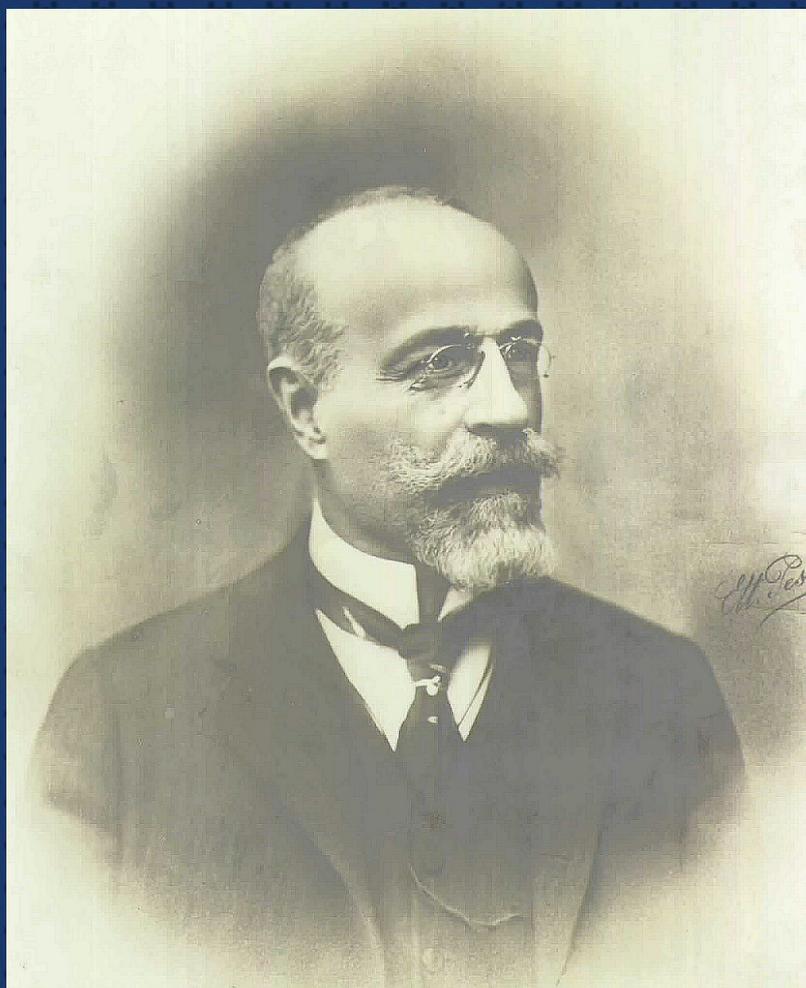


AMM



53 / giugno 2022

RIVISTA DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI ANTROPOLOGIA MEDICA
FONDATA DA TULLIO SEPELLI



In copertina una fotografia del medico napoletano Enrico De Renzi (1839-1921). Il file immagine è tratto da Wikipedia *online* al seguente link: https://it.wikipedia.org/wiki/File:Enrico_de_renzi.jpg.



Il logo della Società italiana di antropologia medica, qui riprodotto, costituisce la elaborazione grafica di un ideogramma cinese molto antico che ha via via assunto il significato di “longevità”, risultato di una vita consapevolmente condotta lungo una ininterrotta via di armonia e di equilibrio.

AM

Rivista della Società italiana di antropologia medica
Journal of the Italian Society for Medical Anthropology

Fondata da / Founded by
Tullio Seppilli

Biannual open access peer-reviewed online Journal

53

giugno 2022
June 2022



Fondazione Alessandro e Tullio Seppilli (già Fondazione Angelo Celli per una cultura della salute) – Perugia

Direttore

Giovanni Pizza, Università di Perugia

Comitato di redazione

Roberto Beneduce, Università di Torino / Donatella Cozzi, vicepresidente della SIAM, Università di Udine / Fabio Dei, Università di Pisa / Lavinia D'Errico, Università di Napoli "Suor Orsola Benincasa" / Erica Eugeni, studiosa indipendente, Roma / Corinna Sabrina Guerzoni, Alma Mater Studiorum Università di Bologna / Fabrizio Loce-Mandes, Università di Perugia / Alessandro Lupo, Sapienza Università di Roma, presidente della SIAM / Massimiliano Minelli, Università di Perugia / Chiara Moretti, Università di Bologna / Giulia Nistri, Università di Perugia / Cristina Papa, presidente della Fondazione Alessandro e Tullio Seppilli (già Fondazione Angelo Celli per una cultura della salute), Perugia / Elisa Pasquarelli, studiosa indipendente, Perugia / Francesca Pistone, studiosa indipendente, Roma / Ivo Quaranta, Alma Mater Studiorum Università di Bologna / Andrea F. Ravenda, Università di Torino / Elisa Rondini, Università di Perugia / Pino Schirripa, vicepresidente della SIAM, Sapienza Università di Roma / Nicoletta Sciarrino, Università di Torino / Alberto Simonetti, studioso indipendente, Perugia / Simona Taliani, Università di Torino / Eugenio Zito, Università di Napoli "Federico II"

Comitato scientifico

Naomar Almeida Filho, Universidade Federal da Bahia, Brasile / Jean Benoist, Université de Aix-Marseille, Francia / Gilles Bibeau, Université de Montréal, Canada / Andrea Carlino, Université de Genève, Svizzera / Giordana Charuty, Université de Paris X, Nanterre, Francia / Luis A. Chiozza, Centro de consulta médica Weizsäcker, Buenos Aires, Argentina / Josep M. Comelles Universitat "Rovira i Virgili", Tarragona, Spagna / Ellen Corin, McGill University, Montréal, Canada / Mary-Jo Del Vecchio Good, Harvard Medical School, Boston, Stati Uniti d'America / Sylvie Fainzang, Institut national de la santé et de la recherche médicale, Paris, Francia / Didier Fassin, École des hautes études en sciences sociales, Paris, Francia – Institute for advanced study, Princeton, Stati Uniti d'America / Byron Good, Harvard Medical School, Boston, Stati Uniti d'America / Mabel Grimberg, Universidad de Buenos Aires, Argentina / Roberte Hamayon, Université de Paris X, Nanterre, Francia / Thomas Hauschild, Eberhard Karls Universität, Tübingen, Germania / Elisabeth Hsu, University of Oxford, Regno Unito / Laurence J. Kirmayer, McGill University, Montréal, Canada / Arthur Kleinman, Harvard Medical School, Boston, Stati Uniti d'America / Annette Leibing, Université de Montréal, Canada / Margaret Lock, McGill University, Montréal, Canada / Françoise Loux, Centre national de la recherche scientifique (CNRS), Paris, Francia / Ángel Martínez Hernández, Universitat "Rovira i Virgili", Tarragona, Spagna / Raymond Massé, Université Laval, Canada / Eduardo L. Menéndez, Centro de investigaciones y estudios superiores en antropología social, Ciudad de México, Messico / Edgar Morin, École des hautes études en sciences sociales, Paris, Francia / David Napier, London University College, London, Regno Unito / Tobie Nathan, Université de Paris VIII, Vincennes-Saint-Denis, Francia / Rosario Otegui Pascual, Universidad Complutense de Madrid, Spagna / Mariella Pandolfi, Université de Montréal, Canada / Ekkehard Schröder, Arbeitsgemeinschaft Ethnomedizin, Potsdam, Germania / Ciro Tarantino, Università della Calabria, Italia / Allan Young, McGill University, Montréal, Canada

Comitato tecnico

Massimo Cimichella, Università di Perugia / Alessio Moriconi, Università di Perugia / Stefano Pasqua, Università di Perugia / Raffaele Marciano, Aguplano Libri, Perugia / Attilio Scullari, Digital manager, Perugia

Editor in chief

Giovanni Pizza, Università di Perugia, Italy

Editorial Board

Roberto Beneduce, Università di Torino, Italy / Donatella Cozzi, vicepresidente of the SIAM, Università di Udine, Italy / Fabio Dei, Università di Pisa, Italy / Lavinia D'Errico, Università di Napoli "Suor Orsola Benincasa", Italy / Erica Eugeni, independent scholar, Italy / Corinna Sabrina Guerzoni, Alma Mater Studiorum Università di Bologna, Italy / Fabrizio Loce-Mandes, Università di Perugia, Italy / Alessandro Lupo, Sapienza Università di Roma, president of the SIAM, Italy / Massimiliano Minelli, Università di Perugia, Italy / Chiara Moretti, Alma Mater Studiorum Università di Bologna, Italy / Giulia Nistri, Università di Perugia, Italy / Cristina Papa, president of the Fondazione Alessandro e Tullio Seppilli (già Fondazione Angelo Celli per una cultura della salute), Perugia, Italy / Elisa Pasquarelli, independent scholar, Perugia, Italy / Francesca Pistone, independent scholar, Roma, Italy / Ivo Quaranta, Alma Mater Studiorum Università di Bologna, Italy / Andrea F. Ravenda, Università di Torino, Italy / Elisa Rondini, Università di Perugia, Italy / Pino Schirripa, vicepresidente of the SIAM, Sapienza Università di Roma, Italy / Nicoletta Sciarrino, Università di Torino, Italy / Alberto Simonetti, independent scholar, Perugia, Italy / Simona Taliani, Università di Torino, Italy / Eugenio Zito, Università di Napoli "Federico II", Italy

Advisory Board

Naomar Almeida Filho, Universidade Federal da Bahia, Brasil / Jean Benoist, Université de Aix-Marseille, France / Gilles Bibeau, Université de Montréal, Canada / Andrea Carlino, Université de Genève, Switzerland / Giordana Charuty, Université de Paris X, Nanterre, France / Luis A. Chiozza, Centro de consulta médica Weizsäcker, Buenos Aires, Argentine / Josep M. Comelles Universitat "Rovira i Virgili", Tarragona, Spain / Ellen Corin, McGill University, Montréal, Canada / Mary-Jo Del Vecchio Good, Harvard Medical School, Boston, USA / Sylvie Fainzang, Institut national de la santé et de la recherche médicale, Paris, France / Didier Fassin, École des hautes études en sciences sociales, Paris, France – Institute for advanced study, Princeton, USA / Byron Good, Harvard Medical School, Boston, USA / Mabel Grimberg, Universidad de Buenos Aires, Argentine / Roberte Hamayon, Université de Paris X, Nanterre, France / Thomas Hauschild, Eberhard Karls Universität, Tübingen, Germany / Elisabeth Hsu, University of Oxford, UK / Laurence J. Kirmayer, McGill University, Montréal, Canada / Arthur Kleinman, Harvard Medical School, Boston, USA / Annette Leibing, Université de Montréal, Canada / Margaret Lock, McGill University, Montréal, Canada / Françoise Loux, Centre national de la recherche scientifique (CNRS) Paris, France / Ángel Martínez Hernández, Universitat "Rovira i Virgili", Tarragona, Spain / Raymond Masseé, Université Laval, Canada / Eduardo L. Menéndez, Centro de investigaciones y estudios superiores en antropología social, Ciudad de México, México / Edgar Morin, École des hautes études en sciences sociales, Paris, France / David Napier, London University College, London, UK / Tobie Nathan, Université de Paris VIII, Vincennes-Saint-Denis, France / Rosario Otegui Pascual, Universidad Complutense de Madrid, Spain / Mariella Pandolfi, Université de Montréal, Canada / Ekkehard Schröder, Arbeitsgemeinschaft Ethnomedizin, Potsdam, Germany / Ciro Tarantino, Università della Calabria, Italy / Allan Young, McGill University, Montréal, Canada

Technical Board

Massimo Cimichella, Università di Perugia / Alessio Moriconi, Università di Perugia / Stefano Pasqua, Università di Perugia / Raffaele Marciano, Aguplano Libri, Perugia / Attilio Scullari, Digital manager, Perugia

AM

Rivista della Società italiana di antropologia medica
fondata da Tullio Seppilli

Journal of the Italian Society for Medical Anthropology
Founded by Tullio Seppilli



Indice
Contents

n. 53, giugno 2022

n. 53, June 2022

Editoriale
Editorial

- 9 Giovanni Pizza
AM 53: un nuovo numero “miscelaneo”
AM 53: A New “Miscellaneous” Issue

Saggi

- 11 Elisabetta Moro
Miseria e sanità. Analisi dello studio medico-etnografico del 1861 L'alimentazione del popolo minuto a Napoli di *Errico De Renzi*
Poverty and Health: Analysis of the 1861 Medico-Ethnographic Study L'alimentazione del popolo minuto a Napoli by *Errico De Renzi*
- 43 Roberto Campos-Navarro, Antonella Fagetti
“¿Dónde estará atrapado su espíritu?”
Una revisión histórica y etnográfica (1900-2021)
de las características estructurales de la pérdida del espíritu entre los mazatecos de Oaxaca, México
“Where Might This Person’s Spirit Be Trapped?”
An Ethnographic and Historical Review (1900-2021)
of the Structural Characteristics of Spirit Loss among the Mazatec People of Oaxaca, Mexico

