

Li 10 febbraio 2015 - Comitato di Cittadini contro Passante Nord (proponente soluzione alternativa) Codice fiscale 91291330370 -- Comunicato stampa --

Bologna Passante Nord, Donini: ok a modifiche, ma si farà

Le dichiarazioni del neo assessore regionale Donini non possono sorprendere nessuno, sono in linea con la cultura del cemento e dell'asfalto a prescindere, di un'economia regionale basata su una urbanizzazione dei terreni agricoli arrivata ormai al capolinea.

Assessore Donini, non le sembra che la sua foga "ruspista" abbia omesso alcuni punti chiave?

- 1. Perché due Amministratori a fine mandato (G. Venturi e A. Peri), accompagnati dal Sindaco di Bologna, si precipitano a Roma e firmano un accordo a dir poco vergognoso sul Passante Nord chiamandolo "Passante degli EELL", cioè voluto dai Sindaci, mentre questi hanno dichiarato pubblicamente di non esserne minimamente informati? Addirittura Autostrade per l'Italia firma l'accordo ancor prima del parere favorevole del suo CDA! Non la sfiora il dubbio che qualcosa di anomalo forse c'è? Perché tanta fretta? E' un vero e proprio colpo di mano di fine luglio per un prodotto indifendibile (lo dichiara anche uno studio di Autostrade)!**
- 2. A lei basta avere sul suo tavolo un documento firmato, poco importa cosa contenga, per portarlo avanti con la forza dei muscoli elettorali del 18% degli aventi diritto al voto. Si è dimenticato che la LR 3/2010 prescrive il massimo di trasparenza e dibattito per opere come questa? E come la mettiamo con le leggi regionali vigenti e quelle in preparazione contro il consumo di suolo, specie se esistono alternative meno impattanti? Perché non vedere come va il mondo nel 2015! Non si vada avanti con "il paraocchi" continuando un sistema che ci ha regalato un territorio regionale tra i più cementificati, e non per colpa dei soliti abusivi, ma rispettando tutte le regole di una politica fallimentare.**
- 3. Non corrisponde al vero che se non si realizza il Passante Nord i soldi andranno ad altre aree, è un argomento spuntato! La convenzione Ministero - Concessionari Autostrade, alla voce "altri investimenti", art.14, (atti in nostro possesso) consente di RISCRIVERE l'accordo del 29 luglio con l' indicazione delle soluzioni alternative RICHIESTE come migliorie della rete, in sostituzione del Passante. Le risorse di cui si parla potrebbero quindi essere orientate a nuova scelte infrastrutturali della Città Metropolitana. Sarebbe un atto di indirizzo politico, che i Sindaci possono chiedere, ma da concretizzarsi senza indugio e comunque prima del 30 giugno 2015. (art.5 decreto 133/2014 Sblocca Italia). Il Ministero dovrebbe prenderne atto aggiornando la Convenzione. **BASTA VOLERLO, sarebbe il suo ruolo se richiesto dai Sindaci!!****

4. Legga meglio, per favore, anche la cifra stanziata da Autostrade: 1280 milioni di fronte ad un costo stimato dalla stessa società di almeno 1400. Il resto dovranno sborsarlo gli Enti Locali.
5. Secondo lei non è più tempo di discutere. Ma quando mai c'è stata una discussione seria? Se la vicenda Passante Nord si è trascinata per 12 anni non è certo per eccesso di discussione ma per ripetuti tentativi di "forzare" norme europee e per gli enormi costi (>1860 milioni) non compensati dai ricavi di gestione.

Definire strategica la soluzione 2014 è quantomeno azzardato, forse conviene rileggerlo. Oltre a ricalcare tutti gli impatti ambientali della versione 2004, a dirottare un misero 16% del traffico "di passaggio" imponendo pedaggi e divieti sulla Tangenziale anche per i bolognesi, il nuovo Passante non risolve nemmeno i problemi di traffico rimasti dopo la terza corsia dinamica, perché lascia l'autostrada al centro della Tangenziale sperando con complicati "bypass" di alleviare gli ingorghi delle ore di punta.

La soluzione alternativa esiste dal 2004, state cercando di ignorarla, di non parlarne, ma la nostra proposta di potenziamento in sede del nodo tangenziale è sempre lì, un gigante nei confronti di un brutto nano come il Passante. Validata tecnicamente in un convegno alla Facoltà di Ingegneria di Bologna, trasportisticamente all'avanguardia, richiede un terzo di finanziamenti rispetto al Passante, trasforma la Tangenziale da problema a risorsa permanente per la città, comprende nel budget vere mitigazioni sulla Tangenziale in tutti i punti critici. Con i soldi risparmiati in base all'art. 14 della Convenzione sopra citata si possono realizzare le cosiddette "adduzioni" (opere minori ferme da tanti anni). Niente problemi con la UE, lavori che si possono avviare subito.

Assessore, se le sembra che il suo Passante abbia pregi che noi non abbiamo apprezzato e se pensa che la nostra proposta non sia valida, la invitiamo a Castenaso con i suoi tecnici il 18 febbraio alle 21 nella sala del Cinema Italia per un confronto pubblico tra i due progetti.

Ricordiamo infine che sarebbe in primis il Presidente Bonaccini a doversi pronunciare, in coerenza con gli impegni elettorali assunti di ridurre il consumo di suolo che ha caratterizzato gli ultimi decenni di cementificazione selvaggia in Emilia Romagna, con focus in provincia di Bologna.

Tra il dire ed il fare, questo è il punto. Sono tutti i Sindaci (Merola a parte) che non si sentono rappresentati, scusi se è poco!

L'economia regionale non può continuare a basarsi sull'urbanizzazione dei terreni agricoli, e autoconvincersi che le sue difficoltà nella competizione internazionale siano dovute alla mancanza del PASSANTE NORD

Per favore, più sobrietà e rispetto di Sindaci e cittadini, è il momento di dire basta.

Gianni Galli e Severino Ghini

