

GIACOMETTO, BIGNAMI, CORTELAZZO, CASINO, GAGLIARDI, LABRIOLA, MAZZETTI e RUFFINO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* —

Per sapere – premesso che:

nei mesi scorsi la regione Emilia-Romagna aveva annunciato, a mezzo stampa, la partenza dei lavori, entro il 2018, del Passante di Mezzo, opera sulla quale il dibattito è ancora aperto sotto il profilo della sostenibilità ambientale;

il progetto prevede per l'A14 il potenziamento in sede a tre corsie di marcia più emergenza tra la pk 9+100 (interconnessione ramo di Casalecchio) pk 22+231 (stazione di Bologna San Lazzaro) per uno sviluppo complessivo di 13 chilometri circa, mentre per la tangenziale si prevede il potenziamento in sede a tre corsie più emergenza dallo svincolo 3 allo svincolo 6 e dallo svincolo 8 allo svincolo 13 e a quattro corsie più emergenza per il tratto che collega lo svincolo 6 allo svincolo 8;

tuttavia continuano a permanere dubbi sulla sostenibilità dell'opera: il Passante di Mezzo risulterebbe in realtà un potenziamento di una infrastruttura già esistente, già satura nella sua capacità di assorbimento del traffico veicolare;

nell'intesa generale quadro del 19 dicembre 2003, tra Ministero e regione, si parlava solo genericamente di Passante autostradale senza ulteriori specifiche: pertanto, non veniva aprioristicamente esclusa nessuna ipotesi e dunque nemmeno quella del Passante sud;

con la realizzazione del Passante sud si creerebbero due strade alternative sostituibili. Entrambi i percorsi collegherebbero le tratte Milano-Rimini (A1-A14), Firenze-Rimini (A1-A14), Rimini-Padova (A14-A13), Milano-Padova (A1-A13) e Firenze-Padova (A1-A13). Ciò comporterebbe una invarianza dei flussi diretti a Padova A1-A13 nelle due direttive e A14-A13; si potrebbe inoltre ipotizzare il transito del flusso veicolare che interessa la tratta Firenze-Rimini (A1-A14) dal Passante sud collegando direttamente le due autostrade. Per quanto concerne invece la percorrenza Milano-Rimini (A1-A14), creandosi due alternative identiche, il traffico potrebbe equamente distribuirsi sui due percorsi, ma si potrebbe anche pensare di mantenere la tratta autostradale solo in direzione Padova da tutte le direzioni trasformando l'attuale sede autostradale in una sorta di svincolo di collegamento, trasferendo tutto il traffico della direttrice Milano-Rimini sul Passante sud;

anche le obiezioni sollevate circa l'impatto ambientale per la realizzazione del Passante sud non sembrerebbero ostacoli insuperabili anche in riferimento a interventi di ricucitura urbana, ambientale, territoriale e idrologica –:

se si intendano adottare iniziative per finanziare uno studio di fattibilità per la realizzazione del Passante sud al fine di comparare i due progetti e individuare quello maggiormente sostenibile.

(5-00810)