COMITATO PER L'ALTERNATIVA AL PASSANTE NORD DI BOLOGNA
CF 91291330370
CONTRIBUTO AL DIBATTITO SUL PASSANTE DI BOLOGNA

In risposta alle sollecitazioni dell'Assessore alla Mobilità Irene Priolo nel formulare proposte e punto della situazione del nostro impegno per la città:

Un breve cenno storico:
Il nostro comitato è nato nel 2003 con circa 5.000 firme raccolte e depositate dal coordinamento dei comitati locali formatisi nei comuni della cintura Nord di Bologna in seguito alla comparsa improvvisa del progetto Passante Nord, deciso l'8/8/2002 da un accordo tra Ministero, Regione, Provincia e Comune di Bologna senza nemmeno uno studio di fattibilità.

Questo progetto doveva servire per risolvere l'annoso problema della congestione di uno dei maggiori nodi viari italiani e prevedeva una bretella autostradale di 40,7 km dalla A1 presso Lavino ad ovest alla A14 presso Ozzano ad est, attraversando 11 comuni della pianura nord, per dirottare da Bologna il traffico di attraversamento, pari a circa il 20% del traffico complessivo sull'asse tangenziale peggiorando l'inquinamento complessivo. Dal 2003 si sono succedute 3 versioni di Passante Nord (per evitare procedure d'infrazione europee per violazioni delle norme sulla libera concorrenza) fino all'ultima del 2014 di cui è uscito il progetto preliminare ad ottobre 2015.

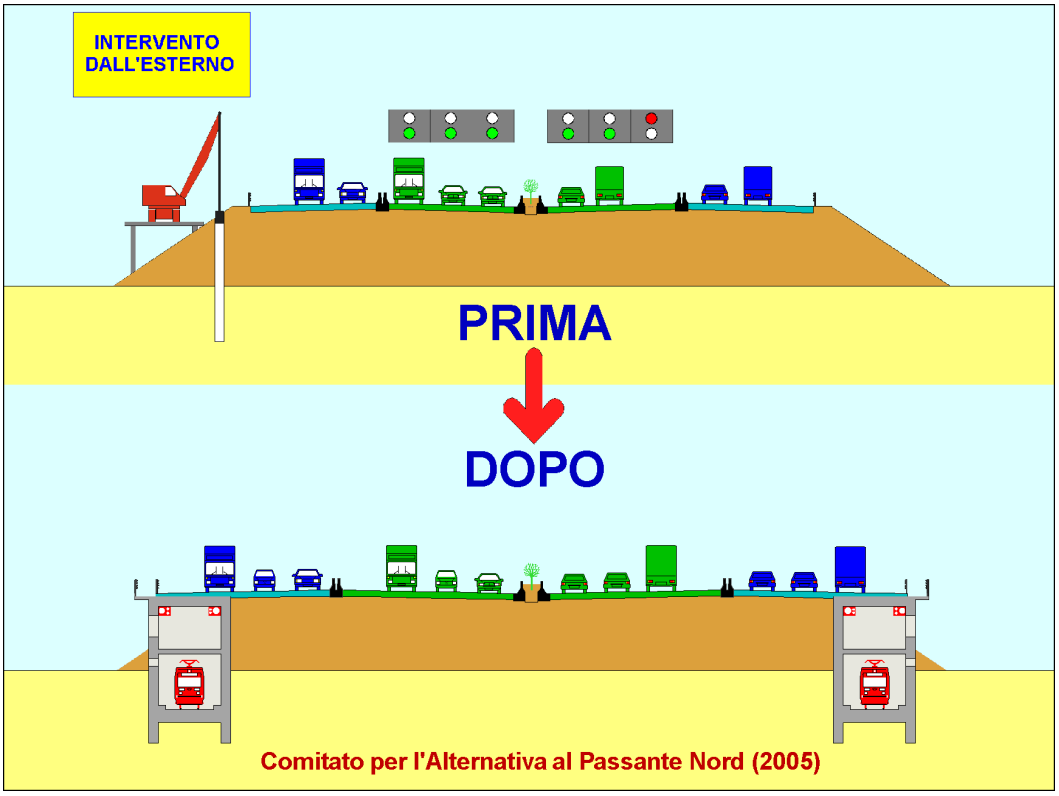
Le proposte alternative al Passante Nord uscite nel frattempo sono state liquidate con uno studio di fattibilità "preindirizzato" uscito 8 mesi dopo l'accordo politico ed una commissione tecnico-scientifica (CTS 2004) presieduta dal coordinatore di progetto del Passante Nord.
Fino al 2014 la questione non è mai stata discussa in modo approfondito dai consigli comunali, provinciali e regionali. Il clima di emarginazione del dissenso è stato completato da campagne mediatiche a senso unico e dall'oscuramento quasi totale delle proposte alternative.

