

Alla cortese attenzione di

Mariya Gabriel

Commissaria all'innovazione, ricerca,
cultura, istruzione e giovani

Commissione Europea

Virginijus Sinkevičius

Commissario all'ambiente, oceani e
pesca

Commissione Europea

Elisa Ferreria

Commissaria alla coesione e alle riforme

Commissione Europea

e, per conoscenza

Matthew Baldwin

Vice-direttore generale DG MOVE,
manager della Mission europea
'Climate-Neutral and Smart Cities'

Commissione Europea

Roberto Cingolani

Ministro alla Transizione Ecologica

Governo Italiano

Elly Schlein

Assessora alla Transizione Ecologica

Regione Emilia Romagna

Anna Lisa Boni

Assessora per il clima e la candidatura
"Città carbon neutral"

Comune di Bologna

e al Consiglio Comunale di Bologna

Bologna, 16 gennaio 2022

Oggetto: mission 'Climate-neutral and smart cities - candidatura del Comune di Bologna

Gentili Commissari Europei,
siamo la Rete delle Lotte Ambientali Bolognesi, un coordinamento di associazioni, comitati, gruppi e cittadini impegnati per promuovere una rapida ed efficace transizione ecologica nel nostro territorio. Siamo preoccupati dal riscaldamento globale e riteniamo insufficienti le

azioni finora adottate dagli organismi internazionali, dai governi e da gran parte delle istituzioni locali per affrontare la crisi climatica.

Siamo a conoscenza dello *European Green Deal* e dei suoi obiettivi, e della *Mission 'Climate-neutral and smart cities'* che si propone di realizzare, attraverso il *Climate City Contract*, l'ambizioso obiettivo di avere **almeno 100 città europee climaticamente neutrali entro il 2030**, facendo di esse dei casi simbolo di innovazione e sperimentazione capaci di ispirare tutte le città europee nel percorso verso i traguardi da raggiungere entro il 2050.

Attraverso la stampa locale, abbiamo saputo che anche **la nostra città, Bologna, intende candidarsi per essere tra quelle che sottoscriveranno con la Commissione Europea e le istituzioni nazionali e regionali il *Climate City Contract***. Saremmo orgogliosi di vivere in una città che si pone obiettivi tanto ambiziosi quanto necessari e non più rinviabili, ma siamo anche convinti dell'urgenza di costruire esempi europei all'altezza della sfida climatica che stiamo affrontando.

Vi scriviamo perché siamo convinti che la nostra città non stia facendo le scelte corrette e coerenti per raggiungere questi obiettivi. Il 27 dicembre 2021, infatti, il Consiglio Comunale ha dato il proprio assenso all'allargamento del raccordo autostradale che attraversa la città e delle tangenziali che la affiancano, l'infrastruttura nota come "Passante di Mezzo"¹. Già oggi, **questa infrastruttura causa - secondo gli stessi dati diffusi dall'amministrazione comunale - oltre il 40% del totale delle emissioni da traffico veicolare che si registrano in città, percentuale che secondo gli studi di progetto salirà al 50% dopo l'allargamento**². Inoltre gli studi di progetto prevedono un aumento delle emissioni di CO₂ dal settore stradale nell'area urbana di Bologna al 2025 rispetto al dato del 2014³. La stessa Amministrazione Comunale, nei documenti con i quali ha approvato il progetto, afferma che "l'allargamento della sede autostradale a ridosso del centro abitato potrebbe compromettere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ in Città, e l'ambizione più volte espressa dal sindaco Matteo Lepore e dalle forze politiche che ne hanno sottoscritto il programma elettorale a raggiungere l'obiettivo di candidare Bologna tra le climate neutral city al 2030"⁴.

L'ultimo rapporto ISPRA sui dati ambientali rileva che il settore dei trasporti, oltre a quello residenziale, è l'unico ad aver visto nel 2019 un aumento delle emissioni di CO₂ rispetto al 1990. E' indispensabile che in questo settore non si approvino progetti che aumentano le emissioni, ma che tutte le risorse disponibili siano investite su sistemi di trasporto alternativi

1

http://atti9.comune.bologna.it/atti/wpub_delibere.nsf/%24%24OpenDominoDocument.xsp?documentId=E30C6BAD2569BEECC12587B900804606&action=openDocument

² «Allo stato attuale, circa il 40% delle emissioni di NOx e di PM10 nel macrosettore trasporti su scala comunale proviene dal sistema tangenziale/autostrada; nel 2025 [dopo l'allargamento, NdR] tale contributo salirà a più del 50%». Parere finale della Regione Emilia-Romagna sul progetto, delibera 1202 del 02/08/2017, GPG 2017/1297, pag. 73.

https://servizissir.regione.emilia-romagna.it/deliberegiunta/servlet/AdapterHTTP?action_name=ACTI_ONRICERCADELIBERE&operation=leggi&cod_protocollo=GPG/2017/1297&ENTE=1

³ Ibidem, pag. 74.

