

Piano per una rivoluzione ambientale a Bologna



Margherita Caprilli

Indice

1. Premessa
2. Chi siamo
3. Strategie di sviluppo sostenibile per uscire dalla crisi
4. Il punto di partenza: giustizia ambientale e benessere equo-solidale
5. Le strategie di transizione per la città
 - 5.1. Le assemblee cittadine, un metodo di democrazia e partecipazione
 - 5.2. Consumo di suolo e rigenerazione urbana
 - 5.3. Sovranità alimentare e agricoltura sostenibile VS. Consumo di suolo agricolo e agroindustria
 - 5.4. No al Passante di mezzo e all'allargamento tangenziale
 - 5.5. Conquistare una nuova mobilità sostenibile
 - 5.6. Democrazia dello spazio pubblico
 - 5.7. Tutela del patrimonio arboreo urbano
 - 5.8. L'emergenza aria: rilevazioni dal basso, obiettivi e strumenti per affrontarla
 - 5.9. Acqua bene comune, per la ripubblicizzazione del servizio idrico
 - 5.10. Recupero e valorizzazione dei fiumi e dei torrenti che alimentano le vie d'acqua
 - 5.11. La salute pubblica, l'importanza di prevenire: una società della cura e della prossimità
 - 5.12. Efficientamento del patrimonio immobiliare privato
 - 5.13. Turismo sostenibile: valorizzazione della collina e della pianura
 - 5.14. Il gemello digitale
6. Conclusioni

1. Premessa

Quello che segue è il risultato di un lavoro collettivo fatto da associazioni, comitati e movimenti sociali: un documento che nasce quindi innanzitutto dall'esperienza viva delle nostre lotte e dei percorsi che portiamo avanti ogni giorno, ancor prima che da competenze tecniche.

La ragione che ci ha spinto alla stesura di questo documento è la volontà di consegnare alla città una visione di parte, radicalmente ecologista, ma non per questo senza i piedi ben piantati nella realtà. Una visione che non ha l'ambizione di proporsi come esaustiva o di rappresentarsi come sintesi delle istanze ambientaliste, ma che al contrario vuole essere un punto di partenza di un discorso che prova ad assumere, dal basso e con organicità, non solo il merito dei temi posti, ma anche gli aspetti metodologici.

Lo facciamo adesso, in una fase dove sulle politiche ambientali, le infrastrutture e le scelte urbanistiche si sta giocando il futuro di una città che ha di fronte la sfida di raggiungere la neutralità climatica entro il 2030 e di uscire dalla crisi pandemica riducendo le disuguaglianze. Le città infatti hanno un ruolo di primo piano nel definire il riassetto delle nostre relazioni sociali e del rapporto che abbiamo con lo spazio pubblico urbano, ed è il territorio (inteso in senso metropolitano) dove abitiamo e dove vogliamo esercitare questo diritto di decidere, attraverso questo documento di analisi e proposte che vogliamo far diventare sin da subito un terreno concreto dove misurare le nostre azioni, conquistare diritti, cambiare i rapporti di forza, compiere una rivoluzione ambientale assieme.

Un "piano" per sua definizione è una strategia tesa a raggiungere degli obiettivi: i nostri sono quelli di vivere in una Bologna più vivibile, equa, sostenibile e democratica.

2. Chi Siamo

La Rete delle Lotte Ambientali è un collettivo di associazioni, comitati e gruppi informali radicati a Bologna e impegnati nella salvaguardia del territorio.

Ne fanno parte Aria Pesa, A.MO Bologna Onlus, Ex Caserma Mazzoni Bene Comune, CampiAperti - Associazione per la Sovranità Alimentare, UTR Ecologia e Politica, Làbas, Dynamo-Salvaiciclisti, Legambiente Bologna, Extinction Rebellion Bologna, Vogliamo Pane No Oil, Rete Sovranità Alimentare, Rigenerazione No Speculazione, Fridays For Future Bologna, Camilla Emporio di Comunità.

3. Strategie di sviluppo sostenibile per uscire dalla crisi

Abbiamo passato un anno veramente faticoso e continueremo a portarci dentro la strana sensazione che il suo passaggio ha creato. Bisogna pensare di ripartire con un'ottica diversa e consci che non sarà semplice ma dobbiamo farlo nei migliori dei modi per poter lasciare una eredità alle future generazioni.

Questa pandemia ci ha dato la possibilità, grazie allo smart working, di essere molto più 'ricchi di tempo' e privi della preoccupazione di dover passare 30-45 minuti in mezzo al traffico e allo smog per raggiungere il nostro luogo di lavoro. Questo perché basta solamente spostarsi in un'altra stanza e/o molto semplicemente accendere un dispositivo. (Tutti gli studi statistici sulle determinanti della soddisfazione di vita sono unanimi nel rilevare che la felicità diminuisce all'aumentare della distanza casa-lavoro).

La pandemia ci ha insegnato anche che un fattore fondamentale di fragilità dei sistemi socio economici in cui viviamo è il vincolo di risorse scarse non solo di carattere economico, ma anche di tipo ambientale e sanitario. Le imprese, i fondi d'investimento e l'amministrazione non potranno non tenerne conto in futuro quando dovranno decidere dove andare a insediare gli investimenti o su quale impresa e settore puntare.

L'imperativo dovrebbe diventare quello di privilegiare e incentivare la capacità di creare valore economico in modo socialmente e ambientalmente sostenibile riducendo al minimo i rischi di salute e contribuendo se possibile alla 'ricchezza di tempo' di tutta la cittadinanza.

Dovranno avere la priorità quelle strategie, quegli investimenti e quelle misure capaci di agire positivamente sulle dimensioni critiche del benessere (creazione di valore economico, lavoro, qualità dell'ambiente, riduzione dei rischi ambientali e sanitari, ricchezza di tempo e di senso del vivere), dando la priorità alla mobilità sostenibile, l'efficientamento energetico degli edifici per rilanciare il settore edilizio, preservando il capitale naturale per continuare a contrastare i cambiamenti climatici, migliorando la qualità dell'aria e la salute delle persone.

È evidente che l'economia circolare è l'unica via che ci consentirà di fare al meglio ciò di cui abbiamo disperatamente bisogno: disallineare la creazione di valore economico (necessaria per risolvere i nostri problemi di lotta alla povertà, alla disoccupazione e alle diseguaglianze) dalla distruzione di risorse naturali e ambientali.

Come rete abbiamo riportato quelle che secondo noi sono le urgenze che dovrebbero essere tenute in considerazione per andare verso una vera transizione ecologica.

4. Il punto di partenza: giustizia ambientale e benessere equo-solidale

Giustizia ambientale e climatica sono un'estensione del concetto di giustizia sociale e non riguardano solo il Sud del mondo. Anche in Italia e in Emilia-Romagna conviviamo con disuguaglianze derivanti da sfruttamento iniquo delle risorse naturali limitate e da locali conflitti ambientali: basti pensare al caso dell'ilva di Taranto, oppure ai tagli sconsiderati di enormi alberi per far posto all'ennesima autostrada che peggiorerà la qualità dell'aria proprio a danno dei quartieri più popolari.

Il concetto di giustizia ambientale nasce alla fine del secolo scorso e grazie alle lotte dei movimenti ambientalisti - soprattutto indigeni dell'America latina - viene riconosciuto ufficialmente a partire dalla conferenza di Rio del 1992, ripreso successivamente dal summit mondiale dello sviluppo sostenibile del 2002 in Sudafrica. Con la cop 21 di Parigi il concetto di "giustizia ambientale" viene affiancato da quello di "giustizia climatica". Alla base dei due principi c'è la necessità di eliminare le disuguaglianze economiche e sociali, causate dagli effetti dall'eccessivo consumo di risorse naturali limitate e dagli effetti dei cambiamenti climatici. Lo sfruttamento miope delle risorse da parte di aziende private o enti pubblici generano solo profitto di pochi, e danno vita a conseguenze catastrofiche ai danni di chi è più povero.

Nella Bologna che ci immaginiamo, vogliamo che vengano rispettati questi due principi. Nello specifico chiediamo che i costi per la transizione verso un modello di città più sostenibile non aumentino le disuguaglianze sociali, proprie del modello economico sviluppatista, esacerbate dalla pandemia. In modo particolare non vorremmo che per finanziare i necessari interventi pubblici vengano aumentate le tasse ai ceti meno abbienti - come successe in Francia con il caso della *carbon tax* che portò alla nascita dei "gilet gialli" e a fortissime tensioni sociali. Vogliamo che per ogni nuovo progetto siano considerati per primi gli effetti di questi sull'ambiente e sulla salute dei cittadini. Insomma, vorremmo che la transizione ecologica verso un modello più sostenibile ci traghetti anche verso una città meno diseguale.

5. Le strategie di transizione per la città

5.1 Le assemblee cittadine, un metodo di democrazia e partecipazione

È dai primi anni 2000 che si sente parlare di crisi della democrazia rappresentativa e della contestuale crisi dei corpi intermedi: partiti e sindacati. Le cittadine e i cittadini spesso inascoltati, non si sentono rappresentati e si disaffezionano alla “cosa pubblica”. Tutto questo rende la politica “elitaria”, arroccata su se stessa, sempre più simile ad un club privato, lontana dalla cittadinanza, lontana dai loro bisogni e dal loro controllo democratico. Un circolo vizioso che, a nostro avviso, si deve arrestare quanto prima, perché indebolisce il potere e l’efficacia delle istituzioni. I prossimi anni saranno decisivi. Ci sarà bisogno di provvedimenti radicali per uscire dall’emergenza climatica ed ecologica in corso e arrivare ad un modello di sviluppo, davvero sostenibile. C’è bisogno - a tutti i livelli di governo - di correttivi alla democrazia rappresentativa, che consentano una partecipazione effettiva dei cittadini, per dare vera legittimità democratica alle decisioni delle istituzioni.

