

CONSULTA DEL VERDE DEL COMUNE DI BOLOGNA

Verbale Assemblea 10 ottobre 2023

in videoconferenza

O.d.G.

1 - Approvazione verbale dell'assemblea del 22 settembre

2 - Osservazione in merito alla Linea Verde Tram e alla salvaguardia delle alberature di via Ferrarese, via della Liberazione.

3 - Varie ed eventuali

E' presente come esperto per il tema in oggetto:

• Carlo Santacroce

Risultano presenti – evidenziati in grassetto:

• Sole e Luna

• Silva nova

• Comitato Bulldog Brioche

• **Comitato per la tutela degli alberi di Bologna e provincia – Anna Zauli Petrucci**

• **Corpo provinciale guardie ecologiche volontarie Bo Odv – Maurizio Ferrari**

• **Associazione WWF Bologna Metropolitana Odv – Aldo Zechini d'Aulerio**

• Ordine degli Architetti Pianificatori

• **Codacons sezione regionale Emilia Romagna – Franco Centrone**

• Federconsumatori Bologna Aps

• ACLI provinciali di Bologna Aps

• **Isde Italia sezione di Bologna – Daniele Agostini**

• Utopia Aps

• **Legambiente Bologna – Claudio Dellucca**

• Una città con te

• AVIS comunale di Bologna Odv

• Fondazione per la Salutogenesi Onlus

• Backbo Aps

• Un giorno senza un sorriso è un giorno perso Aps

• Vitruvio Asd – Gabriele Bernardi

• **UISP Comitato territoriale di Bologna Aps – Gino Santi**

• Reuse with love Odv

• **Rigenerazione non speculazione – Bartoletti Roberta delega Federica Lolli, Benedetta Roatti**

• **Via Emilia a colori – Enrico Nannetti ha delegato Luca Manghi ass. STAI**

• LAV Lega antivivisezione Onlus – Ugo Belletti

• Distal area parchi e giardini

• ANGIV Associazione nazionale giacche verdi

• Associazione Parco dei Cedri nel cuore Odv

• **Casaralta che si muove – Giandomenico Fortino**

• **Animal liberation Odv – Lilia Casali**

• Struttura comprensoriale Ancescao – Luigi Villani

• Associazione retinite pigmentosa

• Associazione ECO - ecologia, comunicazione, organizzazione

• **Area ortiva Paleotto Aps – Carla Garavaglia**

• Comunità Laudato si

• Centro sociale ricreativo Nello Frassinetti Aps

• Lipu - Delegazione di Bologna – Bruno Bedonni

• **STAI- Stop Taglio Alberi Italia – Luca Manghi ha delegato Anna Zauli Petrucci**

• Circolo Ghinelli Asd

• **Corpo guardie ambientali metropolitane Odv – Tiziana Marongiù, Paolo Rossi**

• **Carlo Santacroce**

- La Casa del faro Aps
- Comitato FAI Bologna
- Il Parco - Libera associazione cittadini di via Larga Odv
- Associazione ornitologi dell'Emilia Romagna Odv
- Fermiamo i mostri urbani

La Presidente, Angela Iacopetta, apre l'assemblea della Consulta del Verde informando che i tempi ristretti di convocazione sono dovuti al fatto che lo scorso 14 settembre ha avuto luogo l'Udienza Conoscitiva riguardante aggiornamenti del progetto su Linea verde del tram, in particolare un tratto che interessa il quartiere della Bolognina, in particolare il tratto tra via Liberazione e via Ferrarese caratterizzate dalla presenza di 22 platani e se possibile intervenire in fase preliminare, anche se ben avviata, per salvaguardare le suddette alberature. Per questo motivo interverrà l' Arch. Carlo Santacroce, che ha scritto un articolo sul quotidiano La Repubblica in cui è comparsa un'osservazione molto interessante, che verrà presentata come secondo punto dell'OdG.

La Presidente trattando il primo punto all'OdG, chiede se qualcuno ritiene di dover fare osservazioni in merito al verbale del 22 settembre, che è già stato modificato in alcuni punti su richiesta di alcuni aderenti alla Consulta.

Daniele Agostini precisa che si astiene, essendo stato assente nella data della precedente assemblea.

