

## COMITATO PER L'ALTERNATIVA AL PASSANTE NORD

Per 13 anni, dal 2003 al 2015, questo Comitato ha avuto un ruolo determinante nella vicenda del Passante Nord con il sostegno delle più note associazioni ambientaliste, degli agricoltori, di uno schieramento politico “trasversale”, di autorevoli docenti universitari e di oltre 5000 firme dai Comuni della pianura.

Oltre a denunciare i misfatti ambientali del Passante Nord e dell' obsoleta pianificazione territoriale da cui deriva, il Comitato ha proposto fin dal 2004 una soluzione Alternativa per l'insostenibile congestione del nodo viario bolognese. Una soluzione rispettosa di criteri ambientali oggi ineludibili come: consumo zero di nuovo territorio, riduzione del consumo energetico e degli inquinanti, utilizzo di energie rinnovabili, uso “sostenibile” del territorio. Inoltre la proposta getta le basi per trasformare gradualmente l'asse Tangenziale da problema a risorsa per la città e la sua mobilità futura.

La proposta è stata perfezionata nel tempo ed ha brillantemente resistito a tutti gli attacchi di un imponente schieramento pro Passante Nord comprendente, fino al novembre 2015, Comune di Bologna, Provincia, Regione, ANCE, API Confindustria, CCC e uno schieramento politico variegato e trasversale.

Dopo l'improvvisa conversione del Comune di Bologna e della Regione all'abbandono del Passante Nord a favore dell'allargamento in sede sono nati Comitati di residenti che si sono opposti a qualsiasi proposta di allargamento, compresa la nostra, temendo inesistenti aumenti del traffico e quindi degli inquinanti.

Altrettanto improvviso ed inaspettato è stato il passaggio di molti sostenitori della nostra proposta sulle posizioni dei comitati dei residenti vicino alla Tangenziale, alcuni per evidenti motivi elettorali. Questa campagna pre-elettorale è stata sposata in pieno dai mass media che hanno oscurato completamente le proposte del nostro Comitato. Alla fine è passato il concetto che allargare la Tangenziale vuol dire aumentare il traffico e l'inquinamento minacciando il diritto alla salute dei cittadini bolognesi.

Malgrado la sconfitta elettorale e solide argomentazioni contrarie, lo slogan ha continuato ad imperversare sulla stampa ed è rimasto alla ribalta anche durante il cosiddetto "dibattito" pubblico sul progetto di allargamento di Autostrade, progetto molto diverso e riduttivo rispetto al nostro.

La nostra proposta è stata mantenuta accuratamente da tutti fuori dal dibattito per timore del confronto e alla fine è passata la proposta al ribasso di Autostrade.

Oggi il dibattito non si è spento ma è rimasto polarizzato solo sullo schema dei buoni che lottano per la loro salute e i cattivi che vogliono l'allargamento.

Almeno su questo vorremmo che si facesse chiarezza e non si continuasse con mistificazioni di facile presa che ingannano la mobilitazione della gente e producono solo danni.