Il Comune di Bologna annovera, nel suo statuto, diversi strumenti di partecipazione: istruttoria pubblica, bilancio partecipativo, consulte etc. Questi strumenti evidenziano la volontà dei nostri amministratori di procedere verso una democrazia partecipativa, ma che, a nostro avviso, sono troppo deboli. Peggio della democrazia rappresentativa in declino, c’è solo una “falsa” democrazia partecipativa. Infatti, molti dei processi di cui sopra sono spesso riconducibili ad una democrazia pilotata, in cui gli input e gli output sono quasi tutti già stabiliti. Tutto questo è deleterio, in quanto demoralizza e allontana ancora di più il cittadino dalla gestione della cosa pubblica. Ad esempio basterebbe ricordare il processo partecipato per il progetto di allargamento del “Passante di mezzo”, un’esperienza traumatica nella coscienza civica della cittadinanza coinvolta.

In questi mesi è in corso un negoziato con il Comune di Bologna al fine di scrivere un regolamento per le assemblee cittadine sul clima. Abbiamo accettato di negoziare perché le assemblee cittadine sono lo strumento di innovazione democratica più utilizzato del mondo. Le assemblee cittadine sono consessi di cittadini, estratti a sorte con un campione stratificato. Si tiene, cioè, conto della composizione demografica e sociale della città nella quale si svolgono. I soggetti che abitano la città sono coinvolti, prima della fase di discussione, in una fase di ascolto. La ratio è informarsi, a tal proposito in questa fase vengono auditi da persone esperte della materia di cui tratta l’assemblea, ma anche i portatori di interessi, siano essi privati o pubblici. Terminata la fase di ascolto, si apre la fase di discussione facilitata da professioniste e professionisti che assicurano la partecipazione di tutta la cittadinanza. Durante la fase di discussione cittadine e cittadini possono chiedere approfondimenti, sia ad opera di esperti che di portatori di interesse. Al termine della discussione, comincia la fase di delibera, in cui si soppesano i pro e i contro emersi, al fine di elaborare un report che contenga prescrizioni, raccomandazioni, o proposte, che saranno trasmesse al Consiglio comunale per la discussione e la votazione. L’assemblea cittadina termina fisicamente con la votazione del report. Continua invece il monitoraggio del report attraverso il consiglio, con l’obiettivo di constatare il rispetto delle raccomandazioni

Lo strumento, sebbene abbia un livello di complicazione maggiore rispetto all'istruttoria pubblica, a nostro avviso ha diversi pro. Con il sorteggio si sceglie un campione "neutro", scevro da preconcetti sulla materia. Con questo si evita l'autoreferenzialità che connota i processi partecipati. Con l'ascolto di esperti e di stakeholder si prende coscienza, a livello cittadino, di informazioni spesso non reperibili facilmente. L'assemblea cittadina è pubblica e pubblici saranno i dibattiti e le informazioni emerse. In questo senso è un vero e proprio strumento di informazione. Inoltre, la pubblicità del processo, ne garantisce la trasparenza e rende più difficile agli interessi faziosi di fare pressioni per decidere, lontano dai riflettori, le sorte di provvedimenti strategici.

Chiediamo che questo strumento venga annoverato tra quelli a disposizione della cittadinanza all'interno dello statuto. Auspichiamo che vengano indette assemblee cittadine per discutere le strategie per rendere Bologna una città carbon neutral entro il 2030.

5.2 Consumo di suolo e rigenerazione urbana

Il primo obiettivo, fermare il consumo di suolo, non può essere affrontato con la necessaria determinazione se non si comincia ad applicare con coerenza l'obiettivo di rigenerare la città esistente. Dovremmo forse cominciare a parlare anche di stop al consumo di suolo "urbano" e non solo di quello agricolo, che invece continua ad essere interessato di previsioni insediative di altri tempi e di altri strumenti urbanistici anziché essere considerato prezioso.

Se non si spezza questo legame tra vecchie previsioni (spesso non legate a fabbisogni), e nuova visione di città, tutte le operazioni che si attiveranno, anche classificabili come interventi sull'esistente, corrono gravi rischi di tramutarsi in quella che viene spesso definita come gentrification, cioè in fenomeni di forte sostituzione sociale e di forte perdita di identità storica e territoriale, che in una città come Bologna ha un profondo significato e va difesa.

Occorre affermare che i processi di rigenerazione non devono essere solo lucrose occasioni d'investimento per attrarre una ricca minoranza, privilegiando l'aggettivazione edilizia, ma devono essere intrinsecamente legati ad una dimensione urbana, alla scala cioè in cui la rigenerazione copre tutti gli aspetti di un effettivo e misurabile miglioramento territoriale e ambientale e devono essere progettati con la partecipazione attiva della cittadinanza e di tutti i soggetti interessati. In questo senso la rigenerazione può e si deve legare ad altre strategie progettuali a scala urbana come quella delle infrastrutture verdi e blu con le quali deve interagire. Un esempio emblematico in tal senso sono il bosco urbano dei Prati di Caprara, un esempio di desigillazione spontanea di un'area ex militare che il nuovo piano urbanistico di Bologna inserisce nelle "zone da rigenerare", senza però tener in considerazione le sue straordinarie valenze ecologiche e i servizi ecosistemici che già adesso eroga in favore della città e senza definire limiti precisi ed inderogabili ad un suo possibile sfruttamento immobiliare e speculativo.

5.3 Sovranità alimentare e agricoltura sostenibile VS. Consumo di suolo agricolo e agroindustria

Contesto

La crisi ambientale e climatica, l'importanza delle scelte alimentari per la salute, l'esigenza di garantire la dignità del lavoro e di favorire l'occupazione, impongono oggi di mettere le politiche agricole al centro del dibattito politico. Questa esigenza nasce dalla consapevolezza che un cambiamento nelle politiche agricole a tutti i livelli, dal locale al globale, porterebbe ad una svolta importante nell'affrontare la drammatica crisi ambientale che stiamo vivendo, nonché le crisi sanitarie dovute a denutrizione e malnutrizione, insieme alle numerose crisi sociali nelle aree rurali di tutto il pianeta.

Il modello di agricoltura comunemente promosso da istituzioni pubbliche locali, nazionali e sovranazionali e grandi aziende private, è quello dell'agricoltura industriale, la quale contribuisce in maniera rilevante alle emissioni di gas serra. L'agricoltura intensiva inquina, spreca risorse non rinnovabili, impoverisce il territorio, crea squilibri sociali, senza riuscire al contempo a nutrire il mondo in modo sufficiente e adeguato. Allo stesso tempo le reti alternative di produzione e consumo di cibo, definite "reti alimentari contadine" (secondo la FAO producono il 70% del cibo consumato a livello mondiale utilizzando il 30% delle terre coltivabili¹) al contrario delle filiere industriali rispettano i territori, le risorse, i lavoratori, producendo cibo salutare, ma vengono scarsamente sostenute quando non apertamente contrastate dalle normative locali, nazionali ed europee.

Negli ultimi decenni si sono creati nel nostro territorio numerosi gruppi e associazioni di base che si sono attivati a sostegno delle reti alimentari contadine locali, tra cui l'innovativa forma dell'"emporio di comunità" autogestito da centinaia di persone impegnate nella ricerca di una modalità alternativa e consapevole di acquisto. Cittadine e cittadini hanno scelto consapevolmente di ri-orientare i propri consumi alimentari in questo senso, così come contadine e contadini hanno adottato nuove tecniche di produzione agroecologica.

Il consumo di suolo agricolo sarebbe da configurarsi come genocidio, condannando all'estinzione irreversibile di innumerevoli popolazioni animali e vegetali. Il suolo agricolo è infatti terra viva che, con pochi centimetri superficiali di humus, è capace di rigenerarsi ad ogni ciclo annuale, dà abitazione e riparo a grossi e piccolissimi organismi, dai grandi e piccoli animali le piante di ogni specie, alberi monumentali, insetti e microorganismi sotterranei. Questa preziosa risorsa nutre le radici delle piante e ricarica le falde freatiche riapprovvigionandole di acqua filtrata dalla terra stessa, un vero e proprio ammortizzatore a prevenzione di disarticolazioni idrogeologiche.

Nella pianificazione il suolo agricolo è indicato come "territorio rurale"; nella mappatura del Comune di Bologna è definito come "ambiti di valore naturale e ambientale" o "ambiti agricoli di rilievo paesaggistico", eppure una semplice delibera comunale può trasformare questa risorsa in suolo

¹ Misurato in termini di calorie e peso. Dati in "Chi ci nutrirà", ETC group, 3° edizione, 2017. Testo in lingua originale sul sito www.etcgroup.org. L'ETC group è un'Organizzazione Non Governativa, ha status consultivo presso il Consiglio economico e sociale delle Nazioni Unite (ECOSOC), l'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Alimentazione e l'Agricoltura (FAO), la Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo e la Convenzione sulla Diversità Biologica (CBD).

cementificato, occupato da vasche per lo stoccaggio di idrocarburi, da allevamenti intensivi di bovini o di suini. Il consumo di suolo, anche quando interessa relativamente pochi ettari, provoca un danno che si estende ad una grande vastità circostante, a causa delle emissioni prodotte, dalla perdita di biodiversità, dall'alterazione dell'ecosistema e dei corridoi ecologici, fino alla desertificazione finale che in Emilia Romagna, secondo il CNR, minaccia il 45% del suolo.

