

IL PASSANTE AUTOSTRADALE A NORD DI BOLOGNA

In data 8 Agosto 2002 è stato firmato l'accordo tra il Comune di Bologna, la Provincia di Bologna, la Regione Emilia Romagna e il Governo nazionale, relativo alla mobilità nel nodo di Bologna. Tale accordo sancisce definitivamente il carattere nazionale del problema mobilità a Bologna.

Nell'accordo si stabilisce che la risoluzione dell'attuale situazione di congestione sulla tangenziale bolognese e di difficoltà di attraversamento lungo le direttive autostradali andrà risolto realizzando un nuovo passante autostradale a nord dell'attuale, che colleghi A1, A13 ed A14 con modalità tali da consentire la completa liberalizzazione con funzioni di tangenziale anche fino all'Interporto dell'attuale infrastruttura in esercizio.

1) La decisione di costruire questa infrastruttura, che inevitabilmente coinvolge il territorio di molti comuni della pianura e di un quartiere della città, è di grande responsabilità. Le implicazioni ambientali, sociali, territoriali, di tale decisione sono notevoli e vanno affrontate con attenzione, al fine di controllarne le ricadute, affrontarne gli effetti e "bilanciarli" con opere di compensazione di uguale portata.

Un territorio coinvolto ambientalmente deve essere risarcito con seri interventi di rigualificazione ambientale, territoriale e sociale. Di questi interventi deve far parte l'applicazione del testo unico sugli espropri per pubblica utilità, che deve entrare in vigore il 1° luglio 2003, a tutela del mondo agricolo e dei cittadini.

Questi sono i principi fondamentali ai quali ancorare lo studio di pre-fattibilità tecnica, economica e progettuale che deve fissare le condizioni ed i requisiti imprescindibili al fine della redazione del progetto preliminare.

2) Prima di ogni considerazione è necessario valutare se il passante autostradale nasce da ragioni oggettive e condivisibili.

Il modello di sviluppo italiano si è basato quasi esclusivamente sull'automobile. La progressione dei veicoli in circolazione è impressionante:

1952: 2,5 milioni di veicoli

1990: 36,5 milioni di veicoli

2001: 42 milioni di veicoli.

L'Emilia- Romagna per la sua collocazione geografica è la regione più "attraversata" da questi flussi di mobilità.

Il nodo tangenziale-autostradale di Bologna rappresenta uno dei punti più critici, una vera strozzatura della circolazione nazionale, al pari del nodo di Mestre e della Salerno- Reggio Calabria.

Quale che sia il giudizio su questo modello di sviluppo, (il nostro è estremamente critico), occorre una soluzione radicale per superare il blocco della circolazione nella tangenziale bolognese ed il limite grave rappresentato dalla esistenza di due sole corsie autostradali sulle quali convergeranno quattro corsie del tratto Modena – Bologna, tre corsie da Firenze a Bologna, oltre alle tre già esistenti da Bologna a Rimini.

Riteniamo indispensabili investimenti cospicui per un potenziamento delle reti ferroviarie locali e nazionali (nella nostra realtà l'infrastruttura strategica è il servizio

ferroviario metropolitano), ma si deve risolvere in tempi brevi l'attuale congestione del sistema tangenziale-autostradale bolognese.

Diversamente l'intera area metropolitana, non solo Bologna, rischierebbe un declino economico e sociale, considerando che l'accessibilità dei nostri territori è una componente essenziale della competizione fra le diverse aree del Paese e dell'Europa.

- 3) Diverse sono state le soluzioni studiate e poi superate prima di giungere a quella definita nell'accordo dell' 8 agosto 2002. Ci riferiamo a proposte illustrate dagli organi di informazione, oggetto di confronto e discussione già da alcuni anni.

Mentre appare giusto valutare anche in questa fase i costi ed i benefici di ogni possibile soluzione alternativa al passante a Nord, non si possono ignorare le controindicazioni sollevate a proposito del passante a sud, proposta avanzata in antitesi a quella oggi in discussione.

Questa bretella autostradale da Sasso Marconi a Ozzano, lunga 20 km, dieci dei quali in galleria, lascia inalterata la situazione attuale della tangenziale, mentre occorre ampliarla ad otto corsie al servizio della mobilità provinciale. Infatti le corsie attuali dell'autostrada rimarrebbero in esercizio per garantire che i traffici che provengono da Milano, Firenze ed Ancona possano dirigersi verso Padova.

Va rimarcato che, non a caso, l'accordo dell'8 agosto 2002 indica che il nuovo passante deve collegare A1/A13/A14.

- 4) La soluzione che appare attualmente più logica, il passante a Nord e la completa liberalizzazione con funzioni di tangenziale del tratto bolognese, comporta tuttavia implicazioni molto serie, come si è detto.

Farsi carico del passaggio di questa infrastruttura nei nostri Comuni è probabilmente inevitabile ed è un impegno che può essere affrontato se si creano le giuste condizioni.

Ritenere che l'autostrada sia un'occasione per urbanizzare ulteriormente il territorio è una idea che va contrastata ed impedita. L'autostrada può anche favorire lo sviluppo, inteso però come miglioramento dell'accessibilità e riduzione della congestione della rete stradale attuale.

- 5) Nel farci carico dei problemi relativi al passante autostradale poniamo alcune condizioni, il cui rispetto è imprescindibile per un nostro assenso motivato.

