

# **Comitati contrari all'allargamento del Passante di Mezzo**

**Associazione A.Mo Bologna Onlus**

## **Elezioni regionali in Emilia-Romagna le nostre richieste alle forze politiche**

### **Indice**

Chi siamo.....	2
Cosa chiediamo alla politica e agli amministratori.....	3
Il Passante è incompatibile con il tessuto urbano.....	4
Allargare Il Passante aggrava le criticità.....	6
Metodo e merito di un piano nazionale per il riassetto del nodo di Bologna.....	10
Conclusioni.....	13
Contatti.....	14

## Chi siamo

I Comitati contrari al Passante di Mezzo si sono ricostituiti alla fine del 2015, quando fu chiaro che la decisione (o, meglio, l'indecisione) sulle soluzioni alle criticità del nodo di Bologna stava tornando sulla scelta peggiore possibile, già bocciata senza appello appena dieci anni prima da uno studio di fattibilità della Provincia di Bologna. Diciamo ricostituiti perché ereditiamo la battaglia vinta nel 1988 contro l'ipotesi di allargare il Passante di Bologna che già allora circolava. Alcuni di noi sono gli stessi di allora, a cui si sono aggiunti i figli e numerosi amici incontrati lungo la strada. Nel 2017 abbiamo aderito all'Associazione A.Mo Bologna Onlus, con l'obiettivo di rendere permanente il tema della mobilità sostenibile nel dibattito pubblico locale. Sia i Comitati che l'Associazione sono apartitici, che non significa apolitici ma disponibili al confronto con tutti gli schieramenti.

In questi quattro anni di attività abbiamo stretto relazioni con numerose altre realtà attive a Bologna su temi ambientali e di mobilità, e con alcune di loro abbiamo fondato la rete civica Aria Pesa che ha organizzato due campagne di rilevamento dal basso della qualità dell'aria in città e nelle scuole. Abbiamo presentato le nostre istanze a tutti i livelli dell'amministrazione pubblica, dal Comune alla Regione, dalla Città Metropolitana ai Ministeri competenti, fino al Parlamento Europeo dove abbiamo discusso una petizione pubblica sottoscritta da centinaia di cittadini e tuttora aperta. Abbiamo presentato al Comune di Bologna e alla Regione Emilia-Romagna due petizioni contro l'allargamento e per l'installazione di centraline fisse di monitoraggio degli inquinanti, entrambe firmate da migliaia di cittadini. Ci siamo rivolti anche al TAR dell'Emilia-Romagna con un ricorso tuttora pendente contro il provvedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto di allargamento del Passante.

Abbiamo raggiunto un risultato importante: allargare non il Passante, ma la consapevolezza che l'allargamento è un progetto assurdo, inefficace e contrario a qualunque logica di tutela dell'ambiente e della salute umana. Non più tardi di poche settimane fa, il 7 dicembre 2019, una nutrita e allegra schiera non violenta di ciclisti e pedoni ha simbolicamente occupato uno svincolo della tangenziale di Bologna. Quattro

anni fa sarebbe stato inimmaginabile. Il 7 dicembre assieme a noi c'erano molte altre associazioni e comitati, e soprattutto c'erano moltissimi giovani, la nostra garanzia che negli anni a venire la passione civile e non violenta per la difesa dell'ambiente e per la mobilità sostenibile non sarà spenta.

Il 26 gennaio 2020 si voterà per eleggere il Presidente e l'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna. A chi si candida rivolgiamo richieste molto precise, tutte fattibili e soggette unicamente alla volontà politica di realizzarle. Nel seguito di questo documento troverete sia le richieste sia le ragioni e le motivazioni che le sostengono, che preghiamo di leggere con attenzione e, se possibile, senza pregiudizi ideologici o politici. Con una sola avvertenza per il lettore: noi non vogliamo essere intransigenti, ma siamo molto esigenti, e l'unica promessa che possiamo fare a chi si candida a governare la Regione è che continueremo a esserlo a prescindere dai risultati delle elezioni.