Non essendovi altri rilievi la Presidente dichiara il verbale suddetto approvato e passa alla trattazione del secondo punto all'OdG, invitando l'assessora Valentina Orioli ad illustrare il progetto della linea verde del tram.

L'assessora Valentina Orioli spiega che il progetto riguarda un ramo della linea verde dal capolinea di via dei Mille, quartiere Porto-Saragozza attraverso una sovrapposizione parziale con la linea rossa fino a via Matteotti, alla Bolognina, lungo piazza dell'Unità verso Corticella fino alla stazione SFM di Corticella. Il progetto è stato predisposto in termini di fattibilità tecnica ed economica, con un capolinea posizionato all'interno del comune di Castelmaggiore, quindi la linea era 500-600 metri più lunga. Riguardo al progetto di fattibilità tecnica ed economica era stato fatto un percorso di comunicazione e coinvolgimento pubblico di entrambi i quartieri in alcune assemblee pubbliche. Si è proceduto anche con lo *screening ambientale*, prosegue l'assessora. Il progetto è stato poi pubblicato, e raccolte un certo numero di osservazioni anche da parte della Regione e di enti che hanno competenza su temi ambientali, è arrivato alla pubblicazione nel mese di agosto di quest'anno (14 agosto).

La pubblicazione equivale a dichiarazione di pubblica utilità quindi mette in moto la macchina delle comunicazioni relative agli espropri. Si è aperta la conferenza dei servizi sul progetto definitivo, progetto che posiziona il capolinea presso la stazione SFM di Corticella con semplificazioni richieste dagli enti ambientali, come ad esempio la rinuncia al parcheggio interrato in piazza dell'Unità (indicazione arrivata in fase di screening), a favore di ipotesi di sopraelevazione del parcheggio pubblico di via di Saliceto, molto più semplice e meno impattante essendo un'ipotesi reversibile che non comporta scavi che dal punto di vista ambientale sono sconsigliati. La procedura di *screening* ha riguardato tutti gli aspetti ambientali, del verde, e il progetto definitivo pubblicato e su cui si sviluppa la conferenza dei servizi, per arrivare all'approvazione finale, tiene conto delle modifiche. Le modifiche che hanno portato alla formulazione di un progetto definitivo diverso da quello della fase precedente sono state fatte perché la linea verde del tram è finanziato con fondi PNRR per 222 milioni di euro a cui poi se ne sono aggiunti altri 50 milioni di euro, riconosciuti un tantum per extra costi dal fondo opere indifferibili, per totali euro 272 milioni di euro, ma, continua l'assessora, non vi è garanzia sui costi, in quanto in questo momento storico ogni opera risente del quadro economico energetico, risentendo gli importi del costo e della disponibilità delle materie prime e materiali che ultimamente non sono certi. Occorre osservare una certa cautela per rientrare nei costi e correre contro il tempo per rispettare i tempi. Il PNRR prevede che l'opera sia affidata

entro l'anno e che sia ultimata entro il 2026. Il secondo ramo sarebbe particolarmente importante perchè le reti tramviarie iniziano ad entrare nel loro regime ottimale di funzionamento nel momento in cui è completata la struttura a rete. E' un importante obiettivo il fatto di mettere a terra l'incrocio tra linea verde e linea rossa. E' preferibile l'accorciamento della linea per avere maggiori possibilità di realizzazione ed eventualmente prolungarlo in un momento successivo con progetti attenti alle situazioni e condizioni del territorio di Castelmaggiore. L'accorciamento dell'ultima parte in prossimità del sedime ferroviario è dovuto ad una certa complessità provocata dalla presenza della ferrovia.

Il progetto è pubblico, ci sono moltissimi elaborati perfettibili all'esame della conferenza dei servizi che si sta svolgendo ultimamente e saranno modificati a seguito delle osservazioni che arriveranno in sede di conferenza dei servizi da parte degli enti coinvolti, del Ministero ma anche da parte dei cittadini e quindi anche da parte della Consulta del Verde. Uscirà dalla conferenza dei servizi un progetto migliorato più attento ad aspetti rilevati attraverso osservazioni. Con le tempistiche rappresentate però non si potranno fare modifiche sostanziali in quanto il progetto è già stato sottoposto a *screening ambientale*, procedura semplificata di valutazione di impatto ambientale. E' stato accolto così come è ora e se fosse modificato in modo radicale si dovrebbe pensare a nuove procedure che non potranno essere applicate.

