

Scheda descrittiva del progetto

PASSANTE AUTOSTRADALE NORD DI BOLOGNA

DENOMINAZIONE DEL PROGETTO E ENTI PROPONENTI

Potenziamento del Sistema Tangenziale/Autostradale bolognese: Passante Autostradale Nord
Enti proponenti: Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna, altri Comuni della Provincia di Bologna

DESCRIZIONE SINTETICA DEL PROGETTO

Il progetto di Passante Autostradale Nord punta a trasferire i traffici di attraversamento che connettono le direttrici autostradali che confluiscono nel nodo di Bologna su un semianello esclusivamente autostradale considerevolmente più ampio dell'attuale. Sul nuovo passante autostradale sono previsti 4 nuovi caselli. L'eliminazione di queste quote di traffico dal sistema tangenziale-autostradale attuale consentirebbe l'utilizzo dell'attuale tratto autostradale San Lazzaro-Borgo Panigale (est-ovest) e Interporto-Bologna Arcoveggio (nord-sud) esclusivamente per i flussi di traffico di natura locale o degli spostamenti aventi origine o destinazione nella città di Bologna e nella sua cintura. Con il completo riutilizzo di tali corsie autostradali si verrebbe ad ottenere quindi una piattaforma tangenziale dotata di quattro corsie per senso di marcia nelle direzioni est-ovest, e di due corsie per senso di marcia nelle direzioni nord-sud, con tre nuovi svincoli in queste ultime direzioni.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Il progetto di passante autostradale prevede la realizzazione di una nuova sezione stradale classificata come Tipo A dal DM 5/11/2001, ossia una sezione costituita da tre corsie per senso di marcia da 3,75 m, due banchine in sinistra più spartitraffico centrale (4m), due corsie di emergenza di 3m, 2 banchine non pavimentate in destra (2m), per un totale di ingombro della piattaforma stradale pari a 34,5 m

TRACCIATO

DESCRIZIONE: la proposta è attualmente ancora in fase di definizione. Il tracciato comunque si svilupperà fra uno slacciamento a ovest di Bologna sulla A14 nei pressi di Lavino di Mezzo e l'innesto nuovamente con l'A14 a est di Bologna, in prossimità della località Osteria Nuova, passando a nord della località di Funo di Argelato.

ESTENSIONE: Il nuovo tracciato autostradale avrà una lunghezza di 40 chilometri circa.

CASELLI:

- Lungo il nuovo tracciato sono previsti, quattro nuovi caselli, che saranno:
- il casello Cento - San Giovanni in Persiceto, in corrispondenza dell'intersezione con l'attuale SP Padullese in prossimità della SP Trasversale di Pianura
 - il casello Interporto-Trasversale, che sostituirà, spostato più a est, l'attuale casello Interporto,
 - il casello Granarolo-Lungosavena, in corrispondenza dell'intersezione con la LungoSavena e la SP Trasversale di Pianura
 - il casello Castenaso-Budrio, in corrispondenza dell'intersezione fra la exSS 253 "San Virale" e la SP6 "Zenzalino"

COMUNI ATTRAVERSATI:I territori comunali attraversati da questa ipotesi di tracciato autostradale sono: Zola Predosa, per metri 1205; Bologna, per metri 3703; Calderara, per metri 5998; Sala Bolognese, per metri 2709; Argelato, per metri 3900; Castel Maggiore, per metri 854; Bentivoglio, per metri 3473; Granarolo, per metri 4974; Castenaso, per metri 3131, Budrio, per metri 6179; Ozzano, per metri 4642.

COSTI DI REALIZZAZIONE

Il computo analitico prodotto dagli Enti interessati fornisce un costo chilometrico per la nuova infrastruttura pari a 17,25 milioni di Euro (pari a circa 33,4 miliardi di Lire) e di conseguenza il costo complessivo dell'opera dovrebbe aggirarsi intorno ai 700 milioni di Euro, vale a dire circa 1.350 miliardi di vecchie lire (sono compresi 15.000 euro di barriere acustiche con altezza pari a 4 metri).

A questi costi andranno aggiunti quelli relativi alla realizzazione di una fascia boscata per la compensazione ambientale e l'incremento di biomassa in territorio di pianura e per il corretto inserimento paesaggistico (per una larghezza media pari a circa 60 metri per lato), e i costi per la realizzazione di vasche di accumulo e laminazione delle acque meteoriche.