Ricerche

- 73 Ariele Di Mario
“Sarà stato veramente il Passante?” *Expertise ed esperienza vissuta degli attivisti contrari al progetto di allargamento del Passante autostradale di Bologna*
“Was It Really the Passante?” *Expertise and Experience of Activists Opposed to the Enlargement Project of the Passante Highway of Bologna*
- 103 Leonardo Garizzo
La violenza negli ospedali veneti durante la pandemia
Workplace Violence in Hospitals in the Veneto Region During the Pandemic
- 135 Andrea Scartabellati
Immagini mediche fin-de-siècle. Silvio Tonnini (1858-1928) tra epilessia, degenerazione e delinquenza
Fin-de-Siècle Medical Images: Silvio Tonnini (1858-1928) between Epilepsy, Degeneration and Delinquency

*Note, Interventi,
Rassegne*

167 Giorgio Brocco

*Nuove e vecchie influenze. Antropologia medica e gli
approcci post- e decoloniali*
*New and Old Influences: Medical Anthropology and
Post- and Decolonial Approaches*

Recensioni

Virginia De Silva, *Come nascono dei genitori /
How Parents Are Born* [Corinna Sabrina Guerzoni,
*Sistemi procreativi. Etnografia dell'omogenitorialità
in Italia*], p. 197 • Marcela Perdomo, *Ode to Ecstatic
Experience / Ode all'esperienza estatica* [Paolo Pecere,
Il Dio che Danza. Viaggi, Trance e Trasformazioni],
p. 202 • Andrea F. Ravenda, *Multispecie, salute e
ambiente in crisi. Prospettive di antropologia medica /
Multispecies, Health, and the Environmental Crisis.
Medical Anthropology's Perspectives* [Anna Tsing,
Heather Swanson, Elaine Gan, Nils Bubant (eds.),
*Art of Living in Damaged Planet. Ghosts and Monsters
of the Anthropocene*; Enzo V. Alliegro, *Out of Place Out
of Control. Antropologia dell'ambiente-in-crisi*; Jens
Seeberg, Andreas Roepstorff, Lotte Meinert, *Biosocial
World. Anthropology of Health Environments Beyond
Determinism*], p. 209 • Alberto Simonetti, *Dalla crisi
al pensiero. Hegel tra medicina e filosofia / From Crisis
to Thought. Hegel between Medicine and Philosophy*
[Fulvio A. Iannaco, *Hegel in viaggio da Atene a Berlino.
La crisi di ipocondria e la sua soluzione*], p. 222.

Editoriale

AM 53: un nuovo numero “miscellaneo”

Giovanni Pizza

Università di Perugia
[giovanni.pizza@unipg.it]

AM 53 è un nuovo numero a carattere “miscellaneo”: anche se alcuni articoli hanno un tono storiografico e parlano di uno stesso secolo, l'Ottocento, ciò non è stato concertato e non si configura dunque come sezione monografica.

Il numero si apre con due saggi.

Denso di spunti interessanti è lo scritto di Elisabetta Moro su Enrico De Renzi che giunge a toccare la questione dell'unificazione del nostro Paese: l'Italia. In maniera molto concreta e suggerendo numerose piste che meritano di essere in futuro ulteriormente esplorate, il testo tocca una questione centrale: l'attenzione alle popolazioni povere, che tanto influenzerà le antropologie mediche contemporanee, nasce nell'Ottocento. Questo scritto di Moro ha ispirato anche la copertina dove campeggia un'immagine fotografica del medico ottocentesco napoletano.

Un secondo saggio molto importante è quello di Roberto Campos-Navarro e Antonella Faggetti, esponenti dell'antropologia medica in Messico ed esperti del rapporto tra antropologia e storiografia. Lo scritto documenta la continuità nel tempo, dalla fine del XIX secolo a oggi, ovvero le permanenze formali, della nozione di “perdita dello spirito”, ben radicata in antropologia medica.

Seguono le ricerche italianiste di Ariele de Mario, di Leonardo Garizzo e di Andrea Scartabellati, uno scritto etnografico su uno dei più avanzati temi dell'antropocene in antropologia medica (l'inquinamento atmosferico nella città di Bologna), un lavoro sulla violenza negli ospedali durante la pandemia, un nuovo studio antropologico su una figura della storia medico-psichiatrica italiana di fine Ottocento.

Con questo numero offriamo la possibilità di esplorare da vicino e da lontano un secolo “lungo”, così importante per l’antropologia e la storia della medicina in Italia e in Europa. L’Ottocento sembra erodere il Novecento, il secolo ormai trascorso (quello che in uno studio di Eric Hobsbawm, storico britannico vicino all’antropologia, fu chiamato “il secolo breve”).

Beninteso, la storia fatta dalle antropoghe e dagli antropologi ha un che di diverso da quella prodotta dalle/i professioniste/i della storiografia: nel nostro caso, infatti, essa è condotta soprattutto come etnografia storico-sociale, storico-culturale e storico-politica.

Prima delle recensioni poi, in questo numero 53, pubblichiamo nella rubrica *Note, Interventi, Rassegne* un articolo di Giorgio Brocco sull’antropologia medica post- e decoloniale che di fatto anticipa i temi che toccheremo nella sezione monografica del volume successivo a questo, che non sarà miscelaneo, ma avrà una sezione monografica curata da Roberto Beneduce e da me.

Tuttavia, non voglio anticipare altre notizie su ciò che faremo.

Chiudo dunque subito questo brevissimo editoriale del n. 53 con i miei vivi ringraziamenti e saluti a tutte/i.

“Sarà stato veramente il Passante?”

*Expertise ed esperienza vissuta degli attivisti contrari
al progetto di allargamento del Passante autostradale di Bologna*

Ariele Di Mario

Alma Mater Studiorum – Università di Bologna
[ariele.dimario@gmail.com]

Abstract

“Was It Really the Passante?” Expertise and Experience of Activists Opposed to the Enlargement Project of the Passante Highway of Bologna

Hundreds of vehicles a day have been passing over the Passante, the motorway-tangential axis that crosses the city of Bologna for over thirty years, emitting 40% of the pollution caused by vehicle traffic in the city. A network of environmental associations and local citizens' committees has taken a stand against the project to enlarge the structure, which is officially supposed to solve this problem. This ethnographic research traces these field positions around an environmental conflict that is both global and local, and which highlights contemporary and widespread public health discussions in the age of the Anthropocene.

Keywords: pollution, health, environmental conflict, expertise, frame

Il frame sull'inquinamento atmosferico

La risoluzione del nodo di traffico autostradale e tangenziale di Bologna, che a soli 3 chilometri dal centro convoglia quattro tronchi autostradali nazionali e accoglie il passaggio di circa 150.000 veicoli al giorno, è da più di trent'anni stata dibattuta tra giunte comunali, opposizioni politiche, cittadini ed esperti tecnici. Nel corso degli anni si sono ipotizzate varie soluzioni, tra cui il dislocamento del traffico in una nuova struttura a nord (il primo progetto per un Passante, scartato dalla Commissione europea), lo scavo di lunghe gallerie sotto i colli a sud, fino ad arrivare all'allargamento dell'infrastruttura esistente, già parzialmente avvenuto nel 2008. Dopo molti anni quest'ultima opzione (da alcuni indicata come “Passante di Mezzo”) è uscita vincitrice. In questo caso il tratto stradale sarebbe am-

pliato a 16 corsie (18 tra gli svincoli di Castelmaggiore e Fiera) per 13 chilometri di percorrenza, avvicinandosi a meno di 7 metri da alcune abitazioni già a ridosso della fascia tangenziale. Il progetto di allargamento, presentato ad aprile del 2016 dalla giunta di Virginio Merola e passato attraverso una miriade di modifiche e di controversie, è stato recentemente approvato in quella che è stata la chiusura della conferenza di servizi (svoltasi il 18 gennaio 2022). Questo dopo che Matteo Lepore, il candidato sindaco del Pd uscito vincitore alle comunali di ottobre 2021, e Coalizione Civica, gruppo politico da sempre contrario al Passante, hanno concordato alcuni aggiustamenti per approdare a un nuovo progetto “green”. Questa definizione, un ideografo astratto (PELLIZZONI 2011: 18) e imbrigliato da quella nuova “magia globale” che offre la retorica della sostenibilità (LUTRI 2018), ha dovuto però fare i conti con le risposte di attuabilità consegnate da Autostrade per l’Italia (ASPI) a novembre 2021. Dei miglioramenti proposti dal Comune sono stati accettati: il collocamento di pannelli fotovoltaici (dislocati però lontano dall’asse stradale) e di stazioni per l’alimentazione di veicoli elettrici; la piantumazione di alberature o la creazione di nuove aree verdi; il collocamento di ulteriori barriere fonoassorbenti e di coperture antinquinamento, quest’ultime però previste solo a partire dalla seconda fase del progetto che, secondo l’*iter* previsto, inizierà non prima del 2027. Il principale fattore considerato “non applicabile” da ASPI – e che dunque dovrà essere finanziato dal Comune – è stato invece l’istituzione di un osservatorio di monitoraggio, con potere di blocco dei lavori in caso di sfioramento dei parametri d’impatto ambientale. Quest’ultimo strumento di tutela, agli occhi di molti cittadini, è sembrato però inconsistente in confronto a un dovuto monitoraggio fisso degli inquinanti prodotti da autostrada e tangenziale che mai è avvenuto nel corso di questi anni, sin dalla costruzione della tangenziale (1967) o dal suo parziale allargamento nei primi anni del 2000.

La continua esposizione quotidiana all’impatto dell’infrastruttura (in termini di rumore, smog e molto altro) e il timore per questa mancata rilevazione ha portato un variegato numero di cittadini bolognesi a mobilitarsi contro questo futuro ampliamento, visto in qualche modo come un’ulteriore minaccia per la loro salute e l’ambiente locale. Il 25 luglio 2021, nel corso di una manifestazione organizzata dai comitati cittadini contrari al progetto, l’attivista Chiara si è inginocchiata di fronte a Palazzo d’Accursio e si è fatta rasare i capelli come da trattamento chemioterapico. Dal vivo e sui canali social ha dichiarato:

Oggi mi taglio i capelli a zero come atto di protesta e di solidarietà nei confronti di coloro che non sono più tra noi o che si sono ammalati per cause che un'intera platea di istituzioni non ha la volontà di indagare. Sono qui a chiedere di tutelare la salute di tutte e tutti e che sia chiaro non a consegnare lo scalpo in segno di resa. [...] Qui, ora sto tentando di rappresentare tutte e tutti coloro che hanno il diritto di conoscere il nesso tra la malattia e l'inquinamento portato dall'infrastruttura, persone per le quali gli effetti di una chemioterapia sono probabilmente il male minore all'interno del loro dramma personale e familiare. [...] L'umiliazione non è una testa rasata, l'umiliazione è non essere ascoltati. Che si renda pubblico il tradimento delle istituzioni.

Ho avuto modo di conoscere Chiara, assieme a vari attivisti e cittadini che in questa sede definirò come “No Passante”, nel corso della mia ricerca etnografica avviata da dicembre 2019 a Bologna. Il mio intento è stato quello di indagare in che forme la mobilitazione contraria al Passante di Mezzo si è sviluppata e con quali conflitti politici, ambientali, sociali e ideologici essa è entrata in contatto. La questione del Passante di Bologna può in effetti definirsi come un intrecciato “campo di lotte” (BOURDIEU 2003) attorno al quale, in questi trent'anni, hanno avuto modo di posizionarsi svariati attori sociali con i propri interessi, idee e orientamenti politici. Primo fra tutti Autostrade per l'Italia, che con gli accordi siglati con il Comune di Bologna ha preso in carico i lavori di potenziamento del Passante, seppur ostacolati da un susseguirsi di nuovi progetti e da controverse vicende giudiziarie¹. A entrare in conflitto in questi anni sono stati anche i vari partiti politici locali e nazionali: Virginio Merola e Stefano Bonaccini assieme ad altri esponenti del Pd di Comune e Regione, si sono da sempre mostrati favorevoli (e in realtà i primi promotori) dell'allargamento del Passante, trovando però una continua opposizione nei partiti di destra o nel Movimento Cinque Stelle (all'interno del consiglio comunale o anche da parte di coalizioni di governo come il Conte I)². A questi si affiancano ovviamente i cittadini contrari al Passante di Mezzo, in contesa anche con i loro stessi concittadini (BOBBIO 2016: 30): abitanti a favore del progetto o paradossalmente realtà cittadine di simile stampo (come il Comitato per l'Alternativa al Passante Nord)³. L'unione dei cittadini che si oppongono all'allargamento, formalizzatasi in parte tramite il Coordinamento dei Comitati contrari al Passante di Mezzo di Bologna, l'associazione A.MO Bologna e la rete civica Aria Pesa, si è infine arricchita del contributo di movimenti giovanili per la giustizia climatica, come Extinction Rebellion⁴ o la neonata Rete delle lotte ambientali bolognesi, che in questi ultimi anni hanno amplificato e diffuso maggiormente le istanze No Passante.

