore Priolo rimprovera di essersi esposta criticando il Passante solo dopo il famoso, e mai avvenuto, lancio di pomodori? Fin qui è ben poca cosa. Semplicemente, alcuni eletti del Pd hanno votato una mozione procedurale per portare in consiglio (e non in commissione) un ordine del giorno, presentato da Amelia Frascaroli, che chiede maggiore coinvolgimento dei consiglieri sui temi del Passante, nonché maggiori garanzie ambientali per i cittadini. Il vero e proprio voto su quell'odg deve ancora aver luogo.



Intanto, va in scena lo spettacolo di un'amministrazione che sbatte le porte in faccia ai cittadini dopo averli invitati e di un partito che "processa" i presunti dissidenti, pur decidendo di non applicare nei loro confronti alcuna sanzione. Visto che il tribunale si è riunito nella sede Pd di via Rivani, a poche decine di metri dall'uscita 11bis della Tangenziale, ci domandiamo quale potesse essere la pena generosamente condonata. Forse dieci giri di corsa dell'isolato, in un giorno senza vento?



Viadotto della Variante di Valico in località La Quercia (BO), uno degli "hubs a bassa velocità" del progetto partecipativo in Val di Setta – Foto di Giuditta Pellegrini, 2012.

## **Sesta puntata, ATTENTI AL CAPITOMBOLO!**



Cinquant'anni fa, nel tempo prima dell'A14, solo due strade uscivano da Bologna per toccare le coste dell'Adriatico. La San Vitale, diretta a Ravenna, e la via Emilia, con arrivo a Rimini. In mezzo, correva una strada meno importante, conosciuta come Guelfa, perché invece di spingersi fino al mare si fermava a Castelguelfo, paese natale di Vanna Marchi e ultimo avamposto emiliano prima del confine con la Romagna.

L'antica via Guelfa si staccava dalla San Vitale circa un miglio fuori dall'omonima porta delle mura cittadine. A un primo incrocio attraversava Via Larga (oggi Viale Lenin), quindi incontrava via Bassa dei sassi (oggi Martelli) e la piccola frazione della Croce del Biacco. Sul quadrivio, sorge tuttora la chiesa di San Giacomo Maggiore e a cento metri dal campanile si alza la barriera fonoassorbente dell'A14/ Tangenziale.

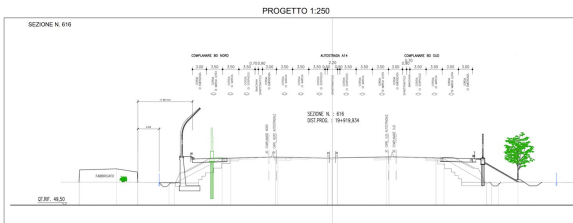


- L'hanno montata nel 2008 - ci spiega Chiara, indicando il muraglione grigioblu, a pochi passi dalle sue finestre. - Fu con i lavori per la terza corsia dinamica dell'autostrada.

In questa zona hanno dovuto allargare la sede, si sono mangiati strisce di giardini privati, e per fare la nuova scarpata hanno abbattuto diversi alberi che noi frontisti avevamo piantato lungo il terrapieno.

Seguiamo Chiara e il marito attraverso il cortile sul retro di casa. Scavalchiamo la rete che lo separa dal lotto autostradale. Saltiamo una canaletta di scolo e ci inerpichiamo su una scala da imbianchini, appoggiata sull'erba scoscesa, per conquistare il muro di sostegno dei pannelli antirumore. Alla base, piccole aiuole fai da te, proteggono virgulti di rose e di alloro.

- In questi otto anni - continua la nostra guida - abbiamo rimesso giù siepi, alberi, arbusti. Ci siamo presi cura della scarpata e del fosso, perché non diventassero delle discariche. Ora, con il Passante, allargheranno di nuovo, abatteranno di nuovo, e al posto della barriera metteranno una copertura aperta, una specie di mezza galleria, alta come i lampioni, col risultato che anche gli ultimi alberi moriranno per mancanza di luce.



La barriera fonica aperta della Croce del Biacco e, in verde, la barriera attuale.

La *copertura fonica aperta* della Croce del Biacco è una delle modifiche più vistose introdotte nel progetto del Passante di Bologna dopo il cosiddetto *confronto pubblico*. Chi vuole dimostrare che quel percorso ha funzionato, la cita spesso come esempio virtuoso. Vedi? Grazie al dialogo, si poteva *davvero* migliorare l'opera. Poco importa se si tratta di un dettaglio, che consente di dormire sonni tranquilli mentre si respira un'aria più nociva. Alcuni abitanti della frazione ne parlano con orgoglio, non tanto per le sue caratteristiche tecniche, ma perché l'hanno strappata al Comune. Evvai! Altri si limitano a considerarla un caso emblematico del famoso adagio *bulgnais*:

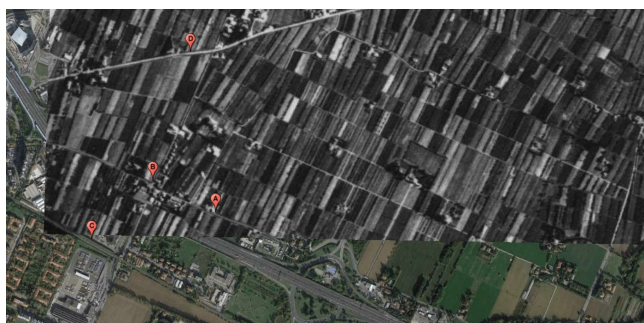
Piotòst che gnint, l'é méi piotòst", tanto vale accontentarsi.

Eppure, la storia di via Guelfa dovrebbe ricordare a tutti che le promesse migliorative intorno alle Grandi Opere si risolvono spesso in fregature. Il 1° settembre 1861 si inaugurò la tratta Bologna – Forlì della Strada Ferrata Romana Pio Centrale, diretta fino ad Ancona. I binari attraversavano la strada San Vitale e poi la Guelfa, appena trecento metri più a sudest. Ma mentre sulla prima, data la sua importanza, funzionava un passaggio a livello, l'altra non lo aveva, nonostante le suppliche di chi abitava alla Croce del Biacco e l'impegno solenne della società ferroviaria. Si studiò anche una modifica al tracciato della via, per farla iniziare più avanti, senza incrociare le rotaie, ma alla fine non se ne fece nulla. Gli addetti alla strada ferrata, per impedire il passaggio sui binari, alzarono una barriera di sassi, e poiché i carrettieri li rimuovevano, ci aggiunsero una buca spaccaruote.

Ancora oggi, l'antica strada muore prima della ferrovia, in un moncherino ribattezzato via del Parco. Quindi riprende, oltre la massicciata, con il vecchio nome. Sfocia in un vialone a quattro corsie e continua dall'altra parte, anonima, travestita da pista ciclopedonale. All'altezza del passaggio sotto la Tangenziale, diventa via Rivani, dove sorge la sede del PD bolognese. Qui è andata in scena la

riconciliazione tra il sindaco Merola, i suoi fedeli e la fronda ribelle che ha sollevato dubbi sul Passante in consiglio comunale. L'edificio affaccia sulla boscaglia in abbandono ai margini dell'autostrada, ma grazie alla sua trasformazione in *smart green infrastructure*, il luogo dovrebbe diventare un salottino ecologico. Eppure, chissà perché, il Partito ha deciso di traslocare, e i suoi alti papaveri non potranno godersi da vicino i lavori di allargamento dell'A14.

Dovrà invece sorbirseli chi, come Chiara, abita in via degli Stradelli Guelfi, cioè l'ultimo spezzone di Via Guelfa prima del comune di San Lazzaro di Savena. Chiara si è trasferita qui da un'altra città, ma il marito è nato alla Croce del Biacco, nei primi anni Sessanta.



In bianco e nero:  
foto aerea IGM  
1954. A: Via  
Guelfa, B. Croce  
del Biacco, C:  
Ferrovia Bo -  
An, D: San Vitale.

Del tempo prima dell'A14 non ha memorie, ma ricorda bene un evento spartiacque per la piccola borgata, a metà degli anni Ottanta, quando vennero costruiti più di mille alloggi di edilizia popolare. E in particolare la Piazza dei Colori, un complesso residenziale calato sulla campagna come un soprammobile fuori misura. Un quartiere metafisico, senza contatti con la realtà, dove Stefano Benni girò una scena di apocalisse urbanistica, nel film *Musica per vecchi animali* (minuto '49). Solo nel '93 arrivò il centro socio-ricreativo, che ora sta di fronte alla chiesa, in un capannone, ma allora doveva accontentarsi di due negozi.

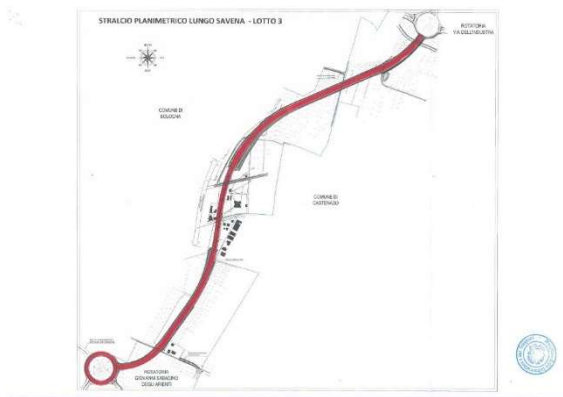
La vera proposta per la vita sociale della zona fu la realizzazione del Centro Nova, l'ipermercato Coop più grande di Bologna, inaugurato nel 1995. In quell'occasione vennero tracciate tre nuove rotonde, una delle quali assai misteriosa, per gli automobilisti ignari dei piani del Comune. Appartiene alla categoria delle rotonde rococò, che abbiamo già visto nella quarta puntata dell'inchiesta, all'altro capo della Tangenziale. Una di quelle rotonde con solo due strade ad alimentarle, inutilmente più complicate di una semplice curva.