Si tratta di questioni che vanno risolte contestualmente alla realizzazione dell' opera e che debbono essere parte integrante di un unico progetto:

- a) l'autostrada deve essere costruita con criteri moderni e con standard europei prevedendo da subito che all'interno del progetto siano studiate e risolte tutte le problematiche ambientali e sociali in una fascia pari almeno a 2 km. Inoltre la nuova infrastruttura dovrà adattarsi ai paesaggi, alla morfologia ed alle funzioni insediate dei territori attraversati, prevedendo, dove opportuno, tratti in galleria interrata e tratti in trincea, opere di particolare effetto mitigatorio in corrispondenza dei tratti più prossimi agli abitati, in modo da assicurare il minor impatto ambientale possibile. Particolare attenzione andrà riservata ad immobili di pregio architettonico vincolati dal Decreto 490/99, ex legge 1089.

Il progetto della nuova autostrada non può inoltre essere concepito come un qualcosa che si aggiunge alla viabilità esistente, ma deve essere accompagnato da uno studio di riorganizzazione di tutto il sistema viario delle zone interessate.

b) un territorio agricolo ma caratterizzato anche da consistenti insediamenti urbani, residenziali e produttivi come il nostro, che viene attraversato così pesantemente , va risarcito con un serio progetto di valorizzazione ambientale del territorio, che deve comprendere più interventi, dall' interramento di linee elettriche, alla creazione di ambienti naturali fruibili dai cittadini, al riappoderamento di terreni agricoli, visto che il tracciato previsto coinvolgerà molti fondi agricoli ed un numero considerevole di abitazioni e strutture agricole.

La compensazione delle perdite di valori patrimoniali deve essere oggetto di un accordo quadro e di una specifica convenzione fra gli enti, costituendo un osservatorio ambientale, anche con funzioni di sorveglianza, rappresentativo delle proprietà coinvolte, con la presenza delle amministrazioni comunali per garantire l'attuazione della convenzione.

c) occorre un intervento sui problemi irrisolti della viabilità locale e di quelli che saranno creati dal passante autostradale. Esistono progetti, non ancora del tutto finanziati, che riguardano reti viarie indispensabili per allontanare il traffico su gomma di merci e di persone dai nostri maggiori centri urbani e per rendere scorrevole questa circolazione:

la nuova Galliera, l'asse Lungosavena, l'Intermedia di pianura, la Trasversale di Pianura.

Si tratta di completare l'assetto stradale prefigurato da queste quattro arterie per "scaricare" i traffici che attualmente gravano sulla viabilità minore dei nostri Comuni, oggi del tutto inadatta a sostenere le esigenze di mobilità dei nostri concittadini. In ogni caso, senza risposte adeguate e puntuali, senza garanzie sui progetti e sui tempi di completamento di questa rete viaria, non potrà essere garantito l'assenso di tutti i comuni sulla infrastruttura autostradale.

Per il corretto funzionamento di questo assetto viario è indispensabile mantenere la previsione di quattro caselli autostradali come punti di equilibrato accesso al sistema: nei pressi di Calderara – Sala, a Bologna – Interporto, a Granarolo - Budrio e nella intersezione con la San Vitale.

- 6) Se il passante dovrà nascere in funzione di un riequilibrio della mobilità, a vantaggio dell'insieme della mobilità provinciale, a questo dovrà necessariamente accompagnarsi un concreto riequilibrio modale, sia con un potenziamento del trasporto pubblico su gomma nei nostri comuni, impegnando nuove risorse regionali e nazionali per il suo rafforzamento ed estensione per quelle parti del territorio a domanda cosiddetta debole, sia riaffermando la funzione strategica del Servizio Ferroviario Metropolitano garantendo il completamento dei lavori previsti e, soprattutto, assicurando concretamente un rapido raggiungimento di alti livelli funzionali.

Sono queste le condizioni da rispettare per evitare che il passante autostradale possa rappresentare un danno per i Comuni della cintura e sia invece un'opportunità per la mobilità dei cittadini e delle imprese nel territorio provinciale e dei nostri comuni.

Per questo chiediamo che il documento preliminare di fattibilità tecnica dell'opera che sarà proposto entro marzo alla condivisione di Società Autostrade, A.N.A.S., Governo, contenga una risposta precisa alle condizioni ed alle richieste qui indicate.

Solo in questo modo lo studio del progetto preliminare, che deve essere redatto entro il 30/6/2003, può essere impostato in un modo corretto e potenzialmente condivisibile. In ogni caso, prima delle decisioni definitive sui progetti, gli enti locali promuoveranno un largo confronto con l'insieme della società provinciale (associazioni, cittadini, categorie)

affinché questa infrastruttura di grande importanza per la nostra mobilità e per la nostra economia raccolga il più ampio consenso possibile.

I Sindaci dei comuni di :

Argelato - Valerio Gualandi

Bentivoglio - Fabrizio Sarti

Budrio - Carlo Castelli

Calderara - Matteo Prencipe

Castelmaggiore - Gabriella Ercolini

Castenaso - Maria Grazia Baruffaldi

Granarolo - Alessandro Ricci

Ozzano - Walter Conti

Sala Bolognese - Floriano Fazzi

San Lazzaro - Aldo Bacchicocchi

Zola Predosa - Giacomo Venturi

il Presidente del Quartiere Borgo Panigale - Loris Ropa

