

## INCONTRO DI APPROFONDIMENTO

### IL PASSANTE DI BOLOGNA: QUALITÀ URBANA, AMBIENTE E PAESAGGIO

8 ottobre 2016 – Palazzo d'Accursio - Cappella Farnese - Bologna

#### REPORT SINTETICO

##### Partecipanti all'incontro

Le persone presenti all'incontro sono state 88, la discussione si è svolta correttamente ed è stata rispettata la struttura prevista.

L'evento si è svolto in tre parti tra loro collegate:

- nella prima fase si sono succeduti gli interventi introduttivi di **Valentina Orioli**, Assessora all'ambiente e all'urbanistica del Comune di Bologna; **Andrea Pillon**, responsabile del Confronto pubblico; **Roberto Tomasi**, Condirettore generale nuove opere di Autostrade per l'Italia; i progettisti **Carlos Llop** (JORNETLLOPPASTOR architectes), **Andreas Kipar** (Studio Land) e **Paolo Desideri** (ABDR Studio).
- nella seconda fase si è svolta la discussione in merito ai diversi temi presentati durante gli interventi precedenti. Quest'ultima ha coinvolto **Maurizio Sani**, Comitato Scientifico di Legambiente e componente del circolo Fattoria del Pilastro e dell'Associazione Fascia Boscata di San Donnino; **Pier Luigi Cervellati**, già Professore di Urbanistica presso l'Università di Bologna; **Gabriele Tagliaventi**, Professore di Architettura Tecnica presso il Dipartimento di Ingegneria dell'Università di Ferrara - Laboratory of Architectural Design and Building Technology; **Carlo Santacroce**, Architetto e residente del quartiere Navile; ed alcuni interventi da parte dei cittadini presenti.
- Infine, i relatori della prima parte hanno fornito risposta alle questioni emerse durante l'incontro, che è stato chiuso da **Irene Priolo**, Assessora alla mobilità del Comune di Bologna e **Valentina Orioli**, Assessora all'ambiente e all'urbanistica del Comune di Bologna.

##### Restituzione sintetica dell'incontro

L'incontro si apre con l'intervento di **Andrea Pillon** che, scusatosi con i presenti per il ritardo nell'inizio dell'incontro, lascia la parola all'Assessora all'urbanistica e all'ambiente del Comune di Bologna.

Prosegue quindi l'Ass.ra **Valentina Orioli** che, ricordato l'argomento dell'incontro di approfondimento del giorno ne sottolinea l'importanza e ricorda come i temi dell'inserimento paesaggistico e architettonico dell'infrastruttura siano parte integrante del progetto dell'opera. Il Passante rappresenta, con la realizzazione di diverse opere d'arte, anche un elemento architettonico complesso che tiene conto dell'inserimento paesaggistico, delle mitigazioni ambientali e dell'aspetto urbanistico di ricucitura delle zone attraversate dal tracciato. L'invito dell'Assessora ai partecipanti è quindi quello di formulare delle proposte migliorative durante il Confronto pubblico che tengano in considerazione la natura sistemica e complessa del progetto.

La parola ritorna ad **Andrea Pillon** che ricorda i prossimi appuntamenti del Confronto pubblico: mercoledì 12 ottobre – laboratori progettuali e sabato 15 ottobre – ultimo incontro di approfondimento relativo alla cantierizzazione. Egli, inoltre, espone sinteticamente la struttura dell'incontro odierno: presentazione da parte di Autostrade per l'Italia e dei professionisti da essa incaricati per la progettazione degli interventi paesaggistici ed ambientali; interventi di esperti in rappresentanza sia dei comitati contrari alla realizzazione dell'opera sia di altri enti ed associazioni con eventuali interventi dal pubblico; replica da parte dei relatori della prima parte dell'incontro alle questioni emerse.

Successivamente la parola passa all'ing. **Roberto Tomasi** (Condirettore generale nuove opere di Autostrade per l'Italia) che precisa come durante gli incontri di approfondimento del Confronto pubblico Autostrade per l'Italia abbia cercato non solo di presentare il progetto preliminare, ma anche di spiegare come questo sia stato costruito. Si è partiti dall'illustrazione dell'analisi trasportistica alla base della soluzione proposta, si sono approfonditi i principali impatti sulla salute dei cittadini (aria e rumore), si sta ora discutendo del suo inserimento in tema paesaggistico-ambientale mentre si affronteranno, sabato prossimo, le questioni specifiche relative alla cantierizzazione. L'ingegnere sottolinea, infine, che l'approfondimento di questi importanti temi progettuali, tra loro strettamente correlati, rileva la volontà della società proponente di migliorare il progetto attraverso un confronto aperto e trasparente.

