

**UIJ: «COME LA TELA DI PENELOPE»**

«FA, DISFA E POI RI-FA E RI-DISFA, ENTRA ED ESCE DAL CIPE. NEANCHE LA TELA DI PENELOPE DURO COSÌ A LUNGO. LA CITTÀ NE HA BISOGNO»

**PROPOSTE A CONVEGNO**

IL PASSANTE SARÀ AL CENTRO DI UN INCONTRO DI 'INSIEME PER BOLOGNA' AL BARACCANO CHE SI TERRÀ IL PROSSIMO 5 FEBBRAIO

**VAI SUL NOSTRO SITO**

Passante Nord, giusto farlo oppure è meglio fermarsi? Esprimi la tua opinione cliccando su

[www.ilrestodelcarlino.it/bologna](http://www.ilrestodelcarlino.it/bologna)



**CONTRARI**  
Il gruppo di dodici agricoltori di Castenaso e dintorni che si oppongono alla costruzione del Passante Nord

# «La strada taglierà in due le nostre aziende agricole»

## Castenaso, la rabbia dei proprietari dei campi

LE MANI rugose di chi ha lavorato tutta la vita in campagna e non abbandonerebbe mai la sua amata terra. Nemmeno quando a minacciarla c'è una muraglia di asfalto come quella del Passante Nord, l'infrastruttura autostradale che dovrebbe collegare l'A1 con l'A14 attraversando la Bassa e sollevando così il tratto autostradale di Bologna città da buona parte del traffico proveniente da tutta Italia. Un'opera ora rimessa in discussione dal 'no' di dieci sindaci all'ultima versione del tracciato proposta e che in molti, nei

territori che ne saranno attraversati, non vogliono vedere mai sorgere. Come Maurizio Gruppioni, contadino da sempre a Castenaso, che guarda sconsolato la sua azienda agricola per imprimersi bene nella mente come è adesso, perché la futura bretella autostradale dovrebbe passare proprio in mezzo al suo podere. «La strada taglierebbe a metà l'azienda e sarei costretto a chiudere - spiega - e con me subirebbero dei danni chi ha sempre lavorato come bracciante nel mio terreno. Ma non è soltan-

to un mio problema, qui si parla di devastare la pianura bolognese e come la mia azienda altre sarebbero costrette a chiudersi».

FIorenzo Schiassi, un altro agricoltore chiede ai primi cittadini di dire 'no' chiaramente al Passante: «I sindaci, tranne Stefano Sermenghi di Castenaso, stanno aggirando l'ostacolo chiedendo mitigazioni. E' un temporeggiare inutile, perché sanno bene che non esistono mitigazioni per attenuare i rischi idrogeologici e la distruzione agro-ambientale che porterebbe l'opera. Cerchiamo di affrontare il tema Passante in modo realistico e non facendo della fantascienza. Molti si riempiono la bocca con la frase 'zero consumo di suolo' e poi fanno le autostrade in mezzo ai paesi». Valter Mengoli, contadino e proprietario di un agriturismo a Castenaso, ha paura di subire allagamenti: «Già adesso c'è un problema idrogeologico e creando una diga artificiale come il Passante la situazione peggiorerà. I danni saranno incalcolabili».

pio, succede per il trasporto su ferro: i treni, secondo i politici, dovrebbero essere potenziati e invece vanno sempre peggio. Prima di parlare di un'opera come il Passante si deve passare dalla gente e da quello che vogliono i cittadini». Roberto Legittimo si domanda come mai non siano state finite le altre strade ancora incompiute: «La Trasversale di Pianura non è ancora terminata e sono passati 40 anni. E poi più di recente c'è la Lungo Savena ancora da finire e la complanare dell'autostrada. Terminiamo prima queste ar-

### MAURIZIO GRUPPIONI

«Non avrò danni solo io ma anche chi lavora da anni nel mio terreno. Questa opera rischia di devastare la pianura bolognese»

### MARIA TERESA MALDINI

«E un'infrastruttura inutile, come ha detto anche Autostrade, che minaccia una tradizione secolare della nostra Emilia»

territori che ne saranno attraversati, non vogliono vedere mai sorgere. Come Maurizio Gruppioni, contadino da sempre a Castenaso, che guarda sconsolato la sua azienda agricola per imprimersi bene nella mente come è adesso, perché la futura bretella autostradale dovrebbe passare proprio in mezzo al suo podere. «La strada taglierebbe a metà l'azienda e sarei costretto a chiudere - spiega - e con me subirebbero dei danni chi ha sempre lavorato come bracciante nel mio terreno. Ma non è soltan-

to un mio problema, qui si parla di devastare la pianura bolognese e come la mia azienda altre sarebbero costrette a chiudersi».

