

Il documento

Passante Nord i tanti dubbi di Autostrade

VALERIO VARESI



Traffico in tangenziale

«UN PROGETTO che sembra discendere più da scelte di carattere urbanistico piuttosto che rappresentare un'efficace alternativa all'uso dell'esistente sistema autostradale». È l'inequivocabile "requiescat in pace" rivolto al Passante, ideato da Regione, Comuni e Provincia, che dovrebbe scavalcare a nord Bologna attraversando la pianura. È scritto nero su bianco nello studio che Società Autostrade ha redatto a fine 2012 in cui l'opera, dopo 74 pagine di grafici, numeri, proiezioni, diagrammi e calcoli algoritmici, viene di fatto liquidata come inefficace. E tale deduzione è ribadita nella stringata, quasi impietosa sintesi finale scritta dai tecnici della società presieduta da Giovanni Castellucci.

SEGUE A PAGINA VIII

Il documento



La Provincia

Il vicepresidente di Palazzo Malvezzi Giacomo Venturi con delega a Mobilità e Trasporti



(segue dalla prima di cronaca)

VALERIO VARESI

«**L**A REALIZZAZIONE del Passante, in virtù del quale si è conseguentemente ipotizzata la banalizzazione della A14 per alleggerire le attuali complanari - è riportato nella relazione - non comporta evidenti benefici sulle complanari stesse». E vi avvia sfogliando lo studio è ancora più esplicito: «La soluzione passante più banalizzazione, non contribuisce né a migliorare le condizioni di deflusso autostradale della A14, né a migliorare le condizioni di deflusso sulle complanari. Tale risultato può mettere in discussione la sostenibilità trasportistica dell'intervento». Tanto più che l'idea di tracciato proposta dagli enti locali per complessivi 40 chilometri potrebbe portare a disattendere ulteriormente i risultati già quasi impalpabili registrati visto «l'allontanamento del nuovo itinerario dal nodo urbano di Bologna». In altre parole: già con un percorso di soli 32 chilometri, come gradirebbe Società Autostrade, i benefici sono praticamente nulli, ma diventerebbe-

Passante Nord, ecco i dubbi di Autostrade “Benefici alla viabilità minori del previsto”

Il percorso medio di chi usa l'infrastruttura è intorno ai 50 chilometri e 12 in più (nell'ipotesi di Comuni, Provincia e Regione), rappresenterebbe un aggravio di tempo e consumi troppo pesante. D'altro canto, è scritto nello studio, il traffico

sull'attuale sistema, che ha beneficiato della terza corsia dinamica nel tratto bolognese della A14, non è particolarmente critico. Insomma, così com'è tutto funziona benissimo anche in vista delle proiezioni future di traffico al 2018 e

al 2035. Nel primo caso il flusso dei veicoli dovrebbe addirittura calare (-1,6), mentre nel secondo si prevede una crescita (+4,2%) ma l'impatto sul nodo bolognese verrebbe comunque alleggerito dall'entrata in funzione della Cispadana (una

autostrada bis a nord da Parma a Ferrara) e dal prolungamento fino a Mestre della E45 che verrebbe ristrutturata e promossa ad autostrada a pedaggio. Il problema, rileva Autostrade nello studio, è la congestione della tangenziale-complanari-

re. Tuttavia, a giudizio dei tecnici, tale congestione non migliorerebbe con la banalizzazione della A14 nel tratto urbano (la destinazione dell'attuale autostrada a tangenziale realizzando 4 corsie per senso di marcia) per due motivi. Il primo è rappresentato dal fatto

ro addirittura peggiorare se si realizzasse il percorso di 40 chilometri come propongono gli enti locali.

Se non si tratta di una bocciatura, poco ci manca. Dunque le resistenze della stessa Autostrade, che hanno finora bloccato la realizzazione di quest'opera fortemente voluta dal presidente della Regione Vasco Errani, e con lui dal vice presidente della Provincia Giacomo Venturi dal sindaco Vir-

“Tracciato troppo lungo e poco sostenibile dal punto di vista trasportistico”

gino Merola, non vengono tanto da Bruxelles, che pur ha eccettuato su un appalto previsto ad affidamento diretto, ma dallo stesso ente che dovrebbe realizzarla. Perché spendere 1,4 miliardi consumando suolo fertile se poi non serve a migliorare le cose? Non solo. Autostrade, asserendo che si tratta di un progetto più a valenza urbanistica che trasportistica, ingenera il sospetto che il Passante serva più a offrire un servizio ai Comuni attraversati che a snellire il traffico. Ma anche su questo fronte, due Comuni si sono già defilati (Argelato e Castenaso) restringendo il novero dei sostenitori della nuova autostrada. Questi ultimi si dilagerebbero in massa se il percorso fosse molto più a ridosso del nodo bolognese, giacché tutti i sindaci si opporrebbero a un attraversamento che sfiorasse i centri abitati. Perciò era nato il progetto degli enti locali, inizialmente di 42 chilometri poi ridotto a 40. Una sforbiciatura che non è ritenuta sufficiente da Autostrade la quale rilancia la proposta di un Passante lungo al massimo 32 chilometri.

Questo perché, spiega lo stu-

che attualmente A14 e tangenziale non corrono sempre l'una a fianco dell'altra vanificando in parte la loro integrazione, mentre il secondo concerne le abitudini degli automobilisti che, una volta constatato l'avvenuto ampliamento della tangenziale, abbandonerebbero gli intasati percorsi urbani per riversarsi sulla nuova infrastruttura riportando la situazione alla congestione di partenza. «Ne discende, pertanto», scrive Autostrade «un ridimensionamento dei benefici della banalizzazione. Infatti, sia nel 2018 che nel 2035 non si evidenzia un netto miglioramento dei livelli di servizio delle complanari».

Stante queste perplessità sarà molto difficile che il ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi riesca a smuovere Autostrade dal parere tecnico negativo azzecando una «soluzione favorevole per gli enti locali» come ha fatto sapere mercoledì scorso. A questo punto solo una soluzione «politica» potrebbe sbloccare un'opera tecnicamente bocciata. Tanto più che allo storico comitato contro il Passante, si sono affiancati nel tempo tutto il mondo ambientalista e una parte non trascurabile della sinistra, da Sel a molti esponenti del Pd. Anche la soluzione politica, pertanto, si fa sempre più ardua. Il comitato contro il Passante e Legambiente, presentarono l'alternativa al nuovo tracciato che urbanizzerebbe la pianura bolognese. Si trattava di un ampliamento in loco sfruttando le scarpate e ottenendo così due corsie in più per lato capaci di soddisfare, a giudizio dei proponenti, le esigenze di traffico. L'ipotesi fu però scartata. Così come venne scartata l'idea che promosse l'ex assessore ai Trasporti Vittorio Pieri di raddoppiare l'attuale tangenziale-autostrada scavando un lungo tunnel sotto le attuali corsie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA