

## I NODI DELLA MOBILITÀ

**CHE COS'È**  
L'ALLARGAMENTO A TRE CORSIE  
(PIÙ CORSIA D'EMERGENZA)  
DELL'A14 E DELLA TANGENZIALE

# Autostrade 'spiega' il Passante: i chiarimenti a Ministero e Regione

*Consegnata la documentazione integrativa sul progetto*

### LE TAPPE

#### Tempistica

La commissione della Via dovrebbe riunirsi a metà luglio. A breve seguirà il parere. Toccherà poi ai Beni Culturali per un assenso. A quel punto si potrà parlare di cantieri



di LUCA ORSI

CENTOTRENTA pagine di integrazioni alla Valutazione di impatto ambientale (Via). Più decine di tavole e planimetrie. Sono l'attesa risposta di Autostrade alle richieste di chiarimento di Ministero dell'Ambiente e Regione sul progetto del Passante di Mezzo. Documenti necessari perché la commissione della Via possa riunirsi - pare entro metà luglio - ed esprimere quindi un parere in tempi brevi. La palla passerà quindi ai Beni Culturali per un assenso. Solo dopo questo iter si potrà pensare alla consegna dei cantieri.

● **Il confronto.** Il primo chiarimento di Autostrade è di fondo: dalla comparazione approfondita fra il Passante di Mezzo (allargamento a tre corsie più emergenza di A14 e tangenziale) e il Passante Nord (progetto di partenza, cassato in corso d'opera), «si evince che il potenziamento in sede del Nodo di Bologna costituisce l'alternativa largamente preferibile, proprio a cominciare dall'impatto ambientale».

● **Psc e Ptep.** Se è vero che, negli strumenti urbanistici vigenti (Psc e Ptep), compare ancora il Passante Nord, Autostrade spiega che, «una volta ottenuta la compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e l'approvazione in sede di Conferenza dei Servizi», sarà sancita l'intesa Stato-Regione che approva la localizzazione dell'opera «Dovranno, di conseguenza, essere aggiornati i piani territoriali e comunali», precisa



**NOVITÀ**  
Il rendering del parco sopraelevato a San Donnino elaborati da Autostrade; è stata mitigata la pendenza delle rampe di accesso ciclabili



Autostrade.

● **People mover.** Nel progetto, rilevano Ministero e Regione, manca il ponte del people mover (la monorotaia sopraelevata fra stazione e aeroporto) che scavalca autostrada e tangenziale vicino lo svincolo 'Aeroporto'. Si chiede di inserire l'infrastruttura nel progetto e «verificarne le interferenze». Auto-

strade fornisce la planimetria *ad hoc*, «dalla quale si evince la compatibilità con il progetto in esame».

● **San Donnino.** Sarà migliorato, come chiesto dalla Regione, l'accesso al parco sopraelevato a San Donnino. Il collegamento «dal lato sud della galleria (da via Francoforte) - specifica Autostrade - avviene tramite scalinata e rampa ci-



clabile con pendenza 7% che si ricollega con la pista ciclabile di progetto (lato ferrovia) e con via Francoforte». L'accesso alla galleria per i portatori di handicap - altra criticità sottolineata dalla Regione - «è garantito in due punti dal cavalcavia di San Donnino».

● **Verde/1.** Ad Autostrade viene chiesto di specificare il saldo fra gli alberi abbattuti a causa del Passante e quelli reimpiantati. Una delle critiche al progetto è quella relativa all'impatto sul verde. L'opera «prevede l'eliminazione di 16,09 ettari di bosco», con una compensazione, prevista dalla legge, di 34,08 ettari. Nel progetto delle opere a verde, precisa Autostrade, si prevede «la realizzazione di 43,45 ettari di bosco».

● **Verde/2.** Il progetto prevede anche l'abbattimento di 1.711 alberi, singoli, a gruppi, o in filare. «Pochi quelli di grande rilevanza». Il progetto definitivo, calcola Autostrade, «prevede la messa a dimora di un totale di oltre 31.700 alberi».

● **Lavori.** Autostrade conferma che «tutte le principali lavorazioni avverranno nel periodo diurno». Di notte saranno posizionati i new jersey per i cambi di carreggiata, operazione «di basso impatto dal punto di vista acustico».



### PUNTI

#### Fotovoltaico

Non sarà possibile, spiega Autostrade, coprire con una struttura a impianti fotovoltaici tutta l'opera. Fra i punti critici: problemi di sicurezza, necessità di impianti d'areazione e altezza delle coperture

#### Via Zanardi

Nel sottovia di via Zanardi saranno realizzate due corsie ciclabili in carreggiata di larghezza di 1,50 m ciascuna. Non è previsto però il collegamento alla rete ciclabile esistente

### IL COMITATO

#### Intermedia di Pianura e Nodo di Funo «Opere sbagliate»

IL COMITATO per l'Alternativa al Passante Nord punta l'indice contro due «progetti sbagliati» finanziati con fondi derivati dalle opere di adduzione del Passante di mezzo:

l'Intermedia di pianura e il Nodo di Funo. Gianni Galli e Severino Ghini parlano di «spreco di soldi e devastazione inutile del

suolo» per l'Intermedia, «negazione dei principi e delle nuove regole sulla riduzione del consumo di suolo sbandierate dalla Regione»; e di «modesto e imbarazzante intervento a Funo, davvero difficile da difendere».

Galli e Ghini propongono «un'alternativa per l'Intermedia, realizzabile su arterie esistenti da Castenaso fino al Trebbio». E, per il Nodo di Funo, «un progetto innovativo e lungimirante, trasportisticamente superiore al progetto presentato».

Realizzazioni «meno costose assicurano Galli e Ghini -», con risparmio sul budget esistente tale da poter finanziare l'intervento di adeguamento stradale, dimenticato in questa fase, del tratto Budrio/Medicina sulla Trasversale di Pianura di circa quattro chilometri incompleto e fermo da oltre 40 anni».