



ITALIA | MARTEDÌ 25 OTTOBRE 2022

Le proteste contro l'allargamento dell'autostrada a Bologna

Il Passante servirà a diminuire gli ingorghi, ma le associazioni ambientaliste sostengono che causerà più traffico e inquinamento



Il corteo di sabato a Bologna (Global project/Twitter)



Sabato pomeriggio a Bologna oltre 15mila persone hanno partecipato a una manifestazione organizzata per protestare contro il cosiddetto Passante, l'allargamento dell'autostrada A14 e della tangenziale della città, uno degli snodi più importanti del traffico automobilistico tra il Nord e il Centro Italia. «Contro Passante, guerra e carovita, per costruire l'opposizione», diceva uno striscione. La protesta contro il Passante è stata l'occasione per portare l'attenzione anche su altri temi come l'inquinamento ambientale e i cambiamenti climatici, i salari bassi, la disoccupazione, il precariato e l'emergenza abitativa, un problema [particolarmente rilevante](#) a Bologna.

Al corteo hanno preso parte diversi movimenti ambientalisti come i Fridays for future, collettivi studenteschi e gruppi organizzati come i lavoratori della [GKN](#) di Firenze, i No Tav, militanti dei centri sociali, anarchici, partiti di sinistra come Unione Popolare e comitati locali tra cui l'Assemblea NoPassante.

Secondo gli organizzatori della manifestazione, il Passante di Bologna è l'opera simbolo del consumo di suolo che trasformerà i terreni agricoli in piattaforme di cemento e che rappresenta un sistema economico in cui il profitto viene prima della salute, dei diritti civili e sociali delle persone in un sistema che rende precari e favorisce i licenziamenti «perché fatturato e PIL contano più della qualità della vita e della dignità di tutte e tutti noi».

Bologna, manifestanti per il no al nuovo passante bloccano la tangenziale
#corteo #Bologna #localteam pic.twitter.com/2CiQceNxGr

— Local Team (@localteamt) October 22, 2022

Da oltre vent'anni a Bologna si discute del Passante come opera necessaria per rendere più scorrevole il traffico delle auto e dei camion all'incrocio tra tre importanti autostrade: l'A14 che porta in Romagna, l'A13 verso Padova e l'A1 verso Firenze o Milano. Ogni giorno a Bologna passano circa 150mila veicoli e i problemi di traffico sono dovuti anche alla presenza della tangenziale, di fatto contigua all'autostrada A14 nel tratto a Nord della città, che collega l'intera area urbana da Casalecchio di Reno a San Lazzaro di Savena. È un sistema che risale alla fine degli anni Sessanta e già in discussione pochi anni dopo a causa dei problemi dovuti al traffico lento.

Nel 2002 la Regione e il Comune di Bologna firmarono un accordo per provare a risolvere i problemi con la costruzione di una nuova autostrada, chiamata Passante Nord, un nuovo semi anello lungo 40 chilometri con tre caselli, a San Giovanni in Persiceto, all'interporto di Bologna e a Granarolo, e un nuovo svincolo per l'autostrada A13. Il progetto da 1,2 miliardi di euro prevedeva il passaggio nel territorio di undici comuni della pianura a nord di Bologna e fu contestato dai sindaci.

Tra le ipotesi, sostenuta principalmente dai partiti di centrodestra, c'era anche la costruzione di collegamento a sud della città tra l'A1 e la A14 attraverso una serie di tunnel da scavare nelle colline di Bologna con un notevole impatto ambientale.

Nell'aprile del 2016 il ministero delle Infrastrutture, la Regione, il Comune di Bologna e Autostrade per l'Italia firmarono un accordo per realizzare il cosiddetto Passante di mezzo, oggi chiamato semplicemente Passante, che prevede l'allargamento sia dell'autostrada che della

tangenziale.

