

PASSANTE NORD

CARI SINDACI, MALGRADO I VOSTRI PROCLAMI SONO “PASSATI SUI VOSTRI CADAVERI”, E ADESSO STANNO PER INGRANARE ANCHE LA RETROMARCIA!

Venturi: tavolo per la controproposta al “Passantino” concluso, siamo pronti per andare a trattare con Autostrade.

Ma quale sarà il percorso? Mistero. Si mormora però che tutti i paletti irrinunciabili posti dai Sindaci siano stati rigettati. Dalle due corsie anziché tre per il Passantino al mantenimento dell'autostrada al centro dell'asse Tangenziale con un pasticcio di by-pass spacciato per “banalizzazione”.

..e il cammino di questa infrastruttura prosegue, sempre in sfregio a qualsiasi regola sulla trasparenza.

Una veloce ricostruzione. Provincia, Regione e Comune di Bologna, **prevedendo un aumento esponenziale del traffico** che avrebbe reso insostenibile la situazione, già molto critica, del nodo bolognese si erano prefissi due obiettivi:

- Allontanamento del traffico di passaggio da Bologna
- Riduzione dell'inquinamento

Dopo un percorso che è difficile definire partecipato, era stata scelta e inserita negli strumenti urbanistici dei Comuni interessati una soluzione: il Passante Nord. Questa infrastruttura doveva rispondere a requisiti tecnici/costruttivi irrinunciabili, quali:

1. Autostrada di 3 corsie per senso di marcia e relative corsie di emergenza
2. Eliminazione del tratto dell'autostrada A14 al centro dell'asse Tangenziale, rendendo disponibili tutte le corsie (5) per il traffico “normale” (banalizzazione)
3. Tratto di autostrada A13 Arcoveggio - Interporto libero da pedaggio.
4. Importanti opere di mitigazione lungo il percorso.

Questo è lo scenario, che può essere più o meno condiviso, ma è presente sul tavolo.

Tutti i Sindaci, appresa e valutata la proposta di Passantino (Passante Corto) presentata da Autostrade, condivisa nel corridoio di tracciato da Regione, Provincia e Comune di Bologna, hanno provveduto a rifiutare, in molti casi facendo votare delibere specifiche.

Nuovo, allarmante colpo di teatro: La Provincia dichiara di aver raggiunto un nuovo accordo con i Sindaci per un qualcosa di diverso dal Passante Nord in termini sostanziali, che però non vengono resi noti ed a stento qualche indiscrezione trapela qua e là sulla stampa.

Il Comitato non ci sta a questi nuovi giochetti e chiede ai Sindaci di uscire allo scoperto, confermare quale tipo di Passante abbiano accettato, se in qualche modo hanno tradito le loro dichiarazioni all'indomani della presentazione del Passantino. Le comunità tutte devono conoscere la verità, per arrivare, in caso di accordi al ribasso, a chiederne conto nei rispettivi Consigli.

Tre i punti fondamentali del ragionamento:

1. L'aumento del traffico alla base della scelta del Passante Nord non si è verificato, anzi oggi è inferiore al 2003 e tende a scendere (numeri di Autostrade).
2. Il disegno urbanistico sottointeso al Passante Nord, quello della grande Bologna, città vasta ha perso ogni connotato di attualità.
3. Il consumo di territorio agricolo pregiato per realizzare quest'opera rappresenta oggi un costo inaccettabile, è un concetto di sviluppo superato.

Di che cosa si discuterà con Autostrade e ANAS? Proviamo a mettere in fila alcune illusioni sul tracciato definitivo del Passantino, compatibili con le dichiarazioni del finanziatore privato, con la posizione della UE e con l'intenzione della Provincia di portare a casa a tutti i costi un risultato prima della sua abolizione:

- 2 sole corsie, magari solo l'esproprio prevederà una terza corsia
- Niente banalizzazione del tratto A 14 Bolognese, solo miglioramento nel numero delle interconnessioni (forse quattro al posto delle 2)
- Non si parla di mettere a tangenziale il tratto Arcoveggio /Interporto della A13
- Tracciato più corto di 2 km che andrebbe a fiancheggiare la Trasversale per poi svoltare a fianco della Lungosavena da Granarolo a Castenaso.

Sarebbe una posizione indifendibile, una virata di 180 gradi da parte dei Sindaci rispetto alle posizioni ribadite nei Consigli, una svendita, oltretutto priva a ns avviso della delega necessaria da parte dei Consigli Comunali.

Mancano le condizioni di criticità che avevano originato il disegno del Passante Nord, si può risolvere in buona parte con le opere incomplete che possono essere realizzate a costo molto inferiore, anche con la collaborazione di Autostrade, ed una proposta di potenziamento in Sede molto migliore, presentata dal Comitato e validata tecnicamente dal Convegno universitario alla Facoltà di ingegneria del dicembre 2004.

Non solo, la futura Cispadana, già deliberata e prossima al cantieramento è già in concorrenza di traffico con il futuro Passante Nord che a questo punto non si giustifica assolutamente.

Una devastazione territoriale di agricoltura di pregio, il paradosso che questa arteria sarebbe per buona parte a fianco della Trasversale di pianura, a fianco della Lungosavena ed andrebbe a rendere totalmente inutile la nuova San Carlo (arteria che collega uscita Castel San Pietro e la trasversale) che a sua volta ha tagliato le migliori Unità Poderali della zona. (Una follia!)

Da parte del Comitato non verrà lasciata nessuna legittima iniziativa per bloccare questo scempio di territorio e di denaro, impropriamente conclamato a favore della ripresa economica; ma di chi?.

Gianni Galli e Severino Ghini

Li 18 novembre 2012