Di seguito, interviene l'arch. **Carlos Llop** (JORNETLLOPPASTOR architectes) che anzitutto precisa come la sua esposizione e quella degli altri due progettisti presenti riguarderà l'insieme delle opere che devono essere realizzate per una corretta integrazione dell'infrastruttura nel territorio. Egli, inoltre, sottolinea l'importanza dell'Accordo firmato da tutti gli enti che hanno competenza sul territorio al fine di elaborare un concreto miglioramento dell'infrastruttura. Quest'ultima, precisa, non è da intendersi solo come opera stradale ma come «tessuto di forma complessa», che comprende al proprio interno diversi aspetti che devono essere egualmente considerati per il successo dell'investimento: funzionalità, ambiente, ecologia, collegamento sociale e contesto culturale. In particolare, per l'elaborazione del progetto di integrazione del sistema territoriale sono state individuate diverse strategie o tracce progettuali che hanno avuto come obiettivo quello di mettere al centro le persone che vivono il tracciato percorrendolo, attraversandolo, o abitando vicino. Quindi il progetto si caratterizza come un sistema incentrato non soltanto sull'opera infrastrutturale, ma sul progetto urbano e territoriale. I confronti, grazie alla conoscenza diretta dei cittadini, dovranno proprio migliorare questi diversi aspetti e verificare se quanto per ora previsto sia coerente con gli obiettivi di sviluppo economico della città e di miglioramento della qualità della vita di coloro che al momento subiscono le esternalità negative dell'infrastruttura. Gli studi coinvolti da Autostrade per l'Italia nella progettazione degli interventi sono stati 3 - JORNETLLOPPASTOR architectes, Studio Land, ABDR Studio - la cui presenza quest'oggi testimonia proprio la volontà di voler contribuire non solo con proposte e idee, ma anche «(...) con il cuore per ottenere il miglior risultato possibile». Questo team di lavoro, per ottenere una maggiore mitigazione dal punto di vista ambientale e una migliore vivibilità dei luoghi adiacenti all'infrastruttura lungo i 13 km del tracciato, ha sviluppato 5 strategie o ambiti di intervento: 1) i parchi, con la loro duplice funzione di luoghi di aggregazione e di mitigazione ambientale; 2) i collegamenti tra i parchi, tra le aree sportive, tra i luoghi funzionali della città (Fiera, Aeroporto, ecc.) in accordo con quanto previsto dal PSC; 3) i passaggi, i tunnel e i cavalcavia - 30 in tutto - che devono essere connessi a modalità di trasporto differenziate; 4) le "porte", realizzate attraverso la trasformazione degli svincoli, un nuovo disegno urbano, una migliore

sicurezza data sia dall'illuminazione sia dall'incremento della sede stradale, pedonale e ciclabile; 5) le opere d'arte e le opere complementari, ovvero barriere antirumore, gallerie foniche, ponti e gli elementi di ingegneria dell'infrastruttura che attraverso un'attenta micro-progettazione sappiano anche essere occasione per la creazione di nuovi spazi urbani e al contempo elementi architettonici di pregio.

Successivamente prende la parola **Andreas Kipar** (Studio Land) per illustrare la strategia adottata nella progettazione paesaggistica dei parchi. L'architetto si dice emozionato, contento ed impressionato di quello che si presenta oggi e ricorda di esser stato presente ad un evento di almeno 15 anni orsono in cui tre grandi urbanisti, tra cui il prof. Cervellati, discutevano del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Il relatore ricorda come ormai i parchi vengono progettati in tutta Europa a partire dal territorio e quindi dal concetto di «Green Infrastructure», concetto presente in una Comunicazione Europea di 4 anni fa scritta dalla dott.ssa italiana Pia Bucella. L'infrastruttura, secondo l'approccio della normativa, non deve essere più vista in contrapposizione alla tutela dell'ambiente, ma deve inserirsi nell'ambiente circostante attraverso una attenta progettazione ambientale e paesaggistica. L'intervento di forestazione, al fine di adeguarsi a territori con una diversa fisionomia lungo il tracciato, è stato progettato secondo porzioni specifiche del territorio (cellule di riferimento) ognuna con le proprie caratteristiche, e non in modo lineare ed indistinto. In particolare, sono state individuate 9 cellule, più di 20 aree verdi, 19 ettari di de-impermeabilizzazione, 29 ettari di potenziamento parchi e 28 ettari di nuova forestazione. L'architetto precisa che sin dalla fase iniziale della progettazione è stato messo in evidenza il dettaglio dei singoli interventi: potenziamento dei parchi, nuova forestazione, de-impermeabilizzazione. Un esempio di cellula è il parco agricolo di San Donnino, che con i suoi 14 ettari non rappresenta solo un «retino sopra una mappa» ma un ragionamento progettuale ampio che racchiude mitigazioni visive, recupero del paesaggio e percorsi di mobilità dolce. Non ci si può più permettere di mitigare le infrastrutture con una semplice decorazione: «le autostrade cosiddette fiorite degli anni '80 sono finite». Ora si ragiona sull'integrazione del verde con le strutture sportive, ludico-ricreative come previsto per il Parco Nord. Si parte dallo studio del grado di antropizzazione e da obiettivi progettuali dichiarati per mettere a punto una visione complessa realizzabile, la cui manutenzione si inserisca nei piani di compensazione che il territorio sta già realizzando e non causi interventi aggiuntivi. Bologna infatti ha una grande tradizione in merito alla progettazione di parchi e non è necessario inventarsi nulla, ma insistere nella direzione già intrapresa. Il percorso lungo il Navile si caratterizza per essere un cuscinetto di fascia boscata di 3.200 metri quadri grazie al quale si fornisce una continuità con delle aree boscate già presenti. Delle volte vi è solo bisogno di piccoli passaggi che mettano a sistema l'area in una logica di continuità. Per quanto riguarda le aree intercluse, ossia gli svincoli e le rampe, bisogna resistere ai alle semplici opere di abbellimento («i giardinetti collocati sopra le rotonde»). È necessario mantenere una visibilità dall'infrastruttura predisponendo fasce arboree per mantenere la biodiversità e l'apertura visuale in modo tale da consentire la riconoscibilità delle diverse aree urbane una volta usciti dal tracciato. I 19 ettari di filari di larghezza differente non saranno tutti uguali, ma verranno utilizzate specie arboree differenti, tenendo in considerazione il regime idrico, il filtro visivo e la composizione vegetale che si vorrà realizzare. Il relatore conclude ricordando che il tracciato, nella sua natura di *green infrastructure*, conetterà la città sotto il punto di vista infrastrutturale, paesaggistico-ambientale ed urbanistico. Infine, avanza la possibilità di contattare il Ministro dell'Ambiente di origine bolognese Gian Luca Galletti affinché questo progetto possa rappresentare una buona pratica in materia di infrastrutturazione verde.