Il cantiere interessa un tratto di 13,2 chilometri del tracciato attuale e consiste nell'allargamento dell'autostrada da due a tre corsie (più la corsia di emergenza) e della tangenziale da due a tre corsie (anche qui più la corsia di emergenza) e da due a quattro corsie nel tratto più trafficato, tra lo svincolo 6 e lo svincolo 8 della città. In sostanza, si passerà dalle attuali 12 corsie ad un totale di 16 o 18 corsie.

Il progetto prevede anche alcune opere connesse come la costruzione di nuovi tratti di strada nella pianura a nord di Bologna e un nuovo svincolo per la A13, nuove rotonde, svincoli e incroci nell'area dell'interporto, sempre a nord della città.



Secondo le previsioni, entro la fine dell'anno dovranno essere acquisite tutte le aree attraverso espropri e soltanto a quel punto potranno essere approvati i progetti definitivi e affidati i lavori. I cantieri, se tutto andrà come ipotizzato, apriranno nei primi mesi del 2023 e dureranno per quattro anni fino ai collaudi alla fine del 2026.

L'amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, Roberto Tomasi, ha assicurato che durante i cantieri sarà mantenuta l'attuale portata di traffico per evitare problemi e blocchi insostenibili in quel tratto di collegamento così importante. «Non ci possiamo permettere di ridurre le due corsie in tangenziale o le tre corsie in autostrada, quindi andremo ad allargare le corsie laterali in modo da garantire per tutta la durata dei cantieri l'attuale portata», ha detto. «Altrimenti si sarebbe creata una congestione che il paese e la città di Bologna non sarebbero in grado di reggere. Si tratta del nostro progetto più innovativo dal punto di vista ingegneristico e paesaggistico, il Passante di Bologna è un unicum nel nostro paese».

– Leggi anche: [Bologna sta diventando più rossa](#)

Il Passante costerà circa 2 miliardi di euro e secondo i progettisti porterà diversi benefici tra cui un risparmio di 4,5 milioni di ore all'anno passate nel traffico da automobilisti e camionisti, un risparmio di 30 milioni di litri di combustibile all'anno che consentirà di non emettere di 72mila tonnellate di CO₂ e una diminuzione dell'indice di incidentalità del 30 per cento, stimato in un calo di 1.000 incidenti stradali in 10 anni.

Verranno installate barriere fonoassorbenti per 18 chilometri e realizzate opere ambientali di compensazione: saranno piantati 34.300 alberi, 60mila arbusti e realizzati 29 ettari di parchi pubblici e nuove piste ciclabili, compresi diversi sottopassi che collegheranno zone ora divise dall'autostrada e dalla tangenziale.

Anche i comitati che si oppongono all'allargamento dell'autostrada e dalla tangenziale citano diversi dati: secondo le stime, ci sarà un aumento del traffico con 25mila veicoli in più ogni giorno rispetto ai passaggi attuali, l'emissione di 1.850 tonnellate CO₂ in più al giorno rispetto ad oggi. I comitati dicono che il Passante sarà responsabile del 50 per cento delle emissioni di Bologna con un consumo di suolo notevole e compensazioni ambientali non sufficienti.

Le persone che abitano vicino alla tangenziale, inoltre, si oppongono all'allargamento perché prevedono un peggioramento dell'ambiente e delle loro condizioni di vita. «Il nostro tempo è importante, e non è giusto perderlo in strada», [si legge](#) sul sito dell'assemblea NoPassante. «La soluzione non è allargare le strade, ma permettere a quante più persone possibile di muoversi in bici o con i mezzi pubblici. In questo modo respireremo aria più pulita e avremo strade libere dal traffico».

