



La prima versione del Passante Nord (lunga 41 km e con tre corsie per senso di marcia) risale al 2003: lo scopo è quello di convogliare lì il traffico autostradale e liberare più corsie per la tangenziale. Il Passante di cui si discute oggi – che ha ricevuto l'ok di governo, Regione, Comune e Provincia – sarebbe lungo 38 km e con solo due corsie



CONFRONTO
Irene Priolo, sindaco di Calderara di Reno e Luigi Amedeo Melegari, presidente Ance

«Passante, l'alternativa c'è» «Rinunciare è un errore»

Il Comitato contesta l'opera. L'Ance la difende

FAVOREVOLI o contrari? I bolognesi sanno che cos'è il Passante Nord? Tanti i temi che si sono intrecciati sul tavolo della sede del quartiere Santo Stefano, in un dibattito sull'opera della discordia: 'Passante Nord: quale futuro per il traffico di Bologna?'. A coordinare i consiglieri comunali Manes Bernardini (Lega) e Federica Salsi (Gruppo Misto). Ad attaccare invece, con un grande seguito in sala, gli esponenti del Comitato per l'Alternativa al Passante, rappresentati da Gianni Galli e Severino Ghini. Proprio quest'ultimo, dopo aver attaccato frontalmente le istituzioni, ha illustrato la soluzione alternativa proposta dal Comitato: potenziamento della tangenziale con due nuove corsie sia a destra, sia a sinistra. Tre di tangenziale e tre di autostrada: «Dovete convincerci dell'assenza

di altre possibilità – ha detto Ghini –. La pianificazione territoriale di coordinamento provinciale non è come la tavola delle leggi. Si possono anche ricavare, sotto le corsie, parcheggi scambiatori coperti e custoditi, oltre a magazzini e rimesse per il soccorso. Il tutto con un consumo del suolo pari allo zero. Eliminando il tremendo impatto ambientale e riducendo l'inquinamento». A luglio il vagito del Passante

Nord 2014 (il terzo con 37,5 km di lunghezza, costo totale 1280 milioni di euro), a febbraio bisogna essere pronti col progetto preliminare. L'ingegner Luigi Amedeo Melegari, presidente di AnceBologna, ha difeso l'opera assieme a William Brunelli di Unindustria: «Il Passante vuol dire modernità, serve perché è l'ossatura della futura struttura metropolitana territoriale. La tangenziale, per chi la utilizza alle 8 del mattino o alla 5

del pomeriggio, è ingestibile. Rinunciare al Passante sarebbe un errore di visione politica. Alla Regione, alla Città Metropolitana e ai sindaci proponiamo di lavorare con Società Autostrade per migliorare la progettazione preliminare».

PER MELEGARI quindi «bisogna sforzarsi e uscire dalla conflittualità permanente che fa somigliare il nostro territorio a una regione dei Balcani». Il presidente

di AnceBologna si è mostrato anche aperto al dialogo con una platea favorevole all'alternativa: «Se non lo volete fare non lo facciamo. Bisogna però confrontarsi e capire». Al dibattito ha partecipato anche Irene Priolo, sindaco di Calderara di Reno e assessore della Città Metropolitana, uno dei 10 primi cittadini 'in trincea' contro il Passante: «La posizione dei sindaci non è né demagogica, né ideologica. Oggi esiste un tracciato, non un progetto, dopo la bocciatura del Passantino da 32 km. E a mio giudizio è molto limitato». La Priolo ha invocato delle modifiche: «Noi sindaci abbiamo chiesto opere complementari, non compensative: si dovrebbe passare da due corsie a tre. E poi si parla tanto della strategia per le imprese: perché Fico non è lungo il tracciato del Passante Nord?»

Paolo Rosato

WILLIAM BRUNELLI DI UNINDUSTRIA

PRO

«Un asse strategico di sviluppo»

«IL PASSANTE Nord è un'opera fondamentale. Sull'ultima versione possiamo discutere, ma siamo assolutamente favorevoli». William Brunelli, responsabile territorio e ambiente di Unindustria, difende una scelta che «deve dare respiro a Bologna e a tutta la provincia».