Il magnifico equilibrio terra-aria-acqua nella nostra area metropolitana è pesantemente compromesso, eppure dura da alcune migliaia di anni in certi territori, si pensi alla terra centuriata nel Calamosco bolognese che produce grano e ortaggi da 2200 anni, se coltivati da contadini rispettosi della terra e di sé stessi..

Obiettivi

Quello che chiediamo alle amministrazioni locali è un sostegno attivo a favore delle reti contadine, ivi inclusa la distribuzione di prodotti tramite empori cooperativi autogestiti, un riconoscimento del loro ruolo cardine nel contrastare l'attuale devastazione ambientale e nella salvaguardia della salute, la rimozione degli ostacoli normativi al loro pieno sviluppo: una politica per la Sovranità Alimentare.

I piani urbanistici a venire avranno la responsabilità di salvare il continuum biologico del nostro territorio, preservando le risorse naturali presenti da ulteriore sfruttamento e affidando alle pratiche agricole agroecologiche, il compito di custodire il territorio perché lo conservi nella sua biodiversità e ricchezza.

Strumenti

Nei punti che seguono, descriviamo i principali assi di intervento che a nostro parere vanno percorsi:

- agevolare l'interlocuzione con la Regione per cambiare le normative in materia agricola, per rimuovere gli ostacoli allo sviluppo delle piccole e medie aziende agricole e dei mercati locali;
- promuovere la costruzione di circuiti commerciali per le produzioni agroecologiche equi, solidali e sostenibili
- favorire l'organizzazione e agevolare gli empori cooperativi autogestiti in città, come strumento utile alla distribuzione di prodotti del territorio e a creare conoscenza e consapevolezza sui temi della sostenibilità delle produzioni e della lotta allo spreco;
- favorire l'accesso alla terra per le nuove generazioni;
- garantire l'accesso alla terra per l'autoproduzione del cibo;
- conservare e migliorare la biodiversità agricola e naturale;
- diffondere consapevolezza e responsabilità sociale nella cittadinanza;
- promuovere condizioni di lavoro dignitose ed una equa retribuzione dei lavoratori dipendenti in agricoltura, contrastare lo sfruttamento del lavoro;
- orientare la ricerca pubblica verso l'agroecologia e la tutela della salute.

5.4 No al Passante di mezzo e all'allargamento tangenziale

Contesto

Il cosiddetto "Passante di mezzo" è il sistema tangenziale/autostrada di Bologna. Comprende il raccordo autostradale fra A14, A13 e A1, più due complanari con funzione di tangenziale urbana con 15 svincoli di raccordo con la viabilità ordinaria per senso di marcia. È lungo 13 chilometri, con 12 corsie (10 di marcia + 2 di emergenza in tangenziale) per una larghezza complessiva di 48 metri.

Secondo lo studio di impatto ambientale di Autostrade, nel 2016 il traffico medio giornaliero era di 160.000 veicoli.² Il Passante attraversa zone densamente popolate. Uno studio di fattibilità della Provincia di Bologna del 2006 stimava 95.000 abitanti intorno all'infrastruttura.

Il progetto di potenziamento prevede l'ampliamento a 16 corsie, che diventano 18 nel tratto compreso fra gli svincoli 6 e 8 della tangenziale. La larghezza della piattaforma passerebbe da 48 a 62-68 metri³. Il traffico medio giornaliero aumenterebbe a 180.000 veicoli. Il Passante di mezzo è l'infrastruttura più inquinante e la sua incidenza sull'inquinamento complessivo aumenterebbe con l'allargamento, aggravando l'ingiustizia ambientale che già oggi colpisce le periferie a Nord della città⁴.

Obiettivi

Allargare un'autostrada in mezzo alla città significa incentivare l'uso dell'auto privata, in contrasto con gli obiettivi di riduzione fissati dal PUMS della città metropolitana, perché l'automobile continuerà a essere percepita come il metodo di spostamento più conveniente ed efficiente. Come dimostrato da decenni di studi ed esperienze, l'aumento di traffico indotto da strade sempre più larghe annulla in breve tempo gli effetti di fluidificazione che si osservano a ridosso dell'allargamento⁵. Più traffico significa anche più inquinamento e di conseguenza un aumento delle patologie e delle morti premature connesse alla qualità dell'aria, con danni enormi al tessuto sociale ed economico della città. Il modo giusto per ridurre la congestione del traffico non è allargare le strade, ma potenziare i metodi di mobilità alternativi all'auto.

L'obiettivo da porsi per la salvaguardia della salute pubblica e per l'ammodernamento del modello di mobilità è quello di fermare un'opera controproducente per risolvere il problema dell'eccesso di traffico e dannosa per la salute delle persone e dell'ambiente.

² I dati di traffico attuali e previsti sono tratti dallo studio di impatto ambientale presentato da ASPI SpA in sede di VIA, documento ATR0001, pag. 69 e seguenti <https://va.minambiente.it/File/Documento/196929>

³ Studio di impatto ambientale, doc AMB0900, pag. 46

⁴ «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://servizisiiir.regione.emilia-romagna.it/deliberegiunta/servlet/AdapterHTTP?action_name=ACTIONRICERCADELIBERE&operation=leggi&cod_protocollo=GPG/2017/1297&ENTE=1

⁵ 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>

Strumenti

Come previsto dal Piano Nazionale di Prevenzione, la salute delle persone e dell'ambiente deve essere il principio guida di tutte le politiche, inclusa quella della mobilità e dei trasporti⁶. Per questo la strada più inquinante del comune di Bologna deve essere oggetto di un monitoraggio continuo e trasparente dei livelli di inquinamento con centraline fisse installate lungo il tracciato e inserite nel sistema di rilevamento di Arpae. Sulla base di questi dati deve essere condotta un'indagine epidemiologica per caratterizzare lo stato di salute della popolazione residente, da enti indipendenti e scientificamente affidabili. Queste indagini sono necessarie a prescindere dall'esito del progetto di allargamento, sul quale è comunque indispensabile eseguire una Valutazione di Impatto Sanitario (VIS). Senza queste informazioni, insistere sul potenziamento del Passante di mezzo sulla base di studi condotti da Autostrade per l'Italia SpA è segno di scarsa attenzione alla salute pubblica.

Fermo restando che il progetto di allargamento del Passante di Mezzo deve essere bloccato a tutela della salute delle persone e dell'ambiente, qualunque posizione si voglia prendere nei confronti dell'opera occorre metterla in pausa per effettuare le indagini su qualità dell'aria e salute e per rivedere il suo impatto sul sistema mobilità alla luce degli obiettivi del PUMS e delle sue strategie (potenziamento del trasporto pubblico locale e del SFM, la disincentivazione dell'automobile privata, lo sviluppo della rete ciclabile e della pedonalizzazione in periferia come in centro).

5.5 Conquistare una nuova mobilità sostenibile

Contesto

I costi sanitari e sociali dell'inquinamento della città di Bologna sono ancora troppo elevati. Grande responsabile di questo critico stato di cose è la mobilità privata dei veicoli a motore (27% secondo Arpae⁷) lungo le strade urbane, quelle di collegamento tra i centri urbani della città metropolitana e l'asse tangenziale–autostrada, senza dimenticare l'apporto del traffico aereo dell'Aeroporto Marconi. Occorre dare risposte all'esigenza di mobilità delle persone e delle merci che non passino semplicemente attraverso sistemi di alimentazione maggiormente ecosostenibili dei mezzi individuali, come il mercato e le stesse istituzioni stanno incentivando, senza però compiere quel cambio di passo nelle scelte strategiche e nella destinazione dei finanziamenti che le crisi sanitaria, climatica e economica ci impongono.

Nel periodo pre-pandemico il traffico dell'aeroporto registrava oltre 9 milioni di passeggeri (2019, +300% dal 2000), che vuole dire per la parte della città di Bologna contenuta nel cono aeroportuale il transito in decollo o atterraggio, di più di 100 aerei a bassa quota ogni giorno. Uno studio comparativo svolto dall'ASL di Bologna su due campioni della popolazione ha evidenziato problematiche sanitarie⁸.

Obiettivi

La risposta più forte e in grado di segnare una vera svolta ecologica deve venire, in tempi stringenti e con scelte coerenti con quanto delineato nel PUMS, da un trasporto pubblico potenziato, affidabile,

⁶ Piano Nazionale della Prevenzione 2020-2025, http://www.salute.gov.it/portale/news/p3_2_1_1_1.jsp?menu=notizie&id=5029

⁷ L'impatto dei trasporti sulla qualità dell'aria in Ecoscienza 6/2019

⁸ Profilo di salute della popolazione residente in prossimità dell'Aeroporto G. Marconi di Bologna Relazione del 26 novembre 2018 <https://www.ausl.bologna.it/news/archivio-2018/auslnews.2018-11-27.9063337123>

accessibile e di qualità, con l'obiettivo di diminuire considerevolmente il numero degli spostamenti veicolari. Il Pums, documento d'indirizzo della mobilità metropolitana, si prefigge di passare dal 2016 al 2030, per gli spostamenti in auto dal 57% al 41%, per quelli tramite il TPL dal 13% al 19 %: per questo saranno decisivi i prossimi anni per creare un'offerta nel servizio di trasporto pubblico in grado di rendere nei fatti conveniente, per una parte consistente degli spostamenti, la rinuncia all'uso dell'auto.

