

**Italia bloccata.** Confindustria: necessaria l'infrastruttura viaria a nord della città per liberare il traffico

# Bologna chiede il passante

Da 11 anni fermi: 38 chilometri strategici per lo sviluppo territoriale



**Giorgio Costa**

BOLOGNA

«Programmare infrastrutture non è come il gioco del Monopoli in cui si può tornare indietro». Non usa mezze parole **Confindustria Emilia-Romagna**, in una nota diffusa ieri, per mettere sale sopra la ferita del Passante Nord di Bologna, una infrastruttura viaria di circa 38 km che, per costi stimati intorno a 1,28 miliardi, dovrebbe correre a nord dell'attuale sistema autostradale-tangenziale che chiude Bologna in una morsa di traffico.

Un'opera il cui primo studio di fattibilità data al 2003 e relativamente alla quale si sono succeduti tre tracciati, su cui si è espressa prima contro e poi a favore l'Unione europea e che, dopo l'ultimo via libera dell'Anas il 29 luglio 2014 sembrava in rampa di lancio per la progettazione definitiva e le autorizzazioni necessarie; ma che ora

si scontra in maniera assai decisa con la resistenza dei comuni della cintura bolognese interessati dall'opera. Un cantiere per il quale servirebbero 3,86 milioni di metri cubi di terre stante anche la necessità di sopraelevare la strada di circa 4 metri rispetto all'attuale piano di campagna per evitare allagamenti, che attraversa 11 Comuni abitati da 526 mila persone con il "sacrificio" di 7.600 ettari dedicati ad agricoltura di qualità.

Contro l'opera si è costituito un comitato che ha anche presentato un contro-progetto e in qualche modo sostenuto la protesta di agricoltori e sindaci. Sindaci che sono fatti man mano più perplessi specie dopo il cambio di passo di Virginio Merola, presidente del consiglio metropolitano di Bologna: «È un'opera che non si può fare a qualunque costo. A questo punto ha chiarito Merola - attendiamo da Autostrade le valutazioni ambientali sul tracciato e i costi ma nessuno ha intenzione di fare un'opera fatta male o a rischio di rapida obsolescenza». Tradotto:

o ci sono adeguate mitigazioni ambientali, cioè i comuni vengono in qualche modo soddisfatti, oppure il rischio è che non se ne faccia nulla.

Resta però il fatto che l'Emilia-Romagna, una delle aree più industrializzate d'Europa e punto di passaggio delle merci tra Nord e Sud Europa, ha bisogno di una rete infrastrutturale adeguata per non dire del perenne intasamento della tangenziale che, dopo mezzo secolo dalla sua realizzazione, è divenuta chiaramente insufficiente.

Il Passante Nord consentirebbe di "banalizzare" il tratto autostradale che ora la affianca di fatto raddoppiandone la portata. «Quando parliamo di Passante Nord parliamo di un'importante opera - spiega ancora Confindustria - che alleggerisce e fluidifica le attuali concentrazioni di traffico. Occorrerà studiare, quando serva ma le regole della democrazia non possono ammettere che piccoli gruppi di protesta, contrari "a prescindere" a questa infrastruttura la blocchino».

Anche per l'assessore regionale ai Trasporti e infrastrutture Raffaele Donini l'opera è «prioritaria» e occorre «perseguire l'accordo con quegli stessi comuni che 10 anni fa condivisero il progetto della Provincia».

## Nodo viario di Bologna



Le caratteristiche principali

	Passante Nord 2014
Lunghezza autostrada	38 km
Pedaggio sulla tangenziale	Sì
Popolazione esposta	Aumento
Mitigazioni ambientali sulla tangenziale	No
Inquinamento totale	Aumento (> percorso)
Distruzione irreversibile di nuovo territorio (ha)	700
Perdita agricoltura pregiata (ettari)	7.600
Integrazione con sistema ferroviario	No
Possibilità di aggiungere funzioni in futuro	No
Espropri e indennizzi	Molto consistenti
Cantierizzazione	Disagi su 38 km
Ricaduta su economia locale	Parziale
Tempi (anni)	Più di 10
<b>Costo totale (milioni di euro)</b>	<b>1,280</b>



Peso: 18%

# Passante Nord, l'ira di Confindustria

## «Basta dubbi, indietro non si torna»

*Bologna, polemiche dopo la frenata del sindaco Merola sull'opera*

**Matteo Radogna**

■ BOLOGNA

**DIRE** Passante Nord a Bologna è un po' come parlare dello Stretto di Messina. Entrambi sono dei sogni a dir poco costosi che rischiano di dissolversi e che trovano lunga la loro strada sempre nuovi ostacoli. L'opera, quasi 40 chilometri di asfalto che attraverseranno la pianura a nord di Bologna, con l'obiettivo di decongestionare l'autostrada A14 e la tangenziale, ora viene messa in discussione anche dal sindaco di Bologna Virginio Merola, che una volta era fra i sostenitori della bretella autostradale.