In B&N: Foto  
Aerea 1994. L:  
Tangenziale/A14,  
I: Piazza dei Colori,  
G: Rotonda rococò,  
H: Centro Nova.

Oggi l'enigma circolare è ancora lì, immutato, con i suoi centoventi metri di diametro. La sua forma sibillina compare anche nelle carte del Passante di Bologna, alla voce "opere di adduzione". Si tratta della classica mossa della "quantità maggiorata", altrimenti detta "del 3x2". Ricordate le parole di Irene Priolo, assessora alla mobilità, quando dichiarò che "grazie al Passante, abbiamo portato a casa opere che i cittadini aspettavano da più di trent'anni"? Ebbene, tra queste opere in regalo c'è il terzo lotto della Lungosavena, un tratto di strada lungo due chilometri, a due corsie per senso di marcia, con spartitraffico centrale e dune di mitigazione. Unico tassello mancante di un'asse di scorrimento che da Loiano, sull'Appennino, porta fino a Granarolo, nella Grande pianura. Non solo "i cittadini", ma anche l'arcana rotonda intitolata a Giovanni Sabadino degli Arienti,

aspetta da ventidue anni, come una Penelope d'asfalto, l'arrivo della nuova carreggiata.



La quale, tutto d'un tratto, diventa un'opera indispensabilissima, già prevista nel Piano regolatore del 1985. Come abbiamo potuto trascurarla per tanto tempo? Serve a collegare la tangenziale con "vari poli generatori

e attrattori di traffico", come il Centro Nova, la sede del QN - Resto del Carlino, le marmellate residenziali di Villanova e Castenaso, le zone industriali Roveri e Cà dell'Orbo, nonché l'insediamento polifunzionale CAAB. Come dite? Il Centro Agro Alimentare di Bologna nel frattempo è fallito? Niente paura, al suo posto c'è FICO, la fabbrica eatalyana contadina di Oscar Natale Farinetti, e per portare milioni di consumatori a vedere la campagna dentro un centro commerciale, ci vuole una strada che cancelli la campagna fuori di lì. Due piccioni con una fava: asfaltare la concorrenza, facilitare l'accesso.

Il successo assicurato della fabbrica contadina, produce intanto strane valutazioni. Sul sito del Movimento 5 Stelle di Castenaso, si può leggere una lettera del "Comitato per Villanova", che da tempo si batte per completare la Lungosavena, convinto che l'arteria toglierà traffico alla frazione.

Villanova è attraversata dalla ferrovia Bologna - Portomaggiore, che fa parte del Servizio Ferroviario Metropolitano. Aveva una sua stazione attiva, ma è stata soppressa nel 2015, "considerata la situazione di scarso utilizzo" e la vicinanza

di un'altra fermata, Cà dell'Orbo. Viene da pensare che una ferrovia già in esercizio, ancora largamente sottoutilizzata, potrebbe offrire una soluzione più semplice ai problemi dei villanoviani, rispetto a una grande strada ancora da costruire. Invece il Comitato, per avere meno traffico, chiede a sindaci e assessori il completamento della Lungosavena, e paradossalmente invoca il traffico di FICO per sperare di convincerli.

Già sappiamo che una nuova strada produce nuovo traffico, come dimostra quello che i matematici chiamano paradosso di Braess, i trasportologi congettura di Lewis-Mogridge e gli economisti paradosso di Downs-Thomson – ne abbiamo parlato nella prima puntata di questa inchiesta.

Una nuova strada diretta a un parco tematico da *6 milioni di visitatori all'anno, più di 100.000 studenti coinvolti nelle attività, 40 luoghi ristoro tra ristoranti, trattorie, osterie, chioschi, luoghi di degustazione e bar, 9.000 metri quadrati di vendita al dettaglio, un centro congressi modulabile da 50 a 1.000 persone, 30 eventi e 50 corsi al giorno* (fonte: FICO Eatly World) – beh, qui non c'è neppure bisogno di calcoli complessi per capire che il traffico aumenterà. Ma non è questo il peggior regalo del terzo lotto della Lungosavena. Il suo principale problema è da sempre di natura economica. Anche il secondo lotto, subito a Nord, è stato fermo due anni per il fallimento della ditta appaltatrice, ma alla fine i soldi si sono trovati, e a giugno 2016 l'hanno completato. Il prezzo in realtà dobbiamo ancora pagarlo, visto che dei quasi 12 milioni di spesa, il comune ha fatto ricorso al credito per più della metà.

Ma il terzo lotto ha complicazioni in più: deve passare oltre la San Vitale (che qui si chiama via Mattei) e la ferrovia per Portomaggiore. Che le scavalchi o che ci passi sotto, non è comunque un intervento da poco. I costi lievitano, e cosa fa il comune per affrontarli? Cosa si inventa, nel corso degli anni, il municipio candidato al titolo di *European Green Capital 2019*? Beh, la solita

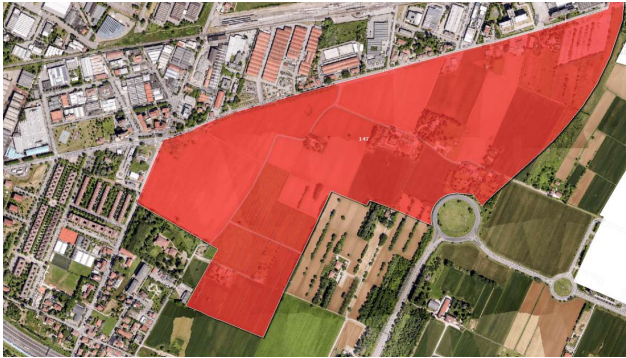


vecchia storia: trasforma terreni agricoli in edificabili. Cioè ripropone, sul sempre più misero stock di terreni liberi, lo stesso meccanismo del boom edilizio iniziato negli anni Cinquanta.

In un articolo del 1981 Antonio Cederna fa l'elenco delle città che allora hanno provocato al proprio territorio guasti "colossali, grazie anche a piani regolatori megalomani": Milano, Roma, Napoli, Venezia e Torino. Sembra quasi parlare di oggi, ma con alcune differenze che saltano all'occhio:

*Dovunque, nelle grandi città come nelle minori, si attua uno stillicidio di demolizioni-ricostruzioni casa per casa che rischia di far cadere i centri storici come castelli di carte, tre milioni di stanze residenziali vengono buttate via negli anni sessanta per sostituirle con gli usi terziari e direzionali [...]; somme enormi devono poi essere spese per la costruzione di nuovi ghetti in periferia, distruggendo terreno agricolo, aggravando pendolarismo, disagio di traffico, gigantismo urbano. Un processo nefasto, contro il quale reagirà Bologna alla fine degli anni sessanta avviando una politica di risanamento conservativo (i fondi pubblici dell'edilizia economica e popolare usati per il restauro a fini residenziali del centro storico), verso la quale si orientano anche altre amministrazioni (e sarà il miglior contributo italiano alla cultura urbanistica).*

Mantenendo la distruzione dei terreni agricoli, mettendo i *residence* per studenti ricchi e il turismo in luogo degli usi "terziari e direzionali", individuando nella primissima periferia (come la Bolognina), e non più nel centro storico ormai salottizzato, il fulcro dell'allontanamento dei ceti popolari – ecco che abbiamo il ritratto della Bologna di oggi. Esempio ancora, ma in negativo; come è esemplare lo sbradolamento cementizio previsto a *latere* della Lungosavena.



In rosso: l'Ambito 147 - Città del Savena. Dal PSC del Comune di Bologna.

Il nuovo cemento su terreno agricolo della "Città del Savena" non gode ancora della visibilità di altri interventi, come quello prevalentemente commerciale di via Larga o quello residenziale di Scandellara. Si chiama Ambito 147 e si trova a meno di due chilometri dai grossi interventi appena citati. Coinvolge una superficie di 67 ettari, con 252mila metri quadrati per abitazioni e 160mila per parcheggi, giardinetti, strade e marciapiedi. L'ambito è avanzato silenziosamente nelle pieghe del Piano Strutturale Comunale del 2008 (Sindaco Cofferati, Assessore all'Urbanistica Merola):

*Il nuovo insediamento è una componente significativa delle trasformazioni che realizzeranno la Città del Savena, una città-parco che, sul tracciato della nuova strada Lungo Savena, integrerà gli insediamenti esistenti da riqualificare con le parti nuove. Il progetto dell'Ambito San Vitale dovrà contribuire a risolvere le criticità delle aree limitrofe, rompendo l'isolamento del nucleo residenziale di Croce del Biacco, favorendo la riqualificazione degli insediamenti produttivi e direzionali che costituiscono il margine sud delle Roveri, stabilendo relazioni con i nuovi insediamenti realizzati o previsti a est del nuovo asse stradale dai Comuni confinanti. ([http://www.comune.bologna.it/psc/quadro\\_normativo/849/1831/](http://www.comune.bologna.it/psc/quadro_normativo/849/1831/))*

L'intollerabile isolamento dei nuclei residenziali finalmente finirà: più cemento, più asfalto e infrastrutture, più traffico, più *joie de vivre*! Il tam-tam di quartiere,

ci riferisce Chiara, prevede un certo ridimensionamento dei progetti della “Città del Savena”. Già: ora che il costo del terzo lotto della Lungosavena è stato accollato ad Autostrade come “opera di adduzione” dal Passante, l’esigenza di far cassa con gli oneri di urbanizzazione diventa meno stringente. Però una concessione edilizia su un terreno è come una contaminazione radioattiva: una volta infilata in una delibera è difficile sbarazzarsene prima di qualche era geologica. E poi a Bologna più cemento equivale sempre a più *green* – probabilmente è questo uno dei punti chiave della candidatura come Capitale Verde d’Europa. Di conseguenza, nel capoluogo emiliano, se sei contro il cemento e le infrastrutture, sei contro gli alberi, i giardinetti e la qualità della vita.