L'opera rientrerà nella Legge Obiettivo e di conseguenza l'intero finanziamento sarà a carico, in quota percentuale da definire, dello Stato e della società concessionaria del Passante, che in caso di semplice trasferimento della concessione esistente coincide con la Società Autostrade s.p.a.

Secondo alcune fonti non ufficiali il Governo renderebbe disponibili per la soluzione del nodo autostradale bolognese circa 750 milioni di Euro.

TEMPI DI REALIZZAZIONE

I tempi di realizzazione per l'effettiva entrata in funzione si stimano possano essere variabili dai 7 ai 10 anni, comprensivi anche della fase di progettazione e approvazione definitiva dell'opera.

DOMANDA STIMATA

Il progetto punta ad una completa diversione dei traffici di attraversamento sul nuovo asse autostradale; attualmente ci sono 63.225 attraversamenti giornalieri e 8.141 attraversamenti nell'ora di punta.

OPERE CONNESSE ACCESSORIE

Attualmente non sono previste opere infrastrutturali connesse se non quelle già descritte nella scheda; in fase di stesura del progetto definitivo potranno essere inclusi alcuni interventi di interesse comunale, quali potenziamento in sede e messa in sicurezza delle strade di collegamento ai caselli, realizzazione di parcheggi scambiatori, ecc.

PRINCIPALI IMPATTI AMBIENTALI

Le principali problematiche di carattere ambientale riguardano le componenti rumore, acque, suolo e sottosuolo, paesaggio ed ecosistemi, inoltre significativi saranno gli impatti sulle aziende agricole attraversate per l'occupazione di suolo agricolo e di conseguenza la riduzione della superficie agricola utilizzabile. Non risultano comunque ancora studi approfonditi sui temi ambientali, oltre a non risultare studi sull'incidenza che tale infrastruttura avrà sul trasporto pubblico.