L'arteria di cui si parla da almeno 20 anni dovrebbe essere realizzata da Autostrade per un costo di circa 1,3 miliardi di euro con lo scopo di aggirare lo snodo autostradale/tangenziale di Bologna. Un'opera ritenuta da molti - comitati, cittadini, sindaci - inutile e costosa. Ma comunque finora fortemente voluta dal Pd. Finora perché il sindaco Merola nei giorni scorsi ha detto chiaramente che se non porta benefici non è un dramma che non si faccia. Una presa di po-

sizione che ha fatto andare su tutte le furie Confindustria.

«**NELLA** nostra Regione - sbottano i costruttori e Confindustria - la realizzazione delle infrastrutture, invece di seguire un approccio razionale, scivola in contrapposizioni che fanno perdere di vista gli obiettivi generali e i vantaggi a favore della collettività. E così pare essere anche per il tema - Passante». Gli imprenditori lanciano un appello alla razionalità: «Chiediamo un approccio maturo che entri nel merito delle questioni ancora da definire o risolvere. L'Emilia Romagna è una delle regioni economicamente più avanzate d'Europa e deve concorrere - con le aree europee più sviluppate anche dal punto di vista delle infrastrutture». Il Passante Nord, per le imprese, è l'unica arma per essere concorrenziali: «Dobbiamo essere competitivi - continua Confindustria - e lo dobbiamo essere con infrastrutture moderne, intelligenti e sostenibili. Non occorre arrivare sino a Pechino e Shanghai, basta andare in Europa per vedere come si fa. L'alta velocità ferroviaria è una conferma di come nel nostro Paese sia possibile realizzare una mobilità effi-

ciente e di qualità ambientale». Gli imprenditori non lesinano le critiche: «Programmare infrastrutture non è come il gioco del Monopoli in cui si può tornare indietro. Significa procedere con rigore, ricercare ottimali tracciati di riferimento, trovare risorse e poi avviare una realizzazione - concreta e rispettosa dei fattori - territoriali e ambientali».

**FRA** gli ostacoli al nuovo tracciato del Passante che deve essere ancora ufficializzato (l'ennesimo degli ultimi 10 anni), il veto dell'Unione Europea, che già una volta Bruxelles aveva bloccato la bretella perché era stata presentata come una variante dell'A14-A1 anziché come un'opera nuova.

### 2003

Dopo anni di chiacchiere, il primo progetto prevede un tracciato lungo 40 chilometri ideato dalla Provincia. Fu rivisto nel 2010 da Autostrade che lo chiamò Passantino

### Ottobre 2009

Veto dell'Ue che blocca il Passante perché era stato presentato come variante dell'A14-A1. Invece per Bruxelles era semplicemente una «nuova opera» da mettere a gara

### Luglio 2014

Firma dell'accordo per rilanciare il Passante Nord con il ministro Lupi. Per Bologna la sigla fu del sindaco Virginio Merola, che però nei giorni scorsi ha cambiato idea



Peso: 57%



## Una storia infinita È ora di decidere

**UNA STORIA** infinita. Di una strada di cui si parla da vent'anni ma che ancora non si capisce se serva o no. Se sia un'infrastruttura strategica per il sistema economico emiliano romagnolo o se sia l'ennesima colata d'asfalto utile soltanto ad arricchire i soliti noti. Una storia di appalti, di comitati contrapposti e di cervelotica burocrazia, come nella migliore tradizione italiana. Compresa la bacchettata di Bruxelles sulle dita dei nostri pavidetti governanti. Una storia su cui abbiamo già scritto fiumi d'inchiostro e che lascia l'amaro in bocca. Perché nemmeno quest'anno Babbo Natale ha portato sotto l'albero qualcuno in grado di decidere: o sì o no. O si fa questo benedetto Passante Nord, a regola d'arte e in fretta, oppure ci mettiamo il cuore in pace e restiamo in coda sulla Tangenziale di Bologna. Almeno fino al prossimo sindaco.