Il percorso:
Malgrado ciò non siamo mai caduti nel no e basta, magari ricorrendo ad atteggiamenti sopra le righe per cercare visibilità mediatica. Dal 2003 ad oggi abbiamo seguito questa linea cercando di informare direttamente e via internet, pubblico, istituzioni, forze politiche ed associazioni di categoria e cogliendo tutte le rare occasioni in cui era disponibile una "finestra" mediatica o istituzionale.

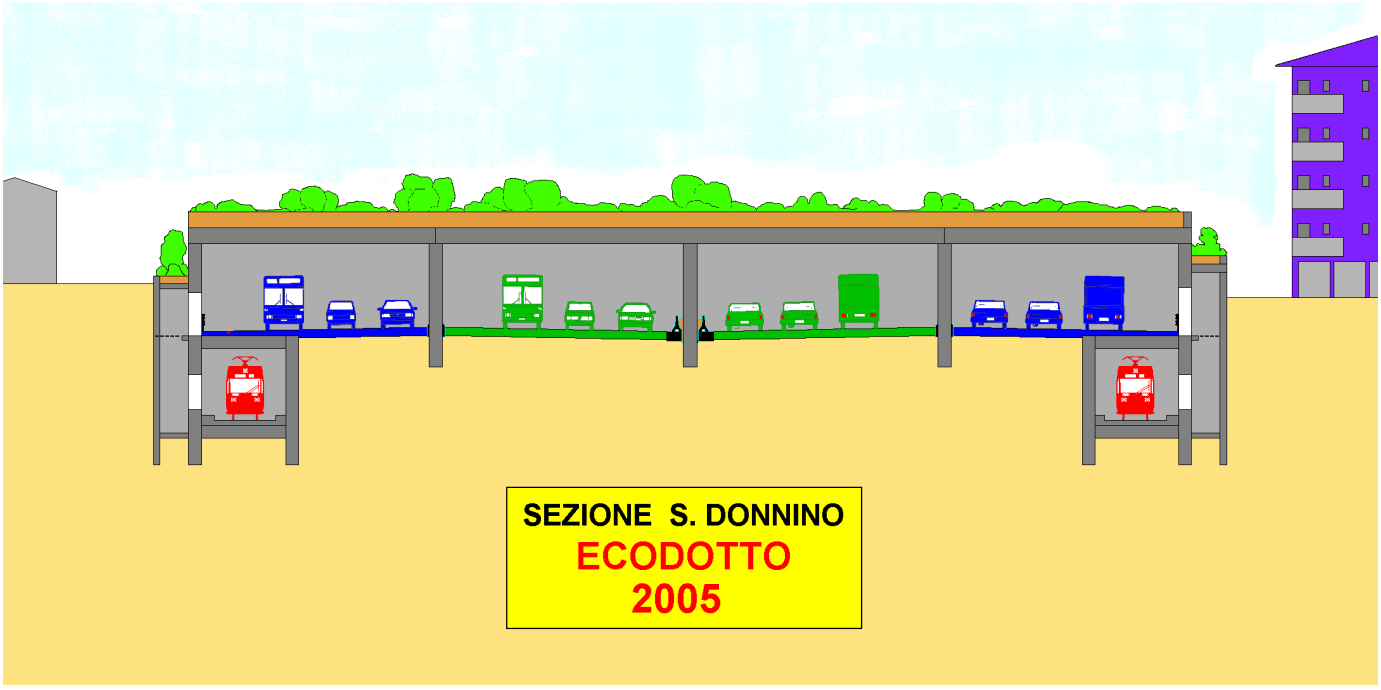
Ci preme sottolineare che il nostro Comitato si è opposto al Passante Nord non solo per la mancanza di trasparenza e discussione ma anche come prodotto di una concezione obsoleta di "sviluppo" che comportava un devastante impatto ambientale e l'inaccettabile consumo di un territorio agricolo tra i più pregiati, già eroso da un tasso di occupazione/urbanizzazione tra i più alti d'Italia. Abbiamo denunciato senza sconti tutti gli aspetti a nostro parere sbagliati del progetto ma, ripetiamo, con atteggiamento costruttivo, cercando il dialogo con tutti, comprese le Istituzioni, basandoci unicamente su dati certi e verificabili e non su impressioni o slogan di facile presa.

