

L'INTERVISTA

La Gabellini frena il Passante “Attenti al troppo cemento”

VALERIO VARESI

«**P**ERCHÉ non guardiamo al Passante autostradale a nord della città come a un fatto urbanistico e non solo come mera infrastruttura viabilistica?», si chiede l'assessore all'Urbanistica del Comune di Bologna Patrizia Gabellini, che la materia della sua delega la insegna al Politecnico di Milano. Un ribaltamento di prospettiva suggestivo, che restituisce spessore culturale a una discussione che dura da vent'anni e che ancora non si è risolta, tra le titubanze di Autostrade (che bocciò il Passante con uno studio di 70 pagine) e le insistenze delle istituzioni.

**LE
INFRA
STRUT
TURE**

SEGUE A PAGINA III

IL NODO
Traffico
nel nodo
della tangenziale
di Bologna.
Il Passante
dovrebbe
alleggerire
la pressione
delle auto

L'INTERVISTA

La Gabellini e il Passante Nord “Non si risolvono i problemi costruendo solo altre strade”

<SEGUE DALLA PRIMA

ASSESSORE, cosa significa farne un fatto urbanistico?

«Quando fu concepito nel passato il Passante aveva anche una valenza urbanistica, quella di alleggerire il traffico nel nodo bolognese, ma anche del carico edificatorio. Oggi la sensibilità è cambiata parecchio, soprattutto per ciò che riguarda il consumo del suolo e l'impermeabilizzazione dello stesso. Dunque la progettazione deve tener conto anche dell'inserimento paesaggistico e soprattutto scongiurare la prospettiva di nuove edificazioni. Bisogna avere le stesse attenzioni che si hanno quando si costruisce una strada in un parco».

In pratica come si dovrebbe agire?

«Per esempio, se si impermeabilizza un certo numero di ettari occorre che si recuperi una eguale superficie non impermeabilizzata altrove. Conosciamo bene il fenomeno delle 'bombe d'acqua' e ciò che provocano, no? Inoltre esistono zone di rispetto previste dal codice della strada e occorre lavorare anche su quelle».

Cosa si dovrebbe realizzare lì?

possono diventare devastanti dal punto di vista urbanistico».

È quello che lei chiama "effetto cipolla"?

«Sul Passante io ho preso atto di quello che avevano già deciso le istituzioni, però dico: almeno facciamo in modo che sia un'opera utile senza la moltiplicazione, appunto 'a cipolla', dell'edificazione che verrebbe spostata sempre più lontano dalla città a semicerchi ogni volta più larghi. Un'altra attenzione che si dovrà avere in sede di progettazione è quella di non frazionare le proprietà agricole creando aree residue con danni enormi. A questo punto però mi chiedo: Autostrade sarà capace di redigere un progetto di tale delicatezza?»

Se lei avesse potuto decidere sul Passante, l'avrebbe promosso?

«Premesso che quando mi è capitato di stilare piani urbanistici non ho mai risolto un problema di viabilità con la realizzazione di una strada nuova, ma ho sempre cercato di potenziare e migliorare quelle che già c'erano, dipende a che punto dell'iter avrei dovuto decidere. Francamente, quando s'iniziò a parlare di Passante,



I PARCHI

Le cosiddette zone di rispetto diventano subito dei parchi urbani



UTILITÀ
Facciamo in modo che questa opera risponda a un criterio di utilità pubblica



«Diventino da subito una sorta di parco urbano a compensazione della nuova strada. Non solo. Dovrebbero servire anche a garanzia che la strada stessa non porti conseguenze edificatorie. Parliamoci chiaro: ogni nuova via di traffico ha come effetto un aumento di pressione urbanistica perché crea collegamenti rapidi e comodi. Per il Passante bisogna scongiurare ciò che è successo ai bordi di Autostrada e A14 che sono diventate una vetrina con capannoni e insegne in bella vista. Impariamo dai buoni esempi come la 'Green belt' londinese, spazi di respiro che allontanano l'edificazione. Caselli e svincoli nella pianura

“L'intervento deve essere considerato non una infrastruttura ma un piano urbanistico”

ritenni più interessante la proposta iniziale della Regione (*il raddoppio in sotterranea delle attuali corsie della A14 n.d.r.*) che quella attuale, mentre la proposta dell'ampliamento in loco non l'ho approfondita dal punto di vista tecnico. Quello che è importante, tornando al tema iniziale, è che questa infrastruttura deve cessare d'essere solo una mera opera viabilistica com'è stata trattata finora, ma diventi un vero progetto urbanistico».

Quindi non bastano norme e vincoli per fermare il cemento ai lati del nuovo tratto autostradale...

«No, per niente. Le norme vengono poi interpretate, aggirate o addirittura cambiate nel tempo. Un progetto vero, con la costruzione di una sorta di fascia boscata nelle aree di rispetto, non si cambia. Stiamo attenti: gli svincoli nella pianura possono essere distruttivi».

Cosa ne pensa della gestione dei pedaggi per convincere gran parte degli automobilisti a percorrere il Passante anche allungando il tragitto?

«Credo che sia un passaggio fondamentale senza il quale non avrebbe senso tutta questa operazione. Sul come non mi addentro, non ho ancora affrontato questo aspetto tecnico».

(v. v.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA