

Convegno “Bologna: Nodo Stradale della Viabilità Nazionale  
Storia Recente, Mancate Realizzazioni, Scelte Ormai Indifferibili” – 26 marzo 2019

## **Sintesi tecnica e funzionale delle varie alternative: Passante Nord; Passante di Mezzo e Passante Sud**

***Intervento dell’Ing. Giovanni Salizzoni: Urbanista, già vice Sindaco di Bologna***

Uno degli argomenti di cui vorrei parlarvi è quello del tempo trascorso per gli studi di fattibilità e degli slittamenti dovuti a ragioni non solo tecniche, ma anche ideologiche, contrapposte a pensieri pre-esistenti.

Penso che sia bene, per quello che dirò nel seguito, partire da questo concetto del **tempo**. Vi sono discorsi da fare sul passato, sul presente e sul futuro (speriamo nel breve termine), discorsi che hanno almeno un quarto di secolo di vita. Ricordo che negli anni ‘80 ero Assessore al Comune di Bologna e il Sindaco di allora (persona molto valida) non ebbe la verve sufficiente per decidere di realizzare gli espropri (oggi molto complicati) per allargare il **Passante di Mezzo**, argomento tornato in auge in questi giorni. Durante questi 30 anni non si è fatto nulla per l’attraversamento della città.

Ricordo che a quel tempo l’Associazione Industriali propose quattro soluzioni alternative, che come vedremo furono bocciate, per la realizzazione di un **Passante Nord**. Quella più lunga prevedeva un Passante in partenza da Rioveggo ed in arrivo a Imola (e viceversa). Nessuna di queste soluzioni fu accettata, vennero restituiti i fondi stanziati dallo Stato e non si fece più nulla.

Sempre negli anni ‘80, fui nominato nella “Commissione Spadolini” per progettare quella che fu definita la **Variante di Valico** tra Bologna e Firenze (chiamata anche Camionale) e vi fu un dibattito molto acceso contro tale variante, molto più agevole e moderna, che separava però il traffico dei camion da quello delle auto. Ricordo che l’Ing. Morandi, il progettista del ponte crollato lo scorso anno a Genova, partecipò alcune volte alle riunioni della Commissione, raccomandando di evitare che il traffico pesante continuasse a percorrere il tracciato BO-FI esistente, progettato con vecchie tecnologie e non più idoneo alla velocità ed al peso dei mezzi moderni. Morandi esternò infatti queste preoccupazioni premonitrici dicendo: fate presto a realizzare la Camionale per poter instradare su questa i mezzi più veloci e pesanti. L’ingegneria di 30-40 anni fa non sapeva ancora come le strutture con tecnologia in cemento armato di allora avrebbero potuto resistere nel tempo, a causa della corrosione interna sempre più profonda. Il consiglio di Morandi fu seguito e la Variante di Valico fu realizzata alcuni anni fa, almeno per la parte più esposta del tracciato. Se quindi la Gronda di Genova, ancora oggi allo stato di progetto, fosse stata realizzata, si sarebbe potuto allora differenziare il traffico sui due percorsi, evitando il disastro che si è verificato lo scorso anno, con grande scempio di vittime e di danni. Ciò è avvenuto perché la politica, l’ideologia e l’ignoranza hanno fatto sì che non si realizzasse quella alternativa, ossia non si ritenesse indispensabile quel by-pass, sostenendo che qualunque cosa succeda, si può comunque andare avanti ugualmente.

Ritornando al Passante di Bologna, alle possibili alternative ancora oggi proponibili ed ai tempi necessari per la sua attuazione, si deve tener presente che a Bologna, attualmente, vi è un problema che ha colpe amministrative enormi, oltre che tecniche. Vorrei in proposito ricordare che la Società Autostrade per l'Italia ha insegnato al mondo come fare le Autostrade, ossia come progettarle, costruirle e gestirle. Questa abitudine di dire "rinviemo" o "ritardiamo" non conduce da nessuna parte. In sostanza la responsabilità e le colpe di tutti questi rallentamenti stanno da parecchie parti, ma sono un danno per tutti. Proseguendo nell'esposizione storica dei fatti, vorrei concentrarmi sul tema della sicurezza e non solo della tecnologia.

