

PASSANTE NORD :

BUGIE, SCEMPIO DI RISORSE E ...

MANI IN TASCA AI CITTADINI !

(DOCUMENTI INEDITI)

Le tre versioni del Passante ufficiali dal 2003 al 2014

- 1) Anno 2003 . Percorso di 40,5 km - TRE CORSIE + BANALIZZAZIONE** . Si pensa di realizzarlo con la Legge Obiettivo che permette di baypassare i Sindaci e affido diretto a S.ta Autostrade. I Sindaci chiedono e ottengono precise condizioni per accettare l'infrastruttura. L'Europa dice No per violazione della legge Comunitaria sulla libera concorrenza e il progetto si arena nel 2010.
- 2) Anno 2012 . Percorso di 32 Km - DUE CORSIE NO BANALIZZAZIONE**
Per evitare le sanzioni Europee e presentarlo come potenziamento dell'opera in concessione si cambia tracciato e solo a cose fatte si chiede parere ai Sindaci. I Sindaci respingono questo tracciato e propongono di avvicinarlo a quello del 2003 accettando di rinunciare alle condizioni "irrinunciabili" poste nel 2003.
- 3) Anno 2014 . Percorso di 39,5 Km – DUE CORSIE + BYPASS.**
Autostrade seguendo le indicazioni dei Sindaci studia un nuovo percorso di cui non si ha più notizia fino al 29 luglio quando è uscito l'accordo firmato a Roma senza coinvolgimento dei Sindaci della cintura nord.

Iter dell'ultimo passantino 2013 - 2014

Anno 2013 - Dopo che S.tà Autostrade aveva lasciato scadere per ben due volte le date di presentazione dello studio del Passantino voluto dagli EELL (Enti Locali) sembrava che l'opera dovesse essere rimessa in discussione.

Infatti rispondendo ad una interrogazione parlamentare il Sottosegretario ai trasporti Rocco Girlanda a settembre 2009 ebbe a dire che per il passante nord di bologna non era scontata l'adozione della proposta degli EELL ma erano da prendere in considerazione altri scenari:

1.L'opzione zero (rinuncia all'opera)

2.Esiste la proposta alternativa del Comitato

Anno 2014 - il Ministro **LUPI** con una **VIRATA a 180°C** firma l'accordo del 29 luglio e nega l'esistenza di qualsiasi proposta alternativa.

PASSANTE NORD : PERCHÉ NON È DIFENDIBILE

COSA IMPONE LA UE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
Via Nomentana, 2 - 00161 Roma

Come precisato da ANAS S.p.A., per la realizzazione dell'infrastruttura in argomento verranno seguiti i criteri già concordati con la Commissione Europea ed in particolare:

1. il nuovo progetto verrà realizzato come strumento ausiliario per l'autostrada A14 (Bologna - Taranto), la cui sede e la cui natura restano immutate;
2. la tariffa applicata sarà la stessa attualmente utilizzata dal concessionario su questa autostrada;
3. la totalità delle attività necessarie alla realizzazione del passante sarà oggetto di procedure di aggiudicazione di appalti pubblici, conformi alle regole europee applicabili in materia;
4. la data finale di efficacia della concessione attualmente in vigore non verrà modificata e resta fissata al 31/12/2038.

*Estratto da lettera Dott. D. Crocco
28/08/2012 alla Pres. Cons. dei
Ministri, Dip. per politiche europee
Struttura di missione per le procedure
di infrazione*

- In definitiva, tenuto conto dei risultati registrati in termini di:
 - modesti benefici trasportistici attesi per la collettività (poco significativi per le complanari e addirittura negativi per l'A14);
 - consistenti impatti territoriali ed ambientali, peraltro in un contesto caratterizzato da valenza paesaggistico/archeologico nonché da un'importante rete idrografica;
 - stima dell'intervento;
 - conseguente scarsa sostenibilità dell'analisi costi-benefici, evidente per il tracciato degli EELL, molto probabile per il tracciato ASPI (anche alla luce delle attuali previsioni di traffico);

si conferma la mancanza di elementi necessari a garantire la fattibilità tecnico-economica dell'iniziativa, con particolare riferimento alla soluzione prospettata dagli EELL, nonché l'esito favorevole dell'iter approvativo dell'opera presso gli Enti istituzionali competenti.

*Estratto da: POSIZIONE DI ASPI:
Approfondimenti successivi alla
chiusura dei lavori del Comitato
Tecnico per il Passante Nord di
Bologna - Allegato 1*

1 febbraio 2013

**LE STESSE VALUTAZIONI
CHE IL NOSTRO COMITATO SPIEGA FIN DAL 2003!**

PASSANTE NORD : COSA CHIEDEVANO I SINDACI NEL 2003?

“Farsi carico del passaggio di questa infrastruttura nei nostri Comuni è probabilmente inevitabile ed è un impegno che può essere affrontato se si creano le giuste condizioni.

Ritenere che l'autostrada sia un'occasione per **urbanizzare ulteriormente il territorio** è una idea che va **contrastata ed impedita.** “

“...**poniamo alcune condizioni**, il cui rispetto è imprescindibile per un nostro assenso motivato. Si tratta di questioni che vanno risolte contestualmente alla realizzazione dell' opera e che debbono essere parte integrante di un unico progetto:”

a) Devono essere.... “studiate e risolte tutte le problematiche ambientali e sociali in una fascia pari almeno a 2 km. Inoltre la nuova infrastruttura dovrà adattarsi ai paesaggi, alla morfologia ed alle funzioni insediate dei territori attraversati, prevedendo, dove opportuno, tratti in **galleria** interrata e tratti in **trincea**, opere di particolare effetto **mitigatorio** in corrispondenza dei tratti più prossimi agli abitati, in modo da assicurare il **minor impatto ambientale** possibile. “

PASSANTE NORD : COSA CHIEDEVANO I SINDACI NEL 2003?

