

IL PASSANTE NORD DI BOLOGNA

Cronistoria ricostruita sulla base di articoli di stampa e documenti ufficiali presenti in rete. Il testo in nero è estratto dagli articoli e documenti citati nei link in piccolo, il testo blu sono commenti.

FASE 1 (2004-2008) – IL PASSANTE NORD COME PROGETTO PUBBLICO-PRIVATO

Il Passante nord viene approvato e si stipula un accordo procedimentale con il governo. Il tracciato è quello contenuto nel PTCP, la forma prevista per realizzarlo è quella di un progetto pubblico-privato. La promessa di procedere rapidamente alla scelta del soggetto promotore però slitta continuamente. Viene presentato un progetto da Pizzarotti-Eiffage, ma i costruttori bolognesi spingono perché anzitutto sia definito in Autostrade il gestore, chiamando in causa la UE per sciogliere i nodi legati alla concorrenza. Passa il tempo e cambiano i governi: alla fine viene scartata la proposta Pizzarotti e si attende che la UE scioglia il nodo a favore di Autostrade, abbandonando la strada del progetto pubblico-privato e puntando tutto sull'affidamento ad Autostrade (anche se il cambiamento di orientamento rimane fra le righe e non risulta formalizzato in alcun atto).

5 novembre 2004 – L'ok definitivo al progetto di Passante Nord

Il comitato tecnico scientifico istituito dalla Provincia per affrontare il problema traffico e confrontare le soluzioni infrastrutturali per il nodo di Bologna conferma che "la soluzione più convincente" è quella del Passante nord. Al tempo stesso, Palazzo Malvezzi recepisce le richieste dei sindaci della pianura bolognese (maggiore ambientalizzazione e riqualificazioni territoriali a ridosso dell'infrastruttura) prevedendo un costo aggiuntivo di circa 150 milioni di euro che porterà ad una spesa complessiva di 960 milioni di euro per l'intero progetto. Il comitato tecnico-scientifico concluderà i suoi lavori lunedì prossimo, ma oggi l'assessore provinciale ai trasporti, Giacomo Venturi, ha anticipato le conclusioni a cui è pervenuta la struttura. "L'orientamento che emerge - precisa l'assessore, che ha incontrato i cronisti a Palazzo Malvezzi - è che la soluzione del Passante nord rimane quella più convincente sia sotto il profilo trasportistico, sia sotto l'impatto ambientale. Rappresenta inoltre la soluzione più credibile nel medio-lungo periodo".

[Terminate le ultime verifiche, l'iter approvativo del Passante Nord si avvia alla conclusione. Segue la pratica Giacomo Venturi, da poco nominato assessore in Provincia.](#)

Il 9 novembre la giunta provinciale dovrebbe dare l'ok definitivo al progetto e il 15 novembre il Passante nord sarà una delle proposte contenuta nel pacchetto infrastrutturale (che comprenderà anche tram, metrò e sviluppo dell'sfm) che gli enti locali bolognesi porteranno al ministero delle infrastrutture. Dopo il 15 novembre, la palla passerà all'Anas che avrà 3-4 mesi di tempo per fare la gara con cui scegliere il soggetto promotore. Toccherà poi al Cipe licenziare definitivamente il progetto e trovare la compatibilità finanziaria. "Le condizioni politiche ci sono - chiude Venturi - e il nostro compito lo abbiamo concluso nei tempi stabiliti. adesso dovremo vigilare" che il processo vada avanti.

[La sensazione è quella di essere alla conclusione di un iter approvativo e che i tempi d'ora in avanti consentiranno di arrivare rapidamente alla gara e all'avvio dei lavori.](#)

<http://qn.quotidiano.net/2004/11/05/5362031-EMERGENZA-TRAFFICO.shtml>

22 novembre 2004 – Bologna ha deciso, la palla passa al governo

Il Passante Nord diventa adesso una questione del governo Berlusconi. "Oggi - spiega l'assessore provinciale alla Mobilità, Giacomo Venturi - abbiamo consegnato formalmente al ministero per le infrastrutture lo studio di fattibilità. Dopo anni di dibattito Bologna ha deciso e a questo punto il nostro compito è finito". Gli enti locali bolognesi hanno anche portato nella capitale una proposta di accordo procedimentale che dovrà essere approvata in tempi stretti. Da oggi, dunque, il dossier "Passante nord" passa principalmente nelle mani dell'Anas, che dovrà, spiega sempre Venturi, "promuovere la pubblicazione dell'avviso di gara per l'individuazione del soggetto promotore". Soggetto promotore che, nell'idea di Bologna, dovrebbe coprire il 50% dei costi del progetto, stimati in circa 965 milioni di euro. Il resto dovrà essere coperto dallo Stato. "La nostra volontà",

spiega ancora Venturi, è che il Cipe possa deliberare il Passante Nord "e in quella sede determinare il quadro economico", più o meno contestualmente alla pubblicazione dell'avviso di gara da parte dell'Anas.

[Il progetto pubblico-privato significa 50% dei soldi dallo Stato e il resto a carico del promotore.](#)

<http://qn.quotidiano.net/2004/11/22/5363457-PASSANTE-NORD.shtml>

29 novembre 2004 – I costruttori bolognesi si candidano a costruire il Passante

I costruttori di Bologna si candidano per la realizzazione del Passante Nord. Il collegio costruttori, in collaborazione con alcune imprese "potenzialmente interessate" all'opera, intende promuovere con le banche più radicate nel territorio e i soggetti imprenditoriali, un'"iniziativa capace di candidarsi a realizzare e gestire il passante". A dare l'annuncio è Marco Buriani, presidente del collegio costruttori di Bologna, che chiede che non sia l'Anas a realizzare da sola il progetto preliminare del passante; piuttosto, è "necessario mettere a disposizione di Anas un staff tecnico coordinato dalla provincia", visto che, avverte Buriani, "non riteniamo opportuno confidare esclusivamente sulla diligenza di Anas". Come per il metrò-tram, anche per il Passante Nord il collegio costruttori auspica che ci sia un soggetto promotore che si assuma l'onere di progettare e gestire l'infrastruttura. "L'opera ha forti capacità di autofinanziamento e riteniamo che, concluso l'iter di approvazione del progetto e dell'ottenimento della quota di finanziamento pubblico, non ci saranno difficoltà a finanziarla secondo le procedure della legge obiettivo". Piuttosto, prosegue Buriani, occorrerà sciogliere "il problema dell'eventuale concessione di Autostrade per l'Italia sulla nuova infrastruttura, vista la sua non totale alternatività al tratto autostradale-tangenziale A1-A14 che resta in esercizio".

[I costruttori bolognesi sono interessati a partecipare alla costruzione del Passante, ma chiedono che non sia ANAS da sola a gestire la partita. Inoltre chiedono che venga risolto in via preventiva il problema della concessione ad Autostrade.](#)

<http://qn.quotidiano.net/2004/11/29/5363966-GRANDI-OPERE.shtml>

23 dicembre 2004 - Venturi: a gennaio l'avviso di gara

Si è svolto questa mattina a Roma, nella sede dell'Anas, l'incontro sul Passante Nord tra l'assessore provinciale alla Pianificazione territoriale e al Trasporto pubblico, Giacomo Venturi e i vertici di Anas. La riunione, secondo quanto riferito, è stata positiva e si è conclusa con l'impegno a definire entro il prossimo mese di gennaio l'accordo procedimentale, che rappresenta la cornice istituzionale per la realizzazione dell'opera. Sempre entro gennaio si dovrà pubblicare l'avviso di gara per individuare il soggetto che dovrà progettare il Passante.

[Gli incontri a Roma fanno ben sperare che si possa rapidamente procedere.](#)

<http://qn.quotidiano.net/2004/12/23/5365805-TRASPORTI.shtml>

9 febbraio 2005 - Passante Nord, presentato il progetto di Pizzarotti-Eiffage

Il raggruppamento imprenditoriale tra "Pizzarotti" e "Eiffage", colossi europei delle costruzioni, presenterà oggi pomeriggio alla Provincia di Bologna il proprio progetto per la realizzazione del Passante Nord. La proposta progettuale è frutto di un'iniziativa autonoma delle due imprese, consentita dalla procedura del "Project Financing" che affronta anche i problemi del finanziamento. La Provincia resta comunque in attesa della convocazione da parte del ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi per la sottoscrizione del cosiddetto "Accordo procedimentale per il Passante Nord", atto che consentirà di avviare l'iter operativo in una cornice di intesa tra le istituzioni.

[All'inizio del 2005 viene presentato alla Provincia un progetto da parte delle ditte Pizzarotti e Eiffage, pronte a costruire il Passante. La Provincia passa immediatamente la palla al governo \(ministro Lunardi\) cui il progetto viene sottoposto per una valutazione.](#)

<http://www.provincia.bologna.it/probo/Engine/RAServePG.php/P/403410010300/M/257610010404/T/Passante->

"Se il pronunciamento di Anas sul progetto del Passante Nord è positivo e il Ministro delle Infrastrutture, Pietro Lunardi, firmerà al più presto l'accordo procedimentale, il cantiere potrebbe già essere aperto nel 2006" e vedere così la luce nel 2010. Il Passante, infatti, rientra nella legge obiettivo ed è considerato dal governo come una priorità. Lo dice l'assessore alla pianificazione territoriale della Provincia di Bologna, Giacomo Venturi, che questa mattina, assieme alla Presidente, Beatrice Draghetti, ha presentato il progetto delle aziende Pizzarotti ed Eiffage (i due soggetti promotori) per il nodo di Bologna.

Sono due le ipotesi che il progetto mette in campo: una, quella preferita dalla provincia, prevede il nodo e la banalizzazione dell'intera tangenziale. Quest'ultima, in pratica, diventerebbe una strada a quattro corsie per senso di marcia che servirebbe solo il traffico "bolognese" (e non più anche l'autostrada, come accade ora). La soluzione porterebbe, così come Palazzo Malvezzi ha sempre voluto, il traffico "non bolognese" sul passante, liberando la tangenziale. Ma è anche vero che il nodo allungherà il percorso di 15 chilometri rispetto alla tangenziale-autostrada e, proprio per scoraggiare chi transita da Bologna a continuare a utilizzare la "vecchia strada", sono previsti dei sovrappedaggi alle quattro barriere (San Lazzaro, Casalecchio, Interporto e Borgo Panigale).

[Due ipotesi, con o senza banalizzazione del tracciato autostradale interno alla tangenziale.](#)

L'altra ipotesi dei soggetti promotori, invece, pur realizzando il passante, non liberalizzerebbe il traffico sulla tangenziale. Questo potrebbe togliere al passante una delle sue caratteristiche più importanti, quella di portare fuori il traffico della città. (...) La Provincia preferirebbe la totale banalizzazione dell'attuale tratto tangenziale-autostrada, ma l'altra ipotesi deve comunque essere tenuta in considerazione, poiché la Società Autostrade ha le sue corsie nell'attuale tangenziale e potrebbe scegliere di non cederle per il solo traffico "bolognese". Una decisione, questa, "che deve essere presa da Ministero e Società Autostrade- spiega Venturi - e che spero porti alla soluzione che noi preferiamo".

<http://it.dir.groups.yahoo.com/group/budrio-forum/message/350> (lancio dell'Agenzia Dire)

febbraio 2005 – Bologna, il groviglio Passante Nord

Dopo anni di discussioni e polemiche, il Passante Nord di Bologna sembra più vicino. E' infatti prevista in settimana la firma dell'accordo procedimentale fra ministero delle Infrastrutture, Regione Emilia-Romagna, Provincia e Comune di Bologna, Anas e Rfi relativo alle procedure per la riorganizzazione del sistema tangenziale-autostradale del capoluogo emiliano. Per realizzare l'opera (del costo di circa 975 milioni) si è deciso di ricorrere al project financing ex art 37-bis della Merloni.

