

## Gianni Galli

---

**Da:** Gianni Galli <giannigalli51@gmail.com>  
**Inviato:** sabato 20 maggio 2017 11:27  
**A:** vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it  
**Oggetto:** Osservazioni al Progetto di Intermedia  
**Allegati:** Osservazioni al Progetto Intermedia.pdf; 1  
PiccoleOpereUtiliVelocOutlet4bluAggiornato.gif;  
IntermediaConfronto2proposteG.jpg

Buongiorno,

invio per conto del Comitato per l'Alternativa al Passante Nord il documento con le Osservazioni al Progetto di Intermedia con n.2 allegati allo stesso.

Distinti saluti

Gianni Galli

(presidente del Comitato)

20/5  
OK - ANDATO A BUON FINE

**Gianni Galli**

---

**Da:** Gianni Galli <giannigalli@interfree.it>  
**Inviato:** sabato 20 maggio 2017 09:34  
**A:** 'aobo@cert.arpa.emr.it'  
**Oggetto:** Osservazioni al Progetto di Intermedia  
**Allegati:** Osservazioni al Progetto Intermedia.pdf; 1  
PiccoleOpereUtiliVelocOutlet4bluAggiornato.gif;  
IntermediaConfronto2proposteG.jpg

Buongiorno,

invio per conto del Comitato per l'Alternativa al Passante Nord il documento con le Osservazioni al Progetto di Intermedia con n.2 allegati allo stesso.

Distinti saluti

Gianni Galli

(presidente del Comitato)

*ARPA*

*OK - REFERENDUM CONCORDIA*

**COMITATO DI CITTADINI  
CONTRO IL PASSANTE  
AUTOSTRADALE NORD**  
VIA ALTABELLA, 3 - 40126 BOLOGNA  
C/O STUDIO GUALANDI  
CODICE FISCALE 91291330370  
IBAN IT 44 2 07072 36850 038000146582

Alla Regione Emilia Romagna

Viale Aldo Moro, 52

40127 – Bologna

**Bologna li 20 maggio 2017**

## **OSSERVAZIONI AL PROGETTO INTERMEDIA DI PIANURA, DEPOSITATO DA AUTOSTRADE**

A nome del Comitato per l'Alternativa al Passante Nord presentiamo osservazioni a questo progetto in quanto finanziato nell'ambito della sistemazione del nodo viario bolognese che ha comportato l'abbandono del Passante Nord, il potenziamento della sede attuale e il completamento delle rete viaria del quadrante a Nord di Bologna.

Le nostre osservazioni sono, come sempre, di carattere generale, basate su principi di cui oggi non si può trascurare l'urgenza e che sono anche alla base della svolta nella pianificazione della Città Metropolitana, secondo il documento Piano Strategico Metropolitano 2.0 presentato a Palazzo Re Enzo il 6 aprile del 2016, presenti tutte le Autorità Locali, Regionali ed il Ministro Delrio.

### **OSSERVAZIONI SULL'OPERA**

Ci sembra che l'Intermedia di Pianura contraddica totalmente il più importante principio del nuovo corso di pianificazione: la minimizzazione del consumo di suolo, anzi a nostro avviso siamo di fronte ad una "massimizzazione" del consumo di territorio non giustificata dalla sua presunta funzionalità.

Il Comitato, come suo metodo, non si limita ad evidenziare le macroscopiche contraddizioni dell'opera, ma propone un tracciato alternativo a consumo di suolo quasi zero, realizzato sfruttando ed adeguando le arterie esistenti con minimi ritocchi, invece di inventarsi nuove strade divoratrici di territorio e dal percorso bizzarro come l'opera in oggetto.

Questa nostra proposta era stata già da noi suggerita e divulgata in tutte le sedi fin dal 2010 con la denominazione di "piccole opere utili e veloci".

L'unico punto in comune tra le due idee è il terzo ponte sul fiume Reno al Trebbo, da noi indicata da tanti anni come opera di ottimizzazione e alleggerimento di traffico improprio sulla Tangenziale.

Questo ponte non è una novità ed è presente anche nel PMP 2006-2008, ma non ha mai avuto la priorità necessaria da noi indicata e non troviamo nei documenti oggi presentati l'indicazione precisa di realizzarlo prima dell'inizio dei lavori sulla Tangenziale come grande aiuto dei cantieri sul NODO.

