

Passante autostradale nord, “ le mani in tasca ai bolognesi”

Etichettare il nostro Comitato come “quelli che vogliono mantenere il nodo stradale bolognese nelle attuali condizioni” perché si oppone al Passante autostradale Nord, non è altro che malafede o disonestà intellettuale. Noi da sempre ci siamo impegnati a risolvere la criticità del nodo bolognese, ed abbiamo presentato fin dal 2004 un proposta progettuale alternativa che risolverebbe tutti i problemi di viabilità in modo di gran lunga più economico, più veloce, più lungimirante e meno impattante del Passante Nord! (proposta in figura con tecniche approvate nel convegno del 9/12/'04 alla Facoltà di Ingegneria di Bologna).

La contrarietà a quei 42 km di semianello autostradale a 3 corsie che squarcia la pianura a nord della città era basato su solidi argomenti che, oggi ancor più di allora, ne mettono a nudo l'inadeguatezza tecnica ed economica e la turlupinatura dei sovrapedaggi per i bolognesi; ne elenchiamo alcuni dei principali:

- le errate previsioni di traffico in crescita esponenziale a supporto del passante. Fin dal 2003 i dati mostravano un netto rallentamento ed ora siamo a crescita zero, con tendenza al meno.
- L'allontanamento del traffico da Bologna, dal 45% dichiarato a meno del 20% del totale del traffico (valori riconosciuti anche dal Comitato tecnico scientifico istituito dalla Provincia nel 2004).
- Costi, dai 690 milioni di € iniziali alla stima di Società Autostrade che nel 2010 ha dichiarato un costo credibile di 1.850 milioni di €.
- Riduce l'inquinamento. Ma quale? L'inquinamento complessivo aumenterebbe a causa del maggior percorso di 100.000 TPE/anno (centomila tonnellate di petrolio equivalenti).
- Oggi l'opera sarebbe in concorrenza con la Cispadana recentemente appaltata, ed con il prevalente interesse di Bologna ad una arteria intermedia, NON AUTOSTRADA, che colleghi est-ovest i Comuni della cintura, la cosiddetta “gronda industriale” che l'Amministrazione di Bologna chiede con urgenza di discutere..

Altri due pesanti mattoni erano, e sono ancora, in capo alla progettazione del passante:

1. Come trovare il modo di farla realizzare a Società Autostrade per non pagare alla stessa la penale per mancati introiti in caso di vincita della gara da parte di un altro concorrente? E' stato proposto un Affidato Diretto che la UE non può accettare perché è una nuova opera e richiede un bando Europeo. Dopo 7 anni di tentativi per aggirare regolamenti Comunitari, nel 2010 Società Autostrade presenta un piano di “Passante Corto”, più a ridosso della città, ancora più impattante del precedente, finalizzato ad ottenere “ con un po' di malizia” il consenso UE. Questo piano viene bocciato dalle Amministrazioni Locali e per un anno non si sente più parlare di Passante Nord, ma sotto sotto si sta continuando a lavorare.
2. Come impedire che auto/camion evitino il passante (più lungo e con nebbia) per proseguire indisturbati per l'attuale tracciato tangenziale? In questi giorni è tornata di attualità la beffa mai dichiarata apertamente: la “mano in tasca ai Bolognesi”. Per far funzionare quest'opera che ormai ha perso ogni valore trasportistico ma viene vista come motore di grosse operazioni di urbanizzazione selvaggia, sarà introdotto il **pedaggio sulla Tangenziale**. Denunciato da Lega e 5 Stelle, malamente smentito dall'assessore Venturi ma ben presente nel Piano Provinciale della Mobilità che prevede: A) Un sovrapedaggio ai caselli di Casalecchio, Borgo Panigale e San Lazzaro per chi viene da Rimini o Milano e fosse tentato di percorrere la tangenziale anziché il Passante (che nessuno vorrà fare). Pedaggio che sicuramente penalizzerà tutti i pendolari **bolognesi**. B) La Tangenziale, sarà a pagamento per tutti, come già previsto nel 2004 dalla Provincia per avere le risorse da destinare alla manutenzione della tangenziale che **con il Passante**, diverrà strada a gestione locale. E non solo quella. Il piano della mobilità provinciale nel 2008 aveva “edulcorato” il punto B) come reperimento delle risorse necessarie per finanziare il SFM (Servizio Ferroviario Metropolitano) non dicendo la verità: rimarranno infatti briciole dopo la realizzazione delle strade previste nel piano Provinciale. Un delirio di asfalto, altro che favorire il trasporto pubblico!

Malgrado tutto si vuole comunque realizzare il Passante Nord, ANCHE PIU' CORTO, come dichiarato alla festa dell'Unità 2011 dal ministro Matteoli, lavorando di nascosto, drenando risorse ingentissime senza ricaduta nel tempo per Bologna, in assoluto disprezzo della trasparenza e della crisi economica, per giunta spremendo i cittadini.

Sarebbe auspicabile un maggior coinvolgimento dei cittadini e delle comunità a fronte di scelte che andranno a condizionare lo sviluppo del territorio per i prossimi decenni. Le Grandi Infrastrutture non dovrebbero avere colore di parte, ma un interesse comune e un lungimirante contenuto progettuale. Non dimentichiamo inoltre che nel nostro territorio ci sono opere stradali incomplete da 30 anni (trasversale di pianura, ..ecc) ed interventi che con limitate risorse darebbero immediati e grandi benefici ai cittadini (ponte sul Reno a Trebbo,ecc.).

Signori, a nord abbiamo la Cispadana, poco più a sud il Passante?, pochi metri a sud la trasversale di pianura, ancora pochi km a sud l'intermedia di pianura, poi la tangenziale.

Cinque arterie in parallelo che assurdamente DISTRUGGONO una parte significativa della pianura padana!!! SENZA CHE NESSUNO SENTA LA NECESSITA' DI UN DIBATTITO PER AGGIORNARE PROGETTI DANNOSI E ORMAI OBSOLETI. Allertiamoci cari concittadini, è il momento di chiedere tutte le informazioni nel massimo dettaglio, non sono sufficienti le parziali ammissioni stampa del Vicepresidente della Provincia. La tanto sbandierata partecipazione, il concorso di idee, l'invito di rappresentanze di cittadini alle conferenze dei servizi, dove sono?? ... allora sono illusioni sia a destra che a sinistra?