[Intanto si procede verso la firma dell'accordo procedimentale fra governo ed enti locali: inizialmente annunciato per gennaio, sarà firmato il 27 luglio 2005.](#)

Una prima proposta di progetto preliminare, corredata da piano economico-finanziario, è già stato presentato all'Anas da Pizzarotti ed Eiffage. La proposta è vista con favore dal Collegio costruttori. "Anche se avremmo preferito si fossero coinvolte anche imprese bolognesi - commenta il direttore Carmine Preziosi - perché conoscono bene il territorio e avrebbero potuto dare valore aggiunto al progetto". (...) Al progetto già presentato potrebbero aggiungersene dunque altri. E, da quanto si sa, un gruppo di imprese locali è al lavoro per presentare la propria proposta. (...) "Se Anas si pronunciasse positivamente su questo progetto e si ottenesse l'impegno dei finanziamenti statali nell'ambito della legge obiettivo, si passerebbe direttamente alla gara per la progettazione definitiva ed esecutiva e per l'appalto dei lavori, e i cantieri potrebbero aprire già nel 2006" afferma Giacomo Venturi, assessore provinciale alla pianificazione territoriale. (...) Il completamento dei lavori è previsto per il 2010-2011. Resta da risolvere la non secondaria questione della gestione. Due le ipotesi percorribili: da un lato si può affidare la gestione ad Autostrade, a titolo risarcitorio per la "banalizzazione" del tratto di autostrada A1-A14 che oggi ha in concessione. Dall'altro, si può scegliere di andare in gara, pagando un risarcimento stimato in circa 300 milioni di euro alla società di Gamberale, che potrà quindi prendere parte alla gara. "A nostro parere - spiega Preziosi -

trattandosi di nuovo tracciato, completamente alternativo, la gestione andrebbe data direttamente ad Autostrade. In ogni caso, auspichiamo una rapida azione da parte di Anas per ottenere un parere della Ue. Non è pensabile andare avanti con l'iter procedurale se non si è prima risolto il problema della futura gestione."

Il Collegio costruttori non sembra entusiasta della proposta Pizzarotti, e chiede di risolvere la questione della gestione pronunciandosi a favore di Autostrade (anche se qui non è chiaro l'argomento "siccome è un nuovo tracciato completamente alternativo"). In questo contesto auspica che prima di procedere venga richiesto un parere alla UE sulla gestione.

http://www.infopieffe.it/writable/notizieRassegna/Bo_passante_nord.PDF (articolo Resto del Carlino)

12 maggio 2005 – Espropri, Venturi tranquillizza i cittadini

«L'aggiornamento dello Studio di Fattibilità sul Passante nord, redatto nel novembre 2004, attribuisce alle 193 unità immobiliari (non ai 193 edifici come a volte riportato), il più probabile valore di mercato e non il valore catastale». Così l'assessore alla Pianificazione territoriale e Trasporto pubblico della Provincia di Bologna, Giacomo Venturi, ha inteso rassicurare oggi tutti quei cittadini a rischio di esproprio sugli indennizzi per le unità immobiliari interessate dal Passante nord e a rischio di esproprio.

Essendo il tracciato già definito, vengono rassicurati i 193 proprietari a rischio di esproprio.

<http://qn.quotidiano.net/2005/05/12/5376167-PASSANTE-NORD.shtml>

27 luglio 2005 – Firma dell'accordo procedimentale "Passante Autostradale Nord"

L'accordo definisce che il finanziamento e la realizzazione degli interventi relativi al Passante Nord dovrà avvenire mediante soluzioni che promuovano il partenariato pubblico-privato, che deve basarsi sullo studio di fattibilità predisposto in aprile 2003 ed aggiornato a novembre 2004 (progetto nel PTCP), di costituire un organismo di garanzia locale per il monitoraggio delle fasi di avanzamento del progetto costituito da rappresentanti di Regione, Provincia, Comune di Bologna e degli altri Comuni interessati. Ci sono impegni anche sull'SFM e la promessa del governo di incaricare ANAS (e RFI) di fare i passi necessari per procedere verso la realizzazione dell'opera.

Arriva l'atteso accordo procedimentale, sul tracciato individuato e che promette di procedere rapidamente. Non si hanno però notizie successive dell'organismo di garanzia e monitoraggio. A quanto risulta alle riunioni sono poi andati sempre i rappresentanti di Regione, Provincia e Comune di Bologna.

http://cst.provincia.bologna.it/ptcp/passante_autostradale/Accordo%20definit.%20Passante%20Nord.pdf

27 ottobre 2006 – Passante Nord, semaforo verde dal governo

"Il ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro ha avviato la procedura di project financing per la ricerca dei promotori dell'intervento sulla base del progetto elaborato dalla Provincia e approvato dall'Anas".

Il tempo passa, il governo intanto è cambiato, il ministro Di Pietro è (teoricamente) al lavoro.

<http://qn.quotidiano.net/2006/10/27/5443187-PASSANTE-NORD.shtml>

4 settembre 2007 - Di Pietro boccia il progetto Pizzarotti – Pasticcio Passante Nord, colpa del governo

Di Pietro fa sapere che il progetto presentato dalla ditta Pizzarotti di Parma «è irricevibile dal punto di vista tecnico e giuridico. A questo punto mi pare opportuno che le parti ci ragionino senza illudere i cittadini.»

Dopo due anni di silenzio il ministro Di Pietro dice che il progetto è irricevibile, costa troppo e

[apre grandi dubbi dicendo che non bisogna illudere i cittadini.](#)

http://www.ilrestodelcarlino.it/bologna/2007/09/04/34023-passante_nord_pietro_boccia_progetto.shtml

"Abbiamo perso due anni di tempo: ora siamo esattamente allo stesso punto di luglio 2005, quando Provincia, Comune, Regione e ministero firmarono l'Accordo procedimentale che, di fatto, sanciva la nascita del Passante Nord". Beatrice Draghetti, presidente della Provincia, commenta così il "no" del ministro Di Pietro al progetto Pizzarotti-Eiffage sul nastro di strada che dovrebbe collegare in un futuro quanto mai incerto Lavino di Mezzo a Ozzano. Di più: la presidente coglie l'occasione per levarsi qualche sassolino dalla scarpa: "Se il progetto tecnico finanziario, presentato al ministero ormai da tre anni, è irricevibile, è un problema non degli enti locali che hanno già adempiuto a tutti i loro compiti, ma del governo, che avrebbe già dovuto esperire altre strade, per esempio il bando, per realizzare un'opera che ormai è patetico definire strategica per il territorio e per tutto il Paese".

[Dura reazione degli enti locali alla bocciatura del progetto: durissima la presidente Draghetti, Zamboni dà la colpa al governo ma è tiepido sul Passante \(il PRC da sempre contrario\).](#)

Quello del Passante Nord è un fantasma che non ne vuole sapere di materializzarsi, ma che continua a galleggiare. Anche se questa volta, l'ennesima, il "no" del ministro sembra essere un risultato di un fraintendimento. Alle 18:05 di ieri pomeriggio ecco arrivare la spiegazione che restituisce al fantasma la sua inafferrabile forma: "Il ministro Di Pietro - spiega il suo portavoce - non ha detto di no al passante. Anzi, lui stesso ne riconosce la fondamentale importanza per lo snodo bolognese. L'opera resta prioritaria e si farà, ma il progetto Pizzarotti è da rivedere in alcuni suoi punti. Era già prevista una modifica perché il prezzo secondo il ministro è troppo alto. Non è questione di tracciato". Non una bocciatura ma un esame di riparazione.

[Subito arriva la precisazione del portavoce di Di Pietro, che dice che il progetto Pizzarotti è da rivedere in alcuni punti perché costa troppo.](#)

Così, visibilmente sollevato, Errani ha liquidato in poche e rassicuranti parole tutta la faccenda: "Il ministro ha detto di non accettare il progetto Pizzarotti, ma questo non significa che è nemico del passante. Credo che alla fine si andrà all'avviso pubblico".

[Errani spiega che la contrarietà di Di Pietro è verso il progetto di Pizzarotti ma non verso il Passante Nord. La scelta delle parole è un po' diversa rispetto al portavoce del ministro, per il quale il progetto di Pizzarotti "è da rivedere", mentre Errani lo dà per bocciato.](#)

<http://www.beatricedraghetti.org/public/2007-09-04%20corsera%20passante.pdf> (articolo Corriere della Sera)

6 settembre 2007 – Di Pietro: “Mi accolgo la costruzione”

Dopo la bocciatura del progetto Pizzarotti-Eiffage da parte di Antonio Di Pietro, ora il Passante nord passa tutto sulle spalle del Ministero delle Infrastrutture che ha deciso di "accollarsi direttamente, attraverso l'Anas, la realizzazione dell'opera, attraverso un finanziamento totalmente o parzialmente pubblico". Per farlo, verrà inserito un "apposito capitolo di bilancio" nella prossima legge Finanziaria, così come è già stato fatto nella manovra economica 2007 per la Salerno-Reggio Calabria. Ad annunciarlo, in una nota, è lo stesso Ministero delle Infrastrutture, al termine dell'incontro di oggi a Roma appunto sul Passante nord. A questo punto, dunque, potrebbe non servire più il secondo progetto presentato da Pizzarotti-Eiffage, che sarebbe stato a costo zero per il Governo, dal momento che prevede un doppio ticket, sia sulla tangenziale sia sulla nuova bretella autostradale. E, in parallelo, non si andrà più neanche al bando di gara, dal momento che la costruzione dell'opera viene affidata direttamente ad Anas.

[Due giorni dopo, Di Pietro dice che ci pensa lui a pagare il passante. Non serve la gara \(ci pensa ANAS\), non serve più il progetto Pizzarotti.](#)

Nel corso del faccia a faccia è stato anche "ribadito che l'impianto dello studio di fattibilità della Provincia è l'unica soluzione tecnicamente sostenibile e alla quale andranno conformati i progetti di realizzazione". Di Pietro ha poi "riaffermato che la realizzazione del Passante è una priorità

nazionale", mettendo sul tavolo la soluzione della presa in carico, tramite Anas, dell'opera.

[Si ribadisce che lo studio di fattibilità della Provincia \(ossia il Passante versione PTCP\) è l'unica soluzione tecnicamente sostenibile.](#)

http://www.ilrestodelcarlino.it/bologna/2007/09/08/34828-pietro_accollo_costruzione.shtml

1 novembre 2007 – Autostrade disponibile a realizzare e gestire il Passante

In occasione del taglio del nastro, l'amministratore delegato di Autostrade per l'Italia (Aspi), Giovanni Castellucci, ha espresso la disponibilità della società alla realizzazione del Passante Nord come stazione appaltante e poi alla sua gestione, se alla fine sarà questa la strada scelta. «Non ci facciamo avanti, ma non ci tiriamo indietro se sarà fra gli obblighi della concessione» ha detto Castellucci. L'Ad di Aspi ha aggiunto che in questo caso le risorse saranno trovate «perché è prevista la disponibilità nel piano finanziario della società senza contributo pubblico».

Tuttavia, a parere di Castellucci, occorre che ci sia l'ok di Bruxelles sul fatto che il passante viene considerato non un'opera nuova che richiederebbe quindi una nuova gara di appalto, ma semplicemente una variante, uno spostamento di un'opera esistente. A questo proposito l'assessore regionale Alfredo Peri ha spiegato che «per la prima volta è in corso la verifica formale» con Bruxelles per capire se è percorribile questa strada che risolverebbe i problemi.

[Autostrade si fa avanti per la realizzazione e la gestione del Passante nord, con risorse proprie.](#)

http://edicola.linformazione.com/archivio/2007/20071101/07_RE0111.pdf

2 novembre 2007 - Salta l'emendamento per finanziare il Passante

Niente da fare: l'emendamento per il finanziamento del passante nord è tramontato, e la palla torna nelle mani del Governo. E' quanto fanno sapere i senatori Federico Enriquez e Walter Vitali. L'emendamento "per finanziare la progettazione e per avviare la realizzazione del passante autostradale nord di Bologna è stato ritirato a causa di interventi contrari dei senatori Natale Ripamonti (gruppo Verdi) e Paolo Brutti (gruppo Sinistra Democratica)". Di fronte agli interventi contrari di parte della maggioranza, e al conseguente rischio che l'emendamento venisse definitivamente bocciato, il presidente della commissione Enrico Morando, affiancato dal sottosegretario Nicola Sartor, ne ha suggerito il ritiro. A questo punto, incalzano Vitali ed Enriquez, "è necessario che sia il Governo stesso a ripresentare l'emendamento in Commissione bilancio della Camera risolvendo così il contrasto che si è determinato nella maggioranza al Senato". "Non vi sono, infatti, ragioni valide per opporsi alla realizzazione di quest'opera che decongestionerà la tangenziale di Bologna creando un evidente beneficio ambientale alla nostra città, ed è inserita in un contesto di infrastrutture che prevede anche il potenziamento dei servizi ferroviari".

