

Ai sigg. Sindaci interessati direttamente dal Passante Nord

Oggetto: Passante Nord- Accordo del 29 luglio 2014

(dimostrazione pratica di quali limiti può raggiungere “l’arroganza” del potere)

Si ripropone in fotocopia il “colpo di mano” dell’8 agosto 2002 che si inventò letteralmente il Passante Nord per la soluzione dei problemi trasportistici del nodo bolognese e con gli stessi protagonisti politici di allora (Ministero delle Infrastrutture, Regione E. Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna).

Sulla base del documento che abbiamo da pochi giorni ottenuto con richiesta di accesso agli atti, possiamo anche aggiungere: con lo stesso decisionismo, la stessa mancanza di uno studio di fattibilità dettagliato, la stessa mancanza di partecipazione dei Consigli Comunali, i numerosi interrogativi che il documento suscita, la stessa arretratezza nella visione della realtà e con affermazioni “non sincere” quando si afferma che “non esistono altri tracciati alternativi rispetto alla soluzione condivisa” (premessa pag.3).

Una differenza sostanziale riguarda il finanziamento che, mentre nel 2002 era affidato alla Legge Obiettivo, quindi con finanziamento pubblico, questa volta il finanziatore è Soc.tà Autostrade, soggetto privato.

Nei dodici anni trascorsi l’originario progetto del Passante Nord è stato demolito da tutti i punti di vista:

- Errate previsioni dello scenario trasportistico
- Il modesto apporto al decongestionamento del nodo bolognese rispetto all’esorbitante costo
- Consumo di territorio pregiato inaccettabile
- Aumento di inquinamento complessivo e consumo energetico
- Drenaggio di tutte le risorse necessarie per completare le opere viarie minori

Nonostante tutto ciò si è continuato a puntare sul Passante Nord ignorando proposte alternative come la nostra (www.passantenord.org) molto più valida e al passo con i tempi, sia dal punto di vista dell’impatto ambientale, del consumo di territorio pari a zero e delle migliorie sull’asse tangenziale, sia della spesa pari ad un terzo del Passante.

Tanta pervicacia non si è arrestata nemmeno di fronte ai ripetuti veti della UE (Unione Europea) per la violazione delle norme sulla libera concorrenza, di cui l’ultimo, perentorio, del 2010.

Infatti per far quadrare l’esorbitante piano finanziario si era cercato di far passare l’opera come potenziamento e non nuova opera affidandola direttamente a Società Autostrade senza bando europeo.

Dal 2010, per cercare di convincere la UE è stato modificato il progetto iniziale con nuovi tracciati di percorrenza inferiore nel tentativo di farlo passare come potenziamento e non nuova opera: ed ecco il famoso Passantino elaborato in via “riservata” e uscito pubblicamente con l’accordo del luglio 2012. Si è scoperto allora che per ottemperare alle prescrizioni europee il tracciato era stato ridotto a 32 km e a due corsie anziché tre e l’autostrada sarebbe rimasta al centro della tangenziale buttando alle ortiche tutte le condizioni irrinunciabili del passante 2002 e gli accordi del 2003 con i Sindaci per il completamento di opere viarie incompiute come condizione per far inserire il corridoio passante nei loro PSC (piani strutturali comunali).

Solo a questo punto è stato chiesto un parere ai Sindaci su questo accordo; Sindaci che nel giro di poche settimane bocciarono il percorso di 32 km (passantino) proponendone uno di 38 km molto simile al 2002 (di cui non si è mai conosciuto il tracciato).

Da allora per due anni si sono registrati continui rinvii delle scadenze ed annunci di accordi mai sottoscritti, fino all'avvento di questa nuova frenesia delle Grandi Opere, indipendentemente dalla loro validità, per salvare il Paese, che ha portato all'accordo del 29 luglio di cui vi facciamo partecipi.

L'accordo in oggetto ci ha finalmente fatto conoscere il misterioso tracciato "frutto dell'attività attribuita ai Sindaci" da agosto a novembre 2012 che risulta a 2 corsie e si discosta significativamente dal vecchio passante 2002 solo nei Comuni di Calderara nella curva nord-ovest e nel Comune di Castenaso nel tratto orientale.

