

AGGIORNAMENTO AL 13 DICEMBRE 2018 della
“RELAZIONE CRITICA SUL PASSANTE DI MEZZO”
del 26 maggio 2016

La nuova ipotesi di progetto presentata dal Ministero delle Infrastrutture ad ASPI il 7 dicembre 2018 di parziale modifica dell’asse tangenziale - A14, prelude alla cancellazione definitiva del progetto di Passante di Mezzo imposto dal sindaco Merola nel novembre 2015 quando beffardamente affermò:

“ il Passante Nord è passato” e con questa definizione tanto sprezzante quanto incoerente dichiarò affossato il Passante Nord dopo averlo difeso per nove anni e con un progetto già finanziato nel 2015.

Avere impostato la procedura per cancellare l’orrendo mostro inquinatore del territorio del comune di Bologna, denominato “Passante di Mezzo”, che anche Francesco Boccia, candidato alla segreteria nazionale del PD, ha recentemente definito “folle”, è sicuramente un merito dell’attuale Ministero dei trasporti e dunque dell’attuale governo gialloverde.

Purtroppo alla cancellazione, al “no” , non è per ora seguito un “sì “deciso allo spostamento dell’autostrada A14 dalla sede attuale.

In questa sequenza di affossamenti emerge pertanto l’immobilismo della politica che diventa così responsabile della paralisi infrastrutturale dello strategico snodo bolognese e di conseguenza penalizza gli operatori economici, locali e nazionali, che utilizzano il servizio autostradale; rallenta in modo patologico e insopportabile i tempi di percorrenza della tangenziale di uso metropolitano e, soprattutto, limita in modo grave il diritto alla salute dei cittadini bolognesi.

Lasciar scorrere sessanta milioni di veicoli all’anno tra A14 e tangenziale con un carico di inquinanti di oltre centottanta tonnellate che si diffondono nell’aria, significa penalizzare in modo criminale l’apparato respiratorio dei cittadini bolognesi, in particolare di quelli che vivono a ridosso del doppio asse viario tangenziale-autostrada.

Di fronte a questa situazione il grillino Bugani, coautore meritorio della scelta del ministero, ha però affermato il 24 novembre 2018 sul Resto del Carlino: “ Sul trasporto pubblico Bologna è ferma al 1970. Lavoriamo per tutelare la salute dei cittadini.”

Valutando questa affermazione si resta perplessi in quanto nega l’evidenza.

Il tram, il treno, la bicicletta, l’auto elettrica, l’integrazione fra gomma e ferro, sono tutte soluzioni che “vanno benissimo”, come anche sostenuto dalla leghista Borgonzoni, ma tutto questo non confligge in modo iperbolico con i ventisette/trenta milioni di autoveicoli e mezzi pesanti che transitano ogni anno sulla A14 nel mezzo del territorio bolognese?

Devo pertanto riproporre il testo della mia relazione citata e rilanciarne la tesi: **LIBERARE LA CITTA' DI BOLOGNA DALL'ATTRAVERSAMENTO DELL'AUTOSTRADA A14**, con la costruzione di una bretella autostradale esterna al comune di Bologna, a nord oppure a sud, dopo aver valutato per entrambe il rapporto costi-benefici.

A questo proposito è indispensabile citare quanto è successo a Genova prima del crollo del ponte Morandi del 14 agosto.

In un'intervista a La Repubblica del 19 agosto 2018, Marta Vincenzi, presidente PD della provincia di Genova dal 1993 al 2002 e sindaco di Genova dal 2007 al 2012, ha dichiarato:

1." Il piano per le infrastrutture era pronto. Era stato approvato nel 2009".

2. " Il piano delle infrastrutture è rientrato in quello urbanistico, e La Gronda nel 2017 è stata classificata come un'opera d'interesse nazionale".

(N.d.r. La Gronda è una bretella autostradale progettata a nord di Genova, come il Passante Nord di Bologna, lunga 72 Km con 23 gallerie per un totale di 54 Km su 72: dunque un'opera molto più complessa del Passante Nord e tre volte più costosa: quattro miliardi e duecento milioni con stime anche di quattro miliardi e ottocento milioni).

3. Chi ha bloccato il piano? chiede il giornalista.

" Il fatto è che abbiamo perso tempo, dieci anni. Pazzesco, perché che il ponte Morandi fosse a rischio usura per l'incremento del traffico lo sappiamo da almeno vent'anni".

