

Passante Autostradale Nord e Nodo di Bologna

Una proposta realistica per utilizzare al meglio le risorse accantonate,
a beneficio del territorio e di una mobilità sostenibile

Il progetto di Passante così come si è oggi configurato non è condivisibile per tre principali motivi:

- non risolve il problema della tangenziale, che rimane in forte stato di congestione;
- gli impatti ambientali sui territori attraversati sono alti, privi di mitigazioni e non sostenibili;
- sono state cancellate le risorse, originariamente previste, a sostegno del trasporto pubblico e in particolare del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Inoltre, rispetto a quando il Passante fu concepito (agosto 2002), si sono radicalmente modificate le prospettive di decentramento dal capoluogo verso la pianura nord di funzioni attrattive e di ulteriore crescita degli insediamenti: due aspetti fondamentali per giustificare la nuova infrastruttura viaria.

Essa ora offrirebbe invece una reale alternativa solo per il traffico autostradale in direzione/provenienza nord, minoritario rispetto a quello complessivo (20% del totale: fonte Autostrade per l'Italia), e rende l'attuale progetto di Passante una soluzione con una modesta utilità solo per la mobilità nazionale, lasciando invece inalterati tutti i problemi locali.

L'importo di 1.280 milioni a budget di Autostrade per l'Italia può e deve essere impiegato in modo molto più efficace, sia dal punto di vista trasportistico che di mitigazione ambientale, in due direzioni:

1) Con interventi atti a eliminare la congestione della tangenziale complanare e ad attenuare l'attuale impatto sulla città del sistema "tangenziale+autostrade", agendo su due livelli:

1.a - potenziamento in sede della tangenziale, con 2 nuove corsie(*nota 1*) da 3,75 mt per senso di marcia sulle fasce laterali, adeguamento degli svincoli, progettazione attenta della fase di cantiere affinché non impedisca l'uso dell'infrastruttura, e interventi di riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico mediante fasce alberate e barriere o tunnel di assorbimento e contenimento nei punti più critici per gli insediamenti vicini, per offrire ai cittadini più esposti un miglioramento anche rispetto alla situazione attuale.

1.b – Miglioramento e completamento della viabilità nell'area settentrionale della pianura bolognese, ultimando le infrastrutture esistenti come Trasversale di pianura, Lungosavena e Intermedia di pianura, realizzando la rotonda al casello Interporto e prolungando assi stradali di raccordo in direzione centro o verso le arterie di scorrimento autostradali, per non concentrare tutti gli spostamenti "orizzontali" sulla tangenziale, come invece accade oggi. (*Nota 2*)

Il costo complessivo di questi interventi è ipotizzabile in 700 milioni.

2) Con interventi di potenziamento del trasporto pubblico, al fine di ridurre all'origine il traffico automobilistico locale, in particolare rafforzando il Servizio Ferroviario Metropolitano in modo da realizzare i livelli di servizio promessi negli accordi (risorse residue destinabili: 580 milioni) (*Nota 3*).

Tutto ciò è possibile grazie a due leggi oggi vigenti:

- La legge denominata “Sblocca Italia” (DL 133/14 - L164/14), che all’art 5 “Norme in materia di concessioni autostradali” rende possibile l’allungamento delle concessioni autostradali per interventi di potenziamento e miglioramento anche ambientale, oltre che di strade Anas e del Fondo nazionale del trasporto pubblico. (Nota 4)
- La Legge 27.12.2006 n° 296 , G.U. N° 299 del 27.12.2006 che rende possibile destinare parte dei proventi dai pedaggi autostradali al finanziamento di infrastrutture e servizi ferroviari, come quelli metropolitani.

Non è accettabile infatti la cancellazione, nel progetto attuale, della quota di pedaggio a favore del Trasporto Pubblico Locale e in particolare del Servizio Ferroviario Metropolitano, che invece deve essere pienamente reintegrata a beneficio della Città Metropolitana di Bologna.

In sostanza, riteniamo che sia possibile risolvere i problemi del nodo bolognese in un’ottica rispettosa dell’ambiente e di un corretto utilizzo del territorio, impiegando al meglio le risorse disponibili a valle di un raffronto obiettivo costi / benefici, purché le amministrazioni locali sappiano esprimere una volontà politica forte e chiara sia nell’avvalersi di quanto la normativa già ci consente, come già altri territori hanno saputo fare, sia nell’eventuale modifica della normativa stessa, come già accaduto in altre circostanze.

Bologna, 15 aprile 2015

PerDavvero Bologna

NOTE

(Nota 1) *Le 2 corsie serviranno una alla tangenziale, l’altra all’autostrada, che oggi con l’utilizzo della terza corsia dinamica è priva di corsia d’emergenza, creando possibili problemi di sicurezza.*

(Nota 2) *La possibilità di utilizzare fondi ANAS anche per finanziare interventi su strade gestite da soggetti diversi da ANAS è già stata praticata sul nostro territorio, ad esempio nel caso del progetto di quarta corsia autostradale tra Bologna e Imola, che finanzia per 30 milioni opere viarie locali.*

(Nota 3) *Il fatto che con una volontà politica coerente e unitaria sul territorio sia possibile destinare risorse finanziarie originariamente autostradali per opere di miglioramento della mobilità e dei trasporti anche non autostradali, è dimostrata dal fatto che in Alto Adige la società AutoBrennero ha contribuito con 500 milioni al finanziamento di opere ferroviarie tra le quali un tunnel per potenziare il trasporto su ferro.*

(Nota 4) *In particolare, al comma 1 dell’articolo 5 di tale legge si afferma il principio che le concessioni autostradali possono essere prolungate o modificate “al fine di assicurare gli investimenti necessari per gli interventi di potenziamento, adeguamento strutturale, tecnologico e ambientale delle infrastrutture autostradali nazionali... nonché per assicurare un servizio reso sulla base di tariffe e condizioni di accesso più favorevoli per gli utenti”. E ancora, al comma 4 ter si legge: “Gli introiti pubblici derivanti da canoni di concessioni autostradali provenienti dall’applicazione del comma 1 sono destinati, secondo le modalità stabilite con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze, sentite le Commissioni parlamentari competenti per materia, a interventi di manutenzione della rete stradale affidata in gestione alla società ANAS SpA, nonché ad alimentare il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all’articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successive modificazioni, e, per finalità di investimenti e compensazioni ambientali, il Fondo nazionale per la montagna, di cui all’articolo 2 della legge 31 gennaio 1994, n. 97, e successive modificazioni”.*