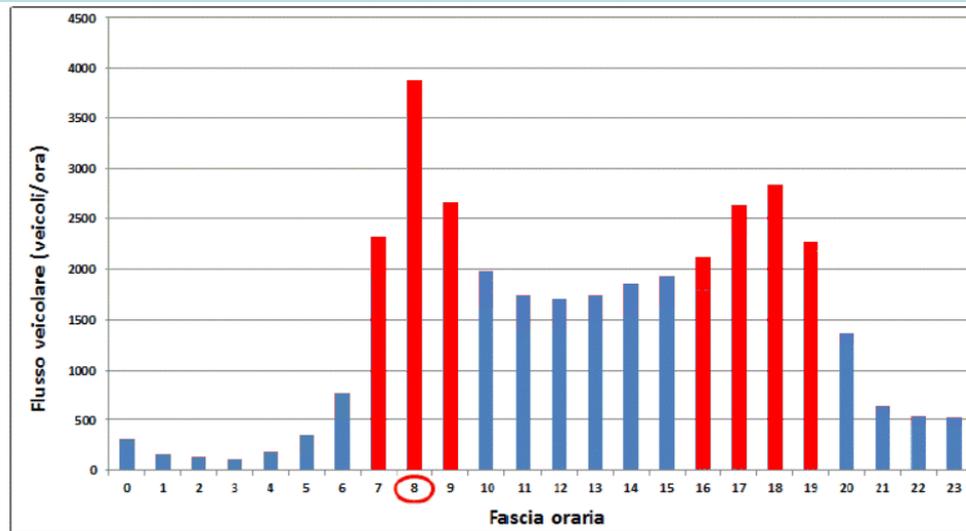
# TANGENZIALE DI BOLOGNA

## LA “BUFALA” DELL’ALLARGAMENTO ASSASSINO

### SITUAZIONE ODIERNA

**Autostrada A14:** circa 70.000 veicoli al giorno su 2 corsie + 1 corsia dinamica. Stato di servizio **soddisfacente**

**Tangenziale:** circa 85.000 veicoli al giorno su 2 corsie + emergenza. **Forti rallentamenti nelle ore di punta**



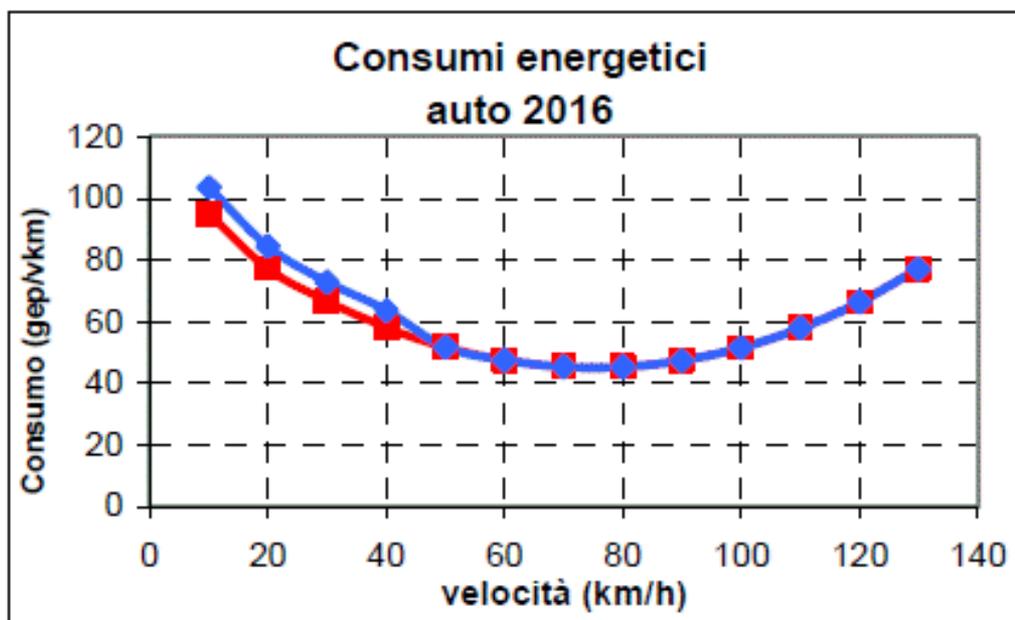
Fonte: Autostrade per l'Italia

■ ORE DI PUNTA

Allargamento di 2 corsie per senso di marcia: 3 corsie+emergenza in A14, 3 corsie+emergenza in Tangenziale.  
OBIETTIVO: Aumentare la velocità media delle ore di punta a circa 70-80 km/h

Confrontiamo 2 scenari della Tangenziale prima e dopo. 1) Allargamento senza richiamo di nuovo traffico  
2) Allargamento con nuovo traffico che dovrebbe essere “risucchiato” dalla maggior scorrevolezza.

Stime con modellistica computazionale del 2004 indicavano che sono sufficienti 3 corsie + emergenza per senso di marcia per ottenere un livello di servizio soddisfacente anche nelle ore di punta con flussi fino a circa 115.000 veicoli/giorno. L'eliminazione quasi totale della congestione sull'A14 con una 3° corsia dinamica piena di limiti ne è una conferma.