[In Parlamento intanto non passa il finanziamento al Passante Nord.](#)

http://www.ilrestodelcarlino.it/bologna/2007/11/02/45203-burocrazia_blocca_fondi_passante.shtml

27 novembre 2007 – Legambiente denuncia il governo alla Commissione UE

Legambiente ha deciso di denunciare il Governo italiano alla Commissione europea per inadempienza al diritto comunitario, giudicando che "si continuano a privilegiare i trasporti su strada, mentre scompaiono dalla finanziaria i fondi per il trasporto ferroviario". È già partita infatti per Bruxelles la lettera dell'associazione ambientalista firmata dal Presidente Nazionale di Legambiente, Roberto Della Seta, che chiede alla Commissione Europea di verificare le intenzioni attribuite al ministro delle Infrastrutture di violare la normativa europea con un affidamento diretto alla società Autostrade della costruzione del Passante.

[Legambiente \(che si oppone alla costruzione del Passante Nord\) denuncia l'intenzione del governo di aggirare la normativa europea.](#)

http://www.ilrestodelcarlino.it/bologna/2007/11/28/49440-legambiente_denuncia_governo_alla_commissione.shtml

16 gennaio 2008 – Di Pietro attacca il fronte del no al Passante Nord

E' preoccupato il ministro per le Infrastrutture, Antonio Di Pietro, per il futuro del Passante nord di Bologna. E, nel giorno dell'inaugurazione, in pompa magna, della terza corsia dinamica della Tangenziale di Bologna lancia un appello al senso di responsabilita' scagliandosi duramente contro quelli che definisce "cattivi maestri". Cioè contro tutto coloro "che tutti i giorni predicano e dicono mali a tutti gli altri e non fanno niente per risolvere il problema". (...) Il Passante Nord, ricorda Di Pietro, si può fare attraverso l'affidamento diretto dell'opera a Società Autostrade, che fino al 2038 ha in concessione il tratto bolognese dell'A14 e che, appunto, si vorrebbe spostare a Nord della città. "Se tutti facciamo sinergie in Europa- afferma- se diciamo 'dateci una mano', mica sono cattivi in Europa". Tuttavia qualcosa non ha funzionato secondo il ministro, "stufo" di cattivi maestri. "Siamo andati tutti quanti in Europa la mattina, ma la sera erano già arrivati gli esposti di qualcuno per dire: 'Non fatelo, non fatelo perché viola qua, viola là... c'è il bruco che passa di qua, il passerotto che vola di là'". E allora ammette Di Pietro: "Se fossi io il commissario europeo direi: 'chissà cosa c'è là?. Sai che dico, fermatevi'". Insomma, l'ex Pm di Mani pulite ne è convinto, se non si smette di intralciare il progetto, del Passante Nord "Bologna resterà così" a discutere fino al 2038: non si risolve nulla se non ci si mette in testa che non si deve aizzare il cittadino". Di Pietro dice di rendersi conto che "passeremo da qualche campo di mais e vicino a qualche villetta, e qualche contadino non sarà contento", ma fa comunque appello al senso di responsabilità di tutti e avverte che "la tele di Penelope si paga". Poi si scaglia contro quella che definisce una "cultura del 'no', dell'egoismo e del masochismo". Dunque, "dobbiamo riuscire a sconfiggerla. Ci vuole senso del limite e di responsabilità".

Pochi mesi dopo aver seminato dubbi sul Passante, Di Pietro si lancia in una intemerata contro coloro (Legambiente) che remano contro il Passante. Si noti che qui Di Pietro dice esplicitamente che il Passante si può fare attraverso l'affidamento diretto a società Autostrade.

http://www.ilrestodelcarlino.it/bologna/2008/01/16/59707-pietro_attacca_fronte.shtml

primavera 2008 – Il punto di vista di Pizzarotti

Rimane formalmente sospeso, da parte dell'ANAS, il pronunciamento rispetto alla proposta a suo tempo presentata per la realizzazione in regime di finanza di progetto del cosiddetto passante nord di Bologna (opera di importanza strategica per superare la "saturazione" da traffico del nodo autostradale di Bologna). Infatti, a seguito di richiesta formale dell'ente concedente, la Vostra società (Pizzarotti ndr) ha aggiornato la proposta, qualificandola come totalmente finanziata da capitali privati. Nonostante i tentativi, promossi dal ministro in carica in prima persona, gli enti coinvolti non sono stati in grado di superare gli ostacoli frapposti dall'attuale concessionario della tratta urbana della A-14. (Dall'Annual Report 2007 di Pizzarotti).

Da notare in questo documento (la relazione allegata al bilancio 2007, dunque risalente ai primi mesi del 2008) che Pizzarotti dichiara di aver aggiornato la proposta basandola solo su capitali privati (a seguito di richiesta formale dell'ente concedente, ossia par di capire di ANAS), e che a quella data la ditta non si sente ancora del tutto esclusa dai giochi, anche se è cosciente di avere contro Autostrade.

<http://www.pizzarotti.it/web/cgi-bin/toolkit/bravosolution/host/pizzarotti/website/homeb0703.html>

FASE 2 (2008-2010) – PER L'AFFIDAMENTO AD AUTOSTRADE SI ATTENDE IL VIA LIBERA DELLA UE

Il nuovo orientamento è quindi quello di puntare su Autostrade come gestore. Per poter procedere si attende il pronunciamento della UE, con la quale con ogni evidenza il governo apre una complessa trattativa. Fra i vari stop and go, non tutti linearmente comprensibili, si capisce che il tracciato viene completamente rimaneggiato, anche se a livello degli enti locali che avevano approvato il progetto del Passante nord nel 2004 non viene apportata alcuna modifica alle decisioni né viene comunicato alcunché della discussione in corso sul tavolo governativo. Alla fine arriva l'ok della UE, o almeno così si dice, in quando i documenti ufficiali scarseggiano. E la palla a questo punto torna da Bruxelles in Italia.

16 dicembre 2008 – Si attende il pronunciamento della UE

In riferimento all'impegno annunciato dal ministro Ronchi di un imminente intervento del Governo italiano sull'Unione europea per sollecitare il pronunciamento favorevole alla realizzazione del Passante Nord da parte della società Autostrade per l'Italia, trasmettiamo la seguente dichiarazione del vice presidente della Provincia, Giacomo Venturi. "L'impegno che il ministro Ronchi ha preso, a nome del Governo, ad intervenire nei confronti dell'Unione Europea per concludere positivamente l'iter procedurale del Passante Nord e sbloccare così gli importanti investimenti che sono già pronti a riverberare positivamente i loro effetti sul sistema economico bolognese e non solo, è importante. L'avvio dei lavori del Passante Nord è una necessità per il ruolo nazionale del "nodo" trasportistico bolognese, per il sistema della mobilità regionale e locale, ma anche per dare opportunità di ripresa ad un'economia - non solo locale - in difficoltà."

L'orientamento già espresso dal ministro Di Pietro viene confermato dal governo Berlusconi: si chiede alla UE di dare il via libera all'affidamento diretto ad Autostrade. Intanto passa il tempo.

<http://www.provincia.bologna.it/probo/Engine/RAServePG.php/P/954510010300/M/309210010310/T/Passante-Nord-dichiarazione-di-Giacomo-Venturi>

29 gennaio 2009 – Sembra profilarsi uno stop della UE al Passante Nord

Bruxelles contraria all'affidamento diretto dell'opera ad Autostrade per l'Italia: serve la gara d'appalto. Ma Matteoli apre uno spiraglio: il governo sta ancora lavorando nel rispetto delle norme comunitarie. A dare la notizia il presidente della Commissione Trasporti dell'Unione Paolo Costa: «Per ora nulla da fare». Un macigno, l'ennesimo, per qualcuno il più grosso, sulla strada del Passante Nord. Il grande fantasma della bassa bolognese, l'infrastruttura più costosa tra quelle appese alla bacheca dei desideri delle amministrazioni non potrà essere affidata ad Autostrade per l'Italia, che aveva già messo da parte i fondi per costruirla. Lo stop arriva dall'Unione europea, e a comunicarlo ieri è stato il presidente della Commissione Trasporti del parlamento europeo, Paolo Costa, citando una lettera spedita dal commissario per la concorrenza, l'irlandese Charlie McCreevy, al ministro Altero Matteoli. Ministro che si è detto «sorpreso» dalle dichiarazioni di Costa e ha risposto dicendo: «stiamo ancora lavorando». La storia è lunga e vecchia. Ma in buona sostanza si attendeva da mesi che la Commissione dicesse una parola definitiva sulla possibilità di «aggirare» la norma comunitaria che impone una gara d'appalto per ogni nuova opera infrastrutturale. La speranza era semplice: riuscire a convincere McCreevy che i 40 chilometri di bretella a Nord di Bologna fossero una variante all'autostrada esistente e per questo assegnabili direttamente all'attuale concessionario di A1 e A14, Autostrade appunto. La società di Federico Castellucci non solo si è detta, già un anno fa, pronta a costruire il Passante, ma ha già accantonato 1,45 miliardi (anche se ieri Costa e gli amministratori bolognesi hanno parlato di 1,7). Speranze vane. «C'è una lettera del commissario europeo che dice: per quanto ci riguarda, non c'è niente da fare», ha detto ieri Costa al convegno sul nodo infrastrutturale bolognese posto in apertura del festival Urbana. Un «no», secondo l'ex ministro (Pd) dei Lavori Pubblici, pesantemente influenzato da «sei anni di tira e molla». «Quando McCreevy ha aperto il fascicolo — ha spiegato Costa — si è trovato di fronte un ricorso (di Legambiente, datato 2003, ndr) contro l'affidamento diretto ad Autostrade, l'opinione di un governo che diceva di voler comunque fare una gara, poi un altro governo che ha cambiato idea. Ora «a meno che l'esecutivo attuale non presenti altre carte», ha aggiunto Costa, siamo arrivati a un no che suona quasi come definitivo. E che richiama in causa l'Anas (il gestore delle autostrade) per una eventuale gara d'appalto tutta da organizzare, e nella quale il governo dovrebbe senza dubbio mettere (anche) fondi propri. Le parole di Costa hanno «sorpreso» lo stesso titolare del ministero delle Infrastrutture del governo Berlusconi. «Il governo — ha ribattuto Altero Matteoli — sta ancora lavorando nel pieno rispetto delle norme comunitarie affinché possano realizzarsi infrastrutture quali il Passante di Bologna». Una smentita che non smentisce l'orientamento della Commissione europea, ma lascia uno spiraglio, tanto che in serata lo stesso Costa ha detto: «Siamo in una situazione che, in mancanza dell'iniziativa del ministro, avrebbe esiti negativi, ma se il ministro riuscirà ad avere l'ok, io sarò il primo a gioire». L'ultimo, grosso inceppamento dell'iter risaliva al settembre del 2007, quando fu l'allora ministro Antonio Di Pietro a bocciare il progetto presentato di propria iniziativa dalla cordata Pizzarotti-Eiffage. Le polemiche, allora, si concentrarono sui tempi biblici che Roma si prese per esaminare le carte, che

le due aziende avevano presentato addirittura 21 mesi prima. Uno dei nodi per il parere negativo fu il tema della cosiddetta «banalizzazione» della tratta autostradale attuale, ovvero la sua trasformazione in Tangenziale. Questione spinosa, perchè comporterebbe — in caso ora si dovesse virare verso la gara d'appalto e non vincessero Autostrade — il rimborso all'azienda di Castellucci dei mancati introiti.

