



“IDEE E PROGETTI PER UNA DIVERSA MOBILITÀ BOLOGNESE”

*Gruppo Assembleare Lega Nord Padania Emilia e Romagna
Viale A. Moro, 50 40127 Bologna - tel. 051 527 5700 fax 051 517164
www.gruppoleganorder.org*



Il gruppo consiliare regionale della Lega Nord ha dato sempre voce ai cittadini e ai comitati che cercano di arricchire il dibattito politico con proprie idee e progetti. Con questo opuscolo, cerchiamo di divulgare le idee e le proposte di un comitato di cittadini, apartitico e apolitico, che ha sviluppato alcune serie riflessioni, ricche di spunti di alta qualità tecnica, sulle sfide infrastrutturali che riguardano la città di Bologna e la sua provincia.

Come consigliere regionale della Lega Nord ho apprezzato l'impegno, l'energia, l'attivismo e lo studio che i membri del comitato hanno dedicato in questi anni al Progetto viario alternativo al "Passante Nord" e, recentemente, ad altri punti cruciali della mobilità bolognese come il metrò e le "piccole opere utili e veloci" nel territorio di pianura.

Abbiamo, quindi, deciso di contribuire alla realizzazione di un opuscolo per illustrare meglio e più dettagliatamente questi "progetti", specificandone i punti di forza e le soluzioni pensate per "una vera alternativa" ai progetti infrastrutturali presentati oggi dalle varie amministrazioni pubbliche (Comuni-Provincia-Regione).

Partendo dal presupposto che la politica deve essere sempre al servizio dei cittadini e della comunità, auspico che questa nostra iniziativa possa contribuire alle scelte che saremo chiamati a fare nel prossimo futuro, funzionali al miglioramento della viabilità e vivibilità della nostra terra.

Con l'occasione ringrazio pubblicamente il "Comitato dei Cittadini Alternativa Passante Nord" e, in particolar modo, i Sigg.ri Gianni Galli e Severino Ghini per il lavoro svolto e i contenuti offerti.

Febbraio 2012

Un caro saluto


Avv. Marco Bernardini
Consigliere regionale Lega Nord
Vicepresidente Comm. Territorio-Ambiente-Mobilità

Gruppo Assembleare Lega Nord Padania Emilia e Romagna

EMILIA-ROMAGNA: UN MITO DA SFATARE

Bologna e la Regione Emilia Romagna sono state sempre associate all'idea di un "buon governo": dalla gestione pianificata del territorio, al rispetto dell'ambiente, dai servizi sociali alla sanità, dalla partecipazione al rispetto della legalità.

Bisogna riconoscere che negli anni '60-'70 questa fama non era immeritata. Circolavano idee innovative. Alcuni progetti, nati in quel periodo, hanno fatto scuola e sono stati studiati a livello internazionale. Oggi, però la realtà è ben diversa.

Anche se la situazione resta migliore rispetto ad altre regioni italiane, un'analisi obiettiva dello stato di fatto dimostra che di quella stagione di lungimiranza è rimasto ben poco.

I pochi settori dove ancora si distingue la nostra Regione sono quelli in cui ha avuto un ruolo decisivo l'efficienza operativa e la tradizione di civiltà della popolazione locale.

Dove, invece, si chiedevano alla politica una capacità progettuale e un'apertura al dialogo, molto spesso l'Emilia-Romagna è rimasta indietro. Le iniziative e le proposte, in cui si era contraddistinta, non hanno avuto lo sviluppo atteso e si sono perse nella grigia gestione attuale.

Le delusioni maggiori si sono verificate proprio in uno degli aspetti più celebrati della nostra Regione: la volontà politica di gestire il territorio con una razionale pianificazione, combattendo la cementificazione selvaggia, coniugando l'efficienza con la tutela ambientale e favorendo la partecipazione, intesa come trasparenza dell'informazione e ricerca dei migliori contributi per le scelte importanti.

Nonostante questa sbandierata volontà, dopo oltre 66 anni di continuità politica e più di 45 anni di rigorosa pianificazione, abbiamo un territorio dove si è costruito tantissimo e in modo disordinato. Risultato: un territorio marchiato in modo irreversibile da troppi progetti nati senza concorso d'idee, pieno di errori macroscopici, di scelte obsolete, d'interventi sovrapposti e scoordinati.