## **Cosa chiediamo alla politica e agli amministratori**

La scelta inopportuna del potenziamento in sede del Passante di Bologna nasce dall'accordo del 15 aprile 2016 fra Governo, Regione, Comune, Città Metropolitana e Autostrade per l'Italia (ASPI). Un accordo calato dall'alto e sottoposto a un cosiddetto "Confronto Pubblico" viziato in origine dall'impossibilità di proporre soluzioni alternative o di modificare il costo complessivo dell'opera. Per arrivare a una soluzione efficace e condivisa occorre vera partecipazione, nonché una visione complessiva e integrata del nodo di Bologna, che è un sistema complesso e articolato. Sul piano delle tipologie: la mobilità locale, urbana e pendolare, va integrata con la mobilità in transito per il trasporto di merci e persone. Sul piano delle modalità: non si possono considerare separatamente la strada e le ferrovie, l'automobile e la ciclopeditività, il trasporto collettivo e quello privato. Occorre una visione d'insieme e di lungo periodo.

Fin dall'inizio della nostra azione di contrasto al Passante di Mezzo abbiamo fatto richieste ben precise e che sono attuali ancora oggi, perché purtroppo in quasi quattro anni sono state completamente ignorate da governo ed enti locali. Le riassumiamo qui:

1. **Stop immediato all'ipotesi di potenziamento in sede**, mediante l'annullamento dell'accordo del 15 aprile 2016 e degli accordi successivi;
2. Installazione, lungo il tracciato, delle **centraline fisse di rilevamento degli inquinanti** previste fin dal decreto di VIA del precedente allargamento, DEC VIA 5370 del 4 ottobre 2000;
3. **Indagine epidemiologica** sugli effetti dell'inquinamento sulla popolazione residente lungo il tracciato;
4. **Piano nazionale sul riassetto del nodo di Bologna** aperto alla partecipazione del pubblico. Il piano dovrà individuare le migliori soluzioni, anche attraverso un concorso internazionale di idee, integrare le diverse modalità di trasporto e mettere **la tutela della salute umana al primo posto** dei criteri di valutazione.

Il nodo di Bologna ha rilevanza nazionale ed europea. Per questo chiediamo un piano nazionale che affronti il problema in tutti i suoi aspetti, senza limitarsi al trasporto su strada e integrando le esigenze di mobilità locale con quelle del traffico in transito. Il piano dovrà vagliare diverse soluzioni raccolte attraverso un concorso internazionale di idee e dovrà essere aperto alla **partecipazione di tutti i soggetti interessati**, dai comuni cittadini agli operatori economici, in un autentico percorso di partecipazione svolto secondo le indicazioni della Convenzione di Aarhus recepite dal nostro ordinamento. I criteri di valutazione delle diverse soluzioni dovranno privilegiare la tutela della salute umana ed il rispetto degli ecosistemi naturali, specialmente attraverso la **riduzione del traffico veicolare** nelle aree urbanizzate e il **potenziamento di modalità alternative** di trasporto merci e passeggeri.

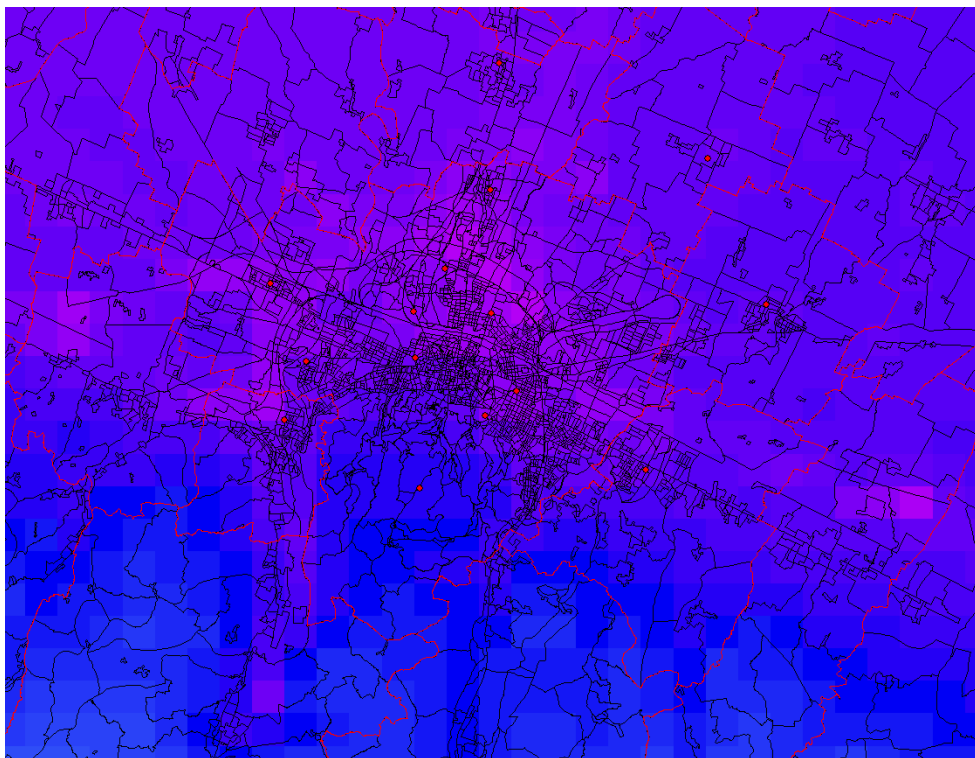
## **Il Passante è incompatibile con il tessuto urbano**