Consumo veicoli a velocità costante

Come si può vedere dai grafici con l'allargamento si riducono i consumi grazie all'aumento della velocità nelle ore di punta da 20-30 km/h ai 70-80 previsti con la terza corsia (e non alla diminuzione del limite di velocità da 90 a 80 km/h come qualcuno sostiene).

Dato che in letteratura sono disponibili solo grafici di consumo a velocità costante, per valutare i consumi reali, che dipendono anche dal tipo di andatura, abbiamo eseguito una serie di

## **MISURE DI CONSUMO REALE NELLE VARIE FASCE ORARIE DIRETTAMENTE SULLA TANGENZIALE CON DIVERSI TIPI DI AUTO A BENZINA E DIESEL.**

Le misure sono state eseguite sul tratto tra gli svincoli 4bis (aeroporto) e 11bis (Ravenna)

I consumi medi di ogni fascia oraria sono stati moltiplicati per il numero di veicoli della stessa fascia. Sommando i consumi totali di fascia si ottiene il consumo totale giornaliero.

Questo dato è stato confrontato con il consumo a 80 km/h per tutte le fasce orarie come previsto con l'allargamento. Tenuto conto dei limiti statistici della serie di misure (circa 100) si può fare una stima dell'ordine di grandezza della riduzione reale del consumo di carburante.

**L'ORDINE DI GRANDEZZA DELLA RIDUZIONE DEL CONSUMO, NEI LIMITI DEL NUMERO DI MISURAZIONI E' RISULTATO TRA IL 17 ED IL 21%**

A questa riduzione dobbiamo aggiungere il traffico improprio dirottato dalla Tangenziale con il Ponte sul Reno a Trebbo che viene stimato dal 5 all' 8% che porta alla stima di

**UNA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI SULL'ASSE TANGENZIALE DAL 22% AL 29% CON L'ALLARGAMENTO A 3+3 CORSIE PER SENSO DI MARCIA SENZA I PRESUNTI AUMENTI DI TRAFICO INDOTTI DALLA FLUIDIFICAZIONE DEL TRAFFICO.**

## A QUALI AUMENTI DI TRAFFICO PUO' PORTARE L'ALLARGAMENTO?

GLI OPPOSITORI DELL'ALLARGAMENTO DANNO PER SCONTATO CHE L'ELIMINAZIONE DELLA CONGESTIONE SULLA TANGENZIALE FAREBBE **AFFLUIRE ALTRO TRAFFICO AUMENTANDO L'EMISSIONE DI INQUINANTI**, CON GRAVE MINACCIA PER LA SALUTE DEI RESIDENTI LIMITROFI.

Questa convinzione si basa sull'uso automatico di formule empiriche che hanno precisi limiti di applicazione come se fossero capisaldi universali della fisica...

Se ogni allargamento di strade creasse automaticamente nuovo traffico il processo evidentemente non avrebbe mai fine e potrebbero esistere solo strade congestionate, cosa evidentemente assurda. Ci sono molti esempi che smentiscono questa leggenda metropolitana, uno è proprio la terza corsia dinamica. Dopo la sua realizzazione il traffico non è affatto aumentato sull'A14....

Per generare nuovo traffico non basta allargare, occorre anche una potenziale domanda di mobilità. Siamo sicuri che sia il caso della Tangenziale?

Da dove verrebbe questo potenziale traffico pronto a precipitarsi sulla Tangenziale "scorrevole"? Non ci è mai stato spiegato né risultano studi in tal senso.

Incuranti di queste osservazioni gli oppositori di ogni allargamento in varie occasioni pubbliche hanno anche già stimato l'entità dell'aumento di traffico, basandosi su una previsione di Autostrade per l'Italia (solo in questo caso considerata attendibile):

**+11.000.0000 di veicoli all'anno, (+30.000 al giorno) pari al +19,4%**

**MA....**

LE SOLE PREVISIONI DI TRAFFICO CHE ABBIAMO LETTO SUI DOCUMENTI UFFICIALI DI AUTOSTRADE SI RIFERISCONO AD UN AUMENTO GRADUALE DAL 2016 AL 2035 LEGATO AD UNA PREVISIONE DI **AUMENTO DEL PIL** e **NON** COME CONSEGUENZA DI UN **ALLARGAMENTO**..