Il tram dal punto di vista della sostenibilità ambientale è il mezzo che cambierà il sistema del trasporto pubblico metropolitano attorno a Bologna, si dovranno studiare nodi di mobilità Corticella, Michelino, Borgo Panigale, CAAB per assicurare buone connessioni intorno (per chi verrà a Bologna dall'autostrada e dalla tangenziale). L'assessora chiede di non considerare solo la questione dei 22 platani, che pur essendo una presenza molto importante, sarebbe opportuno ridimensionare in previsione di una ripiantumazione con saldo positivo. L'assessora chiede di valutare l'opera nel suo insieme complessivo essendo una delle opere più significative dal punto di vista ambientale per il futuro della città.

Per quanto al verde, il *modus operandi* seguito per la linea rossa verrà seguito anche per la linea verde. Il conteggio delle alberature da eliminare e ripiantumare viene sempre aggiornato, ma si cerca di salvaguardare il più possibile. La logica è di tipo conservativo del verde, questo metodo di lavoro verrà seguito anche per la linea verde.

Piazza dell'Unità oggi ha la conformazione di una rotatoria con un giardino al centro. Il progetto del tram prevede la sua riqualificazione e l'installazione di una fermata importante del tram sul lato est. Il Ministero ha dato indicazioni stringenti su opere accessorie possibili con fondi del tram e quindi non è previsto all'interno del finanziamento tram un progetto molto più articolato su piazza dell'Unità ma si pensa di procedere con una seconda fase di progettazione condivisa con la cittadinanza e il quartiere (tempi più lunghi) per completare nuovo assetto di piazza dell'Unità, si aggiungeranno ulteriori fondi dal progetto Impronta verde per lavorare su estensione della pedonalizzazione e una diversa qualità urbana dell'area. Gli aspetti tecnici e i numeri si trovano negli elaborati, sono pubblici e consultabili. L'assessora ringrazia sin da ora per eventuali osservazioni e per comunicazioni che arriveranno dalla Consulta.

La presidente ringrazia e sottolinea che la Consulta è nata nel 2022, dopo l'avvio dell'iter partecipativo riguardante il progetto in questione e quindi non è stato possibile prima d'ora dare un contributo, anche se il tempo è scarso, essendo il termine ultimo per presentare osservazioni il 15 ottobre. Carlo Santacroce è stato interpellato a seguito della pubblicazione del suo articolo e si ritiene di presentare l'osservazione partendo dal suo contributo. Carlo Santacroce è stato invitato proprio per illustrare la proposta alternativa che riguarda il cuore della Bolognina: cioè piazza dell'Unità via Ferrarese via della Liberazione e i 22 platani che meriterebbero salvaguardia e diversa riqualificazione

Carlo Santacroce specifica che quanto sta per presentare non è una proposta progettuale, occorrerebbe studio di ingegneria, si tratta di considerazioni approfondite sotto diversi punti di vista.

Carlo Santacroce incentra il suo ragionamento sul tema del verde e sul paesaggio urbano della Bolognina, cioè dell'intero quartiere, illustrato con diapositive in PP. Questo quartiere come criticità presenta scarsità di aree verdi. Gli alberi rappresentati nelle foto rappresentano elemento identitario