Prende nuovamente la parola **Carlos Llop** (JORNETLLOPPASTOR arquitectes) che illustra gli interventi previsti per le “*porte della città*”. L’architetto premette che nel momento della realizzazione dell’infrastruttura gli svincoli si collocavano nel territorio metropolitano, mentre ora si trovano all’interno della città. Per questo motivo è necessaria una loro riprogettazione. I criteri utilizzati per il ridisegno sono chiari e stabiliti: intermodalità, servizi al trasporto pubblico, percorsi di mobilità lenta e sostenibile, micropiazze civiche, pannelli informativi su mobilità urbana e metropolitana, qualificazione del paesaggio urbano ed ambientale (illuminazione, segnaletica e sicurezza) e continuità dei corridoi ecologici. Ad esempio la soluzione di Porta Castel Maggiore mostra come nella progettazione ci sia la volontà di dare un senso di continuità alla strada, di predisporre parcheggi per incoraggiare l’intermodalità, di dar la priorità ai percorsi dei pedoni rispetto alle macchine e al contempo di consentire una buona fluidità del traffico in modo da ridurre l’inquinamento. Per quanto riguarda gli elementi di arredo urbano, la qualità della città si vede anche dalla cura dei marciapiedi lontani dal centro e proprio per questo motivo si presta particolare attenzione a questo tipo di intervento per far sì che Bologna diventi sempre di più una città realmente policentrica. Un altro esempio di porta citata è quella di Massarenti, qui vi è bisogno di introdurre un’identità urbana chiara, attraverso la costruzione di rotatorie e di spazi di percorso, la predisposizione di pannelli informativi sulla mobilità e l’integrazione con il trasporto pubblico. Per quanto concerne gli attraversamenti, questi devono essere ancora chiariti. Tuttavia, bisogna sforzarsi di interpretare l’infrastruttura in modo integrato. Non si cercherà pertanto di nascondere l’opera, che dovrà invece essere presentata nella sua reale capacità di risolvere un problema collettivo. Il progettista, a tal riguardo, ricorda ancora una volta che l’obiettivo del progetto di inserimento paesaggistico ed ambientale è quello di tenere insieme la componente architettonica, quella ambientale e quella sociale, senza doverne sacrificare una in favore delle altre. In relazione alla forte tradizione bolognese in campo di percorsi ciclo pedonali, anche questi dovranno essere migliorati e soprattutto considerati alla luce non solo dell’autostrada, ma anche della ferrovia, cercando di fare rete con le azioni programmate nel Piano Strutturale Comunale (PSC). I sottopassi e gli attraversamenti, altre fondamentali interventi previsti nel progetto, dovranno essere sicuri, illuminati e progettati per diventare nuovi luoghi di incontro. Gli attraversamenti, poiché utilizzati nei movimenti quotidiani delle persone, devono essere progettati per soddisfare i bisogni delle persone. La qualità della progettazione e della realizzazione degli interventi deve essere visibile ed immediatamente percepibile: le scarpate dell’infrastruttura non devono essere considerate come semplici muri, ma come elementi che si collegano al territorio circostante tramite la progettazione del verde; le stesse barriere foniche possono rappresentare una funzione di miglioramento dei passaggi e la pavimentazione dei marciapiedi possono essere realizzate in modo tale da caratterizzare positivamente la qualità urbana. A Zambeccari viene previsto un nuovo sottopassaggio per i pedoni e le bici, data la strettezza di quello esistente, mentre alle Due Madonne le rotonde fungeranno da micro-piazze urbane. Infine, l’autostrada diverrà una strada di quinta generazione in cui la digitalizzazione interesserà la mobilità e i servizi ad essa connessa.

