

RIF. n. 022  
Spett.le  
**Comitato Alternativa Passante  
Nord**

OGGETTO: Autostrada A14 Bologna – Bari – Taranto  
Potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna  
Opere di adduzione  
Procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 13 della L.R.  
9/1999 relativa al progetto denominato "Intermedia di Pianura"

---

Con riferimento alla osservazione assunta al protocollo della Regione Emilia Romagna n. PGB0/2017/11237, si ricorda preliminarmente che in data 15 Aprile 2016 è stato siglato un accordo ("Accordo 2016") tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Emilia Romagna, la Città Metropolitana di Bologna, il Comune di Bologna e Autostrade per l'Italia per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna, che prevede la realizzazione del cosiddetto "Passante di mezzo". L'obiettivo dell'accordo è la definizione di un progetto che, a partire dall'analisi del contesto insediativo esistente, sviluppi il tema del potenziamento in sede con un approccio che veda nell'infrastruttura anche l'opportunità di riorganizzare, con particolare attenzione alla mitigazione ed all'inserimento ambientale, lo spazio ed il territorio adiacente già fortemente urbanizzato in un'ottica di minor occupazione del territorio, anche con un coerente sviluppo delle infrastrutture di adduzione al sistema autostradale/tangenziale.

Il progetto di potenziamento del sistema autostradale e tangenziale di Bologna prevede, oltre alla realizzazione dell'ampliamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna, la realizzazione di alcuni interventi di completamento della rete viaria di adduzione a scala urbana – metropolitana tra i quali rientra l'Intermedia di Pianura.

L'ipotesi di un'infrastruttura viaria ad andamento est-ovest compresa fra la Trasversale di Pianura ed il sistema Tangenziale di Bologna, in corrispondenza della porzione centrale semi-conurbata dell'area metropolitana, era già presente nei programmi e nelle proposte degli Enti locali da molti anni.

La previsione dell'infrastruttura denominata 'Intermedia di Pianura' è stata quindi formalizzata dal PTCP nella Tavola 4 " Assetto strategico delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità ", che prevede una viabilità extraurbana dalla Lungo Savena alla S.P.

568 "Persicetana" con funzione di raffittimento della "grande rete" in direzione est-ovest (Tangenziale di Bologna, Trasversale di Pianura) e di connessione degli assi nord-sud.

Partendo dalle previsioni contenute nel PTCP, il PMP ha proceduto alla definizione di una metodologia per la definizione di un elenco di priorità delle infrastrutture dalla cui applicazione è emersa come opera prioritaria e strategica appunto l'Intermedia di Pianura.

Lo sviluppo urbanistico-territoriale della pianura bolognese incentrato sul comune di Bologna ha da sempre privilegiato le direttrici di traffico costituite dagli assi di penetrazione Nord-Sud, a scapito dei collegamenti trasversali in direzione Est-Ovest.

In particolare, se si analizzano i possibili itinerari che attualmente collegano il Comune di Calderara e quello di Granarolo, si evidenzia come essi siano incentrati o sulla Tangenziale di Bologna o sulla Trasversale S.P. 3, con evidenti allungamenti di percorrenza e tempi spesi sulla rete viaria.

I collegamenti trasversali esistenti sono inoltre ostacolati, oltre che dall'assenza di una infrastruttura viaria di caratteristiche adeguate, anche dalla presenza discontinuità degli itinerari di attraversamento Est-Ovest rispetto a quelli storici in direzione Nord-Sud e da vincoli di carattere naturale come ad esempio il corso del fiume Reno, il quale non presenta attraversamenti nel lungo tratto compreso tra la tangenziale di Bologna e la S.P. 3 trasversale di Pianura.