del quartiere, le riflessioni quindi tengono conto di un mutamento di un paesaggio urbano storico. La modifica viene ritenuta difficilmente compensabile (perché paesaggio urbano e qualità cambieranno nonostante la compensazione con cui avverranno nuove piantumazioni). La linea rossa che va verso la Fiera passerà solo da un lato del viale e non abatterà tutte le alberature e rappresenterà un virtuoso esempio di riqualificazione ambientale. Oggi è presente in quell'area una grande aiuola poco utilizzata – è separata da due strade di percorrenza significativa - dove si localizza una sola fermata dell'autobus. In futuro la linea rossa renderà erbata tutta l'area percorsa dal tram e quindi al posto dell'aiuola ci sarà una piazzetta verde. Verrà eliminato quindi il traffico e passerà solo il tram. Con la linea verde invece si introduce il tunnel che inizia in quel punto (via Mazza) e riemerge subito dopo piazza dell'Unità. Di fianco alle scuole Federzoni nel primo tratto di via Bolognese al posto della strada alberata viene creata rampa e due strade ai lati della strada quindi si creano 4 corsie. Mentre dall'altro lato del tunnel - via Ferrarese - si arriverà a creare una strada a 7 corsie cioè due corsie per la rampa due corsie per le auto, una corsia per auto e 2 corsie di tram. Cambierà completamente il paesaggio in questo tratto. Vengono eliminate alberature di via Bolognese e di via Ferrarese. Sono previste ripiantumazioni come da rendering predisposto dal Comune. Dal rendering Santacroce ritiene che non si riesca ad avere vere proprie visioni di quello che sarà l'aspetto a fine lavori essendo esso orientabile e non adatto a capire correttamente l'impatto e a mostrare risultato finale. I 22 platani saranno sostituiti da una pianta molto diversa: la Parrotia Persica Vanessa. Esse hanno dimensioni di circa 1/3 di quello che può raggiungere un platano, alberature di arredo non fruibili dal punto di vista microclimatico in un quartiere dove c'è molto poco verde. In questo contesto quindi il cambiamento del paesaggio creerà effetti importanti. Santacroce mostra una scheda dove propone una simulazione, paragonando l'articolazione -ripartizione- della piattaforma stradale di via Ferrarese in base agli usi che se ne fanno ora – STATO DI FATTO – da quella che sarà con la realizzazione della LINEA ROSSA e ulteriormente con la realizzazione delle opere connesse alla creazione della LINEA VERDE.

Attualmente risulta che la piattaforma stradale sia suddivisa equamente tra marciapiedi strada a 2 corsie, area verde alberata, e marciapiedi strada a due corsie ognuna della dimensione di 1/3 del totale. Con la Linea Rossa riducendo marciapiedi introducendo fascia erbata si aumenta area verde ed erbata fino a raggiungere metà del sedime di quell'asse.

Mentre con Linea Verde il 75% diventa asfaltato e impermeabile la parte erbata rimane ma la parte verde si riduce dal 33 al 6%.

E' stata verificata coerenza di questo intervento con altre pianificazioni su tema ambientale microclima e permeabilità? Il principale è PUMS(piano urbano mobilità sostenibile) che invita a ridurre fortemente la viabilità individuale. Quindi creare un tunnel per auto rappresenta un elemento di incoerenza. Analizzando lo schema della Città 30 si rileva che l'intervento inserisce come strade zona 30 tutto l'asse centrale dell'asse dell'89, le vie Tibaldi, Creti, Bolognese e Liberazione, sono il tratto più urbanizzato dell'asse dell'89 e il piano città 30 considera quel tratto molto urbanizzato e quindi invita ad andare nella direzione della moderazione del traffico in cui deve diventare primo protagonista il pedone e il ciclista. Nel nuovo PUG tutta la Bolognina è considerata parte della Città Storica, e se si legge il PUG al paragrafo 2.4 *“Conservare i caratteri del paesaggio storico urbano rinnovandone il ruolo – Azione 2.4 Difendere l'abitabilità e i caratteri della città storica”*, sottolinea Santacroce che si rileva la necessità di fare in modo che *“gli spazi aperti della città storica contribuiscano al miglioramento del microclima urbano conservando la riconoscibilità e l'organizzazione dei vuoti e degli elementi di arredo urbano, anche preservando..., qualora presenti...specie vegetali rare e/o monumentali.”* Inoltre si prosegue: *“Nei tessuti della città storica, le strade di antico impianto e quelle realizzate sul disegno del Piano regolatore del 1889 che mantengono caratteri storici ancora leggibili devono conservare le caratteristiche storiche e i progetti di recupero e riqualificazione devono privilegiare l'uso dello spazio per la mobilità pedonale e ciclabile.”*

Questi tutti elementi vanno nella direzione di depotenziare l'asse dell'89 e lo stesso progetto del passante nord proposto per portare su quella direttrice i traffici trasversali e depotenziare gli assi tra cui l'asse dell'89.