L'asse tangenziale-autostrada di Bologna, inaugurato nel 1967, è un semi-anello composto da un asse centrale autostradale e due complanari con funzione di tangenziale urbana. L'autostrada A14 Bologna-Ancona si innesta al casello di San Lazzaro di Savena a sud-est. Poi, con un'ampia curva nord-ovest, l'anello intercetta la A13 Bologna-Padova al casello Arcoveggio, a nord di Bologna, per poi proseguire a ovest

fino a Borgo Panigale. Qui si biforca per intercettare la A1 a nord in direzione Milano e a sud, in direzione Firenze, al casello di Casalecchio di Reno. Se negli anni '70 l'asse serviva un traffico giornaliero di 25.000 veicoli, oggi la media è di 160.000 veicoli al giorno.

L'infrastruttura è già stata potenziata nel 2008, poco più di dieci anni fa, con la realizzazione della terza corsia dinamica in autostrada e l'adeguamento di corsia di emergenza e svincoli della tangenziale. Come ampiamente prevedibile già allora, l'allargamento non ha portato alcun beneficio alla congestione del nodo, al contrario di quanto previsto dagli studi di traffico del concessionario. A tutt'oggi l'asse tangenziale-autostrada è inadeguato sia come nodo autostradale che come sistema di mobilità urbana. Questo sia a causa dell'aumento di traffico, sia perché non sono mai state completate e/o realizzate le previsioni di potenziamento di sistemi alternativi, come il potenziamento della rete ferroviaria regionale (con linee che sono a binario unico, vedi la Bologna-Ravenna) ed il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM), una rete di percorsi ciclabili protetti moderni e separati dal traffico automobilistico e lo shift modale delle merci dalla gomma alla ferrovia.

Il traffico stimato da Autostrade per l'Italia nello studio di impatto ambientale redatto nel 2016 e presentato in sede di VIA è di circa 160.000 veicoli giornalieri, con la previsione di arrivare a 180.000 (cioè 65 milioni di veicoli all'anno) qualora si realizzasse l'allargamento. Peraltro Autostrade ha sottostimato l'aumento di traffico ipotizzando l'1% all'anno tra il 2015 e il 2025, molto inferiore alle rilevazioni AISCAT dopo la crisi 2010-2015. Tenendo presente che l'infrastruttura si trova a una distanza media di 2-3 chilometri dal centro di Bologna e fino a pochi metri dalle abitazioni di 95.000 residenti (dato rilevato nel 2005 da uno studio di fattibilità della Provincia) si capisce immediatamente che si tratta già oggi di un sistema incompatibile con un'area densamente abitata.



La popolazione esposta all'inquinamento atmosferico nell'area urbana di Bologna (A.Ranzi, Sperimentazione modello VIIAS a livello locale nella regione Emilia-Romagna, Roma 2015). L'esposizione all'inquinamento aumenta lungo il tracciato dell'asse tangenziale-autostrada. Il modello VIIAS è illustrato nel sito [www.viias.it](http://www.viias.it).

Nel 2005, confrontando diverse soluzioni alternative, il citato studio della Provincia traeva queste conclusioni sull'allargamento in sede o Passante di Mezzo: "Se infatti, come è peraltro naturale, dette soluzioni alternative possono in parte competere sul terreno dell'efficienza trasportistica, sotto il profilo della fattibilità e dei costi le considerazioni svolte inducono seri dubbi sull'opportunità di indurre ulteriori profonde e durature sofferenze alle attuali gravi condizioni di vivibilità e di qualità dell'ambiente, riscontrabili nella fascia a ridosso del nastro tangenziale/autostradale".