4. Di preciso che cosa si sapeva? chiede ancora il giornalista.

" Nella progettazione del futuro della città era evidente quanto servisse una soluzione alternativa o integrativa.

I ritardi arrivano solo dalla **SCELTA POLITICA DI NON AVER VOLUTO SCONTRARSI CON UNA PARTE DI CITTA' CONTRARIA.**

Questa affermazione è decisiva: il partito Democratico a Bologna, come a Genova, non ha voluto scontrarsi con una parte di città metropolitana contraria, ovvero con i dieci comuni contrari al Passante Nord , il cosiddetto popolo del Nimby(Non dietro a casa mia) e con l'associazione degli agricoltori corporativamente contrari agli espropri.

Altro che " scelta ambientalista di Merola " , quelle di Merola sono carte truccate. Non ha avuto il coraggio politico di iniziare i lavori di un Passante Nord già finanziato e ha ceduto alle prepotenze degli oppositori nascondendosi dietro la salvaguardia ambientale soltanto per mascherare la sua politica tremula e arrendevole, ingannando con questo falso pretesto i cittadini bolognesi.

(Nota 1)

A Bologna, con il Passante di Mezzo, non crollerebbe un ponte ma crollerebbero

i polmoni di tanti cittadini dopo la gassificazione imposta da Merola alle popolazioni residenti accanto all'ecomostro denominato Passante di Mezzo. La citazione dell'intervista di Marta Vincenzi vuole evidenziare l'impotenza decisionale del Pd non soltanto sulla mancata costruzione del Passante Nord di Bologna, dopo quindici anni di studi e progetti, ma anche sulla mancata costruzione de La Gronda di Genova che, a sua volta, era avversata dai comitati NO GRONDA, sostenuti anche dai grillini e dallo stesso Beppe Grillo che, dopo la caduta del ponte, è arrivato ad affermare :” rifare il ponte, costruire La Gronda è un disegno morboso e stupido” (Corriere della Sera del 25 agosto 2018). Tale affermazione lascia increduli perché tra l'altro Genova rinunciarebbe, non costruendo La Gronda, a un finanziamento statale di 4,2/4,8 miliardi di euro. Sarebbe stupido, secondo Grillo, anche il ridotto funzionamento del porto di Genova conseguente alla mancata ricostruzione del ponte? Qui è necessario accennare alla struttura economica di entrambe le città, perché il parallelismo è funzionale alla proposta che presentiamo per la costruzione di una nuova bretella bolognese che porti fuori dalla città l'autostrada A14, a nord o a sud.

Il PIL di Genova e quello di Bologna vanno infatti confrontati, così come il gettito fiscale allo Stato di entrambe le città.

Non sappiamo se Genova superi Bologna e di quanto, ma a noi interessa presentare questa proporzione:

se a Genova lo Stato ha finanziato nel 2017 il progetto de La Gronda con una cifra di 4,2/ 4,8 miliardi di euro, è realistico proporre che lo stesso Stato possa finanziare la nuova bretella di Bologna con una cifra di almeno la metà?

Con 2,1/ 2,4 miliardi di euro, non soltanto si triplicherebbe il finanziamento previsto per il Passante di Mezzo e per le opere aggiuntive (750 milioni di euro), ma si attiverebbero economie virtuose per tutta la rete economica del territorio bolognese.

Inoltre la centralità strategica dello snodo bolognese per il traffico italiano non è certo inferiore a quello de La Gronda per il traffico ligure, con il conseguente rafforzamento della motivazione a chiedere che la bretella bolognese sia finanziata con almeno la metà della cifra prevista per Genova.

Anche se conosciamo le preferenze politiche di chi propone il Passante Sud, non pensiamo che per un tracciato autostradale possano essere applicate le categorie politiche di destra e di sinistra. E' francamente risibile che il Passante Nord sia qualificato di sinistra e quello Sud di destra: entrambi concorrerebbero a liberare la città dallo smog velenoso della A14.

Per quanto ci riguarda siamo da sempre favorevoli al Passante Nord per motivi storici, economici, paesaggistici e funzionali.

Già nel 1968 sia l'urbanista italiano Campos Venuti che l'architetto giapponese Kenzo Tange, l'autore delle torri della Fiera, erano favorevoli ad una

pianificazione della struttura produttiva e delle infrastrutture della città verso la pianura del nord.