“**b)** un **territorio agricolo** ma caratterizzato anche da consistenti insediamenti urbani, residenziali e produttivi come il nostro, che viene attraversato così pesantemente , **va risarcito con un serio progetto** di valorizzazione ambientale del territorio..... La compensazione delle perdite di valori patrimoniali deve essere oggetto di un **accordo quadro** e di una **specifica convenzione** fra gli enti, costituendo un osservatorio ambientale, anche con funzioni di sorveglianza, rappresentativo delle proprietà coinvolte, con la presenza delle amministrazioni comunali per garantire l'attuazione della convenzione.”

“**c)** occorre un intervento sui **problemi irrisolti della viabilità locale** e di quelli che saranno creati dal passante autostradale. Esistono progetti, non ancora del tutto finanziati, che riguardano reti viarie indispensabili per allontanare il traffico su gomma di merci e di persone dai nostri maggiori centri urbani e per rendere scorrevole questa circolazione:

la nuova Galliera, l'asse Lungosavena, l'Intermedia di pianura, la Trasversale di Pianura.

Si tratta di completare l'assetto stradale prefigurato da queste quattro arterie per "scaricare" i traffici che attualmente gravano sulla viabilità minore dei nostri Comuni, oggi del tutto inadatta a sostenere le esigenze di mobilità dei nostri concittadini. In ogni caso, senza risposte adeguate e puntuali, senza garanzie sui progetti e sui tempi di completamento di questa rete viaria, non potrà essere garantito l'assenso di tutti i comuni sulla infrastruttura autostradale.”

PASSANTE NORD : COSA CHIEDEVANO I SINDACI NEL 2003?

Segue “**c**).... Per il corretto funzionamento di questo assetto viario è indispensabile mantenere la previsione di quattro caselli autostradali come punti di equilibrato accesso al sistema: nei pressi di Calderara — Sala, a Bologna — Interporto, a Granarolo Budrio e nella intersezione con la San Vitale

“...a questo dovrà necessariamente accompagnarsi **un concreto riequilibrio modale**, sia con un **potenziamento del trasporto pubblico su gomma nei nostri comuni**, impegnando nuove risorse regionali e nazionali per il suo rafforzamento ed estensione per quelle parti del territorio a domanda cosiddetta debole, sia **riaffermando la funzione strategica del Servizio Ferroviario Metropolitano** garantendo il completamento dei lavori **...assicurando concretamente un rapido raggiungimento di alti livelli funzionali.**”

“... Sono queste le condizioni da rispettare per evitare che il passante autostradale possa rappresentare un danno per i Comuni della cintura e sia invece un'opportunità per la mobilità dei cittadini e delle imprese nel territorio provinciale e dei nostri comuni. ...”

PASSANTE NORD : LE BUGIE...

Non ci sarà una “vera banalizzazione” del tratto autostradale attuale, ma alcuni complicati “BYPASS”.

L'Autostrada attuale (cosiddetta “APERTA CON VARCHI”) rimarrà al centro del nodo bolognese.

Complessivamente i maggiori km da percorrere aumenteranno l'**INQUINAMENTO** complessivo a Bologna

Sembra che ci sarà **SOVRAPEDAGGIO** di 15 Km per chi entra e chi esce dai caselli bolognesi (San Lazzaro-Casalecchio compreso) che penalizzerà Bologna e i pendolari.

Ci saranno inoltre altri sovrapedaggi per chi attraversa l'asse tangenziale ed il **DIVIETO DI ACCESSO AI MEZZI PESANTI** nel cosiddetto sistema banalizzato

Si applicherà un **LIMITE DI VELOCITÀ** sul tratto attuale in modo da uniformare i tempi di percorrenza di A14 e Passante Nord.

PASSANTE NORD : ANCORA BUGIE ...

Le sbandierate mitigazioni ambientali saranno comunque limitate alla disponibilità degli scarsi fondi stanziati

Un "MURAGLIONE" a nord di Bologna, di h media **3,7 m.** pari a **3,8 milioni di mq** di inerti pregiati e costosi...

Allontana solo un **modesto 12%** di traffico...e solo a condizioni di **sovrappedaggi** e divieti!

Il Passante Nord sarà a **2 CORSIE** (non a 3 come era previsto nel primo progetto).

Non ci sarà **ALCUN TRATTO LIBERALIZZATO** tra tangenziale e Bologna-Interporto

Non saranno completate le **TANTE OPERE MINORI INCOMPIUTE** chieste come **INDISPENSABILI** dai Sindaci nel 2003

A questa vergogna **LO STATO VORRÀ** aggiungere **ANCHE LA DEFISCALIZZAZIONE ?**

Quadro sinottico di confronto tra i tracciati: Indicatori tecnici

PARAMETRI	ITINERARIO ATTUALE	TRACCIATO PTCF 2003	TRACCIATO ASPI 2012	TRACCIATO EEL gen 2013 (con adattamenti tecnici)
Lunghezza itinerario (km)	28,00	43,45	36,35	41,61
Sviluppo variante fuori sede (km)	-	40,50	30,70	37,45
Rilevato	-	30,2 (75%)	19,3 (63%)	30,3 (81%)
Trincea	-	3,4 (8%)	3,0 (10%)	0 (0%)
Viadotto	-	3,2 (8%)	8,2 (27%)	7,1 (19%)
Galleria art.	-	3,7 (9%)	0,2 (1%)	0 (0%)
Terre da approvvigionare (mc)	-	1.100.000	2.383.700	3.860.000
Numero dei Comuni sottesi	-	12	7	11
Abitanti di Comuni sottesi	-	539.707	485.551	526.857