## Allargare Il Passante aggrava le criticità

1. Inquinamento atmosferico. L'infrastruttura produce da sola, in un tratto di appena 13 chilometri, il 40% delle emissioni inquinanti da traffico veicolare nell'area urbana di Bologna. Lo dicono gli uffici tecnici del Comune di Bologna nel parere espresso in sede di Valutazione di Impatto Ambientale, poi integrato nel parere finale della Regione Emilia-Romagna, approvato con delibera di giunta GPG/2017/1297 del 28 luglio 2017.

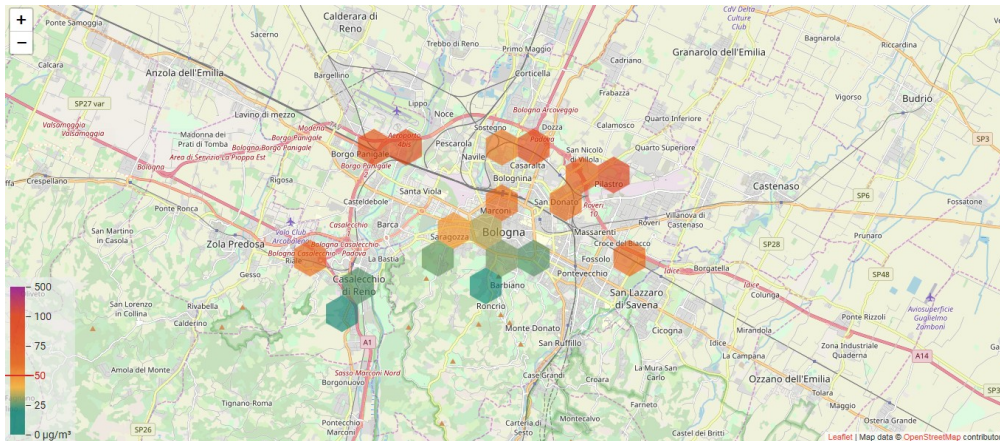
Qualora si realizzasse l'allargamento progettato da Autostrade, l'incidenza salirebbe al 50%. Potenziare il Passante di Mezzo è dunque anche un'operazione sbagliata, perché aggrava l'ingiustizia ambientale e sociale già oggi subita dalle periferie attraversate dall'infrastruttura. Sbagliata se si considera che Bologna si trova nell'area più inquinata d'Italia, come confermano le rilevazioni europee, quelle di Arpa e quelle realizzate direttamente dai cittadini. Sbagliata perché persevera nella conservazione di un sistema di mobilità che non risponde alle esigenze di futuro rivendicate dal mondo scientifico e dalle nuove generazioni di fronte alla crisi climatica ed ecologica.

La campagna di monitoraggio realizzata dalla rete civica Aria Pesa ([www.ariapesa.org](http://www.ariapesa.org)) in gennaio-febbraio 2018 ha rilevato livelli di biossido di azoto simili o superiori a quelli della centralina di traffico di Arpa per oltre il 50% dei punti di rilevamento nell'area urbana.

Le centraline Luftdaten (<https://bologna.maps.luftdaten.info>) installate dai cittadini, molte delle quali lungo il tracciato della tangenziale-autostrada, rilevano livelli di PM10 e PM2.5 molto spesso superiori ai limiti stabiliti dall'OMS per la protezione della salute umana.

Va inoltre tenuto presente che il flusso di traffico è costante, diurno e notturno, feriale e festivo, senza tregua per i polmoni dei residenti. Anche in occasione dei blocchi del traffico e delle "domeniche ecologiche", misure che peraltro si sono dimostrate inefficaci, su tangenziale e autostrada circolano liberamente tutti i veicoli, anche i più inquinanti. Le immagini che seguono si riferiscono al primo novembre 2018, giornata festiva, e rendono plasticamente il concetto.





La qualità dell'aria a Bologna, 1 novembre 2018. La seconda immagine rappresenta le centraline Luftdaten installate da singoli cittadini, che rilevano PM10 e PM2.5 nell'area urbana di Bologna. Le concentrazioni maggiori, in accordo con i rilevamenti di Arpa (prima immagine), si registrano in zone densamente popolate lungo il tracciato dell'asse tangenziale-autostrada come Borgo Panigale, Dozza, Croce Coperta, San Donnino e Croce del Biacco. Il traffico sull'asse è diurno e notturno, feriale e festivo, e non è soggetto alle limitazioni previste nelle giornate di blocco del traffico.