La prima tratta del Terzo Lotto della Lungosavena – 25 febbraio 2017

E allora eccolo, questo terzo lotto. Dal punto in cui iniziamo a squadrarlo, presso la rotonda Sabadino degli Arienti, il suo percorso ci sembra un corridoio ecologico. Ma è un abbaglio: a parte i campi che verranno sepolti sotto l’Ambito 147, il terreno verde che calpestiamo è tale solo perché aspetta da decenni di diventare *proprio* il terzo lotto della Lungosavena. Ogni fazzoletto di terra non ancora messo a valore, in questa città, dovrebbe recare sovraimpresso un *caveat*: “questa non è una piantata, questi che attraversi a fatica graffiandoti non sono i getti di giovani alberi, ma è un’infrastruttura in divenire. Queste non sono lepri, né fagiani, è *temporary wildlife* in attesa di riqualificazione”.

E li attraversiamo, giovani getti e piantate, e spaventiamo fagiani e lepri, mentre camminiamo verso la San Vitale, che qui si chiama via Mattei. Sullo schermo del GPS, cerchiamo la traccia della nuova strada, che abbiamo disegnato e caricato nell'apparecchio. Vorremmo calpestarla con precisione, ma non ci è concesso. Lo studio di fattibilità del 2010 specifica che in questo primo tratto "la strada attraversa terreni oggi agricoli e quindi [...] l'asse di progetto potrà inserirsi con una certa flessibilità". Niente male, come studio del territorio. Siccome ci sono i campi, passare qua o là non fa troppa differenza. Tanto varrebbe asfaltare tutto.

Ritroviamo la stessa logica anche in un altro studio, più recente. Quello che riguarda l'impatto ambientale del Passante di Bologna, presentato in commissione consiliare il 23 febbraio scorso. Scorrendo il pdf, si sgrana un rosario di affermazioni come queste: "Le aree di cantiere occupano aree agricole e quindi aree di scarso valore naturalistico", oppure "Stante la natura pianeggiante delle aree di intervento, l'alterazione dello stato dei luoghi è considerata minima".

L'idea di fondo è che una pianura coltivata come quella Padana, può ospitare tutte le autostrade che si vogliono, tanto è piatta, e poi come Natura non vale granché. Chi cerca l'arcadia va nel Chianti, non nelle campagne intorno a Granarolo.



La prima tratta del Terzo Lotto della Lungosavena, nei pressi di via Mattei/strada San Vitale. – 25 febbraio 2017

Quale che sia il tracciato in mezzo ai campi, la Lungosavena incontra presto un passaggio obbligato, rappresentato proprio da via Mattei e dai binari della ferrovia suburbana. Tra la rete di un parcheggio e quella dell'Istituto Gualandi, troviamo una sterrata che ci permette di superare entrambi gli ostacoli. Anche il terzo lotto dovrà superarli, e non gli basterà fare attenzione alle auto e ai pochi treni in circolazione.

Incontriamo un anziano che coltiva l'orto, al margine di un ripostiglio che pare spuntato dalla terra, insieme a sedie di plastica, bancali di legno e due filari di vite maritata col gelso. Ci illustra con piacere le due ipotesi di attraversamento giunte al ballottaggio. Quella aerea, di cui indica immaginari piloni ergersi dritti sopra di noi, fino a reggere un cavalcavia maestoso, e quella ctonia, evocata da alcune scatole di polistirolo, adagiate nell'erba, piene di carotaggi numerati del suolo qui attorno.

– Hanno delle macchine per scavare nella terra, adesso, che fanno quasi quasi la galleria da sole!

Tanto è affascinato da queste meraviglie della tecnica, da dimenticare di dedicare un pensiero al suo orto che – in entrambi i casi – non esisterà più. O magari l'uomo, a settantasei anni, immagina che sarà lui stesso a non esistere più, quando davvero inizieranno il viadotto o la galleria.

– A mio padre gli mandarono una lettera nel '76, per dirgli di tenersi pronto all'esproprio e ai cantieri. Quanti anni sono?

Ci congediamo senza il coraggio di confidargli che l'ipotesi del tunnel pare tramontata, e l'appendice 6 (Opere di adduzione) del *dossier* Passante ci informa che:

*nei pressi del parcheggio del "Resto del Carlino" [...] inizia la rampa di accesso al viadotto denominato "E. Mattei" che premette lo scavalco della SP253 e della Ferrovia Bologna Portomaggiore (FBP). [...] In questo tratto, vista la geometria*

*dello stretto corridoio disponibile, la nuova infrastruttura risulta prossima alle residenze poste sul lato occidentale mentre è massimizzata la distanza dalla Villa dell'Istituto Gualandi che rappresenta l'immobile di maggior pregio dell'area.*

Interessante il principio di ingiustizia ambientale, enunciato in maniera cristallina: il viadotto della Lungosavena passerà a ridosso di un gruppo di vecchie case, per tenersi il più lontano possibile da una villa di pregio. Che nel caso in questione ospita un istituto per sordomuti, ma il discorso non cambierebbe se ci abitasse il discendente di una nobile famiglia. Chi vive in una bettola, può beccarsi un cavalcavia davanti alle finestre; chi sta nel villone con parco monumentale, può godere di maggiore riguardo.



Villa Marsigli (Istituto Gualandi) – 25 febbraio 2017

Oltre la ferrovia, la traccia del terzo lotto lambisce i capannoni della Zona Industriale Roveri, che sembrano essersi arrestati, a formare una curva, come di fronte a una forza geomantica. Ma non è il prato che attraversiamo ad aver bloccato il cemento, e nemmeno il desiderio di preservarlo, bensì la strana combinazione tra il piano per distruggerlo e la sua stessa sospensione di decennio in decennio.

Dietro la cancellata di una fabbrica, come un animale da giardino zoologico, sopravvive una collinetta artificiale, rivestita d'alberi e d'erba, che doveva essere la conserva – cioè la dispensa – di una delle ville signorili disseminate nella zona.



La collina-conserva nei pressi della seconda tratta del Terzo Lotto della Lungosavena. – 25 febbraio 2017

Lo studio di fattibilità ci informa, a questo punto, che la Lungosavena si troverà di fronte altri *vincoli territoriali*, “ quali un macero e una tipica piantata bolognese”. La costeggiamo, seguendo il fosso che la separa dal campo da calcio dell’Atletico Castenaso. Gli alberi che sorreggono la vite sono ormai piuttosto alti, su tre file, in un podere di un ettaro e mezzo. Che farà la nuova strada per tutelare questo prezioso elemento del paesaggio? Semplice: ci passerà in mezzo, tagliando i filari uno dopo l’altro. E il macero? Lo studio gli dedica una foto dall’alto e stabilisce che occorre preservarlo. La traccia sul GPS gli passa proprio accanto, così che dai torpedoni diretti al FICO, le bimbe delle classi precettate per la visita, potranno ammirarlo col naso schiacciato sui finestrini. Sempre che non decidano di trasformarlo in un’area di sosta, perché una volta costruita la strada, i suoi margini sono “salvi” solo in apparenza. Scrive ancora Cederna nell’articolo che abbiamo citato:

*Sposando il culto futuristico della velocità con l’ignoranza della funzione del verde stradale, tra gli anni Cinquanta e Sessanta l’ANAS segò lungo le strade statali*

*100-150.000 alberi allo scopo, diceva, di adeguarle alle esigenze del traffico, rubacchiando a spese delle piante mezzo metro ai lati della carreggiata.*

Oggi gli alberi con una mano si abbattono (vedi alla Croce del Biacco) e con l'altra si piantano, in lunghi filari e fasce mitigatrici, perché, come dice Adreas Kipar, "l'albero è un architettura che piace sempre di più".

Eppure, nonostante la retorica paesaggista, la logica di sterminio a bordo strada non è diversa da quella dell'ANAS degli anni Cinquanta. Nello studio di impatto ambientale del Passante si legge che "In considerazione della vocazione del territorio attraversato, già da tempo destinato a corridoio infrastrutturale, e degli interventi di promozione ambientale, si ritiene di poter definire il relativo impatto di livello trascurabile". Quindi, se tra dieci anni volessero allargare la Lungosavena di altre quattro corsie, potrebbero usare lo stesso ragionamento per tombare il macero, piantando all'intorno qualche pioppo cipressino. Tanto era quella, la vocazione del territorio: ospitare una strada.



Il macero a fianco della terza tratta del terzo lotto della Lungosavena.  
- 25 febbraio 2017

A voler fare le cose per bene, i futuri allargatori dovrebbero anche dichiarare che la Lungosavena, con quattro corsie in più, non sarebbe un ostacolo che taglia il territorio, ma un'infrastruttura verde che si lascia attraversare e cuce il paesaggio. E per rendere il concetto più comprensibile, dovrebbero inventarsi



un *ideogramma di progetto*, come hanno fatto i tecnici del Passante di Bologna nello studio di impatto ambientale.

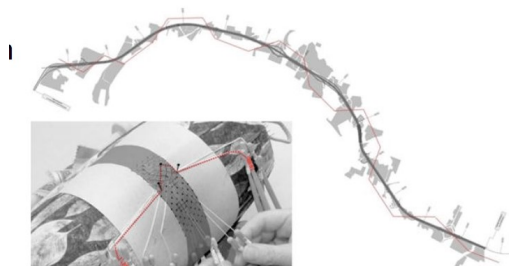
– Hanno scelto il tombolo.