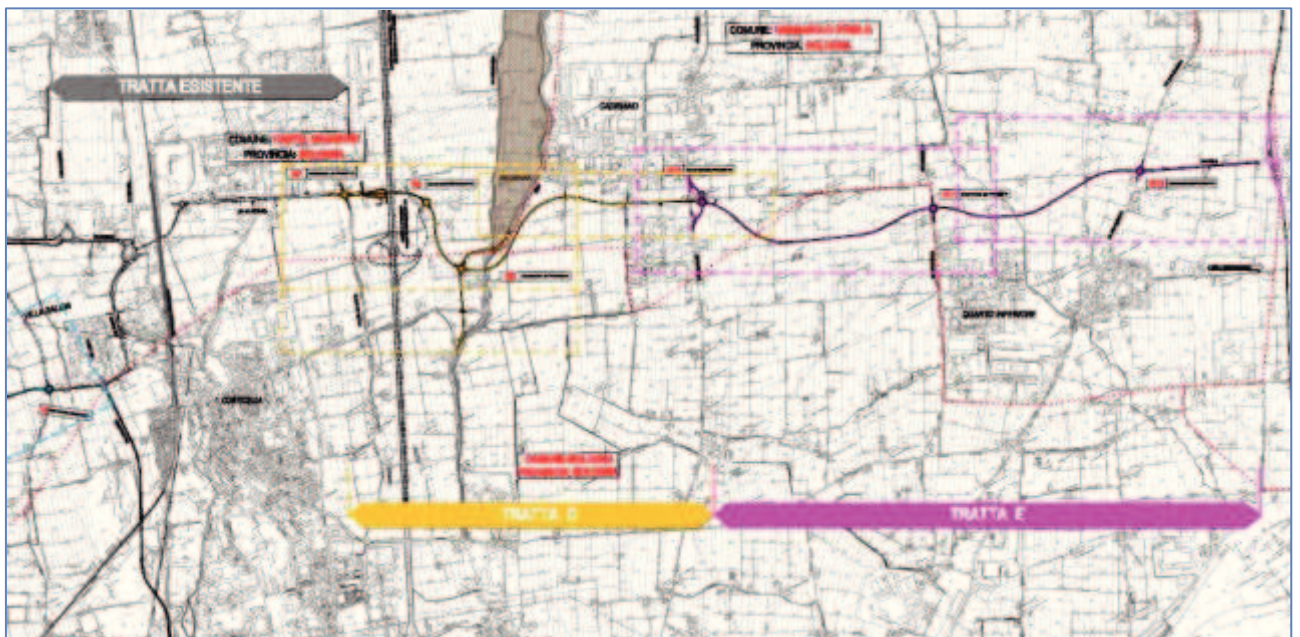
Il progetto Intermedia di Pianura collega i Comuni di Calderara e Castenaso creando una rete viaria con funzione intercomunale di connessione fra la direttrice Persicetana e la direttrice Lungo Savena, anche in considerazione di quanto previsto nello Studio di fattibilità redatto da Città Metropolitana di Bologna a gennaio 2008. In particolare, l'infrastruttura in esame congiunge i distretti industriali di Sala Bolognese, Calderara, Castel Maggiore, Bologna, Granarolo e Castenaso, fornendo una viabilità per l'appunto "intermedia" tra la S.P.3 Trasversale di Pianura e la Tangenziale di Bologna. Oltre a ciò, essa costituisce un raccordo con le principali viabilità radiali del Comune di Bologna quali la Padullese, la Galliera, la Saliceto, l'autostrada A13 e la Porrettana. L'Intermedia di Pianura è una strada di connessione/distribuzione costituita dalla successione di strade comunali esistenti cui, tuttavia, mancano dei tratti per realizzare una viabilità continua in grado di collegare alcune delle zone industriali principali della Provincia. A tal fine, il progetto individuato prevede la ricucitura della rete viaria esistente razionalizzando e raccordando tra loro i vari tratti di strade comunali.

L'asse dell'Intermedia ha uno sviluppo complessivo di circa 20 km, di cui il 43% rappresenta un adeguamento in sede (8,6 Km), il 30% è stato già realizzato a carico degli attuatori di nuovi comparti di edificazione (5,8 Km), ed il 27% è di nuova realizzazione (5,3 Km).

Il tracciato è stato suddiviso in 5 tratte funzionali che risultano essere tra di loro indipendenti in quanto tratti di completamento di viabilità già realizzate, come di seguito illustrato.

- **Tratta A:** dall'intersezione tra la SP568 (Persicetana) e via Valtiera fino a via Stelloni di Levante nel comune di Calderara di Reno.
- **Tratta B:** dalla via Stelloni di Levante all'altezza di via Guardatello (Calderara di Reno) fino alla rotonda esistente di via Lame in Comune di Castel Maggiore a valle dell'attraversamento del fiume Reno.
- **Tratta C:** dalla rotonda esistente tra via Guevara e via Corticella sino all'innesto con via del Rosario a Castel Maggiore.
- **Tratta D:** dall'intersezione tra la via di Vittorio e la via Salice in comune di Castel Maggiore per proseguire in Comune di Bologna dopo l'attraversamento della A13 e del Savena abbandonato sino alla via Cadriano in Comune di Granarolo dell'Emilia.
- **Tratta E:** dall'intersezione tra via Cadriano sopracitata sino alla SP 5 (Lungosavena) in corrispondenza della via Prati in Comune di Granarolo dell'Emilia.