PREDICARE BENE E RAZZOLARE MALE

Nonostante le "buone intenzioni" iniziali e alcune leggi regionali che avrebbero dovuto tutelare il territorio (piano paesistico, Legge 20/2000 contro il consumo di nuovo territorio) anche la nostra Regione e la Provincia di Bologna sono rimaste vittime di una concezione distorta di "sviluppo" associato al "mattone".

L'adozione di continue varianti ai Piani Regolatori ha, infatti, consentito e favorito l'edificazione di una miriade di nuove costruzioni in aree non servite dal trasporto pubblico, con conseguente esplosione della mobilità privata.

La percentuale di errori di programmazione sul territorio è evidente e inaccettabile.

Ricordiamo un Interporto (Funo) di livello europeo senza un casello autostradale dedicato, un centro annonario basato su modelli distributivi tramontati, interventi sulla viabilità pensati e realizzati senza nemmeno aspettare il completamento dei piani precedenti (es. corridoio orientale e Passante Nord), la mancata realizzazione del nodo di Casalecchio e di Rastignano, del ponte sul Reno a Trebbo, il mancato completamento della trasversale di pianura (mancano ancora 6,2 Km) e della lungosavena.

Queste constatazioni, che possono sembrare troppo severe nella regione del tanto decantato buongoverno, sono di fatto riconosciute anche nello strumento urbanistico della Provincia ora in vigore: il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) del 2004.

Nel documento si dice esplicitamente che "la situazione è sfuggita di mano" e servirebbero rimedi immediati per una rilevante inversione di tendenza.

I COLPEVOLI CONTINUANO A PROPORRE RIMEDI

Nel PTCP 2004 non c'è la minima analisi del perché si è arrivati a questa situazione, quasi fosse piovuta dal cielo. Non si fa cenno al *modus operandi*, che noi riteniamo sbagliato, di presentare progetti già pre-confezionati, calati sul territorio senza alcun confronto serio, che si traducono in errori irreversibili sul territorio.

L'assurdo è che la stessa parte politica, responsabile di questi errori, pretende poi di fornire i rimedi necessari.

Anziché produrre un esplicito cambio d'indirizzo, troviamo, ancora oggi, nei nuovi PSC (piani strutturali comunali) previsioni urbanistiche sovradimensionate a fronte di una domanda statica e di un'ingombrante presenza d'invenduto.

Il PTCP presenta con orgoglio una foto macroeconomica dell'area provinciale caratterizzata, in primo luogo, per il basso contributo agricolo (inferiore al 2% contro il 3,3% della media nazionale) rispetto allo sviluppo del terziario (prossimo al 70%, contro il valore medio italiano che si attesta attorno al 62%).

Si palesa, così, uno scarso rispetto per il terreno agricolo e per la sua naturale destinazione, svilita dal miraggio economico offerto dalla sua trasformazione in terreno edificabile, soluzione molto più redditizia di quella agricola.

Da questo sbagliato approccio culturale, distante da una politica di sviluppo sostenibile, gli stessi soggetti arrivano a proporre anche la soluzione per il futuro: il nuovo piano territoriale regionale (PTR 2011). Uno strumento di programmazione che prevede per il prossimo decennio: un + 20% di crescita demografica, che richiederà un + 20% di espansione urbanistica cui si dovrà sommare un ulteriore + 10% di opere necessarie per i servizi pubblici (scuole - strade).

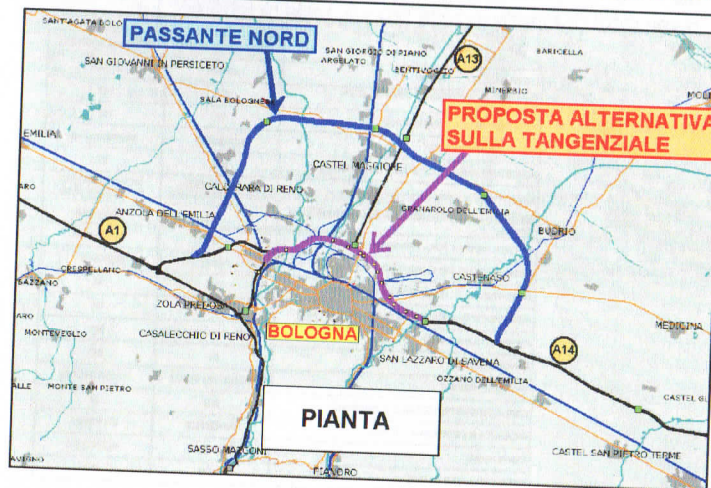
Fino all'ultimo sono stati sostenuti progetti palesemente fallimentari, per poi abbandonarli a se stessi, come il Civis e la Metrotranvia "sottosopra" di Bologna, con buona pace della razionalità, dell'uso oculato delle risorse economiche e del principio fondamentale del minimo consumo di territorio.