Non solo. Se è vero che fluidificare richiama sempre traffico questo varrebbe non solo per l'allargamento ma anche per altre soluzioni gradite da alcuni Comitati Cittadini e minoranze consiliari come: Passante Sud, Banalizzazione e Passante Nord

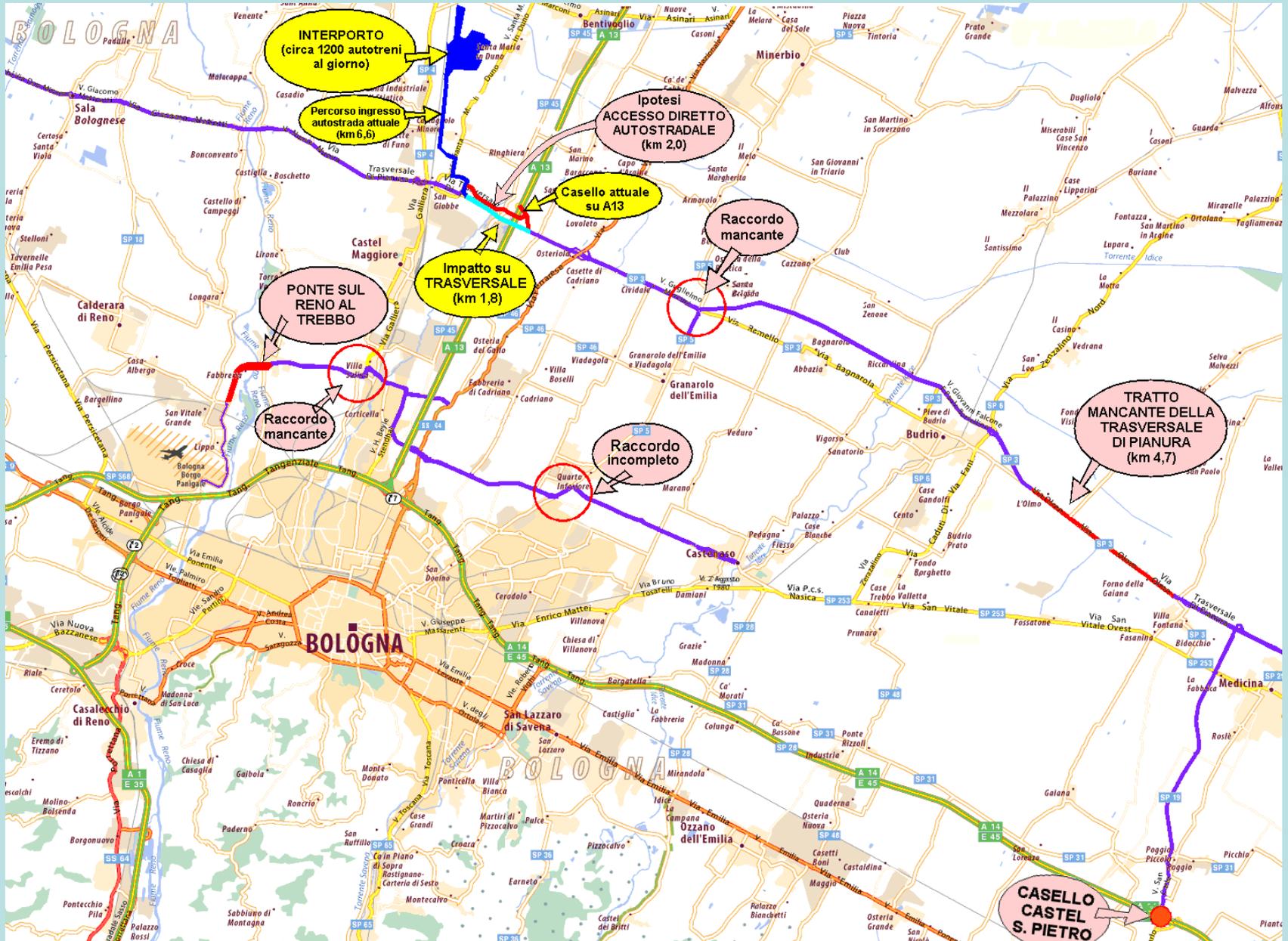
In ogni caso, dato e non concesso che avvenga questo enorme richiamo di traffico "fantasma", il relativo peso sarebbe inferiore alla riduzione di emissioni dovute all'eliminazione dei rallentamenti ed alla diversione del traffico improprio grazie al ponte di Trebbo..