È da stigmatizzare il comportamento delle istituzioni che nell'area interessata da questa grande fonte di smog ed inquinamento non hanno mai realizzato un'adeguata fascia boscata lungo il tracciato del Passante, e hanno anzi favorito l'urbanizzazione a ridosso della tangenziale, in palese contraddizione con gli impegni previsti dal Piano Regolatore Generale di Bologna fin dagli anni '80 e l'ambizione di Bologna a candidarsi *European Green Capital*.

2. Inquinamento acustico. Già oggi molti ricettori prossimi all'infrastruttura sono soggetti a livelli di rumore superiori ai limiti raccomandati dall'Organizzazione Mondiale della Sanità per la tutela della salute umana. Dall'analisi che abbiamo condotto sui dati forniti da ASPI in sede di VIA si rileva che il progetto di allargamento peggiorerebbe la situazione per un terzo dei residenti e porterebbe al 66% la percentuale di ricettori esposti a livelli di rumore superiori alle soglie raccomandate dall'OMS.

3. Congestione del traffico. L'autostrada risulta congestionata nel periodo estivo e in occasione di eventi fieristici importanti (SAIE, CERSAIE, EIMA, Cosmoprof, ecc.), perché la Fiera di Bologna, grande polo attrattore di traffico, si trova a ridosso dell'infrastruttura e non è servita adeguatamente dal trasporto pubblico e dal SFM. La tangenziale è congestionata nelle ore di punta e presenta criticità in alcuni tratti anche



nelle altre ore della giornata. L'allargamento, contrariamente a quanto previsto negli studi del concessionario, non porterebbe alcun miglioramento alla congestione del traffico. Al contrario, attirando nuovo traffico in un'infrastruttura caratterizzata da corsie ridotte (3,5 m anziché i 3,75 di norma) e numerosi restringimenti e colli di bottiglia, confermerebbe o aggraverebbe i livelli di congestione attuali, anche per la scarsa ricettività della viabilità locale. E tutto questo senza considerare che almeno cinque anni di cantieri in continuità di traffico provocherebbero rallentamenti e blocchi che si rifletterebbero anche sulla viabilità ordinaria.

4. Sicurezza. C'è un rischio elevato di incidenti rilevanti derivanti dal trasporto di merci pericolose con effetti sugli insediamenti abitativi prossimi all'autostrada. Il grave episodio sul ramo di Casalecchio (4 agosto 2018), in cui un'autocisterna di GPL è esplosa su un viadotto a ridosso di case ed attività commerciali, ha reso solo parzialmente l'idea di cosa potrebbe accadere se un episodio analogo si verificasse in zone più densamente abitate, che certamente non mancano lungo il percorso.



4 agosto 2018. Un'autocisterna carica di GPL esplose sul ramo di Casalecchio del raccordo autostradale. Lo stesso incidente in zone come San Donnino, Dozza o Croce del Biacco, dove le case sono a ridosso del tracciato, avrebbe avuto conseguenze ancora più devastanti.

5. Salute umana. Teniamo all'ultimo posto questo punto solo perché è conseguenza diretta dei precedenti, ma è naturalmente il cuore del problema. Qualunque decisione si voglia prendere sul nodo stradale di Bologna, **la salute dei cittadini deve essere messa in cima ai criteri di valutazione di impatto ambientale e dell'analisi costi-benefici.**

Un'infrastruttura così pesante in termini di inquinamento atmosferico e acustico provoca danni enormi alla salute umana, come costantemente certificato dalla letteratura scientifica. **Il potenziamento dell'infrastruttura comporta un potenziamento dei problemi che già oggi la caratterizzano.** La procedura di VIA, come abbiamo ampiamente documentato in sede di ricorso al TAR, è del tutto carente per quanto riguarda la valutazione dell'impatto sanitario (VIS) prevista dalla normativa attuale. **Qualunque decisione si voglia prendere, deve essere preceduta da un monitoraggio continuo della qualità dell'aria** – peraltro previsto dal decreto di VIA del precedente allargamento e mai realizzato – **e da un'indagine epidemiologica sugli effetti sanitari dell'inquinamento.** Quest'ultima richiesta, vogliamo ricordarlo, è stata espressa non solo dai Comitati, ma anche dall'Ordine dei Medici della Provincia di Bologna, ma è stata ignorata sia dagli enti locali che dal Ministero dell'Ambiente in sede di VIA.