Il piano di 37,2 km vi convince poco?

«La proposta migliore era quella che fa coincidere l'autostrada con il Passante, portandola fuori dalla tangenziale. La proposta 'verde' ha qualche difetto. Ma l'opera va realizzata, è troppo importante. Sulla sua base sono stati approvati tutti i piani territoriali comunali».

Perché è così importante?

«Il Passante non nasce solo come strumento di decongestione del traffico, che pure è importante. Nasce soprattutto come asse strategico di sviluppo sul quale la Provincia, negli ultimi 20 anni ha collocato le aree industriali e tutti i servizi collegati. Unindustria rappresenta 2mila aziende nella provincia, sappiamo bene quanto si è investito sul territorio».

E se non si facesse, cosa succederebbe?

«Bisognerebbe ripensare tutta la pianificazione urbanistica degli ultimi 10 anni almeno. Senza contare che poi quel traffico andrebbe deviato sulla viabilità locale, non proprio il massimo. Quando fu



Si tratta di un'opera fondamentale. Lì sono state collocate le aree industriali e tutti i servizi



deciso il Passante Nord venne stilata un'analisi delle infrastrutture».

E nessuno si oppone?

«Più di dieci anni fa non risultarono sindaci e associazioni contrarie. E furono consultati, eccome».

Cosa ne pensa della proposta del comitato di alternativa, che preferirebbe potenziare la tangenziale?

«In primis dico che tutti noi vorremo consumare meno suolo possibile. E per quanto riguarda la proposta, vista solo ora più in dettaglio, dico che ha un suo senso. Ma non è alternativa al Passante Nord: semplicemente è costruita su obiettivi diversi».

p. r.

CONTRO

IL SINDACO STEFANO SERMENGHI DI CASTENASO

«La versione attuale non risolve niente»

«QUELLO di oggi è ormai un 'passantino'. Anzi, sembra più un passatello, perché è già bollito ancora prima di nascere». Stefano Sermenghi, sindaco di Castenaso, usa l'ironia per spiegare le ragioni della sua contrarietà alla versione della bretella autostradale contenuta nell'accordo firmato lo scorso luglio da Ministero dei Trasporti, Autostrade, Comune e Provincia e contro la quale oggi si schierano dieci sindaci della Bassa.

Sermenghi, eppure il Passante aiuterebbe a decongestionare il nodo autostradale cittadino. Perché opporsi? Non è che siamo di fronte ai Comuni della provincia che, per tutelare il loro interesse, decidono di scaricare tutto su Bologna?

«La nostra non è una contrarietà aprioristica da parte di un Comune che, come spesso accade, si oppone solo perché non vuole che questa opera passi sul suo territorio. Il problema è più ampio».

E sarebbe?

«Purtroppo il Passante Nord di cui si parla oggi non è quello immaginato all'inizio e che avrebbe risolto i problemi di traffico della tangenziale».

Perché?

«Perché il progetto attuale (38 km invece che i 41 pensati all'inizio; ndr) prevede solo due corsie per ogni senso di marcia e, in più, non comporta la banalizzazione della tangenziale. Così il Passante



Due corsie per senso di marcia e nessun beneficio per la tangenziale. A cosa serve?



non serve a niente: non alleggerisce il traffico sul nodo bolognese e non risolve i problemi di code e ingorghi sulla tangenziale. Se venisse costruito in questo modo sarebbe solo uno spreco di risorse a carico della collettività».

Che fare allora? Cancellando questa versione del Passante Nord, però, i problemi restano ugualmente. «Bologna deve tornare a fare politica. E con questo intendo che dobbiamo fare in modo che il Governo e la Regione investano sul progetto originario. Bisogna avere il coraggio di fare la gara europea, trovando le risorse per realizzare il Passante così come era stato pensato nel Duemila».

a. z.