Successivamente, interviene **Paolo Desideri** (ABDR Studio) che ricorda orgogliosamente come nei capitolati speciali d’appalto italiani i ponti, i viadotti, i cavalcavia, ma anche i guardrail siano definiti come opere d’arte. L’intento del progetto è dunque quello di recuperare questa dignità dei manufatti tenendo insieme due aspetti differenti: la secolare tradizione italiana di integrazione tra ingegneria e architettura ed il principio di integrazione tra contesti differenti. Per quanto riguarda il primo aspetto, si ricordano grandi architetti e ingegneri italiani degli anni ’50 come Nervi, Morandi, Musmeci, Zorzi, fino a risalire alla tradizione architettonica di epoca romana in cui le



opere sono state concepite come delle «forme utili» in grado di coniugare il paesaggio, l'ingegneria e l'architettura. Il primo esempio emblematico di intervento è la nuova galleria fonica prevista per San Donato. Tale opera è un esempio di come si parta dai problemi di un manufatto industriale e della sua collocazione in un contesto specifico per progettare una soluzione in grado di risolverli: tramite un «panneggio ambientale» di più di 1 km si offre una continuità tra i due spazi urbani attualmente divisi dal tracciato. Questa misura, come le altre contenute nel progetto, è volta al *problem-solving*, contrariamente a molti interventi architettonici contemporanei che sembrano invece volti al *problem-adding*. L'autostrada è stata considerata come se fosse un grandissimo edificio lineare, prestando attenzione ai diversi prospetti e quindi alle barriere foniche che dall'esterno, costituiscono la facciata dall'autostrada e dall'interno, con condizioni variabili, consentono in alcuni casi la permeabilità visiva. In particolare, in alcuni punti le barriere hanno un prospetto compatto e un'altezza adeguata per consentire un'efficace mitigazione acustica, in altri, invece, consentono di guardare l'esterno dell'autostrada. In ultimo, per quanto concerne i cavalcavia, questi saranno ridisegnati con uno studio approfondito e non sbrigativo, cercando di fornire loro un significato iconico e simbolico, tenendo conto della differenza tra i diversi contesti. In conclusione, il relatore presenta una sintesi delle diverse ipotesi studiate per i cavalcavia previsti in progetto: la tipologia ad arco, la tipologia a trave reticolare e la tipologia ad impalcato con trave centrale. L'obiettivo, in tutti i casi, è quello di mischiare elementi strutturali con elementi di valore iconico mantenendo una continuità con il prospetto autostradale.

Durante la seconda parte dell'incontro prende la parola l'arch. **Maurizio Sani** (Comitato Scientifico di Legambiente e componente del circolo Fattoria del Pilastro e ed iscritto all'Associazione Fascia Boscata di San Donnino). Egli, in merito alla natura integrata del progetto presentato, pone in evidenza che, al contrario delle soluzioni trasportistiche e di mitigazione, gli interventi urbano-paesaggistici ed ambientali sono stati presentati nel dettaglio solo in data odierna, ovvero un mese e mezzo dopo l'inizio del Confronto pubblico. Per questo motivo chiede che Autostrade per l'Italia fornisca il prima possibile gli allegati dettagliati relativi a tali opere, in modo tale che possano essere analizzati ed efficacemente utilizzati per la formulazione di proposte di miglioramento. Inoltre, una seconda considerazione riguarda la continuità territoriale da fornire ai livelli di qualità e sostenibilità dei sistemi ambientali, urbani e di mobilità, sia nel contesto territoriale stretto attraversato dal Passante che in quello più ampio della città e del territorio rurale. Si chiede in particolare che le amministrazioni pubbliche, oltre a svolgere la funzione di garanti degli accordi sottoscritti, si impegnino ad assumere nei propri strumenti di pianificazione elementi di qualità coerenti con quanto previsto nel progetto dell'infrastruttura. All'Assessore alla Mobilità di Bologna si chiede di prevedere all'interno del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile la realizzazione di "zone 30" anche sulle radiali storiche dei tessuti urbani più densi, dando una continuità all'assetto dei nuovi svincoli progettati come "Porte" tra l'infrastruttura e la città. All'Assessore all'Urbanistica si chiede invece di valorizzare e salvaguardare gli spazi urbani aperti e rurali in relazione con il Passante tramite le pianificazioni esistenti, disciplinandoli come dotazioni ecologico ambientali, al fine di realizzare su scala più vasta quanto previsto dalle 9 cellule di riferimento contenute nel progetto. Infine, ai Sindaci dei Comuni della Città Metropolitana si chiede di applicare il principio della riduzione del consumo di suolo non solo come elemento da contrapporre alla realizzazione del Passante Nord, ma come azione ordinaria di governo del territorio, rinunciando ai 1500 ettari di nuove previsioni urbanistiche contenute nei diversi strumenti di programmazione. Pertanto, il relatore invita gli enti locali a sottoscrivere un Patto con i cittadini di Bologna e dell'area metropolitana, che contenga queste proposte all'interno del progetto del Passante. Proseguendo il suo intervento, l'architetto sottolinea l'importanza di