# Pd, nervi tesi sul Passante Nord Monesi: «L'opera può essere utile»

*Minganti: «Serve obiettività». La Uil: «E' un volano per l'economia»*

di **MATTEO RADOGNA**

**NON ERA** difficile una volta trovare sindaci o esponenti del Pd favorevoli al Passante Nord, ora si contano sulle dita di una mano. In molti hanno cambiato idea 'strada facendo'. Ma c'è chi come il consigliere regionale Giuseppe Paruolo è rimasto coerente: «Ho sempre sostenuto che andavano risolti problemi venuti poi alla luce. Dopo lo stop dell'Unione Europea sull'affidamento diretto dei lavori ad Autostradate perché il tracciato del Passante era troppo lungo, sembra che l'ultimo progetto presenti gli stessi problemi. E poi c'è uno studio del 2012 realizzato da Autostrade che in pratica definisce inutile la bretella autostradale. Prima di essere favorevoli o contrari bisogna vedere che iter ha portato a questo progetto».

**IL SINDACO** di Calderara Irene Priolo, intanto, replica alle critiche del collegio costruttori che di fronte ai dubbi dei primi cittadini, ha chiesto più senso di responsabilità sul Passante Nord: «Ho visto le di-

chiarazioni di questi giorni e mi sento di dire che tirare la giacchetta da una parte o dall'altra non aiuta. Nessuno di noi si permette di sindacare nelle gestioni interne altrui e viceversa non penso, ad esempio, che competano ad Ance analisi di tipo politico. Ho sempre pensato che non solo bisogna fare le cose, ma bisogna farle bene e questo nell'interesse della collettività. La via maestra è sempre il buon senso e nei nostri territori abbiamo dimostrato di averne». Intanto, il segretario generale Uil regionale e di

Bologna, Giuliano Zignani critica i politici: «Non si può ad ogni tornata elettorale mettere in discussione tutto. Il Passante visto alla luce della profonda crisi può essere visto come un volano per la nostra economia». Il comitato per l'alternativa all'infrastruttura, per bocca di Gianni Galli e Severino Ghini, replica intanto al presidente dei costruttori di Bologna Luigi Amedeo Melegari. «Caro presidente, non si rende conto che sul Passante il confronto serio indipendente non c'è mai stato? E' la politica che traccia le linee di sviluppo o sono i costruttori che indicano la via?».

Il sindaco di Minerbio, Lorenzo Minganti, intanto, vuole vederci chiaro: «Certamente la mia sensibilità ambientalista mi porta a guardare con un po' di freddezza al passante, ma non mi impedirà di studiarlo con obiettività. Se mai si dovesse fare, vorrei che vengano realizzate le opere di mitigazione ambientale necessarie, e perché sia garantito il rispetto del saldo zero del consumo di suolo previsto nello statuto metropolitano». E c'è fra gli esponenti Pd chi ritiene, a certe condizioni, il Passante ancora strategico. L'ex sindaco di Castel Maggiore Marco Monesi ritiene ancora utile l'opera: «Ci sono ancora ragioni importanti per farla, ma come dicono Merola e Priolo devono essere rispettati dei criteri ambientali fondamentali». Sulla stessa lunghezza d'onda l'ex sindaco di Bentivoglio Vladimiro Longhi: «E' un'opera assolutamente strategica e faceva parte dello sviluppo del territorio come il sistema ferroviario metropolitano».

**IRENE PRIOLO**

**«Tirare la giacchetta da un parte o dall'altra non serve a nessuno»**

Il sindaco Irene Priolo



Peso: 51%

**LO SCONTRO SULL'OPERA  
CONFINDUSTRIA:  
«IL PASSANTE  
NON È UN GIOCO»**

**S** cende in campo Confindustria Emilia-Romagna nella querelle sul Passante Nord. Per gli imprenditori non è pensabile ipotizzare uno stop dell'opera: «Programmare infrastrutture non è come il Monopoli: non si torna indietro». Ma il fronte anti by pass è pronto a sostenere il referendum.

a pagina 9

# Passante, Confindustria sferza: «Non è Monopoli, si vada avanti»

## L'appello dopo i dubbi del sindaco. Priolo: «I costruttori non facciano politica»

«Nella nostra regione la realizzazione delle infrastrutture scivola in polemiche che fanno perdere di vista gli obiettivi». Confindustria Emilia-Romagna entra nella querelle sul Passante Nord e contesta gli indugi emersi nei giorni scorsi sul destino del bypass autostradale. «Programmare infrastrutture — scrivono in una nota gli industriali — non è come il gioco del Monopoli in cui si può tornare indietro, significa procedere con rigore».

