

Passante Nord- seduta congiunta delle Commissioni interessate di Comune e Provincia di Bologna - presenti alcuni Sindaci, assente l'assessore Regionale Perì trattenuto da altri impegni.

Comunicato stampa del Comitato per l'alternativa al Passante Nord li 20 novembre 2012

Sindaci – la sindrome “NIMBY”-

Quanto successo nella seduta delle commissioni consiliari del Comune di Bologna e Provincia ha raggiunto il paradosso; quella che doveva essere una messa in chiaro delle condizioni irrinunciabili richieste dai Sindaci per un loro avvallo alla controproposta da presentare ad Autostrade, è diventata una sceneggiata che ha messo in luce aspetti inediti ed inquietanti al tempo stesso.

L'aspetto inedito è sicuramente una sorta di “comitato NIMBY” dei Sindaci che, pur di allontanare il Passante dai loro territori, hanno rinunciato alla quasi totalità delle condizioni che fino a qualche giorno prima erano irrinunciabili per la realizzazione dell'infrastruttura “Passante Nord”. Nelle dichiarazioni di consenso alla controproposta che la Provincia presenterà ad Autostrade pronunciate da alcuni dei Sindaci presenti, si è avverata la nostra previsione peggiore: un consenso talmente al ribasso da poter essere considerato una svendita dei loro territori, una virata di 180°, a ns avviso, non sostenibile neppure nei confronti dei loro Consigli Comunali.

Dai proclami sbandierati fino a ieri del tipo: vogliamo tre corsie e la banalizzazione della Tangenziale o passeranno sui nostri cadaveri, oggi si passa a toni completamente diversi.

Ma sì, in fondo il Passante ci va bene anche a due corsie, per una terza (in futuro?) basta l'esproprio. La banalizzazione non è più vincolante, ci accontentiamo di qualche by-pass in più (corsie di scambio al centro della tangenziale). Il pedaggiamento e l'eventuale onere per i Bolognesi va bene anche se lo spiegherete in seguito. Gli approfondimenti ulteriori sui dati di traffico?.. ci accontentiamo di una disponibilità a realizzarli da parte di Autostrade! Il tratto di A13 Bologna-Interporto che doveva essere gratuito sarà a pedaggio? Nessun problema!

Sorprendente, infine, l'assenza del Sindaco di Castenaso, che sembrava uno dei più interessati e nel cui territorio impattano i maggiori cambiamenti del PSC.

Nessuna presa d'atto della mutata realtà odierna (prevedibile, e da alcuni prevista, fin dal 2003):

- La diminuzione dei volumi di traffico anziché il previsto aumento esponenziale, documentata dai dati rilevati da Autostrade, che boccia senza appello il modello di pianificazione basato sul Passante.
- la prossima cantierizzazione della Cispadana in concorrenza di traffico con l'eventuale Passante.
- La proposta di soluzioni alternative atte ad evitare lo scempio del territorio (soluzione proposta dal nostro Comitato, validata nel Convegno universitario ad Ingegneria - Bologna 2004 e che può essere realizzata per stralci funzionali).
- Completamento di arterie ferme da decenni che avrebbero il pregio di alleggerire in modo decisivo il problema della congestione sul nodo bolognese.

Solo dalla rappresentante M5S, Federica Salsi, sono stati avanzati gli interrogativi, davvero angoscianti, che né i Sindaci né nessun altro da parte di maggioranza ed opposizione ha messo in luce: ma serve ancora il Passante? I volumi di traffico sono in aumento? Il consumo di territorio sproporzionato è accettabile per un criticità risolvibile in altri modo?

Bologna in ogni caso da questa infrastruttura raccoglie i maggiori vantaggi. Vantaggi che alla fine si stanno rivelando non trasportistici, ma finalizzati al controllo della città vasta Metropolitana. Concetto fumoso ma altisonante, di solo potere territoriale, in nome del quale si sta chiedendo ai Sindaci di farsi carico di un mostro infrastrutturale obsoleto, accettando qualsiasi condizione, e regalando questa bella eredità ai posteri.

Distorcenti le forzature finali della presidente Draghetti basate sulle solite, logore, giaculatorie: è un'opera strategica, i soldi di Autostrade sono solo per il Passante, diversamente sono persi, ecc., ignorando volutamente l'esistenza di soluzioni possibili, più lungimiranti, meno costose che Autostrade può contribuire a realizzare direttamente.

Il Comitato per l'alternativa al passante Nord è si sta sempre più confermando come un riferimento per le Comunità, il baluardo contro una svendita insostenibile del territorio e contro una infrastruttura che ha perso tutti gli obiettivi e le poche caratteristiche positive che poteva avere all'origine.

Infine bisogna ricordare che il “Progetto Passante Nord” si è sovrapposto ad altri precedenti assi stradali iniziati e non completati, che hanno segnato la nostra pianura senza portare a casa i benefici previsti. Basterebbero pochi interventi di portata modesta rispetto al Passante per migliorare radicalmente la viabilità della pianura bolognese ed alleviare significativamente il traffico est-ovest che grava impropriamente sulla Tangenziale. E' la proposta del nostro comitato di investire subito una parte delle risorse disponibili per le “piccole opere” utili per i territori, velocemente realizzabili,

senza alcuna necessità di permessi europei o percorsi istituzionali tortuosi e poco chiari come per il Passante, oltretutto con una maggior garanzia di beneficio per le nostre aziende.

Anche con queste “Piccole Opere Veloci” resterebbe valida e realizzabile la nostra proposta di potenziamento “in sede” della Tangenziale, trasformando questa infrastruttura degli anni ‘60 da “problema” a “grande risorsa” per il futuro della città, anziché “pietra tombale” della sostenibilità come il Passante Nord.

Le parti sono davvero invertite, la “sindrome NIMBY” che si è cercato velenosamente di affibbiare al nostro Comitato che si è opposto fin dal 2003 a questo errore mostruoso facendo proposte credibili e concrete, ha contagiato gravemente i Sindaci, e nel modo peggiore.

Doverosamente, per le Comunità a nord e per un diverso sviluppo veramente sostenibile per il territorio, il Comitato si adopererà per evitare questo scempio.

Gianni Galli e Severino Ghini

Aprè il Vicepresidente G. Venturi elencando i punti carenti dello studio di fattibilità di Autostrade:

- Mancanza di dati sul traffico
- Banalizzazione inadeguata, con 2 soli by pass
- Sistema di pedaggiamento non chiaro
- 2 sole corsie per senso di marcia
- Manca casello Centergros -Interporto
- Tracciato che interferisce troppo con i centri abitati

Da agosto ad oggi, giorno di presentazione in sede di commissione, illustra l’operato del cosiddetto tavolo di lavoro creato all’indomani della presentazione del progetto Passantino che ha permesso di ottenere da Autostrade il miglioramento da 2 a 6 punti del by pass sull’attuale A14(banalizzazione parziale) e due barriere est ovest della città senza alcuna precisazione delle modalità di tariffazione applicata. Una non bene precisata disponibilità di autostrade ad aggiornare i dati di traffico ( peraltro già consegnati nel progetto passantino).