Dispiace veder impostare una campagna di mobilitazione su argomenti così importanti basandosi unicamente su ragioni di facile presa ma scarsamente approfondite. Né si capisce come abbiano potuto sostenerla noti esponenti del mondo scientifico e accademico. **UNA POSIZIONE INACCETTABILE CHE HA GIA' SPIANATO LA STRADA AD UNA SOLUZIONE ASFITTICA ED INVASIVA, HA INTRISTITO IL LIVELLO DEL DIBATTITO E STA METTENDO IN OMBRA** le opere collaterali sulla viabilità ordinaria comprese nel pacchetto dell'allargamento che sono fondamentali per riequilibrare i flussi di traffico e limitare i disagi della cantierizzazione.

## Cantierizzazione sostenibile

- Avvio opere complementari
- SP 3 – trasversale di Pianura opera cardine <<dimenticata>> del quadrante nord

# Trasversale di Pianura SP 3



OPERA	TIPO	TRATTO	OPERE STRADALI					ESPROPRIO				COSTO TOTALE OPERA SINGOLA (€)	COSTO TOTALE INTERVENTO (€)
			Largh. (m)	Lungh. (m)	Superficie (m <sup>2</sup> )	Costo unitario (€/m <sup>2</sup> )	Costo totale (€)	Largh. (m)	Superf. (m <sup>2</sup> )	Costo unitario (€/m <sup>2</sup> )	Costo totale esproprio (€)		
<b>INTERSEZIONE TRASVERSALE LUNGOSAVENA</b>	Rotatoria allungata a 2 corsie	Intersezione Trasversale-Lungosavena	10,0	350,00	3500,00	110,00	385.000,00	2,50	875	12,00	10.500,00	395.500,00	<b>395.500,00</b>
<b>ALLARGAMENTO CIMITERO BUDRIO ROTATORIA VILLAFONTANA</b>	Raso	Cimitero Budrio - Rampa Quaderna	10,0	1738,00	17380,00	80,00	1.390.400,00	5,00	8.690	12,00	104.280,00	1.494.680,00	<b>8.233.160,00</b>
		Rampa Quaderna-Rampa Fossatone	10,0	35,00	350,00	80,00	28.000,00	5,00	175	12,00	2.100,00	30.100,00	
		Rampa Fossatone - Rampa Gaiana	10,0	1268,00	12680,00	80,00	1.014.400,00	5,00	6.340	12,00	76.080,00	1.090.480,00	
		Rampa Gaiana - Rotatoria Villafontana	10,0	559,00	5590,00	80,00	447.200,00	5,00	2.795	12,00	33.540,00	480.740,00	
	Rampe	2 Rampe Ponte Quaderna	10,0	440,00	4400,00	130,00	572.000,00	16,00	7.040	12,00	84.480,00	656.480,00	
		2 Rampe Ponte Fossatone	10,0	270,00	2700,00	130,00	351.000,00	16,00	4.320	12,00	51.840,00	402.840,00	
		2 Rampe Ponte Gaiana	10,0	270,00	2700,00	130,00	351.000,00	16,00	4.320	12,00	51.840,00	402.840,00	
	Ponti	Ponte Quaderna	10,0	41,00	410,00	3.500,00	1.435.000,00	0,00	0	12,00	0,00	1.435.000,00	
		Ponte Fossatone	10,0	34,00	340,00	3.500,00	1.190.000,00	0,00	0	12,00	0,00	1.190.000,00	
		Ponte Gaiana	10,0	30,00	300,00	3.500,00	1.050.000,00	0,00	0	12,00	0,00	1.050.000,00	
												<b>8.628.660,00</b>	