Un messaggio duro dopo i dubbi e i timori espressi nei riguardi dell'opera da voci molto diverse (dal Pd al M5S) e persino dal sindaco di Bologna e della Città metropolitana Virginio Merola, convinto che il Passante atteso dal 2004 e ora in fase di progettazione non debba essere realizzato «a tutti i costi». Una posizione, quella di Merola, in linea con le riserve espresse dai diversi sindaci dei Comuni che saranno attraversati dal tracciato, a partire da

Irene Priolo, primo cittadino di Calderara di Reno e assessore metropolitano ai Trasporti, intenzionata a convocare un referendum popolare sul bypass.

Gli industriali si appellano «ad un approccio maturo» e sostengono che il Passante sia indispensabile per rendere «competitivo» il territorio «con infrastrutture moderne e sostenibili, senza rimettere in discussione la scelta di fondo». Per questo chiudono ogni spiraglio all'ipotesi di un referendum e contestano i «piccoli gruppi di protesta, contrari a prescindere», e il conseguente «rischio di strumentalizzazioni o derive violente, come si è visto in Val di Susa e Bologna, che non devono essere neanche evocate». Una bacchettata alla Priolo che aveva insistito sulla necessità di interpellare i territori, per evitare il rischio di una deriva violenta della protesta. Questo non vuol dire, chiarisce Confindustria, che il progetto del Passante, ora in fase di defi-

nizione, non possa essere in parte rivisto «con compensazioni e opere mitigative». Sulla stessa linea il segretario regionale della Uil Giuliano Zignani: «Basta rimettere tutto in discussione».

Il fronte ostile all'opera non accenna però a indietreggiare e si sente anzi rafforzato dalle parole di Merola. Priolo attacca il presidente di Ance Luigi Amedeo Melegari, gran supporter dell'opera: «Non penso che competano ad Ance analisi di tipo politico. Le cose vanno fatte bene, la via maestra è il buon senso». Ancora più dura la reazione di Gianni Galli e Severino Ghini del Comitato per l'alternativa al Passante Nord: «È la politica che traccia le linee di sviluppo o sono i costruttori che indicano la via?». E intanto i consiglieri regionali e comunali (nei territori interessati) del M5s, invitano a «bloccare questo scempio». E incalzano il presidente della Regione: «Bonaccini dice di vo-



Peso: 1-2%,9-27%



ler bloccare il consumo di suolo ma continua a portare avanti inutili progetti di cementificazione». Aggiungono i grillini: «Forse dietro la presa di distanza del Pd ci sono la paura di indagini giudiziarie e le notizie che vengono dall'Europa», dove è stato riaperto un fascicolo per sull'infrastruttura. «Convinto appoggio» al referendum

da parte della coordinatrice regionale di Sel, Elena Tagliani: «Sel è sempre stata contraria al Passante».

**Pierpaolo Velonà**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Gli industriali**  
**Programmare**  
**infrastrutture**  
**non è un gioco dove**  
**si può tornare indietro:**  
**basta con i piccoli**  
**gruppi di protesta**

**I consiglieri del M5S**  
**Bisogna bloccare questo**  
**scempio. Bonaccini dice**  
**di voler stoppare**  
**il consumo di suolo ma**  
**continua a sostenere**  
**la cementificazione**

**Elena Tagliani (Sel)**  
**Noi vendoliani siamo**  
**sempre stati contrari**  
**al Passante. La proposta**  
**di un referendum**  
**popolare ha il nostro**  
**convinto appoggio**



Peso: 1-2%,9-27%

**INFRASTRUTTURE** «UTILE PER COMPETERE»

# Passante Nord, l'appello di Confindustria regionale

«Nella nostra regione la realizzazione delle infrastrutture, invece di seguire un approccio razionale, scivola in polemiche e contrapposizioni che fanno perdere di vista gli obiettivi. E così pare essere anche per il tema "Passante", un'importante opera di ammodernamento di una rete già esistente, che alleggerisce e fluidifica le attuali concentrazioni di traffico e mette a

disposizione la vecchia tangenziale di Bologna per gli spostamenti locali quotidiani». Gli industriali dell'Emilia-Romagna fanno appello ad un approccio maturo e razionale che entri nel merito delle questioni.