E' lapalissiano che costruire in pianura sia più agevole e meno invasivo che in collina ma, soprattutto, il fatto è che la storia economica recente di Bologna si è materializzata in pianura, con numerosi poli industriali e artigianali costruiti negli ultimi settant'anni.

La bretella a nord servirebbe pertanto a rinforzare e velocizzare i collegamenti con le attività produttive già insediate.

Inoltre il finanziamento, aumentato a 2,1/ 2,4 miliardi di euro, della nuova bretella A14 comporterebbe la costruzione di mitigazioni ambientali molto più ampie ed estese attorno ai dieci paesi interessati, con almeno 500 ettari di alberature, con barriere fonoassorbenti di ultima generazione, con la realizzazione di tratti interrati in corrispondenza di aree sensibili (centri abitati ed aree di interesse ecologico) e con la costruzione di nuove attività economiche: si pensi a quanto aumenterebbe il lavoro per i vivai e per gli operatori del verde, sia nella posa che nella manutenzione; e a quanto aumenterebbe il lavoro per le nuove canalizzazioni delle acque per irrigare tutto questo nuovo patrimonio boschivo.

In sintesi, quello che si perderebbe nella produzione agricola si potrebbe recuperare con i lavori citati: un'occasione imperdibile per razionalizzare e potenziare la rete idrografica bolognese, aumentare la manutenzione del territorio, la tutela dell'ambiente e del paesaggio.

Il territorio agricolo interessato dalle piantumazioni di centinaia di ettari di alberature (non soltanto 130 ettari), non perderebbe valore ambientale ma ne acquisterebbe. Comunque l'esproprio sarebbe risarcito dal denaro relativo agli indici compensativi previsti dalle leggi attuali.

Il lavoro, inteso come posti di lavoro, aumenterebbe e tutto il territorio interessato dalla costruzione di questa nuova bretella si avvantaggerebbe economicamente.

Superata pertanto la dicotomia fra terreno agricolo e cementificazione di appena 4 chilometri quadrati su circa 1.740 chilometri quadrati di terreno agricolo della città metropolitana di Bologna, che per l'ottimo " Atlante del consumo di suolo" a cura di Paola Bonora (Nota 2), sono 1582, resta il problema della qualità dell'aria

Nella prima relazione del 2016 vennero trascritti i dati forniti dal dott. Nespoli relativi all'assorbimento di appena il 2% delle polveri sottili da parte delle alberature.

Anche aumentando di tre volte gli ettari di alberature, un danno alla qualità dell'aria rimarrebbe ma, come già scrissi nella citata relazione del 2016, si può tagliare questo nodo gordiano soltanto " con un atto di solidarietà" e aggiungi:

Concludiamo infine con un appello ai dieci comuni situati a nord del comprensorio bolognese, da Calderara di Reno a Castenaso, e agli agricoltori interessati entrambi ad avversare il Passante Nord.

Ai cittadini dei dieci paesi ricordiamo che i cittadini di Bologna sono molti di più e respirano da decenni un'aria più inquinata e dovrebbero avere uguali diritti alla salute anche mediante un'equa distribuzione dei carichi inquinanti sull'intero territorio metropolitano: tra l'altro il traffico sulle complanari ha origine prevalente dai comuni della cintura.

Agli agricoltori più indignati per gli espropri siamo costretti a ricordare le malattie all'apparato respiratorio che colpiscono l'8,2% dei cittadini bolognesi. Alla insopportabile provocazione retorica del governatore della regione Bonaccini che parlò del Passante Nord come di una "ferita autostradale di 41 Km di terreno vergine" noi reagiamo contrapponendo i polmoni vergini di 41 bambini.

Gli espropri potranno poi essere saldati con somme proporzionate e con la leva fiscale, mentre un tumore ai polmoni provoca la morte nella maggior parte dei casi oppure riduce la vita ad una sopravvivenza dolorosa e segnata da invalidità.

Gli agricoltori espropriati continueranno a vivere, gli ammalati di tumore no.

Soltanto con una ripartizione equa del danno si potrà creare un rapporto armonioso nel territorio fra il comune centrale e quelli periferici e l'esito potrebbe essere l'aumento di una convinta partecipazione attiva alla vita politica per evitare altre fratture democratiche nel futuro.