PER COSETTA Zarrì un'altra criticità saranno i futuri cantieri del Passante: «Come è successo con altre opere lasceranno dietro di sé materiali inquinanti». Stefano Azzolini si chiede dove siano finiti i politici contrari al consumo di suolo: «In campagna elettorale ne abbiamo sentiti tanti criticare la cementificazione e invece quando poi vengono eletti fanno il contrario. Stessa cosa, ad esem-

plio, succede per il trasporto su ferro: i treni, secondo i politici, dovrebbero essere potenziati e invece vanno sempre peggio. Prima di parlare di un'opera come il Passante si deve passare dalla gente e da quello che vogliono i cittadini».

plio, succede per il trasporto su ferro: i treni, secondo i politici, dovrebbero essere potenziati e invece vanno sempre peggio. Prima di parlare di un'opera come il Passante si deve passare dalla gente e da quello che vogliono i cittadini».

SECONDO Maria Teresa Maldini la bretella autostradale è sinonimo di devastazione: «È un obbrobrio, un'opera inutile come hanno detto tutti a cominciare da Autostrade e dall'università di Bologna. Con il Passante si mettono in pericolo delle piccole aziende agricole frutto del sacrificio dei nostri padri. Si perde una tradizione secolare della nostra Emilia».

Matteo Radogna

## Da dove passa

Nella provincia bolognese, da ovest a est, attraversando decine di comuni per 38 km complessivi

## Le perplessità

Dubbi sull'utilità dell'opera e sui danni, soprattutto ai terreni agricoli, che la costruzione potrebbe creare

**LA STORIA** IL PRIMO ACCORDO ISTITUZIONALE NEL 2002, POI SOLO SLITTAMENTI E TIRA E MOLLA

# Quindici anni di parole, trattative e infiniti rinvii

È NATA prima l'idea del Passante Nord o la contrarietà alla sua - fin qui solo ipotetica - costruzione? La domanda è tutt'altro che secondaria, visto che l'ormai celeberrima 'bretella autostradale' accompagna le cronache bolognesi da quindici anni (mese più, mese meno) ed è diventata, suo malgrado, il paradigma dell'immobilismo infrastrutturale bolognese, la cifra stilistica dell'incapacità delle istituzioni tutte - politiche in primis, ma non solo - a immaginare un'opera di trasporto, progettata e, soprattutto realizzarla una volta per tutte. Come insegnano le penose vicende di Civis e metropolitana. Ma se queste due sono ormai tramontate (la metro) oppure hanno conosciuto una mutazione genetica irreversibile (il Civis è diventato, in parte, il Crealis), il Passante Nord invece resiste. E continua a occupare, con una pervicacia che rasenta lo stoicismo, l'immaginario - perché questa è finora la sua

unica dimensione possibile - dei favorevoli e dei contrari.

DI UN collegamento tra l'A1 e l'A14 che 'scavalchi' il congestionato nodo autostradale bolognese, se ne parla dal 2001, e a un anno più tardi (settembre 2002) risale il primo accordo

### ANNOSE LUNGHEZZE

Prima il tracciato doveva essere di 41 chilometri, poi di 32 e infine di 38

istituzionali tra enti locali e governo per partire con la sua costruzione. Tempo qualche mese e, nel gennaio 2003, i Comuni e la Provincia contestano lunghezza (troppo corta) e modalità di costruzione dell'opera. Morale: il primo via libera arriva a fine 2004, più di due anni dopo l'inizio dei procedimenti e dei contatti

istituzionali tra governo ed enti locali. Il Passante (versione 41 km di lunghezza), sembra pronto a partire. Ma subito si impantana di nuovo, perché servirebbe un bando europeo per affidare i lavori - dal costo di circa un miliardo - e allora si cerca di coinvolgere direttamente Autostrade nella costruzione. L'idea sarebbe di snellire i passaggi burocratici, la realtà è che inizia un tira e molla con l'Ue che dura almeno fino all'estate del 2010, quando l'Europa dà l'ok all'opera. Che più si va avanti, più si restringe di lunghezza: perché a forza di non costruire nulla, le previsioni del traffico da spostare sul Passante vengono viste al ribasso. Prima salta fuori l'ipotesi di un Passante lungo 32 km, poi, infine, di uno lungo 38. Sembra la volta buona: enti locali, Autostrade e Ministero firmano, nel luglio 2014, l'accordo per partire con i lavori. Ma i sindaci dei territori contestano l'utilità dell'opera. E tutto viene rinviato per l'ennesima volta.

Andrea Zanchi



### Legacoop favorevole

PER GARANTIRE un rilancio delle piccole e medie imprese in Emilia-Romagna «è fondamentale l'infrastrutturazione, bisogna cioè guardare anche allo sviluppo stradale». Così il direttore regionale di Legacoop, Igor Skuk, ha fatto riferimento indiretto - a margine di un incontro di Unioncamere Emilia-Romagna - al Passante Nord, che sarà al centro di un tavolo con il sindaco Virginio Merola e il presidente della Regione, Stefano Bonaccini, da un lato, e, dall'altro, i dieci sindaci dei territori interessati dal tracciato contrari all'opera.