Enti locali e Autostrade hanno trovato un accordo per la creazione di un "osservatorio di monitoraggio ambientale" composto da esperti ed esperte nominati dal ministero delle Infrastrutture, dalla Regione, dal Comune, dall'Arpa, cioè l'agenzia regionale prevenzione, ambiente ed energia e dai comitati. L'osservatorio avrà il compito di vigilare per otto anni, prima e dopo i cantieri, per controllare che il Passante sia realizzato secondo i criteri progettuali e i livelli di emissioni previste dai progettisti. In caso non vengano rispettate le stime indicate nel progetto, l'osservatorio potrà chiedere la sospensione dei lavori.

– Leggi anche: [Il tentativo di limitare lo sfruttamento nella logistica a Bologna](#)

Dopo l'istituzione dell'osservatorio, la conclusione della conferenza dei

servizi, indispensabile per iniziare i lavori, e l'avvio dei primi espropri sembrava che il Passante non fosse più in discussione, tuttavia negli ultimi giorni diversi esponenti di Fratelli d'Italia, partito ora al governo e da sempre contrario alla soluzione del Passante di mezzo, hanno detto che non è ancora tutto deciso. «Il Passante lo discuteremo col ministro Salvini e con Autostrade», **ha detto** il deputato di Fratelli d'Italia Galeazzo Bignami. «Non lo discuteremo col sindaco Lepore, che dalle elezioni non si è mai degnato nemmeno di convocare i parlamentari bolognesi. E che è meglio continui a non far nulla, altrimenti fa peggio».

Anche la Lega, che come Fratelli d'Italia è da sempre favorevole al tracciato a sud della città, ha spiegato che potrebbe esserci spazio per alcune modifiche. La nomina di Matteo Salvini a ministro delle Infrastrutture consente alla destra di avere una posizione privilegiata in questa fase.

Il presidente dell'Emilia-Romagna Stefano Bonaccini, in un **post** su Facebook, ha spiegato che il progetto è finanziato, approvato e migliorato dal punto di vista della sostenibilità ambientale, quindi non si può più fermare. «Ci provino, a bloccarlo», ha scritto.

Il sindaco di Bologna, Matteo Lepore, ha invece scelto una linea più diplomatica. Ha detto di voler incontrare il prima possibile il neo ministro Matteo Salvini perché Bologna è un nodo centrale della mobilità del paese e ha invitato la destra a presentare eventuali migliorie del progetto. «Trovo normale che governo e Comune si confrontino e dialoghino», **ha detto** in un'intervista a *Repubblica Bologna*. «Sono entrambi democraticamente eletti ed è giusto che si lavori assieme per il bene comune. In questo senso occorre che Bologna si metta in una posizione di dialogo e collaborazione col centrodestra sul tema delle infrastrutture. D'altra parte il governo deve avere rispetto per le scelte che questa città ha fatto. Nel programma votato dai cittadini quando sono stato eletto c'era il Passante. E anche alle ultime elezioni politiche mi pare che i bolognesi abbiano scelto di rimanere col centrosinistra. E che la destra non abbia vinto. Poi un punto di incontro dialogando si può trovare».

In merito alla manifestazione di sabato, Lepore ha detto che il corteo riguardava tante altre cose, e non soltanto il Passante, e che le persone hanno manifestato principalmente per motivi politici nazionali, non contro la città o l'amministrazione: «Poi conflitto è il sale della democrazia e io credo dobbiamo farci i conti. Non mi preoccupa».

TAG: AUTOSTRADA, BOLOGNA, INFRASTRUTTURE

[Mostra i commenti](#)

Vivremo tutti nelle città spugna



La cottura della pasta a fuoco spento, spiegata



Da dove arriva Giorgia Meloni

"POST

[Chi Siamo](#) - [Privacy](#) - [Cookie](#) - [Condizioni d'uso](#) - Il Post è una testata registrata[Vai al prossimo articolo](#)

Lo sciopero della fame di un anarchico insurrezionalista contro il 41-bis e l'ergastolo ostativo

9980

ARTICOLO SPONSORIZZATO



5 OGGETTI PER LA CASA SCONTATI SU EBAY