

COMUNE DI CASTENASO
Provincia di Bologna



Gruppo Consiliare
Grandi Sindaco – Uniti per Castenaso

Castenaso, 12 luglio 2014

Comune di Castenaso



Protocollo Generale
Nr.0012129 Data 15/07/2014
Tit. II.03 Arrivo

A.U. 1

Segretaria
Segretario
Capi Gruppi Consiliari
Pres. del Consiglio
A.Tecnico
Ass. Sindaco

Spett.li sig.ri:

Presidente C.C

Vice Presidente C.C

Capigruppo Consiliari

MOZIONE URGENTE

PASSANTE NORD

PREMESSO CHE

La stampa (alleghiamo articolo di La Repubblica) ha dato notizia del vertice tra Società Autostrade e Regione per ri-avviare il progetto del Passante Nord e afferma che i sindaci dei comuni interessati dovranno sottoscrivere la loro approvazione prima delle ferie estive;

L'esperienza del MOSE e dell' EXPO ha messo in mostra, al di là di ogni ragionevole dubbio, quali effettivi interessi si nascondono dietro le cosiddette "Grandi Opere";

Che ripetuti studi trasportistici hanno dimostrato che il Passante Nord non risolverebbe le criticità della viabilità del nodo bolognese.

Che il Passante Nord risultante dalle richiamate trattative non presenta nessuno dei vantaggi e delle caratteristiche e condizioni ritenute inderogabili dagli stessi Sindaci all'origine progetto; caratteristiche e condizioni richiamate in un documento del 2003 che tutti i Sindaci inviarono alla Provincia;

che è possibile che tale versione del Passante Nord, oltre a non prevedere le tre corsie per senso di marcia e a non banalizzare l'attuale sede dell'autostrada che scorre all'interno della tangenziale di Bologna, lasciando così pressoché inalterata la situazione del traffico che la percorre, interessa anche il territorio del nostro paese in misura più o meno pesante,

attualmente non nota, date le modalità omertose con cui si muovono i sostenitori del progetto;

che il passante Nord risponde a un'idea originaria elaborata oltre dieci anni fa e che, allo stato attuale, potrebbe raggiungere il traguardo della realizzazione tra venti anni, con evidente inadeguatezza rispetto a un modello di sviluppo sostenibile, indispensabile per la salvaguardia delle residue risorse del pianeta;

che l'unico effetto evidente e non contestabile è la distruzione di circa ulteriori 880 ettari di terreno pregiato adibito a coltivazione, in una regione che si pone già al terzo o al quarto posto fra quelle che si sono in Italia distinte per cementificazione selvaggia;

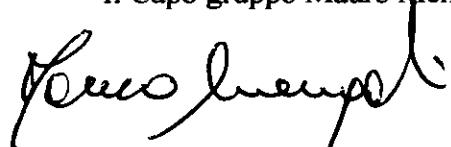
che la salvaguardia e la promozione ulteriore dell'agricoltura non può essere una semplice affermazione ma deve tradursi in comportamenti concreti;

che il territorio è un "bene comune" e ogni amministratore comunale che ne riceve la gestione per un quinquennio, al termine del suo mandato, lo deve restituire integro alla propria comunità

CHIEDIAMO

che il Consiglio Comunale di Castenaso si pronunci in maniera chiara e forte contro ogni ulteriore intervento diretto a riproporre in qualsiasi forma il progetto del Passante Nord e appoggi il completamento e la riqualificazione delle tante arterie stradali iniziate in questi anni e mai ultimate (es. Lungosavena, Complanare, Trasversale di Pianura), potendosi in tal modo effettivamente risolvere il problema della viabilità EST-OVEST nella cintura bolognese e diminuire il traffico in Tangenziale.

Il Capo gruppo Mauro Mengoli



Le voci di Bologna

Passante Nord, arrivano i pedaggi

La tangenziale diventerà a quattro corsie e sarà a pagamento per chi l'attraverserà. La decisione in un vertice tra Autostrade e Regione. I sindaci dovranno dare il via libera all'operazione prima delle vacanze di agosto. Entro l'anno sarà pronto il progetto preliminare