Vi segnaliamo alcuni dei punti critici e dei dubbi da noi riscontrati nel documento, in prima lettura :

1. Non vengono spiegate nel testo le ragioni delle modifiche al tracciato che, data l'entità dello scostamento, almeno nel Comune di Castenaso, renderà necessario rivedere o modificare il PSC.
2. L'aver insistito su di un tracciato in rilevato che si presenterà come una grande barriera a nord, distruggerà quasi la stessa superficie del vecchio Passante e richiederà la bellezza di 3,8 milioni di metri cubi di inerti che non si sa bene dove verranno reperiti.
3. Nell'asse tangenziale si pensa di adottare un complicatissimo sistema di interconnessioni e di pedaggiamento che non è possibile capire a fondo dalla cartografia poichè nella scala fornita le diciture sono in buona parte illeggibili. Si dice chiaramente che il sistema tangenziale verrà isolato con 4 barriere dal resto della rete autostradale nazionale. Una cosa appare certa: chi uscirà dall'autostrada (A1- A13- A14) ed entrerà nel sistema tangenziale, o dal sistema tangenziale entrerà in autostrada (A1- A13- A14) pagherà un sovrapedaggio pari a 15 km. Chi attraverserà da casello a casello autostradale il sistema tangenziale mantenendosi in autostrada pagherà un sovrapedaggio corrispondente a 40 km. In sostanza i Bolognesi pendolari all'esterno della città o gli operatori merci operanti su Bologna per uscire dall'autostrada dovranno pagare 15,5 km in più. Ma non basta, per giunta si prevede l'introduzione di limiti di velocità sull'asse tangenziale inferiori a quello sul passante. **Per ottenere gli stessi tempi di percorrenza del passante il limite sarebbe 70 km/h (un bel risultato davvero!!).**
4. "Permeabilità tra autostrada e complanare". Nel tratto tangenziale si potrà passare tra autostrada e complanare e viceversa tramite un sistema di 4 aperture (bypass) tra Casalecchio e San Lazzaro, non si sa bene in che modo regolamentate. L'unica ragione di questa complicazione è che mantenendo l'autostrada divisa dalla complanare il nuovo Passante sarebbe un fallimento totale. Infatti si limiterebbe ad allontanare a suon di sovrapedaggi una parte del traffico autostradale che, con la terza corsia dinamica, oggi scorre già in modo soddisfacente, mentre non migliorerebbe minimamente la situazione ancora critica sulla complanare. Con i bypass si spera che, mediante spostamenti improvvisati dei veicoli da una sede all'altra, anche la complanare possa avere qualche beneficio. Una prospettiva a dir poco azzardata anche senza considerare l'aumento del rischio, l'eliminazione della terza corsia dinamica e la probabilità di uso improprio.
5. Infine si prospetta un incomprensibile divieto di transito ai mezzi pesanti sull'asse tangenziale! Cioè le merci dirette all'area urbana potrebbero uscire solo da uno dei caselli del Passante e percorrere lunghi tratti di viabilità ordinaria in più per arrivare a destinazione!
 - Qualcuno davvero crede che un sistema come questo (ammesso che funzioni) potrà alleviare il vero punto critico rimasto oggi, cioè il traffico sulla complanare? Il vero motivo di questa "assurdità" sembra essere quello di poter raccontare alla UE che è stata mantenuta l'autostrada sull'asse tangenziale, ai Sindaci che è stata "banalizzata" e alla popolazione che è stato diminuito l'inquinamento complessivo mentre in realtà lo si è aumentato.

Ma di fronte a questo incredibile ed obsoleto pasticcio, imposto dall'alto, firmato anche da personaggi "in scadenza", che assorbirebbe tutte le risorse per completare le opere viarie minori ed in presenza di una valida alternativa al Passante (del ns Comitato), **i Sindaci coinvolti davvero non avvertono la necessità di farsi sentire, di dire basta???**

Se il costo stimato del vecchio Passante era di 1,8 miliardi di Euro, con il budget vincolato a 1,280 miliardi di euro mancheranno i denari per indennizzi, ricongiunzioni poderali, i danni al capitale immobiliare : **come potranno i Sindaci avvallare tutto ciò.**

Ancora, perché investire tutte le risorse disponibili in un'opera che ripetuti studi trasportistici/economici, anche di Autostrade, hanno già dimostrato essere inadeguata per gli obiettivi dichiarati, perché allora ritenerla prioritaria?

Ammesso che i cantieri delle opere pubbliche rilancino la nostra agonizzante economia, si otterrebbe lo stesso impulso investendo sulle opere incompiute e su nuove opere lungimiranti anziché procurarci danni irreversibili con progetti "davvero ingiustificabili" come il Passante Nord che, un secolo dopo, sarebbe l'analogo dell'abbattimento delle mura di Bologna "tanto per far lavorare qualcuno" e aprire la strada ad una nuova edificazione .

Gianni Galli e Severino Ghini

Bologna 21/08/2014

Allegato - accordo Passante del 29 luglio 2014