4

http://atti9.comune.bologna.it/atti/wpub_delibere.nsf/%24%24OpenDominoDocument.xsp?documentId=E30C6BAD2569BEECC12587B900804606&action=openDocument

al traffico veicolare privato.⁵ A livello nazionale, *ENEA* ha dichiarato a dicembre 2021 che **l'Italia si sta allontanando dalla traiettoria di decarbonizzazione e dai nuovi obiettivi fissati dall'Unione Europea**, principalmente a causa dell'incremento delle emissioni per il maggior utilizzo di fonti fossili, soprattutto nei trasporti e negli edifici.

E' bene ricordare che la città è situata nella Pianura Padana, **una delle aree più inquinate d'Europa**⁶, e che Bologna supera per decine di volte all'anno la soglia massima di PM10 presenti nell'aria stabilita per legge. L'intervento, che è progettato e finanziato da Autostrade per l'Italia SpA, prevede l'allargamento dell'attuale infrastruttura composta di autostrada e tangenziali - e chiamata '**Passante di Mezzo**' - da 12 a 18 corsie, nel punto di massima espansione. Studi scientifici e numerosi casi di studio, tuttavia, dimostrano che l'allargamento delle infrastrutture stradali non riduce la congestione del traffico, ma la aggrava⁷. Allo stesso tempo, nonostante le richieste dei cittadini, **le istituzioni locali, regionali e nazionali hanno finora rifiutato di condurre un'indagine epidemiologica indipendente** con il fine di verificare in che misura l'attuale infrastruttura è responsabile di malattie e morti premature connesse all'inquinamento, e quali sarebbero le conseguenze di un ulteriore ampliamento.

Va sottolineato che **Bologna è un nodo della mobilità nazionale e internazionale**, e che in Italia solo il 13% delle merci viaggia su ferrovia, contro una media europea del 19% e con un obiettivo del 30% entro il 2030⁸. Pensiamo che la scelta di investire ancora su infrastrutture autostradali condiziona irreparabilmente il futuro della nostra città, incentivando ulteriormente il traffico privato su gomma e togliendo di conseguenza investimenti e competitività a sistemi di trasporto e di logistica a basse emissioni.

Uno dei pilastri della *Mission 'Climate-neutral and smart cities'* è quello di incentivare una **rapida transizione verso nuovi concetti di mobilità**. Questo obiettivo è descritto anche nella '*Sustainable and Smart Mobility Strategy*' dove, tra le altre cose, si chiede di facilitare la transizione verso trasporti meno inquinanti, facendo sì che passeggeri e merci possano utilizzare alternative maggiormente sostenibili e accessibili. Come dimostrano le esperienze di altre città europee, per ottenere questi risultati è indispensabile ridurre il numero di automobili e di mezzi pesanti in circolazione, e favorire l'uso di mezzi pubblici e lo sviluppo di sistemi sostenibili per il trasporto delle merci, promuovendo allo stesso tempo la ciclabilità e la pedonalità per gli spostamenti brevi.

Da questo punto di vista, pensiamo che le risorse impegnate per l'allargamento autostradale - pari ad almeno due miliardi di euro, secondo quanto dichiarato dal Sindaco a mezzo

⁵ Transizione Ecologica Aperta; dove va l'ambiente italiano? ISPRA 2021, pag. 105, https://annuario.isprambiente.it/content/schedaindicatore/?v=11&id_ind=4929&id_area=A01&id_tema=T32

⁶ Condizione spesso ricordata dall'Agenzia Europea per l'Ambiente nei suoi rapporti periodici sulla qualità dell'aria. Si veda ad esempio: <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2021/air-quality-status-briefing-2021>

⁷ Si veda ad esempio questo articolo sul potenziamento di un'autostrada urbana a Houston, Texas. Dopo il potenziamento i tempi di percorrenza aumentarono del 30% nell'ora di punta diurna e del 55% in quella serale:

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-09-06/traffic-jam-blame-induced-demand>

⁸ *Ferrovie, la sfida del trasporto merci*, Il Sole 24 ore, 7 luglio 2021, https://www.ilsole24ore.com/art/ferrovie-sfida-trasporto-merci-raddoppiare-quota-entro-2030-AETF3vU?refresh_ce=1

stampa - dovrebbero essere spese diversamente, per costruire e rafforzare infrastrutture che permettano ai cittadini di rinunciare al proprio veicolo privato a motore, con il chiaro obiettivo di ridurre rapidamente il numero di mezzi circolanti per far diminuire la congestione del traffico, l'inquinamento e l'uso di materie prime.