IL CASO PASSANTE NORD

La vicenda decennale del Passante Nord è un caso esemplare che conferma quanto sostenuto.

Il Passante Autostradale Nord è un progetto della Provincia di Bologna (presentato nell'agosto 2002 e poi adottato nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) nel 2004) venduto come soluzione del Nodo Viario Bolognese. Il progetto prevede la costruzione di una bretella autostradale a tre corsie di circa 40 km (Passante Nord) che attraversa 11 Comuni della pianura a Nord della città di Bologna, con la contemporanea liberalizzazione dell'autostrada al centro della Tangenziale e del tratto della Bologna - Padova, tra la Tangenziale e il nuovo Passante. Viene, comunque, previsto un pedaggio sulla Tangenziale "liberalizzata" per incanalare quanto più possibile il traffico veicolare sul Passante Nord.

PROPOSTA ALTERNATIVA AL PASSANTE NORD



Il nostro Comitato si è opposto subito a questo progetto sia per la sua concezione superata e il devastante impatto ambientale, sia per i costi e per i tempi esorbitanti rispetto ai presunti benefici prodotti.

Nel 2004 abbiamo avanzato una

PROPOSTA ALTERNATIVA

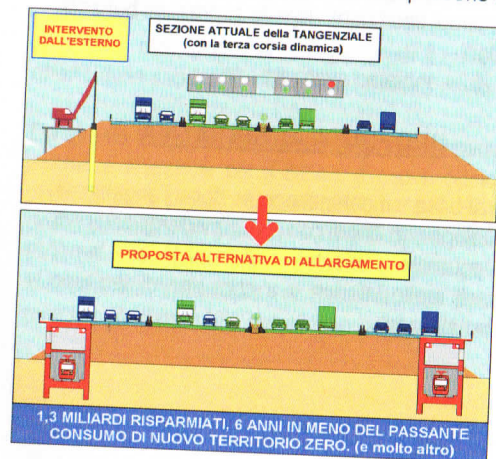
che si basa sul potenziamento della Tangenziale di Bologna in linea con i più moderni criteri di salvaguardia ambientale e di mobilità, con tempi e costi molto inferiori e a consumo di territorio vicino allo zero.

Il Passante Nord fu sostenuto da una massiccia campagna propagandistica, dove si prometteva di allontanare dalla città quasi la metà del traffico della Tangenziale, salvo poi riconoscere che la percentuale reale di traffico deviato sarebbe stata pari solo al 20% circa, raggiungibile, tra l'altro, solo con l'applicazione di un pedaggio sulla Tangenziale.

La Provincia ha cercato di giustificare questo nuovo balzello a carico delle tasche dei bolognesi (il pedaggio sulla tangenziale) come un necessario finanziamento per il Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM), arrivando perfino a sostenere che senza il Passante Nord non si può fare partire lo SFM.

Se così fosse, ossia se il pedaggio servisse solo al sistema ferroviario SFM, basterebbe introdurlo da subito, senza costruire il Passante Nord. Molti, in verità, ritengono che queste entrate siano necessarie per la futura manutenzione della "liberalizzata", Tangenziale che non graverebbe più sulla Società Autostrade.

La **PROPOSTA ALTERNATIVA** consiste nell'allargamento della Tangenziale a 3+3 corsie mediante la sostituzione delle scarpate laterali con due tunnel che si possono utilizzare in vari modi (trasporto in sede propria, piste ciclabili ecc.)