VALERIO VASSER

UN ALTRO esame superato per il Passante autostradale a nord della città, ma la gestione rimane difficile e le prospettive sull'esito finale ancora riservate. Si sono concluse le verifiche tecniche tra Regione, Società autostrade, comune di Bologna e quel che resta della Provincia, riguardanti l'infrastruttura, soprattutto le questioni della cosiddetta "banalizzazione" dell'attuale tracciato della A14, con la tangenziale a quattro corsie, e dei pedaggi, per i quali si annunciano rincari. Bologna sarà più onerosa per chi vi si recherà in auto passando per l'autostrada. Infatti, onde evitare l'attraversamento tramite la tangenziale, sarà applicato un sovrappedaggio costante per coloro che accedono alla stessa tangenziale da uno dei caselli autostradali di A1, A14 o A13. Sovrappedaggio che sarà più lieve per chi uscirà da uno degli

LE DAPPE

L'ESORDIO
Del Passante si parla da almeno vent'anni, per ovviare alla congestione

PROGETTO UNO
La prima ipotesi prevedeva 42 km: è stato bocciato da Autostrade

PROGETTO DUE
Gli enti locali mediane e limano il percorso fino a 38 chilometri

HOTEL ATTUALE
Percorso invariato, tangenziale a quattro corsie e sovrappedaggi per chi viene da fuori

Il ticket sarà introdotto per evitare ingorgi tra Borgo Panigale e San Lazzaro

svincoli cittadini per recarsi in città, ma ben più salato per chi soltanto userà le corsie bolognesi al fine di abbreviare il percorso uscendo dall'autostrada e rientrandovi successivamente. Un modenesi un ravennate, perfino un paio di esempi, pagheranno di più se vorranno recarsi sotto le Due Torri.

Le verifiche tecniche dovrebbero confluire in un documento pronto entro le ferie agostane e sottoposto ai sindaci dei Comuni attraversati. Quindi si procederà a stilare un progetto preliminare entro fine anno su cui gli stessi sindaci potranno esprimere con le osservazioni. Se tutto filerà liscio,

l'inizio dei lavori si potrà prevedere non prima di 12 anni e mezzo. Il Passante previsto è ancora leggermente diverso da quello presentato in numerose versioni sempre ritoccate. Si è detto che il tratto urbano della A14, circa 17 chilometri, sarà a quattro corsie con porosità senza pedaggio per il traffico bolognese. Il Passante vero e proprio, lungo circa 38 chilometri, sarà, invece, a due sole corsie con predisposizione per la terza. Questo presupone che nei momenti di punta del traffico, una parte del flusso debba per forza ripiegare sulla tangenziale pagando il sovrappedaggo citato. Il motivo è ovvio: già

oggi con la "terza corsia dinamica" si formano code in occasione degli esodi e a maggior ragione si formeranno con sole due corsie. Anche perché tra Modena nord e Borgo Panigale l'Autosole ha ben quattro corsie e tra San Lazzaro e lo svincolo per Ravenna, alle attuali tre se ne aggiungerà una quarta presto (i lavori cominceranno tra 7-8 mesi).

Questo dei pedaggi è il punto più delicato. Si cercherà di acciuffare l'attraversamento del tratto bolognese in tangenziale soprattutto ai mezzi pesanti, ma li si costringerà a percorrere una ventina di chilometri in più consumando una decina di litri di ga-

solio. Il pedaggio aggiuntivo dovrà quindi essere molto consistente. Inoltre, non è ancora chiaro se sarà libero da pedaggio il tratto di A13 tra Bologna Arcoveggio e l'Interporto. In attesa che i sindaci si pronuncino, Andrea De Pasquale, renziano ed esperto di trasporti, è molto critico sul Passante: «Dal 2004, quando fu inserito nel piano territoriale, sono cambiate molte cose, in primo luogo il valore del suolo vergine» spiega. «Oggi c'è maggiore sensibilità verso il consumo del territorio e tale valore si è accresciuto. Alla luce di ciò, occorrerebbe rivedere il bilancio costi-benefici. Infatti buona par-

te dei sindaci neo eletti hanno espresso la volontà di limitare la cementificazione». Il comitato contro il Passante, dal canto suo, non rinuncia ad un battaglia. Il 22 giugno l'ex ministro dell'Agricoltura Massimo Catania ha rivolto al collega alla Infrastrutture Maurizio Lupi un'interrogazione in cui si invita a un ripensamento su un'opera che provoca la distruzione di 700 ettari di terreno fertile e la compromissione di altri 8 mila. Per non parlare della pressione edificatoria che si svilupperà in prossimità dei tre svincoli che verranno realizzati nella Bassa bolognese.



Foto: S. Sartori - AGF