All'interno di quelle che Anna Tsing (2005) definirebbe "frizioni" multifattoriali (politiche, scientifiche, storiche, giuridiche), centrale è apparso il posizionamento discorsivo che mette in correlazione asse autostradale, inquinamento atmosferico, tumori e altri tipi di patologie, e prevalentemente effettuato dai cittadini mobilitatisi contro il potenziamento in sede. È necessario sottolineare che il focus sull'inquinamento è solo uno fra i vari *frame*⁵ impiegati da questi movimenti per inquadrare le criticità dell'opera di allargamento. Come riporta Nicola Montagna, secondo i teorici della *Framing Theory*, approccio che cerca di applicare il concetto di *frame* allo studio dei movimenti sociali, la sfida di un movimento sta nella capacità di costruire un *master frame* che sappia unire soggetti diversi e interpretare le attese e le domande provenienti dalla società (MONTAGNA 2012: 67). Per farlo, è necessario evidenziare alla collettività una situazione ritenuta all'origine di una condizione ingiusta e allo stesso tempo offrire una visione su possibili risoluzioni. Risolvere la continua e sempre maggiore esposizione dei cittadini alle emissioni inquinanti da traffico autostradale, quindi, è sicuramente un *master frame* discorsivo sempre presente nelle mobilitazioni No Passante, ma non l'unico. Assieme a esso infatti, sono intrecciati aspetti del progetto ritenuti negativi come: la cementificazione del suolo, le controverse previsioni di aumento del traffico del progetto di Aspi, la scarsa partecipazione cittadina in corso d'opera, l'effettiva capacità di mitigazione ambientale degli interventi del Passante di nuova generazione, la non compatibilità del progetto con gli obiettivi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) approvato nel 2018 a Bologna⁶. Nello specifico, questo saggio intende delineare sommariamente in che modo l'azione dei No Passante si sia in parte incentrata sulla dimostrazione di un'ingente influenza dell'infrastruttura autostradale sulla nocività della qualità dell'aria di Bologna. Questo, attraverso la mobilitazione quotidiana di alcuni attivisti e realtà del territorio, intersecandosi con diversi conflitti di campo locali e nazionali, all'interno dei quali è risultato necessario rendere "visibile" l'inquinamento atmosferico e il rischio sulla salute dei concittadini, dotandosi di *expertise* (figure professionali) esterne o tramite attività di autoformazione (tramite lo studio personale o l'utilizzo di strumenti di monitoraggio della salubrità atmosferica). Spesso e volentieri inoltre, come vedremo più avanti, a organizzare e realizzare la maggior parte delle azioni di mobilitazione sono stati singoli cittadini votati interamente alla causa No Passante.

Come sottolinea Adriana Petryna nei suoi studi sul disastro di Chernobyl in Ucraina, dare parola a chi ha fatto esperienza della malattia è una necessità politica e culturale per chi fa indagine di campo (PETRYNA 2002). Se si intende poi evidenziare correlazioni rilevanti e non sempre esplicite, è importante connettere quanti più variegati “punti di convergenza” del contesto studiato. Come suggerisce ad esempio la ricercatrice Helen Kopnina, mettere in luce quanto delle abitudini culturali (come la nostra dipendenza quotidiana dalle autovetture) si intersechino con l’esposizione a sostanze nocive (l’ozono o il particolato atmosferico) permette di tracciare un’eziologia più chiara di certe condizioni patologiche diffuse in un determinato territorio (KOPNINA 2016: 46)⁷. In questo caso, va precisato che l’incidenza di determinate patologie nel Comune di Bologna non può chiaramente legarsi a priori e in maniera univoca all’impatto ambientale dell’asse autostradale-tangenziale. Però, come ha tracciato Paolo Vineis sviluppando un approccio epidemiologico critico che intende superare gli essenzialismi deterministico-statistici o di causa-effetto a cui potrebbe arrivare la disciplina, necessario risulta rintracciare una complessità di reti causali che implicano alcune varianti non irrilevanti: quelle di natura politica, sociale, storica e ambientale (VINEIS 2014). In questo può aiutare l’indagine etnografica, che come suggerisce Andrea Ravenda in questi casi può permettere di indagare quegli intrecciati “campi di causalizzazione” «all’interno dei quali [...] si definiscono e negoziano i valori e le prove eziologiche del rapporto tra emissioni inquinanti e diffusione di patologie» (RAVENDA 2018: 43)⁸. Gli stessi comitati e attivisti No Passante in questi anni si sono mossi all’interno di questi spazi relazionali che, come abbiamo visto, sono influenzati da variegati conflitti sociali. Se è nel corso di queste frizioni dunque che varie istanze discorsive vengono discusse e negoziate, tra queste compare centrale quella che contrappone la salute dei cittadini con le emissioni derivanti dall’asse autostradale-tangenziale di Bologna. Una negoziazione che, per essere vinta all’interno di quei dispositivi giuridici, storici, biomedici, politici strutturanti e oggettivanti che presiedono alla produzione delle classificazioni (PASQUARELLI, RAVENDA 2020) non può basarsi solo sull’esperienza vissuta ma necessita dell’autorità di un’*expertise*.

Conflitti di campo ed expertise

Gli attori che si situano attorno a questioni di campo come le correlazioni tra l'impatto di industrie e infrastrutture e la cattiva salute dei cittadini o la mancata salvaguardia ambientale (cfr. LUTRI 2018; BENADUSI 2018; RAVENDA 2018), per sostenere il proprio posizionamento discorsivo, si servono regolarmente del parere disciplinare di esperti di settore. È il cosiddetto fenomeno dell'*expertise*, che in una definizione generica può essere indicato come la soggettività che, all'interno di un dominio specifico, è considerata fonte affidabile di tecnica e giudizio, e per questo gode di autorità presso il pubblico o i propri pari (PELLIZZONI 2011: 8-13). Si fa riferimento quindi al "parere esperto" poiché questo è in grado di aumentare la credibilità del *frame* con il quale si è letto un determinato fenomeno: lo abbiamo visto nella vicenda di noti conflitti ambientali nazionali che hanno contrapposto istituzioni, enti e cittadini locali, come quella dei No Tav (DELLA PORTA, PIAZZA 2008; PADOVAN, MAGNANO 2011) o del Ponte sullo stretto di Messina (PIERONI, ZIPARO 2011). Così è avvenuto anche a Bologna dove, di fronte alla narrazione di ASPI e delle forze politiche favorevoli al progetto di allargamento, i comitati No Passante hanno dovuto produrre una contro-*expertise* affidandosi al parere di ingegneri, chimici, architetti e molti altri tecnici e professori che hanno sostenuto in questi anni la loro causa. Da questo contributo prolungatosi nel tempo, concretizzatosi nella partecipazione alle conferenze organizzate dai comitati o alla promozione di vere e proprie campagne, è venuto fuori un lungo dossier riepilogativo delle criticità del progetto di allargamento del Passante. Il documento in questione (*A.MO Bologna* 2017) assieme a tutti i suoi approfondimenti scaricabili sul sito dell'associazione, è stato presentato nel corso di due commissioni comunali a febbraio e marzo 2017, finalizzate a recepire le osservazioni sulla procedura di VIA per il progetto di allargamento. È stato inoltre inserito in allegato all'atto di ricorso al TAR nel 2018, richiesto dai comitati per revocare il definitivo decreto di VIA, rilasciato a marzo dello stesso anno. Proprio questo dossier, quindi, ha sicuramente contribuito a costruire quella che è stata la narrazione delle azioni legali e delle petizioni No Passante⁹.

Nel corso degli ultimi anni sono nate molte raccolte firme per opporsi all'allargamento della tangenziale di Bologna, quasi sempre incentrate sulla mancata rilevazione fissa della qualità dell'aria nei pressi dell'infrastruttura cittadina. Ancora oggi, infatti, attorno al raccordo bolognese non risultano collocate delle centraline fisse di monitoraggio, seppure siano state

prescritte già nel decreto di VIA del 2000 per un previsto potenziamento della sola autostrada (ovvero l'allargamento per la terza corsia dinamica conclusosi nel 2008). Come dichiarato da Antonio Faggioli, ex responsabile dell'Igiene pubblica del Comune e continuo sostenitore dei comitati No Passante, un'accurata indagine epidemiologica dovrebbe precedere ulteriori interventi su grandi opere impattanti come quella del Passante di Mezzo (*Gli Asini* 2018: 70). Ciò a cui ha richiamato il dottor Faggioli, già in una petizione online promossa nel 2017, sono stati il “principio di precauzione” e una moratoria sui lavori di allargamento, come fatto dallo stesso presidente dell'Ordine dei medici di Bologna Giancarlo Pizza nello stesso anno «per una corretta valutazione dell'impatto sanitario dell'opera»¹⁰. Prendendo spunto da questa petizione, nel 2021 i comitati No Passante hanno indirizzato al Comune di Bologna e a vari enti regionali un'ulteriore raccolta firme¹¹ chiedendo, prima dell'inizio di qualsiasi ulteriore lavoro sull'infrastruttura, di effettuare un monitoraggio continuo della qualità dell'aria ed eseguire una approfondita ricerca epidemiologica per una valutazione degli effetti tossicologici di quest'ultima nei pressi dell'asse tangenziale nei 10 anni pregressi. Le istanze complessive portate avanti dai comitati, anche di diverso tipo (come la richiesta di potenziamento dei trasporti pubblici locali quali il Servizio Ferroviario Metropolitano), sono dunque state affiancate da dati e constatazioni “tecniche” necessarie ad avvalorare la causa della petizione. La centralità, all'interno della mobilitazione cittadina contraria al progetto di queste valutazioni scientifiche, è ben evidente se teniamo conto di alcune dichiarazioni riportate ripetutamente (anche in quest'ultima petizione) dai comitati No Passante. Prima tra tutte la delibera del 2017 della Regione Emilia-Romagna che, prendendo in esame l'area del Comune di Bologna, puntualizzava che circa il 40% delle emissioni di NO_x e di PM10 nel macrosettore dei trasporti su scala comunale proveniva dal sistema tangenziale/autostrada; in seguito all'allargamento del tratto stradale nel 2025 tale contributo sarebbe salito a più del 50% per le emissioni di NO_x e di PM10. In questa stessa delibera, per giunta, si sosteneva che non solo l'opera di allargamento avrebbe comportato l'aumento delle emissioni inquinanti e della CO₂ (oltre il 7%), ma che avrebbe contribuito parzialmente, e non risolto, il problema della congestione di traffico¹². Un dato piuttosto eclatante se teniamo conto che, dopo alcuni anni, il progetto del Passante di Mezzo è stato comunque approvato con il principale intento di fluidificazione del nodo stradale bolognese¹³.

Come spiega Enzo Alliegro, il dato scientifico, ponendosi nel punto di incontro tra sensibilità socioculturale e interesse politico, non preesiste all'uomo ma è pur sempre un suo prodotto culturale (ALLIEGRO 2020b: 34). Proprio per questo, come qualsiasi altro manufatto culturale, esso si presta facilmente a essere piegato secondo ingranaggi simbolici e valoriali. I dati sanitari d'altronde, in questi campi di negoziazione causale, sono sì centrali, ma essi si incastrano con interessi strategici (politici, economici, personali) e le diverse prospettive su aspetti come la storia locale, la gestione delle risorse e i modelli di sviluppo passati e futuri (RAVENDA 2020: 6). Del resto non può ritenersi imparziale il posizionamento di un attore come ASPI nei confronti del Passante che, come per qualsiasi altro lavoro autostradale, è legato chiaramente a un interesse anche economico. Ivan Illich d'altronde, definiva l'autostrada come uno "pseudoservizio pubblico" (ILLICH 2019: 85) poiché finalizzato non semplicemente a fornire un servizio cittadino ma più che altro a favorire un intreccio di prodotti da vendere (il mezzo, il carburante, il pedaggio). Imparziale non è nemmeno il posizionamento dei No Passante, spesso soggetti in prima linea e da molti anni all'impatto dell'infrastruttura e molte volte legati a un ideale modello di partecipazione pubblica e di modo di fare politica che, come riferitomi dall'attivista Luca, non trova più riscontro nel presente¹⁴. In seguito a questi posizionamenti il dato scientifico allora, uscendo dal suo pretesto di imparzialità oggettiva, tende a politicizzarsi all'interno di uno spazio di discussione legittimato e trasformarsi in un'azione di partigianeria (PELLIZZONI 2011: 30). È così che gli stessi politici hanno fatto del Passante una battaglia politica, fatta di slogan (questa nuova versione del Passante, ad esempio, è stata acclamata dal sindaco Virginio Merola come «un'opera simbolo nazionale della transizione ecologica»¹⁵) o come abbiamo visto di cambi di posizione. A modificare la propria opinione sulla questione sono stati anche medici o professori, come la dottoressa Fiorella Belpoggi, direttrice del Centro Ricerca sul Cancro dell'Istituto Ramazzini di Bologna, che diversamente da alcune precedenti dichiarazioni in cui sosteneva che l'ampliamento stradale fosse un lavoro urgente da non discutere a priori (per far fluidificare il traffico di Bologna), ha invece poi appoggiato apertamente la petizione del dottor Faggioli, chiedendo piuttosto un'indagine epidemiologica prima di qualsiasi approvazione di un Passante¹⁶.