Santacroce partendo dalle premesse indicate sopra e cioè esistenza di strumenti urbanistici che

vanno in direzione di depotenziamento del traffico individuale per favorire la pedonalità, l'utilizzo di biciclette e mezzi pubblici, ritiene che l'opera di interrimento di via Mazza sia poco utile e non necessaria al quartiere per andare in quella direzione. L'arch. Santacroce a questo punto richiede l'attenzione su 2 aspetti tecnici in particolare. Il primo analizza quella che sarà la situazione di via della Liberazione a fine lavori. Oggi è molto ampia ma il progetto tram la riduce ad una sola corsia, il traffico che arriverà da via della Liberazione sarà già compresso dal restringimento significativo dovuto alla presenza di due binari del tram con una fermata e l'innesto sarà particolarmente critico. L'altro aspetto tecnico analizza in particolare se vi sia o meno l'effettiva esigenza di compressione di via Mazza ad un'unica corsia. La ragione dell'interrimento, prosegue Santacroce, deriva dal fatto che sulla stessa via Mazza ci sono anche i binari di entrambe le linee, quella verde e quella rossa, che vanno nella stessa direzione e poi al termine di piazza dell'Unità prendono direzioni diverse – la prima verso la Corticella e l'altra verso il centro storico. A questo punto Santacroce si chiede per quale motivo non ridurre ad un solo binario nel tratto in cui le due linee del tram vanno nella stessa direzione? E se anche necessari 2 binari perché non realizzare le corsie a raso anziché interrate dal momento che la sede stradale sarà più ampia e si potrebbero realizzare 2 corsie per la viabilità e 2 corsie per il tram? Una delle risposte potrebbe anche derivare dal fatto che l'Amministrazione ha scelto di non modificare la viabilità attuale del quartiere. Secondo le valutazioni dell'arch. Santacroce si potrebbero sfruttare gli spazi attualmente o in futuro sotto utilizzati per perseguire due obiettivi diversi e complementari:

- 1) lungo la direttrice est-ovest, assicurare una riduzione di flussi che interessano l'asse Liberazione – Mazza – Bolognese, tale da rendere non necessaria la realizzazione del sottovia di via Mazza;
- 2) lungo la direttrice nord-sud assicurare l'aumento della pedonalità e le aree verdi di Piazza dell'Unità con obiettivo di eliminare qualsiasi attraversamento in direzione nord – sud tranne quello del tram, pedonalizzando di fatto la Piazza e valorizzandola come cuore verde di Bologna.

Secondo l'arch. Santacroce via Donato Creti e via Bolognese (dove attualmente si sono e in futuro continueranno ad esserci, tre corsie – che non rispecchiano una effettiva esigenza) continueranno ad avere spazi inutilizzati anche dopo i lavori del progetto tram. La proposta in sintesi è quella di non creare il tunnel (evitando anche il non necessario abbattimento di alberi) ma attraverso una riorganizzazione della viabilità si possa depotenziare il traffico sull'asse dell'89 spostando quest'ultimo sull'asse Creti-Tibaldi, alleggerendo via della Liberazione via Mazza e via Bolognese. Riorganizzare poi il passaggio degli autobus ed eliminare il traffico su entrambi i lati est e ovest di piazza dell'Unità che così non presentando più la forma di rotatoria potrebbe essere collegata al tessuto urbano circostante e risolvere così quei problemi sociali anche determinati in quella piazza dall'isolamento. Questa proposta dell'arch. Santacroce ancor più interessante se si pensa che si andrebbe ad aggiungere nel quartiere un'altra importante area verde.

Effetti positivi attesi in termini infrastrutturali di funzionalità e sicurezza stradale, ambientali e sociali indicati nella scheda presentata da Santacroce a questo punto si riportano di seguito:

