



Bologna, 03/07/2015

## QUESTION TIME, CHIARIMENTI SUL PROGETTO ALTERNATIVO AL PASSANTE NORD

L'assessore alla Mobilità e ai Trasporti, Andrea Colombo, ha risposto alle domande d'attualità dei consiglieri Salsi (GrMisto) e Bugani (M5S) sul progetto alternativo al passante nord.

## Domanda d'attualità della consigliera Salsi

"Premesso che:

da notizie di stampa si apprende che un pool di professionisti ha presentato un progetto alternativo al Passante Nord che prevede il potenziamento del nodo bolognese direttamente sul nodo della tangenziale;

chiedo al Sindaco e alla Giunta:

quale sia l'opinione del Sindaco in merito a questa proposta; se non ritenga superato l'attuale progetto del Passante Nord".

## Risposta dell'assessore Colombo

"Innanzitutto è utile spiegare qual è lo stato dell'iter in cui ci troviamo attualmente rispetto al Passante Nord. Lo scorso luglio, quindi un anno fa, è stato sottoscritto un accordo tra gli enti territoriali, Autostrade e il ministero dei Trasporti che prevede un determinato percorso che attualmente è in corso di svolgimento e che è finalizzato ad arrivare alla proposta, da parte di Autostrade, di un progetto preliminare che rispetti e recepisca i paletti che in quell'accordo sono stati posti. Paletti che rispondono all'esigenza che da sempre il territorio ha fatto presente, relative al corridoio che è stato definito in quell'accordo e che riprende proprio quanto avanzato dalle amministrazioni locali, e quindi non recepisce le ipotesi strette proposte in passato da Autostrade ma si avvicina molto di più all'ipotesi originaria del Ptcp attualizzata ad oggi. In secondo luogo quell'accordo prevede, come paletto per la progettazione preliminare, la realizzazione di una banalizzazione effettiva del tratto autostradale tangenziale in ambito urbano tramite la creazione di bypass tramite la gratuità dell'utilizzo indifferenziato delle corsie della tangenziale e di quelle attualmente autostradali. In seguito alla sottoscrizione di questo accordo ci sono stati alcuni incontri preliminari tra Autostrade ed enti locali in cui sono state ulteriormente precisate le esigenze, le caratteristiche, le condizioni di sostenibilità territoriale di quest'opera sulla base delle quali si sta sviluppando il lavoro progettuale da parte di Autostrade. E' evidente, come più volte ripetuto sia dall'assessore Donini, sia il

1 di 3 06/07/2015 09:14

Sindaco che da me, che sarà fondamentale verificare come il progetto preliminare dell'opera, e in che misura, recepisca le condizioni e le esigenze territoriali poste dalle diverse amministrazioni interessate. Già l'accordo sottoscritto del luglio 2014 prevede anche quale sia, in quanto già normato da legge nazionale, l'iter successivo alla progettazione del progetto preliminare: ossia la sua necessaria condivisione da parte dei sottoscrittori dell'accordo e successivamente la sua sottoposizione a valutazione di impatto ambientale di competenza nazionale. E sarà quindi eventualmente, come prevede la legge, in quella sede di VIA (valutazione d'impatto ambientale) nazionale, portata avanti direttamente dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ad essere valutati in maniera definitiva - ai fini della necessaria autorizzazioni - l'impatto ambientale dell'opera e anche le ipotesi alternative che sono state presentate; come già avuto modo di dire l'assessore Donini sarà quella la sede in cui potranno essere valutate le proposte alternative che sono state ripresentate di recente dal comitato per l'alternativa al Passante Nord e a questo punto sarà quella la sede in cui in termini di costi e benefici potranno anche essere valutate ulteriori ipotesi come la suggestione progettuale che è stata più di recente presentata da un gruppo di ingegneri.

In merito alle priorità politiche della Regione, Città Metropolitana, Comune di Bologna io credo che sul tema dei trasporti, della mobilità e delle infrastrutture parlino anche i fatti: sul tema del Passante Nord stiamo portando avanti un percorso che non solo si richiama a quell'accordo del luglio 2014 ma discende da un quadro di pianificazione molto chiaro e che è stato successivamente confermato nel corso degli anni dal 2003 ad oggi sotto il profilo della strategicità di quest'opera, nello stesso tempo le tre amministrazioni hanno lavorato in questi anni altrettanto concretamente per l'altra grossa priorità che ci siamo dati a livello infrastrutturale per l'area metropolitana che è il completamento e lo sviluppo ulteriore del Servizio ferroviario metropolitano. Da questo punto di vista i risultati sono importanti nel senso che i famosi fondi ex metrò i 236 milioni di euro dello Stato - sono stati ridestinati in parte al completamento dell'SFM per la realizzazione delle 6 stazioni mancanti, delle 87 complessivamente previste, tutte tra l'altro mancanti nel territorio del Comune capoluogo, è previsto l'acquisto di 19 nuovi convogli ferroviari, è previsto finalmente un sistema unico di riconoscibilità e quindi di promozione e comunicazione dell'SFM. Questi sono passi in avanti fondamentali, finanziamenti certi per opere che non sono nuove ma completamento, valorizzazione, massimo sviluppo dell'SFM. Così come, è notizia di ieri, sarà determinante ai fini del miglioramento e dello sviluppo dell'SFM la "gara del ferro" che è stata aggiudicata e affidata a Tper e Trenitalia che prevede in prospettiva, già finanziati, importantissimi miglioramenti, in particolare sul bacino bolognese sull'SFM. Basti ricordare che questo bando consentirà per la prima volta in Italia di ottenere dal gestore del servizio il rinnovo della maggior parte del parco rotabile, con un significativi svecchiamento dei convogli e l'offerta di condizioni di maggiore comfort, sicurezza ed ecologicità dei mezzi in favore dei pendolari metropolitani che quotidianamente lasciano a casa la macchina per utilizzare il treno, consentirà di consolidare e se possibile sviluppare ulteriormente i servizi con un investimento da parte della Regione di numerose decine di milioni di euro in più rispetto al fondo nazionale trasporti con un evidente miglioramento dell'affidabilità dei servizi.

Non si tratta dunque, Passante Nord ed SFM, di scelte in contraddizione l'una con l'altra, testimonianza ne è che i risultati stanno arrivando su entrambi i fronti e dal

2 di 3

punto di vista dello stato di avanzamento dei progetti che l'SFM, che risale ad alcuni anni prima rispetto al Passante Nord, vede oggi in parte passi avanti concreti - aperte nuove stazioni, nuovi treni - ha già prospettiva certa di finanziamento, implementazione e miglioramento sia dei servizi che del materiale rotabile. Parallelamente si sta lavorando sul tema del Passante Nord in maniera molto laica, nel rispetto delle leggi, degli accordi fatti, degli strumenti di pianificazione che prevedono anche le valutazioni costi-benefici in sede di VIA che per la rilevanza dell'opera, non solo locale e regionale, sarà sottoposta a VIA nazionale e qui tutte le ulteriori valutazioni anche su quelle ipotesi alternative potranno essere formulare".

Comunicati: | per data | per argomento | per tipologia |

3 di 3