Può accadere allora che proprio quelle stesse *expertise* messe in campo, con l'intento di essere oggettive, possano non sempre risolvere i conflitti in campo ma acuirli creando quelli che sembrano dei veri e propri stalli con-

flittuali, se essi non vengono accuratamente approfonditi. In paradossale discrasia sono ad esempio una dichiarazione del progetto preliminare sul Passante redatto da Aspi e un'altra, che ne ricalca volutamente la formula, estrapolata dal dossier tecnico prodotto dal Coordinamento dei Comitati contrari:

ASPI: L'intervento di potenziamento del sistema tangenziale di Bologna si inserisce, pertanto, in un contesto di area vasta caratterizzata da poche criticità, principalmente legate agli ossidi di azoto, ma anche da un trend di miglioramento in corso negli ultimi dieci anni.

Comitati: L'intervento di potenziamento del sistema tangenziale di Bologna si inserisce, pertanto, in un contesto di area vasta caratterizzato da elevate criticità, principalmente legate agli ossidi di azoto e alle PM10, ma anche da un trend in peggioramento iniziato nel 2015 a causa del traffico in aumento (*A.MO Bologna 2017*: 25-33).

In assenza delle centraline di monitoraggio fisse, lo studio atmosferico presentato da Autostrade per l'Italia ha tenuto conto di sole due campagne di rilevamento mobili, condotte da ARPAE nei pressi del Parco Nord nell'estate del 2012 e nella primavera 2015. Da qui è emersa la dicitura per cui il contesto della tangenziale è caratterizzato da “poche criticità”: pochi, infatti, risultano per ASPI gli sforamenti per gli NO₂ e le PM10, anche a confronto della centralina fissa di riferimento posta a Porta San Felice¹⁷. Ma “da premesse sbagliate derivano conclusioni sbagliate” recita il paragrafo del dossier dei No Passante precedentemente citato. Come ritengono i comitati cittadini infatti, le rilevazioni fatte da ASPI per il suo studio di fattibilità sul primo progetto del Passante di Mezzo hanno preso come modello di stima l'intera Città Metropolitana di Bologna e non il territorio comunale. Così facendo hanno in un certo senso “alleggerito” la gravità dei dati, spalmati su un'area più vasta, portando invece a diluire l'incidenza degli inquinanti su zone specifiche, come ad esempio quelle limitrofe all'infrastruttura. Secondo lo studio tecnico dei No Passante inoltre non sono stati considerati i livelli di PM2.5 che ARPAE ha rilevato superiori alla norma, e nel 2015 il doppio superamento del livello di PM10 rispetto a Porta San Felice.

A questi dati i comitati hanno voluto affiancare la loro personali rilevazioni dotandosi, come vedremo, di strumenti di monitoraggio degli inquinanti da distribuire in giro per la città. A queste si affiancano anni di studio, approfondimento e lavoro su una questione decisamente complessa e controversa come il Passante, difficilmente spendibile all'opinione pubblica. La necessità, per ciò che da molti attivisti No Passante ho sentito appellare

come “l’aspetto tecnico”, si è infatti scontrata con l’esigenza di portare avanti anche un “approccio aggregativo” nei confronti della popolazione locale che, per mancanza di tempo, di forze e di numeri, è stata coinvolta con molta difficoltà nella mobilitazione. Questo perché se è vero che l’apporto scientifico di vari esperti del settore abbia portato molti movimenti e comitati cittadini a sostenere con più efficacia il loro *frame* di lettura della problematica e della risoluzione locale, è altresì vero che non è facile divulgare informazioni, dati e concetti tecnici alla cittadinanza in una maniera fruibile ed efficace. Di fronte a questa difficoltà, per potersi affiancare alla narrazione scientifica che come abbiamo visto regola i discorsi sulla salute pubblica, i membri dei comitati cittadini hanno dovuto fare un grande lavoro di documentazione, non potendosi affidare unicamente alla propria *expertise* corporale, concretizzatasi a ridosso della tangenziale tramite odori, rumori o altri tipi di rilevazioni “ufficiose” dell’impatto dell’infrastruttura sulle loro vite (cfr. ALLIEGRO 2020a).

Esperienze vissute

In questi anni Luca e Chiara, che ho conosciuto nel 2019 a un aperitivo di Extinction Rebellion in cui esponevano le criticità del Passante e le attività del loro comitato A.MO Bologna, sono sempre stati i miei principali interlocutori per la ricerca etnografica sul Passante di Mezzo. Nel corso di una lunga intervista nell’estate del 2020, invitato a casa loro nel quartiere di Croce del Biacco per vedere con i miei occhi l’impatto dell’infrastruttura vicina alla loro abitazione, ho avuto modo approfondire la loro esperienza, rendendomi conto della centralità che la coppia in questi anni ha avuto all’interno della militanza No Passante. Mi ha raccontato Luca:

Io sono qui da cinquantaquattro anni, quando il raccordo autostradale era ancora in costruzione. [...] Tutta la zona qui da Croce del Biacco fino alla Via Emilia erano campi, e il traffico allora era quasi inesistente rispetto ad adesso. Mi ricordo che da bambino avevo un balcone al secondo piano in cui avevo una vista proprio sull’autostrada diretta, e mi ricordo che passavo le ore a contare i camion che passavano. E veramente ne passavano pochissimi. Ma d’altronde nei primi anni Settanta a Bologna e in Italia i veicoli erano poco più di nove milioni. Adesso sono più di cinquanta milioni.

Nel 1988 Luca, assieme a sua moglie Chiara, decise di ristabilirsi nel quartiere natale e mettere su famiglia. Proprio in quell’anno il primo progetto di allargamento di autostrada e tangenziale venne proposto dalle istituzioni, riuscendo però a essere contrastato efficacemente da una raccolta

firme cittadina e da un’accesa discussione interna alla giunta del sindaco Renzo Imbeni. Dopo quegli anni, il quartiere aveva visto una grande crescita abitativa, tanto che gli stessi Chiara e Luca, dopo il terremoto dell’Emilia nel 2012, avevano deciso di ristrutturare la loro casa. In maniera totalmente inaspettata da parte dei cittadini e non preannunciata dai piani regolatori della città¹⁸, nel 2016 è stato invece siglato l’Accordo di ASPI e Comune sul nuovo progetto di allargamento. Sconvolti dalla notizia e con un forte senso di sfiducia nei confronti delle istituzioni – alimentato da alcuni confronti pubblici di dubbia efficacia organizzati dal Comune¹⁹ – alcuni cittadini dei quartieri limitrofi all’infrastruttura hanno cominciato a ritessere le fila dei vecchi comitati No Passante degli anni Ottanta per mobilitarsi ancora una volta contro il progetto di allargamento. Così pure Luca e Chiara che, dopo i vari investimenti per stabilirsi in quel quartiere, preoccupati per l’impatto già percepito dell’infrastruttura sulle loro vite, hanno iniziato quotidianamente a dedicare la maggior parte del loro tempo e delle loro forze per stare dietro agli sviluppi della vicenda. È così che, studiando gli aspetti tecnici e le modifiche di tutti i recenti progetti di potenziamento, si sono poi occupati di organizzare le azioni del comitato (fondando la Onlus A.MO Bologna), portare avanti le azioni legali, dialogare con la cittadinanza, tessere le reti con altre associazioni e realtà come i nuovi movimenti ambientalisti bolognesi. «Non ce la faremmo se avessimo un lavoro» mi ha detto Luca, ormai in pensione da alcuni anni e attivo assieme a sua moglie in questa – come chiamata da loro – “lotta stanca”, che è in questi ultimi anni diventata un vero e proprio impiego a tempo pieno. Le difficoltà interne ai comitati contrari all’allargamento, i punti di vista differenti, l’ingente necessità di forze e di tempo, ha portato infatti questi gruppi a momentanei “sfilacciamenti” di partecipazione, riattivata recentemente solo grazie alle nuove varie realtà del territorio attivatesi e affiancatesi ai No Passante.

Una grande difficoltà, come abbiamo già visto, è stata quella di rendere visibile l’impatto che autostrada e tangenziale (e il loro ampliamento) potrebbero avere sulla qualità di vita dei cittadini. Un impatto non nascosto per chi come Luca e Chiara ha vissuto vicino ai lavori dell’ampliamento della terza corsia dinamica nei primi anni 2000, colpiti dal rumore e dalla polvere di giorno e di notte, costretti a coprire le finestre con una coperta per poter dormire con i loro figli piccoli. Proprio a casa loro, nel momento in cui l’osservazione si fa più vicina alla quotidianità di chi ne è colpito (RAVENDA 2018: 134), ho inoltre avuto modo di osservare tracce visibili

di un inquinamento apparentemente nascosto. Ciò è avvenuto non solo dopo che i due membri dei comitati mi hanno mostrato gli aloni scuri che si stagiavano nelle ore di punta all'orizzonte, sopra l'ampia fascia stradale ad altezza ravvicinata dal primo piano della loro abitazione. È durante una passeggiata fatta nel loro giardino, infatti, che Chiara mi ha indicato una molletta da stendere in particolari condizioni: sembrava essersi frantumata e accartocciata non perché fosse stata schiacciata da un fattore esterno, ma come per un processo interno a essa. Allo stesso modo, poco dopo, ho osservato la superficie rovinata – ugualmente plastificata – di alcune mattonelle dell'ingresso della loro abitazione e mi è stato detto che lo stesso sgretolamento è avvenuto per tanti altri oggetti in plastica presenti nel loro giardino. Come ho compreso più dettagliatamente giorni dopo dalle parole di Francesco Tornatore, chimico, consigliere del quartiere San Donato e attivista No Passante, questo fenomeno è dipeso dall'azione congiunta dei raggi solari e dell'ozono. Quest'ultimo infatti, che è un inquinante molto nocivo per l'apparato respiratorio umano (FAGGIOLI 2017: 5), con il suo forte potere ossidante può aggredire alcuni tipi di plastica, in particolare in giornate molto calde e secche e nei pressi di aree dove c'è un'alta produzione di ossidi d'azoto (da cui l'ozono è generato). Luoghi di traffico automobilistico, per l'appunto, come l'autostrada di Bologna.

Il senso di minaccia derivante da queste esperienze e osservazioni quotidiane è stato di certo acuito anche da una scarsa fiducia nei confronti delle istituzioni e di Autostrade per l'Italia. Fra le varie azioni legali intraprese da A.MO Bologna, Luca e Chiara hanno speso molto tempo a redigere un esposto in Procura per chiedere ad ASPI di ottemperare all'obbligo di installare le centraline fisse. Nella compilazione di questo, i due attivisti hanno dovuto leggere i resoconti sulle rilevazioni mobili, fatte fare da Autostrade ad aziende terze durante lo studio di VIA del 2017 per il progetto sul Passante di Mezzo. Dalle parole di Chiara queste stesse rilevazioni, che sono state poi alla base del progetto di allargamento, sembrano essere state a volte condotte con poca affidabilità. Come mi ha raccontato l'attivista, ad esempio, nei documenti è risultato che alcuni monitoraggi erano stati fatti sotto abitazioni e filari alberati, seppure gli stessi addetti avessero scritto in precedenza che il biossido di azoto si distribuisse a seconda delle altezze e non fosse del tutto rilevabile nelle zone limitrofe a case e alberi, sorpassandoli a onda e ricadendo sul territorio al di là di questi. I documenti hanno anche rivelato soluzioni in parte paradossali, come mi ha detto Chiara di aver letto che:

Sono andati nella scuola di Scandellara, che si trova esattamente come noi – in via Scandellara la scuola è sulla tangenziale. Va bene. Sono andati a fare i rilevamenti acustici e dell’aria. Scrivono sulla relazione: “Non abbiamo potuto quantificare il rumore perché c’erano le cicale”. E allora noi abbiamo detto: “Scusate: c’erano le cicale, voi tornate”. E non sono tornati. [...] Allora ti rendi conto di quello che, beceramente, spulciando pagina per pagina, sei riuscito a trovare... in effetti è vero: ci hanno preso in giro dall’inizio alla fine. Loro questa cosa la vogliono fare, indipendentemente da quello che succederà!

Anche il risultato dell’esposto può sembrare piuttosto paradossale, dato che il procuratore non ha ritenuto sussistere ipotesi di reato ambientale proprio perché non erano presenti delle centraline a dimostrarlo. Eppure, sul documento di archiviazione quest’assenza è stata ritenuta una vera e propria negligenza delle autorità competenti, come ha concluso Luca: «Abbiamo perlomeno avuto la soddisfazione che un giudice dicesse: “No no le centraline dovevano essere installate, poche storie”».