specificare nel dettaglio gli interventi previsti all'interno dei 130 ettari di nuove fasce arbustive e di nuova forestazione, in particolare la ripartizione tra aree intercluse, nuove aree acquisite dal demanio pubblico ed ampliamenti di parchi esistenti. Dalle cartografie messe a disposizione sembrerebbe infatti che l'intenzione sia quella di confermare il sistema di parchi esistenti, penalizzando così gli ambiti territoriali ad ovest del tracciato caratterizzati dalla presenza di poco verde. Si richiede invece un approccio volto all'estensione della forestazione urbana tenendo conto della sua funzione specifica. Tale intervento dovrebbe mitigare l'inquinamento delle varie matrici ambientali (acqua, aria, suolo), migliorare il microclima della città e mantenere la biodiversità, soprattutto dove risulta più carente. Per rendere ciò realizzabile è necessario che Autostrade per l'Italia inserisca fin da subito le fasce di ambientazione nel piano degli espropri necessari, evitando così il ripetersi della mancata realizzazione della fascia boscata prevista in occasione della realizzazione della terza corsia dinamica. Per quanto riguarda la riprogettazione delle Porte è necessario che vengano coinvolti i residenti nelle diverse fasi progettuali, poiché essi sono i fruitori quotidiani dell'infrastruttura e i soggetti maggiormente in grado di indicarne gli elementi identitari precedentemente richiamati. Infine, in relazione alla galleria di San Donnino, è necessario che Autostrade per l'Italia introduca forme di abbattimento delle emissioni dei gas inquinanti e sottolinea come la nuova copertura debba essere progettata per collegare parchi esistenti (San Donnino e il Pilastro). L'architetto conclude il suo intervento invitando il proponente ad applicare lo stesso principio di mitigazione ove si riscontrino le medesime criticità presenti a San Donnino, come ad esempio nel quartiere Birra, Croce Coperta, Massarenti e Croce del Biacco.

Prende la parola il prof. **Pier Luigi Cervellati** che premette di essere un componente del gruppo del NO all'ampliamento presentato come Passante di mezzo e ricorda le alternative che si sono succedute negli ultimi 16 anni: Passante Nord previsto dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale del 2003-2004 e Passante Sud. Il professore si complimenta per le soluzioni progettuali illustrate che definisce di grande qualità sottolineando tuttavia qualche criticità, soprattutto per quanto riguarda i sottovia, considerati pericolosi poiché stretti e lunghi, e sulla differenza che vi sarà tra quanto rappresentato con i rendering e quanto realmente sarà effettivamente realizzato. In particolare, data la tradizione italiana di ritardi nella realizzazione delle grandi opere pubbliche, l'architetto esprime la sua perplessità sul fatto che si possano realizzare tutti gli interventi paesaggistici e ambientali illustrati contestualmente all'allargamento della sede stradale con 650 milioni di euro in soli 5 anni. Cita a tal proposito il sistema di piscine romane progettate per i mondiali di nuoto del 2009 rimaste tuttora incompiute. Secondo il professore l'ampliamento non deve essere proposto sia per ragioni di inquinamento sia per ragioni di traffico. Bologna da città capoluogo è divenuta Città Metropolitana senza che a questo cambiamento si accompagnasse un nuovo governo e un piano della mobilità che predisponesse un'alternativa di mobilità su ferro credibile (metropolitana, tramvie). Inoltre, sottolinea, che sono già evidenti i problemi legati alla manutenzione del verde e che questi aumenteranno con la previsione di creare nuove fasce boschive. Ricorda inoltre che sono state spese molte risorse pubbliche per migliorare il trasporto pubblico della città con scarso successo: prima l'autobus Civis, che non aveva l'autorizzazione ministeriale per il transito all'interno della città, successivamente sostituito con un nuovo autobus chiamato Crealis che, per il suo sistema di gestione e manutenzione, non è più considerato di primaria importanza. Inoltre, pur avendo la possibilità di fare un collegamento tra l'aeroporto e la stazione di Bologna, attraverso un binario già esistente e funzionante, «(...) facciamo un *people mover* che costa moltissimo e che è stato dimostrato non trasporti le persone che dicono di trasportare». In conclusione, il professore, dopo aver criticato il percorso partecipativo, perché non avrebbe fornito gli elementi per un confronto anche sulle questioni ambientali e della salute,

esorta gli amministratori ad aprire percorsi di ascolto e partecipazione sulla manutenzione della città.

