

MOZIONE "PASSANTE NORD"



PREMESSO CHE

Il Passante Nord è previsto dai vigenti strumenti urbanistici di livello provinciale e dei Comuni interessati al suo passaggio.

La sua realizzazione doveva rispondere a precisi requisiti tecnico/costruttivi:

- Autostrada a 3 corsie per senso di marcia e relative corsie di emergenza;
- Trasformazione del tratto dell'autostrada A14 adiacente alla Tangenziale di Bologna in tracciato libero, rendendo disponibili tutte le corsie (5) per il traffico "normale" con la cosiddetta banalizzazione;
- Tratto di autostrada A13 Arcoveggio - Interporto libero da pedaggio;
- Disegno del tracciato non adiacente ai principali centri abitati;
- Importanti opere di mitigazione ambientale e di compensazione territoriale lungo il percorso.

La sua realizzazione prevede il coinvolgimento determinante di tutti gli enti locali interessati, nella determinazione degli orientamenti come fino ad oggi garantito.

CONSIDERATO CHE

Le previsioni dei livelli di traffico sulla tratta considerata, alla base della scelta del Passante Nord, non si sono verificate, ed oggi - anche a causa dell'andamento del sistema economico - sono inferiori al 2003 e tendono a scendere (fonti dati Autostrade);

La realizzazione della terza corsia dinamica in autostrada A14 ha limitato il problema della congestione e delle code nella tratta considerata al solo verificarsi di accadimenti straordinari (esodi e incidenti), mentre permane una situazione di criticità sulla tangenziale;

Il consumo di territorio agricolo e naturale per realizzare quest'opera rappresenta un "costo" ecologico e sociale consistente;

La futura autostrada "Cispadana", già deliberata e prossima al cantieramento, rappresenta un elemento di "concorrenza" per il futuro Passante anche alla luce dei volumi di traffico che si stanno riscontrando;

Il modello di sviluppo economico che sottende questa opera è oggi compromesso dall'andamento contingente dell'economia nella situazione di crisi e dall'affermarsi di nuove ipotesi di governo del territorio che puntano a limitare il consumo di suolo;

Il Passante Nord graverebbe significativamente sul territorio di Budrio, con evidenti ripercussioni sull'attuale assetto.

CONSIDERATO ALTRESÌ CHE

Autostrade Spa, che dovrebbe realizzare l'infrastruttura con risorse proprie, non pare intenzionata a rispettare tutti i precisi requisiti tecnico/costruttivi definiti di comune intesa dal sistema degli Enti locali;

È necessario promuovere un'inversione di tendenza nella mobilità di livello sovracomunale e provinciale che sposti quote significative di traffico dalla "gomma" al "ferro". Si individua nel principio di "perequazione di corridoio" uno strumento a sostegno del completamento e dello sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano mediante la definizione di politiche tariffarie per l'uso di un eventuale Passante e dell'attuale tracciato autostradale banalizzato.

In base alla L.R. 19 Maggio 1999, n. 9 (Disciplina della procedura di Valutazione dell'impatto ambientale), poi modificata e ampliata dalla L.R. 26 Luglio 2012 n. 9, e della L.R. 20/2000 art. 2, viene espressamente richiesto che prima di consumare nuovo suolo per nuove infrastrutture, deve essere ottimizzato l'esistente, avendo cura di salvaguardare l'ambiente e il territorio.

CHIEDIAMO

Che il Consiglio Comunale di Budrio attribuisca al Sindaco di Budrio ed alla Giunta mandato affinché continuino ad adoperarsi fattivamente nelle sedi istituzionali competenti a sostenere i seguenti principi e obiettivi:

Nella rivalutazione del Progetto Passante Nord vengano considerate ed esaminate tutte le opzioni tecniche oggi esistenti ed ogni nuova proposta di progetto che, pur rispettando gli stessi criteri enunciati in premessa, garantiscano soluzioni ed effetti equivalenti o migliorativi, a partire dal contenimento del consumo del suolo e dalla sua ambientalizzazione nonché l'adozione di specifiche modalità tariffarie destinate a sostenere il Sistema Ferroviario Metropolitano;

Il necessario completamento di tutte quelle arterie e di quelle opere accessorie che avrebbero il pregio di alleggerire in modo significativo la congestione sul nodo bolognese (per esempio: i tratti mancanti della Trasversale di Pianura a Bagnarola e a Medicina; il Ponte sul Reno al Trebbo; la rotatoria di ingresso al Casello Autostradale A13 nella zona dell'Interporto-Centergross; il raccordo mancante tra la S. Donato ed il termovalorizzatore; il raccordo nell'incrocio della zona del Carcere di Bologna ed infine il raccordo mancante in prossimità di Villa Salina a Corticella).

Tenere in considerazione i mutamenti che oggi si possono registrare negli stili di vita, nelle scelte di mobilità, nelle ipotesi di sviluppo economico, determinate da situazioni contingenti e da trasformazioni di carattere culturale, sociale e strutturale, affinché queste siano l'occasione per aprire una approfondita riflessione tecnica sulle soluzioni da approntare al sistema viabilistico, dei trasporti e delle infrastrutture che sottendono alla mobilità metropolitana bolognese e più in generale alla organizzazione del territorio. Soluzioni che riconsiderino tutte le opzioni tecniche possibili al fine di giungere ad un nuovo quadro previsionale di breve, medio e lungo periodo che si sostanzii in coerenti atti istituzionali a partire dall'aggiornamento degli strumenti di pianificazione e programmazione.

Simona Rossi
Capogruppo PD