Paolo Costa, ex sindaco di Venezia e parlamentare europeo del PD, presidente della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo, cita una lettera del commissario per la concorrenza McCreevy al governo italiano e la interpreta come un no all'affidamento ad Autostrade. Matteoli, destinatario della lettera in questione, dice che si sta ancora lavorando. Situazione quanto meno surreale, con parziale retromarcia dello stesso Costa. Non è noto il testo della lettera in questione.

http://www.paolocostaonline.it/index.php?option=com_faberdoc&task=detail&id=1451&catid=46&Itemid=0

Lo stop al Passante nord da parte della Ue «è una grave sconfitta per l'Italia e per il Governo nazionale. Che questo sia motivo di gaudio, mi sembra roba da matti». Scuote la testa Maurizio Zamboni, assessore alla Mobilità del Comune di Bologna.

Dieci anni di carte e progetti distrutti in mezza giornata. Tre quarti delle infrastrutture bolognesi franate o sul punto di franare in una sorta di effetto domino. La mattinata di ieri è passata come un tifone lasciando solo rovine sui sogni di Palazzo d'Accursio. Prima il presidente della commissione Trasporti dell'Unione europea Paolo Costa che annuncia il no della corte dell'Aja all'affidamento diretto del Passante autostradale a nord alla Società Autostrade sancendo così l'affossamento del progetto.

[I media locali leggono l'anticipazione di Costa come la pietra tombale della UE sul Passante.](#)

http://www.ilrestodelcarlino.it/bologna/2009/01/29/147847-zamboni_civis_scandalo.shtml
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2009/01/29/civis-passante-nord-metro-addio-ai-grandi.html>

Infrastrutture: Berlusconi, sosterrò realizzazione Passante Nord Bologna. Lo garantisce in una lettera a Regione, Provincia e Comune - Il presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, ha risposto con una lettera al presidente della Regione Emilia Romagna, Vasco Errani, al presidente della Provincia di Bologna, Beatrice Draghetti e al sindaco di Bologna, Sergio Cofferati, assicurando "che verrà garantito il pieno e personale sostegno, anche in sede europea, affinché si possa realizzare, nei tempi più rapidi possibili, il Passante Nord di Bologna". Lo comunica la presidenza del Consiglio dei ministri in una nota. Il presidente Berlusconi ha inoltre fatto presente che "la Presidenza del Consiglio ed il Ministero delle Infrastrutture stanno tracciando un percorso realistico e concreto che permetta di addivenire con la massima celerità all'inizio dei lavori".

[L'unica nota ottimista in giornata viene dal governo Berlusconi, che assicura massimo impegno.](#)

<http://archivio-radiocor.ilsole24ore.com/articolo-670313/infrastrutture-berlusconi-sosterro/>

8 settembre 2009 – Ancora anticipazioni sullo stop della UE su Passante

Legambiente canta vittoria. Sul tavolo, una lettera firmata Klaus Wiedner, della Commissione europea. Che «fa sapere che per l'eventuale realizzazione dell'opera si farà la gara europea», sostiene Legambiente. E che «le autorità italiane si sono impegnate in tale senso». Dunque, affermano gli ambientalisti, niente affidamento diretto ad Autostrade, come invece è nei piani del governo. Che punta a considerare il Passante nord — bretella autostradale di 41,5 chilometri che permetterà al traffico in transito di evitare il nodo di Bologna — una semplice variante dell'attuale autostrada, non una nuova arteria. Se così fosse, sarebbe possibile affidare i lavori direttamente ad Autostrade. Ipotesi da sempre osteggiata da Legambiente. Che, in un esposto all'Ue, faceva notare «la presenza di una violazione della normativa europea». E chiedeva alla Commissione «di intervenire presso il governo italiano per farla rispettare». L'Italia, risponde ora Wiedner, «ha assicurato che il Passante non sarà realizzato secondo le modalità inizialmente previste, considerate in contrasto con il diritto comunitario». Dunque, traduce Legambiente, sarà gara.

Legambiente riceve una lettera dalla Commissione UE, che assicura che l'Italia rispetterà le procedure europee, e dunque farà la gara europea per la realizzazione del Passante. Legambiente interpreta la lettera come una conferma dello stop della UE al governo italiano. Si noti la frase in cui la fonte UE dice che l'Italia ha assicurato che il Passante non sarà realizzato secondo le modalità inizialmente previste. Sarebbe interessante sapere quali assicurazioni ha dato l'Italia, e quali "modalità inizialmente previste" sono state modificate.

Roma, però, non conferma questa lettura. Anzi. Altero Matteoli, ministro delle Infrastrutture, riconosce che il rispetto delle norme comunitarie «è decisivo per evitare una procedura d'infrazione». Che potrà però «essere evitata — assicurata — perché saranno cambiate le modalità di realizzazione scelte nella passata legislatura». Già in maggio, Matteoli non aveva escluso la possibilità di modificare il progetto originario del Passante. «Auspico che la Ue approvi il progetto integrale, ma siamo pronti ad adattarlo», aveva detto. Annunciando quindi l'ipotesi di accorciare il by-pass di alcuni chilometri. Potrebbe essere questo l'escamotage tecnico per fare rientrare l'opera come semplice bretella. Ed evitare così la gara europea.

La lettura del governo è diversa. Matteoli spiega che l'Italia cambierà il progetto per ottenere il via libera dalla UE, accorciando il tracciato di alcuni km.

http://www.ilrestodelcarlino.it/imola/2009/09/08/228642-scoppia_giallo_passante_nord.shtml

Doccia "tiepida" dell'Unione Europea agli enti locali bolognesi: il Passante Nord dev'essere realizzato attraverso una gara europea. Il Governo italiano ha assicurato di non voler infrangere le direttive di Bruxelles e, dunque, rispettare la volontà di realizzare un bando pubblico. Niente affidamento diretto a società Autostrade, come auspicato da Provincia di Bologna e Regione Emilia-Romagna, secondo le procedure europee occorre un bando pubblico. La notizia arriva come un fulmine a ciel sereno da Legambiente che aveva interrogato la Commissione Europea per capire se avevano già preso una decisione sul Passante. In un fax inviato da Klaus Wiedner, capo unità aggiunto "Concezione e applicazione del diritto degli appalti pubblici" della Commissione Europea a Roberto Della Seta, presidente nazionale di Legambiente, la risposta della Ue è chiara: "Le Autorità (italiane) hanno assicurato che l'affidamento della realizzazione del Passante di Bologna sarà conforme al diritto comunitario degli appalti pubblici e delle concessioni". Questo però non chiude le porte in faccia all'affidamento diretto, pare essere più un passaggio obbligato della Ue per chiudere la procedura di infrazione richiesta dai comitati del "no" al Passante e sostenuta da Legambiente. Wiedner spiega che, viste la comunicazione del Governo italiano (del 20 febbraio scorso), la Ue "proporrà alla Commissione di archiviare il caso in una delle sue prossime riunioni". A meno che, specifica Wiedner, entro un mese non arrivino alla Commissione "nuovi elementi suscettibili di modificare" la decisione degli uffici.

Quest'altro articolo spiega meglio che la rassicurazione della UE è sul rispetto delle norme, ma non chiarisce se ciò significa fare la gara o cambiare il progetto perché possa passare come variante e quindi poter procedere con affidamento diretto.

http://www.comune.casalecchio.bo.it/upload/casalecchiodireno_ecm6/rassegnastampa/43921449_8087_15529.pdf

1 ottobre 2009: Passante nord, c'è il via libera della UE

La Commissione Europea sblocca le procedure per la realizzazione della bretella di 40 km in grado alleggerire il traffico intorno a Bologna. Un progetto che era rimasto al palo proprio per le obiezioni sollevate da Bruxelles sulle procedure di realizzazione e, soprattutto, di appalto dell'opera. In particolare la Commissione non voleva lasciare passare l'affidamento diretto per la realizzazione dell'opera alla Società Autostrade e sosteneva la necessità, per essere in regola con le normative antitrust europee, di un bando di gara pubblico.

Passano pochi giorni e viene annunciata la fumata bianca: la UE sblocca il Passante Nord.

Il compromesso adesso c'è: una soluzione su cui la Regione lavorava da diversi giorni, che permetterà di non incappare nel blocco antitrust. Il progetto e la gestione saranno affidato ad Autostrade in via diretta. Sarà poi la stessa società ad indire un bando di gara pubblico. Per definire

i dettagli di questa procedura - spiega una nota della Regione - è previsto un primo incontro al ministero delle Infrastrutture del Tavolo permanente sul nodo di Bologna, concordato fra Regione e Governo, da tenersi entro la metà di ottobre. È sempre via Aldo Moro a precisare che sulle procedure per la realizzazione del passante non era aperta alcuna procedura d'infrazione ma si trattava di acquisire un parere preventivo.

[Un po' a sorpresa, la Regione si attribuisce il merito di aver individuato la soluzione del caso \(mentre fino ad allora pareva essere stato il governo a trattare con la UE\).](#)

Il progetto potrebbe comunque subire delle modifiche. Ad annunciarlo è stato lo stesso ministro Matteoli: «Sono molto contento - ha commentato - ora vedremo quello che c'è scritto nel provvedimento, anche se ci sarà da lavorare sul progetto. Anziché farlo di 38 forse si farà di 36 chilometri, ma l'importante è che l'opera sia stata sbloccata».

[Il governo però chiarisce che il tracciato sarà più corto. Anzi Matteoli fornisce numeri precisi: invece di 38 \(ma il progetto del PTCP era di 41 e passa\) saranno 36. Comunque, per il ministro l'importante è aver sbloccato l'opera, il tracciato appare un dettaglio trascurabile](#)

Soddisfatti anche il presidente della Regione Vasco Errani, dal sindaco Flavio Delbono e dalla presidente della Provincia Beatrice Draghetti: «È un'ottima notizia, ora speriamo che si possano aprire i cantieri al più presto».

[Gli enti locali festeggiano, senza dire nulla sulla modifica del progetto contenuto nel PTCP.](#)

«Questa è una grande vittoria per Bologna e dimostra che uniti si vince», ha detto Maurizio Marchesini, presidente di Unindustria, sottolineando che «l'impegno di Matteoli e del governo sono stati decisivi». «Finalmente una luce sul passante nord, l'infrastruttura più attesa dagli imprenditori», ha commentato Tiziano Girotti, presidente di Cna, che proprio sul tema infrastrutture e passante lanciò un sondaggio qualche anno fa. «Cna ora auspica una rapida conclusione di questo estenuante procedimento di autorizzazione e di affidamento diretto alla società Autostrade. E che quanto prima si possano aprire i cantieri».

[Festeggiano anche le forze economiche bolognesi, che quasi da subito avevano caldeggiato la soluzione Autostrade.](#)

<http://corrieredibologna.corriere.it/bologna/notizie/cronaca/2009/1-ottobre-2009/passante-nord-c-via-libera-ue-1601830261657.shtml>

Via libera dell'unione Europea per quattro grandi opere, con l'archiviazione delle procedure di infrazione per SAT, CISA e Brescia-Padova. Ok anche al Passante di Bologna. (...) Il Passante di Bologna, considerato dal Ministro Matteoli opera prioritaria, che serve a bypassare uno dei nodi più critici del Paese verrà realizzato con modalità in linea con il diritto comunitario, da concordare con la Commissione Europea e le parti interessate. "C'è una grande soddisfazione, ora vedremo quello che c'è scritto nel provvedimento, anche se ci sarà da lavorare sul progetto". "Anziché farlo di 38 - ha commentato Matteoli - si farà di 36 chilometri, ma si realizza l'opera che era bloccata".

[Matteoli è molto chiaro sulla modifica del tracciato, anche se poi dice vedremo cosa c'è scritto nel provvedimento.](#)

http://www.ilrestodelcarlino.it/bologna/cronaca/2009/10/01/239724-della_passante_nord.shtml

L'Unione Europea ha sbloccato il Passante Nord di Bologna, dando parere favorevole alla sua realizzazione con l'affidamento diretto della gestione ad Autostrade per l'Italia, purché vengano apportati alcuni cambiamenti al progetto che gli enti locali sono già disponibili a prendere in considerazione.