Dopo la rinuncia alle grandi opere di cui ho parlato, che non trovarono generale accoglienza in quel periodo, negli anni '90 la stessa Associazione Industriali propose un **intervento di "banalizzazione"**, ossia di **unione del traffico tangenziale e autostradale est-ovest** (e viceversa), che più correttamente si dovrebbe definire "ri-funzionalizzazione" del traffico, sul quale operammo delle simulazioni per gli anni 1997, 2000 e 2005 per verificare cosa sarebbe successo allora, quando il traffico non era come oggi così diffuso. La soluzione, entro certi limiti, venne ritenuta sostenibile. Successivamente non vi è stata una crescita esponenziale di traffico così come si era ipotizzato, anzi vi è stata una stasi e la soluzione di unificare le corsie esistenti interne ed esterne di autostrada e tangenziale, è rimasta a portata di mano. La "banalizzazione" potrebbe essere adottata anche oggi, assistita dalla tecnologia del controllo telematico. Occorrerebbe però risolvere il problema dei rapporti tra Regione, Provincia, Comune, Anas ed Autostrade, onde evitare che gli utenti in transito autostradale non paghino la tratta Casalecchio - San Lazzaro. Oggi con i sistemi di telecontrollo ciò è possibile.

Successivamente è nata l'ipotesi del **Passante Nord** che noi tutti conosciamo, che a quell'epoca poteva interessare anche coloro che avevano aree da valorizzare, anche se oggi tali terreni praticamente non esistono più. In particolare, la Provincia era interessata a questa soluzione ed a fatica si è arrivati ad un accordo che è stato anch'esso successivamente scartato.

Se andiamo a rivedere la cronistoria dall'86 ad oggi, tutto porta alla scelta dell'attuale soluzione dell'allargamento del **Passante di Mezzo**, che dovrebbe essere attuata, ma che il Governo ha previsto di semplificare rispetto al progetto originario. In merito a questa soluzione, è opportuno porci questa domanda: come mai la Società Autostrade ha previsto di investire in questo progetto 750 milioni di Euro (sia pure tenuto conto delle opere di mitigazione, l'incremento del verde, etc.) avendo già tre corsie per senso di marcia (sia pure attuando la terza corsia dinamica in caso di traffico elevato), mantenendo inalterata l'attuale situazione e rubando alla tangenziale le attuali corsie di emergenza? Il numero totale di corsie resterebbe infatti lo stesso, perché le corsie di emergenza della tangenziale sarebbero sostituite da semplici piazzole di sosta poste a qualche centinaio di metri l'una dall'altra (con minor consumo di suolo, ma con efficacia assai ridotta). Mi sembra quindi che vi sia una contraddittorietà sospetta. Quando ho sostenuto che la Società Autostrade è la più esperta del mondo a fare progetti, ad eseguirli ed a mantenerne la gestione, non riesco a capire perché faccia un'operazione contro il proprio interesse, quando poi risulta che ruba alla tangenziale le corsie di emergenza. Aggiungo infine che il Passante di Mezzo ha un percorso lungo 16 km, ma è un percorso entro una città metropolitana, che può portare a disagi, già peraltro verificatisi in un recente passato, che con le sole piazzole di sosta di emergenza potrebbero aumentare.

Provo a spiegare meglio ciò che intendo dire. Prima di avviare i lavori di questo complesso progetto, che al momento sembra arenato, occorre ricordare che attualmente le corsie di autostrada e tangenziale sono tenute separate. Secondo il progetto attualmente al vaglio, con i lavori di cambio di utilizzo delle corsie, la piattaforma su cui si svolgerà tutto il traffico per ciascuna direzione sarà unica. Qui sorge il dubbio: le richieste finora fatte alla Società Autostrade di modificare l'instradamento del traffico sulle corsie sono sempre state considerate di difficile realizzazione perché le piattaforme non sono le stesse per autostrada e per tangenziale, sia come allineamento sia come struttura. Ora questa difficoltà sembrerebbe non esistere più. Mentre prima non si potevano unificare le piattaforme, ora invece risulterebbe possibile. Ma la rifunzionalizzazione fra l'interno e l'esterno delle corsie, anche per la diversità dei livelli, può impedire in certe tratte l'unificazione delle corsie: su quelle tratte si dovrà presumibilmente proseguire su corsie separate finché non si arrivi ad una perfetta confluenza. Questa alternativa non è stata mai considerata in passato, proprio perché occorre stare su corsie separate più a lungo, prolungando i percorsi oltre il minimo necessario.

In linea di massima il progetto dell'allargamento del Passante di Mezzo si può accettare solo previa dettagliata verifica di quali e quante esigenze vi sono di risolvere situazioni in cui occorre operare nel modo detto sopra, valutandone i costi effettivi, che non dovrebbero assolutamente raggiungere i 750 milioni di Euro citati precedentemente. Comunque sia, una cosa è certa: l'allargamento del Passante di Mezzo non richiederà, come si sostiene, soltanto 3 anni, ma almeno 7-8 anni.