Un pesante effetto collaterale di questo errore strategico è quello di assorbire la maggior parte dei finanziamenti destinati al quadrante Nord a causa del costo esagerato di 64 milioni di euro, sottraendolo al completamento di altre opere incompiute e necessarie. La nostra proposta invece, sfruttando le strade già esistenti opportunamente adeguate, comporta un minimo consumo di territorio e di risorse finanziarie. In questo modo si liberebbero risorse sufficienti per completare la Trasversale di Pianura, la principale arteria di collegamento est-ovest, incompiuta da oltre 40 anni e di cui non si vede la fine neppure in questa occasione.

Il progetto "Autostrade/Città Metropolitana" inoltre parte con il piede sbagliato insistendo a vincolare l'estremità orientale a via Prati anche se non ci sono ragioni funzionali. Questa estremità muore contro la Lungo Savena, senza sbocchi ad Est, al contrario della nostra ipotesi che prevede un collegamento con l'abitato di Castenaso e oltre.

Sembra solo una eredità del progetto per il nuovo Centro Sportivo del Bologna FC, abbandonato dalla Società Sportiva ma tuttora vigente come accordo di cambio destinazione d'uso dei terreni da agricoli ad edificabili. Un progetto di centro sportivo sostenuto a spada tratta dalla vecchia Provincia ricorrendo anche a forzature tecniche e giuridiche, il cui unico risultato è stato la mancata valorizzazione degli attuali impianti sportivi di Granarolo.

Un altro punto difficilmente difendibile del tracciato presentato è all'intersezione con la Porrettana (SS 64).

Con lo scopo di salvaguardare un bene culturale si è trovato il modo di concentrare una varietà di aspetti negativi. Si consuma moltissimo territorio con un'ansa bizzarra e si costruisce addirittura una variante alla Porrettana (SS64) con dismissione della sede attuale, rovinando completamente l'aspetto culturale-paesaggistico della zona con un intrico di nuove strade che ingabbiano ciò che si vuole tutelare.

#### LA PROPOSTA DEL COMITATO

La proposta del Comitato: da Castenaso strada del Frullo fino alla rotonda con la S. Donato, nuova rotonda all'incrocio con Quarto di Sopra per innestarsi nella via del Gomito, poi fino alla rotonda con la Porrettana (SS 64), quindi diritto alla circonvallazione di Corticella che con rotonda e svolta verso Nord conduce sotto il ponte della Ferrovia Bologna-Ferrara, arrivando con un piccolo braccetto ad immettersi nella circonvallazione di Trebbo (stesso punto di arrivo dell'Intermedia di Autostrade-Città Metropolitana), proseguendo poi fino all'argine del Reno con il nuovo ponte. Il Casello Autostradale Intermedio sulla A13 può essere benissimo spostato su una strada confluyente nel nostro tracciato (via Peglion) che dista da quello dell'Intermedia Autostrade/Città Metropolitana di poco più di 500 metri verso Sud. Distanza che non pregiudica la funzionalità del medesimo.

Se lo scopo principale dell'Intermedia di Pianura è quello di drenare come una gronda il traffico del centro Nord della pianura per convogliarlo a ovest del Reno e viceversa senza passare dalla Tangenziale o dalla Trasversale di Pianura, sottolineiamo che lo stesso compito lo assolve altrettanto bene la nostra proposta.

Forse si pensa che per una efficacia maggiore occorra materialmente toccare i distretti produttivi ma in realtà tutti questi distretti fanno capo a delle radiali che è sufficiente collegare trasversalmente tra di loro anche in punti più lontani.

Infine il nuovo casello sulla A13 potrebbe diventare importante anche nel caso di un serio intervento, finanziato dai risparmi consentiti dalla nostra proposta, sulla Trasversale di Pianura in corrispondenza di Funo/interporto come supporto alla cantierizzazione, in particolare in occasione del rifacimento del ponte della Trasversale sull'Autostrada.

Distinti saluti,

Per il Comitato

Gianni Galli e Severino

COMITATO DI CITTADINI  
CONTRO IL PASSANTE  
AUTOSTRADALE NORD  
VIA ALTABELLA, 3/1 40126 BOLOGNA  
C/O STUDIO GUALANDI  
CODICE FISCALE 91291330370  
IBAN IT 44 2 07072 36850 038000146582

Doc. allegati.

1 tavola "piccoli lavori utili e veloci

2 confronto tra i due tracciati di Intermedia