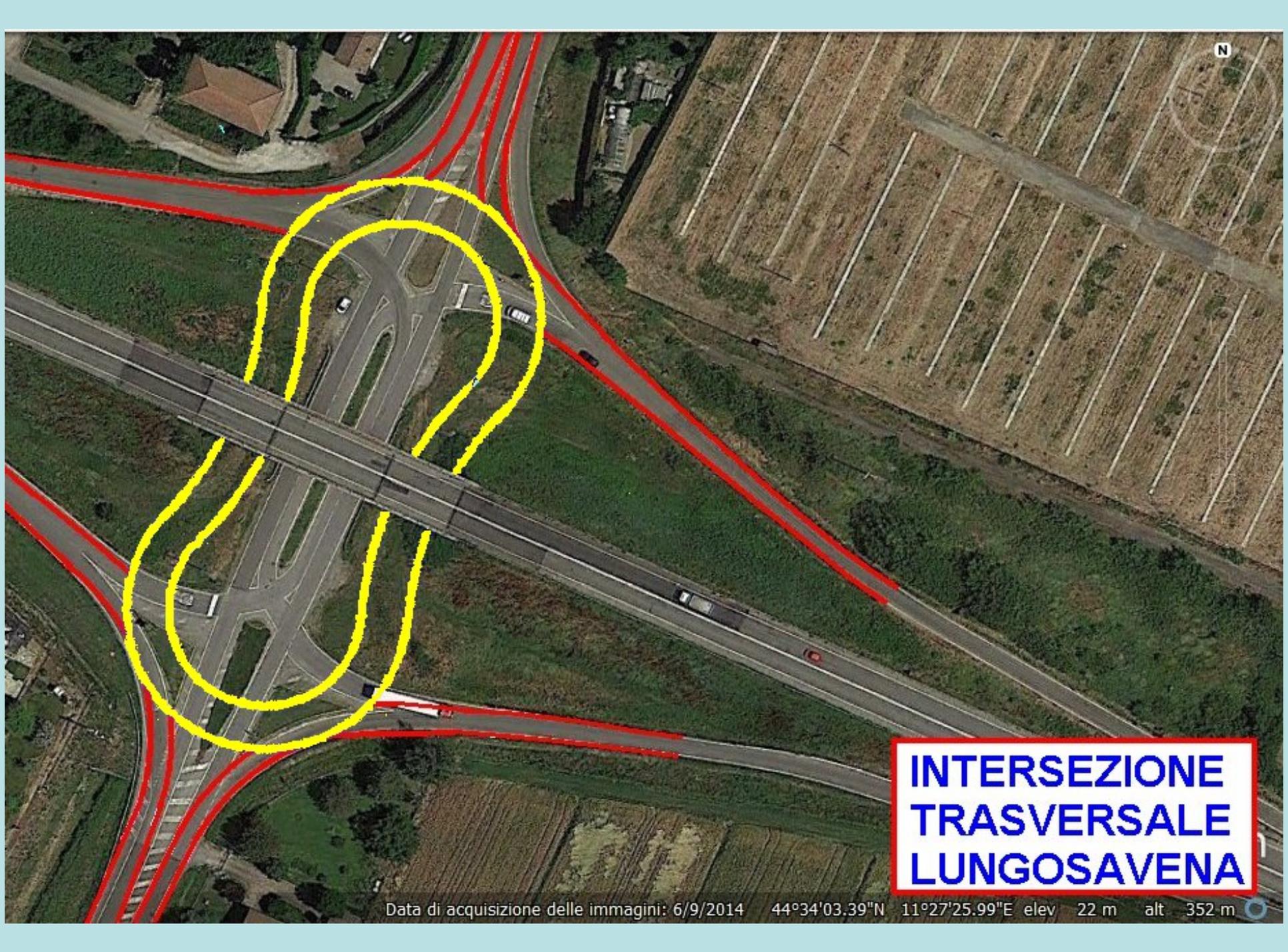
OPERA	TIPO	TRATTO	OPERE STRADALI					ESPROPRIO				COSTO TOTALE OPERA SINGOLA (€)	COSTO TOTALE INTERVENTO (€)
			Largh. (m)	Lungh. (m)	Superficie (m <sup>2</sup> )	Costo unitario (€/m <sup>2</sup> )	Costo totale (€)	Largh. (m)	Superf. (m <sup>2</sup> )	Costo unitario (€/m <sup>2</sup> )	Costo totale esproprio (€)		
<b>Raccordo Dedicato Interporto-A13</b> <small>(corsie 1 per senso di marcia + marciapiede)</small>		Rotatoria Segnatello-Navile	10,0	1070,00	10700,00	80,00	856.000,00	22,00	23.540	12,00	282.480,00	1.138.480	<b>15.109.440,00</b>
	Raso	RampaViadotto Saliceto-RampaPonteA13	10,0	0,00	0,00	80,00	0,00	22,00	0	12,00	0,00	0	
		RampaPonteA13-RotatoriaCaselloA13	10,0	140,00	1400,00	80,00	112.000,00	22,00	3.080	12,00	36.960,00	148.960	
	Rampe	2 Rampe Viadotto Navile-Saliceto	10,0	350,00	3500,00	130,00	455.000,00	32,00	11.200	12,00	134.400,00	589.400	
		2 Rampe Ponte A13	10,0	350,00	3500,00	130,00	455.000,00	32,00	11.200	12,00	134.400,00	589.400	
	Ponti	Ponte su A13	10,0	60,00	600,00	3.500,00	2.100.000,00	0,00	0	12,00	0,00	2.100.000	