## **Metodo e merito di un piano nazionale per il riassetto del nodo di Bologna**

Non spetta naturalmente a noi cittadini dei Comitati individuare la soluzione ottimale. Vogliamo però chiarire la nostra visione del problema a supporto di una decisione razionale, definitiva ed efficace. **L'ennesimo rattoppo a un vestito logoro e obsoleto come è l'infrastruttura attuale, non è una soluzione.** Continuare a concentrare gli interventi sull'asse esistente, allargandolo di tanto o di poco, significa rimandare di anni la ricerca della soluzione definitiva. Si è già visto in occasione del precedente allargamento: dopo 10 anni siamo di nuovo qui a lamentare l'inefficienza dell'infrastruttura e intanto si sono persi 10 anni in cui si poteva lavorare a progetti decisamente migliori. Occorre un cambiamento radicale di visione, capace di rispondere alle esigenze della mobilità e che tenga conto delle esigenze di conversione ecologica e di uno sviluppo sostenibile basato sugli obiettivi internazionali di riduzione delle fonti fossili di energia.

**Metodo e partecipazione.** Il progetto di allargamento è in contrasto con la pianificazione territoriale vigente ed è stato inserito a forza in un contesto programmatico che prevedeva tutt'altro. Occorre a nostro avviso ripartire dalla

pianificazione strategica, con una visione ampia, moderna e libera da pregiudizi tecnici o politici. Tutte le soluzioni meritano di essere valutate con gli stessi criteri, mantenendo come obiettivo prioritario la tutela della salute, cioè la riduzione della popolazione esposta ad inquinamento atmosferico e acustico. Adottando questi criteri risulterebbe immediatamente evidente quanto sia insostenibile l'idea di potenziare un asse autostradale urbano che impatta direttamente sui residenti e indirettamente sull'intero Paese. La pianificazione, infine, deve prevedere un'autentica partecipazione dei cittadini, che vanno adeguatamente informati, coinvolti fin dalle fasi iniziali delle procedure. I cittadini devono avere la possibilità di incidere realmente sulle decisioni finali, come previsto dalle convenzioni internazionali recepite nel nostro ordinamento.

**Ampiezza di visione e leve decisionali in mano pubblica.** Il nodo di Bologna è stato trattato come problema locale, quasi una questione privata fra Concessionario ed Enti Locali. Il nodo di Bologna ha invece rilevanza nazionale ed inoltre europea, perché è inserito in corridoi europei strategici sugli assi Nord-Sud ed Est-Ovest. Occorre pertanto che l'iniziativa di un piano per il riassetto complessivo del nodo di Bologna sia assunta a livello nazionale e di concerto con l'Unione Europea, anche per avvalersi di fondi europei e delle competenze che altrove in Europa hanno consentito di trovare soluzioni durature ed efficaci a problemi del tutto simili. Il concessionario Autostrade per l'Italia cura i propri interessi, cioè la massimizzazione dei ricavi da pedaggi autostradali e dei profitti, obiettivo legittimo da un punto di vista meramente imprenditoriale ma spesso in conflitto con l'interesse pubblico, specialmente in termini di protezione di diritti fondamentali e di rango costituzionale, come la tutela dell'ambiente e della salute umana. **La tutela dell'interesse pubblico è prerogativa della politica**, e per questo non è accettabile che si deleghi di fatto a un soggetto privato la pianificazione dei trasporti, la progettazione e lo studio di impatto ambientale dei suoi stessi progetti. È essenziale che scelte strategiche di rilevanza nazionale siano saldamente in mano pubblica.

**Intermodalità e integrazione della rete dei trasporti.** La tangenziale non deve più essere l'unico asse portante della mobilità locale. La mobilità urbana deve essere sottratta al predominio dell'automobile. Ormai da quasi trent'anni si parla di Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM), ma i passi in avanti sono ancora impercettibili e la

frequenza del servizio è del tutto insufficiente e lontano dagli obiettivi e dagli impegni assunti ripetutamente dalle Istituzioni negli ultimi decenni. È in fase di progetto una prima linea di tram, nell'ambito di una previsione più ampia, ma anche questo progetto dovrebbe essere sottoposto a un adeguato percorso partecipativo in cui la segnalazione di problemi e criticità da parte dei cittadini non sia derubricata a fastidioso rumore di fondo, ma colta come opportunità di miglioramento. Occorre infine accelerare lo switch modale del trasporto merci dalla strada alle ferrovie. Un piano nazionale sul nodo di Bologna deve guardare a tutte le modalità di trasporto e concentrarsi sul potenziamento di quelle con minore impatto sull'ambiente e sulla salute.