In questa direzione assumono un ruolo centrale due diverse infrastrutture della mobilità elettrica, le quattro linee del tram e il Sistema Ferroviario Metropolitano: la prima, dopo inerzie progettuali ed investimenti dirottati su altre tecnologie rivelatesi fallimentari, come quello del Cavis, ha le potenzialità di far compiere un salto quantitativo e qualitativo alla mobilità pubblica nell'area urbana; il completamento della seconda, con diversi anni di ritardo, di cui portano responsabilità gli enti locali e RFI, può assolvere la funzione di metropolitana di superficie entro la città e di raccordo tra Bologna e numerosi centri della Città Metropolitana.

Assume rilevanza strategica l'obiettivo di rendere compatibile la funzionalità dello scalo aeroportuale con la qualità dell'ambiente e lo sviluppo della città per ridurre, sia le considerevoli emissioni dei veicoli, sia i livelli di inquinamento acustico che, pur entro i limiti di legge, penalizzano fortemente la vivibilità di oltre 35.000 residenti.

Strumenti

Per il trasporto pubblico:

- completamento del SFM nell'arco di 2 anni, con priorità a linee passanti (già attivabili), alla realizzazione di alcune stazioni mancanti, garantendo quanto prima la frequenza dei convogli ai 15 minuti negli orari di punta;
- realizzazione stringente delle quattro linee del tram, con maggiore apporto partecipativo dei cittadini nella fase progettuale;
- integrazione tra i mezzi pubblici su ferro e su gomma, sia in ambito urbano sia extraurbano, con copertura adeguata delle fasce serali e festive;
- estensione delle agevolazioni tariffarie, allargando le fasce di gratuità a categorie deboli e a studenti;
- graduale superamento delle differenze di costi tra abbonamenti urbani ed extraurbani;
- adeguamento ecologico del parco bus, soprattutto attraverso l'alimentazione elettrica e carburanti ottenuti nel pieno rispetto dell'ambiente;
- potenziamento dei mezzi e dei punti di accesso per la mobilità condivisa.

Per la mobilità attiva:

- completamento della rete ciclabile prevista dal Biciplan e di servizi accessori (velostazioni, bike sharing, etc);
- piano di mobilità casa-scuola con creazione di strade scolastiche in tutti i plessi, completamento dei servizi di pedibus o bicibus e gratuità del bike-sharing per gli studenti delle superiori;
- riduzione e controllo dei limiti di velocità tramite interventi di moderazione del traffico;
- piano della pedonalità con la riqualificazione dei marciapiedi ove mancanti e necessari;

- creazione di campagne di comunicazione incentivanti e stabili come “Bella Mossa” in collaborazione con Fondazione Innovazione Urbana e SRM.

Per lo scalo aeroportuale:

- contenere al minimo indispensabile per la sicurezza dei voli l’uso delle piste con il sorvolo sulla città grazie all’aggiornamento delle tecnologie hardware e software di controllo dei movimenti e con il recepimento da parte di ENAC e ENAV di indicazioni concertate su proposte degli enti locali, Comune, Quartiere Navile, e il Comitato “Compatibilità Aeroporto Città”;
- ridefinire la zonizzazione acustica del Marconi che risale al 2003 con l’utilizzazione di un modello più attuale per una migliore mitigazione dell’impatto del rumore sulla popolazione e in particolare su nidi, materne e scuole;
- creazione di un sistema aeroportuale regionale per una ripartizione intelligente (e non concorrenziale) del traffico sugli aeroporti di Parma, Rimini e Bologna ma anche di Firenze;
- eliminazione di alcune linee aeree interne in presenza di una alternativa su ferro competitiva per durata sul modello francese;
- ridurre l’inquinamento acustico prodotto dai mezzi del People Mover, adeguando gli orari di passaggio, la velocità e le barriere antirumore.

5.6 Democrazia dello Spazio Pubblico

Contesto

L’ultimo anno di pandemia ci ha mostrato il valore dello spazio pubblico. Gli spazi all’aperto, infatti, sono diventati indispensabili non soltanto per rompere l’isolamento domestico, ma anche per garantire opportunità di socialità, sport e benessere in sicurezza. Abbiamo scoperto che una panchina può valere più di un posto auto, e che la possibilità di fare un giro in bici o a piedi arricchisce le nostre giornate.

Dall’avvento della motorizzazione, le strade delle aree urbane sono state dedicate prevalentemente alle automobili. Marciapiedi e piste ciclabili rappresentano quasi sempre lo spazio residuale, ciò che resta dopo aver tracciato corsie e parcheggi. Dal rapporto Mobilitaria (Kyoto Club 2021) sappiamo che Bologna è la città metropolitana con il minore spazio dedicato ai pedoni, solo il 2% contro una media del 10% di altre città analoghe.

Obiettivi

Ridefinire questo equilibrio significa da una parte ridurre il numero di automobili in circolazione, con evidenti vantaggi di carattere ambientale; dall’altra rivalutare il valore sociale del tessuto urbano. Si tratta di una strategia indispensabile per raggiungere gli obiettivi di neutralità climatica fondamentali per affrontare il riscaldamento globale, ma anche di scelte coerenti con il concetto di “città dei 15 minuti” che emerge dalle strategie europee che le istituzioni regionali e comunali dicono di voler perseguire.

È evidente che la ridefinizione dello spazio pubblico abbia come conseguenza la progressiva diminuzione dei parcheggi e delle corsie dedicate alle automobili. Affrontare l’emergenza climatica

significa anche cambiare consuetudini e convinzioni ormai radicate, come quella dell'indispensabilità di un mezzo a motore per gli spostamenti urbani. Cambiamenti che vanno accompagnati da politiche attive, capaci di incentivare e facilitare nuovi stili di vita e mobilità e di valorizzare le opportunità offerte da queste innovazioni.

Strumenti

Riteniamo indispensabile un piano per la ridefinizione dello spazio pubblico che preveda:

- il calo del 20% degli stalli dedicati alle automobili lungo le strade e nelle piazze cittadine entro il 2025;
- l'aumento del 10% delle aree esclusivamente pedonali e ciclabili entro il 2025, e la creazione di almeno una nuova piazza pedonale in ogni quartiere;
- l'imposizione del limite di velocità a 30 km/h in tutto il territorio comunale, per garantire maggiore sicurezza e ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico e permettere, sulla viabilità secondaria, la nascita di strade residenziali dove pedoni e ciclisti possano liberamente muoversi sull'intera sede stradale;
- la creazione di piazze e isole pedonali di fronte alle scuole e ai luoghi di cultura, come cinema, teatri e spazi aggregativi;
- la riduzione delle corsie dedicate ai mezzi motorizzati lungo i viali, destinando un terzo dello spazio attualmente occupato dal traffico veicolare alla creazione di una nuova e più ampia tangenziale delle biciclette, per dedicare l'attuale percorso ciclabile ai pedoni;
- la ridefinizione dei tempi semaforici a favore di pedoni e ciclisti.

Il lavoro svolto nel 2020 dal gruppo "Strade aperte a Bologna" rappresenta un interessante punto di partenza.

5.7 Tutela del patrimonio arboreo

Contesto

Gli accordi internazionali prevedono di ridurre le emissioni dei gas climalteranti per diminuirne l'attuale concentrazione in atmosfera e il Verde ha un ruolo essenziale per il contenimento di CO2 equivalente. Bologna ha sempre recepito nei suoi strumenti pianificatori indirizzi di aumento del numero degli alberi e della dotazione di verde pro capite ma nel corso del tempo si è evidenziato una effettiva incapacità di portare a compimento i suoi buoni propositi. Due sono gli esempi più vistosi: la "Fascia boscata di pianura" deliberata dal Comune nel 1989 o ancora "Un albero per ogni nuovo nato", legge Rutelli del 1992. Probabilmente, senza una vera e forte scelta politica, la stessa sorte toccherà il progetto regionale "Mettiamo radici per il futuro" nella sua declinazione comunale.

Da sottolineare che il Verde presente in città non è interamente censito e parte di esso non è dell'esclusiva competenza del Comune: ciò significa che i capitoli redatti per la sua gestione possono variare a seconda dell'ente competente. Esempio: gli argini dei canali e dei fiumi, il Verde delle caserme militari.

Il censimento incompiuto è in parte dovuto al fatto che il termine stesso di Verde pubblico richiede oggi una definizione più articolata. Facendo riferimento alla letteratura scientifica possiamo dire che per Bologna, il Verde è un insieme di ecosistemi, l'insieme delle aree verde urbane, terreni agricoli, praterie, brughiere e arbusti, boschi e foreste, terreni scarsamente vegetati, zone umide, ma anche

gli argini “vegetanti” dei torrenti e fiumi, come i tratti di Reno e Savena e i laghetti probabilmente “freatici” (creati da escavazione) nella parte di pianura. Ai corsi d’acqua naturali si aggiungono la rete dei canali artificiali non tombati anch’essi ad argini vegetanti. Detti ecosistemi svolgono funzioni ecosistemiche: generazione di biomassa agricola, generazione di biomassa forestale, regolazione del clima, controllo del rischio inondazioni, impollinazione agricola, oltre a favorire l’attività ricreativa outdoor e dare altri benefici che il benessere e la bellezza possono generare.