In assenza di queste centraline fisse gli attivisti No Passante hanno cercato di cartografare e rendere “visibile” il livello di inquinamento atmosferico del territorio, in maniera da arricchire il loro *frame* di interpretazione e avvalorare le correlazioni causali (tra malattie, inquinanti e infrastruttura) da loro sostenute. Questo è stato fatto, oltre organizzando conferenze o vari *flash mob* per sensibilizzare la popolazione sull’impatto dell’infrastruttura²⁰ (recentemente anche assieme ai movimenti ambientalisti²¹), compiendo autonomamente delle rilevazioni tossicologiche, in particolare nei pressi dell’asse autostrada-tangenziale. Come mi raccontano Luca e Chiara, il primo monitoraggio fatto da A.MO Bologna nel 2017, assieme ad altri comitati locali come Rigenerazione No Speculazione e Becco, fu effettuato tramite le centraline autogestite offerte dell’azienda tedesca Lufdaten, in collaborazione con l’Università di Stoccarda. A gennaio 2018 Bologna contava la presenza di circa tredici centraline Lufdaten installate all’esterno delle abitazioni comunali, alcune di queste indicanti valori di PM10 superiori ai 50 microgrammi²², soprattutto riguardo alle rilevazioni nella zona Arcoveggio a nord della città – limitrofa ad autostrada e tangenziale. Questo monitoraggio cittadino e quelli avvenuti successivamente, si sono ovviamente affiancati alle rilevazioni periodiche dell’ARPAE, l’agenzia dell’Emilia-Romagna per la protezione dell’ambiente. È proprio quest’ultima a indicare come seppure le sue strumentazioni siano di sicuro molto accurate, queste non possono che giovare di contributi di monitoraggio cittadino diffusi sul territorio comunale. Il campionamento passivo

dopotutto, nonostante alcune ovvie limitazioni, è considerato come «un efficace strumento di indagine comparativa su microscala e macroscala di valutazione» (DE MUNARI, PIRONI 2017)²³.

La prima vera grande campagna di rilevamento degli inquinanti è stata quella di Aria Pesa, un network che ha tenuto assieme i comitati No Passante (A.MO Bologna e il Coordinamento dei Comitati contrari all'allargamento) e molti altri gruppi che hanno instaurato con essi un continuo dialogo e supporto reciproco²⁴. Per l'avvio di questa, avvenuto a dicembre del 2017 al Parco della Montagnola, sono stati distribuiti alla cittadinanza – assieme alle istruzioni di montaggio – 340 campionatori passivi di biossido di azoto (NO_2) da collocare nelle vie della città. I risultati sono stati resi pubblici sul sito ufficiale della rete civica dopo la rilevazione di febbraio 2018²⁵. L'analisi dei dati di 317 campionatori validi su 340 (poiché 21 di questi non sono stati riconsegnati) ha riportato che il 53% degli stessi rilevatori ha superato la media annuale consentita per legge, allo stesso modo della centralina fissa di ARPAE di Porta San Felice (che nel 2017 ha rilevato uno sfornamento del 15%). Limiti di legge che, va sottolineato, anche nei casi in cui siano stati rispettati non garantiscono l'assenza di ricadute per la salute dei cittadini (cfr. FAGGIOLI 2017). Parlare di “soglia”, dopotutto, non ha alcun senso dal punto di vista biologico (GENTILINI 2018: 81), se teniamo conto che ciascun individuo possiede una sua diversa suscettibilità, ad esempio molto acuta per quanto riguarda le fasce più fragili della popolazione: anziani e bambini (cfr. SERGI 2018). Proprio riguardo ai più giovani, la prima campagna di Aria Pesa ha evidenziato un dato significativamente problematico poiché circa il 20% delle scuole ha presentato una qualità dell'aria equivalente o peggiore (in due casi) a quella di Porta San Felice. Per questo la Rete dei Comitati Genitori Scuole di Bologna si è unita alla causa di Aria Pesa e ha promosso tra settembre e ottobre del 2018 una nuova campagna di rilevazione di biossido d'azoto focalizzata sui contesti scolastici della città. Per “Quanto è pesa l'aria a scuola?” sono stati posizionati 250 campionatori: dei 238 ottenuti come validi, 215 erano presenti nelle scuole mentre 23 sono stati posizionati in contesti urbani differenti, tra cui le centraline ARPAE di Porta San Felice e Giardini Margherita. Secondo i risultati della campagna «in totale ci sono 62 siti intorno o oltre la fascia corrispondente al limite di legge. Quindi quasi il 40% delle scuole si trova nella fascia ad alto contenuto di NO_2 . Gli alunni delle scuole esposti ad alti livelli di NO_2 sono 17000, di cui oltre 7600 bambini fra 0-10 anni e 2950 fra 0 e 6 anni»²⁶. Tutto questo tenendo presente che circa tre quarti del biossido d'azoto presente nell'area

urbana deriva dal traffico su gomma e che, se teniamo in considerazione l’asse autostrada-tangenziale di Bologna, circa venti contesti scolastici sono collocati strettamente a ridosso dell’infrastruttura²⁷.

La rilevazione di questi dati, seppur non del tutto positivi, ha però permesso agli attivisti No Passante di intervenire in reazione a quel senso di crisi percepito di fronte all’impatto prossimale del “disastro” (BARRIOS 2017). Quello che Chiara mi ha detto di aver potuto constatare negli ultimi decenni è ad esempio il repentino peggioramento della salute dei suoi vicini, anche quelli più giovani, nel suo quartiere di Croce del Bianco:

Non esiste famiglia dove non ci sia persona colpita da tumore, Alzheimer, ictus, infarto. Ti dico: i nostri vicini l’anno scorso – figlio di quarant’anni e signora di sessanta – tutti e due son partiti con due tumori diversi: hanno sempre vissuto qua. Mio figlio – nessuno in casa nostra soffre di allergia – ha un’allergia spaventosa. Comunque non lo so, ti dico, abbiamo varie [...] persone che si fanno dei dubbi, si pongono la domanda: “sarà stato veramente il Passante?” Io credo che sia giusto alla fine dare anche una risposta a queste persone.

Questi disastri ambientali sofferti, che come sottolinea Mara Benadusi si infiltrano tra le pieghe della vita quotidiana in una maniera impercettibile ma con effetti a lungo termine impattanti e cataclismatici (BENADUSI 2018: 153-364), conducono a forme di malessere incorporato (PIZZA 2005: 39-42) che sfocia spesso e volentieri in vere e proprie “crisi di presenza” (DE MARTINO 2019). Secondo de Martino, questo senso di minaccia del nostro orizzonte valoriale può risolversi solamente grazie a meccanismi culturali socialmente efficaci. Se quindi, come abbiamo visto in precedenza, anche il dato scientifico è un costrutto culturale, è forse questo che al giorno d’oggi – allo stesso modo dell’influenza religiosa nel “mondo magico” studiato da de Martino – può permetterci di sentirci reintegrati con un mondo non più svuotato di senso. Del resto le “tecniche laiche” di matrice scienziata (ALLIEGRO 2020b: 52), ricercate dai comitati No Passante in forme di *expertise* esterne o autoprodotte (in questo caso i dati scientifici delle rilevazioni effettuate o i risultati giuridici delle azioni legali intraprese) hanno permesso di dare alla loro mobilitazione un orizzonte di significato socialmente accettato. Hanno inoltre concesso, come mi racconta Chiara, un superamento personale della propria crisi di presenza, grazie a un processo più ampio e trasformativo:

Sì, abbiamo dovuto studiare da zero tanto, tanto, tanto. E questo aiuta. Cioè la mia testa non funziona più, e va bene, però se non altro ti rende vivo: ti fa comprendere tante cose del mondo, no? Ti fa comprendere preoccupazioni di tanti giovani, ti rende presente.

Conclusioni

Se sfogliassimo il dossier speciale Mal'Aria di Legambiente del 30 settembre 2020 noteremmo come Bologna è ancora oggi tra gli ultimi posti (dopo città come Roma, Palermo, Milano e Torino) riguardo al rispetto dei limiti delle polveri sottili e del biossido di azoto suggeriti dall'Organizzazione Mondiale della Sanità. Il capoluogo dell'Emilia-Romagna del resto, sia per condizioni meteorologiche e conformazione geomorfologica (situato tra l'Appennino e la pianura) sia per posizionamento geopolitico (punto di snodo commerciale e di traffico della penisola ma anche dell'asse nord-sud europeo), si trova al centro di tutte le problematiche che interessano la qualità dell'aria della Pianura Padana. Come abbiamo visto, tra queste problematiche si incastra anche il grande nodo autostradale di Bologna. Di questa criticità cittadina i bolognesi sembrano esserne consapevoli, se il questionario "Laboratorio Aria", somministrato nel 2018 da Fondazione Innovazione Urbana a 2000 campioni, ha rilevato che più della metà dei residenti considera pessime le condizioni dell'aria in cui vive, soprattutto a causa dei trasporti privati, e pensa che la circolazione di quest'ultimi andrebbe limitata in contemporanea a un ampliamento delle aree verdi²⁸. Nonostante ciò, non tutti i bolognesi si sono mobilitati di fronte alle criticità di un progetto come quello del Passante di Mezzo, nonostante molti dati emersi dalla mobilitazione No Passante abbiano reso evidente come l'impatto dell'allargamento potrebbe portare a emissioni di CO₂ e di inquinanti atmosferici maggiori di quelle già presenti sul territorio²⁹. Anzi, un ulteriore sondaggio realizzato da YouTrend per il Gruppo Gedi – che ha coinvolto solo 800 abitanti e pur sempre funzionale alla campagna elettorale di Matteo Lepore – ha mostrato che il 56,5% si è dichiarato "abbastanza favorevole" all'allargamento del Passante autostradale³⁰. Messa da parte la retorica sulle percentuali, il fatto che alcuni bolognesi vogliano quest'opera può dipendere da svariati fattori: per contingente necessità di spostamento, dato che nelle ore di punta l'autostrada e in particolare la tangenziale presentano forti problemi di intasamento; per fiducia nei confronti dell'amministrazione e delle future mitigazioni ambientali del Passante di nuova generazione; per semplice rassegnazione. Sta di fatto che mobilitare i cittadini bolognesi contro il progetto di allargamento di autostrada e tangenziale non è stato un compito facile, come abbiamo visto. Prima di tutto, per una questione visiva. Come mi ha detto un'attivista No Passante in un'intervista sul campo:

È più facile secondo me, anche come battaglia, proteggere un bosco che non allargare una strada che crea problemi, perché un sacco di gente ti dice: “Sì ma io devo andare in autostrada”. Quindi insomma c’è chi vede un vantaggio, comunque, e comprensibilmente, perché non ha alternative di spostamento [...]. Sembra una cosa un po’ naïf dire “no, non l’allarghiamo”, perché intanto tutta la gente che sta in coda con questo modello di mobilità... è ovvio che fai molta fatica nel coinvolgimento delle persone! Perché comunque l’aspetto di salute non lo senti, non lo vedi tanto con mano.

Inoltre, vari fattori come divergenze politiche, impegno costante nella documentazione e nell’attivismo cittadino, eventi esterni impattanti come la pandemia da Covid-19³¹, hanno portato a un allentamento «sulla presenza, più che altro, non sull’intento», come mi è stato detto da Chiara. È piuttosto normale che da un movimento qualcuno dei suoi membri se ne distacchi, per mancanza di motivazione e di energie, o per dissidi legati a qualche scelta o metodo d’azione (cfr. PALUMBO 2015; RAVENDA 2018). In questo senso già nell’inverno del 2019 la presenza attiva all’interno del movimento era in parte ridotta a pochi soggetti che assumevano su di sé molte responsabilità operative (come nel caso di Chiara e Luca). Negli ultimi due anni però c’è stato un forte rinnovamento nell’azione e nella sensibilizzazione cittadina contro il Passante esterna ai comitati stessi, scaturito dall’incontro con i movimenti giovanili per la giustizia climatica e la nascita di network ampi come la Rete delle lotte ambientali bolognesi. È proprio nel corso del primo corteo di quest’ultima infatti, dispiegatosi tra vie della città il 17 ottobre 2020, che l’opposizione al Passante di Mezzo è comparsa tra i cinque punti programmatici del *Manifesto per una rivoluzione ambientale a Bologna*³². Come ho potuto notare allora, seppure l’inquinamento atmosferico causato dell’asse stradale può essere stato un *frame* di azione per i comitati No Passante non sempre facile da trasmettere alla cittadinanza (per la sua percezione poco visibile e per la tecnicità dei dati correlati), la questione stessa del nodo di traffico bolognese è sicuramente diventata un *master frame* centrale per gran parte dell’attivismo locale legato alle questioni ecologiche. Non a caso durante la riunione a settembre 2020 della Rete delle lotte ambientali quella contro il Passante di Mezzo è risultata, a detta di alcuni, come “battaglia bandiera” della rete, poiché racchiudeva in sé una miriade di questioni cardine (sulla mobilità sostenibile, la partecipazione, la giustizia sociale) presenti in tanti altri diversi conflitti ambientali. Sempre per questo motivo l’associazione Bologna For Climate Justice ha recentemente parlato molto di Passante di Mezzo, ad esempio invitando a ottobre 2021 Luca e Chiara a un dibattito sulle grandi opere e sulla crisi

climatica, affiancandoli nel dialogo a rappresentanti di comitati noti come i No Grandi Navi di Venezia e i No Tav della Val di Susa.

