



Perché ancora NO al Passante di Mezzo!

I circoli di Legambiente della Città Metropolitana di Bologna, dopo il parere favorevole espresso il 27 dicembre dal Consiglio comunale di Bologna in merito alla compatibilità urbanistica del progetto del Passante di Mezzo, rinnova e rilancia le proprie motivazioni di contrarietà a questo intervento sul nodo bolognese.

L'allargamento dell'attuale tracciato contrasta pienamente infatti con gli obiettivi collegati alla transizione ecologica, cui fa riferimento anche la candidatura del capoluogo di regione a Città Neutral Carbon. Si tratta di un ingente investimento finanziario incentivante l'uso dei mezzi privati a motore (è la stessa società Autostrade a prevederlo) che non garantirà agli effetti la fluidità del traffico e l'abbattimento degli alti livelli di inquinamento. Ci chiediamo ancora una volta come si può conciliare l'orientamento assunto con gli obiettivi al 2030 di riduzione delle emissioni sanciti anche nel PUMS?

Constatiamo, purtroppo a distanza di alcuni giorni dall'approvazione del Piano Regionale Integrato Trasporti (che sdogana Cispadana, Sassuolo-Campogalliano, l'allargamento della A13 e 14 ed altri interventi di potenziamento stradale) un altro via libera in continuità con il passato mentre faticano ad essere finanziate e sono comunque in grave ritardo quelle opere che possono effettivamente costituire un'alternativa all'uso fuori controllo del mezzo privato per il trasporto di persone e merci. Tornando al Progetto del Passante, possiamo considerarlo green e di "nuova generazione", così come definito dalle parole del sindaco e della sua maggioranza?

Le misure di mitigazione indicate dal Comune per la realizzazione dell'intervento, vale a dire la dotazione di vernici per l'assorbimento degli inquinanti, di colonnine di ricarica elettrica, di pannelli fotovoltaici, l'espansione di aree verdi, non solo non hanno garanzia di essere accolte dalla Società Autostrade nelle due fasi di progetto esecutivo (come da riserve e rilievi sostanziali già espressi), ma agli effetti risulteranno comunque insufficienti proprio a fronte del potenziamento dell'infrastruttura. Tale potenziamento infatti di per sé viene a pesare negativamente sull'impatto ambientale per l'effetto incrociato del maggiore transito di veicoli e della riduzione della distanza dell'infrastruttura dalle abitazioni, in numerosi punti ridotta a pochi metri.

Il Consiglio comunale, nell'OdG collegato alla delibera approvata, si impegna concordare con ASPI l'attivazione di un Osservatorio ambientale di monitoraggio, prima, durante e dopo la realizzazione dell'opera, che abbia anche tra i suoi compiti la promozione di un'indagine epidemiologica sulla popolazione più esposta agli effetti del traffico: giusta attenzione ma queste misure avrebbero dovuto e dovrebbero essere poste come preliminari alla valutazione della compatibilità di qualsiasi intervento sull'asse tangenziale-autostrada, come già da anni richiesto da chi si è opposto all'ampliamento a prescindere.

Se non possiamo ignorare i molteplici impegni contenuti nell'OdG riguardanti il completamento dell'SFM, il potenziamento della rete di trasporto pubblico (in primis il tram), traguardi che colmerebbero ritardi storici, più volte da noi denunciati, ne rilanciamo la ragionevole e decisiva priorità di realizzazione anche rispetto al Progetto del Passante.

Detto altrimenti e in sintesi: fermiamo quindi un progetto che ha tutte le premesse per rivelarsi sbagliato e dannoso, garantiamo anzitutto all'area metropolitana di Bologna un servizio pubblico efficiente ed ecocompatibile, per Bologna in particolare la realizzazione di almeno due linee di tram nei tempi imposti dai fondi PNRR, monitoriamo con un'indagine indipendente la situazione sanitaria e lo stato di inquinamento della zona interessata maggiormente dalla presenza dell'infrastruttura.

Al termine di questo percorso di alcuni anni che potrebbero essere ingestibili per Bologna nel caso di contemporanea cantierizzazione di diverse aree, si dovrebbe passare ad una valutazione autenticamente fondata sulle necessità di intervento sul nodo autostradale per prevederne il minor impatto possibile, contemplando soluzioni efficaci e durature come esito anche di grande investimento progettuale e finanziario.

Ciò escludendo, in piena coerenza con le nostre decennali posizioni sul nodo di Bologna, le insostenibili proposte del Passante Nord e del Passante Sud: solo così possiamo procedere con decisione nella obbligata direzione green.

Nel caso in cui si intenda comunque procedere nella realizzazione del Passante, Legambiente ritiene che le misure di mitigazione debbano essere accolte nella loro interezza, come condizione indispensabile e non negoziabile.

I circoli di Legambiente della Città Metropolitana