

## POTENZIAMENTO DEL NODO TANGENZIALE E AUTOSTRADALE DI BOLOGNA

### CONFRONTO PUBBLICO

8 ottobre 2016

#### **IL PASSANTE DI BOLOGNA: QUALITA' URBANA, AMBIENTE E PAESAGGIO.**

Sani Maurizio

**La prima considerazione** è relativa al potenziamento in sede del nodo Tangenziale e Autostradale proposto come **progetto integrato** che affronta insieme i tre aspetti fondamentali delle opere infrastrutturali, delle mitigazione necessarie e delle qualità urbane, ambientali e paesaggistiche degli ambiti territoriali in cui si colloca. IL Passante, proprio per le sue caratteristiche di tracciato e impatti, può con ragione, definirsi **"Urbano"**.

Rispetto a questo impianto c'è da rilevare come a settembre nel Dossier di Progetto e in particolare nelle cartografie allegate, siano state subito definite da ASPI le opere stradali e poi quelle di mitigazione in forma dettagliata e facilmente riconducibile a situazioni territoriali specifiche, a dati e tabelle.

Lo stesso Dossier si limitava invece a presentare solo una visione di criteri ed obiettivi cui attenersi per definire gli interventi di inserimento architettonico, paesaggistico, di ricucitura urbana e di mobilità sostenibile.

Un mese e mezzo dopo, con la odierna presentazione si cominciano a mettere a disposizione in forma più completa tutti i contenuti del progetto integrato.

**Si determinano in tal modo solo ora le condizioni per entrare nel merito dei contenuti e per formulare concretamente proposte di miglioramento.**

La presentazione di stamane riprende e sviluppa i criteri e gli obiettivi indicati a settembre nel Dossier, ma è chiaro che per valutare la tenuta di quei contenuti annunciati è necessario che con urgenza **ASPI metta a disposizione gli allegati di progetto degli interventi urbani, ambientali e paesaggistici**, con i medesimi livelli di definizione progettuale utilizzati per le opere di tracciato e mitigazione.

Oggi, per le modalità ed i tempi scelti per questi incontri di approfondimento, non possiamo ovviamente entrare nel merito delle cose appena comunicate, ma dovremo certamente essere messi in condizione di farlo per i prossimi appuntamenti di ottobre già programmati nei Laboratori sul territorio e nei Consigli di Quartiere.

**La disponibilità di questi elaborati progettuali è per noi una indispensabile condizione per dare a questi laboratori e incontri con le istituzioni una reale possibilità di confronto e di presentare proposte di merito**

Diversamente credo si dovrà prendere atto della incompletezza dei progetti presentati da ASPI, e questo non sarebbe certo un buon esito per lo stesso confronto pubblico.

La scelta progettuale e amministrativa di integrare mobilità, salubrità, contesto urbano e paesaggistico, va certamente condivisa ma implica una **seconda considerazione**, che pongo anche come abitante del Pilastro e cittadino della Tangenziale e della città Metropolitana di Bologna.

È indispensabile **garantire continuità territoriale e medesimi livelli di qualità e sostenibilità dei sistemi ambientali, urbani e di mobilità, sia nel contesto territoriale stretto** attraversato dal Passante Urbano, **che in quello più ampio della città e del territorio rurale**. Per questo è necessario far progredire insieme i due aspetti che invece fanno a capo a responsabilità e soggetti diversi.

Mentre il primo aspetto fa capo ad'ASPI per i contenuti progettuali e le responsabilità di soggetto attuatore, secondo gli impegni definiti nell'Accordo 2016, il secondo fa capo alle Amministrazioni Pubbliche di Bologna e della Città Metropolitana.

Per questo chiediamo alle PA di essere non solo committente e garante della sostenibilità del progetto e della tenuta puntuale degli accordi sottoscritti, ma contemporaneamente l'impegno di assumere anche nel sistema dei propri strumenti di **pianificazione azioni di governo del territorio coerenti con quei contenuti di qualità** che essa stessa ha contribuito a definire per il Passante Urbano.