Obiettivi

La gestione della politica del verde a Bologna deve puntare con decisione ad una crescita qualitativa e quantitativa del patrimonio che contempli, sia una strategia manutentiva sempre più accurata e trasparente volta a prolungare la vita dei diversi esemplari inseriti nei vari contesti viari e nelle aree dedicate, sia un vasto e visibile piano di forestazione urbana mirato a tutelare in particolare le zone ambientalmente più critiche, avvalendosi di finanziamenti in prevalenza pubblici.

Considerando la rilevanza dell’ecosistema boschivo nel contrasto e nell’adattamento alla crisi climatica occorre indirizzare la pianificazione urbanistica verso una previsione nettamente espansiva delle aree verdi, frenando con decisione e piena coerenza il consumo di suolo e mettendo in pratica in alternativa una politica di recupero dei vecchi edifici.

Non ci si può limitare infatti a compensare con un numero maggiore di nuove piantumazioni compensative gli abbattimenti di alberature connesse ai diversi interventi edificativi in atto perché l’azione dei giovani esemplari tarda negli anni a risultare complessivamente altrettanto incisiva.

Non è quindi computando un semplice aumento degli esemplari censiti che si può autenticamente affermare quella svolta green richiamata nel Piano del Verde, nel PUG ed in altri piani di indirizzo.

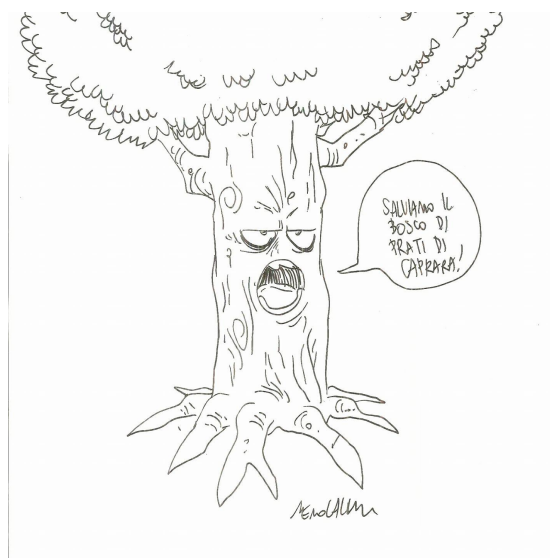
Vanno inoltre rese possibili ed agevolate forme di collaborazione fattiva dei cittadini, di associazioni di vario ordine rispetto sia all’adozione di aree verdi attraverso lo strumento istituzionale dei patti di collaborazione sia a percorsi di progettazione partecipata.

Strumenti

Fra gli strumenti di cui l’amministrazione si è dotata (piani, censimento, bilancio), il censimento e il bilancio arboreo richiederebbero maggiore approfondimento, per essere in grado di quantificare l’insieme dei benefici per la collettività che le risorse verdi presenti in città producono. Nel concreto e nell’immediato, le priorità vanno ad azioni già previste da tempo e all’uso di strumenti digitali d’aiuto alla gestione del verde, già in essere in alcune realtà:

- limitare al massimo interventi costruttivi su nuovo suolo che richiedono l’abbattimento di alberature e/o riducono il Verde, investendo in alternativa sulla rigenerazione di vecchi edifici;
- preservare e potenziare aree boschive ad evoluzione spontanea, come il grande bosco dei Prati di Caprara;
- dare finalmente sostanza operativa alla promessa fatta nel 2016 *“Un bosco per la città di Bologna: 4.000 alberi su un’area di 13 ettari al Parco Nord”* (svincolandola rispetto al progetto del Passante di Bologna) e quella antecedente, la *“Fascia boscata di pianura”* inserita nel Piano regolatore del 1985 e deliberata nel 1989 dal Consiglio comunale *“per il potenziamento delle difese naturali del territorio in rapporto all’inquinamento derivante dal sistema tangenziale-autostradale”*;

- ultimare il parco fluviale Lungo Reno, restituendo ai cittadini la possibilità di fruire dei sentieri demaniali, in particolare sulla sponda destra del fiume, collegando senza discontinuità Casalecchio di Reno, i quartieri Borgo e Navile con il Sito di interesse comunitario Golena San Vitale, al confine dei Comuni di Bologna, Castelmaggiore e Calderara di Reno;
- valorizzare o ripristinare le fasce verdi lungo i canali, in particolare il Navile e il Savena, seguendo le *“Linee guida per la riqualificazione ambientale dei canali di bonifica in Emilia-Romagna” (2012)* nei tratti dedicati ad aree verdi comunali o allo svago, le *“Linee guida regionali per la riqualificazione integrata dei corsi d’acqua naturali dell’Emilia-Romagna (2019)”* e le *“Linee guida regionali per la programmazione e la realizzazione degli interventi di manutenzione e gestione della vegetazione e dei boschi ripariali a fini idraulici (2015)”* per i fiumi Reno e Savena; dare avvio al Patto di collaborazione *“Cave, cantieri e risorse ambientali, Tutela e valorizzazione del Verde esistente”* per il comparto Lazzaretto e, in particolare, per i sentieri lungo le canalette Lame e Ghisiliera;
- adottare strumenti di stima monetaria per conoscere il valore in euro di un albero per la collettività, con indicatori attinenti la mitigazione e protezione dalle ondate di calore, l’abbattimento delle concentrazioni degli inquinanti e la captazione di CO2, il miglioramento della biodiversità urbana; tale adozione consentirebbe che, in tutti gli interventi che prevedono tagli di alberature, il Comune possa valutare l’insieme dell’intervento, avendo a bilancio il valore reale del suo capitale naturale e possa circoscrivere l’azione delle imprese “boschive”, per le quali il valore è quello della materia legno o “cippato” sul mercato;
- dare piena attuazione alla Legge nazionale 10/2 013 “Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani” la quale prevede che tutti i Comuni sopra i 15mila abitanti si dotino di un catasto degli alberi, piantino un nuovo albero per ogni bambino nato o adottato e che gli amministratori producano un bilancio del verde a fine mandato.



5.8 L'emergenza aria: rilevazioni dal basso, obiettivi e strumenti per affrontarla

Contesto

Bologna è caratterizzata da una pessima qualità dell'aria. In inverno sono all'ordine del giorno i superamenti dei limiti di legge del PM10 e concentrazioni elevate di biossido di azoto. In estate i superamenti riguardano soprattutto l'ozono. Occorre ricordare che non esistono livelli di inquinamento sicuri per la salute umana e che le soglie di attenzione dell'OMS per i principali inquinanti sono più stringenti di quelle che determinano i superamenti. L'inquinamento atmosferico ha effetti gravi sulla salute delle persone⁹ e degli ecosistemi. Il costo sociale dell'inquinamento a Bologna è stato stimato in 1.780€ pro-capite all'anno contro una media europea di 1.276€. Complessivamente si tratta di 700 milioni di Euro, pari al 70% del bilancio del Comune¹⁰.

Recentemente la Commissione Europea ha affermato che:

- L'inquinamento atmosferico rappresenta ancora il primo rischio sanitario ambientale nell'UE: è causa di malattie croniche e gravi come asma, problemi cardiovascolari e cancro ai polmoni.
- Rispetto alla popolazione generale, l'inquinamento atmosferico tende a incidere in modo più negativo sui gruppi il cui stato socioeconomico è più modesto, sugli anziani, i bambini e chi non gode di buona salute.
- L'adozione di misure supplementari per ridurre l'inquinamento comporta sempre un guadagno netto per la società: i benefici di un'aria più pulita prevalgono sempre sui costi delle misure.¹¹

Il traffico veicolare, specialmente nelle aree urbane, è la prima fonte di inquinamento¹², seguito dal riscaldamento civile. Su questi settori servono misure di contenimento delle emissioni particolarmente rapide ed efficaci.

Obiettivi

La Pianura Padana è una delle aree più inquinate d'Europa. Per le sue caratteristiche orografiche e meteorologiche, gli inquinanti tendono ad accumularsi negli strati bassi dell'atmosfera. Questo svantaggio naturale dovrebbe essere uno stimolo per adottare misure di riduzione delle emissioni più severe e stringenti dell'ordinario. Il programma Clean Air dell'Unione entro il 2030 vuole dimezzare

⁹ «L'inquinamento atmosferico presenta una correlazione con le malattie respiratorie e cardiovascolari, l'ictus e il cancro, e che recenti studi lo associano inoltre a effetti negativi sulla fertilità, la gestazione e i neonati, nonché alla demenza, ad alterazioni della struttura cerebrale nei bambini, al morbo di Alzheimer, a infiammazioni sistematiche e disturbi cognitivi, nonché alla mortalità per diabete». *Risoluzione del Parlamento europeo del 25 marzo 2021 sull'attuazione delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente* https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0107_IT.html

¹⁰ CE Delft, in collaborazione con Legambiente, *Health costs of air pollution in European cities and the linkage with transport*, ottobre 2020, <https://ec.europa.eu/jrc/communities/en/community/city-science-initiative/document/health-costs-air-pollution-european-cities-and-linkage>

¹¹ Commissione Europea, *Seconde prospettive in materia di aria pulita*, 8 gennaio 2021, <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2021/IT/COM-2021-3-F1-IT-MAIN-PART-1.PDF>

¹² «In conclusione, il traffico, nonostante il progressivo miglioramento, rimane ancora una delle principali – se non la principale – fonte di inquinamento atmosferico, in particolare nelle città, sia per il contributo alle emissioni di ossidi di azoto (che, oltre al superamento dei livelli di NO2, portano in atmosfera alla formazione di PM10 e, durante l'estate, di ozono)». SNPA, *Qual è l'impatto del traffico sulla qualità dell'aria?*, 22 gennaio 2020, <https://www.snpambiente.it/2020/01/22/qual-e-limpatto-del-traffico-sulla-qualita-dellaria/>

l'impatto dell'inquinamento atmosferico sulla salute rispetto al 2005. Per arrivare a questo risultato occorre agire subito, con coerenza, decisione e lungimiranza.