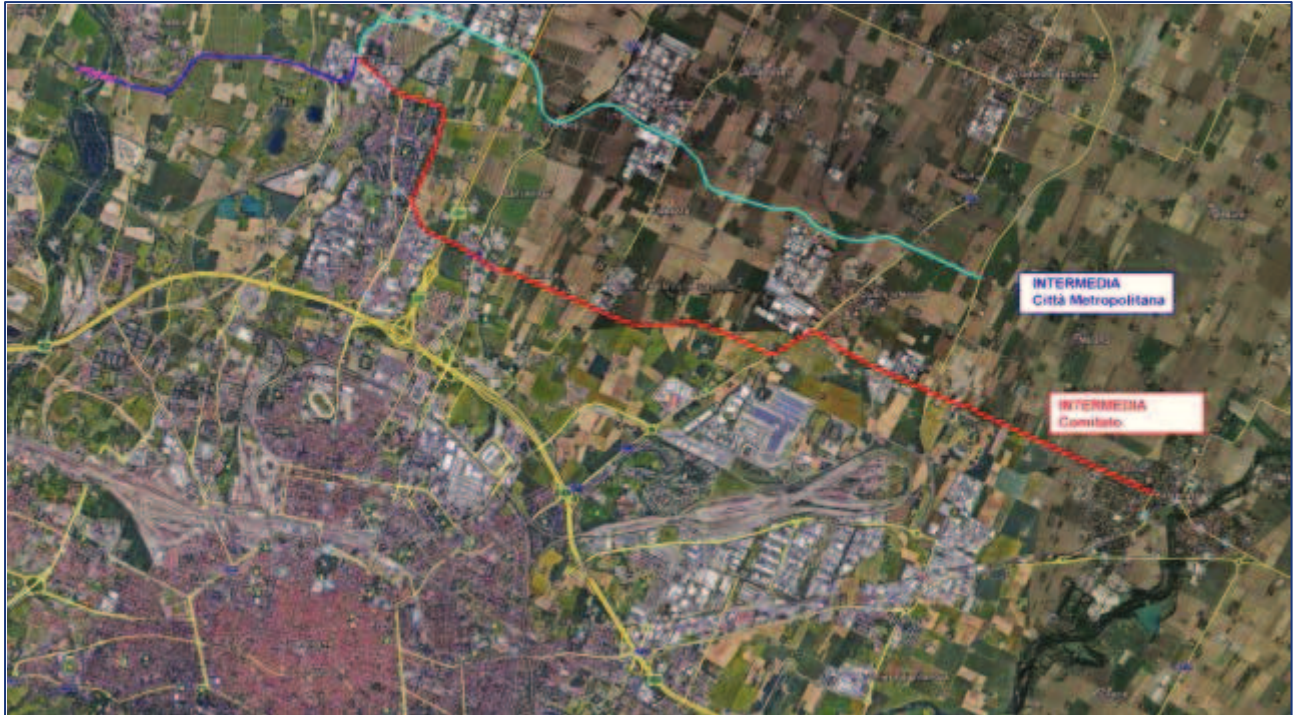
Nell'ambito del sopra citato accordo, considerando che il tracciato dell'intermedia di pianura attraversa l'autostrada A13 alla prog. Km 3+462, Autostrade per l'Italia, di concerto con il Ministero, si è impegnata alla realizzazione del nuovo svincolo di Castel Maggiore che connette l'autostrada A13 all'intermedia di Pianura nell'ambito del progetto di ampliamento alla terza corsia della A13 Bologna – Padova tratta Bologna – Ferrara.



La proposta del Comitato prevede sostanzialmente la modifica del progetto delle tratte “D” ed “E” dell’intermedia di Pianura. In particolare, in luogo dei nuovi tracciati previsti, si pone come obiettivo l’utilizzo di viabilità esistenti. Nel dettaglio dall’attuale intersezione su via Fabbri/Bentini prevede l’utilizzo delle seguenti viabilità:

- Via W. Shakespeare
- Via A.Lipparini
- Via Aposazza
- Via Del Gomito

- Via Calamosco
- Via S.Donato
- Via L.Bertolazzi
- Via Del Frullo



#### **PLANIMETRIA DI CONFRONTO**

Nel tratto in oggetto, il progetto dell'intermedia di pianura è costituito da una sezione tipo stradale (tipo F1 locale in ambito extraurbano secondo il DM2001) di larghezza pari a 9.00m con una velocità massima prevista pari a 70km/h. La lunghezza totale delle due tratte è di circa 8.90km. Le interferenze con le viabilità principali come ad esempio la SS Porrettana, vengono risolte mediante delle intersezioni a rotatoria, che nei tratti in oggetto risultano essere 9.