Il **Passante Sud** ha anch'esso una sua storia. Il Nodo di Bologna è il Nodo nazionale più critico perché Bologna non può risolvere i problemi per il solo proprio traffico. Bologna fa parte dell'Unione Europea ed i problemi da risolvere a Bologna sono quelli dell'intera Europa. Chi passa da Bologna lo fa per andare da Nord a Sud (o viceversa) e non vi sono alternative. Non si tratta di una questione meramente economica, ma di una questione di sicurezza per tutti. I centri di Milano, Roma, etc. hanno un anello e se vi sono problemi di traffico, questo può essere convogliato da una parte o dall'altra per alleggerire il carico sul tratto congestionato. Anche per Bologna sarebbe fondamentale riuscire a chiudere l'anello. Occorre risolvere il problema di far transitare nel più breve tempo possibile nella città di Bologna 210.000 veicoli al giorno, nei due sensi, senza far attendere i cittadini di Bologna altri 10 anni. Da una stima fatta, di questi 210.000 veicoli al giorno, circa 120.000 interesserebbero la nostra città metropolitana, mentre 90.000 sarebbero i veicoli in transito, di cui 60.000 percorrerebbero l'attuale Passante di Mezzo ed almeno 30.000 potrebbero percorrere il nuovo Passante Sud.

Il Passante Sud, nel progetto eseguito nel 2001, percorre il tratto di 12 km dall'area di servizio Cantagallo a San Lazzaro in galleria naturale, scavata con tecnologie moderne, con tempi di realizzazione ridotti e certi, senza dover ricorrere ad espropri e senza le altre difficoltà operative descritte per l'allargamento del Passante di Mezzo. Il Passante Sud è nato con la volontà di farlo passare il più possibile a ridosso di Bologna, pensando di collegarlo anche all'area Staveco, dove sarebbe terminato il percorso della metropolitana leggera progettata (ma mai realizzata) in quel periodo. In quel punto, vi è quindi la possibilità di aprire un'eventuale terminazione autostradale verso la città. Il progetto, che risolve il problema dell'anello autostradale attorno a Bologna ed è tuttora valido, si stima abbia un costo (assieme alle altre opere accessorie) di circa 850 milioni di Euro e un tempo di realizzazione di soli 3 anni circa.

Alla presentazione di questo progetto, non sono mancate le critiche, la più frequente delle quali può essere riassunta dalla frase che segue: “la collina di Bologna è composta da un terreno debole e non si può toccare”. Forse non si è tenuto conto che 2000 anni fa a Bologna i Romani scavarono un cunicolo da Sasso Marconi a San Mamolo per portare acqua alla città: 20 km, fatti a mano. E noi non dovremmo realizzare oggi nella collina 12 km, scavati con frese automatiche? Si tenga inoltre presente che il Passante Sud potrebbe anche risolvere i problemi di traffico esistenti tra le località montane di Bologna a sud del Passante (Rioveggio, Vergato, etc.).

La Società Autostrade non si azzarda ad offrire all’Amministrazione Regionale la proposta della realizzazione del Passante Sud, così necessaria ed attuabile in tempi brevi.

In conclusione, vorrei rivolgere tre domande alla Pubblica Amministrazione e al Ministro Toninelli:

1- Per Società Autostrade il costo del Passante Nord era di 1,2 milioni di Euro. Il progetto è saltato perché 8 Comuni avevano difficoltà amministrative (a parte i problemi dell’agricoltura) e andarono in Regione ed in Provincia puntando i piedi: “o si fa tutto in galleria (30-40 km) o nulla”. Se si era disposti allora a pagare 1,2 milioni di Euro, perché non si è disponibili oggi a pagare 850 milioni di Euro (più eventuali 200 per costi aggiuntivi) per il Passante Sud?

2- Perché Società Autostrade spende 750 milioni di Euro per l’allargamento del Passante di Mezzo senza aggiungere una corsia in più (ma “rubando” una corsia alla tangenziale)?

3- Perché Società Autostrade insiste a dire che non si può fare la banalizzazione (o la rifunzionalizzazione) del traffico sul Passante di Mezzo, perché le piattaforme sono diverse?

In sintesi, vorremmo vedere il progetto dell’allargamento del Passante di Mezzo e come verranno utilizzati i 750 milioni di Euro stimati per la sua realizzazione.