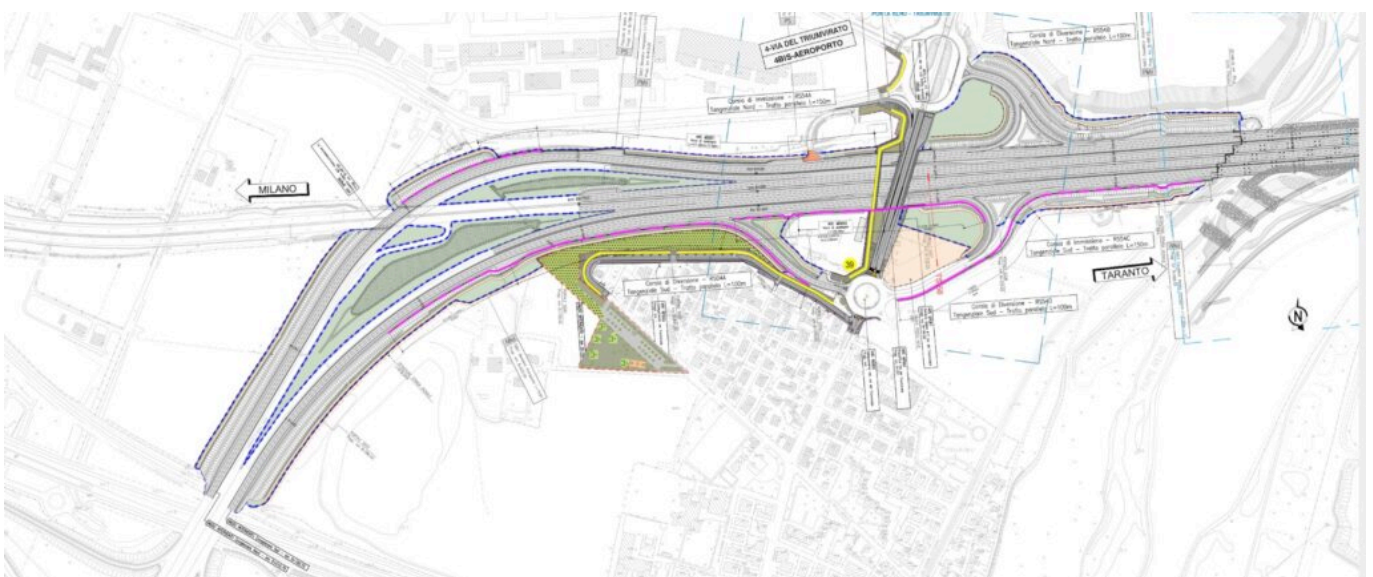


Nuovo Passante di Bologna: un'opera simbolo della finta transizione italiana

Con un tocco di 'green' il dibattuto Passante di Bologna è stato approvato in via definitiva. L'allargamento dell'autostrada e della tangenziale che attraversano il capoluogo emiliano ha ottenuto il via libera dopo un dibattito durato anni ed entra ora nella fase esecutiva. Il sindaco di Bologna, Matteo Lepore, ha salutato con entusiasmo l'approvazione dell'opera da parte della giunta comunale, parlando di «un'opera simbolo della transizione ecologica nel nostro Paese». Ed in effetti lo è, considerando come sta venendo declinata dal governo Draghi e dal ministro Cingolani la transizione in Italia, ovvero [appaltando opere alle multinazionali Eni e Leonardo](#), [approvando l'ampliamento di centrali impattanti](#) e [alimentando nuove trivellazioni petrolifere](#). Il problema è che la transizione italiana è l'esatto contrario di quanto dovrebbe essere una vera transizione ecologica. E questo vale anche per l'opera bolognese.