INDICATORI TECNICI

Quadro sinottico di confronto tra i tracciati: Indicatori trasportistici

Tracciato enti Locali

PARAMETRI	ITINERARIO ATTUALE			TRACCIATO PTCP 2003			TRACCIATO ASPI 2012			TRACCIATO EEL gen 2013 (con adattamenti tecnici)		
	A14	TAN	PASS	A14	TAN	PASS	A14	TAN	PASS	A14	TAN	PASS
Tempi di percorrenza dell'itinerario v. leggeri (min)	17			24			20			23		
Tempi di percorrenza dell'itinerario v. pesanti (min)	21			33			27			31		
Velocità media ora di punta (km/h)	85	39	-	56		119	66	54	112	65	54	110
Pedaggio itinerario v. leggeri (€)	1,9			2,9			2,4			2,8		
Pedaggio itinerario v. pesanti (€)	3,2			4,9			4,1			4,7		
Capacità attrattiva v. leggeri A1 MI-A14 (%)	100%			-			32%			12%		

INDICATORI TRASPORTISTICI

Quadro sinottico di confronto tra i tracciati: Costi ed Impatti

PARAMETRI	ITINERARIO ATTUALE	TRACCIATO PTCF 2003	TRACCIATO ASPI 2012	TRACCIATO BELL gen 2013 (con adattamenti tecnici)
Emissioni di CO2 - 12.000 veicoli pesanti (t/anno)	69.297	107.828	89.962	102.980
Macrovincoli territoriali ed ambientali (% di tracciato)	-	35%	0%	25%
Occupazione di territorio (ha)	-	203	154	187
Importo netto dell'intervento (€/mil)	-	1.500	1.300	1.400
Costi unitari totali v. pesanti (€/veic)	28,9	44,8	37,5	42,9
Costo operativo v.pesanti (€/veic)	16,9	26,3	22,0	25,2
Costo monetario del tempo di viaggio v.pesanti (€/veic)	8,8	13,6	11,4	13,0
Costo del pedaggio v.pesanti (€/veic)	3,2	4,9	4,1	4,7

... in dettaglio i dati Ddi ASPI ...

Lunghezza itinerario: valore misurato dalla progr. 0+000 dell'Al 4 (interconnessione Al /A14) alla progr. km 28+000 dell'Al4 (coincidente con la fine intervento del tracciato PTCP). La soluzione proposta dagli EELL comporta un **allungamento dell'itinerario autostradale rispetto a quello studiato da ASPI del 14 %**.

Terre da approvvigionare: per il tracciato PTCP il valore indicato è stato desunto dallo Studio di Fattibilità della Provincia (2003): negli altri casi è stato stimato assumendo una altezza media di rilevato pari a **3,7 m** e ipotizzando il riutilizzo totale del materiale scavato. Con il tracciato proposto dagli **EELL il fabbisogno di terre aumenta di più del 60% rispetto alla soluzione proposta da ASPI**, enfatizzando le criticità connesse alla **reperimento di materiali da cava (delta 1.476.300 mc)**

Tempi di percorrenza dell'itinerario veicoli leggeri: stimati assumendo una velocità media **pari o 100 km/h per l'attuale, 110 km/h sul Passante**.

Tempi di percorrenza dell'itinerario veicoli pesanti: stimati assumendo una velocità media pari a **80 km/h**.

... in dettaglio

Velocità media ora di punta: per il tracciato PTCP il valore indicato è stato desunto dallo Studio di Fattibilità della Provincia, tenendo presente che, nell'ipotesi di banalizzazione completa (dimostratasi non tecnicamente percorribile), il valore indicato è unico per il futuro sistema tangenziale. Negli altri casi i valori indicati sono **stati stimati dal modello di traffico sviluppato da ASPI, nel medio termine e ponderati in base ai veicoli*km.**

*Si nota che allo stato attuale l'autostrada **A14** registra condizioni adeguate di circolazione, mentre le complanari presentano condizioni critiche. La soluzione di progetto genera un **peggioramento** delle condizioni di deflusso dell'A14 e non migliora in maniera efficace le condizioni di deflusso sulle complanari; questo risultato negativo si amplifica nella soluzione proposta dagli **EELL**.*

Pedaggio itinerario v. leggeri: Il **pedaggio** è stato calcolato in base alla tariffa chilometrica all'utente dei veicoli leggeri pari a 0,06614 €/km (tariffe **ASPI di pianura 2013**).

Pedaggio itinerario v. pesanti: Il **pedaggio** è stato calcolato in base alla tariffa chilometrica media all'utente dei veicoli pesanti pari a 0,11389 €/km (tariffe **ASPI di pianura 2013**).

... in dettaglio ...

Capacità attrattiva v. leggeri A1Mi-A14: la soluzione proposta dagli EELL risulta meno attrattiva nei confronti degli spostamenti dei veicoli leggeri di attraversamento (A14 - Al Mi); di tali spostamenti **il Passante, nella soluzione studiata da ASPI, ne "cattura" il 32%, mentre la soluzione proposta dagli EELL solo il 12% (diminuzione del 63%)**. Per i veicoli pesanti in attraversamento (A14-A1Mi), per i quali sussiste il vincolo di interdizione dell'itinerario attuale, il tracciato proposto dagli EELL **perde il 6% circa di transiti**, che scelgono percorsi alternativi sulla viabilità ordinaria.

Macrovincoli territoriali ed ambientali: Il tracciato proposto dagli EELL, come quello del PTCP, interessa per un tratto di circa 7 km (dalla progr. km 10+000 al km 17+000) una vasta area indicata nello studio di fattibilità della Provincia come interessata da **fenomeni di esondazione**; Inoltre interferiscono con **aree di accertata e rilevante consistenza archeologica** ed **aree di tutela paesaggistica** (in numero maggiore per il tracciato PTCP). Il tracciato del PTCP inoltre prevede una **galleria in area caratterizzata da falda molto superficiale**, con effetti significativi in termini di modifica della quota della falda. L'aggiornamento dei vincoli fornito dagli EELL in forma non ufficiale, ha modificato tali evidenze, facendone emergere di nuove (presenza di aree storicamente alluvionate **presenti nel quadrante est del tracciato EELL**).