	PASSANTE NORD	NOSTRA IPOTESI
LUNGHEZZA AUTOSTRADA	40 km	24 km
TRAFFICO AUTOSTRADALE DEVIATO (CON DISINCENTIVI)	20%	NO
PEDAGGIO SULLA TANGENZIALE	SI	NO
POPOLAZIONE ESPOSTA	AUMENTO	DIMINUZIONE
MITIGAZIONI AMBIENTALI SULLA TANGENZIALE	NO	SI
INQUINAMENTO TOTALE	AUMENTO PER MAGGIOR PERCORSO	DIMINUZIONE (PIU' SCORREVOLEZZA)
DISTRUZIONE IRREVERSIBILE DI NUOVO TERRITORIO (ETTARI)	737	NESSUNA
PERDITA AGRICOLTURA PREGIATA (ETTARI)	8000	NESSUNA
MAGGIOR CONSUMO ENERGETICO (MTEP/anno)	100	NESSUNA
INTEGRAZIONE CON SISTEMA FERROVIARIO	NO	SI
POSSIBILITA' DI AGGIUNGERE FUNZIONI IN FUTURO	NO	SI
ESPROPRI E INDENNIZZI	MOLTO CONSISTENTI	NO
BANDO EUROPEO	SI	NO
CANTIERIZZAZIONE	DISAGI SU 40 KM	MINIMI DISAGI
REALIZZAZIONE PER STRALCI FUNZIONALI	NO	SI
RICADUTA SU ECONOMIA LOCALE	PARZIALE	MASSIMA
TEMPI (ANNI)	PIU' DI 10	MEHO DI 4
TOTALE (MILIONI DI EURO)	1840	600

DAL COMITATO OPERE DI MITIGAZIONE PER I RESIDENTI

La scarsa trasparenza dell'iter amministrativo del Passante Nord va di pari passo con la disinformazione sui reali benefici derivanti dalla riduzione dell'inquinamento causato dal traffico veicolare.

Il progetto del Passante Nord non riduce, anzi aumenta, l'inquinamento complessivo per 100.000 TPE/anno (tonnellate di petrolio equivalenti) a causa dal maggior percorso richiesto agli autoveicoli (17 km in più), inoltre non prevede opere di mitigazione ambientale per i residenti vicini all'asse, che vedranno il traffico ridotto solo in modo marginale.

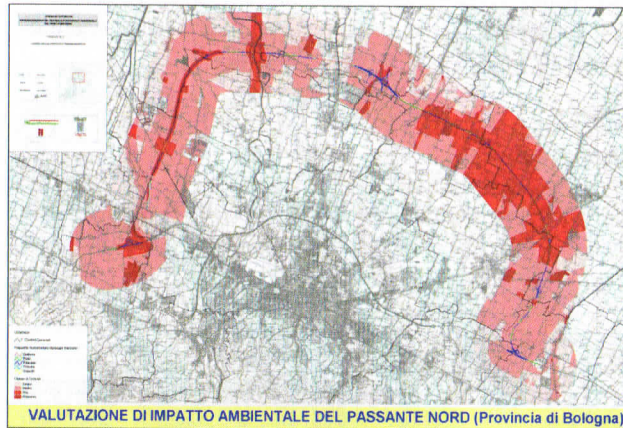


Il **PROGETTO ALTERNATIVO**, proposto dal Comitato, parte da un "potenziamento in sede" del tracciato attuale della tangenziale. Si prevede, con gli stessi soldi (600 mln di euro), la realizzazione di "ecodotti" per le zone maggiormente vicine all'anello; opere che, nei punti segnalati dalla cartina, copriranno completamente per 300 metri ciascuno l'intera sede autostradale, nascondendolo ai residenti, favorendo nei tratti in trincea un collegamento tra le due parti della città e trasformando così l'autostrada da una barriera a una risorsa di sviluppo.

Sugli ecodotti sarà possibile poi installare estrattori di fumi per una diminuzione tangibile dell'inquinamento atmosferico.

LA "SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE" DEL PASSANTE NORD

Nella presentazione del PTCP 2004 si è evidenziato che l'intero piano pone come suo obiettivo strategico il riordino del territorio sul principio della "sostenibilità ambientale". Il cuore di tutta quest'operazione è il Passante Nord, di cui, si dice, è stata fatta un'accurata Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).



In realtà, non è mai stato spiegato cosa s'intende per "sostenibilità" e come si pensa di tenerne conto. Qualche dubbio sorge quando si osserva la mappa dei risultati della VIA, estratta direttamente dal PTCP (riportata qui a lato). Nelle varie tonalità, di colore rosso, sono indicati i gradi di criticità che vanno da "medio" a "altissimo". Dal "rosso" presente appare difficile definire "sostenibile" un'opera del genere. Nella relazione illustrativa, che preoccupa per la sua pochezza, è poi spiegato che per risolvere ogni tipo di problema e criticità basterà affiancare all'autostrada (Passante Nord) delle doppie fila di alberi e pagare qualche indennizzo.

Questa superficialità di analisi dimostra il grado di attenzione che la Provincia e il suo PTCP danno al principio del "minimo consumo di territorio"; di fatto un danno per il territorio della pianura bolognese ad alta vocazione agricola e di grande rilievo culturale.