Il nostro contributo:

Fin dal 2004 abbiamo proposto una soluzione alternativa di allargamento in sede senza uscire dai confini autostradali, basata su principi guida oggi ormai ineludibili come minimizzazione del consumo di suolo intervenendo sull'esistente, risparmio energetico, uso di fonti energetiche rinnovabili, sviluppo di mobilità alternativa alla gomma, ecc. chiedendo che questa e tutte le grandi opere venissero decise in futuro tramite concorsi di idee internazionali e non presentate ad iter concluso, per evitare i grandi errori di pianificazione di cui è testimone il nostro territorio e che sono stati ammessi anche negli atti ufficiali della Provincia (PTCP 2004).



Nella nostra proposta di Potenziamento in Sede viene tenuto in grande considerazione il problema dell'esposizione dei residenti a rumore ed emissioni da traffico, prevedendo diminuzione dell'inquinamento ed estese opere di mitigazione. Inoltre sono previsti interventi per realizzare un corridoio multimodale con due linee di metrò in gallerie laterali ed altre predisposizioni per trasformare la tangenziale da problema a risorsa per la città. (nostro sito www.passantenord.org)



Abbiamo illustrato la nostra visione e la nostra proposta in innumerevoli assemblee pubbliche nei comuni della cintura e organizzato convegni su temi ambientali e di pianificazione ottenendo un notevole seguito, ma quando abbiamo cercato di coinvolgere per una discussione comune la Città ed in particolare quei residenti vicini alla tangenziale, abbiamo trovato solo ostilità e nessuna preoccupazione per i disastri del Passante Nord né alcuna indignazione per la sua imposizione autoritaria, né alcun desiderio di chiedere concorsi di idee. Bastava la certezza dell'allontanamento del 20% del traffico garantito da una maggioranza che sembrava inossidabile. Con un coinvolgimento della città avremmo avuto molte più possibilità di ottenere concorso di idee.

Dopo la presentazione dell'ultimo progetto di Passante Nord nel 2014 siamo riusciti a portare la discussione in tutti i consigli comunali della Pianura, in Regione ed in Provincia (non ancora Città Metropolitana) ed è stato dopo questa campagna di informazione (o almeno in parte) che le Amministrazioni locali hanno cambiato idea sulla pianificazione e quindi sul Passante Nord che ad un certo punto era "diventato" anche la struttura portante dello sviluppo della Città Metropolitana estesa. Non sappiamo quanto la nostra campagna abbia influito poi sulla decisione della Città Metropolitana di abbandonare il Passante Nord e la città estesa ma sicuramente ha fatto pensare, perché di motivi ce ne sono, se li si vuol ascoltare.

Cosa chiediamo:

La scelta di Intervenire in sede non si fermi ad un'opera "risparmiosa" nelle potenzialità per la città. Bene l'investimento nelle opere adduttive del quadrante Nord, incomplete da tanti anni e parte integrante della nostra proposta fin dal 2005, ma non si rinunci alla proposta di Potenziamento comprensiva delle due gallerie laterali per un trasporto pubblico multimodale e come concreto intervento di inversione di mobilità da gomma a ferro e le altre "predisposizioni" da noi suggerite. Il "corridoio" multimodale può essere l'ossatura per la realizzazione di un piano di mobilità pubblica di tutta la città metropolitana. Questo il nostro impegno per la città che arricchiremo a breve con la consegna alla Istituzioni di una visione dello sviluppo della mobilità pubblica.

Brevemente:

Da quando esposto (e che si può approfondire nel nostro sito), non è corretto parlare di fulmine a ciel sereno per l'abbandono del Passante Nord né gridare all'improvvisazione, né citare l'esperienza di Genova, né invocare una visione generale dei problemi. E' stato tutto fatto (tranne il concorso di idee), anche qui, e pubblicamente, per anni, solo che la città, ed in particolare i residenti vicini alla Tangenziale, avevano archiviato la criticità del Nodo alla realizzazione del Passante Nord e non dava loro fastidio che fosse stato adottato senza una seria discussione. E' significativo che ancor oggi i Comitati dei Residenti non abbiano indicato la loro preferenza tra le "tante soluzioni" a cui fanno spesso riferimento nei loro interventi senza mai elencarle esplicitamente. Diciamo la verità: il **nopassantedimezzo** in pratica nasconde un **torniamoalpassantenord,** e senza badare troppo per il sottile, visti gli interventi che vengono applauditi a scena aperta.

Queste due righe serene e non polemiche per una doverosa ricostruzione dei 12 anni di impegno costruttivo di migliaia di Cittadini per la nostra Città di Bologna e sommessamente suggeriamo a questi signori ed ai loro esperti di informarsi meglio, con meno faziosità negli slogan, nell'esposizione e nell'uso dei dati ed essere capaci anche di ascoltare, in un sereno confronto e non tentare di trasformare le serate, peraltro costruttive anche nei loro innegabili limiti, in risse da stadio al posto di un civile dialogo.

Gianni Galli e Severino Ghini

Bologna li 14/09/2016