[La UE chiederebbe alcuni cambiamenti al progetto su cui c'è già una disponibilità al confronto da parte degli enti locali.](#)

Il Governo italiano, dal canto suo, ha ribadito che l'opera è tra quelle prioritarie in agenda. Sembra quindi essere più vicino l'avvio dei lavori per la costruzione di un'infrastruttura molto importante

non solo per la città di Bologna, ma per l'intera Emilia-Romagna e per il sistema viario del nord Italia. L'Ue, concedendo l'ok all'affidamento diretto della gestione, auspicato dagli enti locali, ha però sottolineato che esso è legato a condizioni di realizzazione del progetto in linea con il diritto comunitario, da concordare con la Commissione Europea e le parti interessate. Una volta fissati questi paletti, che comunque non dovrebbero stravolgere più di tanto il progetto iniziale frutto di un lavoro congiunto delle istituzioni durato anni, Autostrade per l'Italia potrà realizzare l'infrastruttura indicando una gara europea.

[Qui si parla di paletti da concordare con la UE e le parti interessate.](#)

http://www.spazioeuropa.it/newsletter_templates/newsletter.php?t=dossier&id=112&r=61 (articolo dell'Unità)

5 luglio 2010 – Passante Nord a rischio, Autostrade: si riparte da capo

Non solo il metrò è a rischio, anche il Passante nord. La prospettiva che pare più concreta, al momento, è quella di dover rivedere da capo il progetto, se si vorrà continuare a perseguire l'obiettivo dell'affidamento diretto ad Autostrade per l'Italia (Aspi), unica via percorribile vista la carenza di fondi pubblici, ma bocciata dall'Unione europea. La doccia fredda arriva, anche in questo caso, dal palco dell'assemblea di Ance Bologna. A parlare è l'amministratore delegato di Autostrade, Giovanni Castellucci: respinta dall'Ue l'ipotesi di un affidamento senza gara del progetto, concepita dagli enti locali (un bypass autostradale di 41 chilometri con banalizzazione a tangenziale dell'attuale percorso), la società, su richiesta del ministero delle Infrastrutture, ha presentato tre mesi fa un'ipotesi di potenziamento fuori sede dell'attuale tracciato, «compatibile con le prescrizioni dell'Europa». E su questa è disponibile al confronto, impiegando le risorse accantonate.

[Sono passati 9 mesi dai festeggiamenti per il via libera della UE, ma l'amministratore delegato di Autostrade evidentemente ha visto un altro film. Secondo Castellucci la UE ha bocciato la proposta del Passante contenuta nel PTCP. Aggiunge che Autostrade, su richiesta del governo, ha presentato un nuovo tracciato "compatibile con le prescrizioni dell'Europa". L'annuncio avviene non a caso proprio all'assemblea dei costruttori di Bologna.](#)

Si tratterebbe di un «potenziamento intermedio tra il tracciato del Passante Nord e l'attuale autostrada», rivela l'ad di Autostrade per l'Italia, senza addentrarsi nei dettagli. E agli automobilisti potrebbe essere lasciata la possibilità di scegliere tra l'attuale percorso e la nuova bretella, magari con un sistema di incentivi legato a diversi limiti di velocità sui due tracciati. Ma «si tratta di un'ipotesi sulla quale dovremo confrontarci con i territori, che dovremo modificare assieme ai territori e cercare di rendere accettabile da un punto di vista ambientale e dalla popolazione». In pratica, bisogna ripartire da capo.

[Si tratta di un tracciato intermedio, su cui occorre confrontarsi con i territori. Invece nei mesi seguenti non succederà nulla, nessun confronto verrà aperto.](#)

Rispetto all'ok dell'Ue a questa seconda (e più light) ipotesi di bypass autostradale, si dice «fiducioso» il ministro per le Infrastrutture Altero Matteoli, anche lui questa mattina a Bologna al convegno dell'Ance. «Ritengo - dice il ministro - sia possibile ottenere una valutazione positiva. Devo dire che ci siamo trovati di fronte a una situazione difficile». Perché, racconta, dopo l'insediamento del governo Matteoli ha avuto molte difficoltà a incontrare l'allora commissario al Mercato interno, Charlie MacCreedy: «Ho cercato per mesi un appuntamento senza riuscirci. Poi ho scoperto che c'era stato uno scontro con il precedente ministro (sarebbe Antonio Di Pietro, ndr) e il commissario non voleva più vedere ministri italiani. Mi sono dovuto fare raccomandare».

[Matteoli continua ad essere fiducioso che con il nuovo tracciato tutto vada a posto, e coglie l'occasione per dare la colpa a Di Pietro della cattiva relazione con la UE.](#)

<http://corrieredibologna.corriere.it/bologna/notizie/cronaca/2010/5-luglio-2010/passante-nord-rischio-autostrade-si-riparte-capo-1703332515710.shtml?fr=correlati>

Oggi, durante un incontro promosso dal Collegio Costruttori Edili a Bologna, l'Amministratore Delegato di Autostrade per l'Italia S.p.A. Giovanni Castellucci ha illustrato a grandi linee il progetto

per il Passante Nord di Bologna. L'incontro in cui si approfondiva il tema del futuro infrastrutturale locale è sembrato il consesso adatto a tale annuncio, infatti era presente anche il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Altero Matteoli. L'Amministratore delegato di Autostrade per l'Italia Castellucci ha sottolineato che: "Sollecitati dal ministero delle Infrastrutture e dall'Anas abbiamo sviluppato delle ipotesi di lavoro che abbiamo inviato loro tre mesi e adesso ci attendiamo che inizi il confronto sul territorio". Tuttavia sull'infrastruttura, resta ancora il nodo del pronunciamento dell'Unione Europea che deve dire se l'opera può essere affidata in modo diretto (nel caso venga considerata un potenziamento dell'autostrada) o se sia necessario procedere attraverso la procedura più lunga del bando di gara. Infatti Castellucci ha anche sottolineato e chiarito questo problema sulla procedura da seguire: "Mi sembra che oggi sia emerso chiaramente che l'autorizzazione da parte della Comunità Europea presuppone una modifica del progetto e della sua funzionalità nella logica di trasformarla in un potenziamento fuori sede". Pertanto è in questa ottica di 'bypass' intermedio, più breve quindi rispetto al tracciato originale, che si inserisce l'ipotesi di Autostrade che, per voce del suo Amministratore Delegato, si dice anche contraria a sistemi di finanziamento dell'opera che implicino pedaggi ad hoc sugli automobilisti. "Tutto quello che sarà potenziamento autostradale potrà mantenere il limite di 130 chilometri all'ora, quindi questo potrà essere un incentivo a utilizzare il passante stesso, nella misura in cui l'estensione chilometrica non sia eccessiva" spiega Castellucci che aggiunge, infine, "ogni volta che si costringe l'utenza a pagare il pedaggio, soprattutto per finanziare un'opera che non sta utilizzando si fa qualcosa di sbagliato".

L'AD di Autostrade precisa che la nuova ipotesi di lavoro è stata consegnata tre mesi prima (primavera 2010) e aggiunge che è emerso chiaramente che la autorizzazione della UE presuppone una modifica del progetto per renderlo più breve. Ma non è chiaro se si parla di documenti a quel punto già noti, o se per sentito dire.

<http://www.lestradedellinformazione.it/acm-on-line/Home/ServiziInformazione/Approfondimenti/articolo5255.html>

Una versione light del Passante autostradale a Nord, da realizzarsi tra la sede attuale dell'autostrada e il tracciato del passante nella versione finora pensata. E' l'ipotesi avanzata dall'amministratore delegato di Autostrade per l'Italia (Aspi), Giovanni Castellucci, che è intervenuto oggi all'Assemblea Annuale dell'Ance di Bologna. Il numero uno di Autostrade è pronto a discutere con amministrazioni locali e territori proprio a partire dalla proposta presentata al ministero delle Infrastrutture. Una proposta che Aspi ha fatto su precisa richiesta del ministero, un'ipotesi "compatibile con le prescrizioni dell'Europa". Castellucci ha fatto capire di non essere interessato a partecipare alla gara per il passante: "Già tre anni fa dicemmo che noi non ci facevamo avanti, ma non ci tiravamo indietro", esordisce l'ad e chiarisce: "Qualora il territorio, l'Anas e il ministero avessero trovato un promotore disponibile ad eseguire quell'opera, noi non avremo chiesto una sola lira d'indennizzo". "Questo è il giorno della verità - ha detto Castellucci -, penso che dobbiamo essere crudi. Non ci illudiamo che la Comunità europea possa dire di sì come potenziamento fuori sede ad un'opera che è di valorizzazione territoriale". Il Ministro alle Infrastrutture, Altero Matteoli si è invece detto fiducioso che dall'Unione Europea arriverà il sì definitivo al progetto originario del passante Nord, mentre il vice presidente della provincia di Bologna, Giacomo Venturi, è stato possibilista sulla soluzione "light" di Castellucci e si dice pronto a discuterne.

Autostrade qui dice non avrebbe chiesto una lira di indennizzo se altri avessero fatto il passante. Bolla il progetto originario del PTCP come un'opera di valorizzazione territoriale che non può essere spacciata per potenziamento fuori sede. Ribadisce l'interpretazione dell'assenso della UE nell'ottica di un tracciato più corto. E l'assessore Venturi è pronto a parlarne.

<http://radio.redc.it/archives/idea-light-di-autostrade-per-il-passante-nord-56566/>

16 luglio 2010 - Ok dell'Europa al passante nord

Via libera della Commissione europea al Passante Nord di Bologna. Lo annuncia il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, da Roma, rilevando che «viene così archiviata positivamente la procedura d'infrazione e sarà possibile rapidamente dare l'avvio ai lavori di un'opera da 1,4 miliardi di euro interamente finanziata con capitali privati»

Passano dieci giorni e Matteoli annuncia (di nuovo) il via libera della UE. Non è chiaro cosa sia successo, quale sia la novità. Forse gli è arrivata la lettera formale da parte della Commissione (che comunque ad oggi rimane ignota). Per il governo ora si può procedere "rapidamente".

<http://corrieredibologna.corriere.it/bologna/notizie/cronaca/2010/16-luglio-2010/passante-nord-ok-europa-1703395248106.shtml>

18 luglio 2010 - Passante Nord, scontro sul tracciato

L'ostacolo più rilevante è la scelta del tracciato che la stessa Unione europea prescrive, sia pur tra le righe, più corto dell'ipotizzato percorso di 41 chilometri e quattro caselli intermedi supposto all'inizio. Dunque, tra i 20 chilometri attuali tra la zona di Lavino e quella di Ozzano, e i citati 41 previsti dal primo progetto, si dovrà trovare una misura intermedia che accontenti tutti.

Qualcuno si accorge che il nuovo tracciato potrebbe dare qualche problema, e comunque si dà per certo che occorre trovare una misura intermedia fra l'attuale sistema tangenziale e il passante del PTCP. E' la UE a volerlo, sia pur "tra le righe".

Da una parte gli enti locali, vale a dire Comune, Provincia e Regione, che rifiutano un tragitto troppo a ridosso del centro abitato della città e dall'altra la Società autostrade che tende a spendere il meno possibile accorciando al massimo il nuovo nastro d'asfalto. «Un tracciato che passi a ridosso di Bologna non ci interessa» sancisce l' assessore ai Trasporti della Regione Alfredo Peri. E Giacomo Venturi, vicepresidente della Provincia, aggiunge: «Sarà sicuramente una variante, ma di quelle che attraversano il più possibile lontano dalle case il nodo di Bologna».

Per gli enti locali intervengono Peri (Regione) e Venturi (Provincia) che non difendono il tracciato del PTCP ma si limitano a dire che occorre passare alla larga da Bologna.