Strumenti

Comune di Bologna e Città Metropolitana devono pianificare una significativa riduzione delle emissioni inquinanti, adottando misure in linea con le recenti raccomandazioni del Parlamento Europeo¹³, anche con adeguate pressioni su Regione e governo nazionale, per quanto di loro competenza. In particolare:

- allineare gli obiettivi di riduzione delle emissioni alle linee guida dell'OMS per la protezione della salute umana;
- estendere la rete di monitoraggio della qualità dell'aria garantendo la copertura delle grandi fonti di emissione e delle aree più popolate per garantire interventi tempestivi nelle zone a rischio più elevato;
- agire sul modello di mobilità incentivando buone pratiche come gli acquisti presso negozi di prossimità, il ricorso allo smart working, l'amministrazione elettronica o lo scaglionamento dell'orario di lavoro e di ingresso nelle scuole;
- destinare risorse di bilancio per incentivare l'uso del trasporto pubblico, rinnovare il parco veicolare pubblico e privato, estendere le zone pedonali e le piste ciclabili, creare aree verdi e senz'auto, in periferia come in centro;
- disincentivare l'uso dell'auto privata con misure come la massiccia informazione della popolazione sui rischi per la salute dell'inquinamento, la limitazione della velocità a 30 km/h su tutto il territorio urbanizzato e l'introduzione di meccanismi di road pricing;
- potenziare il trasporto pubblico locale e completare il Sistema Ferroviario Metropolitano, aumentando la frequenza e l'estensione oraria del servizio;
- garantire l'integrazione tra trasporto pubblico, SFM e piste ciclabili, per favorire un pendolarismo sostenibile nelle aree suburbane ed extra-urbane;
- incentivare la riqualificazione energetica degli edifici e la sostituzione di impianti di raffrescamento e riscaldamento obsoleti e inquinanti, a partire da quelli alimentati a gasolio o a biomassa;
- tutelare tutte le forme naturali di mitigazione degli inquinanti esistenti, come le alberature singole, le aree verdi e i boschi urbani spontanei

5.9 Acqua bene comune, per la ripubblicizzazione del servizio idrico

Contesto

Anche nella nostra regione, ormai, si deve parlare di crisi idrica. L'incrocio tra gli effetti del cambiamento climatico, il rischio idrogeologico, il peggioramento della qualità della risorsa idrica e i processi di privatizzazione del servizio idrico indicano che questa è la situazione nella quale ci troviamo e che essa è destinata ad aggravarsi ulteriormente se non si mettono in campo interventi importanti ed efficaci.

¹³ Risoluzione del Parlamento europeo del 25 marzo 2021 sull'attuazione delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0107_IT.html

Vediamo già oggi l'alternarsi di eventi siccitosi e devastanti alluvioni, con conseguenti enormi danni sociali ed economici. Tali eventi sono aggravati dall'accelerazione dell'impermeabilizzazione dei suoli, dalla cementificazione e dalla devastazione degli alvei dei fiumi. Ad ulteriore danno della qualità delle riserve idriche sotterranee e di superficie sono le attività di captazione per il sistema idropotabile, che rispondono esclusivamente a criteri di efficienza tecnica ed economica del gestore.

Obiettivi

In questo contesto, diventa irrinunciabile e urgente, da una parte, mettere in campo politiche generali finalizzate ad affrontare il cambiamento climatico con processi di ri-naturalizzazione dei fiumi e, dall'altra, difendere le sorgenti e le falde dai disastri ambientali. La cura del territorio deve essere sistemica e non emergenziale: dobbiamo mettere in campo un piano per la riduzione del rischio idrogeologico, nella consapevolezza che la prevenzione è essenziale; vanno, inoltre, rafforzati gli obblighi per le aziende di mantenere la documentazione dei prodotti inquinanti acquistati e consumati.

Strumenti

Un punto decisivo è quello della riduzione delle forti perdite delle reti idriche nella regione. Nel 2017, in Emilia-Romagna, il 31,45% dell'acqua immessa è andata sprecata. Questo dato è in costante crescita¹⁴, nel sostanziale disinteresse da parte delle multiutilities gestori del servizio idrico. A livello nazionale, il Forum dei Movimenti per l'Acqua ha proposto l'attivazione di un Piano straordinario per la ristrutturazione delle reti idriche, impiegando gli utili delle aziende che gestiscono il servizio idrico. In via analoga si può procedere a livello regionale, prevedendo il concorso dei profitti realizzati da parte dei soggetti gestori, con l'obiettivo di arrivare nei prossimi anni a percentuali fisiologiche di perdita (attorno al 10%).

Dobbiamo introdurre provvedimenti per la riduzione dei consumi idrici come la ristrutturazione delle reti acquedottistiche, il miglioramento del sistema di depurazione e nuove forme di gestione più sostenibile del ciclo idrico che prevedano il riutilizzo delle acque reflue e di quelle piovane. Vanno riformati i cicli industriali per ridurre il consumo di acqua e ripensate le politiche urbanistiche che regolamentano il rapporto tra aree urbane e rurali. Occorre provvedere alla pianificazione dell'offerta e della domanda, rimettendo al centro la tutela e gestione partecipativa della risorsa stessa, sperimentando le nuove forme di democrazia partecipativa come le assemblee cittadine deliberative. In considerazione di questa complessità, è sempre più evidente la stridente contraddizione tra il guardare all'acqua come bene comune e le politiche praticate dai gestori del servizio idrico, orientate all'estrazione di profitto e a una logica di natura privatistica: la ripubblicizzazione del servizio idrico integrato, da realizzare tramite la costituzione di aziende speciali di dimensione territoriale, è l'unica risposta possibile. Prima di tutto per rispondere al pronunciamento politico dei referendum del 2011, ampiamente disattesi e contraddetti anche nella nostra regione. In vista della scadenza di alcune concessioni regionali del servizio idrico, va ripreso il progetto di legge regionale finalizzato all'abrogazione di Atersir per ritornare ad ambiti di governo territoriale, e all'incentivazione alla ripubblicizzazione del servizio idrico e della gestione dei rifiuti¹⁵.

¹⁴ Fonte: Statistiche Istat sull'acqua 2019

¹⁵Proposta di legge regionale d'iniziativa dei consiglieri Prodi, Bertani, Taruffi, Sassi, Torri, Alleva "Principi per la tutela, il governo e la gestione pubblica delle acque e dei rifiuti e norme di organizzazione delle funzioni regolatrici

5.10 Recupero e valorizzazione dei fiumi e dei torrenti che alimentano le vie d'acqua

Contesto

La necessità di una più accurata salvaguardia del sistema dei corsi d'acqua che attraversano o lambiscono la nostra città si giustifica in relazione all'aumento del rischio idraulico conseguente ai sempre più frequenti fenomeni di precipitazioni molto concentrate e copiose, all'impoverimento graduale di preziosi ecosistemi, all'inadeguata valorizzazione di un importante patrimonio storico-naturalistico in funzione di attività motorie all'aperto e di un turismo sostenibile.

A fronte delle esigenze sempre più marcate di cura di questi beni comuni, si sottolineano alcuni limiti di rilievo che investono responsabilità di gestione pubblica: è mancato un coordinamento costante e costruttivo tra i diversi enti preposti a gestire i diversi ambiti di intervento (qualità e regime delle acque, assetto delle sponde, cure e tutela del verde, della fauna e della flora) così come non sono risultate adeguate le risorse umane e finanziarie messe in campo allo scopo.

Anche recentemente, con le drastiche riduzioni della vegetazione presente lungo tratti del Navile e del Savena Abbandonato, si è avuta una dimostrazione di modalità di intervento scarsamente coordinate, accurate e selettive.

Obiettivi

Occorre anzitutto dare piena e rapida attuazione ai piani di adattamento dei corsi d'acqua ai cambiamenti climatici, secondo le linee del progetto del Comune di Bologna Blue Ap per:

- mantenere nell'ambito fluviale più sotto-ambienti in grado di garantire una maggiore capacità di "resistenza" alle variazioni che possono verificarsi in alcuni aspetti fisici;
- mettere in sicurezza le sponde dei corsi d'acqua a regime torrentizio, rendendoli atti ad evitare conseguenze di forte impatto sulla sicurezza degli spazi circostanti.

Tali interventi debbono assumere un carattere non solo straordinario bensì costituire parte fondamentale di una nuova strategia manutentiva di ambiti territoriali che rivestono un'importante funzione ecosistemica: in questo senso vanno previsti la selezione accurata dei possibili abbattimenti di esemplari di vegetazione a rischio caduta, i conseguenti rinverdimenti in punti idonei, la rimozione dall'alveo e dai fondali di corpi estranei di diversa origine, la creazione e/o l'ampliamento di casse d'espansione.

La valorizzazione, parzialmente intrapresa, di un importante ambiente fluviale quale il Lungonavile deve mirare a rendere fruibili percorsi ciclopedonali di interesse naturalistico e storico compatibili con un corso d'acqua pienamente recuperato alla sua funzione e quindi non più inquinato e maleodorante.