Successivamente interviene il prof. **Gabriele Tagliaventi** (Professore di Architettura Tecnica presso il Dipartimento di Ingegneria dell'Università di Ferrara) che, una volta ringraziata l'organizzazione per l'opportunità di parola e il metodo, definisce la situazione come «surreale» poiché Bologna potrebbe essere la prima città ad investire per aumentare il traffico al proprio interno mentre gli altri Paesi portano la viabilità all'esterno della città demolendo le proprie tangenziali interne. Per il professore si tratta del «Dumas Factor», ovvero vivere un'esperienza con vent'anni di ritardo senza esaminare le possibilità alternative. Ad esempio negli Stati Uniti esiste un programma federale dal nome "Highways to boulevards", sostenuto principalmente dagli esponenti del Partito Democratico, come il segretario ai trasporti Anthony Fox, che ha portato alla demolizione di molte tangenziali urbane tra cui quelle di San Francisco, Boston, Chicago, Buffalo, Milwaukee, New York e Seattle. Il fatto che Società Autostrade sia disposta ad investire sul nodo di Bologna dovrebbe perciò far riflettere i cittadini e gli amministratori sull'opportunità di liberarsi di un manufatto antiquato che divide la città anziché potenziare un'infrastruttura impattante all'interno dei propri confini. Tale strategia costituisce un investimento *win-win*, poiché recuperando territorio se ne avvantaggia la società che realizza l'opera, la città, che si riappropria di uno spazio pubblico, le forze economiche e l'amministrazione che può contare su maggiori entrate fiscali. Queste dinamiche sono presenti in diverse parti del mondo, come ad esempio a Seoul, dove il sindaco ha dismesso 15 km autostradali all'interno della città. Il professore ricorda come nel 2009, in un ambiente bipartisan, alla presenza dell'allora Assessore della Provincia di Bologna, Venturi e il consigliere d'opposizione Manes Bernardini, presentò, con altri colleghi, le opportunità legate alla trasformazione della tangenziale di Bologna in un viale dotato di tram, parchi ed edifici di 5 piani. Il risultato dello studio dimostrava la possibilità di attrarre 160mila nuovi abitanti, cioè la risoluzione al problema della crescita della città Bologna per i prossimi 50 anni, riportandola a quota 500mila residenti che il Comune aveva nel 1971. L'idea progettuale era quella di adattare il sistema di avenue e boulevard degli Champs-Élysées parigini alla morfologia del territorio bolognese ricavato dallo smantellamento del tracciato autostradale e tangenziale.

Segue l'intervento dell'arch. **Carlo Santacroce** che chiede, facendo riferimento a quanto emerso in un incontro tra cittadini e Presidente di Quartiere Navile, cosa cambierà per il quartiere con l'ampliamento dell'infrastruttura. Il quartiere infatti si appresta a dare una risposta generosa a problematiche trasportistiche di livello superiore, non solo nazionali, ma anche a livello cittadino, perché interessano l'intera tangenziale. Si condivide l'approccio del progetto presentato, ovvero l'attenzione dedicata alla qualità urbana, e si apprezzano le proposte presentate, ma si ritiene che sia ancora confusa la distinzione tra progettazione urbana e opere di mitigazione. Le barriere acustiche, le mitigazioni a verde, i sottopassi riqualificati, le opere d'arte sono sicuramente utili, ma sono interventi di mitigazione che un progetto fatto bene deve necessariamente prevedere. Un progetto urbano è qualcosa di differente e dovrebbe nascere anche a partire dai 130 ettari previsti dall'Accordo. Ad esempio, a Croce Coperta, i 3.200 metri quadrati di nuova forestazione del lungo Navile andranno anche a ricucire parti importanti di territorio ma non determinano un cambiamento nel rapporto tra infrastruttura e territorio. Serve dare risposte alle domande del territorio, in parte già identificate dagli strumenti urbanistici vigenti: completare veramente il parco del lungo Navile, raddoppiare il centro sportivo dell'Arcoveggio, pensare ad uno scavalcamento di via Arcoveggio per cambiare l'immagine di quell'area, fare di via Arcoveggio un elemento di unione tra quattro aree (lungo Navile, area verde gestita dall'Associazione il Cerchio

Verde, area della fascia boscata a sud e centro sportivo) tra loro scollegate che non riescono a svolgere un ruolo cittadino. Croce Coperta rappresenta una delle aree più fortemente colpite dal progetto, al pari di San Donato; e merita un approccio altrettanto attento: probabilmente in questo ambito il parco non può passare sopra alla autostrada-tangenziale, ma un grande parco potrebbe ad esempio svilupparsi al di sotto della infrastruttura. Occorre, più in generale, cambiare l'approccio: Navile ha già visto il passaggio della terza corsia dinamica, che costituiva però un'opera transitoria, mentre ora siamo di fronte ad un progetto di consolidamento di una infrastruttura che è, e a questo punto sarà un elemento identitario del nostro quartiere. Chiediamo quindi che il progetto di ampliamento sia integrato con un progetto urbano di qualità che risulti ambizioso almeno quanto l'opera infrastrutturale che stiamo discutendo.