– La tomba?

– Il tombolo. Hai presente quel cuscino, di forma cilindrica, con i fusi di legno appesi attorno, che si usa per intrecciare pizzi e merletti?

– Mi sa che l'ho visto, da qualche parte. Nelle Marche, possibile?

– Si usa un po' in tutt'Italia, ma la leggenda della sua origine viene da Bruges, in Belgio.



Il tombolo , così come appare nella Studio di Impatto Ambientale del Passante di Bologna, presentato in commissione consiliare il 23 febbraio 2017

Mentre camminiamo nel letto asciutto dello Scolo Zenetta di Quarto, la favola fiamminga ci tiene compagnia.

*Viveva a Bruges una fanciulla di nome Serena. Amava, riamata, un giovane artista povero quanto lei. Un giorno la mamma di Serena si ammalò gravemente, tanto che la fanciulla, per ottenere la sua guarigione, offrì in voto alla Madonna la rinuncia al suo amore per il giovane artista.*

*Mentre glielo comunicava, seduti all'ombra di un albero, dai rami cadde una tela di ragno. I due innamorati ne restarono incantati e lei pensò di provare a rifarla col filo più sottile del suo fuso. Portarono a casa il prezioso disegno e mentre Serena lo copiava, lui la aiutava a tener separati i fili legando un bastoncino di legno all'estremità di ognuno.*

*Così nacque il merletto a tombolo, e piacque tanto che in breve tempo la fortuna arrise ai due giovani. Intanto la mamma della fanciulla era guarita, ma Serena doveva adempiere al suo voto: i due innamorati tornarono sotto lo stesso albero e mentre piangevano la propria separazione, un'altra ragnatela cadde dai rami: l'intreccio formava una scritta che liberava Serena dal voto.*

Ormai siamo in vista della rotonda che chiude il secondo lotto. Saltiamo il fosso che delimita uno stradello agricolo ormai in abbandono, interrotto da un muretto *jersey* e dalle quattro nuove corsie di via dell'Industria. L'asfalto è in disuso solo da un paio d'anni, ma già si crepa, crescono piccoli arbusti, e una brigata di ailanti si affaccia sul ciglio, pronto a conquistarlo alla prima ritirata.



Il secondo lotto della Lungosavena, completato nel giugno 2016.

Ripensiamo al destino di Serena e del suo *moroso* e concludiamo che anche noi, nel segno del tombolo, vorremmo dire al sindaco Merola, alla Regione e ad Autostrade: avete fatto voto di costruire il Passante? Ebbene, lasciate perdere, il voto è sciolto, andate in pace.

A noi i merletti non piacciono, la Rivoluzione francese li mise fuori legge, ma chissà, forse a scriverglielo nel pizzo ci sarebbe modo di fermarlo, questo grigio termidoro di calcestruzzo e tondini.

## Settima puntata, LA CADUTA.



*Quella riguardante il cavalcavia crollato, era l'undicesima attività di sollevamento di ponti sulle 12 che stiamo effettuando. È un'operazione di routine, è fatta in sicurezza e non prevede la chiusura. Lo ha confermato anche la polizia stradale: si svolge in presenza di traffico perché la caduta del cavalcavia non è un evento previsto.*

Il cavalcavia è quello che, a Camerano, passava sopra la A14, e che il 9 marzo si è schiantato sulle vite di Antonella Viviani ed Emidio Diomedi. La causa dei lavori in corso era l'allargamento dell'autostrada a tre corsie, e l'incredibile dichiarazione è tratta da un'intervista a Roberto Tomasi, Condirettore Generale Nuove Opere di Autostrade per l'Italia.

Tomasi, con rapido istinto padronale, poche battute dopo evoca l'*errore umano* di chi ha eseguito i lavori. È come se dicesse: "Noi? Noi che c'entriamo? Mica l'avevamo previsto che cadesse in testa a qualcuno. E se noi non l'avevamo previsto, non doveva cadere. Se è successo sarà colpa di uno di quegli operai 'gnoranti, noi siamo i meglio progettisti."

Roberto Tomasi è il manager di Autostrade che ha collezionato più presenze agli incontri sul Passante di Bologna – guarda caso, proprio un allargamento a tre corsie dell'A14 e della tangenziale. Durante il celebratissimo *confronto pubblico* – «strumento di democrazia» secondo il sindaco Merola, in realtà parodia della partecipazione – Tomasi era sempre lì. Il 29 settembre prometteva:

- "la riduzione delle emissioni nell'ora di punta [...] pari al 40% per gli NOx e la CO<sub>2</sub> e il 20% per quanto concerne il PM10 per un'automobile diesel di tipo Euro IV";
- "un miglioramento del clima acustico per l'80% circa dei ricettori che oggi sono caratterizzati da livelli notturni superiori a 50dBA" – grazie alle nuove barriere foniche;
- "2 anni vita uomo al giorno risparmiati" – per la fluidificazione del traffico, cioè, tradotto, 19 minuti in meno di percorrenza nelle ore di punta;

E se le meraviglie del Passante non si dovessero realizzare? Conosciamo in anticipo la risposta: "Noi non c'entriamo, noi avevamo *previsto* che si realizzassero. Se non è accaduto, ci sarà stato un *errore umano*". Ma c'è un'ultima considerazione, tra quelle espresse da Tomasi quel 29 settembre, che suona davvero inquietante, dopo quanto è accaduto a Camerano: *il calcolo del benessere effettivo derivante dalla realizzazione degli interventi elencati deve considerare, per non essere vano, i tempi di realizzazione. Tempi*

*troppo lunghi di realizzazione  
infatti vanificherebbero una parte consistente dei benefici esposti.*

E per essere più rapidi, non si fermino traffico e pedaggi. «Lo ha confermato anche la polizia stradale: si svolge in presenza di traffico perché la caduta del cavalcavia non è un evento previsto».

Tre giorni prima della tragedia, la cosiddetta *fronda del Pd* – suppostamente scettica sul Passante – si scioglie come neve al sole di marzo. Fa votare alla maggioranza del Consiglio Comunale un Ordine del Giorno che non mette in alcun modo in discussione l’opera. Vi pone in premessa addirittura una valutazione positiva del *confronto pubblico*, con invito a fare meglio la prossima volta: «affina[re], migliora[re] e re[ndere] ancora più efficace» la finzione partecipativa. Invito che intendiamo come: rendere le bugie più convincenti. Poi infila alcune critiche – su elementi segnalati dai Comitati o da noialtri, come il calcolo “generoso” del verde compensativo, – e rivolge il suo appello «al Sindaco e alla Giunta ai fini della presentazione delle osservazioni del Comune di Bologna in sede di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)».

Fino a quel momento, Sindaco e Giunta avevano ampiamente dimostrato la loro scarsa considerazione dei consiglieri comunali. Di fronte alle prime contestazioni della *fronda*, l’assessora Irene Priolo aveva accusato Amelia Frascaroli, alleata del Pd, di non essersi presa “i pomodori in faccia” durante il confronto pubblico sul Passante.

Naturalmente, come abbiamo già raccontato:

*Noi in quelle assemblee c’eravamo e non abbiamo visto volare pomodori [...]. A quanto pare, la scarsa consuetudine con il conflitto porta a scambiare per ortaggi le fin troppo disciplinate critiche di un pugno di bolognesi.*

Per questo, ci aspettavamo che l’appello dei consiglieri non avrebbe sortito grandi risultati. Appena tre mesi fa, a conclusione del confronto pubblico, tutte

le parti in causa avevano sottoscritto un verbale dove si valutavano positivamente gli interventi integrativi inseriti da Autostrade nel progetto definitivo. Leggendo quel documento se ne ricavava l'impressione che il Comune, la Regione e la Città Metropolitana fossero soddisfatti dei miglioramenti introdotti e non avessero nulla da eccepire.

Invece, venerdì scorso la Giunta pubblica le sue note alla valutazione di impatto ambientale del Passante: un pdf di 57 pagine, che analizzeremo nelle prossime puntate, ma che già alla prima occhiata si presenta fitto di smentite, richieste di dati, correzioni, fonti mancanti, ulteriori studi, modifiche. Per fare solo un esempio, «si richiede di rivedere le premesse dello studio [Atmosfera] laddove si afferma che l'agglomerato di Bologna non presenta criticità dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico» perché «tale affermazione non è condivisibile».



14 settembre 2016, *confronto pubblico* nella palestra della Birra: da sin, Vincenzo Naldi (pres. Quartiere Borgo Panigale-Reno), Irene Priolo (assessore alla mobilità), Andrea Pillon (facilitatore di Avventura Urbana) e Roberto Tomasi (ingegnere di Autostrade per l'Italia).