Il tracciato proposto del comitato è costituito da varie tipologie di strade urbane ed extraurbane esistenti ed in generale la larghezza media della sezione trasversale risulta pari a circa 7.00m con limiti di velocità in alcuni ambiti anche pari 50km/h. La lunghezza totale dell'itinerario è di circa 11km. Sono presenti numerose intersezioni, in totale 16, di cui 8 semaforizzate mentre le restanti 8 a rotatoria.

Dal confronto dei due percorsi si evince, che nel tracciato proposto dal comitato sono presenti più intersezioni, una ogni 600m circa rispetto ad una intersezione ogni km del progetto dell'intermedia di Pianura. La presenza di un maggior numero di punti di discontinuità comporta un aumento dei tempi di percorrenza per effetto del ritardo

accumulato in corrispondenza dei nodi. Tutto ciò risulta ulteriormente accentuato anche in virtù del fatto che nella proposta del comitato, in alcuni ambiti sono presenti inoltre limiti di velocità pari a 50 km/h, con conseguente riduzione della velocità media dell'itinerario e della performance trasportistica dell'infrastruttura.

Un'ulteriore fattore da considerare è l'impatto della riqualificazione di 11 km di strada esistente e relative intersezioni, così come previsto nella proposta del comitato. Lungo il tracciato, infatti per migliorare la capacità delle strade esistenti, dovranno essere adeguate sia le dimensioni della carreggiata sia le intersezioni semaforizzate: la prima dovrà passare dai 7 metri attuali ai 9 m in progetto, mentre le intersezioni semaforizzate riqualificate in rotoatorie, il tutto con eventuali parzializzazioni e riduzioni di corsie a discapito del traffico circolante. Il disagio creato dai cantieri potrebbe avere ripercussioni sui residenti delle aree interessate, creando interruzioni alla viabilità di quartiere con possibili difficoltà di accesso alle abitazioni. Al contrario il progetto dell'intermedia di Pianura, essendo realizzato su nuovo sedime, consente il vantaggio di non entrare in conflitto con il traffico esistente per la maggior parte del suo sviluppo, ad eccezione degli ambiti puntuali per la realizzazione delle intersezioni con la viabilità esistente.

E' importante sottolineare che il tracciato proposto dal comitato attraversa anche quartieri fortemente urbanizzati con conseguente incremento di traffico in tali ambiti. Per questo motivo dovranno essere introdotte importanti mitigazioni acustiche di notevole impatto paesaggistico e, in alcuni ambiti, di difficile ubicazione, con la necessità di studiare soluzioni alternative ad hoc, anche impattanti sulle singole abitazioni. Anche la sicurezza dell'utenza debole risentirebbe della riqualificazione, subendo rilevanti disagi dall'incremento di traffico pesante.

Il progetto dell'intermedia di pianura, d'altro canto, garantisce il passaggio del traffico pesante all'esterno delle aree urbanizzate e non trasforma la viabilità di quartiere in una delle arterie principali del traffico passante Est-Ovest. Altro vantaggio da non trascurare è il collegamento rapido e puntuale delle zone industriali in particolare di Granarolo, nonché il collegamento diretto all'Autostrada A13 con il nuovo svincolo di Castel maggiore.

Attualmente l'accesso al sistema autostradale avviene in modo indiretto tramite l'utilizzo della viabilità locale nord-sud parallela alla A13, con l'Intermedia di Pianura, in sinergia con lo svincolo di Castel Maggiore, consente di avere un accesso diretto all'A13 con conseguente riduzione del traffico sulla viabilità ordinaria. Inoltre lo svincolo Castel Maggiore completa una nuova maglia stradale fra Trasversale di Pianura e la Tangenziale di Bologna.

L'eventuale eliminazione dello svincolo di Castel Maggiore, in luogo del potenziamento dello svincolo di Interporto esistente comporterebbe un aumento dei flussi

veicolari sugli itinerari in viabilità ordinaria, in particolare sulle vie Cristoforo Colombo / Galliera-Europa, Via Stalingrado / Ferrarese e Corticella / Stendhal / Shakespeare / Saliceto.

L'itinerario suggerito pertanto non alleggerisce in alcun modo il nodo di Castel Maggiore tra via Cristoforo Colombo e via Bentini, anzi va a gravare su viabilità già oggi interessate da un importante flusso nelle ore di punta mattutine e serali.

Distinti saluti