Interviene dal pubblico **Gabriella Bravi** che in merito alla piantumazione delle nuove aree verdi chiede a Società Autostrade di definire l'altezza degli alberi. Inoltre, chiede con quali fondi si pensa di provvedere alla manutenzione dei parchi se nel bilancio di previsione del Comune di Bologna alla voce manutenzione verde pubblico non sono stati stanziati dei fondi. Premettendo infine di sperare che il progetto del Passante di mezzo non venga realizzato, chiede come verranno costruite le barriere acustiche, se saranno soltanto fonoassorbenti o si prevede di utilizzare barriere fotocatalitiche o altri sistemi di captazione degli agenti inquinanti.

Interviene dal pubblico **Romina Balboni**, Vice-presidente dell'Associazione Fascia Boscata di San Donnino che sottolinea come la manutenzione del parco omonimo sia gestita dai volontari e chiede perché, nella presentazione del progetto, non sia stato trattato il tema della manutenzione e della sicurezza che le nuove aree verdi richiederanno. Inoltre, mette in evidenza che nel sito del Passante di Bologna non sono state ancora pubblicate le risposte alle domande presentate durante gli incontri di presentazione.

Interviene dal pubblico **Piero Amobile**, presidente del comitato cittadino della zona Birra-Berletta, che chiede che si tenga in considerazione la salute dei residenti in fase di progettazione dell'ampliamento e che gli interventi di mitigazione siano realmente realizzati.

Interviene l'ing. **Roberto Tomasi** in risposta ai diversi interventi emersi nel corso dell'incontro, egli sottolinea che il confronto pubblico anticipa l'analisi e le valutazioni inerenti il progetto preliminare, mentre la definizione puntuale degli interventi, come ad esempio la definizione dei 130 ettari di fascia boscata, avviene normalmente nelle fasi successive della progettazione. Pertanto, l'interazione con il territorio, non si conclude con la fine di questo processo e la stesura del progetto definitivo, ma proseguirà in tutte le fasi autorizzative e di realizzazione dell'opera. Esiste proprio per questo motivo un Comitato di monitoraggio che continuerà ad interloquire con Autostrade per l'Italia facendosi portatore delle esigenze del territorio anche durante le fasi successive, quando la progettazione entrerà più nel dettaglio. L'ingegnere esprime inoltre la propria soddisfazione per il puntuale intervento dell'arch. Sani che rappresenta uno stimolo per migliorare la progettazione dell'infrastruttura. In merito all'intervento del prof. Tagliaventi, il Condirettore esprime perplessità, poiché esistono differenze sostanziali tra le nostre autostrade e le *highways* statunitensi. In particolare, non è concretamente ipotizzabile la costruzione di un tunnel sotterraneo lungo 13 km con 15 uscite (una ogni 800 metri) come nel caso della tangenziale di Bologna. Non esistono infatti infrastrutture interrato con tali caratteristiche. Inoltre, dichiara di aver apprezzato l'intervento dell'arch. Santacroce, quando afferma l'importanza del confronto e del dialogo con i cittadini, aspetti che Autostrade per l'Italia, anche in seguito al Confronto pubblico, ha deciso di valorizzare attraverso un'attività di microprogettazione che possa recepire



le esigenze e i problemi indicati dai cittadini. Sulla mancata pubblicazione delle risposte sul sito assicura che si tratta solamente di una questione di coordinamento tra uffici e che al più presto saranno pubblicate le risposte. Infine, per quanto concerne le tecnologie fotocatalitiche, specifica che come dimostrato dalla sperimentazione condotta lungo l'A14, queste producono pochi vantaggi, soprattutto quando si ha una sola superficie ricettiva per un volume stradale enorme.

Risponde l'arch. **Carlos Llop** agli interventi riguardanti la sicurezza e la manutenzione delle aree. Per quanto riguarda i passaggi, l'idea alla base del progetto è che la trasformazione di questi luoghi possa incentivare una maggiore vivibilità delle aree e un conseguente controllo pubblico. Tuttavia, il progetto, con la predisposizione di spazi con una migliore qualità urbana, una nuova e più efficace illuminazione, il posizionamento di telecamere ecc. potranno anche incidere sugli aspetti legati alla sicurezza. Come detto però la sicurezza è un elemento che non può essere previsto dal progetto ma solo incentivato e quindi si rivela quanto mai necessario la discussione a livello di micro-progettazione con le associazioni e gli abitanti del territorio per stabilire una strategia di azione concreta.