Domani sarà richiesto al ministero delle Infrastrutture il testo della lettera che la Commissione europea ha spedito al ministro Altero Matteoli dopo molti mesi di attesa. «Dopodiché gli enti locali stabiliranno i criteri a cui dovrà rispondere il Passante e poi costituire un tavolo tecnico con Governo, Anas e società autostrade al fine di definire nei dettagli il Passante stesso. Trovata l'intesa, si potrà appaltare l' opera».

Gli enti locali non hanno la lettera della UE che evidentemente ha ricevuto solo il ministro, ma si apprestano ad ottenerla dal governa.

<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2010/07/18/passante-nord-scontro-sul-tracciato.html>

FASE 3 (2010-2012) – SILENZIO

C'è il via libera della UE e c'è con ogni evidenza una proposta e forse una trattativa in corso su un nuovo tracciato, più corto del progetto originario del PTCP e dunque più impattante per il territorio della cintura bolognese. Ma invece degli approfondimenti che a questo punto sarebbero necessari, cade il silenzio, rotto soltanto da appelli e notizie che incoraggiano ad andare avanti sul Passante Nord. Ma su quale tracciato? Con quali caratteristiche? Qualcuno si chiede se il Passante nord è da fare anche a costo di cambiare il tracciato e venendo meno agli accordi territoriali faticosamente raggiunti ormai 10 anni fa? Apparentemente no. E la questione si confonde.

17 ottobre 2011 - L'Ance: avanti col passante nord

Quanto al Passante Nord, "raccomando agli amministratori locali la massima attenzione nello sviluppare un rapporto diretto con il ministro delle Infrastrutture, con la finalità di cantierare, prima possibile, un'opera che salvaguardia il territorio urbano di Bologna, rende più efficiente il trasporto in tutta la provincia di Bologna e si realizza a costo zero per la comunità locale con benefici per l'occupazione, le imprese e il territorio", conclude Melegari.

Ogni tanto i costruttori si raccomandano di fare in fretta a cantierare il Passante.

31 ottobre 2011 - Finalmente il Passante Nord

“Profili di concretezza, soprattutto per il Passante nord”: è soddisfatta Beatrice Draghetti, presidente della provincia di Bologna. Sul Passante “mi sembra che si siano fatti passi avanti verso la fase operativa”, commenta: “Aver fissato una data precisa per la sottoscrizione del verbale di accordo tra Anas e Autostrade, il 21 novembre, per predisporre il progetto definitivo- sottolinea Draghetti- è un passo di novità per cui esprimere la più ampia soddisfazione”.

[Viene fissata una data per la firma di un accordo fra Anas e Autostrade verso il progetto definitivo. Nel frattempo è passato un anno abbondante dall'ultima volta che è stato annunciato il via libera della UE. Ora si procede: ma su quale tracciato?](#)

Per i costruttori che si potesse procedere secondo lo schema delineato oggi era chiaro già a luglio 2010 “e quindi oggi prendiamo atto che ci sono voluti 15 mesi per risolvere un problema che era già chiaro nella nostra assemblea del luglio 2010”, osserva Melegari. Dunque soddisfatti, ma si poteva far prima. Per cui ora bisogna accelerare per recuperare tempo. “Sul Passante oggi c'è una notizia positiva, un passo avanti importante”, ma occorre anche rimboccarsi le maniche arrivare a “bandire la gara nel primo semestre del 2013, “quindi chiediamo che la convenzione che si firmerà il 21 preveda tempi certi e serrati” per arrivare ad aprire i cantieri.

[Luigi Amedeo Melegari – presidente di Ance Bologna, ossia i costruttori bolognesi – ha un'idea precisa del perché di questo ritardo: ci avete messo 15 mesi per convincervi che la strada fosse quella già delineata \(da Castellucci di Autostrade\) al nostro convegno di luglio 2010. Una affermazione pesante, che nessuno si preoccupa di smentire.](#)

Senza la banalizzazione del vecchio tracciato dell'autostrada, non si parte nemmeno con i lavori per il Passante Nord. Lo ha detto ai nostri microfoni il vice presidente della Provincia di Bologna Giacomo Venturi, ribadendo che il declassamento dell'attuale sede autostradale a semplice tangenziale è una condizione preliminare per l'intero progetto. Forte della posizione comune di tutti gli enti locali, ribadita anche nel corso della riunione a Roma di lunedì con il ministro Altero Matteoli, Venturi è fiducioso che alla fine Autostrade per l'Italia cederà concedendo la banalizzazione del vecchio tratto autostradale. Risposte in questo senso, secondo Venturi, ci saranno già il prossimo 21 novembre quando verrà firmato il verbale di accordo tra Anas e Autostrade del l'Italia per la predisposizione del progetto definitivo del Passante Nord.

[E' del tutto evidente che c'è una trattativa in corso. Qui Venturi si oppone ad una richiesta di Autostrade \(mai comunicata ufficialmente\) di non procedere alla banalizzazione del tratto autostradale compreso nell'attuale tangenziale. Ed afferma che la banalizzazione è una preconditione per procedere. Nulla invece dice sul tracciato.](#)

4 novembre 2011 – Il mini-Passante preoccupa i sindaci

Il Passante Nord resta «un'opera indispensabile per il territorio bolognese», ma sul mini-percorso «c'è un approfondimento da fare. E non sarà una cosa semplice». I sindaci dei Comuni interessati dalla bretella autostradale non nascondono le preoccupazioni per la svolta del progetto che, è novità di questi giorni, si farà ma con un tragitto più breve dei 42 chilometri inizialmente previsti da Ozzano a Lavino, come imposto dall'Unione europea.

[Qui invece si dà per assodato che la UE ha imposto una riduzione del tracciato e che ora si tratta di ridisegnare il percorso.](#)

Era il 2003 quando i sindaci di undici Comuni dell'hinterland bolognese dicevano sì al tracciato del Passante Nord al termine di lungo confronto con la Provincia che aveva passato al setaccio ogni

possibile alternativa e ogni soluzione che fosse il meno impattante possibile sul territorio e sull'ambiente. Adesso quell'accordo è da riscrivere. Dopo il 21 novembre, data della firma del verbale di accordo con cui Anas darà alla società autostradale l'incarico a progettare, si aprirà forse la fase più difficile: ridisegnare il percorso. «Serve una discussione approfondita - dice Loretta Lambertini, sindaco di Granarolo - Come Comuni abbiamo dato un parere favorevole al Passante Nord ma con tutta una serie tutele del territorio e dell'ambiente. Ora bisogna capire come sarà il nuovo percorso» (...) Sceglie la via della prudenza Carlo Castelli, sindaco di Budrio. «Finalmente il Passante? Vediamo - afferma - È un progetto che ho sostenuto però vorrei conoscere il nuovo progetto. Ho lavorato a uno studio di prefattibilità su un percorso, e vorrei capire con calma e metodo cosa comporta la variante». Quel che è certo è che i sindaci si siederanno al tavolo con la Provincia con la volontà di trovare una soluzione. «Abbiamo parlato con Venturi - chiude Lambertini - che è attentissimo e molto collaborativo. Abbiamo condiviso la necessità di procedere in modo congiunto senza fughe in avanti».

[I sindaci appaiono cauti ma pienamente consapevoli di essere chiamati a rivedere completamente il percorso. E non nascondono le loro preoccupazioni.](#)

http://edicola.linformazione.com/archivio/2011/20111104/04_BO0411.pdf

19 novembre 2011 - Passante nord, salta ancora la firma per il via libera

Salta la firma per il via libera al Passante autostradale Nord prevista per lunedì prossimo a Roma. L'impegno era stato assunto dall'ex ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli e confermato da Regione, Provincia e società Autostrade a crisi di governo sostanzialmente già aperta. «Non andremo a Roma a firmare — spiega il vicepresidente della Provincia, Giacomo Venturi — ma restiamo molto ottimisti perché stiamo definendo tutti gli atti necessari e contiamo di chiudere nei prossimi giorni.» (...) Il numero due di Palazzo Malvezzi ha apprezzato le parole dell'ex ministro Anna Maria Bernini che, in un'intervista al Corriere, ha detto di voler lavorare insieme al centrosinistra per sbloccare le opere necessarie a Bologna. «C'è da plaudere alle sue dichiarazioni — ha detto Venturi — perché indicano che la scossa che si è resa necessaria e che ha portato alla nascita del governo, può essere metabolizzata dalla politica, da un politica che riconquista il suo ruolo superando pregiudizi e divisioni». E poi dopo aver ricordato tutte le opere che devono essere sbloccate ha aggiunto: «L'onorevole Bernini sappia che le renderemo merito di questo suo impegno».

[Invece cade il governo Berlusconi, e slitta la firma per l'accordo fra Anas e Autostrade. Ma per procedere verso il Passante si registra una convergenza bipartisan, in questo caso dell'ex ministro Bernini.](#)

<http://corrieredibologna.corriere.it/bologna/notizie/cronaca/2011/19-novembre-2011/passante-nord-salta-ancora-firma-il-via-libera-1902229477742.shtml>

22 novembre 2011 - Peri: a giorni la firma per il Passante Nord

Si è concordato che il passante nord debba comprendere anche interventi di 'banalizzazione' del tratto di A14 compreso fra San Lazzaro e Borgo Panigale (cioè la trasformazione in strada senza pedaggio). Lo ha detto sempre Peri. E' stato deciso - ha precisato - il 3 novembre scorso, in un incontro alla presenza del ministro alle Infrastrutture, con Anas, Autostrade, Regione, Provincia e Comune di Bologna. Ora è in corso di definizione l'intesa fra i diversi enti e, sulla base di un previsto decreto ministeriale, si avvierà poi la fase di progettazione preliminare da parte di Autostrade per l'Italia. Nell'ottobre 2009, ha infatti ricordato l'assessore il Governo ricevette dall'Unione europea il parere favorevole all'attribuzione diretta della progettazione alla società Autostrade, facendo salvo l'affidamento dei lavori secondo criteri in linea con il diritto comunitario.

[Qui Peri annuncia il raggiungimento di un compromesso, che appare come una banalizzazione parziale del tracciato. Per Peri questo basta a procedere verso la progettazione dell'opera. E fra le righe dice che il via libera della UE era arrivato nell'ottobre 2009.](#)

http://www.ilrestodelcarlino.it/bologna/cronaca/2011/11/22/624467-giorni_firma.shtml

13 dicembre 2011 – Legambiente: Passante nord, esiste già un progetto?

Nonostante non si sappia ancora nulla di ufficiale del nuovo tracciato, Legambiente è venuta in possesso in questi giorni di una planimetria (in allegato) che illustrerebbe un percorso alternativo alla precedente proposta di Passante: il nuovo progetto dovrebbe interessare i comuni di Anzola, Calderara, Castelmaggiore (il secondo e il terzo con attraversamenti in prossimità dei centri abitati), Granarolo, Castenaso e Ozzano.

Legambiente chiederà nei prossimi giorni alle autorità regionali e provinciali se tale planimetria rappresenti o meno un'ipotesi progettuale verosimile ed in questo caso che venga resa subito disponibile al pubblico.

Visto il ruolo nodale che avrebbe il Passante Nord sul territorio e sul traffico, Legambiente ritiene sia indispensabile che qualsiasi ipotesi venga fin da subito portata a dibattito pubblico dei cittadini e dei Consigli comunali interessati dal progetto.

Legambiente pubblica sul proprio sito una cartina di un percorso che pare proprio avere le caratteristiche di tracciato intermedio fra quello originario nel PTCP e una ipotesi stretta vicina all'attuale tracciato autostradale. Peraltro il percorso presenta due varianti nella zona fra Granarolo e Castenaso. Legambiente chiede se sia quello il tracciato su cui si sta trattando, ma non ottiene alcuna risposta.