Un simile cambio di passo, di toni e di contenuti non è certo il frutto dell'OdG dei consiglieri, che di fronte a un testo del genere mostra il suo vero volto di timidissima operazione cosmetica. Ma non è nemmeno il frutto del tanto incensato *confronto pubblico* – che con le sue miglierie sembrava aver contribuito a realizzare il Progetto Perfetto. Se la Giunta si è vista costretta a usare la matita rossa sulle carte di Autostrade e a incrinare l'idillio con la società di Benetton, lo si deve a chi non ha mai smesso di smascherare bugie e assurdità del progetto, fuori dalle coreografie dei facilitatori incaricati di far digerire ai cittadini l'ennesima scorpacciata di asfalto, smog, rumore e insensatezza. Sia chiaro: il documento della Giunta rientra in pieno nel gioco delle parti, truccato da democrazia, ma almeno la partita diventa meno noiosa. Il Comune si erge a difesa dell'interesse pubblico e Autostrade deve rifare i compiti a casa, ma non abbiamo dubbi che dopo qualche giro di valzer, il Ministro dell'Ambiente darà il suo benestare. Ce ne siamo convinti, una volta per tutte, dopo aver raccolto le considerazioni di un funzionario pubblico che in passato si è occupato di provvedimenti analoghi:

*«Lo Studio di Impatto Ambientale predisposto da Autostrade [il SIA su cui il Ministero condurrà la Valutazione di Impatto Ambientale], è, come tutti i SIA, giustificativo. Il proponente ti dice, in sostanza: “Noi vogliamo fare questa opera, ecco che ti dimostriamo che questo progetto è il migliore dei progetti possibili.” Viene insomma giustificata a posteriori, sul piano ambientale, una decisione politica e imprenditoriale già presa. Questa è la debolezza intrinseca del modello SIA/VIA. Perché la VIA, alla fine, darà qualche prescrizione più o meno significativa e in sostanza concluderà: “sì, il progetto esaminato è il migliore possibile”.*

*Questa SIA, poi, introduce una novità in più, rispetto al modello fissato dalla legge. Si tratta del “quadro zero della sostenibilità” che non ha nulla a che vedere con*

*l'opzione zero, cioè la scelta di non realizzare l'opera. A questa eventualità viene dedicata appena una pagina e mezzo.*

**2 QUADRO ZERO DELLA SOSTENIBILITÀ**

**2.1 LA DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI PER UN PROGETTO INTEGRATO CON IL TERRITORIO**

La metodologia di lavoro definita per la lettura del progetto e l'esplicitazione del livello di sostenibilità dell'iniziativa passa attraverso il momento centrale della definizione degli obiettivi di progetto, essendo questi ultimi essenziali per poter prendere atto delle performance del progetto stesso nel momento del completamento della sua definizione. Si sono quindi analizzate le iniziative sviluppate e riattate in chiave specifica anche le attività del Confronto pubblico per poter individuare gli obiettivi del progetto.

A tal fine sono state definite tre tipologie di obiettivi che consentono di analizzare le principali peculiarità dell'iniziativa, ed in particolare:

- **Obiettivi tecnici**, aventi ad oggetto le performance dell'infrastruttura e che, nel loro insieme discendono dall'obiettivo primario di creare la più corretta offerta infrastrutturale che soddisfa la crescente domanda di mobilità sia delle persone che delle merci (cfr. Tabella 2-1)
- **Obiettivi sociali**, riguardanti sia le esigenze degli utenti, ossia direttamente connessi ad un'infrastruttura stradale, quanto anche a valenze più generali, quali - ad esempio - il potenziamento della fruizione pubblica o la condivisione dell'iniziativa con gli stakeholders (cfr. Tabella 2-2)
- **Obiettivi ambientali e territoriali**, aventi ad oggetto le prestazioni di valenza territoriale, « in senso lato ambientale, nonché legate al valore ambientale del territorio complessivo che si verrà a creare dopo il completamento dell'iniziativa (cfr. Tabella 2-3).

**Tabella 2-1 Obiettivi tecnici**

Domanda	Obiettivo specifico
T.01	Miglioramento del livello di servizio
T.02	Miglioramento del livello di servizio della rete
T.03	Promozione iniziative atte a migliorare le prestazioni del servizio
T.04	Controllo del deflusso dei veicoli sia per le tipologie che per la velocità
T.05	Minimizzazione delle quantità dei materiali consumati ed incremento del riuso

**Tabella 2-2 Obiettivi sociali**

Domanda	Obiettivo specifico
S.01	Miglioramento per la fruizione delle altre reti infrastrutturali
S.02	Supporto all'utenza per il controllo dello modalità di possesso
S.03	Potenziamento dei percorsi di mobilità lenta e sostenibile
S.04	Miglioramento della sicurezza
S.05	Aumento azioni di controllo degli effetti ambientali della realizzazione e dell'esercizio
S.06	Potenziamento fruizione pubblica - attività area aperta
S.07	Riduzione perdite tempo
S.08	Condivisione dell'iniziativa progettuale con stakeholders istituzionali in fase di progettazione
S.09	Condivisione dell'iniziativa progettuale con stakeholders non istituzionali in fase di progettazione

**Tabella 2-3 Obiettivi ambientali e territoriali**

Domanda	Obiettivo specifico
A.01	Salvaguardia della qualità dell'acqua dei corpi idrici attraversati
A.02	Tutela del clima acustico
A.03	Miglioramento della qualità dell'aria
A.04	Creazione di filtri naturali
A.05	Contenimento delle interferenze con il paesaggio
A.06	Promozione della manutenzione o il riuso del patrimonio infrastrutturale esistente
A.07	Coerenza con la vocazione e il significato del luogo/territorio
A.08	Valorizzazione dei caratteri del paesaggio rurale locale
A.09	Creazione di opere di qualità percettiva
A.10	Cura della qualità dell'ambiente locale
A.11	Qualificazioni per la difesa del suolo
A.12	Tutela ed incremento della biodiversità

**2.2 LA DETERMINAZIONE DELLE COERENZE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE**

**2.2.1 La sostenibilità ambientale come chiave di lettura dell'iniziativa**

Stante l'obiettivo assegnato al Quadro Zero, il tema diventa quello di come arricchire l'analisi del progetto per dar conto delle diverse valenze del progetto. La Figura 2-1 schematizza la modalità di lavoro che si è implementata in questa occasione.

In altri termini, la necessità è quella di integrare la logica dell'analisi degli impatti e del loro contenimento con quella che pone in prima istanza il perseguimento di obiettivi specificamente descritti. Ciò in quanto l'opera è il risultato di un approccio non convenzionale che lega le soluzioni sviluppate ad un articolato quadro di esigenze che fanno riferimento

Il “quadro zero della sostenibilità”: Autostrade ti accompagna a fare fitness (vedi tabella 2-2, riga S.06)

*Il “quadro zero della sostenibilità” inventato da Autostrade mette su carta un loop molto raffinato, grazie al quale l'opera si giustifica da sola. Leggiamo questo capoverso:*

*In altri termini, la necessità è quella di integrare la logica dell'analisi degli impatti e del loro contenimento con quella che pone in prima istanza il perseguimento di obiettivi specificamente declinati. Ciò in quanto l'opera è il risultato di un approccio non convenzionale che lega le soluzioni sviluppate ad un articolato quadro di esigenze che fanno riferimento non solo agli aspetti trasportistici, quanto anche a quelli territoriali ed ambientali. (dalla Sintesi non tecnica della SIA, p. 11)*

*Considerato che poco prima si era detto che l'obiettivo principale era fare l'infrastruttura, ed è questo quindi il primo degli “obiettivi specificamente declinati”, io qui vedo il tentativo di un salto di qualità rispetto anche ai peggiori procedimenti di VIA “giustificativi”. Per questi ultimi l'interesse primario rimaneva,*



*almeno a parole, la tutela dell'ambiente. Qui invece Autostrade ci dice di essere stata molto brava, e di poter fare da sola.*

*Alla base manca, in tutto questo, una valutazione sovraordinata, una valutazione che dovrebbero fare le istituzioni molto prima di prendere impegni con la parte privata. La vera alternativa, che non è ovviamente compresa tra le opzioni ricapitolate nel SIA, sarebbe stato lavorare su altre variabili, prima di tutto il trasporto pubblico.»*

La vicenda del Passante di Bologna, giunti a questo punto, ci sembra avere qualche interessante assonanza con quella di XM24 alla Bolognina. Prima mossa, spararla grossa: "Una caserma al posto del centro sociale! Un'infrastruttura verde che ripulirà l'aria!". L'effetto, più o meno ricercato, è quello di blandire istinti *non proprio* in linea con l'immagine del partito ("caserme invece di luoghi di aggregazione", "largo alle automobili", non sono i motti che il PD scriverebbe nel proprio stemma di famiglia). Ottenuto il plauso di leghisti e piloti compulsivi, arriva invece il messaggio rivolto ai *buoni*: "niente caserma, se mai una casa delle associazioni, dove daremo un posto a chi *davvero* vuole produrre cultura (ovvero: chi non mette in discussione l'assalto gentrificante al quartiere, chi è docile, si costituisce in associazione dal notaio, ed è pronto a sloggiare al prossimo cambiar di vento). E non ci venite a dire che sul Passante vi abbiamo raccontato balle. Non l'avete visto il documento di 57 pagine? Gliel'abbiamo cantate chiare, a quelli di Autostrade. Li abbiamo costretti a rispondere. A dirci chiaro che tumori, rumori, disastri ambientali e consumo di suolo *non sono eventi previsti*. Ora che l'hanno assicurato, grazie a noi, si può stare tranquilli."

Fin qui tutto bene.

## IL PASSANTE «GREEN». UNA CIVICA E CORAGGIOSA COLATA D'ASFALTO



«Non giocarti la testa col diavolo...»

Cinque anni fa, insieme a **Wolf Bukowski**, abbiamo condotto un'inchiesta in sette puntate sul «Passante di Bologna», ovvero l'allargamento a 16/18 corsie del nastro autostradale che attraversa la periferia del capoluogo emiliano, a poco più di tre chilometri dalle Due Torri.

I primi tre articoli vennero pubblicati sul sito di *Internazionale*, con le foto di **Michele Lapini**, nel dicembre 2016. Gli altri quattro qui su *Giap*, tra gennaio e marzo 2017.

Non si trattò di un lavoro fatto solo sulle carte: assistemmo agli incontri del farlocchissimo «percorso partecipativo», ci intrufolammo alle cerimonie di presentazione del progetto, incontrammo le persone che abitano a ridosso dell'opera, organizzammo iniziative e camminate a tema.