«Dobbiamo essere competitivi, e lo dobbiamo essere con infrastrutture moderne, intelligenti e

sostenibili - si legge in una nota -. Non occorre arrivare sino a Pechino e Shanghai, basta andare in Europa per vedere come si fa. ♦



Peso: 4%

## Passante nord, l'ira di Confindustria: "Non è come il Monopoli"

Se per Merola "non si farà a tutti i costi", per gli industriali "non si può tornare indietro". Il M5s: "Fermare questo scempio"



Scatena l'ira degli industriali e il plauso del Movimento 5 stelle la frenata del sindaco Virginio Merola sul Passante nord, l'infrastruttura che dovrebbe collegare i Comuni della pianura alleggerendo il traffico in tangenziale. "Senza tutele ambientali l'opera non si fa", sollevando le proteste dei costruttori.

**Anche Confindustria alza la voce: "Programmare infrastrutture non è come il gioco del Monopoli in cui si può tornare indietro", tuonano gli industriali. L'Emilia-Romagna, è uno dei territori "economicamente piu' avanzati d'Europa e deve concorrere con le aree europee più sviluppate anche dal punto di vista delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti". E rincarano: "Questo è ciò che dobbiamo ora fare per il Passante: proseguire e valutare i singoli nodi irrisolti, affrontandoli con risposte adeguate, senza che ciò significhi rimettere in discussione la scelta di fondo".**

**E questo, viene spiegato nella nota di Confindustria, "è l'unico metodo corretto, che deriva dai principi della democrazia: non possiamo immaginare che di fronte a questioni di tale rilievo vi siano fughe dalla responsabilità, attraverso strumenti come il referendum, da parte di amministratori locali e regionali che sono stati chiamati ad assumersi la responsabilità di scelte concrete, in linea con decisioni già assunte".**

**I grillini con Merola.** Di tutt'altro avviso il M5s, che sulla scia delle parole di Merola ritiene che la strada da percorrere sia quella di "bloccare questo scempio". L'ipotesi di cancellare completamente il progetto del Passante nord è "decisamente migliore per evitare di devastare



il territorio con un'opera che l'ultima relazione tecnica di Autostrade definisce tra il superfluo e il dannoso". Lo scrivono in una nota i consiglieri regionali e comunali (nei municipi coinvolti) del Movimento 5 stelle. "Bonaccini, come il suo predecessore, si dice pubblicamente favorevole a bloccare il consumo del suolo per nuove opere di cementificazione ma nei fatti continuano a portare avanti inutili progetti di cementificazione e di effettivo consumo scriteriato di suolo".

**La replica del Comitato anti-Passante ai costruttori.** Resta caldissimo il fronte passante Nord. Il comitato per l'alternativa all'infrastruttura, per bocca di Gianni Galli e Severino Ghini, replica al presidente dei costruttori di Bologna Luigi Amedeo Melegari. "Caro presidente, non si è accorto che anche una parte dei sindaci lamenta proprio la mancanza di informazioni, della discussione e si stanno chiedendo il perchè del blitz in avanti impresso al passante con l'accordo di Roma del 29 luglio 2014?", chiedono i due in una nota. "Non si rende conto che il confronto serio indipendente non c'è mai stato? Lei presidente fornisce una lettura della scena regionale che deve far riflettere: ma è la politica che traccia le linee di sviluppo o sono i costruttori che indicano la via da seguire?".

Inoltre, "definire 'poco responsabile' un comitato la cui linea di condotta è sempre stata quella del dialogo con le istituzioni, il confronto aperto con i cittadini e con le organizzazioni professionali agricole - si legge ancora - un comitato che, inascoltato, deve rivolgersi alla comunità europea, forse non oltrepassa il segno della decenza? si sta davvero esagerando, come chi strumentalmente ci accosta i recenti fatti sulla linea della Tav".