Occupazione di territorio: L'occupazione di territorio da parte del Passante è stata calcolata considerando l'ingombro della piattaforma autostradale con un rilevato di altezza media pari a circa 3,7 m. **Nel calcolo non sono stati considerati svincoli e interconnessioni**, che costituiscono elementi invariati tra le soluzioni.

... in dettaglio

Importo netto dell'intervento: per la soluzione PTCP il costo netto dell'investimento è desunto dalla proposta di PF di Pizzarotti attualizzato con indice ISTAT. Per garantire la trasparenza idraulica nelle aree individuate come "**storicamente alluvionate**" dovranno essere approfondite le soluzione tecniche da perseguire di intesa con gli enti territoriali competenti. Tali approfondimenti potrebbero **indurre incrementi dei costi significativi**.

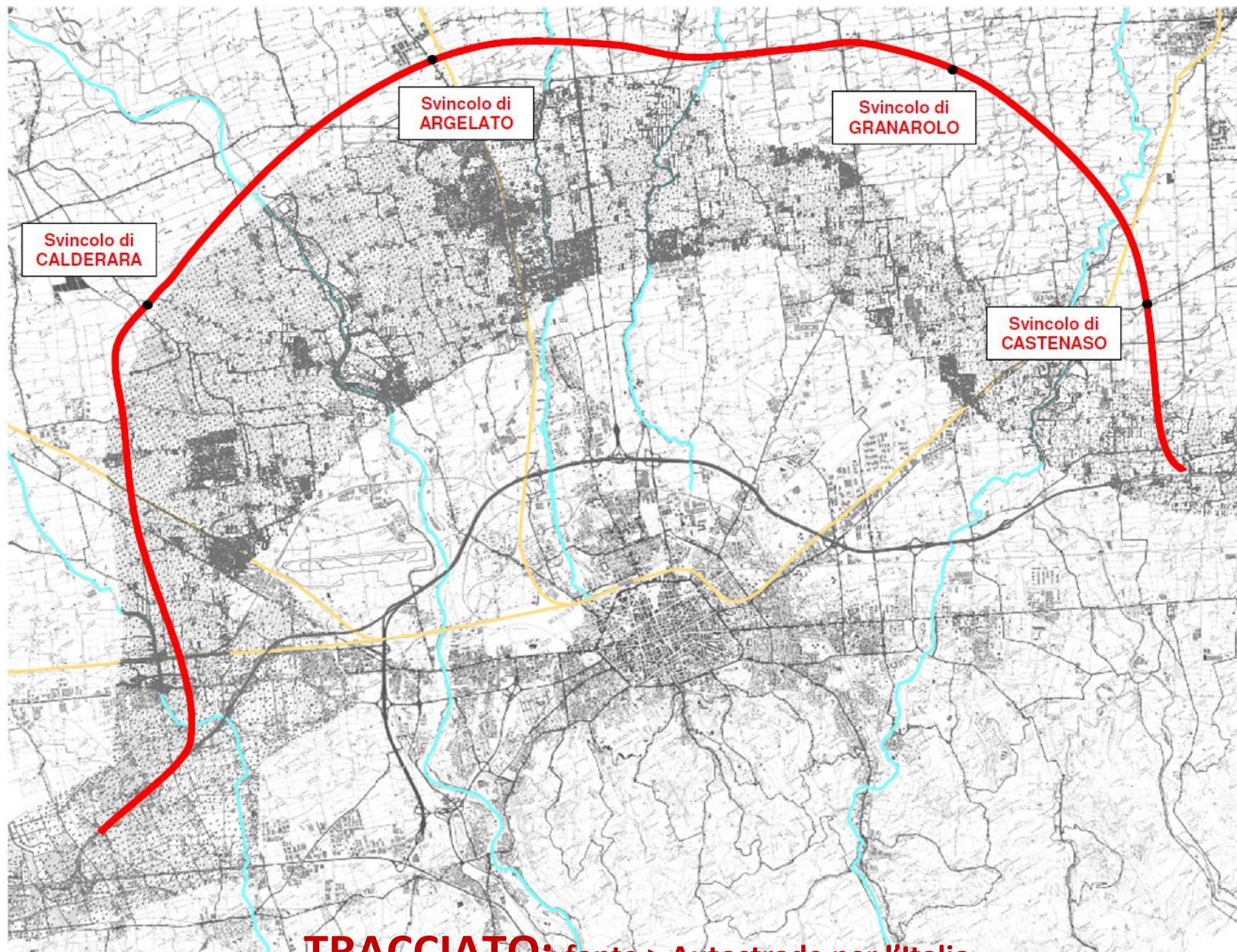
Costo operativo veicoli pesanti: La stima dei costi operativi tiene conto dei **consumi di carburante** e dei **costi di manutenzione** ed è stata effettuata sulla base della composizione del parco circolante per tipologia di alimentazione e sui costi medi dei modelli dei veicoli più rappresentativi (fonte ACI). Dalle stime emerge un costo medio operativo per i veicoli pesanti pari a **0,605 €/km**.

Costo monetario del tempo di viaggio veicoli pesanti: Il costo monetario del tempo di viaggio (VOTI) è stato assunto pari a **25 €/h** per i veicoli pesanti.

Costo del pedaggio veicoli pesanti: il pedaggio è stato calcolato in base alla tariffa **chilometrica** media all'utente dei veicoli pesanti pari a **0,11389 €/km** (tariffe ASPI di pianura 2013).