<http://www.legambiente.emiliaromagna.it/2011/12/13/passante-nord-esiste-gia-un-progetto/>

23 gennaio 2012 – Passante, i nodi da sciogliere

L'idea del passante autostradale di Bologna, meglio conosciuto come Passante Nord, consistente in un semianello autostradale da costruirsi a nord della città per bypassarla, nasce nel 2002. Un'opera strategica per consentire l'alleggerimento e l'ammodernamento del sistema territoriale felsineo. Il passante collegherà A1, A13 e A14. Dopo 7 anni di "tira e molla" (lo studio di fattibilità per la riorganizzazione del sistema autostradale-tangenziale bolognese risale al 2004), il 21 novembre scorso è stato firmato l'accordo tra Anas e Autostrade per l'Italia per la predisposizione del progetto definitivo dell'opera alla presenza dell'assessore regionale alla Mobilità e infrastrutture Alfredo Peri. Un percorso "sofferto", a causa anche dell'opposizione di alcune forze politiche locali (Lega Nord e Movimento 5 stelle) e comitati di cittadini.

Assessore Peri, soddisfatto dell'accordo?

«Sì. Abbiamo condiviso con il ministro Corrado Passera e tutti i soggetti interessati l'avvio della procedura, cioè l'affidamento alla società Autostrade della responsabilità di progettare, bandire la gara per la realizzazione dei lavori e gestire il Passante. Il "pronti via" è in mano al ministro, che dovrà emanare un decreto di incarico diretto a Società Autostrade. Da quel momento saremo dentro la procedura operativa. È ragionevolmente prevedibile che l'iter verrà completato in pochi giorni perché tutti gli elementi di merito che erano stati di ostacolo finora sono stati risolti».

Un'anteprima del progetto?

«Ci sono state delle verifiche preparatorie degli atti dove viene evidenziato che rispetto all'ipotesi della provincia, che prevedeva un tracciato ampio, e a quello di Società Autostrade, che optava per uno molto stretto, la soluzione sarà intermedia fra le due. La lunghezza complessiva si attesterà sui trenta chilometri. Con l'avvio delle verifiche progettuali, nel giro di qualche mese potremo avere una prima ipotesi di tracciato».

Sul suo sito internet Legambiente ha pubblicato un'ipotesi verosimile di tracciato. Ne è a conoscenza?

«No. Ora siamo nel momento della verifica, non dell'annuncio. Il Passante attraverserà un territorio fortemente urbanizzato, quindi un conto è fare un disegno sulla carta in scala a 20.000, un conto è farne uno in scala 5.000. Solo in quest'ultimo caso si possono avere i dettagli e, quindi, comunicare quali saranno i Comuni interessati, il cui elenco preciso ancora non ho, anche se so che saranno molti di quelli ipotizzati».

Quanto costerà l'opera?

«Dipenderà molto dal progetto. Si era parlato di circa un miliardo e 400 mila euro a totale carico privato, cioè di Società Autostrade, che ricaverà dal traffico il ristoro dell'investimento fatto».

Quali saranno i benefici per i cittadini bolognesi?

«Società Autostrade diceva no alla banalizzazione dell'attuale sede autostradale, ma noi abbiamo voluto la liberalizzazione del tratto che verrà trasformato in un'unica tangenziale a 3 corsie per senso di marcia. I bolognesi avranno a disposizione quasi il doppio della tangenziale: una maggiore piattaforma nell'area metropolitana stretta e un allontanamento del traffico dall'area cittadina e urbana. Un vantaggio secco»..

Da questa intervista dell'assessore regionale Peri pare che l'accordo del 21-11-2011 sia stato firmato. C'è un'idea precisa della lunghezza (30 km) del nuovo tracciato "intermedio" fra quello del PTCP e la prima proposta di Autostrade. Sul tracciato pubblicato da Legambiente Peri glissa, ma è evidente che racconta di una trattativa che si è svolta e che ha trovato un punto finale di convergenza sul un tracciato decisamente più corto di quello del PTCP.

<http://www.lestradedellinformazione.it/acm-on-line/Home/Rubriche/IprotagonistidelleStrade/articolo9053.html>

18 marzo 2012 – Passante Nord, i sindaci: “La nostra Valsusa”

«Con il tracciato che propone la società Autostrade la realizzazione del Passante Nord rischia di diventare la nostra Val di Susa». Non c'è definizione migliore che quella data dal sindaco di Castelmaggiore, Marco Monesi, allo scenario che rischia di aprirsi nei prossimi mesi sull'infrastruttura che Bologna sogna ormai da più di dieci anni. La preoccupazione fortissima dei territori è emersa in un incontro che si è tenuto a febbraio in Provincia con i vertici di Palazzo Malvezzi: il prossimo incontro è fissato per la fine del mese, ma gli auspici non sono buoni. Fino a oggi il Passante autostradale Nord è passato all'onore delle cronache per i ritardi biblici della firma dell'accordo tra Anas e Autostrade per la sua realizzazione. Ciò che ancora non è chiaro è che, dopo che l'Unione Europea ha bocciato la prima ipotesi progettuale già contenuta negli strumenti urbanistici dei Comuni (la bretella da 41 chilometri), consentendo l'affidamento diretto ad Autostrade solo con un percorso molto più corto, è venuto avanti un progetto alternativo su cui però manca completamente il consenso dei territori interessati. Autostrade ha in mente di realizzare una bretella da circa 24 chilometri che al momento non prevede neppure la banalizzazione dell'attuale attraversamento autostradale (la trasformazione in tangenziale) che farebbe scendere in piazza i sindaci. L'anello di autostrada, infatti, avrebbe ricadute pesantissime sui territori di Castenaso, Calderara di Reno, Castenaso e Granarolo.

I sindaci hanno visto il tracciato proposto da Autostrade e non lo condividono (alcuni dicono che non esiste, in quanto incompatibile con i loro piani urbanistici, ma allora non si capisce perché se ne parli). La cifra di 24 km non è esatta (è la lunghezza dell'attuale percorso interno alla tangenziale), ma le ricadute sui territori assomigliano a quelle del tracciato mostrato sul sito di Legambiente e di cui aveva parlato l'assessore Peri (ma nessuno si era accorto dell'intervista).

Ciò che rende kafkiana la situazione è che se per i sindaci il progetto di Autostrade non esiste, per la società, forte del parere dell'Unione Europea, non esiste più quello originario di 40 chilometri previsto nei piani urbanistici del Comune e della Provincia. Alla Provincia toccherà il difficile compito di trovare un accordo che a oggi pare impossibile. «Comprendiamo e condividiamo assolutamente le richieste dei sindaci — ha spiegato il vicepresidente della Provincia, Giacomo Venturi — ed è chiaro che se Autostrade proseguisse nella volontà di realizzare un tracciato breve a ridosso del centro abitato e non facesse la banalizzazione dell'attuale tratto autostradale non ci sederemmo nemmeno al tavolo. Bisognerà trovare una mediazione e io continuo a pensare che sia possibile».

La Provincia è fiduciosa in una mediazione ma cita solo le due cose già dette in passato: stare lontani da Bologna, e confermare la banalizzazione. Non una parola viene spesa per i comuni della pianura che sarebbero impattati dal nuovo percorso di cui si parla ma che ufficialmente non è stato mai oggetto di alcuna comunicazione.

http://www.andreadepasquale.it/ew/ew_sitepage/16315/20120318COR%20Passante%20Nord%20la%20nostra%20Valsusa.jpg

7 aprile 2012 – No di provincia e sindaci all'ipotesi del Passantino

Il nuovo progetto di Passante nord a cui starebbe lavorando Società Autostrade non solo è più corto

rispetto all'originale (come chiesto dalla Ue), ma avrebbe solo due corsie per senso di marcia. E non prevederebbe la «banalizzazione», ovvero la trasformazione in arteria locale, dell'attuale autostrada che passa in mezzo alla Tangenziale di Bologna. Il Passante nord ridotto sarebbe lungo una trentina di chilometri (contro i 41 originali) e andrebbe da Borgo Panigale a San Lazzaro (non più da Lavino a Ponte Rizzoli) passando più vicino alla città, cioè attraverso Calderara e Castelmaggiore, lasciando all'esterno Granarolo e Castenaso. Una prospettiva che non solo non piace ai sindaci della pianura interessati dall'infrastruttura (e che hanno già respinto un primo tentativo di valutazione di una alternativa), ma che fa litigare anche la giunta della Provincia di Bologna. Modifiche che dividono la giunta della Provincia di Bologna e soprattutto causano la sollevazione dei sindaci della pianura, assolutamente contrari a questo progetto di minima. A sollevare la questione, ieri, è stato Andrea De Pasquale, ex presidente della commissione Trasporti della Provincia, membro del direttivo provinciale del Pd, che, in sintesi, teme che il mini-Passante diventi «sussidiario, non sostitutivo, rispetto all'esistente», vanificando l'obiettivo di decongestionare l'anello bolognese. Una preoccupazione condivisa anche l'assessore all'Ambiente, Emanuele Burgin, che boccia l'ipotesi senza appello: «Il progetto originario aveva una sua logica territoriale, il Passantino Nord appare solo un interesse di Società Autostrade. Non ne abbiamo bisogno». Ma a dare uno sonoro stop a Burgin e De Pasquale arriva il vicepresidente di Palazzo Malvezzi, Giacomo Venturi, in una nota. «Discussioni su termini differenti o ipotesi inesistenti sono tempo perso e creano un allarmismo ingiustificato - attacca Venturi - un atteggiamento più prudente e responsabile sarebbe consigliabile a chi ha ricoperto ruoli istituzionali o li ricopre». Insomma, Venturi assicura che non esiste nessun progetto alternativo di Passante Nord, tantomeno in versione ridotta. Anche se ammette che la Provincia è «disposta a valutare ipotesi di razionalizzazione del tracciato, come richiesto dalla Ue, in stretto collegamento con i Comuni e i territori coinvolti». In ogni caso, assicura Venturi, «le carte parlano chiaro: l'unico tracciato su cui confrontarci è quello definito dallo studio di fattibilità che abbiamo realizzato e inserito nel Ptcp. La banalizzazione dell'attuale tratto autostradale è elemento costitutivo e irrinunciabile del progetto». Anche perché i sindaci del territorio non sono assolutamente convinti. Per Andrea Tolomelli, primo cittadino di Argelato, «un conto era approvare un progetto che passava per le campagne, un altro è approvarne uno che passa per i centri abitati». Il sindaco sottolinea poi che col Passantino verranno meno alcuni aspetti funzionali del vecchio progetto, come «l'accessibilità all'Interporto, che verrà ridotta drasticamente»..

[Il tracciato pubblicato da Legambiente nel dicembre 2011 \(per la precisione nella variante più breve\) viene riproposto all'attenzione della stampa da Andrea De Pasquale, già amministratore provinciale, come l'effettiva ipotesi di lavoro. Reazioni negative da parte dei sindaci del territorio. L'assessore Venturi getta acqua sul fuoco dicendo che non esiste alcun tracciato diverso da quello del PTCP. Si tratta di un'affermazione un po' ardita, vista la rassegna stampa precedente, ma è evidente che l'eventuale tracciato alternativo costituirebbe un problema.](#)

<http://cerca.unita.it/ARCHIVE/xml/2400000/2398260.xml?key=Samuele+Lombardo+Bologna+Bologna%40Unita.It&first=11&orderby=1&f=fir&dbt=arc>

11-12 aprile 2012 – Dichiarazioni di Venturi+sindaci e del PD

"Non esistono alternative credibili al progetto di Passante Nord quale opera strategica per la riorganizzazione territoriale dell'Area Metropolitana bolognese, così come determinato dallo studio di fattibilità realizzato dalla Provincia. Quel tracciato risponde, dal punto di vista trasportistico, territoriale e di compatibilità ambientale, alle condizioni che abbiamo definito essere necessarie per la sua realizzazione.

Gli obiettivi del progetto sono: riorganizzazione del traffico di attraversamento della città di Bologna, mitigazione ambientale del suo inserimento nel contesto territoriale e paesaggistico, servizio ad un'area vasta in un'ottica di sviluppo e potenziamento dell'accessibilità, banalizzazione dell'attuale tracciato a servizio della città di Bologna. Con questo spirito è stato inserito nella pianificazione di livello regionale, provinciale e comunale e ne ha orientato le scelte di posizionamento, potenzialità e competitività del nostro sistema territoriale. Ogni eventuale modifica al progetto potrà essere esaminata con gli stessi criteri e dovrà garantire soluzioni ed effetti equivalenti o migliorativi a partire dal contenimento del consumo di suolo e dalla sua ambientalizzazione.