Quest'ultima condizione può essere garantita dalla completa regolarizzazione degli scarichi di diversi edifici del centro storico ancora non convogliati nella rete fognaria afferente al depuratore di Corticella, dalla individuazione di altri scarichi abusivi non provenienti da abitazioni e da un'opera di costante manutenzione e pulizia da parte di Hera degli scolmatori afferenti il corso d'acqua per evitare che, in caso di precipitazioni abbondanti, vi si immettano depositi di rifiuti.

Per fronteggiare i sempre più frequenti periodi di siccità che interessano i corsi d'acqua deve essere sviluppato uno sforzo maggiore per permettere nel tratto cittadino un flusso idrico per quanto possibile continuo, tramite un'opportuna regolazione delle chiuse a monte sul Reno e sul Savena ed

interventi funzionali ad evitare dispersioni ed usi impropri della risorsa acqua: questo per salvaguardare la vita presente nell'alveo, per ragioni igieniche e di decoro.

Strumenti

- Estendere la conoscenza dei dati riguardanti le vie d'acqua di Bologna (portata, grado di inquinamento...) e dei relativi progetti manutentivi in corso, prevedendo monitoraggi degli esiti accompagnati da una puntuale rendicontazione pubblica;
- promuovere e finanziare congruamente piani di intervento di recupero e rivitalizzazione degli ambienti fluviali nelle loro diverse articolazioni: tutela ed adeguamento del verde sulle sponde, prevenzione del rischio idraulico, pulizia dei fondali, monitoraggio della qualità delle acque, tutela della fauna;
- ripristinare e/o potenziare le fasce verdi lungo il canale Navile, il canale Savena, i fiumi Reno e Savena ed alcune canalette sulla base delle *“Linee guida per la riqualificazione ambientale dei canali di bonifica in Emilia-Romagna (2012)”*, delle *“Linee guida regionali per la riqualificazione integrata dei corsi d'acqua naturali dell'Emilia-Romagna (2019)”* e le *“Linee guida regionali per la programmazione e la realizzazione degli interventi di manutenzione e gestione della vegetazione e dei boschi ripariali a fini idraulici (2015)”*;
- estendere i percorsi ciclo-pedonali lungo le rive di canali e fiumi per una loro piena fruizione e valorizzazione motoria, culturale e turistica;
- consentire e potenziare, con le opportune garanzie di sicurezza, la fruizione turistica e con funzioni di monitoraggio a titolo volontario di tratti sotterranei dei corsi d'acqua;
- recuperare edifici dismessi presenti nel Lungonavile nell'ottica di una loro valorizzazione storico-architettonica.

5.11 La salute pubblica e l'importanza di prevenire: una società della cura e della prossimità

Contesto

L'Organizzazione Mondiale della Sanità stima che oltre il 25% delle malattie negli adulti ed oltre il 33% nei bambini sotto i 5 anni siano dovute a cause ambientali evitabili e che siano circa 13 milioni le morti attribuibili annualmente ad esposizioni ambientali, di cui oltre 7 milioni legate al solo inquinamento atmosferico.

La definizione di “capitalocene” dell'era attuale esemplifica chiaramente lo stravolgimento che il nostro pianeta sta subendo a causa delle attività umane iniziate con la rivoluzione industriale. Cambiamenti climatici, perdita di biodiversità, cattiva qualità dell'aria, desertificazione, deforestazione, contaminazione spesso irreversibile delle falde acquifere e della catena alimentare, crescita esponenziale del campo elettromagnetico a causa delle comunicazioni via etere, sono la diretta conseguenza di uno “sviluppo” di tipo lineare avente come obiettivo la crescita illimitata del prodotto interno lordo (PIL). Tale “sviluppo” risulta però paradossale se si pensa che non solo mette a rischio l'equilibrio di diversi ecosistemi, ma compromette anche la sopravvivenza stessa della nostra specie.

Lo sfruttamento e il degrado della natura e degli ecosistemi sono inoltre accompagnati da quelli del “capitale umano” e dal crescente aumento di iniquità, povertà e disuguaglianze, a loro volta all’origine di instabilità sociale, migrazioni e conflitti.

L’aggressione continua al nostro organismo da parte di agenti fisici e chimici genera infatti danni multi-livello in tutti gli organi e apparati, con aumento di patologie cronic-degenerative quali cancro, obesità, diabete, malattie neuro-degenerative e del neurosviluppo, malattie endocrine e immunologiche, sterilità e rischi per la gravidanza e per il feto.

Deforestazione, antropizzazione e avvicinamento degli animali all’uomo creano inoltre un ambiente propizio allo sviluppo di malattie infettive e la mobilità umana ne aumenta la diffusione, com’è avvenuto nel caso della pandemia di Sars-CoV-2. Secondo un recente Report del WWF, la distruzione degli habitat naturali provocata dall’uomo, rompe gli equilibri ecologici e crea condizioni favorevoli alla diffusione delle malattie infettive. Si stima infatti che più del 60% delle malattie infettive presenti nella specie umana si sia originata da specie animali selvatiche e domestiche, in primis, pipistrelli, topi, maiali, scimmie, gatti¹⁶.

Obiettivi

Nell’ambito del rapporto tra inquinamento ambientale e salute, dobbiamo abbandonare l’approccio riduzionistico che ci ha portato a valutare le conseguenze dell’esposizione al singolo inquinante, sviluppando invece il concetto di “esposoma”, ovvero l’insieme delle esposizioni cui fin dal concepimento siamo esposti.

L’intero ciclo di vita si sviluppa infatti in contesti caratterizzati da un “cocktail” di inquinanti biologici, chimici, fisici, che non solo interagiscono tra loro, ma anche con i meccanismi biologici e fattori sociali, come lo status socio-economico. Questo cocktail di fattori ambientali sia fisici che chimici, nutrizionali, sociali e psicologici condiziona la salute.

L’obiettivo è quindi quello di mettere in pratica l’approccio olistico *One Health* [2], un modello sanitario basato sull’integrazione di discipline diverse e che riconosce la salute umana, la salute animale e la salute dell’ecosistema come indissolubilmente legate.

Strumenti

In merito al rapporto tra ambiente e salute, una strategia che potrebbe risultare vincente è il coinvolgimento di una rete di Medici di Famiglia (MF) e dei Pediatri di Libera Scelta (PLS) in una strategia integrata di Prevenzione.

Ciò implica un forte investimento in termini di formazione, non essendo questi medici solitamente preparati a occuparsi in modo approfondito di salute in relazione all’ambiente. Spesso, infatti, manca la piena consapevolezza del ruolo che l’ambiente può rivestire in merito all’insorgenza e al decorso di una patologia e ciò è anche dovuto al fatto che tale relazione non venga studiata nemmeno durante il percorso di studi in Medicina e Chirurgia.

¹⁶ https://www.quotidianosanita.it/lavoro-e-professioni/articolo.php?articolo_id=55513 e <https://www.iss.it/one-health>

I MF e i PLS, se adeguatamente sensibilizzati, formati e organizzati, possono rappresentare un “anello di congiunzione” tra evidenze scientifiche, problemi globali e azioni locali¹⁷ e potrebbero agire come *Primary Care Providers*¹⁸. [4]

L’acquisizione di queste conoscenze e competenze consentirebbe, non solo di raccogliere informazioni in modo tempestivo e preciso su modificazioni “inattese” dello stato di salute della popolazione e dell’ambiente, ma anche e soprattutto permetterebbe al Servizio Sanitario di trasmettere un immediato senso di protezione ai cittadini che, nel 95% dei casi, è in rapporto fiduciale con il proprio medico o pediatra.

5.12 Efficientamento del patrimonio immobiliare privato

Contesto

Secondo la Commissione Europea, il settore dell’edilizia è responsabile del 36% di gas serra e del consumo del 40% di energia, 50% di materie prime estratte, 21% di acqua¹⁹. Rendere più efficiente il patrimonio immobiliare della nostra città è dunque un obiettivo imprescindibile per affrontare l’emergenza climatica; assieme a una maggiore sostenibilità del nostro patrimonio edificato, interventi di miglioramento delle prestazioni energetiche degli edifici sono anche uno strumento per migliorare il benessere e la salute di coloro che vi abitano, e possono rappresentare un’opportunità per affrontare le povertà e migliorare la qualità della vita delle persone a più basso reddito.

Nel 2020 il Governo ha istituito l’Ecobonus, che permette di realizzare interventi di efficientamento energetico di abitazioni e condomini con una detrazione fiscale del 110%. A partire da questo strumento attualmente disponibile, riteniamo fondamentale l’avvio di politiche strutturali di promozione, facilitazione e incentivazione degli interventi per il recupero e il rinnovo degli edifici residenziali privati presenti a Bologna.

Come è noto, la programmazione di interventi nell’ambito dei condomini è particolarmente difficile, sia per la complessità dei lavori da realizzare sia per la necessità di coinvolgere i proprietari dei singoli appartamenti ottenendo il loro consenso.

Strumenti

- Creazione di uno spazio informativo online dedicato a questa tematica, nel quale mettere a disposizione dei cittadini informazioni, dati, analisi e approfondimenti utili a chiarire le questioni legate all’efficientamento degli edifici;
- creazione di un servizio di facilitazione condominiale, finalizzato a supportare i condomini e gli amministratori che intendono approfondire l’opportunità di realizzare interventi di miglioramento energetico dell’edificio, anche animando percorsi partecipativi condominiali orientati alla definizione degli interventi attraverso il metodo del consenso.