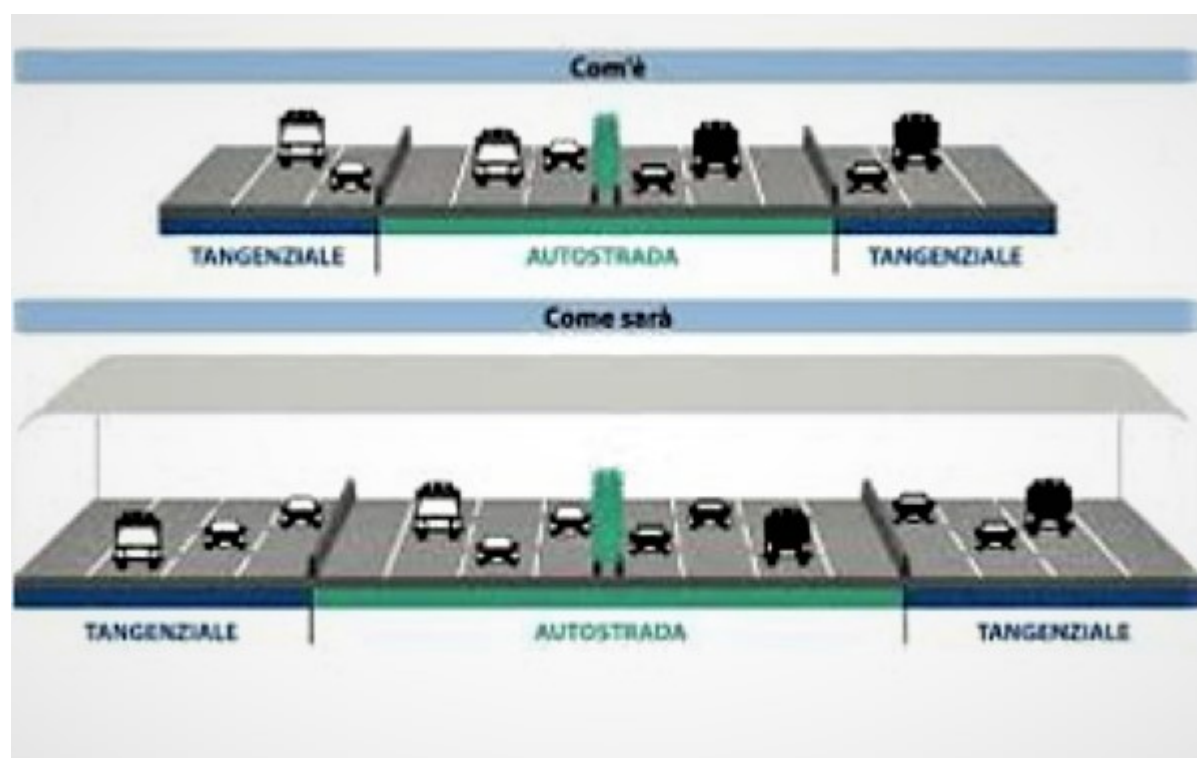
La delibera ha ottenuto 25 voti favorevoli (Sindaco, Partito Democratico, Coalizione civica, Lepore Sindaco, Anche tu conti) e 12 contrari (Fratelli d'Italia, Lega Bologna Salvini premier, Bologna ci piace, Forza Italia, Verdi). L'intera coalizione di centro-sinistra ha appoggiato l'opera, con l'eccezione del consigliere dei Verdi, e con l'appoggio della lista della sinistra movimentista *Coalizione Civica*, che per anni si era battuta contro l'opera. Un particolare che ha alimentato le critiche di movimenti e comitati ecologisti cittadini. I consiglieri di Coalizione Civica hanno dichiarato di aver «contestato il Passante con ogni mezzo necessario» ma di aver «ricevuto un mandato preciso: portare a termine la negoziazione per evitare che venisse votato senza alcuna mitigazione». **Gli espropri partiranno in estate e i cantieri a inizio 2023.** Per un totale di 55 mesi di lavori divisi in 4 lotti, il Passante - 'verde'- verrà realizzato.



Progetto approvato Passante di Bologna (Città metropolitana di Bologna, 2021).

Cosa cambierà?

Il progetto prevede l'ampliamento del tracciato esistente (il semi anello viario a Nord) per un totale di oltre 13 chilometri e una corsia di marcia in più sia per la tangenziale che per l'autostrada, in entrambi i sensi di marcia, per un allargamento di 6,5 metri per lato. **Dalle odierne 12 corsie, si arriverà quindi ad un totale di minimo 16.** Previste inoltre diverse opere collaterali: la demolizione e ricostruzione di 7 sovrappassi, 5 chilometri di nuova viabilità locale, il restauro di 12 sottopassi e dei varchi di accesso alla città, il rifacimento dei ponti autostradali sul Reno e sul Savena e la creazione di 10 rotatorie. Insomma, un'alterazione profonda dell'urbanistica della città che, anche portasse a dei vantaggi, non potrebbe mai far contenti tutti. **In 1.100, tra proprietari e comproprietari, hanno già ricevuto la lettera di esproprio.** Dovranno quindi spostarsi per far posto alle ruspe. Ma non sono i soli. A doversi fare da parte sarà, ancora una volta, l'ambiente.