Queste mobilitazioni territoriali, in particolare se legate a questioni ecologiche, negli ultimi anni hanno catalizzato rivendicazioni collettive di nuove pratiche di democrazia (BONI 2012: 44-45) e di eventuali processi di cambiamento istituzionale (BULSEI 2005: 132). Non è un caso che anche la mobilitazione contro il Passante di Mezzo sembra aver spinto molti attori locali a rivendicare un “diritto alla città” (HARVEY 2016), ben evidente nella richiesta dei No Passante di indire un reale bando internazionale d’idee per risolvere il nodo autostradale di Bologna, puntando sulla mobilità dolce e all’intermodalità o a soluzioni come interramenti e delocalizzazioni autostradali già presenti in molte esperienze in giro per il mondo³³. È da notare inoltre come la mobilitazione contro l’allargamento del Passante si sia concretizzata in forme di “democrazia dal basso” (AIME 2016: 266-283) come, di fronte alla negligente mancanza di strumenti di monitoraggio fisso lungo la tangenziale di Bologna, l’auto-rilevazione cittadina del livello di qualità dell’aria che si respira in città. Questo perché, tenendo conto dei rischi sempre più ingenti che la crisi climatica ed ecologica comportano, intrecciando interessi pubblici e questioni sociali, economiche e ambientali di differente scala e di difficile compatibilità (cfr. ERIKSEN 2017), questi conflitti ambientali necessitano anche di un inevitabile coinvolgimento attivo di tutta la società civile. È così che complesse problematiche ecologiche possono offrirsi come base per costruire un “fronte comune” di lotta, la quale possa aspirare a emancipare tutte le forme di vita – umane e non-umane – e unire istanze di giustizia sociale con obiettivi di giustizia climatica e ambientale (MOORE 2017: 139-140; DE MARZO 2018). Tutto questo di fronte all’individuazione di sempre più frequenti crisi mondiali e multifattoriali (cfr. BARRIOS 2017) che, come la pandemia di Covid-19 ci ha mostrato, ci hanno messo di fronte a “crisi di presenza” globali (DE MARTINO 2019) che necessitano elaborazioni ampie ed ecologiche per essere risolte³⁴.

Analizzare etnograficamente il posizionamento di cittadini mobilitatisi per la tutela della propria salute e del proprio territorio, rintracciando che tipo di narrazione causale, valoriale e simbolica è stata intessuta all’interno del campo di lotta in questione, può essere un iniziale contributo operativo per un’antropologia impegnata e applicata a questioni di interesse pubblico, che sempre più si intrecciano alle conseguenze della crisi climatica ed ecologica in corso. Non a caso la disciplina antropologica sta iniziando

concentrarsi sempre più su questi temi, entrando nel multidisciplinare dibattito sull'Antropocene (MATHEWS 2020; LAI 2020; RAVENDA 2021). Cogliendo l'occasione per questo rinnovato interesse per l'uomo e per il suo impatto sull'ambiente (LATOUR 2014), si può dunque proporre un'antropologia pubblica della salute (RAVENDA 2018) che delinei la complessità multifattoriale di questi campi di scontro, lungo la transdisciplinarietà e autorevolezza fornite dal campo dell'antropologia medica (SEPPILLI 2014) che, in molti casi di studio, non potrà escludere forme di intervento (FARMER 2006) o di militanza politica (KOENSLER, ROSSI, BONI 2020). Infine, fare in modo che l'incontro etnografico permetta all'interlocutore locale di dare un nome alla sua complessa esperienza di sofferenza (GOOD 2006; PIZZA 2005: 112-115), potrà dare spazio alle sue rivendicazioni socio-politiche (LOCK, SCHEPER-HUGHES 2006) e ai suoi meccanismi di risoluzione intrapresi a risolvere la crisi del proprio spazio di vita. Nel caso di questo studio, un autorevole dispositivo culturale che potrebbe dare una risposta a molti cittadini bolognesi contrari al Passante di Mezzo, potrebbe essere la tanto ambita ricerca epidemiologica. Quest'ultima infatti riuscirebbe a fornire maggiore rilevanza al dibattito sulla relazione di causalità tra inquinamento da traffico autostradale e diffusione di patologie nella città di Bologna. Dibattito che, seppure è stato presente all'interno delle frizioni e dei conflitti nati tra tutti i vari attori che abbiamo visto essersi posizionati nel campo, non ha mai ricevuto la giusta attenzione rispetto a tutti questi anni di preoccupazioni da parte dei residenti limitrofi alla tangenziale. Forse, come hanno messo da altre ricerche etnografiche (RAVENDA 2018: 19-21) è solo grazie a un'ulteriore evidenza fornita dai dati epidemiologici dopo tutto, che il malessere visivamente espresso da alcuni cittadini bolognesi potrebbe finalmente essere ascoltato con il giusto peso dalle istituzioni. È così che la testimonianza degli abitanti e l'*expertise* scientifica potrebbero ancora con più forza metterci in guardia su cosa si celi (tra rischi ambientali e conseguenze sulla salute umana) dietro un progetto che suscita diversi conflitti e si compone di variegate contraddizioni come il futuro “Passante di nuova generazione”.

Note

⁽¹⁾ È importante far notare che a condurre lo studio di impatto ambientale per il primo progetto di allargamento nel 2017 fu la Spea Engineering S.p.A., società appartenente ad ASPI (e perciò non *super partes*) dichiarata inattendibile da quest'ultima dopo la vicenda del crollo del ponte Morandi di Genova il 14 agosto 2018. In quel caso proprio

la società Spea era stata responsabile della manutenzione dell'infrastruttura. La vicenda del ponte ha chiaramente comportato una forte rottura con il Governo, facendo slittare ulteriormente l'iter per l'approvazione del Passante di Bologna.

⁽²⁾ Posizioni chiaramente non irremovibili, se pensiamo che partiti come Forza Italia e Lega Nord sono da sempre stati favorevoli a un Passante Sud, o se teniamo conto di gruppi e singoli politici locali che, come Coalizione Civica o Massimo Bugani del M5S, dopo una lunga opposizione si sono trovati allineati con Lepore a realizzare il più recente Passante "di nuova generazione".

⁽³⁾ Nei primi anni 2000 alcuni cittadini dei comuni che sarebbero stati attraversati dal primo progetto di Passante si unirono creando il Comitato per l'Alternativa al Passante Nord di Bologna. Quest'ultimo, con la consulenza di alcuni tecnici, propose alle istituzioni un progetto di allargamento dell'infrastruttura che attraversava il comune, ponendosi allora (e ancora oggi) in aperta opposizione con i No Passante di Mezzo. È interessante far notare che i tecnici dell'allora MIT, di fronte allo studio di fattibilità del comitato, espressero seri dubbi sull'intervento in sede, avvertendo su quali «ulteriori danni la proposta del potenziamento in sede porterebbe allo stato attuale dell'atmosfera e del clima acustico nella prossimità del nastro» (BUKOWSKI, WU MING 2016).

⁽⁴⁾ Extinction Rebellion è un movimento ambientalista internazionale. Nato a maggio del 2018 a Londra, iniziò a farsi conoscere in seguito all'occupazione e al blocco di molte zone della città (KNIGHTS 2019: 10). Il movimento si definisce "non violento" e la sua strategia si fonda su azioni di protesta e di disobbedienza civile. Le tre richieste del manifesto programmatico sono, rispettivamente: la dichiarazione di emergenza climatica ed ecologica da parte dei governi e il cambiamento delle loro politiche in consapevolezza della gravità della situazione; il raggiungimento dello zero netto di emissioni di gas a effetto serra entro il 2025; l'istituzione di assemblee cittadine con potere deliberativo su questioni pubbliche, da affiancare ai governi e i parlamenti attuali.

⁽⁵⁾ Introdotto inizialmente dal sociologo Erving Goffman un *frame* è inteso come uno schema interpretativo che trasforma la realtà in qualche cosa di significativo, e che dunque permette agli individui di dare senso a un numero infinito di fatti concreti e di orientare la loro azione (cfr. MONTAGNA 2012).

⁽⁶⁾ Per approfondire questi ulteriori aspetti rimando alla ricerca completa, esito della mia tesi magistrale in antropologia politica all'Università di Bologna (DI MARIO 2021).

⁽⁷⁾ Nel caso di questo studio (KOPNINA 2016) ad esempio vengono correlate le condizioni di inquinamento atmosferico nei Paesi Bassi e l'alta concentrazione di autovetture pro capite nel paese con l'incidenza dell'asma all'interno della popolazione.

⁽⁸⁾ L'etnografia di Andrea F. Ravenda (2018) è incentrata sulla mobilitazione di comitati cittadini come i "No al carbone" e sul posizionamento di attori sociali nazionali e locali, attorno alla questione di inquinamento industriale delle centrali termoelettriche e del polo petrolchimico in provincia di Brindisi.

⁽⁹⁾ Oltre alle petizioni già citate i comitati No Passante hanno inviato una raccolta di firme anche al Parlamento Europeo. Nonostante la dichiarazione di non competenza da parte della Commissione, di fronte a una petizione che denunciava

l'assenza di una reale partecipazione cittadina al progetto di potenziamento e manifestava una forte preoccupazione per la qualità dell'aria e la salute dei cittadini, questa raccolta firme è stata lasciata ulteriormente aperta nel corso della riunione della commissione per le petizioni del 29 ottobre 2020 a Bruxelles. La petizione al Parlamento europeo è consultabile al link: <https://www.europarl.europa.eu/petitions/en/petition/content/1432%252F2016/html/Petition-No-1432%252F2016-by-Chiara-Marini-%2528Italian%2529-on-the-%25E2%2580%2598Passante-di-Bologna%25E2%2580%2599-project> (consultato il 13 maggio 2022).

⁽¹⁰⁾ L'articolo è riportato sul sito del Coordinamento dei Comitati contrari al Passante di Mezzo di Bologna: <http://www.passantedimezzonograzie.it/images/carlino-14.3.17-Ordine-medici.png> (consultato il 13 maggio 2022).

⁽¹¹⁾ La petizione è reperibile al sito: https://www.change.org/p/al-sindaco-di-bologna-virginio-merola-al-direttore-dell-uo-epidemiologia-promozione-della-salute-appello-per-un-monitoraggio-dell-aria-e-indagine-epidemiologica-sul-passante-di-bologna?recruiter=46963286&recruited_by_id=64095360-83e4-0130-b477-3c764e046567&utm_source=share_petition&utm_medium=copylink&utm_campaign=petition_dashboard (consultato il 13 maggio 2022).

⁽¹²⁾ La delibera n. 1202 del 2/8/2017, GPG/2017/1297 (p. 73) è consultabile al link: https://servizissir.regione.emilia-romagna.it/deliberegiunta/servlet/AdapterHTTP?action_name=ACTIONRICERCADELIBERE&operation=leggi&cod_protocollo=GPG/2017/1297&ENTE=1 (consultato il 13 maggio 2022).

⁽¹³⁾ Seppure il discorso, sostenuto da Società Autostrade e varie volte dal Comune di Bologna, per cui aumentare le carreggiate di un'autostrada consente una maggiore fluidità del traffico sia stato confutato dagli esperti tecnici che hanno affiancato i No Passante nella loro mobilitazione. Uno di loro, il professore e ingegnere Alberto Bucchini, ha richiamato l'attenzione sul cosiddetto “paradosso di Braess”, secondo il quale allargare una strada la rende più appetibile rispetto ad altri percorsi (sia per spazio che per tempi di percorrenza) e dunque aumenta l'offerta del servizio stesso (BUCCHI 2016: 23). Questa “induzione della domanda” quindi, a lungo andare, porterebbe ulteriore nuovo traffico sino al punto di saturare lo stesso tratto che precedentemente si voleva liberare. Non a caso, negli ultimi anni, alcuni Dipartimenti dei Trasporti americani come quello della California (Caltrans) o della Pennsylvania hanno iniziato a limitare l'allargamento o la costruzione di nuove autostrade, tenendo sempre più conto dei molti studi di traffico che hanno messo in luce questo fenomeno. Per maggiori informazioni: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-11-11/california-s-dot-makes-a-rare-admission-more-roads-mean-more-traffic> (consultato il 18 maggio 2022).

⁽¹⁴⁾ Come mi ha raccontato l'attivista No Passante: «Cioè la politica è lì per facilitare il business dei privati, non per fare l'interesse del pubblico. E questo per me che sono bolognese dalla nascita è uno scandalo: cioè io mi sento profondamente offeso da questo atteggiamento della nostra classe dirigente. Perché io sono cresciuto in tutt'altro mondo, cioè in un mondo in cui la politica si faceva... veramente in mezzo alla gente. Cioè la politica allora nasceva nei bar, nei circoli, nelle sezioni del PC, no? Da lì

venivano le idee di sviluppo della città e quant'altro. Ma adesso abbiamo Merola che si vanta di “studiare in silenzio il progetto” – il nuovo progetto di allargamento della tangenziale – in separata sede con il concessionario, con gente che sicuramente non sono i cittadini di Bologna» (DI MARIO 2021: 51).

⁽¹⁵⁾ La presentazione del Passante di “nuova generazione” si può trovare all’articolo sul Resto del Carlino: https://www.ilrestodelcarlino.it/bologna/cronaca/passante-ultime-notizie-1.7058914?fbclid=IwAR3pNn0fa1C9QEi5UYhMey9jtFLConeZrRyhRzGHeH799jFz3ei_t0fyJSI (consultato il 18 maggio 2022).