- mancata realizzazione di un'opera infrastrutturale (non in futuro riconvertibile) incoerente con le prospettive di demotorizzazione (PUMS), con le Strategie PUG (Città Storica e asse '89 e con il progetto Città 30);
- riduzione costi intervento, tempi e impatti della impegnativa fase di cantiere;
- ricollocazione dei flussi stradali, sfruttando assi stradali aventi geometrie troppo ampie/sottoutilizzate, riducendo velocità e incidentalità;
- sostituzione dell'attuale percorso Albani-Serra-Tiarini, superando la pericolosa interferenza con via Matteotti;
- miglioramento di diverse intersezioni critiche;
- possibile eliminazione della mobilità privata del tratto nord di via Matteotti (da via Albani a Piazza dell'Unità), potendolo dedicare al tram e al TPL in un tratto di particolare congestione;
- eliminazione degli attraversamenti su gomma in Piazza dell'Unità in direzione nord-sud, a est e a ovest, riducendo gli impatti e permettendo riqualificazione come Piazza-Parco connessa con il quartiere, con conseguenti attese di riduzione dei fenomeni di degrado;
- salvaguardia delle alberature e dell'area verde di via Mazza da valorizzare come spazio pubblico (da aiuola a Paro), come previsto nel progetto Linea Rossa.

Santacroce crede fermamente nell'utilità del progetto tram per il futuro di Bologna e crede debba essere una riqualificazione del quartiere, quindi meriti un approfondimento seppure in una fase così tardiva.

*Bruno Bedonni*_ Ringrazia l'assessora e l'arch. Santacroce per lo studio attento fatto e chiede di verificare se sia compatibile eliminare dal progetto un sottopasso in fase avanzata della procedura con tempistica e finanziamento. Sottolinea anche che il numero degli alberi subiranno un impatto non indifferente dalle opere e movimenti di cantiere e si teme che le ripiantumazioni di piante (così come previsto) siano inferiori, sia di quantità che di qualità. Rileva infine che sia opportuno ricontrollare il nome delle piante scelte per le ripiantumazioni.

*Stefano Materia*_ Pone domanda su spazi di manovra per cambio di progetto un po' impattante. Si domanda inoltre il motivo per cui la sua proposta non sia stata presa in considerazione in luogo del progetto approvato, in quanto sotto molti punti di vista sembra essere migliore, molto meno impattante e più utile per il quartiere.

*Anna Petrucci*_ Condivide proposta arch. Santacroce per possibilità di non creare sottopasso e non abbattere platani, piante storiche con piante che raggiungeranno al massimo 10 metri con il rischio che a causa di estati così siccitose se non vengono seguiti e curati come dovrebbero rischiano di morire. Essendo di tali ridotte dimensioni si chiede se saranno in grado di fare lo stesso lavoro di assorbimento della CO2 dei platani che dovranno essere abbattuti. Anche parlare di zone erbose quando fa caldo si seccano. Anna Petrucci ricorda che a causa di tale progetto sono stati abbattuti alberi anche in altra zona della città.

*Claudio Dellucca*_ Sottolinea necessità di salvaguardare paesaggio storico qualificando dove possibile con elementi di verde. I tram sono senz'altro scelta valida per riduzione emissioni, gli alberi vanno il più possibile salvaguardati per contrasto crisi climatica, ma questi elementi devono dialogare, i limiti dovevano essere gestiti meglio con raccordi tra politici e tecnici, scelte congruenti e con partecipazione molto attiva dei cittadini. Ringrazia Santacroce e si augura che possa la presentazione contenere diversi elementi che possano essere presi in considerazione come osservazione e possano incidere realmente sul progetto

*Lilia Casali*_ Chiede come possa essere compatibile andirivieni del tram con esistenza manto erboso

*Bruno Bedonni*_ Chiede perché sia stata scelta la pianta Parrotia non essendo nel regolamento del verde nemmeno nelle liste comunali. Bella diventerà massimo 5 metri, necessita di cura trattandosi di specie esotica. Nell'ambiente urbano c'è bisogno di ombreggiature si spera riescano a sopravvivere.

*Carlo Santacroce*_ Risponde a quest'ultima domanda e afferma che ha fatto ricerca per vedere quale essenza sia stata scelta e si è dato la motivazione che lo spazio a disposizione per le nuove piante sostitutive ai platani non avrebbero dovuto occupare molto spazio perché questo non c'è. Inoltre specifica che i temi presentati stasera erano stati proposti anche a suo tempo ma non essendo stato preso in considerazione, ritenendolo piuttosto importante, lo ha ripresentato. Per quanto ai tempi Santacroce ritiene non ci siano i tempi. Il cambiamento non riguarda l'infrastruttura ma su un'opera complementare. Questa modifica ridurrebbe molto fase di cantiere. Il cantiere è molto complesso e facendo questa modifica ci sarebbe un risparmio notevole. La tempistica da tenere in conto è il collaudo, secondo Santacroce questo è un tentativo che doveva essere fatto. Per rispondere a Lilia Casali rapporto tram e manti erbosi Santacroce afferma che c'è compatibilità. Si consideri che passerà anche via Indipendenza molto frequentata.