Vorremmo, inoltre, sottolineare un altro aspetto della *Mission* che ci pare particolarmente rilevante per la nostra città: la Commissione Europea ritiene imprescindibile il **coinvolgimento della cittadinanza** nelle scelte che riguardano la transizione climatica, e per questo la Mission nasce per essere implementata “*by and for the citizens*” e sottolinea l'importanza della democrazia deliberativa. Il Comune di Bologna ha approvato alcuni mesi fa l'istituzione delle ‘assemblee cittadine’ per coinvolgere gli abitanti nelle scelte più importanti, con oltre un anno di ritardo rispetto all'approvazione della dichiarazione di emergenza climatica nella quale era prevista l'attivazione di questo strumento partecipativo che avrebbe già potuto essere utilizzato per affrontare il tema della mobilità, includendo la discussione sulla realizzazione di quest'opera. A differenza del Comune di Bologna noi non riteniamo infatti sufficiente il cosiddetto “Confronto Pubblico” sul progetto che si tenne nel 2016, senza dare alla cittadinanza il potere di modificare sostanzialmente l'opera. Un'operazione di propaganda, non di partecipazione, anche secondo il parere di esperti di processi partecipativi.⁹

Quello proposto dalla *Mission* ‘*Climate-neutral and smart cities*’ è un obiettivo ambizioso, che tuttavia potrà avere successo soltanto se tutte le scelte fatte dalle istituzioni locali, regionali, nazionali ed europee saranno coerenti tra loro. Diversamente, **quelli che dovrebbero essere esempi da seguire si trasformerebbero in modelli fallimentari**. Pur sperando che la nostra città possa essere, in futuro, una delle protagoniste della transizione climatica in Italia ed Europa, siamo fermamente convinti che questo ruolo possa essere assunto soltanto laddove ci siano le prerogative politiche per farlo. **Nel caso in cui la candidatura di Bologna dovesse avere un seguito, quindi, vi chiediamo di interloquire con il Governo italiano, la Regione Emilia Romagna e il Comune di Bologna al fine di bloccare l'inutile e dannoso ampliamento del sistema autostrada/tangenziale**, per permettere il pieno ed efficace sviluppo di infrastrutture per la mobilità collettiva, la ciclabilità e la pedonalità e una rapida transizione del trasporto delle merci verso sistemi sostenibili. Questo farebbe di Bologna il motore e il simbolo della transizione energetica nazionale nel campo dei trasporti. Diversamente, gli obiettivi proposti dalla Commissione Europea sarebbero irraggiungibili, e i cittadini penserebbero che quanto scritto nei documenti ufficiali non abbia alcun riscontro nelle scelte concrete.

Proprio per il suo essere nodo del trasporto nazionale e internazionale, infatti, Bologna ha davvero le caratteristiche per rappresentare un caso studio esemplare: **rinunciare all'allargamento del ‘Passante di Mezzo’ e investire quelle e altre risorse nel cambiamento radicale del modo in cui persone e merci si spostano in città, nella regione e nell'intero Paese**, infatti, **permetterebbe a Bologna di dimostrare che, per affrontare l'emergenza climatica e lasciare una città e un Pianeta vivibili alle prossime generazioni, è possibile rinunciare alla realizzazione di infrastrutture progettate**

⁹ Rodolfo Lewanski, Il processo ‘Confronto Pubblico’: partecipazione imperfetta, partecipazione bugiarda o non-partecipazione? Una prima valutazione, Bologna 2017, <http://www.passantedimezzonograzie.it/doc/Valutazione%20Confronto%20Pubblico%20-%20Prof%20Lewanski.pdf>

trent'anni fa, scommettendo su un cambio di paradigma che permetta di realizzare una mobilità sostenibile, accessibile ed efficiente, tutelando la salute dei cittadini e migliorando la qualità della loro vita.

Il potenziamento del 'Passante di Mezzo' è in palese contraddizione con gli obiettivi che le città saranno chiamati a sottoscrivere con il *Climate City Contract*. Le scelte coerenti, coraggiose e urgenti necessarie per raggiungere quegli obiettivi non possono contemplare l'allargamento di un'autostrada urbana.

Nel ringraziarvi per l'attenzione, e fiduciosi in un vostro riscontro, vi informiamo che, per ragioni di trasparenza, trasmetteremo copia di questa lettera ai mezzi d'informazione locali.

Restiamo a disposizione per ogni chiarimento e approfondimento.

Cordiali saluti,

Le cittadine e i cittadini della
Rete delle Lotte Ambientali Bolognesi

Contatti principale per queste tematiche:

Luca Tassinari

tel. +39 335 714 3425

email: lotteambientalibolognesi@gmail.com