	Viadotti	Viadotto Navile-Saliceto	10,0	300,00	3000,00	3.500,00	10.500.000,00	12,00	3.600	12,00	43.200,00	10.543.200	
<b>Rotatorie</b>	Ø est. 90m	Rotatoria OVEST Segnatello	10,0	250,00	2500,00	80,00	200.000,00		6.361	12,00	76.332,00	276.332	<b>828.996,00</b>
	Ø est. 90m	Rotatoria EST Segnatello	10,0	250,00	2500,00	80,00	200.000,00		6.361	12,00	76.332,00	276.332	
	Ø est. 90m	Rotatoria Casello A13	10,0	250,00	2500,00	80,00	200.000,00		6.361	12,00	76.332,00	276.332	
<b>Entrata Casello da Trasversale est-ovest</b>	Raso	RotatoriaCasello-Trasversale	6,5	114,00	741,00	80,00	59.280,00	16,00	1.824	12,00	21.888,00	81.168	<b>1.118.552,00</b>
<b>Entrata Casello da Trasversale ovest-est</b>	Raso	RotatoriaCasello-Trasversale	6,5	647,00	4205,50	80,00	336.440,00	16,00	10.352	12,00	124.224,00	460.664	
<b>Uscita Casello verso Trasversale est-ovest</b>	Raso	RotatoriaCasello-Trasversale	6,5	120,00	780,00	80,00	62.400,00	16,00	1.920	12,00	23.040,00	85.440	
<b>Uscita Casello verso Trasversale ovest-est</b>	Raso	RotatoriaCasello-Trasversale	6,5	690,00	4485,00	80,00	358.800,00	16,00	11.040	12,00	132.480,00	491.280	
													<b>17.056.988,00</b>