*Stefano Materia*_ Riprende affermazioni di Santacroce, sui tempi e sul fatto che modifica proposta dovrebbe essere approvata dal Ministero ma non riguarda infrastruttura tram. Solitamente il

ministero è favorevole quando si riducono i costi e che non toccano infrastrutture e che riguardano trasporto pubblico.

La Presidente _ Si farà il possibile per presentare una osservazione nei tempi, la bozza è pronta ma si può ancora contribuire; dovrà essere assolutamente presentata entro il 15.

Federica Lolli - Sottolinea che sia necessario spiegare che principio delle compensazioni non deve essere fatto esclusivamente con i numeri ma prevedono altri parametri che portano più che altro ad un livello qualitativo. Il principio dovrebbe essere di conservare il più possibile anziché abbattere tutto e compensare come si sta facendo ora con essenze esotiche....Occorre definire parametri qualitativi del verde urbano non quantitativi

Lilia Casali _ condivide quello che ha detto Federica Lolli, e sottolinea che c'è stato poco coinvolgimento della cittadinanza e sembra sia stata costruita una informazione da dare al cittadino non veritiera. Casali contraria al tram preferendo invece mezzi piccoli e flessibili.

Maurizio Ferrari _ conferma da giardiniere che le ripiantumazioni per molti motivi non hanno successo, si parla sia di prato che di alberi che necessitano di manutenzione di attenzione e acqua, una cura che non sempre viene riservata alle nuove o rinnovate aree verdi. Quando si sostituiscono piante sarebbe necessario fare riferimento alle essenze indicate nel Regolamento comunale e anche la ripiantumazione di piante espantate difficilmente sopravvive. Condivide inoltre ciò che è stato detto finora.

Daniele Agostini _ specifica che i piani di sviluppo delle reti e delle tecnologie e degli impianti dovrebbero essere finalizzati al benessere dei cittadini e non alla spesa di milioni o al successo di alcuni amministratori. Si augura che il tram possa migliorare la vita ad alcuni cittadini. La salute delle persone che vivono e usano il tram passa attraverso il paesaggio ma anche attraverso la salute e la conservazione degli alberi. Gli alberi assorbono campi elettromagnetici delle radiazioni non ionizzanti (potrebbe essere un disturbo delle potenze molto forti) e quindi si chiede se queste reti servano per fare un servizio pubblico o per abbattere gli alberi?

La Presidente _ passa a leggere la bozza dell'osservazione, allegata al presente verbale, con intenti formulati ed espressi in questa sede sulla base della proposta di Carlo Santacroce. L'osservazione porta anche sulla trasformazione del parcheggio Ferrarese-Saliceto per passare dagli attuali 100 posti a 185 posti ma anche l'abbattimento delle alberature presenti e propone possibili alternative visto l'esistenza nelle vicinanze di parcheggi sottoutilizzati.

Federica Lolli _ chiede se nel progetto alternativo proposto con l'osservazione ci sia anche la riqualificazione di piazza dell'Unità che andrebbe a rafforzare molto l'intervento di abolizione del tunnel.

Bruno Bedonni, Federica Lolli e Lilia Casali sono disponibili a collaborare alla definizione della bozza dell'osservazione.

La Presidente comunica che la versione finale dell'osservazione verrà inviata a tutti i componenti della Consulta.

Dopo aver ricordato il prossimo appuntamento del 13 ottobre comunica che Paola Bonora del Garden Club si ritira dalla Consulta in quanto non riesce a dedicare il tempo necessario.

Alle ore 19.40 viene dichiarata chiusa l'assemblea della Consulta del Verde.

La Presidente alle ore 19.40 dichiara chiusa l'assemblea della Consulta del Verde.

La segretaria verbalizzante Paola Forastieri

La Presidente Angela Iacopetta