Non avrebbe infatti senso uno sforzo per garantire la sostenibilità del Passante Urbano senza farlo diventare anche una occasione per la città ed il suo territorio agricolo e rurale di introdurre elementi di rigenerazione e riqualificazione e di salvaguardia.

All'Assessore alla Mobilità di Bologna chiediamo che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile pianifichi come **"zone 30"** le radiali storiche nei tessuti urbani più densi per migliorarne sicurezza, ridurre la emissione di gas inquinanti, scoraggiare il traffico di attraversamento, dando così continuità urbana all'assetto dei nuovi svincoli progettati come "Porte" fra l'infrastruttura e la città

All'Assessore alla Urbanistica chiediamo di **salvaguardare e valorizzare** negli strumenti di pianificazione, **gli spazi aperti urbani e rurali** in rapporto diretto con il Passante, dando così continuità alla scelta del Dossier di Progetto che le individua come risorse ambientali di un corpo territoriale complesso che si articola nei 9 ambiti funzionali.

Gli spazi aperti del Navile, di San Donato, Scandellara, Croce del Biacco, l'ecosistema del Cuneo Agricolo e i corridoi ecologici del Reno e Savena possono infatti essere disciplinati dallo strumento urbanistico come **dotazioni ecologico ambientali**.

Tali dotazioni ecologiche come definite dalla legge urbanistica regionale concorrono a migliorare la qualità dell'ambiente urbano, a garantire un miglior equilibrio idrogeologico e la funzionalità della rete idraulica, a contenere l'impermeabilizzazione dei suoli e preservare e migliorare le caratteristiche meteo climatiche locali, a ridurre la concentrazione di inquinanti in atmosfera e alla migliore termoregolazione degli insediamenti urbani.

Al Sindaco della Città Metropolitana chiediamo di dare seguito nel Piano Territoriale Metropolitano al **principio della riduzione del consumo di suolo**, in coerenza con una delle motivazioni principali che hanno portato alla scelta strategica di abbandonare il tracciato del Passante Nord.

Se è considerato infatti un valore positivo la riduzione del consumo di suolo da 200 a 20, degli ettari necessari alla realizzazione del Passante Urbano occorre richiedere che si applichi lo stesso principio anche ai circa **1500 Ha di previsioni urbanistiche**, ancora da attuare, contenute negli strumenti di pianificazione delle Associazioni di Comuni interessate dal tracciato del Passante Nord.

Una **drastica riduzione di quelle previsioni insediative** è resa necessaria anche dal fatto che viene meno l'infrastruttura viaria che le avrebbe motivate e supportate sotto l'aspetto infrastrutturale. Diversamente saremmo portati a credere in un uso strumentale dell'applicazione del principio di riduzione del consumo di suolo solo per rimuovere le criticità del Passante Nord senza considerare quelle indotte dalle nuove espansione urbane pianificate.

Questo insieme di azioni di competenza delle PA possono costituire i **contenuti di un Patto tra amministratori e cittadini**, un impegno assunto con opportuni atti amministrativi, che può diventare parte integrante del Progetto del Passante Urbano, per tenere insieme i due soggetti responsabili del progetto del Passante e delle azioni di governo del territorio.

### **Terza considerazione**

In attesa di approfondire i contenuti della presentazione odierna, possiamo tuttavia cominciare a **dare valutazioni** su quelli sin qui pubblicati nel progetto elaborato da ASPI.

La prima è relativa alla necessità per ASPI di indicare negli elaborati con precisione consistenza, localizzazione e tipologia degli interventi previsti per realizzare i **130 Ha di nuove fasce arbustive e interventi di nuova forestazione**.