Comitato per l'Alternativa al Passante Autostradale Nord di Bologna

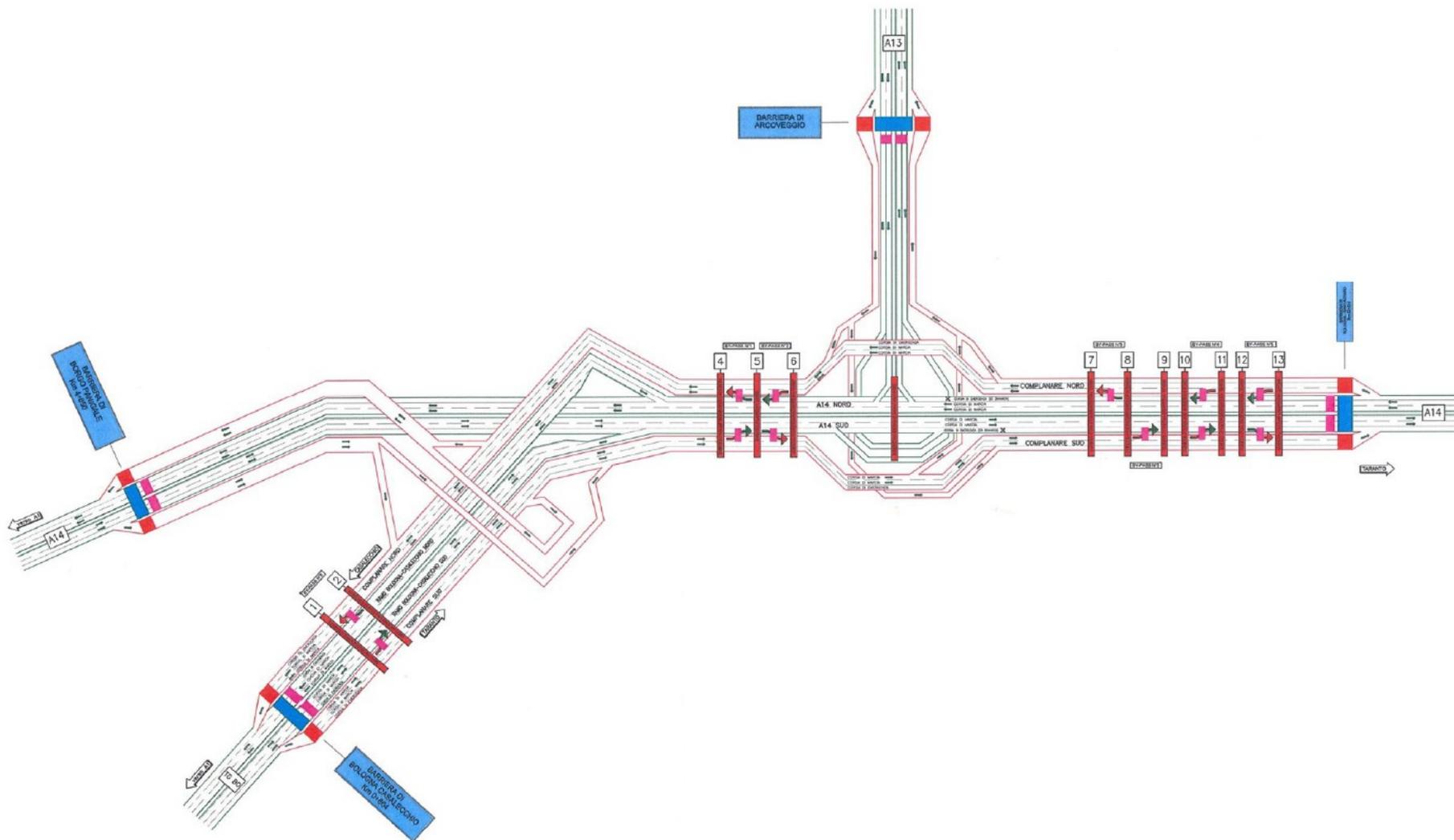
www.PassanteNord.org



TRACCIATO: fonte > Autostrade per l'Italia

Schema by-pass banalizzazione fonte > Autostrade per l'Italia

- Semi-Barriera complanare
- Barriera diaframmatica autostrada



Comitato per l'Alternativa al Passante Autostradale Nord di Bologna

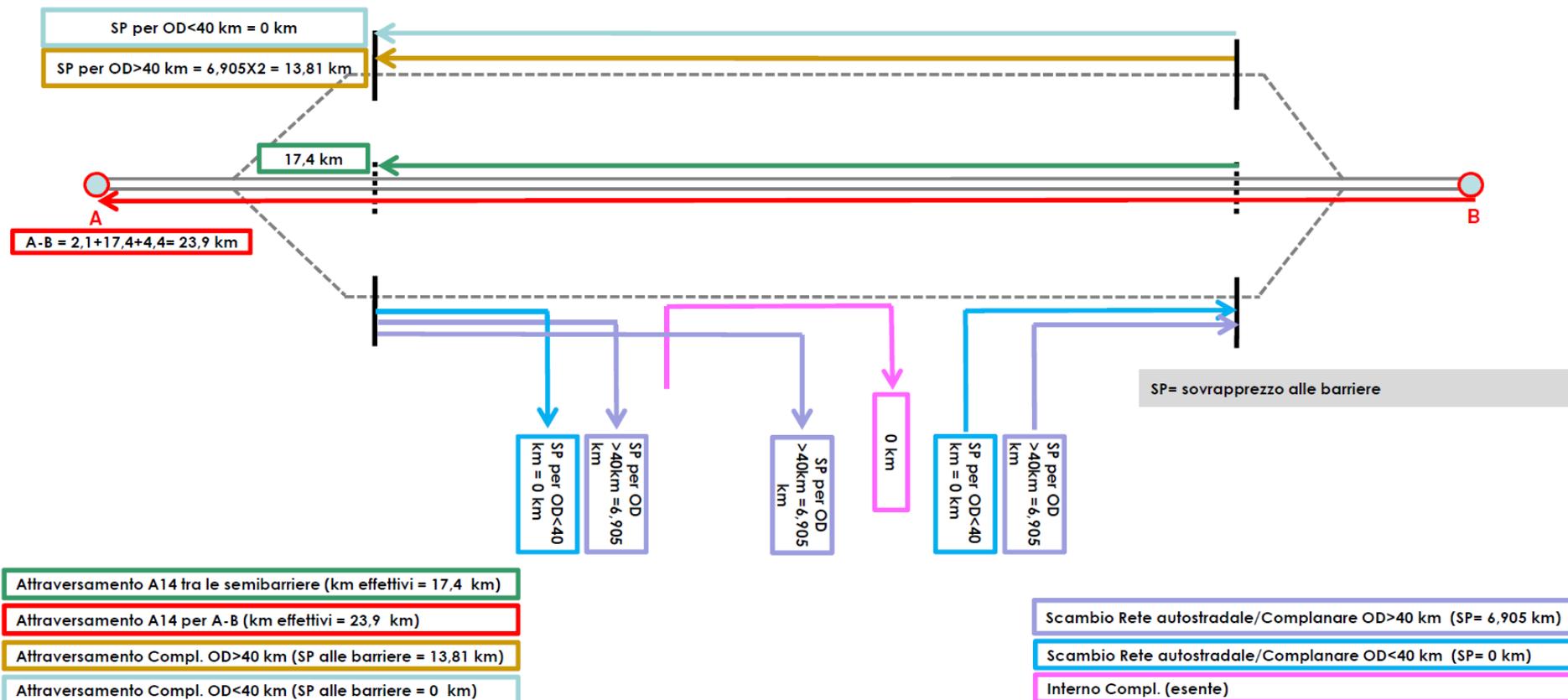
www.PassanteNord.org

schema pedaggi

fonte > Autostrade per l'Italia

STATO ATTUALE
ESEMPIO DI PEDAGGIO
PER RELAZIONI EST-OVEST

ESENZIONE IN COMPLANARE PER
GLI SPOSTAMENTI INTERNI E PER GLI
SCAMBI CON OD < 40 Km



Comitato per l'Alternativa al Passante Autostradale Nord di Bologna

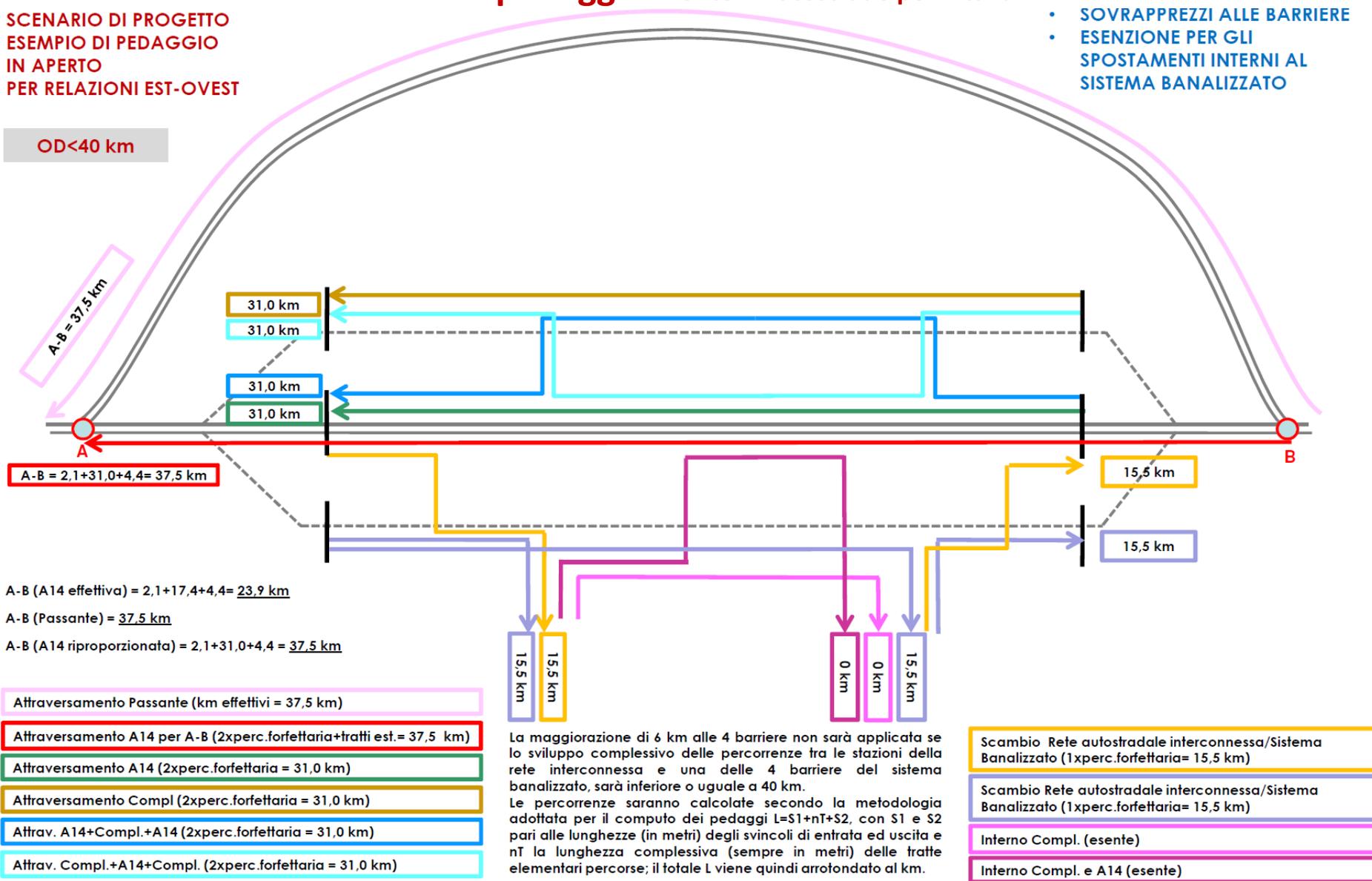
www.PassanteNord.org