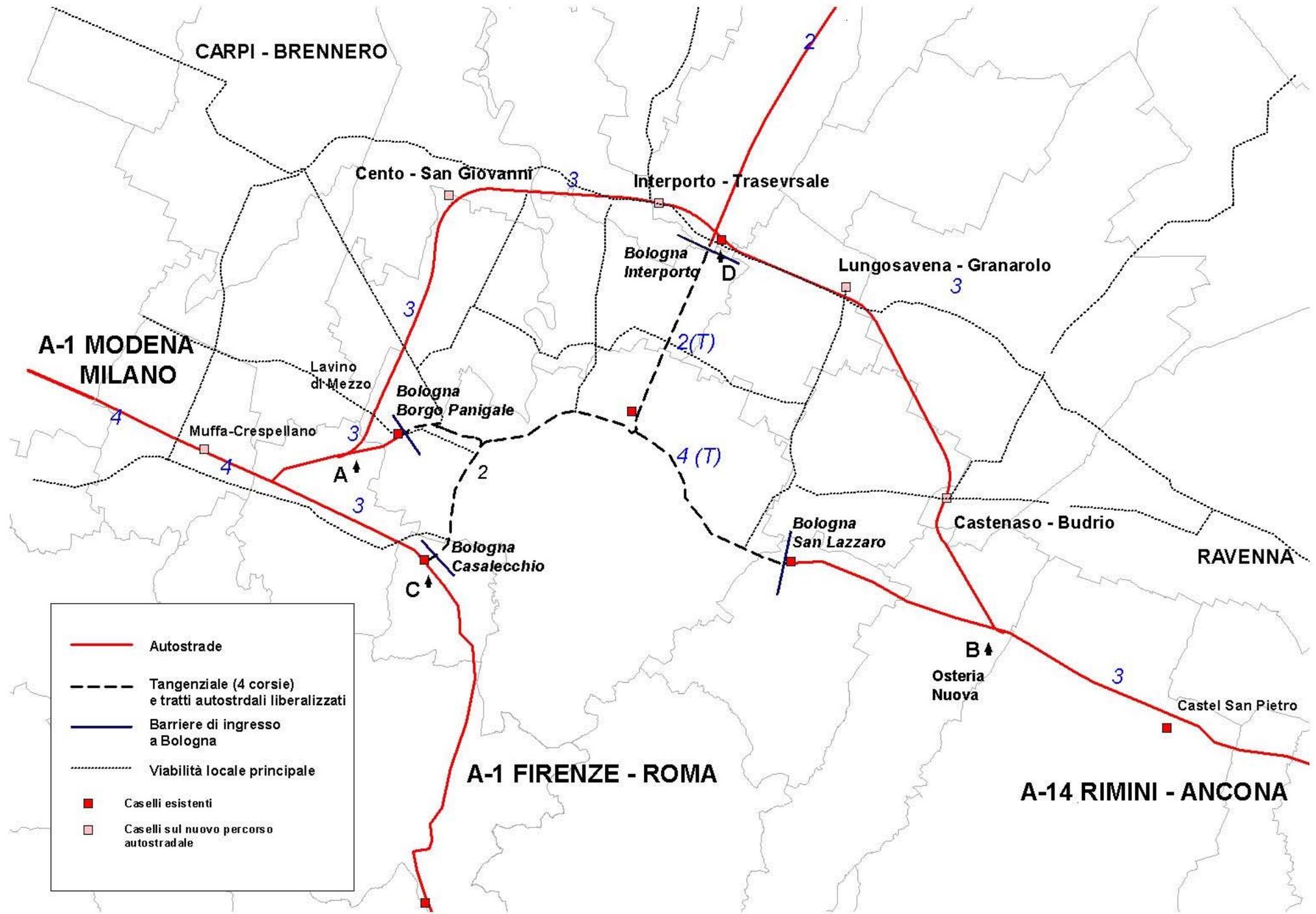
ALTRI ASPETTI SIGNIFICATIVI

- Il progetto nasce in alternativa alla precedente proposta, ormai rigettata dalle amministrazioni pubbliche, di portare a tre corsie in sede per senso di marcia il tratto urbano della A14, che è invece attualmente a due corsie per senso di marcia.
- Per chi percorre l'A1 da Milano in direzione A14 per Ancona (o viceversa) si avrà un incremento di percorrenza di circa 12,5 km
- Per chi percorre l'A1 da Firenze in direzione A13 per Padova (o viceversa) si avrà un incremento di percorrenza di circa 11 km.
- Per assicurare che non vi sia traffico "parassita" di attraversamento sul vecchio tracciato autostradale trasformato in tangenziale è previsto nelle barriere di ingresso alla tangenziale liberalizzata un incremento di pedaggio variabile, a seconda degli scenari considerati, da 0,52 a 0,93 euro per i veicoli leggeri e da 2,43 a 3,00 euro per i veicoli pesanti.
- Il progetto è nato in sede di discussione ed elaborazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) per perseguire due principali obiettivi. Il primo è di fornire al territorio bolognese un'infrastruttura che rendesse concreta la volontà di concentrare/decentrare lo sviluppo insediativo di tipo produttivo e terziario in luoghi ad alta accessibilità viaria e sufficientemente lontani dal capoluogo provinciale fortemente congestionato (3 poli produttivi con caratteristiche di aree ecologicamente attrezzate direttamente serviti dal nuovo Passante). Il secondo obiettivo consiste nel risolvere l'inadeguatezza del sistema autostradale del nodo di Bologna e contemporaneamente nel rafforzare la tangenziale su cui attualmente versa un carico veicolare non più sostenibile.

PROSPETTIVE DI SVILUPPO

Per il momento non vengono menzionate prospettive di sviluppo oltre il progetto presentato. Rimane comunque evidente che il rafforzamento ortogonale della viabilità primaria regionale ottenuto con il nuovo passante autostradale possa portare, nel lungo periodo, a sviluppare tale impostazione: ad esempio attraverso un allungamento del Passante verso ovest per il congiungimento con l'autostrada A22 del Brennero, a nord di Modena.

Fonte: studio di prefattibilità della Provincia di Bologna



PASSANTE AUTOSTRADALE NORD DI BOLOGNA

CONTESTO ED ASSETTO TERRITORIALE

Il nuovo passante autostradale attraversa, come detto, la pianura bolognese, ossia un ambito territoriale fortemente antropizzato e caratterizzato dalla commistione fra l'ordinario utilizzo agricolo dei suoli e la intensa pressione insediativa, che si declina principalmente in insediamenti residenziali adiacenti a centri residenziali di media e piccola dimensione, in insediamenti residenziali sparsi in zona agricola, in aree di carattere produttivo sia di piccolissima (dai 2 ettari in su), che di media e grande dimensione. Questo ambito territoriale ed infrastrutturale ha quindi risentito dello sviluppo insediativo degli ultimi trent'anni, contrassegnato da un massiccio inurbamento caratterizzato da una forte dispersione insediativa con conseguenti problemi nel consumo del territorio e nell'aumento delle esigenze di mobilità. Ciò ha provocato il ricorso al mezzo privato negli spostamenti pendolari e occasionali e la relativa congestione dei principali assi stradali radiali (in particolare appaiono drammatici nelle ore di punta i livelli di servizio delle radiali Persicetana, Galliera, San Donato, San Vitale, via Emilia) e del sistema tangenziale, con elevati livelli di inquinamento atmosferico ed acustico nel capoluogo e nei centri dell'hinterland, e con crescita della incidentalità stradale.