**NUOVI RACCORDI :  
INTERPORTO - A13  
TRASVERSALE - A13**

VIADOTTO (300 m)

Nuovo ponte

Ponte allungato  
con 3a corsia A13



N

**INTERSEZIONE  
TRASVERSALE  
LUNGOSAVENA**

Data di acquisizione delle immagini: 6/9/2014 44°34'03.39"N 11°27'25.99"E elev 22 m alt 352 m

BUDRIO

Colmo

Ponte Quaderna

Ponte Fossatone

Ponte Gaiana

Forno della Gaiana

**ALLARGAMENTO  
BUDRIO-VILLAFONTANA**

VILLAFONTANA



# COMITATO PER L'ALTERNATIVA AL PASSANTE NORD

Riteniamo doveroso sottolineare in questa Sede la coerenza del nostro Comitato sull'intero percorso per individuare l'infrastruttura trasportistica più congeniale a risolvere i problemi trasportistici del Nodo Bolognese (nel rispetto dei principi che oggi orientano le decisioni in tutto il Mondo):

1. Nel 2003 dopo aver partecipato al dibattito sul Passante Nord, con i dati pubblici disponibili ne ha saputo dimostrare l'inadeguatezza sotto ogni profilo a risolvere i problemi di cui sopra.
2. Nel 2004 consapevole della criticità del nodo si è adoperata per chiedere un libero concorso di idee per individuare la soluzione migliore ed in ogni caso si è fatta carico di studiare una proposta in tal senso, rispettosa dei criteri di sostenibilità di cui sopra, e presentarla pubblicamente.
3. Dal 2004 al 2015 ha promosso incontri, assemblee pubbliche, convegni, per discutere del tema e mettere in guardia sul pericolo di una scelta sbagliata che avrebbe comportato danni irreversibili al territorio: contemporaneamente promosso segnalazioni in Europa ed altre Autorità Italiane per sottolineare procedure Amministrative, a nostro avviso, non conformi alle normative europee.
4. 2015- dopo la presentazione del progetto preliminare del Passante Nord con tutte le sue contraddizioni economiche e ambientali, priva di minimi benefici anche per i residenti prossimi al nodo, ha sostenuto consigli comunali sul tema del confronto diretto tra la proposta del Comitato rispetto al Passante Nord, arrivando a dimostrare il peggioramento di vita dei residenti, il pericolo dei by pass e l'iniquità della nuova tariffazione, contribuendo in modo significativo a far maturare la decisione di abbandonare il Passante Nord.

## **COMITATO PER L'ALTERNATIVA AL PASSANTE NORD**

2016- ha continuato il suo impegno rinnovando la richiesta di un libero concorso di idee non limitandosi a difendere la propria proposta di allargamento in sede, mantenendo costante il dialogo con le Istituzioni del Territorio.

2016 ha partecipato ai dibattiti pubblici cercando di mantenere una visione lungimirante per un'opera di tale importanza, una soluzione che fosse di base ad un disegno per il futuro trasporto pubblico metropolitano, l'eliminazione dell'effetto barriera e la trasformazione dell'asse Tangenziale da problema a risorsa per la città

2017 – ha sollecitato Autostrade ad investire più soldi sul Nodo bolognese in termini di protezione ambientale e vera trasformazione del problema Nodo Bolognese in opportunità per la città. Richiamo con raccomandate e memoria al Quaderno Attori apposto nel sito del Comune di Bologna.

Questo nostro procedere con coerenza e svincolati da condizionamenti ci ha portato ad essere malvisti da tutti: dall'Amministrazione Locale ad Autostrade fino ai residenti di prossimità che non avevano realizzato quanto il Passante nord 2015 con l'adeguamento tangenziale e allargamento a tre corsie, senza mitigazioni, avrebbe loro comportato

### **EBBENE**

**Nonostante l'ascolto abbia privilegiato i Comitati Contrari e di fatto ridotto a nulla il nostro intervento inviamo questo ultimo contributo per la Città al fine di migliorare per quanto ancora possibile l'opera infrastrutturale e la mobilità del quadrante Nord.**

**Per noi necessario in questo momento importante della pianificazione del progetto dare la precedenza alla realizzazione delle opere viarie incompiute nel quadrante Nord, ora definite "complementari", per ridurre al più presto il carico sulla Tangenziale e creare nuove opportunità logistiche a supporto di una cantierizzazione ottimale dell'opera principale.**