Il Passante Nord, inoltre, risulta ancora apprezzato da commentatori politici ed esponenti della società produttiva bolognese che chiedono "una soluzione definitiva" come ad esempio Ance, Confartigianato, Alberto Vacchi per la Confindustria Emilia Area Centro e altri.

In conclusione oggi, dicembre 2018, una volta conclusa la benefica cancellazione del Passante di Mezzo, possiamo sostenere che con un finanziamento triplicato si potranno attivare nuovi posti di lavoro indispensabili per mantenere le nuove piantagioni, veri e propri boschi che punteggeranno e proteggeranno tutto il territorio a nord della città di Bologna lungo la direttrice della nuova bretella. La nostra campagna, terra dei padri di tanti di noi, già coltivata e curata con grande professionalità, diventerà ancora più qualitativa se verrà progettata una successione di parchi tematici dei quali ognuno dei dieci comuni interessati potrebbe diventare il referente gestionale.

Questa proiezione nel prossimo futuro sarà poi vagliata dalla legge sui piani paesistici e dalla legislazione urbanistica.

Gli snodi autostradali infine permetteranno di attivare nuove attività commerciali che si avvantaggeranno della vicinanza all'autostrada e potranno essere incoraggiate finanziariamente con la nuova disponibilità di fondi.

E' questo un libro dei sogni?

Siamo convinti che la progettualità non sia un'utopia e che la trasformazione abbia caratterizzato la specie umana.

Siamo consapevoli che correnti del pensiero antropologico, dell'etica ecologica e dell'ambientalismo radicale americano ed europeo diffidino, quando non condannino, l'attività della specie umana qualificata come demolitrice dell'equilibrio naturale e caratterizzata da "spietato antropocentrismo".

Noi pensiamo esattamente all'opposto che l'umanesimo sia stata la vera forza propulsiva della nostra civiltà e che l'antiumanismo conduca ad una fatalistica e remissiva "decrecita felice", decisamente inadeguata di fronte alle sfide demografiche del ventunesimo secolo da parte dell'Asia e dell'Africa che attendono l'uomo europeo.

Nota 1/ Nell'intervista al "Carlino" del 15 agosto 2018, nonostante l'esplosione della cisterna in A14 all'altezza di Borgo Panigale di nove giorni prima e del crollo del ponte di Genova del giorno precedente, Merola ha avuto la sfacciataggine di affermare: "...non voglio cementificare ettari ed ettari di terreno agricolo (ribadiamo che la formula retorica di ettari ed ettari altro non è che 400 ettari= 4 chilometri quadrati su 1.740 chilometri quadrati di terreno agricolo della città metropolitana di Bologna) quindi non voglio il Passante Nord; non voglio il Passante Sud per gli stessi motivi ambientali."

Ma l'esplosione della cisterna in campagna, se la A14 fosse già stata costruita a nord, non avrebbe causato alcun danno a persone e cose, ma soltanto alle barriere di alberi della mitigazione ambientale che proteggerebbero tutto il territorio circostante.

Si deduce che sviluppando in pianura la nuova bretella autostradale si renderebbe sicuramente più funzionale, protetto ed efficiente il transito dei

trenta milioni di automezzi. Tale funzionalità ed efficienza non sono riducibili ad un efficientismo di tipo pragmatico e quantitativo, ma sono soltanto parametri motivati dalla necessaria prudenza che gli amministratori della città e del governo centrale devono avere perché il decisivo snodo del traffico bolognese sia comunque e sempre percorribile per unire i quattro punti cardinali del traffico italiano.

Nota 2/ In alcune sue pubblicazioni come il libro intitolato “ Fermiamo il consumo di suolo” del 2015, la geografa Paola Bonora punta la sua giusta critica contro speculazione, corruzione, incuria e degrado del territorio.

Chiediamo:

cosa c'entra costruire un'infrastruttura al servizio della comunità locale e nazionale con tutti questi gravi fenomeni lesivi del territorio? A meno che, anche per Bonora, come per gli ambientalisti radicali americani ed europei citati, la zolla di terra sia più importante della persona umana.

Siamo comunque convinti che con Paola Bonora e con Pier Luigi Cervellati, entrambi curatori del libro “ Per una nuova urbanità”, si possa trovare una collaborazione qualitativa se riterranno condivisibile il presente aggiornamento che è incardinato sullo spostamento dell'A14 dal territorio bolognese.

Maurizio Magli

Bologna, 3 dicembre 2018