## **Una sera di gennaio**

L'11 gennaio 2017 illustrammo la prima parte della nostra ricerca al **centro sociale Lâbas**, nell'ex-caserma Masini, tra le altre cose un luogo di memoria, dove furono rinchiusi e torturati diversi partigiani.

Non eravamo *habitués* di quello spazio e per la prima volta contribuivamo a riempirlo, per dare un segnale in un momento critico. Fioccarono le minacce di sgombero, di svendita dell'immobile da parte della proprietà – **Cassa Depositi e Prestiti** – e di speculazione edilizia in tandem con l'amministrazione. Non passava giorno senza che sulla stampa si leggesse di future, mirabili «riqualificazioni». L'allora sindaco Merola parlava di un albergo di lusso e di nuovi parcheggi. Fermare quei progetti e fermare il Passante per noi erano la stessa lotta, contro il partito dell'asfalto e del cemento-e-tondino.

Nella sala gremita, con grande piacere, riconoscemmo volti già visti a San Donnino, all'Arcoveggio, alla Croce del Biacco e a Borgo Panigale. Abitanti della cosiddetta «città della Tangenziale», costretti a vivere tra svincoli e barriere antirumore. Qualcuno di loro, a fine serata, ci disse di non aver mai messo piede, prima di allora, in un centro sociale occupato. Lo considerammo un risultato interessante: la lotta contro un'opera dannosa, inutile e imposta rendeva possibile un *nuovo vicinato* tra soggetti altrimenti ignari gli uni degli altri.

A distanza di cinque anni da allora, ci tocca ammettere che quell'impressione era sbagliata e domandiamo scusa a quanti vennero a Lâbas, da quelle periferie, per ascoltarci parlare.

Il 28 dicembre scorso, all'una di notte, **24 consiglieri della maggioranza** che governa Bologna – cioè tutti, tranne Davide Celli di Europa Verde – hanno approvato la delibera sulla conformità urbanistica del Passante, che per la terza volta ha cambiato nome: un tempo era «di Mezzo», poi «di Bologna», mentre oggi



viene definito «di Nuova Generazione», e in alcune sintesi addirittura «Green», per via delle *mitigazioni* concesse da **Autostrade per l'Italia** (ASPI): nuove coperture con elettrofiltri per il particolato, ricarica «dinamica» e *fast* per i veicoli elettrici, vernici fotocatalitiche e pannelli fotovoltaici.

Insomma, nella “città più progressista d’Italia” (**Matteo Lepore** dixit) si può anche definire “verde” l’allargamento di un’autostrada. E si riesce a battezzare “di nuova generazione” un’opera che pare concepita sessant’anni fa, per costruirla in un futuro già invecchiato.

Tra i 24 consiglieri che hanno dato il loro assenso a questo progetto scellerato sul piano sociale, ambientale, trasportistico, economico e partecipativo, ci sono anche i tre di **Coalizione Civica**, dei quali uno “in quota” Làbas.

Coalizione Civica è una formazione “a sinistra” del PD, espressione di una parte di “società civile”, del mondo dell’associazionismo, di spazi come TPO e Làbas. Fino a pochi mesi fa sedeva nei banchi dell’opposizione al sindaco Merola, poi si è presentata in coalizione col PD per Lepore sindaco, ora fa parte della giunta, ha espresso la vicesindaca e scommette di trasformare “da dentro” il centrosinistra (yawn).

Centrosinistra che, va ricordato, a Bologna governa con appena **il 31,6% dei voti reali**. Detta altrimenti: a Bologna, tra coloro che hanno diritto al voto, quasi sette su dieci *non* hanno votato Lepore. Alle ultime comunali l'astensionismo ha toccato il 48,82%. Nella città *reale* – non quella che si racconta il neosindaco – domina, come altrove, il rigetto per l'attuale offerta politica, operazioni «civiche» comprese. Il ceto politico simula una rappresentatività che non ha.

### **Foglianti**

Vediamole nel dettaglio, le fantomatiche “migliorie” – in realtà tutte foglie di fico – rivendicate da questi ex-oppositori come uno «straordinario risultato» che farebbe del Passante «un'opera simbolo della transizione ecologica».

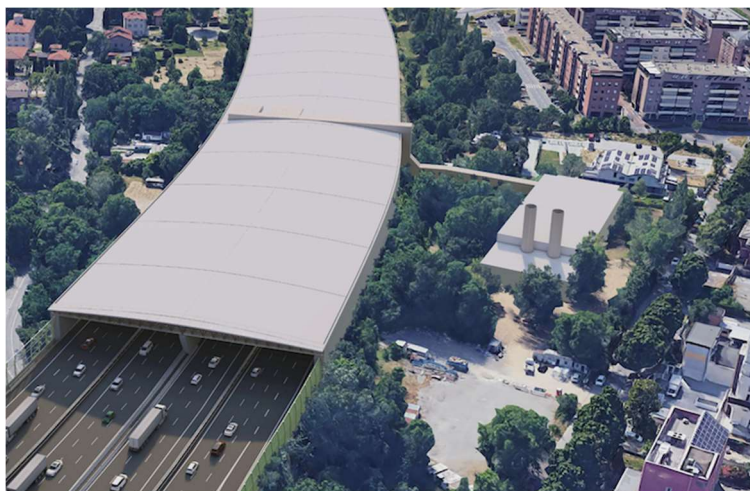
### **Prima foglia** (per la fumosissima «Fase 2» dei lavori): **nuove coperture con elettrofiltri**.

A dirla tutta, l'unica copertura davvero nuova, nei piani di Autostrade per l'Italia, sarebbe quella di via Zanardi. Le altre due sono solo ampliamenti di coperture già previste dal progetto definitivo del 2018 (San Donnino e Croce del Biacco). In totale: 3 chilometri su 13.

Quanto agli elettrofiltri, nelle sue FAQ sul Passante Coalizione Civica sostiene che «permettono di abbattere le emissioni dell'85-95% sul tratto considerato». Ma non cita né linka alcuna fonte. Tocca quindi constatare che ASPI ha fatto meglio i compiti, riportando uno studio dell'Istituto sull'Inquinamento Atmosferico del CNR che ridimensiona l'efficacia di queste stazioni di filtraggio, oltre ad evidenziare che consumano suolo ed energia, producono rumore e hanno un considerevole impatto visivo.

L'entusiasmo “green” per la loro installazione dovrebbe quantomeno basarsi su studi alternativi, se è vero che in **Norvegia** gli elettrofiltri sono stati accesi in 8

tunnel e già disattivati «a causa di incerte prestazioni e costi operativi elevati». In **Giappone**, li si attiva solo se il particolato supera i livelli massimi, per poche ore al mese. A **Madrid**, dove gli elettrofiltri avrebbero un'efficienza pari a quella citata da Coalizione Civica (84% di abbattimento in media), gli impianti funzionano poche ore alla settimana. Ma un conto sono i dati forniti dal costruttore, in condizioni ottimali, e un altro sono le prestazioni ottenute nei casi specifici. Vicino a **Sydney**, in Australia, dopo un anno di test, la stazione di filtraggio sul tunnel della M5 East è stata disattivata perché i costi superavano i benefici (riduzione media dell'11% degli inquinanti e meno di 6 ore di funzionamento al giorno).



**Seconda foglia: 50mila mq di vernici fotocatalitiche per l'abbattimento degli inquinanti.**

Coalizione Civica sostiene che questo intervento permetterebbe di ridurre gli inquinanti, in particolare l'ossido di azoto, di «3-6 tonnellate» (un intervallo piuttosto largo: come se uno dicesse al fruttivendolo che vuole 3-6 chili di mele).

Secondo uno studio realizzato in Scozia, Galles e Irlanda del Nord, queste vernici avrebbero invece impatti poco significativi, anche perché «è fisicamente impossibile per un volume d'aria sufficientemente grande entrare in contatto con la superficie verniciata e quindi questo metodo non rimuoverebbe abbastanza molecole di NO<sub>2</sub> per avere un impatto significativo sulle concentrazioni nell'ambiente».

### **Terza foglia: Installazione di pannelli fotovoltaici per complessivi 50 MW.**

È da notare che soltanto una piccola parte di questi pannelli verrebbero collocati sul Passante (ovvero sopra le gallerie o sulle barriere fonoassorbenti). Per il resto, ASPI chiede di individuare almeno 10 terreni, con superficie compresa tra 7,5 e 12,5 ettari. Il che potrebbe comportare ulteriore consumo di suolo. E comunque un intervento slegato dal Passante, che si potrebbe realizzare *a prescindere*.

### **Quarta foglia: Sistemi di ricarica dinamica per veicoli elettrici.**

Si tratterebbe di un sistema di ricarica wireless per le auto e a pantografo per i mezzi pesanti. Autostrade concede che nella Fase 1 dei lavori si potrà realizzare... un chilometro sperimentale con queste tecnologie, dato che esse sono ancora in fase embrionale e non esistono veicoli capaci di sfruttarle.

### **Quinta foglia: Certificazione Envision.**

Si tratta di un sistema di valutazione per realizzare infrastrutture sostenibili. Una procedura che avrebbe senso attivare *prima* di realizzare un progetto, per recepirne le indicazioni, e non *dopo*. Non sarà il punteggio Envision a rendere il Passante più salubre o più ecologico.

### **Sesta foglia: Rafforzamento della comunicazione**

E quindi, bambini e bambine, ripetete con noi: Il Passante è bello, il Passante è green, il Passante è bello, Il Passante... Insomma, diventa anche tu *verde con l'ipnosi*.