**Autostrada e tangenziale servono tipologie diverse di mobilità.** L'autostrada è al servizio della logistica delle merci e di spostamenti di lunga percorrenza con origine e destinazione diversa da Bologna. La tangenziale è al servizio della mobilità locale, che interessa primariamente il comune di Bologna e l'agglomerato urbano, cioè i comuni limitrofi. Occorre riconsiderare l'opportunità di mantenere uniti due sistemi così diversi, una scelta che risale a cinquant'anni fa, quando i livelli di traffico erano un sesto di quelli attuali, e che non è più adeguata alle esigenze di mobilità odierne.

**Le autostrade sono incompatibili con le aree densamente popolate.** L'asse tangenziale-autostrada di Bologna, da San Lazzaro a Borgo Panigale e Casalecchio è ormai inserito in un contesto fortemente urbanizzato e densamente popolato. Questo dato di fatto non può essere trascurato o messo in secondo piano, perché incide pesantemente sulla salute, sulla qualità della vita e sulla sicurezza della popolazione. Sicuramente il modo migliore per decongestionare il traffico è ridurre il numero di veicoli in circolazione fornendo alternative modali efficaci, ma se da un'analisi adeguata delle criticità del nodo di Bologna dovesse risultare necessario un intervento sulle infrastrutture stradali, sarebbe bene ispirarsi agli esempi più virtuosi. In tutto il mondo, da Seul a San Francisco passando per Lione, Amsterdam, Anversa, Madrid e Mestre, per fare solo alcuni esempi, le autostrade che interessano aree urbane densamente popolate vengono deviate o interrate.



Rio Madrid, prima e dopo l'interramento dell'autostrada. È solo uno dei numerosi esempi di come in tutto il mondo le autostrade vengono eliminate dal tessuto urbano, interrando o deviandole in zone a bassa densità di popolazione.

## Conclusioni

Speriamo di essere riusciti a rendere evidente, anche solo a grandi linee, la complessità del nodo di Bologna. Per problemi complessi non esistono soluzioni semplici. Per il nodo di Bologna occorre uscire dalla logica emergenziale che si è seguita fin qui e che funziona grosso modo così: per anni e anni non si fa nulla o ci si limita a mettere toppe (vedi terza corsia dinamica), poi improvvisamente ci si accorge che è urgente fare “qualcosa”, e allora si scatena la rincorsa a soluzioni improvvisate e dettate dalla contrapposizione politica o da interessi particolari più che da un'analisi approfondita del problema.

A noi non interessano le soluzioni improvvisate, le toppe, la contrapposizione sterile fra un Passante di qua o un Passante di là. Non ci interessa fare “qualcosa” con le risorse di tutti e nell'interesse di pochi, ma fare le cose giuste, cioè quelle che tutelano gli interessi pubblici primari e garantiti dalla Costituzione, *in primis* la salute e l'ambiente.

Noi siamo quelli che vogliono fare molto e bene. Non ci piacciono classi dirigenti politiche e imprenditoriali che oscillano fra il non fare niente per decenni e il fare “qualcosa” secondo la convenienza di qualcuno. Non ci accontentiamo di contrapposizioni ideologiche o di tentennamenti tattici.

A chi si candida a governare la nostra Regione chiediamo molto di più.

## Contatti

Coordinamento dei Comitati contrari al Passante di Mezzo di Bologna

[www.facebook.com/noallargtangbo](http://www.facebook.com/noallargtangbo)

[comitato@passantedimezzonograzie.it](mailto:comitato@passantedimezzonograzie.it)

Associazione A.MO Bologna Onlus

[www.facebook.com/AmoBologna](http://www.facebook.com/AmoBologna)

Giovanni Nespoli, [gionespoli@tin.it](mailto:gionespoli@tin.it)

Luca Tassinari, [lucatassa@gmail.com](mailto:lucatassa@gmail.com)