schema pedaggi fonte > Autostrade per l'Italia

- SOVRAPPREZZI ALLE BARRIERE
- ESEZIONE PER GLI SPOSTAMENTI INTERNI AL SISTEMA BANALIZZATO

SCENARIO DI PROGETTO
ESEMPIO DI PEDAGGIO
IN APERTO
PER RELAZIONI EST-OVEST

OD < 40 km



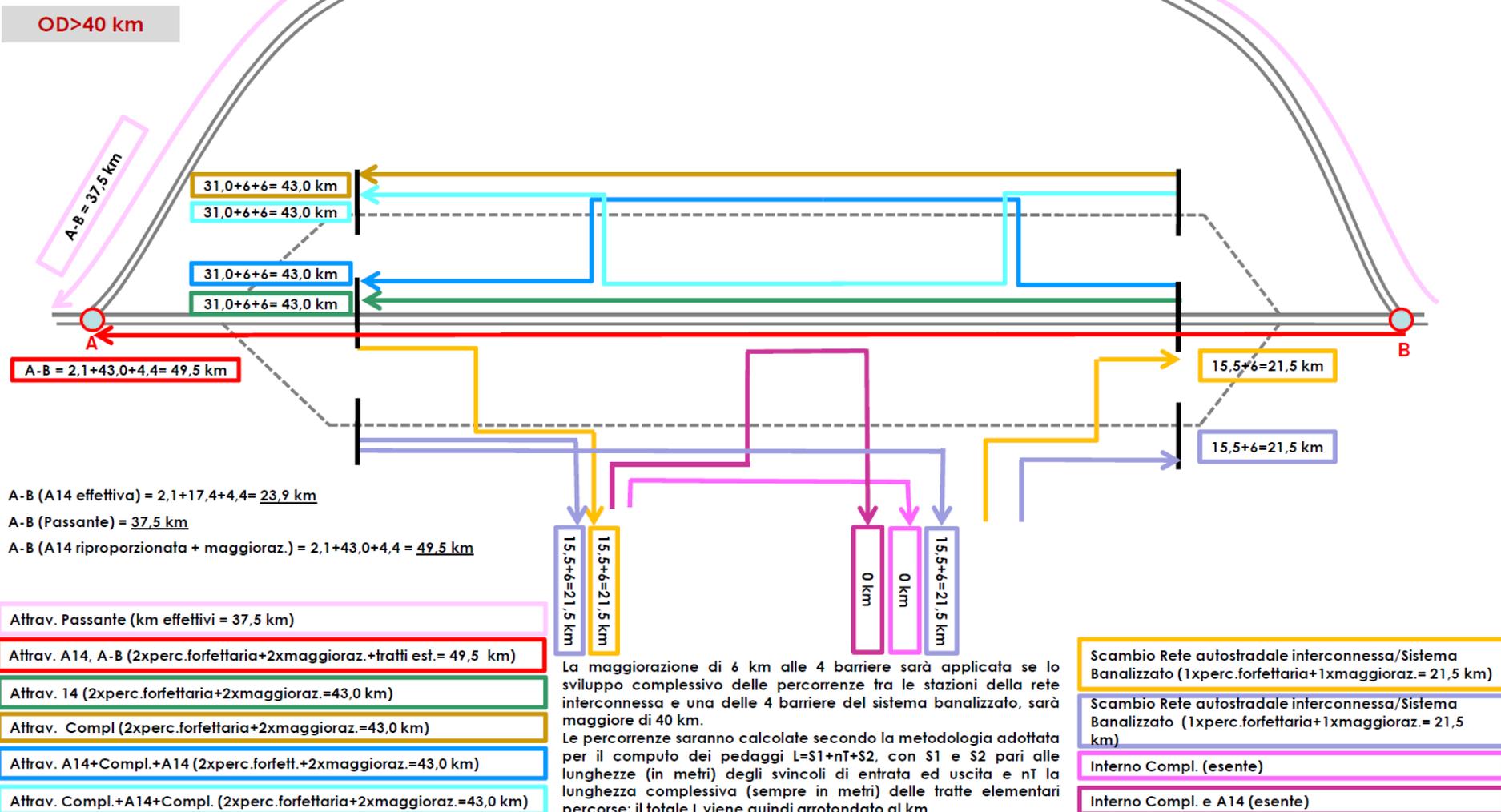
Comitato per l'Alternativa al Passante Autostradale Nord di Bologna

www.PassanteNord.org

schema pedaggi fonte > Autostrade per l'Italia

SCENARIO DI PROGETTO
ESEMPIO DI PEDAGGIO
IN APERTO
PER RELAZIONI EST-OVEST

- SOVRAPPREZZI ALLE BARRIERE
- ESENZIONE PER GLI SPOSTAMENTI INTERNI AL SISTEMA BANALIZZATO



La nostra proposta alternativa alla VERGOGNA del Passante Nord

VELOCE, ECONOMICA E FATTIBILE

3 corsie tangenziale + 3 corsie autostrada

Area di
intervento

Tracciato attuale

Area di
intervento



La nostra proposta alternativa alla VERGOGNA del Passante Nord

VELOCE, ECONOMICA E FATTIBILE

3 corsie tangenziale + 3 corsie autostrada



La nostra proposta alternativa alla VERGOGNA del Passante Nord
VELOCE, ECONOMICA E FATTIBILE

PARCHEGGI SCAMBIATORI
COPERTI E CUSTODITI SENZA
CONSUMO DI NUOVE AREE

MAGAZZINI e RIMESSE per
MANUTENZIONE
e
SOCCORSO STRADALE



La nostra proposta alternativa alla VERGOGNA del Passante Nord
VELOCE, ECONOMICA E FATTIBILE



**SEZIONE S. DONNINO
ECODOTTO**

Pannelli Fotovoltaici



**SEZIONE RILEVATO
GALLERIA ARTIFICIALE**

Restano inoltre i fondi ed i tempi per terminare opere incomplete e assolutamente necessarie sparse per tutto il territorio della Provincia (trasporti pubblici, la Trasversale e tutti gli svincoli, il Ponte sul Reno, Nuova Galliera e Lungo Savena, ecc....)