La realizzazione del passante e la liberalizzazione dell'ultimo tratto di A13 può concretizzare il compimento di una forte maglia infrastrutturale ortogonale, che se non direttamente in grado di garantire la completa ed efficiente accessibilità all'area centrale, potrebbe avvallare il successo di un'ipotesi più razionale di sviluppo insediativo di questi territori, anche con la possibilità di decentrare funzioni pregiate dal cuore urbano. **Il passante infatti, nato prevalentemente da esigenze di organizzazione territoriale e non solo trasportistiche, è posto a servizio di previsioni insediative (prevalentemente di carattere produttivo-terziario che dovranno assumere caratteristiche di aree ecologicamente attrezzate) dei principali centri della pianura bolognese. Il citato decentramento appare condizione necessaria per la qualificazione ed il rafforzamento non solo del capoluogo ma anche dei centri maggiori della pianura** con la principale finalità di porre rimedio alla mobilità pendolare dei residenti attuali e futuri di questi Comuni, e di garantire un efficiente trasporto delle merci.

Sempre dal punto di vista insediativo e territoriale appare innegabile il rischio che il nuovo passante venga inteso come il "nuovo limite della città bolognese", innescando fenomeni di densificazione urbana nei territori compresi nella fascia fra Tangenziale e nuova autostrada. Questo rischio, come quello della gemmazione di nuovi poli produttivi specializzati (commercio, direzionale, terziario evoluto, ecc.) in corrispondenza/prossimità dei punti di interscambio del sistema (i nuovi caselli), va combattuto con la messa in campo di ferme e decise politiche insediative di tutela territoriale e ambientale, che dovranno pervadere i nuovi strumenti di pianificazione sia di ambito provinciale (PTCP) che comunale (PSC e PSC d'Area).

Per quanto riguarda gli effetti complessivi sulle modalità di trasporto di persone e merci nell'ambito metropolitano bolognese, si ricorda che la realizzazione del passante autostradale ha come esito anche la completa liberalizzazione dell'attuale Tangenziale, andranno quindi dettagliatamente studiate le ricadute in termini di diversione modale degli spostamenti verso il mezzo privato, per comprendere a fondo quali sono i livelli di concorrenzialità con i mezzi di trasporto pubblici. In ogni caso è innegabile che il potenziamento del sistema Tangenziale sia un fattore indispensabile per il reale perseguimento delle prospettive di crescita e sviluppo degli "elementi eccellenti e trainanti del sistema bolognese" (Fiera, Aeroporto, strutture ospedaliere, Università, ecc.); in caso contrario si dovrà realisticamente e consapevolmente rinunciare a quella importante quota di sviluppo economico e sociale che queste strutture garantiscono alla Città di Bologna

EFFICACIA ED EFFICIENZA

Dal punto di vista trasportistico il progetto di Passante Nord punta ad una soluzione di lungo termine del nodo autostradale bolognese, considerato uno dei punti maggiormente critici, se non il più critico, del sistema automobilistico nazionale. I livelli di criticità del nodo di Bologna sono destinati, senza dubbio, ad aggravarsi nei prossimi anni, sia a causa della crescita costante dei flussi automobilistici autostradali e non, sia per l'ultimazione degli interventi di potenziamento delle tratte autostradali sulla A1 da Modena a Bologna (costruzione della quarta corsia) e da Bologna a Firenze (la cosiddetta Variante di valico), venendo a costituire, con l'ultimazione degli interventi prima descritti, un vero e proprio "collo di bottiglia", con conseguenze inevitabilmente negative anche sui flussi di carattere locale che utilizzano principalmente la Tangenziale.

La soluzione proposta consentirebbe, a differenza del vecchio progetto di Terza corsia sull'attuale sede, di dare una risposta efficace ed efficiente sia alle esigenze del trasporto nazionale sia, con il raddoppio della capacità della Tangenziale, alle necessità del trasporto di natura locale, garantendo ad entrambe accettabili capacità di soddisfacimento della domanda.

