

Comitato per l'alternativa al Passante Nord – CF 91291330370

Ai sigg. AMMINISTRATORI LOCALI

Bologna li 08 gennaio 2018

Vostro Rif. N. 022 - procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.13 della L.R.9/1999 relativa al progetto denominato "Intermedia di Pianura" - **Vostra risposta alle Osservazioni del ns Comitato PGBO/2017/11237**

Le Controdeduzioni del Comitato Alternativa Passante Nord

Dopo attenta lettura delle motivazioni con cui la Città Metropolitana ha rigettato la nostra Proposta Alternativa al tracciato progettuale di Intermedia di Pianura, proposta che ricordiamo riguardava modifiche alle tratte D ed E, ci siamo resi conto che lo scenario di valutazione risultava distorto rispetto alla nostra proposta.

Con molta probabilità anche da parte nostra alcuni elementi significativi risultavano non compiutamente esplicitati nel documento inviato, ragion per cui riteniamo utile ed importante riprendere i passi della Proposta Alternativa così come illustrati in sede di Consiglio straordinario a Granarolo Emilia, in data 13 dicembre scorso.

Il nostro Comitato da anni sta seguendo lo sviluppo della viabilità metropolitana a Nord e non si è limitato a proporre l'Alternativa al Passante Nord con il potenziamento in Sede (approvato il 15 aprile 2016), ma ha fin dall'inizio segnalato le opere "viarie minori" incomplete da decenni come necessarie al superamento delle criticità viabilistiche, storiche, del quadrante a Nord di Bologna oggi chiamate "Opere di Adduzione".

Fin dagli esordi del Comitato(2004) abbiamo sostenuto l'importanza di migliorare i collegamenti Est-Ovest della pianura a Nord della città con un nuovo Ponte sul fiume Reno, intermedio tra quelli della Tangenziale e della Trasversale di Pianura, con la soluzione dell'annoso problema del Nodo di Funo (uscita A13-Interporto, impatto sulla Trasversale). Coerentemente con il nostro atteggiamento costruttivo abbiamo studiato e presentato pubblicamente soluzioni che unissero alla funzionalità i principi di oculato uso di risorse, minimo impatto ambientale e minimo consumo di territorio.

Siamo rimasti sorpresi che dopo i proclami dell'aprile 2016 a palazzo Re Enzo, presenti tutte le Istituzioni, dai Comuni alla Città Metropolitana, alla Regione ed al Ministro delle Infrastrutture, per una nuova pianificazione all'insegna della minimizzazione del consumo di prezioso territorio, Autostrade e Città Metropolitana abbiano presentato nel 2017 due progetti (Intermedia e Nodo di Funo) che sono un concentrato di errori, spreco di territorio, spreco di risorse pubbliche ed interventi addirittura dannosi per le funzionalità future.

Parliamo ora di Intermedia di Pianura

1) Al Consiglio Comunale Straordinario di Granarolo Emilia, il 13 dicembre scorso, siamo stati invitati in qualità di esperti della materia ad illustrare la proposta alternativa al tracciato progettuale dell'Intermedia di Pianura. In quella sede abbiamo presentato ulteriori critiche al progetto Metropolitano e le ultime migliorie apportate alla nostra proposta, non sufficientemente illustrate nelle nostre osservazioni presentate il 20 maggio 2017 e da voi rigettate.

Ricordiamo che il percorso da noi preso in esame va dal ponte sul Reno alla Lungo Savena, **compreso il punto più critico: il collegamento tra via di Saliceto e l'incrocio di via del Rosario con la Nuova Galliera che il progetto Autostradal-Metropolitano non prende nemmeno in considerazione.** Parliamo del "buco di progettazione" tra le "tratte" C e D in cui ci si limita a dichiarare che in quel tratto basta la viabilità esistente! Sembra incredibile che un progetto di questa importanza ignori le evidenti carenze infrastrutturali e la congestione quotidiana di traffico nelle ore di punta già oggi insostenibile anche senza i nuovi flussi di traffico indotti dal ponte sul Reno.