### **Settima foglia (già prevista): Digitalizzazione dell'opera.**

ASPI aveva già identificato il tratto dell'A14/A1 Bo San Lazzaro – Casalecchio per un progetto pilota sul «dialogo» digitale tra veicoli e infrastruttura, con monitoraggio del traffico, informazioni sui pannelli, ecc.

### **Ottava foglia (già prevista): Punti di ricarica *fast* per veicoli elettrici.**

Quelli che verranno installati si trovano nelle aree di servizio La Pioppa e Sillaro, ovvero fuori dal tracciato del Passante «di Nuova Generazione».

Già che ci siamo, facciamo notare che tutta quest'insistenza sulle autovetture elettriche è già di per sé una forma di greenwashing, perché distoglie l'attenzione dalla necessità di potenziare il trasporto pubblico collettivo, titilla un immaginario che resta incentrato sul trasporto privato, e dulcis in fundo maschera l'enorme impatto ambientale e neocoloniale di quest'industria. Non solo la richiesta di litio per le batterie porta a devastare i territori che hanno la sventura di esserne ricchi, ma il processo richiede un grande dispendio di energia e risorse: per ottenere un chilogrammo di litio servono duemila litri d'acqua. Per non dire di un altro grosso problema, quello dello smaltimento delle batterie.



**Nona foglia (già prevista): Piantumazione di alberi.**

Sulla logica compensativa di piantare alberi per mitigare le emissioni di Co2 di un'infrastruttura, abbiamo già scritto nella terza puntata della nostra inchiesta del 2016. Definire «ecologica» una soluzione del genere è come dire che sarebbe «salutare» rompere una gamba a una persona e poi dargli un antidolorifico.

**Decima foglia (parzialmente prevista): Osservatorio ambientale.**

L'Osservatorio ambientale è già previsto dalla legge, per le opere sottoposte a Valutazione d'Impatto Ambientale. Ce n'era uno anche per l'Alta Velocità Bologna – Firenze: domandate in **Mugello** com'è andata a finire. Il Comune di Bologna ha chiesto di avviarlo già prima dell'apertura dei cantieri (richiesta respinta) e di finanziarlo con un fondo *ad hoc* di 300mila euro, affinché rimanga attivo per 8 anni, monitorando la qualità dell'aria e sospendendo l'opera in caso di sforamenti dei parametri (richiesta accolta, almeno sulla carta).

**Undicesima foglia (respinta): Individuare ulteriori aree da «desigillare»...**

...ovvero da «ripristinare a verde», per compensare il consumo di suolo dell'opera. Tra quelle già previste, abbiamo raccontato il caso dell'area ex-Michelino, due ettari e mezzo cementati in seguito ai lavori del 2008 per la terza corsia “dinamica” sull'A14, che verranno gentilmente “desigillati”, grazie al Passante di Nuova Generazione, dagli stessi che li hanno “sigillati”, cioè ASPI. Prima asfalti, poi asfalti ancora di più, ma se togli un pezzettino dell'asfalto precedente, voilà, sei ecosostenibile!

**Dodicesima foglia (respinta): reimpiego dei fondi di compensazione delle alberature abbattute nei quartieri attraversati dal tracciato.**

### **L'opzione «ormai»**

Come si legge su *Bologna Today*, i consiglieri di **Coalizione Civica** dichiarano di aver «contestato il progetto del Passante con ogni mezzo necessario» ma di aver «ricevuto un mandato preciso: portare a termine la negoziazione per evitare che il Passante venisse votato senza alcuna mitigazione [...] Alle condizioni date, dopo 20 anni di discussioni su un'opera che mai avremmo promosso, questo è il massimo che potevamo ottenere.»

Viene però da chiedersi come facciano a saperlo. «Il massimo che si può ottenere» da una lotta contro un'opera nociva non è determinabile in anticipo, ma è piuttosto il risultato che si raggiunge impiegando le massime energie nel rifiutare quell'opera.

Il movimento **No Tav**, in Val Susa, tiene botta da più di trent'anni, blocca i cantieri



e costringe i proponenti a rivedere i loro progetti proprio perché non si è mai spostato di un millimetro

dall'*opzione zero*: l'opera non s'ha da fare, e tocca a chi la sostiene proporre migliorie, mitigazioni e modifiche che la rendano accettabile.

Se invece, al contrario, si accetta l'opera per ottenere le migliorie, e si acconsente a svolgere il lavoro della controparte, si finisce per ottenere molto poco cedendo su quasi tutto, e con ben poche certezze.

Infatti, quel «massimo che potevamo ottenere» è tutto affidato a generici «impegni», a garanzie «politiche» e a un ordine del giorno, collegato alla delibera sul Passante e approvato dalla maggioranza. Ovvero: dal sindaco Lepore, visto il potere e la legittimità che l'elezione diretta conferisce al primo cittadino.

Un sindaco che per 10 anni è stato uomo-immagine della giunta di Virginio Merola: quella del People Mover, dei milioni di visitatori sbandierati per FICO,

dello Student Hotel al posto di una grande occupazione abitativa, degli sgomberi definitivi di Crash, Atlantide, Bartleby e XM24. Quella della svendita da parte di Cassa Depositi e Prestiti delle ex-caserme Sani, Mazzoni e Masini (proprio quella da cui venne cacciato Làbas, quattro anni fa, e a tutt'oggi ancora abbandonata). In quanto assessore al «Marketing Urbano», al Turismo e alla Cultura, Matteo Lepore è stato il protagonista della «svolta turistica» di Bologna, fatta di AirBnB, taglieri di salumi, decoro urbano, Daspo per i senza tetto, patrimonio Unesco e studenti universitari spinti fuori dal centro. Un curriculum che dà la misura di quanto possano valere le sue promesse e un patto d'acciaio che lo vincoli a mantenerle.



Tale patto impegna appunto il sindaco, e la sua giunta, «a sottoscrivere un accordo integrativo con ASPI», dove si precisino i tempi e i contenuti della fase 2 dei lavori, prima di avviare la fase 1.

A proposito della Fase 2, e delle cosiddette «mitigazioni», nell'ordine del giorno della

maggioranza si dichiara che «appare necessario un significativo ampliamento e potenziamento degli interventi»: più gallerie, più elettrofiltri, ricarica dinamica su tutto il tracciato, più superfici verniciate fotocatalitiche, più pannelli fotovoltaici.

Ci si rende conto, evidentemente, che le condizioni “strappate” ad Autostrade e messe nero su bianco sono briciole, e si spera di rimediare alla brutta figura chiedendone di più, di più, di più. Oppure, rispetto ai **20mila nuovi alberi** in carico ad Autostrade, si specifica che dovranno essere di «livello qualitativo paragonabile a quello della dotazione verde in carico all’amministrazione comunale» e con «un sistema gestionale analogo a quello del Comune di Bologna». *Sai che bazza!*, come diciamo da queste parti.

Oltre all’impegno ad impegnarsi con Autostrade – sempre che Autostrade sia d’accordo – l’ordine del giorno stabilisce altri due compiti per Sindaco e Giunta: «farsi parte attiva» per l’istituzione dell’Osservatorio Ambientale previsto per legge e per il «potenziamento del **Servizio Ferroviario Metropolitano**» – anch’esso già previsto.

È un vecchio trucco ormai sgamato quello di vincolare opere necessarie, da lungo attese, alla realizzazione di opere inutili e imposte. È la stessa logica delle cosiddette «compensazioni»: tu mi lasci devastare il tuo territorio e io in cambio ti costruisco la nuova scuola elementare, così questa diventa un *pro* con cui bilanciare la lista dei *contro*.



A Bologna sono  
quindici anni  
che si parla di  
completare il  
SFM, ma guarda  
caso,

sarà *proprio grazie al* Passante che ci si riuscirà, e soprattutto, grazie a un OdG, firmato nella notte, come contentino per gli ex-oppositori dell’opera.

Se i lavori sulla ferrovia non procederanno di pari passo con quelli sul Passante, che succederà? Coalizione Civica fermerà i cantieri di quest'ultimo? Abbandonerà la maggioranza? Ci permettiamo di dubitarne.

Tra l'altro, se il SFM funzionasse davvero, la tangenziale di Bologna risulterebbe meno congestionata dalle auto private, e verrebbe a mancare una delle principali ragioni del suo «potenziamento in sede». Il fatto che invece si persegua quest'ultimo con tanta caparbia, dà la misura di quanto davvero si crede al rafforzamento del trasporto pubblico cittadino.

Quanto all'**Osservatorio ambientale**, è significativa l'esultanza, da parte di Coalizione Civica, per aver ottenuto che ne faccia parte «un esperto indipendente», indicato dai comitati: peccato che nelle sue FAQ sul Passante la stessa Coalizione Civica non dia proprio un grande esempio di indipendenza, visto che la stima sul calo delle emissioni che viene proposta è quella calcolata... da Autostrade per l'Italia («meno 1.342 ton/anno»), mentre per gli altri dati non c'è nessuna fonte. Uno studio alternativo, con la consulenza scientifica di nove esperti del settore, è stato invece proposto dai comitati che si oppongono al Passante, con percentuali e cifre molto diverse. Chi appoggia l'opera dovrebbe confutare quei valori, non promettere di monitorarli con un Osservatorio, *dopo* averla approvata.

C'è da chiedersi quali altri risultati otterrà Coalizione Civica in cambio della sua repentina conversione al **tantoramaismo**, cioè la logica con cui, in tutt'Italia, si fanno passare le peggiori devastazioni a base di asfalto e cemento: tanto oramai la scelta era fatta, tanto oramai il territorio è antropizzato, tanto oramai i cantieri sono aperti, tanto oramai non si può tornare indietro, si pagherebbero le penali, resteremmo fuori dall'Europa, non si può fermare il progresso.