⁽¹⁶⁾ Il primo intervento è reperibile nel report dell’incontro sul sito https://www.passantedibologna.it/wp-content/uploads/2016/07/report_29_settembre_2016.pdf. Il secondo invece, rilasciato a distanza di un anno è stato commentato da Andrea Colombo, ex consigliere comunale del PD: <https://medium.com/andrea-colombo/vorrei-che-la-priorit%C3%A0-del-nostro-comune-fosse-la-salute-dei-cittadini-db935428b289> (consultati il 18 maggio 2022).

⁽¹⁷⁾ Porta San Felice, zona molto trafficata della città poiché punto di passaggio che conduce verso l’Ospedale Maggiore, l’Aeroporto e il comune di Borgo Panigale, si trova nella parte ovest delle mura di Bologna, a 5 km dall’asse autostradale-tangenziale.

⁽¹⁸⁾ Il Psc (Piano Strutturale Comunale) di Bologna del 2008 indicava il Passante Nord come soluzione prescelta per risolvere le criticità del nodo autostradale. Stessa cosa il PRIT 2020, il Piano Regionale Integrato dei Trasporti che, come sottolineato dai comitati No Passante (*A.MO Bologna* 2017: 47-48), prevedeva anch’esso il progetto a nord e non il potenziamento in sede. Il Comune di Bologna e Aspi hanno infine optato per l’allargamento in sede nel 2016, dopo che la Commissione europea aveva contestato il progetto e la concessione autostradale diretta ad Autostrade per l’Italia (che era in progetto di avvenire senza apertura di un bando pubblico). È così che la proposta di un Passante di Mezzo è stata presentata in tempi brevi, non combaciando con il nuovo PRIT 2020 che ancora indicava il Passante Nord come l’unica soluzione prevista del nodo di traffico autostradale di Bologna.

⁽¹⁹⁾ I “confronti pubblici” sul Passante sono avvenuti a settembre 2016, coinvolgendo in cinque incontri i residenti di quartieri limitrofi alla tangenziale (San Donnino, Croce del Biacco, Croce Coperta, Lame e Birra). Queste assemblee pubbliche hanno avuto l’intento di recepire domande e osservazioni dei cittadini sul nuovo progetto del Passante di Mezzo, senza però fornire la possibilità di discutere sul progetto stesso o di proporre alternative a esso. Wolf Bukowski e i Wu Ming (2016), nel loro articolo su *Internazionale*, hanno offerto un racconto ben chiaro delle dinamiche “partecipative” di quegli eventi e della reazione critica da parte dei cittadini bolognesi.

⁽²⁰⁾ Per rappresentare il possibile esito di un allargamento del Passante a 16-18 corsie totali, i comitati contrari hanno provato a equipararlo visivamente all’estensione di Piazza Maggiore, che con i suoi 60 metri occupa il centro di Bologna e che, dopo l’allargamento di autostrada e tangenziale, risulterebbe addirittura più ristretta del Passante (la cui ampiezza laterale arriverebbe invece ai 64-71 metri). Per fare questo, gli attivisti hanno affiancato le immagini della piazza e della strada proprio al centro del volantino dell’ultima petizione sulla richiesta di indagine epidemiologica. Con lo

stesso intento, già il 16 gennaio di tre anni fa 18 attivisti disposti su una lunga fila sono avanzati da via Rizzoli a Piazza Maggiore tenendo in mano altrettanti cartelloni grigi, di fronte ai passanti del centro storico. Le foto della manifestazione si trovano sul blog di Gianni Tugnoli, ex assessore all'Ambiente di Bologna e sostenitore dei movimenti No Passante: <http://tgcoop.blogspot.com/2019/02/salvini-di-maio-zingaretti-calenda-2.html#more> (consultato il 18 maggio 2022).

⁽²¹⁾ Per rappresentare invece non l'impatto dell'inquinamento ma la sua mancata rilevazione, alcuni attivisti del movimento Extinction Rebellion, nel corso di una manifestazione in bicicletta il 7 dicembre 2019 assieme a tanti altri comitati ambientalisti locali e No Passante, hanno portato in spalla due sagome di cartone delle centraline di monitoraggio promesse da Aspi e mai collocate nei pressi della tangenziale.

⁽²²⁾ Le soglie massime fissate dall'UE sono di 40 microgrammi per metrocubo per il NO₂, 50 per le PM10 e 25 per le PM2.5. Il trend in questi anni sembra solo lievemente migliorato perché l'ultimo rapporto dell'EEA (2020) contrassegna la qualità media dell'aria di Bologna (nel 2018) intorno ai 49 µg/m³ per le NO₂ e 45 µg/m³ per le PM10.

⁽²³⁾ Non è solo a Bologna, del resto, che dei cittadini si mobilitano per monitorare autonomamente la qualità dell'aria in cui vivono: lo si è visto in alcune città d'Europa, ma anche dalla nascita di associazioni come Cittadini per l'Aria che, con la sua campagna del 2017 “NO₂, no grazie” a Milano, è stata d'ispirazione per quella effettuata successivamente dalla nuova rete bolognese di Aria Pesa.

⁽²⁴⁾ Questi sono l'associazione di produttori a km0 Campi Aperti, i centri sociali Lâbas e Tpo (Teatro Polivalente Occupato), il movimento Salvaiciclisti e l'officina polivalente Camere d'Aria, l'Associazione Culturale Le Ortiche, il comitato Becco, i circoli Legambiente di Bologna e dei Comuni dell'Appennino bolognese e, non per ultimo, il comitato Rigenerazione No speculazione.

⁽²⁵⁾ I risultati della campagna e il report sono consultabili sul sito ufficiale <https://aria-pesa.org/> (consultato il 18 maggio 2022).

⁽²⁶⁾ La relazione finale, aggiornata al 1 maggio 2019, è consultabile sul sito di Aria Pesa: https://ariapesa.org/docs/sintesi_dei_dati_ariapesa_scuola.pdf (consultato il 18 maggio 2022).

⁽²⁷⁾ Sulla pagina Facebook dei Comitati contrari al Passante di Mezzo viene presentata la lista di istituti scolastici (da asili nido a scuole secondarie di primo grado) collocati entro trecento metri dal Passante: <https://www.facebook.com/noallargtangbo/posts/3741499112529022> (consultato il 18 maggio 2022).

⁽²⁸⁾ Il questionario è consultabile online al sito: <http://www.fondazioneinnovazioneurbana.it/45-uncategorised/1823-laboratorio-aria-online-i-risultati-del-questionario> (consultato il 18 maggio 2022).

⁽²⁹⁾ Riguardo al possibile aumento degli inquinanti atmosferici in seguito all'allargamento dell'asse autostradale-tangenziale, un post pubblicato sulla pagina Facebook di Aria Pesa sottolinea che «secondo le stime del progettista Autostrade per l'Italia, in caso di mancato adeguamento del parco auto circolante rischia di aumentare le emissioni di particolato e biossido di azoto fino al 17%». Il link al post è: <https://www>.

facebook.com/AriaPesa/posts/1064357777362665. I dati riportati dalla rete civica possono essere invece accertati consultando la relazione di accompagnamento di ASPI alla procedura di VIA, riguardante le richieste di integrazione della regione Emilia-Romagna: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/MetadatoDocumento/206213> (consultati il 19 maggio 2022). Va tenuto inoltre conto che, considerando le crisi economiche di questi ultimi anni, passare a un veicolo con omologazione più recente sarà invece sempre più complesso per i cittadini, su cui spesso si scarica la responsabilità dello smog, tramite quello che Wolf Bukowski e i Wu Ming (2016) hanno definito un “subdolo messaggio iperliberista”: «la città soffoca, i tuoi figli si ammalano? Colpa tua, pezzente, non hai cambiato l’automobile. Noi facciamo grandi progetti, grandi autostrade a favore del trasporto ferroviario e della pulizia dell’aria; poi se tutto fallisce è perché metti i soldi sotto il materasso e non compri un euro 6».

⁽³⁰⁾ I risultati emersi dal sondaggio sono riportati nell’articolo di Repubblica: https://bologna.repubblica.it/cronaca/2021/09/15/news/sindaco_il_sondaggio_bologna_vuole_lepore_e_il_passante-317819850/ (consultato il 18 maggio 2022).

⁽³¹⁾ Questa ha costretto i militanti all’allontanamento fisico e a un’inevitabile modalità di comunicazione sulle piattaforme online. Per questo motivo è stato difficile riunire i membri più anziani: per la loro minore dimestichezza con i supporti digitali, per la loro fragilità che li ha resi meno raggiungibili per degli incontri fisici, per i loro impegni quotidiani che si sono aggiunti in quei mesi (come ad esempio, per i nonni, di badare ai nipoti rientrati a casa nel periodo del *lockdown*).

⁽³²⁾ Gli altri quattro punti erano: la critica al Piano Urbanistico Generale (PUG) e alle politiche speculative di consumo di suolo; la riduzione dell’Aeroporto Marconi e la promozione di un trasporto pubblico gratuito e sostenibile (al posto della navetta People Mover); la rivendicazione di sovranità alimentare contro i colossi commerciali come il centro Fico; l’utilizzo del Recovery Fund per investire in un cambio di rotta fondato sulla giustizia ambientale e sociale.

⁽³³⁾ Nel dossier redatto da comitati cittadini e tecnici contrari all’allargamento (*A.MO Bologna* 2017: 50-53) vengono portati esempi come quello di Rio Madrid (già citato precedentemente), esperienze come la lunga *promenade* di Parigi che nel 2012 ha sostituito la vecchia superstrada sulle rive del fiume Senna o progetti di demolizione e declassamento di autostrade come l’A6 e A7 nei pressi della città di Lione.

⁽³⁴⁾ Una considerazione ecologica riguardo alla pandemia da Sars Cov-2 ancora in corso non è solo quella della sua origine di diffusione (che intreccia l’impatto antropico sugli ecosistemi alle conseguenze del surriscaldamento globale) ma anche della correlazione tra la sua diffusione e fattori ambientali già presenti, come l’inquinamento atmosferico. È così che uno studio italiano (SIMA 2020) redatto in collaborazione con le Università di Bologna e Bari e ripreso anche dal *British Medical Journal*, ha confermato che durante la pandemia condizioni di grave inquinamento dell’aria come quelli presenti nella Pianura Padana hanno creato ambienti indoor che hanno favorito drasticamente la diffusione del Covid-19.

Bibliografia

- A.MO BOLOGNA ONLUS, COORDINAMENTO DEI COMITATI CONTRARI AL PASSANTE DI BOLOGNA (a cura di) (2017), *Passante autostradale di Bologna. Un'opera inutile, dannosa e anacronistica*, <http://www.passantedimezzonograzie.it/index.php/informati/189-rapporto-sul-passante-autostradale-di-bologna-un-opera-inutile-dannosa-e-anacronistica> (consultato l'11 dicembre 2021).
- AIME M. (2016), *Fuori dal tunnel. Viaggio antropologico nella val di Susa*, Meltemi, Milano.
- ALLIEGRO E.V. (2020a), *Il monitoraggio ambientale come “dispositivo” politico e “costruito” socioculturale. Una proposta interpretativa e operativa a partire dalla città di Taranto*, “Archivio Antropologico Mediterraneo”, Vol. 22: 20-49.
- ALLIEGRO E.V. (2020b), *Out of place out of control. Antropologia dell'ambiente in crisi*, CISU, Roma.
- BARRIOS R.E. (2017), *What Does Catastrophe Reveal for Whom? The Anthropology of Crises and Disasters at the Onset of the Anthropocene*, “Annual Review of Anthropology”, Vol. 46: 151-166.
- BENADUSI M. (2018), *Petrolio: croce e delizia. Parabole del capitalismo nel corridoio industriale siracusano*, pp. 161-183, in PALIDDA S. (a cura di), *Resistenze ai disastri sanitari, ambientali ed economici nel Mediterraneo*, DeriveApprodi, Roma.
- BOBBIO L. (2016), *La partecipazione imperfetta*, “Sentieri Urbani”, 21: 28-31.
- BONI S. (2012), *Strumenti analitici per uno studio dei movimenti sociali*, pp. 35-46, in KOENSLER A., ROSSI A. (a cura di) (2012), *Comprendere il dissenso. Etnografia e antropologia dei movimenti sociali*, Morlacchi Editore, Perugia.
- BOURDIEU P. (2003[1972]), *Per una teoria della pratica. Con tre studi di etnologia cabila*, Raffaello Cortina Editore, Milano.
- BUCCHI A. (2016), *Nodo di Bologna. Osservazioni trasportistiche*, <http://www.passantedimezzonograzie.it/index.php/informati/190-relazioni-di-approfondimento-al-rapporto-sul-passante-autostradale-di-bologna-un-opera-inutile-dannosa-e-anacronistica> (consultato il 11 dicembre 2021).
- BUKOWSKI W., WU MING (2016), *Il Passante di Bologna*, <https://www.internazionale.it/storia/passante-di-bologna> (consultato il 11 dicembre 2021).
- BULSEI G. (2005), *Ambiente e politiche pubbliche*, Carocci editore, Roma.
- CENTRO DI DOCUMENTAZIONE SUI CONFLITTI AMBIENTALI (a cura di), *Conflitti ambientali. Biodiversità e democrazia della terra*, Edizioni Ambiente, Milano.
- DE MARTINO E. (2019[1977]), *La fine del mondo. Contributo all'analisi delle apocalissi culturali*, Einaudi, Torino.
- DE MARZO G. (2018), *Per amore della terra. Libertà, giustizia e sostenibilità ecologica*, Castelvecchi, Roma.
- DE MUNARI E., PIRONI C. (2017), *Il monitoraggio passivo, punti di forza e criticità*, “Ecoscienza”, Vol. 3: 34-35.
- DELLA PORTA D., PIAZZA G. (2008), *Le ragioni del no. Le campagne contro la Tav in Val di Susa e il Ponte sullo Stretto*, Feltrinelli, Milano.
- DI MARIO A. (2021), *Passiamoci in mezzo. Etnografia dei conflitti attorno al Passante di Mezzo di Bologna*, https://www.academia.edu/50430063/Passiamoci_in_mezzo_Etnografia_dei_conflitti_attorno_al_Passante_di_Mezzo_di_Bologna (consultato il 11 dicembre 2021).