Il PTCP 2004 è basato su concetti superati e non rimedia alla precedente pianificazione territoriale, già fallimentare.

Il Passante Autostradale Nord (vedi sito della Provincia) nasce nel 2002 come progetto politico senza un vero confronto, né un preventivo studio di fattibilità. La Provincia di Bologna ha commissionato lo studio di fattibilità solo otto mesi dopo la presentazione del progetto politico, con un esplicito mandato ai tecnici: "... dovete dimostrare scientificamente che, rispetto ad altre due ipotesi avanzate nel frattempo, il passante nord è la migliore soluzione possibile ...".


Quando il nostro Comitato presentò la sua proposta alternativa, si avviò un altro confronto, palesemente di facciata, affidato a un Comitato Tecnico Scientifico, il cui presidente era il coordinatore di progetto del Passante Nord ! Fu spesa una cifra

notevole (alcune decine di migliaia di Euro) per dimostrare la non fattibilità della nostra proposta con motivazioni tecniche e normative dimostrate poi infondate, come emerso al convegno del dicembre 2004 tenutosi presso la Facoltà di Ingegneria di Bologna e dalla successiva realizzazione della terza corsia dinamica nel 2007.

Viene così imposta una scelta pre-confezionata, che si cerca, oggi, di realizzare ad ogni costo tramite un affidamento diretto a Società Autostrade; procedura questa in aperto contrasto con i regolamenti dell'Unione Europea che prevedono invece un "bando di gara". Per ben tre volte l'UE si è espressa negativamente a fronte di esposti presentati da Legambiente e dal nostro Comitato.

The screenshot shows a website interface with a navigation menu on the left and a main article. The navigation menu includes: IN PRIMO PIANO, APPUNTAMENTI, PUBBLICAZIONI, NEWS, COMUNICATI, ARCHIVIO, and CONSIGLIO ON LINE. The main article title is "Studio di fattibilità, equipe al lavoro" with a subtitle "Il coordinatore è Stefano Ciomelli (Ateneo di Venezia)". The article text discusses the feasibility study of the Passante Autostradale Nord, mentioning Stefano Ciomelli as the coordinator and the involvement of various experts. It states that the study was commissioned by the Province of Bologna and is supervised by the Province. The article concludes with the date "10/03/2003" and "A cura di: Ufficio stampa".

Per aggirare questi ostacoli, nel 2011, la Provincia di Bologna e la Regione hanno dichiarato, furbescamente, di aver adottato un nuovo tracciato più corto (circa 35 km anziché 40), di cui però ancora nessuno conosce l'esatto percorso, neanche i sindaci dei comuni interessati.



I dati ufficiali sul traffico nell'asse della Tangenziale, che oggi registrano un calo della circolazione, così come l'andamento della motorizzazione e i dati dei consumi petroliferi dimostrano che le previsioni poste alla base del progetto Passante Nord sono sbagliate, come il Comitato ha sempre sostenuto.

La riprova è data dalla "terza corsia dinamica autostradale" che, pur con tutti i suoi limiti, è stata sufficiente a risolvere gran parte dei problemi di traffico sul tratto autostradale della tangenziale.

Le code chilometriche degli esodi estivi sono prevalentemente causate dall'imbuto provocato dal casello autostradale di San Lazzaro e di Imola.

Nella tangenziale, invece, i lavori eseguiti hanno migliorato solo alcune uscite, mentre i problemi di traffico sono rimasti pressoché invariati.

In attesa di capire quale sarà la soluzione definitiva, si potrebbe convogliare, grazie a interventi "minori" da realizzare sulla viabilità della pianura, che richiederebbero minor tempo e costi contenuti, quote rilevanti di questo traffico.

Queste "piccole opere veloci" sono, tra l'altro, in gran parte già previste nei piani della mobilità provinciale.

Si pensi che nella "trasversale di pianura", iniziata nel lontano 1972, si stanno realizzando solo ora gli ultimi chilometri. Il ponte sul Reno a Trebbo sarebbe lo sbocco naturale del traffico est-ovest verso la zona dell'aeroporto, senza passare dalla tangenziale. Un "casello autostradale" dedicato all'Interporto porterebbe notevolissimi vantaggi sia per il traffico sulla Trasversale che per quello diretto all'Interporto stesso. Per la parte restante basterebbe sfruttare la viabilità esistente, migliorandone alcuni raccordi attraverso la realizzazione di rotoarie.



"PICCOLE OPERE" UTILI E VELOCI