CONFRONTO TRA DUE PROGETTI PER IL NODO VIARIO DI BOLOGNA

Parte 1 di 2	PASSANTE NORD 2014	NOSTRA IPOTESI
LUNGHEZZA AUTOSTRADA	38 km	23 km
TRAFFICO AUTOSTRADALE DEVIATO (CON DISINCENTIVI)	max 20%	NO
PEDAGGIO SULLA TANGENZIALE	SI	NO
POPOLAZIONE ESPOSTA	AUMENTO	DIMINUZIONE
MITIGAZIONI AMBIENTALI SULLA TANGENZIALE	NO	SI
INQUINAMENTO TOTALE	AUMENTO (MAGGIOR PERCORSO)	DIMINUZIONE (PIU' SCORREVOLEZZA)
MAGGIOR CONSUMO ENERGETICO (kTEP/anno)	50	DIMINUZIONE (PIU' SCORREVOLEZZA)
DISTRUZIONE IRREVERSIBILE DI NUOVO TERRITORIO (ETTARI)	700	NESSUNA
PERDITA AGRICOLTURA PREGIATA (ETTARI)	7600	NESSUNA
IMPATTO SU BENI CULTURALI E TOPOGRAFIA STORICA	MOLTO CONSISTENTE	NESSUNO
INTERRUZIONE DEL RETICOLO DI VIABILITA' SECONDARIA	QUASI TOTALE	NESSUNA
IMPATTO IDROGEOLOGICO SULLO SCOLO DELLE ACQUE	MOLTO CONSISTENTE	NESSUNO

CONFRONTO TRA DUE PROGETTI PER IL NODO VIARIO DI BOLOGNA

Parte 2 di 2

PASSANTE NORD 2014

NOSTRA IPOTESI

MATERIALI DI CAVA PER IL RILEVATO (metri cubi)

3.800.000

0

INTEGRAZIONE CON SISTEMA FERROVIARIO

NO

SI

POSSIBILITA' DI AGGIUNGERE FUNZIONI IN FUTURO

NO

SI

ESPROPRI E INDENNIZZI

MOLTO CONSISTENTI

NO

BANDO EUROPEO

SI

NO

CANTIERIZZAZIONE

DISAGI SU 38 KM

MINIMI DISAGI

REALIZZAZIONE PER STRALCI FUNZIONALI

NO

SI

RICADUTA SU ECONOMIA LOCALE

PARZIALE

MASSIMA

TEMPI (ANNI)

PIU' DI 10

MENO DI 4

COSTO TOTALE (MILIONI DI EURO)

1.280

600

La nostra proposta alternativa al Passante Nord

ALTRI VANTAGGI

1 – Possibilità di eseguire i lavori per stralci funzionali

Il Passante Nord potrà funzionare solo al completamento dell'intero percorso .

La nostra ipotesi invece può essere realizzata in due o tre blocchi successivi diventando operativi appena conclusi i singoli blocchi .

2 – Coinvolgimento dell'economia locale

Nella nostra ipotesi un finanziamento verrebbe distribuito su una serie di operazioni più piccole (compresi gli interventi nei comuni della cintura bolognese, coinvolgendo molto di più l'economia locale)

3 – Procedure più veloci

Nella nostra ipotesi, oltre a non avere il problema degli espropri, la Società Autostrade potrebbe costruire la terza corsia senza bando europeo in quanto potenzialmente di una infrastruttura già in concessione.

La nostra proposta alternativa al Passante Nord

APPROVATA DA PRESTIGIOSI ISTITUTI

Prof. Ing. Pier Paolo Diotallevi (Ordinario di Tecnica delle costruzioni della Facoltà d'Ingegneria dell'Università degli Studi di Bologna)

“la soluzione del cosiddetto **Passante Nord**, essendo esso realizzato con un percorso che corre a livello della superficie del terreno o da esso poco distante, **si riconosce che le difficoltà esecutive possono essere considerate del tipo corrente ovvero del tipo di quelle tradizionali** nell'esecuzione di un percorso autostradale in una zona di pianura., con la costruzione di rilevati e trincee e di opere d'arte, quali ponti, sovrappassi e sottopassi, gallerie artificiali, muri di sostegno, intersezioni con linee ferroviarie realizzate con interrimento delle carreggiate stradali e inserimenti, ad esempio, di manufatti a spinta sotto il piano del ferro;”

“**l'altra ipotesi** che è stata formulata per la soluzione del nodo stradale di Bologna è quella di provvedere ad un allargamento dell'attuale sede... rileva che:

> la serie di operazioni descritte può essere eseguita senza portare significativo intralcio al flusso del traffico ..., svolgendosi le lavorazioni al margine delle corsie e potendo operare dall'esterno del corpo stradale.

realizzazioni di questo tipo sono possibili e si possono confermare: ... lavori recentemente conclusi relativi all'allungamento della pista dell'aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna che hanno richiesto l'interrimento di alcuni tratti della cintura ferroviaria di Bologna in posizione prossima al tracciato esistente;

- considerazioni specifiche poi devono essere fatte in corrispondenza di punti particolari, quali l'attraversamento ad esempio del fiume Reno, dove si tratterrà di ampliare l'impalcato dell'attuale ponte per dare spazio e continuità alle carreggiate aggiuntive. A questo proposito ricorda che operazioni analoghe furono compiute in tempi relativamente recenti sull'autostrada del sole e sull'autostrada Bologna -Rimini, in occasione della costruzione della terza corsia per ogni senso di marcia.

Il Comitato non si oppone a sbloccare opere utili
e lungimiranti

**Il Comitato chiede solo che non siano
progetti obsoleti, di infima qualità e
scempio di risorse, in un'ottica di**

“SMART” SPENDING !