Il tocco 'green'

Un'infrastruttura mastodontica, come prevede di essere il Passante di Bologna, non potrà mai avere un'accezione 'verde'. Eppure, è proprio la retorica 'green' quella ad essere sbandierata dalla giunta e ad aver fatto cambiare idea a *Coalizione Civica*. A detta loro,

meglio con queste misure di mitigazione piuttosto che senza. Ma è proprio qui che emergono i primi paradossi. In Italia, in Europa, nel 2022, in piena crisi climatica e nel corso di una transizione ecologica, **come è anche solo possibile pensare di realizzare nuovi giganti di cemento senza le dovute accortezze in termini di sostenibilità?** Quello che è stato approvato dovrebbe infatti essere la regola e non il compromesso. Peggio poi sarebbe realizzare - come temono e denunciano i comitati cittadini contrari - che la cornice 'green' sia solo l'ennesima presa in giro all'italiana.

La fase 2 'amica dell'ambiente'

Gli ex-oppositori decantano una serie di migliorie che farebbero dell'opera una colata di cemento 'verde'. In primis, le nuove coperture con elettrofiltri che permetterebbero di abbattere le emissioni dell'85-95% sul tratto considerato. **Peccato però che il tratto considerato interessi solo 3 chilometri su 13.** Inoltre - come sottolinea [Wu Ming foundation](#) - uno studio dell'Istituto sull'Inquinamento Atmosferico del CNR ne ha ridimensionato l'efficacia oltre ad aver evidenziato quanto queste tecnologie consumino suolo ed energia, nonché producano rumore ed impatto visivo. Discorso analogo per le vernici fotocatalitiche per l'abbattimento degli inquinanti, le quali, a detta di uno [studio](#) condotto in Scozia, Galles e Irlanda del Nord, avrebbero benefici del tutto trascurabili. C'è poi l'installazione di pannelli fotovoltaici per un totale di 50 MW, di cui però solo una piccola parte verrà posizionata sul Passante. **I restanti andranno ad occupare circa 10 terreni con superficie compresa tra 7,5 e 12,5 ettari.** Seguono, poi, sistemi di ricarica dinamica per veicoli elettrici, una certificazione *Envision* (una sorta di certificato di sostenibilità) e il potenziamento delle comunicazioni (ambientale? non è dato saperlo).



Nulla di nuovo e il buono respinto

Approvate poi tre misure che, in realtà, erano già previste dal progetto originario: la digitalizzazione dell'opera, dei punti di ricarica fast per veicoli elettrici e la tanto amata piantumazione di alberi. **160 ettari di verde e 35mila alberi faranno la differenza in uno dei settori più inquinati d'Europa?** A patto poi che vengano messi a dimora correttamente e in modo ecologicamente coerente. Parzialmente previsto dal principio, invece, un Osservatorio ambientale, già necessario per legge per tutte le opere sottoposte a Valutazione d'impatto ambientale. Il Comune di Bologna, sebbene abbia respinto la possibilità di avviarlo prima dell'inizio dei cantieri, ha accolto di finanziarlo con un fondo di 300mila euro affinché monitori, per otto anni, la qualità dell'aria, sospendendo i lavori in caso di sforamenti. In ultimo, per compensare l'elevato consumo di suolo che l'opera inevitabilmente comporterà si è proposto di individuare determinate aree da "decementificare". Idea, tuttavia, respinta. Una misura del genere sarebbe infatti già prevista, **se non fosse che riguarda appezzamenti esigui in rapporto alla nuova area da impermeabilizzare.** Respinta anche la proposta di riutilizzo dei fondi di compensazione delle alberature abbattute nei quartieri attraversati dal Passante. Lo scopo ultimo

Nuovo Passante di Bologna: un'opera simbolo della finta transizione italiana

dell'opera, insomma, sarà quello di fluidificare il traffico. L'ennesimo incentivo all'impiego dell'automobile, quando il resto del continente va nella direzione opposta. Paradossale è infatti realizzare nuove infrastrutture, indubbiamente impattanti, per decongestionare la prima causa di inquinamento atmosferico. Convertire l'esistente in un'ottica realmente ed esclusivamente sostenibile sarebbe stato meno conveniente?

[di Simone Valeri]