NB - La proposta del Comitato risolve il problema con una rotonda a 4 ingressi in un'area libera adiacente a via Bentini che riequilibra i flussi di traffico, con un braccetto che indirizza il traffico diretto al ponte sul Reno ed alla via Cristoforo Colombo sulla nuova Galliera a poca distanza dall'incrocio con via del Rosario.

2) Il nuovo casello sull'A13

E' possibile inserire il nuovo Casello sull'A13 nello stesso punto previsto da ASPI, ma con accesso da Sud-Ovest, tramite una rotonda presso l'incrocio Saliceto-Pegliion che collegherebbe l'Intermedia proposta dal Comitato, l'abitato di Corticella ed il traffico drenato dalla SS64 Porrettana con una rotatoria leggermente disassata che in parte ricalca due braccetti previsti dal tracciato Metropolitano.

3) - Gli errori nella controdeduzione

A) Lunghezza del percorso:

Il tracciato del Comitato, alla congiunzione con il Progetto di Autostrade a Corticella, e la Lungosavena non è di 11 km come riportato ma di km 9,1 (non va compreso il tratto di via del Frullo dalla Lungo Savena a Castenaso- indicato solo come proseguimento logico- sarebbe la stessa cosa aggiungere al Progetto Metropolitano anche la via Marana oltre la Lungo Savena in prosecuzione della via Prati).

B)-Limiti di velocità presenti nella proposta:

il limite dei 50km/h presente in alcuni ambiti- es. via Calamosco - rappresentano solo una volontà Comunale (per fare cassa?) non una prescrizione del Codice della Strada perché non incontrano nessun abitato: è sufficiente percorrerla per valutare la "forzatura" del limite.

C)- **Le intersezioni "semaforizzate"** si riducono ad una pedonale di fronte alle carceri mentre le altre sono eliminabili con rotonde attese da tempo.

D) IL TRACCIATO DEL COMITATO NON ATTRAVERSA QUARTIERI FORTEMENTE URBANIZZATI, MA LI COSTEGGIA AVVALENDOSI DI CIRCONVALLAZIONI ESISTENTI E COME TALI LI AGGIRANO. E' UN TRACCIATO ESTERNO, NON E' QUINDI UN PROBLEMA LA MITIGAZIONE DI NOTEVOLE IMPATTO ACUSTICO.

E) **Disagio dei cantieri** - non raggiunge livelli critici avendo possibilità di percorsi alternativi in ogni segmento.

Con la realizzazione del nuovo casello sulla A13 previsto nella nostra proposta le zone industriali risulteranno meglio servite e senza necessità di ristrutturazione delle viabilità interna alle aree produttive, anche per Granarolo.

F) **-Le larghezze delle carreggiate** attuali sono mediamente superiori ai 7 metri e in tutte le posizioni è possibile facilmente raggiungere i 9 metri, la strada esiste e parlare di impatto su una singola abitazione fa DAVVERO SORRIDERE; basta solo guardare la devastazione complessiva e il consumo di nuovo territorio del tracciato Metropolitan-Autostradale!

4) - I valori aggiunti della proposta del Comitato

Le opportunità di intervento sulla viabilità incompleta del quadrante a Nord di Bologna, rese possibili dal Budget del Passante di Mezzo, possono e dovrebbero essere, a nostro avviso, meglio indirizzate partendo da una semplice logica:

Guardando la cartina, appare evidente che con la realizzazione della complanare Nord e del terzo Lotto della Lungo Savena (già a progetto), il traffico da Sud-Ovest verso ovest sarà indirizzato sull'asse via del Frullo-Calamosco - Gomito. Nessuno proveniente da questa direzione allungherà il percorso utilizzando la nuova Intermedia Metropolitan-Autostradale. Poli grandi attrattori come Fico ed Hera esistono già, quale studio trasportistico potrebbe sostenere il contrario?