Sia come sia, il voto del 28 dicembre è la pietra tombale sulle ultime illusioni che la sinistra cittadina – e non solo – possa rappresentare, o anche solo capire, le

istanze di chi si batte nei movimenti per la giustizia ambientale, per la tutela degli ecosistemi, per invertire la rotta del riscaldamento globale, per la salute degli esseri viventi. Ovvero: per alcuni dei temi su cui s'impenna, oggi, l'opposizione al capitalismo e il tentativo di costruire altri mondi possibili.

Col risultato che l'opposizione al Passante, in consiglio comunale, viene oggi interpretata da Lega e Fratelli d'Italia, in maniera del tutto strumentale, visto l'entusiasmo con cui queste formazioni appoggiano, in altre occasioni, il partito trasversale delle Grandi Opere. E quindi complimenti per un'altra battaglia di civiltà lasciata in mano alle destre. Avanti così, di cedimento in cedimento, fino alla vittoria finale!

### Scoraggiosa



Il panorama non cambia, anzi peggiora, se ci si sposta a livello regionale, e si prende in considerazione il progetto della **nuova seggiovia Polla - Scaffaiolo**, sul Corno alle Scale, sostenutissimo dal governatore Bonaccini e dall'assessore al Turismo Corsini, nel silenzio totale della vice-presidente Elly Schlein e dei consiglieri di «**Emilia**

**Romagna Coraggiosa**» – sedicente formazione “ecologista”, che non ha nulla da obiettare sull'ampliamento di un comprensorio sciistico a meno di duemila metri d'altezza, ma di certo ha molto a cuore i ghiacciai dell'Antartide.

Coraggiosa è un altro progetto politico tipicamente «un po' più a sinistra del PD» che permette al PD di pescare tra chi altrimenti non lo voterebbe. Sostenuto da Articolo 1 e Sinistra Italiana, nel 2020 ha appoggiato la candidatura a governatore di **Stefano Bonaccini**, sotto la minaccia che l'Emilia-Romagna potesse passare alla destra. Nel suo programma, come di prammatica, si propone di reagire «all'emergenza climatica e sociale».

Una settimana prima del voto sul Passante, il 21 dicembre, il **TAR dell'Emilia Romagna** si è espresso nel merito del ricorso, presentato dal comitato «Un altro Appennino è possibile», contro la decisione della Regione di approvare la costruzione della nuova seggiovia senza una Valutazione d'Impatto Ambientale.



Come avevamo già raccontato qui su Giap, in una prima udienza il TAR ha respinto le richieste del comitato, che però sono state riconosciute valide dal **Consiglio di Stato**. Così,

nell'udienza del 21 dicembre, il tribunale amministrativo regionale ha disposto una «verificazione» del progetto, affidandola al Direttore del dipartimento di Ingegneria dell'Università di Ferrara. L'esperto dovrà valutare se il nuovo impianto comporterà l'occupazione di nuove aree, se implicherà un maggiore sviluppo in altitudine e se i terreni impattati siano già fortemente antropizzati oppure ancora incontaminati.

Il tutto verrà poi nuovamente discusso in una terza udienza, fissata per il 15 giugno.

Di fatto, il progetto è sospeso per sei mesi, come richiesto dal comitato con il suo ricorso.

E tuttavia, il Comune di **Lizzano in Belvedere** convoca lo stesso la Conferenza di servizi e procede, come se niente fosse, con l'iter dei lavori.

Così, tra sei mesi, anche i coraggiosi e le coraggiose potranno dire che «tanto oramai...» e spacciare uno straordinario risultato “green” la piantumazione di *Carlina acaulis* sotto i piloni della nuova seggiovia.

**Aggiornamento 20/01/2021.** Un membro della maggioranza a guida PD in consiglio comunale ha affidato alla stampa bolognese un'inconsistente *non-risposta* alle nostre critiche. Nel primo commento qui sotto la prendiamo in esame.

Intervista a Dejon Begaj di Coalizione Civica

## “Mai parlato di Passante green L'intesa non abbatte il sistema Ma neanche Wu Ming lo fa”

**Dejon Begaj, lei è un attivista del centro sociale Labas ed è consigliere comunale di Coalizione Civica, al centro delle critiche rivolte alla sinistra di governo dal collettivo di scrittori Wu Ming, che attacca l'accordo sul Passante. Si è sentito colpito?**  
«In questo caso lo parlo a titolo personale e non come rappresentante di Labas. L'accordo sul Passante non abbatte il sistema capitalistico, ma nemmeno un articolo su un blog che ha ospitato teorie sulla pandemia incompatibili con i miei valori etici e politici credo sia in grado di farlo il riferimento è alle posizioni anti-Green Pass espresse sul blog mio».

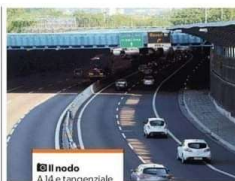
**Lei era fermamente contrario all'opera, ha cambiato idea?**  
«Io militante ho dato tutto lo stesso, rischiando l'incoltabilità fisica e anche le denunce, lottando contro il Passante. Ora difendo questo accordo perché meritativo di essere difeso. È un accordo di coalizione, cui abbiamo lavorato nell'ultimo anno, anche con un percorso di discussione pubblica aperta. Non c'è nessuna sorpresa sul nostro voto, perché lo avevamo detto in campagna elettorale».

**Secondo i detrattori, le opere di mitigazione che avete conquistato, tra cui l'Osservatorio ambientale, sono "fumose". Lei le considera invece concrete?**  
«C'è una guerra di cifre sui dati presentati da Autostrade in base ai loro studi. Al nuovo Osservatorio ambientale potranno partecipare anche esperti indipendenti indicati dai movimenti e questo contribuirà a sgombrare il campo dalle ambiguità. E questo varrà anche per le analisi degli effetti del passante».

**Il Passante lei lo definirebbe Green?**

«Noi non l'abbiamo mai definito "Green", quello che abbiamo fatto è intervenire sulle mitigazioni e sulle opere accessorie, i risultati non sono indifferenti, sono cose importanti di cui la città godrà».

**La politica delle mitigazioni, quella che viene definita la logica del "tanto ormai", è proprio uno degli aspetti finiti sotto accusa...**  
«Certo, se vogliamo parlare di modelli di sviluppo non possiamo prendere a modello una politica che lavora solo sulle mitigazioni. Noi ci misureremo sulla neutralità carbonica della città entro il 2030. Non possedere che il modello delle



“  
“  
**Siamo intervenuti sulle mitigazioni e sulle opere accessorie. I risultati non sono indifferenti e la città ne godrà**  
”

**Nel blog del collettivo di scrittori sono state ospitate teorie sulla pandemia incompatibili con i miei valori etici e politici**  
”

Consigliere comunale



Dejon Begaj è stato eletto in Comune nella lista di Coalizione Civica

compensazioni possa rendersi soddisfatti, ma in questo caso sono opere importanti. Come Coalizione Civica siamo sempre stati contrari all'allargamento, ma c'era una spinta a chiudere la partita nello scorso mandato e si sarebbe chiusa senza le opere accessorie».

**Lei crede che la sinistra sia unita o che non possa fare a meno di dividersi?**  
«Non mi interessa il concetto di unità della sinistra, ma quello di convergenza su alcuni obiettivi. A volte le lotte dei movimenti possono convergere con una spinta dentro le istituzioni, altre no. È un rapporto dialettico, a volte di sarà convergenza a volte di sarà conflittualità».

**Ma lei crede nella soluzione che è stata trovata?**  
«Credo molto nel percorso che è stato fatto. È stata una scelta difficile, ma superato questo scoglio, adesso, potremo mettere a terra politiche importanti come il potenziamento del SIme e la Città 30 chilometri orari. Ci sono delle importanti cui partecipiamo da protagonisti e non soltanto da testimoni...» - e. c.

COORDINAMENTO REDAZIONE

**AZIENDA SERVIZI ALLA PERSONA CIRCONDARIO IMOLESE**

**ESTRATTO BANDO DI GARA**

STAZIONE APPALTANTE: AZIENDA SERVIZIO ALLA PERSONA CIRCONDARIO IMOLESE Via Marconi 77 48024 Caser San Pietro Terme (Bo) – Codice NUTS ITD25 – Servizio Provveditorato Tel. 0542 80911 Fax 0542 807734 e-mail [giulia.davanni@aziendaassessoratoemilia.it](mailto:giulia.davanni@aziendaassessoratoemilia.it)

URL: [www.aziendaassessoratoemilia.it](http://www.aziendaassessoratoemilia.it)

DESCRIZIONE DELL'APPALTO: Procedura aperta per la fornitura di prodotti per incontinenza a minori handicappati ambientali conformi al D. M. 24/12/2015 per anni quattro. Importo a base di asta € 208.850,00 oltre ad IVA, importo contrattuale massimo complessivo di quotazioni e prerogative tecnica B mesi e 294.761,29 oltre ad IVA. TIPO DI PROCEDURA: Procedura aperta

CATERIO DI AGGIORNAMENTO: Offerta economica mensile più anticipazioni.

TERMINI PRESENTAZIONE OFFERTE: ore 9:00 del 11/01/2022

La documentazione di gara è disponibile al link: <http://www.aziendaassessoratoemilia.it/ASPT/ASPT/Aggi/d/2/homepage.m?>

Può inoltre essere richiesta un indirizzo mail sopra indicato.

La Responsabile del Procedimento  
Dr. Nadia Garofoli

Testi e immagini da [wumingfoundation.com](http://wumingfoundation.com)

Nel passaggio dall'online sono state tolte alcune foto e brevi parti di testo che non avrebbero funzionato sulla carta.