

## Né Passante né Passantino: una terza via è possibile

L'OPINIONE

GIANNI GALLI E SEVERINO GHINI\*

● LO STUDIO DI FATTIBILITÀ (2003) presentò il Passante Nord, bretella autostradale a tre corsie di 40 km da Lavino a Ponte Rizzoli, come soluzione per decongestionare il traffico nel nodo viario di Bologna, eliminare l'autostrada dal centro della Tangenziale e diminuire l'inquinamento cittadino. Ma senza modificare la vocazione agricola dei territori attraversati. Il nostro Comitato dimostrò che il Passante avrebbe comportato un consumo di territorio e di carburante, un impatto sull'ambiente ed un costo economico (1850 milioni nel 2009) spropositati per allontanare un modesto 20% di traffico sul nodo (4% sulla città), imponendo per giunta un pedaggio sulla Tangenziale. Il Comitato presentò una soluzione alternativa, più economica, non impattante e ancor oggi valida, ma rigettata in modo pretestuoso. Nel 2004 la Provincia inserì il Passante nel Ptcp, indicandolo come leva di una nuova grande urbanizzazione della pianura. Dopo tentativi di aggiramento di veti della Ue, a luglio 2012 si riparla di un possibile accordo tra enti locali, Autostrade e Anas, per un Passantino, studiato da Autostrade di soli 32,7 km, su cui l'Europa non avrebbe obiezioni. Due corsie con l'autostrada attuale che "rimane al centro" della tangenziale. Costo 1.300 milioni finanziato da Autostrade per l'Italia.

Molti Comuni di pianura interessati si sono risentiti per il mancato coinvolgimento. O almeno così dicono, perché a pagina 6 di 62 MAM 001 dello studio di società Autostrade si legge: «È stato pertanto sviluppato un tracciato all'interno del corridoio che Regione e Provincia di Bologna hanno individuato e proposto, dopo aver sentito preliminarmente i Comuni interessati». A chi credere? Campos Venuti, nell'articolo de *L'Unità* della scorsa settimana, critica il Passantino perché tradisce l'idea principale dell'infrastruttura e con chiarezza ne spiega le vere motivazioni. Rispetto al Passante Nord, afferma, il Passantino è inferiore dal punto di vista trasportistico e non attraversa abbastanza territorio libero da poter devastare con nuove costruzioni. Conclusione: «Meglio non far niente che un'opera purchessia». I dubbi di chi - come noi del Comitato - hanno sempre detto "no" all'opera hanno un'autorevole conferma.

L'Urbanista poi identifica il Passante come progetto finanziario inteso a ripagare con il pedaggio autostradale la gestione dell'Sfm e compensa l'impatto devastante sull'agricoltura con una fascia di ambientazione. Ma non è così: il sovrapedaggio è sulla tangenziale, per tutti. E pensiamo sia ridicolo barattare il consumo di territorio e l'inibizione di 8.000 ha di terreno all'agricoltura di qualità con 2 fasce boscate ai lati dell'autostrada, una visione della pianificazione territoriale fuori dal tempo. Noi chiediamo di cambiare radicalmente soluzione, non è possibile ragionare ancora in questo modo. Resta la nostra proposta di potenziamento in sede, ancora valida, moderna, efficiente, economica e rispettosa dell'ambiente, realizzabile senza permessi europei: questa sì, cari urbanisti, è veramente un'altra cosa.

\*Comitato No al Passante