Interviene l'arch. **Andreas Kipar** che sottolinea come i quesiti posti sulla sicurezza siano quesiti che vengono posti in tutti i paesi in cui i progettisti operano. L'architetto illustra come la richiesta di maggiore sicurezza nasca anche della sempre maggiore produzione di spazi pubblici. Tuttavia, proprio per ovviare a tale problematica, ogni spazio pubblico, verde incluso, funziona se è inserito nella quotidianità urbana ed è proprio questo il principio seguito per la progettazione degli spazi verdi. In particolare, si è usata la metafora delle "cellule" proprio perché ci si è voluti allontanare da una progettazione standard (lineare) e ci si è concentrati sui concetti di "sistema" e di "spazio" progettando gli interventi tenendo conto delle abitudini dei residenti. Inoltre, i parchi sono strutture instabili che per definizione si scontrano con le regole stabili prescritte dagli strumenti rigidi come il Piano di manutenzione. Proprio per questo si piantano alberi con tutte le altezze possibili considerando la diversità d'insieme. L'apertura alla progettazione partecipata ha bisogno di format, ma la sicurezza può essere progettata solo insieme alla popolazione che vive quotidianamente i quartieri.

Interviene l'arch. **Paolo Desideri** che sottolineando il grandissimo interesse del dibattito svoltosi durante l'incontro, esprime due concetti a suo dire fondamentali per la buona riuscita di un progetto: il superamento della resistenza alla trasformazione come tratto distintivo dell'uomo contemporaneo in quanto le opere possono essere anche ben fatte, e, in secondo luogo, la presenza di «(...) un buon architetto, un buon cliente e una buona amministrazione pubblica (...) che almeno in questo caso sembrano essere presenti».

Interviene l'Ass.ra **Valentina Orioli** che ringrazia i relatori per le osservazioni e i contributi prodotti. Inoltre, ribadisce la buona qualità del progetto presentato che non è un semplice progetto infrastrutturale, ma un progetto che ha ricadute importanti sul territorio sia in ambito comunale sia metropolitano. Il Passante, che definisce richiamandosi agli interventi precedenti come «urbano», comporterà una revisione attentissima degli strumenti urbanistici non soltanto attorno all'infrastruttura ma nel loro impatto su tutto il territorio urbano. Dovremmo pertanto occuparci, così come previsto nel nostro programma di mandato, dell'inserimento del Passante nella pianificazione urbanistica della Città. C'è poi una dimensione metropolitana e anche qui è previsto che nei prossimi anni si metta mano alla pianificazione di area vasta e anche in questo caso il Passante condiziona tutta l'organizzazione territoriale della Città Metropolitana.

Conclude l'incontro l'Ass.ra **Irene Priolo**. Richiamandosi all'intervento del prof. Cervellati risponde che il progetto si realizzerà in quanto previsto da un Accordo che, pur essendo ambizioso, prevede un cronoprogramma definito e un intervento progettuale di qualità. La volontà di realizzare il progetto in tutte le sue parti è data anche dalla costituzione di un Comitato di monitoraggio, dove sono presenti, oltre al Ministero delle infrastrutture, tutti gli enti del territorio, che ha il compito di coordinare le attività di progettazione e realizzazione dell'opera; nel coinvolgimento di tre progettisti di chiara fama internazionale che hanno dato qualità al progetto; nella realizzazione di un Confronto pubblico non previsto dalla normativa che potrà portare proposte migliorative al progetto; nella proposta di formare, una volta chiusa la progettazione dell'opera, un Osservatorio permanente che possa controllare la realizzazione dell'opera. La realizzazione degli interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale, deve avvenire parallelamente all'allargamento dell'infrastruttura in modo da assicurare che quanto previsto sia effettivamente realizzato. Per quanto concerne l'intervento dell'arch. Santacroce, l'Assessora si dice soddisfatta dell'assunzione di responsabilità da parte del quartiere e sottolinea come il progetto presentato prevede interventi di qualità che normalmente progetti infrastrutturali tendono a non riconoscere. Infine, l'Assessora sostiene che il problema della mobilità deve essere affrontato in modo integrato, così come previsto dal Piano della Mobilità Sostenibile, poiché, il trasporto su ferro, anche se potenziato, non è in grado di risolvere il problema del traffico presente sulla tangenziale come peraltro sottolineato nei precedenti incontri. L'obiettivo, di ridurre l'uso dell'auto privata e il conseguente inquinamento, deve essere raggiunto realizzando politiche diversificate ma fortemente correlate tra loro in un arco di tempo almeno decennale. Per quanto riguarda il tema della sicurezza urbana, l'Ass.ra ribadisce che per essere realmente efficaci è necessario perseguire una strategia integrata che migliori la qualità degli spazi pubblici, favorisca un loro maggiore utilizzo e un maggiore senso di appropriazione da parte dei cittadini. L'Assessora conclude sottolineando come l'infrastruttura debba diventare un simbolo della città attraverso la sua valorizzazione architettonica, ambientale ed identitaria. Infine, per quanto riguarda la manutenzione del verde, l'Ass.ra afferma che il Comune spende ben 8 milioni di euro l'anno per la manutenzione attraverso le prestazioni di un global service.