Un approfondimento specifico è richiesto per verificare il mantenimento della funzionalità degli svincoli tangenziali, che il progetto prevede in ogni caso di adeguare, in una prospettiva di notevole crescita dei flussi di traffico sulla Tangenziale.

INTEGRAZIONE TRA I SISTEMI DI TRASPORTO

La costruzione di un nuovo tratto autostradale, seppure a pedaggio, costituisce di per se un incentivo all'utilizzo del mezzo privato. In particolare la realizzazione del Passante renderà più appetibile l'utilizzo del sistema tangenziale esistente, ed inoltre la creazione del nuovo asse di penetrazione ad alta capacità, costituito dal tratto liberalizzato dell'attuale A13, entrerebbe in diretta concorrenza con la parallela tratta del SFM. Il nuovo tratto di Tangenziale nord-sud garantirebbe però la possibilità di una riprogettazione "urbana" della Galliera esistente, con la realizzazione di piste ciclabili, di tratti a bassissima velocità per i veicoli, di rotonde frequenti per l'interscambio con i flussi locali, ecc. **Una maggiore integrazione con altre modalità di trasporto ed una diversione modale degli spostamenti potrà essere assicurata solo con provvedimenti di restrizione del traffico privato all'interno della fascia tangenziale, garantendo l'accessibilità alle aree interne alla tangenziale tramite il rafforzamento dei sistemi di trasporto pubblico, a condizione che questi ultimi garantiscano un'alta capacità di carico ed una capillare estensione e diffusione nell'ambito cittadino.**

La creazione di un nuovo casello, dedicato all'Interporto e al Centergross, dovrebbe di fatto rendere più funzionali, efficienti e quindi appetibili queste strutture, e di conseguenza potrebbe incrementare l'intermodalità del trasporto merci da ferro a gomma e viceversa.

AMBIENTE

Il passaggio di un rilevato stradale, con una sezione di circa 35 m, costituisce senza dubbio una rilevantissima frattura del territorio che viene attraversato. In termini di collegamenti e accessibilità locale, anche con i più ricercati interventi di ricucitura della maglia viaria, si avranno comunque allungamenti dei percorsi.

Notevoli saranno anche gli impatti sul sistema produttivo agricolo, in quanto le aziende agricole attraversate perderanno una cospicua quota percentuale della superficie agricola utilizzata (in media poco meno del 50%).

Dal punto di vista ambientale le componenti che appaiono maggiormente interessate sono senz'altro il paesaggio, l'aria ed il rumore, il sistema delle acque superficiali, il suolo.

Per quanto riguarda il paesaggio si dovrà cercare di rendere il tracciato il più aderente possibile all'orografia del territorio, in maniera da ridurre l'altezza e quindi l'impatto visivo dei rilevati ed il numero dei viadotti.

Per mitigare gli impatti sul paesaggio e le altre criticità il progetto prevede, fatto unico per le autostrade italiane, la realizzazione di una fascia boscata con larghezza media di 60 metri per lato. Questa fascia dovrà contribuire oltre a migliorare l'inserimento paesaggistico, a mitigare/compensare gli impatti sul rumore e sulla qualità dell'aria. Dovranno inoltre essere previste misure di mitigazione acustica (barriere fonoassorbenti, terrapieni, asfalti fonoassorbenti), ove richiesti dalla normativa vigente, presidi idraulici (sistemi di disoleazione fisica meccanica) e sistemi di laminazione/compensazione delle acque conseguenti all'impermeabilizzazione delle superfici (nastro stradale). **Si segnala quindi che le previste mitigazioni e progettazioni ambientali non sono state ancora approfondite e dovranno invece essere considerate come condizioni minime e necessarie per la realizzazione dell'opera.**

Infine si evidenzia che la revisione del Progetto di Terza corsia, porterà alla non attuazione di alcuni interventi di miglioramento ambientale dell'attuale nastro tangenziale/autostradale già previsti nel suddetto progetto; in particolare non verranno realizzati, se non in piccola parte, la fascia boscata e i sistemi per il recupero ed il trattamento delle acque meteoriche; sono invece confermati, oltre all'adeguamento funzionale degli svincoli di entrata/uscita, le misure di mitigazione acustica ed il nuovo sistema di segnalazione con pannelli a messaggio variabile.