- ERIKSEN T. (2017[2016]), *Fuori controllo. Un'antropologia del cambiamento accelerato*, Einaudi, Torino.
- EUROPEAN ENVIRONMENTAL AGENCY (2020), *Air Quality in Europe – 2020 Report*, <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2020-report> (consultato il 11 dicembre 2021).
- FAGGIOLI A. (2017), *Il Passante di Mezzo di Bologna. Dossier sul rapporto tra ambiente e salute*, <http://www.passantedimezzonograzie.it/index.php/informati/190-relazioni-di-approfondimento-al-rapporto-sul-passante-autostradale-di-bologna-un-opera-inutile-dannosa-e-anacronistica> (consultato il 10 dicembre 2021).
- FAGGIOLI A. (2018), *Prevenzione e salute tra passato e presente*, pp. 62-76, in GLI ASINI (a cura di), *A che punto è la città? Bologna dalle politiche di "buongoverno" al governo del marketing*, Edizioni dell'asino, Roma.
- FARMER P. (2005[2003]), *Sofferenza e violenza strutturale. Diritti sociali ed economici nell'era globale*, pp. 265-302, in QUARANTA I. (a cura di), *Antropologia medica. I testi fondamentali*, Raffaello Cortina Editore, Milano.
- GENTILINI P. (2018), *Salute e ambiente in Emilia Romagna. Riflessioni di un medico*, pp. 77-89, in GLI ASINI (a cura di), *A che punto è la città? Bologna dalle politiche di "buongoverno" al governo del marketing*, Edizioni dell'asino, Roma.
- GLI ASINI (a cura di) (2018), *A che punto è la città? Bologna dalle politiche di "buongoverno" al governo del marketing*, Edizioni dell'asino, Roma.
- GOOD B.J. (2006[1992]), *Un corpo che soffre. La costruzione di un mondo di dolore cronico*, pp. 235-259, in QUARANTA I. (a cura di), *Antropologia medica. I testi fondamentali*, Raffaello Cortina Editore, Milano.
- HARVEY D. (2016[2012]), *Il capitalismo contro il diritto alla città*, Ombre Corte, Verona.
- ILlich I. (2019[1971]), *Descolarizzare la società. Una società senza scuola è possibile?*, Mimesis, Milano.
- KNIGHTS S. (2019), *Introduction: The Story so Far*, pp. 9-13, in EXTINCTION REBELLION (a cura di), *This Is Not a Drill*, Penguin Books, Londra.
- KOENSLER A., ROSSI A., BONI S. (2020), *Etnografie militanti. Prospettive e dilemmi*, Meltemi, Milano.
- KOENSLER A., ROSSI A. (a cura di) (2012), *Comprendere il dissenso. Etnografia e antropologia dei movimenti sociali*, Morlacchi Editore, Perugia.
- KOPNINA H. (2016), *Asthma and Air Pollution: Connecting the Dots*, pp. 142-156, in SINGER M. (a cura di), *A Companion to the Anthropology of Environmental Health*, John Wiley & Sons, Chichester.
- LAI F. (2020), *Antropocene. Per un'antropologia dei mutamenti socioambientali*, Editpress, Firenze.
- LATOUR B. (2014), *Anthropology at the Time of the Anthropocene. A Personal View of What Is to Be Studied*, pp. 35-51, in BRIGHTMAN M., LEWIS J. (a cura di) (2017), *The Anthropology of Sustainability*, Palgrave Macmillan, Londra.
- LEGAMBIENTE (2020), *Che aria tira nelle città. La salute viene prima di tutto (?)*. *Mal'Aria di città, edizione speciale*, https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2020/09/Dossier_aria_citta_092020.pdf (consultato il 11 dicembre 2021).
- LOCK M., SCHEPER-HUGES N. (2006[1990]), *Un approccio critico-interpretativo in antropologia medica: rituali e pratiche disciplinari e di protesta*, pp. 149-194, in QUARANTA I. (a cura di), *Antropologia medica. I testi fondamentali*, Raffaello Cortina Editore, Milano.
- LUTRI A. (2018), *Le magie globali dell'ENI a Gela: industrializzazione, riconversione e patrimonializzazione*, "Illuminazioni", 46: 3-39.

- MATHEWS A.S. (2020), *Anthropology and the Anthropocene: Criticisms, Experiments, and Collaborations*, “Annual Review of Anthropology”, Vol. 49: 67-82.
- MONTAGNA N. (2012), *Conflitti, movimenti e cambiamento sociale nelle teorie sui movimenti*, pp. 57-72, in KOENSLER A., ROSSI A. (a cura di), *Comprendere il dissenso. Etnografia e antropologia dei movimenti sociali*, Morlacchi Editore, Perugia.
- MOORE J.W. (2017[2016]), *Antropocene o Capitalocene? Scenari di ecologia mondo nell'era della crisi planetaria*, Ombre Corte, Verona.
- PADOVAN D., MAGNANO M. (2011), *Genesi e ruolo dell'expertise nelle controversie ambientali. Il caso del Tav in Val di Susa*, pp. 201-234, in PELLIZZONI L. (a cura di), *Conflitti ambientali. Esperti, politica, istituzioni nelle controversie ecologiche*, Il Mulino, Bologna.
- PALIDDA S. (a cura di) (2018), *Resistenze ai disastri sanitari, ambientali ed economici nel Mediterraneo*, DeriveApprodi, Roma.
- PALUMBO B. (2015), *Movimenti sociali, politica ed eterocronia in una città siciliana*, “Anuac. Rivista dell'Associazione Nazionale Universitaria Antropologi Culturali”, Vol. 4(1): 8-41.
- PASQUARELLI E., RAVENDA A.F. (2020), *Antropologia medica nella crisi ambientale. Determinanti bio-sociali, politica e campi di causazione*, “Archivio Antropologico Mediterraneo”, Vol. 22: 6-19.
- PELLIZZONI L. (a cura di) (2011), *Conflitti ambientali. Esperti, politica, istituzioni nelle controversie ecologiche*, Il Mulino, Bologna.
- PETRYNA A. (2002), *Life Exposed: Biological Citizens after Chernobyl*, Princeton University Press, New York-Princeton.
- PIERONI O., ZIPARO A. (2011), *Il conflitto dell'expertise nella vicenda del ponte*, pp. 293-312, in PELLIZZONI L. (a cura di), *Conflitti ambientali. Esperti, politica, istituzioni nelle controversie ecologiche*, Il Mulino, Bologna.
- PIZZA G. (2005), *Antropologia medica. Saperi, pratiche e politiche del corpo*, Carocci, Roma.
- RAVENDA A.F. (2018), *Carbone. Inquinamento industriale, salute e politica a Brindisi*, Meltemi, Milano.
- RAVENDA A.F. (2020), *“Frizioni famigliari”. Lavoratori, salute e conflitti in un'area industriale siciliana*, “Archivio Antropologico Mediterraneo”, Vol. 22: 98-117.
- RAVENDA A.F. (2021), *La salute al tempo della crisi ambientale. Contaminazioni, causalità, rischio*, “AM. Rivista della Società italiana di antropologia medica”, 51: 131-150.
- SEPPILLI T. (2014), *Antropologia medica e strategie per la salute*, “AM. Rivista della Società italiana di antropologia medica”, 37: 17-32.
- SERGI V. (2018), *Cambiare aria. Alcune esperienze di attivazione individuale e collettiva contro l'inquinamento dell'aria nelle metropoli europee*, pp. 147-160, in PALIDDA S. (a cura di), *Resistenze ai disastri sanitari, ambientali ed economici nel Mediterraneo*, DeriveApprodi, Roma.
- SIMA (2020), *Position Paper. Relazione circa l'effetto dell'inquinamento da particolato atmosferico e la diffusione di virus nella popolazione*, <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-35178-covid-19.pdf> (consultato l'11 dicembre 2021).
- TSING A.L. (2005[2004]), *Friction. An Ethnography of Global Connection*, Princetown University Press, Princetown.
- VINEIS P. (2014), *Salute senza confine. Le epidemiologie al tempo della globalizzazione*, Codice edizioni, Torino.

WU MING (2016), *Un viaggio che non promettiamo bene. Venticinque anni di lotte No Tav*, Einaudi, Torino.

YOUNG H. S., MCCAULEY D. J., GALETTI M., DIRZO R. (2016), *Patterns, Causes, and Consequences of Anthropocene Defaunation*, "Annual Review of Ecology, Evolution, and Systematics", Vol. 47, pp. 333-358.

Scheda sull'Autore

Ariele Di Mario (1996) si è laureato in Antropologia Culturale ed Etnografia all'Università di Bologna, con una tesi sui conflitti socio-ambientali legati al progetto del Passante di Mezzo. In seguito a una ricerca di campo svoltasi in Italia e nella contea di Moray in Scozia, a stretto contatto con movimenti ambientalisti come Extinction Rebellion, ha studiato la formalizzazione di nuove esperienze di sofferenza connesse al senso di apocalisse climatica, come il *climate despair*, l'*ecoanxiety* e la *solastalgia* (2019-2020). Dal 2021 collabora con la Scuola di Ecologia Politica in Montagna di Castiglione Dei Pepoli (BO) per un progetto di ricerca incentrato sulle tematiche del "riabitare" luoghi dell'entroterra in una prospettiva di giustizia ambientale e sociale. In questo momento lavora all'interno dell'organizzazione non governativa WeWorld, che opera in 27 paesi con progetti di Cooperazione allo Sviluppo e Aiuto Umanitario.

Riassunto

"Sarà stato veramente il Passante?". Expertise ed esperienza vissuta degli attivisti contrari al progetto di allargamento del Passante autostradale. di Bologna.

Sul Passante, l'asse autostradale-tangenziale che attraversa la città di Bologna, centinaia di veicoli giornalieri passano da ormai più di trent'anni emettendo il 40% dell'inquinamento da traffico veicolare del Comune. Contro il progetto di allargamento della struttura che ufficialmente dovrebbe risolvere questo problema, si è posizionata una rete di associazioni ambientaliste e di comitati cittadini locali. Questa ricerca etnografica rintraccia questi posizionamenti di campo attorno a un conflitto ambientale globale e locale, che mette in luce contemporanee e diffuse discussioni sulla salute pubblica nell'era dell'Antropocene.

Parole chiave: inquinamento, salute, conflitto ambientale, expertise, frame

Resumen

"¿Realmente fue el Passante?". Expertise y experiencia vivida de los activistas contrarios al proyecto de ampliación de la autopista El Passante de Bolonia.

Desde hace más de treinta años, cientos de vehículos pasan diariamente por el Pasante, el eje autopista-tangencial que atraviesa la ciudad de Bolonia emitiendo el 40% de la contaminación producida por el tráfico vehicular de la ciudad. Una red de asociaciones ecologistas y comités de ciudadanos locales se ha posicionado en contra del

proyecto de ampliación de la estructura, acción que se supone resolverà oficialmente el problema de la congestión del tráfico. Esta investigación etnográfica identifica las posiciones de campo alrededor de un conflicto medioambiental global y local, que ilumina los debates contemporáneos y difundidos sobre la salud pública en la era del Antropoceno.

Palabras clave: contaminación, salud, conflicto medioambiental, expertise, frame

Résumé

“C’était vraiment le Passante?”. Expertise et expérience vécue des activistes opposés au projet d’élargissement du Passante autoroutier de Bologne.

Depuis plus de trente ans, des centaines de véhicules passent chaque jour sur le Passante, l’axe autoroute-périphérique qui traverse Bologne, émettant 40% de la pollution de la ville dérivant du trafic. Un réseau d’associations environnementales et de comités de citoyens locaux a pris position contre le projet d’agrandissement de la structure qui est officiellement censé résoudre ce problème. Cette recherche ethnographique retrace ces positions de terrain autour d’un conflit environnemental global et local qui met en lumière les discussions contemporaines et répandues sur la santé publique dans l’ère de l’Anthropocène.

Mots-clés: pollution, santé, conflit environnemental, expertise, frame