Il FULCRO del collegamento intermedio, nella sostanza pura, è rappresentato dal NUOVO ponte sul fiume Reno, equidistante rispetto alla Tangenziale e all'Intermedia, nevralgico per ridurre il traffico in tangenziale e urgente per i cantieri del Passante in vista della prossima apertura della nuova Reno Galliera. Appena sarà costruito il ponte l'asse Frullo-Calamosco funzionerà da subito come collegamento Intermedio est-ovest anche nelle condizioni attuali ed anche con una eventuale e malaugurata realizzazione dell'altra Intermedia più a Nord.

Sviluppo proposta:

A) tratto via del Frullo dalla Lungo Savena fino alla San Donato: adeguamento già realizzato compresa la rotonda Frullo/S. Donato.

B) Via del Frullo -via Calamosco: da adeguare un tratto di 550 metri di via S. Donato con la realizzazione di una rotonda a sud-ovest dell'attuale incrocio con via Calamosco in area libera che permette anche l'immissione dal caseggiato d'angolo.

C) Incrocio S. Donato/Calamosco - rotonda via del Gomito/SS64 Porrettana: adeguamento senza problemi dei limiti di velocità e della carreggiata (possibile a dx e sx) e rotonda all'intersezione con via Cadriano (rotonda prevista anche nell'Intermedia Metropolitana).

D) Dall'intersezione con la Porrettana fino alla rotonda di via Aposazza/Tuscolano la sezione stradale è già adeguata con opportunità di

avere già il sottopasso per superare la A13. Con altri 330 metri di adeguamento di via Lipparini siamo alla circonvallazione di Corticella, incrocio Lipparini/Shakespeare, oggi semaforico, da sostituire con una rotonda.

E) Incrocio Lipparini/Shakespeare-Piccola Rotonda Bentini/Fabbri. Percorso esterno ai quartieri residenziali fino al semaforo di via Corticella che si supera con rotonda, quindi il ponte sotto la ferrovia, già largo a sufficienza, si prosegue senza presenza di interferenze abitative fino alla rotondina Bentini/Fabbri.

F) SIAMO AL PUNTO CRITICO non affrontato dal progetto AUTOSTRADE, CHE LA nostra PROPOSTA AFFRONTA e RISOLVE: Invece di usare solo la viabilità esistente incanalando il traffico est-ovest e Castel Maggiore-Marco Polo tra le abitazioni lungo il percorso piuttosto congestionato via Fabbri, via Corticella, rotonda Corticella/Cristoforo Colombo, rotonda Corticella/via del Rosario/Nuova Galliera, proponiamo una soluzione totalmente diversa. Una nuova rotonda quasi tangente al lato ovest di via Bentini nell'area libera 200m a nord della rotondina di via Fabbri in cui far convergere le vie Bentini Nord e Sud, via Fabbri ed un nuovo braccetto verso Ovest di 500 metri che si collega tramite una rotatoria con la Nuova Galliera e la via di Corticella in direzione Trebbo. Si ottiene così il decongestionamento del punto critico ignorato dal progetto Metropolitano-Autostradale riequilibrando e ridistribuendo i flussi di traffico in modo da far funzionare al meglio le rotonde che in caso di traffico fortemente asimmetrico si bloccano, come succede oggi con la rotondina Bentini/Fabbri.

Perché la proposta è vincente:

Per la miglior funzionalità trasportistica sotto tutti gli aspetti
Per la miglior sostenibilità ambientale e minor consumo di territorio
Per la salvaguardia di importanti aziende agricole e di trasformazione

Per gli importanti risparmi sui costi ottenuti usando strade esistenti ed evitando il ponte di progetto dell'Intermedia sulla A13.

Per i minori tempi di realizzazione

Perché il Comune di Castelmaggiore non avrebbe più il problema di aumento di carico sulla via di Vittorio e non servirebbe più il raddoppio del sottopasso ferroviario.

Perché con l'apertura della nuova Reno Galliera ed il braccetto di collegamento proposto dal Comitato si supera il "tappo" di via Bentini (zona ditta Tartarini) in modo definitivo!

Scusate se è poco!!!

Gianni Galli e Severino Ghini