Discutere quindi oggi di modifiche di tracciato non ha senso e non ha nessun fondamento e

risponde più a logiche tese a rimettere in discussione scelte strategiche che in modo legittimo, democratico e trasparente sono già state adottate e condivise a tutti i livelli istituzionali. Dobbiamo evitare la sindrome da ultimo miglio che spesso ha impedito di compiere scelte importanti, che oggi sono indifferibili. Solo con la formalizzazione da parte del Governo, dell'incarico progettuale a società Autostrade sarà possibile dissipare ogni dubbio e valutare in modo concreto e chiaro eventuali razionalizzazioni che dovessero essere proposte e che, nel caso, saranno valutate con un confronto aperto e trasparente, a partire dalle istituzioni locali e dalle comunità interessate. Così è stato in occasione della scelta effettuata con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di individuare il Passante Nord come opera strategica, insieme all'SFM, per una dotazione infrastrutturale adeguata a garantire al territorio metropolitano bolognese uno sviluppo sostenibile ed ordinato".

[Questa dichiarazione congiunta fra assessore provinciale Venturi e sindaci del territorio prova a spegnere le polemiche affermando che non c'è altro tracciato che quello del PTCP e che discutere di modifiche è privo di ogni fondamento. Ma tiene la porta aperte a modifiche del tracciato, da valutare solo successivamente \("le eventuali razionalizzazioni proposte saranno valutate con un confronto aperto e trasparente"\).](#)

<http://www.provincia.bologna.it/probo/Engine/RAServePG.php/P/1579510010300/M/259210010400/T/Passante-Nord-dichiarazione-congiunta-del-vicepresidente-della-Provincia-Venturi-e-dei-sindaci-coinvolti-nel-progetto>

Passante Nord: "sintonia con Venturi e sindaci, mantenere tracciato originario". A sostenerlo, per il PD bolognese, è il neo-responsabile Pianificazione territoriale e Mobilità Daniele Ara: "questo - afferma - non è il tempo di mettere in discussione" il progetto del passante autostradale, che dovrebbe collegare l'A1 con l'A13 e l'A14, "né di discutere di un ipotetico tracciato breve" (e più vicino a Bologna), "che non risolverebbe i problemi per cui esso era stato pensato"

Una posizione "in sintonia con quella espressa ieri dal vicepresidente della Provincia, Giacomo Venturi, e dai sindaci del territorio". Il Partito Democratico di Bologna, ribadisce Ara, "sostiene il mantenimento del tracciato originario, frutto di anni di concertazione e di partecipazione", del Passante, che spostando il traffico autostradale, appunto, a nord del capoluogo permetterebbe di fatto di raddoppiare, decongestionandola, la tangenziale bolognese.

[Il responsabile tematico del PD interviene apparentemente per sostenere la posizione assunta il giorno precedente col comunicato Venturi-sindaci, ma nella realtà lo interpreta in modo molto più netto. Afferma infatti che il PD sostiene il tracciato del PTCP, e liquida le ipotesi alternative senza l'ambiguità e le porte aperte ad "eventuali proposte di razionalizzazione" del comunicato precedente.](#)

<http://www.pdbologna.org/Provincia-di-Bologna/News/Passante-Nord-sintonia-con-Venturi-e-sindaci-mantenere-tracciato-originario.html>

18 aprile 2012 – Passante Bologna, dopo 10 anni nulla di fatto

O si fa il passante nord o si muore. «Se quest'opera non viene realizzata - scandisce il vicepresidente della provincia, Giacomo Venturi - c'è il rischio di una marginalizzazione del nostro sistema economico». Il guaio è che la bretella di pianura che dovrebbe liberare l'attuale tangenziale-autostrada (che diventerebbe tutta a pagamento) è ancora ben lontana dall'essere realizzata. Dopo lo stop dei sindaci dell'hinterland al cosiddetto "passantino", si torna al progetto da 40,7 chilometri che risale al 2003: tre corsie per senso di marcia, quattro caselli, costo 1,4 miliardi di euro. «Per noi non esistono alternative, per noi conta lo studio di fattibilità del 2003», ha detto il 18 aprile Venturi relazionando alla commissione ambiente di Palazzo d'Accursio.

Ora la palla, per Comune e Provincia, è ad Anas, che dovrebbe incaricare Autostrade di aprire la progettazione. Rimandando a quella sede la questione del percorso. «La rivisitazione del corridoio non potrà che avvenire in una sede progettuale - spiega l'assessore comunale alla mobilità Andrea Colombo - ci deve essere un incarico a chi deve progettare per aprire un tavolo di confronto sulla rivisitazione del tracciato».

Archiviato comunque, almeno a parole, il "passantino" di una trentina di chilometri che non ha convinto i sindaci. Perplesso anche il comitato che da anni si batte per un'alternativa. «Il passantino è l'aspetto oscuro di tutta questa vicenda. E' esistito ed esiste. Ma come non siamo d'accordo sulla versione lunga non siamo d'accordo nemmeno sulla corta», taglia corto Gianni Galli

del comitato.

Anche in sede consiliare gli assessori Venturi e Colombo spiegano che non esistono altri tracciati oltre quello del PTCP, ma continuano a parlare di eventuali modifiche da discutere successivamente. E spiegano perché è tutto fermo: è colpa dell'Anas che non incarica Autostrade di procedere col progetto.

<http://www.ediliziaeterritorio.ilsole24ore.com/art/infrastrutture24/2012-04-18/passante-bologna-anni-nulla-175050.php?uuid=Ab2XS8PF&fromSearch>

23 aprile 2012 – Passante nord, j'accuse di Anas: «È Bologna che blocca l'opera»

Da settimane infatti, l'ultima volta in commissione a Palazzo d'Accursio, i vertici di Comune e Provincia hanno ripetuto che erano ancora in attesa di un segnale dal governo (l'affidamento dell'incarico di Anas ad Autostrade, atteso da novembre) e che c'era un solo tracciato dal quale poteva cominciare la discussione: la bretella di 40 chilometri che scorre più lontano dai comuni della cintura inserito negli strumenti di programmazione urbanistica degli enti locali. Questa impostazione è stata però seccamente smentita dall'Anas, quindi dal governo.

In una nota, assolutamente inedita per i contenuti, l'ispettorato vigilanza concessioni autostradali dell'Anas ha spiegato che «l'iter autorizzativo del passante non è stato interrotto e che il 14 febbraio è stata inviata alla Regione Emilia-Romagna la bozza definitiva di un verbale da valutare e sottoscrivere con la Provincia di Bologna, in merito al quale la Regione stessa al momento non ha ancora risposto». Detto in altre parole: l'Anas sostiene che il governo non ha mai bloccato il passante Nord e che il documento per sbloccare l'opera è invece fermo nei cassetti di viale Aldo Moro da oltre due mesi. E ancora: «La definizione del cosiddetto passante di Bologna è stata oggetto di numerosi incontri che hanno portato il 3 novembre dello scorso anno alla condivisione di un corridoio per la realizzazione dell'infrastruttura, durante una riunione all'Anas, alla quale hanno partecipato i rappresentanti di Autostrade, della Regione e della Provincia. In tale sede sono stati definiti i contenuti del verbale di accordo da sottoscrivere per la definizione dell'opera».

Anche in questo caso per dirla più semplicemente Anas sostiene che c'era un accordo con gli enti locali sul corridoio più corto. Dall'Anas, pur non entrando nei dettagli, spiegano infatti che «si trattava di un corridoio che teneva conto delle indicazioni arrivate a suo tempo dall'Unione Europea». E quindi l'accordo non era sul tracciato originario ma su un passante di circa 30 chilometri, come lo stesso assessore regionale Alfredo Peri aveva ammesso in un'intervista. C'era però un problema non da poco: gli enti locali non avevano il consenso dei sindaci dei paesi su cui il nuovo tracciato doveva passare. Ed è per questo che si è bloccato tutto..

Anas respinge l'interpretazione che il ritardo dipenda da loro, e sostiene che si era raggiunto un accordo il 3-11-2011 su un tracciato intermedio e più corto (lo stesso di cui verosimilmente ha parlato l'assessore Peri nell'intervista di gennaio 2012) e che se è tutto bloccato è per colpa degli enti locali bolognesi che non hanno ancora firmato il verbale dell'accordo. Si tratta di una posizione che smentisce seccamente la ricostruzione dei fatti fatta dall'assessore Venturi.

<http://corrieredibologna.corriere.it/bologna/notizie/cronaca/2012/23-aprile-2012/passante-nord-j-accuse-anas-bologna-che-blocca-opera-2004190828021.shtml>

24 aprile 2012 – Passante nord Bologna, Peri: "Aspettiamo lo studio di Autostrade"

L'Unione Europea ha bocciato il primo progetto per il cosiddetto "passante nord" di Bologna, giudicato non un potenziamento dell'autostrada già esistente ma il progetto di una nuova arteria stradale. Il comitato contrario alla costruzione dell'opera ha inviato un esposto all'Ue a proposito del cosiddetto "passantino", un tracciato più corto rispetto a quello originario, pensato per trasformare la nuova opera in un potenziamento dell'autostrada in concessione, dunque non soggetto a bando pubblico europeo.

Questo nuovo tracciato, tuttavia, sarebbe stato disegnato all'insaputa degli amministratori locali e delle comunità direttamente coinvolte secondo il consigliere regionale di Sel-Verdi Gianguido Naldi, che ha presentato alla giunta dell'Emilia-Romagna un'interrogazione urgente per chiedere se la giunta sia a conoscenza di questo nuovo progetto, quali siano le differenze rispetto a quello iniziale e come la Regione pensi di rispondere alla richiesta di maggiore trasparenza e partecipazione avanzata dai cittadini.

Rispondendo in aula l'assessore regionale ai trasporti e infrastrutture Alfredo Peri ha riferito che Società Autostrade avrebbe effettuato un autonomo studio di fattibilità che non è stato fornito alla Regione e agli enti locali, ma che costituisce il presupposto sulla base del quale la concedente Anas potrà dare mandato alla concessionaria di sviluppare i successivi livelli progettuali. Secondo quanto riferito dall'assessore si sarebbe già avviato un confronto - tuttora in corso - per verificare la possibilità di individuare un corridoio che potesse contemperare le esigenze della società concessionaria e del territorio, ma Autostrade non ha ancora trasmesso formalmente agli enti né lo studio di fattibilità inizialmente predisposto né i successivi aggiornamenti.

La Commissione europea, come riportato da Peri, per consentire l'affidamento dell'opera ad Autostrade ha richiesto la rassicurazione che l'intervento fosse realizzato nel rispetto di alcune condizioni che il governo aveva garantito. Quanto alla richiesta dei cittadini di una maggiore trasparenza nelle scelte Peri ha spiegato che la Legge regionale 3/2010 potrà essere utilizzata per avviare "le più opportune forme di partecipazione" non appena Regione ed enti locali entreranno in possesso di una proposta progettuale più definita.

Qui c'è poco da commentare, basta leggere: "Peri ha riferito che Società Autostrade avrebbe effettuato un autonomo studio di fattibilità che non è stato fornito alla Regione e agli enti locali, ma che costituisce il presupposto sulla base del quale la concedente Anas potrà dare mandato alla concessionaria di sviluppare i successivi livelli progettuali". Insomma, Regione ed enti locali sono all'oscuro delle intenzioni di Autostrade, ma non sono curiosi di sapere quali siano. Anzi, premono perché Anas conferisca l'incarico ad Autostrade per andare ai successivi livelli progettuali, e solo allora scoprire quali siano le intenzioni di Autostrade da vagliare ovviamente con "le più opportune forme di partecipazione".

[http://www.24emilia.com/Sezione.jsp?titolo=Passante+nord+Bologna%2C+Peri%3A+"Aspettiamo+studio+Autostrade"&idSezione=37414](http://www.24emilia.com/Sezione.jsp?titolo=Passante+nord+Bologna%2C+Peri%3A+)