¹⁷ Lauriola P, Serafini A, Santamaria MG, et al. Sentinel practitioners for the environment and their role in connecting up global concerns due to climate change with local actions: thoughts and proposals. *Epidemiologia e Prevenzione* 2019; 43 (2-3):129-130. doi: 10.19191/EP19.2-3.P129.05

¹⁸ <https://www.movimentogiotto.org/wp-content/uploads/2019/04/appello-MMG.pdf>

¹⁹ European Commission, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, European Climate Pact, Brussels, 2020.

5.13 Turismo sostenibile: valorizzazione della collina e della pianura

La pandemia ha portato alla luce alcune contraddizioni distruttive del modello di turismo creato insieme al brand "City of food": un turismo di consumo che ha gentrificato intere aree di città, incentrato sull'offerta di cibo e bevande spesso provenienti da filiere non sostenibili, responsabile di speculazioni edilizie e di modelli di consumo e relazione che hanno lacerato il tessuto del centro storico, da sempre occupato dalle botteghe tradizionali, e caratterizzato da un'offerta abitativa anche popolare e accogliente verso la popolazione universitaria, linfa culturale e sociale della città. Questo stesso sviluppo non ha interessato altre aree della città metropolitana, allargando le spaccature sociali tra quartieri residenziali periferici e centro storico.

Allo stesso tempo però, complice il cambio di prospettiva della pandemia che ha riportato al centro il turismo locale e nazionale, negli ultimi anni e mesi si assiste a una vera e propria rivincita delle periferie agricole, collinari e rurali, letteralmente invase da una utenza bisognosa di vita all'aria aperta. I colli e i numerosi parchi pubblici esistenti, più che mai durante la pandemia, hanno dimostrato il loro enorme potenziale nel rispondere al bisogno di natura e spazi aperti, pur restando in città.

Giorno dopo giorno e, in maniera esponenziale, fine settimana dopo fine settimana, i sentieri e le strade collinari si sono riempiti di camminatori e camminatrici di tutte le età, ciclisti, podisti, raccoglitori di erbe selvatiche, di sorrisi e di incontri. Questa nuova domanda rappresenta un'opportunità e una minaccia allo stesso tempo: l'opportunità di una valorizzazione del patrimonio paesaggistico naturale, della pianura, degli argini lungo i canali, della collina e delle aree appenniniche prossime al perimetro metropolitano; la minaccia di un turismo poco rispettoso e speculativo che invada queste aree intatte senza attenzione al loro armonico sviluppo e alla conservazione degli ecosistemi che queste aree rappresentano. L'assalto alla Ciclovía del Sole, appena inaugurata e già meta cult, è sintomatico del bisogno di offrire opportunità di esperienze turistiche accessibili economicamente e fattivamente, con servizi dedicati che ne assicurino una fruizione controllata ma anche foriera di opportunità per l'economia del territorio.

Obiettivi

Gli spazi di interesse turistico, siano essi storici-artistici, naturalistici, collinari o di pianura, in città o nell'area metropolitana, dovranno essere gestiti secondo criteri che non solo valorizzino la cultura, l'economia di prossimità e la salvaguardia dell'ambiente, ma dovranno avere caratteristiche di inclusività, proponendo esperienze che favoriscano la relazione con il territorio, il suo rispetto e la conoscenza della sua storia.

Un turismo sostenibile, accessibile e inclusivo non solo racconta il territorio e invita ad esplorarlo in maniera lenta, ma garantisce la preservazione delle risorse naturali e degli assetti storici.

Strumenti

- Potenziamento del trasporto pubblico intermodale in ottica turistica nelle aree ora poco servite, parcheggi di interscambio ai margini collegati al TPL (Stadio, Certosa...), riserva dei parcheggi esistenti in collina alle categorie deboli (parcheggi alti di villa Ghigi, Monte Donato, ecc.), rivalutazione degli spazi per gli stalli automobilistici (senza pesare sugli spazi pubblici), iniziative private di trasporto (trenino per San Luca, RedBus, ecc.);

- estensione delle aree pedonalizzate in centro storico, nei quartieri e nella collina ove possibile, in particolare nei weekend o in date particolari per favorire la fruizione in sicurezza a piedi e in bici (es. via di Casaglia fino a San Luca, via di Sabbiuono per i ciclisti)
- strade minori riservate alla mobilità attiva in modo permanente (escluso residenti e accedenti alle proprietà) di via del Genio, via San Vittore, via degli Scalini, via Golfreda, via S.Andrea di Sesto e altre strade le cui caratteristiche (larghezza della carreggiata, netta prevalenza dei transiti a piedi e bici, limitata presenza di abitazioni, assenza di destinazioni di rilievo, pendenze rilevanti, ecc.) le rendono completamente inadatte al traffico di transito.
- disincentivare traffico di attraversamento nelle aree di pregio storico e naturalistico, con limitazioni ai mezzi pesanti; interventi di moderazione del traffico come restringimenti, limitazioni e dissuasori di velocità, autovelox al fine di garantire un traffico sicuro e sostenibile per fruitori e residenti;
- potenziamento della rete escursionistica pianificata nel Piano Urbanistico Generale del Comune di Bologna, manutenzione di ogni sentiero/stradello esistente e riapertura di quelli che nel tempo sono stati chiusi o privatizzati, recuperandone l'uso pubblico, presa in carico all'Amministrazione Pubblica delle convenzioni con i privati per il transito su sentieri stipulate a suo tempo dalle associazioni della Consulta Escursionistica;
- realizzazione di nuovi sentieri di collegamento fra la città e la collina laddove ora mancanti (es. valle del Meloncello, collegamento Villa Spada e Parco San Pellegrino/300 scalini, via Novaro/Monte Donato, Via della Palma/Via Toscana...) e di nuovi tratti di ricucitura con la rete sentieristica esistente (es. valle alta del Ravone), prevedendo anche l'esproprio nei pochi punti dove serve (si veda il lavoro in tal senso già pianificato dal CAI Bologna);
- realizzazione del piano di abbattimento delle barriere architettoniche per un turismo accessibile e inclusivo, riqualificazione dei marciapiedi e predisposizione di percorsi per pedoni sicuri e completi nelle zone di interesse turistico;
- campagne per il turismo responsabile e sostenibile: occorre accompagnare gli utenti con azioni comunicative orientate a comportamenti sostenibili e consumo critico.

La pandemia di Covid-19 ha poi evidenziato inequivocabilmente come una migliore interazione tra il sistema ospedaliero e quello di prevenzione territoriale avrebbe potuto incidere positivamente sulla gestione dell'epidemia, addirittura sul riconoscimento dell'inizio dell'epidemia.

Occorre quindi attuare un rilancio della sanità pubblica sia sul versante della prevenzione sia su quello della cura. In parallelo, è altrettanto essenziale lavorare sulla promozione alla salute e sulla costruzione di comunità sempre più *empowered*, in grado, a partire dai loro bisogni, di costruire un cambiamento sociale e politico²⁰.

²⁰ Glenn Laverack, 2018. Salute Pubblica: potere, empowerment e pratica professionale. Il Pensiero Scientifico, Roma

5.14 Il gemello digitale di Bologna

Contesto

Nelle settimane passate, attraverso un ciclo di incontri promosso da Fondazione Innovazione Urbana, è iniziato il percorso verso il gemello digitale di Bologna.

Non ci sfuggono le potenzialità di uno strumento di questo tipo, sia per quando riguarda il supporto alle scelte che disegneranno la Bologna di domani, sia per quel che concerne il monitoraggio di una pluralità di questioni che hanno a che fare con la nostra vita quotidiana.

Gli ambiti di applicazione sono molteplici e, per citarne alcuni, riguardano la mobilità, le infrastrutture pubbliche, l'uso del suolo, le prestazioni energetiche degli edifici, la qualità dell'aria, i servizi pubblici.

Il tema, quindi, è complesso, e se da una parte questa infrastruttura digitale rappresenta un'opportunità, dall'altra non possono essere dimenticati i potenziali rischi. Le modalità in cui i dati vengono raccolti, gestiti e restituiti, infatti, non sono neutrali, e possono caratterizzare lo strumento rendendolo inclusivo o manipolatorio.

Obiettivi

Il gemello digitale deve essere prima di tutto uno strumento finalizzato ad affrontare l'emergenza climatica dichiarata anche dal Consiglio Comunale di Bologna, mettendo a sistema dati e informazioni riguardanti gli inquinanti, il consumo energetico e quello di suolo, le prestazioni degli edifici, la mobilità, le emissioni generate dai palazzi pubblici e dai mezzi del TPL.

Strumenti

- il percorso informativo sia seguito da una progettazione aperta, pubblica e partecipata del gemello digitale di Bologna;
- fonti dei dati inclusi nel gemello digitale sempre aperte, trasparenti e accessibili a qualunque cittadino, e che siano documentate e rese sempre pubbliche le modalità di raccolta e anonimizzazione dei dati.

6. Conclusioni

Questo documento che vi trovate tra le mani è stato il frutto di volontari che hanno in comune la passione per l'ecologia e le prassi che viaggiano in simbiosi con la natura. Se uniti in uno stesso obiettivo riusciamo a volere il bene comune ci chiediamo cosa aspetti l'amministrazione pubblica ad agire nella stessa maniera, mettendo in primo piano le persone e non i profitti.

Speriamo che queste pagine possano essere l'inizio di una migliore amministrazione della città di Bologna.