Dall'esame della cartografia ambientale allegata non è oggi possibile distinguere come questi interventi di nuova forestazione siano stati contabilizzati e siano ripartiti tra:

- aree intercluse negli **svincoli**

-**nuove aree acquisite al demanio pubblico** (come potrebbe configurarsi l'intervento nel Podere Predio Grande a nord della Fiera)

-**ampliamenti dei parchi esistenti** (come pare indicato per l'estensione del Parco di San Donnino fino al Passante)

-**parchi pubblici esistenti** (come proposto per il Parco dell'Arboreto del Pilastro, tuttavia realizzato con caratteristiche peculiari per finalità didattiche e di educazione ambientale e che evidentemente subirebbe, se sottoposto a interventi di riforestazione intensiva, una modifica sostanziale non accettabile)

Da un esame speditivo della cartografia ambientale inoltre **la prima valutazione** critica è che il **progetto di forestazione intensiva** sia sostanzialmente concentrato da ASPI sui parchi esistenti e quindi più **orientato a confermare il sistema esistente dei parchi che non ad ampliarlo**. Tale approccio risulta penalizzante per gli ambiti territoriali ad ovest del tracciato dove meno diffusa è la presenza di parchi pubblici a ridosso del Passante Urbano.

Riteniamo invece che lo spirito dell'Accordo dell'aprile 2016 per il potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale debba essere inteso per la **realizzazione di 130 Ha di nuovo verde urbano interessando come fasce di ambientazione, gli spazi aperti e ineditati** già individuati dagli ambiti funzionali del Dossier.

Un approccio quindi che estenda il sistema del verde con la realizzazione di **nuove aree di forestazione urbana** con funzione di dotazioni ecologico ambientali per mitigare l'inquinamento delle varie matrici ambientali (acqua, aria, suolo), migliorare il microclima della città, mantenere la biodiversità, soprattutto là dove risulta carente.

Queste nuove aree di forestazione urbana devono essere inserite da ASPI come fasce di ambientazione nel **piano degli espropri** necessari per la realizzazione del Passante, garantendo le condizioni per **realizzare contemporaneamente l'infrastruttura e le opere di mitigazione** ed escludendo il ripetersi della mancata realizzazione della fascia boscata, prevista ma non realizzata, in occasione del progetto della terza corsia dinamica dell'Autostrada.

la seconda valutazione è relativa alla definizione dei contenuti e dei progetti architettonici delle cosiddette **"Porte"** indicate come luoghi identitari e di incontro delle persone, dove convergono percorsi e aree verdi.

È necessario che **ASPI coinvolga i residenti nelle fasi progettuali** in quanto essi stessi sono i primi fruitori della riqualificazione e i soggetti maggiormente in grado di indicare gli elementi identitari e di qualità esistenti a cui riferire il progetto architettonico.

Per esempio nel caso di San Donnino l'assetto del nuovo svincolo interagisce direttamente con il Parco Fascia Boscata e con il limitrofo del Parco e Centro Civico del Casalone, nonché con l'area di cantiere che può a fine lavori diventare agevolmente porta di accesso al Cuneo Agricolo di san Nicolò di Villola.

La terza valutazione riguarda gli interventi di **connessione** tra parti separate della città e la realizzazione della **galleria antifonica di San Donnino** ove si realizza molto opportunamente un grande parco lineare e una piazza belvedere, ma **ove è necessario che ASPI introduca nel progetto anche forme di depurazione delle emissioni in galleria dei gas inquinanti**

Per fare sì che questo intervento divenga davvero un luogo verde, vivo e abitato, di passaggio e accesso al sistema dei parchi esistenti, è necessario che la estensione, la forma della galleria ecologica ed il suo innesto sugli spazi da connettere, siano funzionali alla saldatura fisica tra le zone verdi di san Donnino e del Pilastro. Le stesse scelte progettuali e le funzioni individuate devono considerare anche i temi della futura gestione, valorizzazione e utilizzo di questi nuovi spazi che non potranno prescindere da sinergie non solo con gli spazi pubblici esistenti che connettono, ma anche con le Associazioni locali che tali spazi gestiscono.

Anche per questi consistenti interventi di connessione occorre che ASPI applichi il principio di adottare lo stesso intervento di mitigazione là ove si riscontrino le medesime criticità territoriali e ambientali riscontrate a San Donnino, e **quindi riprodurre quel medesimo intervento di mitigazione almeno nelle località Birra, Croce Coperta, Massarenti e Croce del Biacco.**