



PASSANTE AUTOSTRADALE DEL NODO DI BOLOGNA

**Confronto allargato ai temi di sostenibilità
tra le due soluzioni allo studio**

**PASSANTE DI MEZZO
PASSANTE SUD**

Schema delle alternative in fase di studio per aumentare la capacità del nodo autostradale di Bologna

Conformità agli obiettivi dell'agenda 2030 ONU di sostenibilità n. 3, 9, 11, 12, (13, 15), 17 contro peggioramento degli indicatori di sostenibilità.

Dettaglio

PASSANTE DI MEZZO

Incremento a 3 corsie di marcia di Tangenziale e Autostrada

+ 2 corsie per senso di marcia



Dettaglio

PASSANTE SUD

Nuovo tracciato A1-A14 a 3 corsie, a sud in galleria, a completamento anello in aggiunta all'attuale tracciato

+3 corsie per senso di marcia



Perche' non fare qualche riflessione in più?

La sostenibilità ambientale, sociale e di futura governance non e' un'opinione, e' il futuro dei nostri figli.

IL PASSANTE SUD È PIÙ SOSTENIBILE

sia nel breve che nel lungo periodo

PIÙ RAPIDA
REALIZZAZIONE

36mesi

contro i **64 mesi** previsti
per il **PASSANTE DI MEZZO**

MENO
COSTOSO

850milioni

contro i **1000 milioni** previsti
per il **PASSANTE DI MEZZO**

MAGGIORE
INCREMENTO
CAPACITÀ
DICHIARATA

+45.000*

contro i **+30.000*** passaggi previsti
per il **PASSANTE DI MEZZO**

* veicoli/giorno medio

MINORE IMPATTO SOCIALE

- **Meno espropri**
- **I cantieri non disturbano il traffico attuale e non impattano sulla città**

MINORE INQUINAMENTO URBANO

**Meno traffico
in zona urbana**

MAGGIORE SICUREZZA

**Percorso ad anello
e alternative di percorso
attuabili**

Adeguamento del Nodo Autostradale di Bologna: rilettura in chiave sostenibile

Comparazione tra Passante di Mezzo e Passante Sud

Federmanager Bologna – Ferrara – Ravenna (BO-FE-RA), che associa i dirigenti del settore industriale del territorio, consapevole dell'importanza per Bologna ma anche per le province confinanti e per un'ottimale **circolazione delle persone e delle merci** da e per l'intera Italia, ha promosso uno studio tecnico per dare il proprio contributo alla realizzazione di un'opera di grande rilievo ambientale, sociale ed economico, ovvero **l'adeguamento del nodo autostradale di Bologna**.

Lo studio tecnico, condotto con l'ausilio di una speciale commissione interna, la **SIATE – Sostenibilità e Infrastrutture per Ambiente, Territorio, Energia**, ha tratto ispirazione dalla filosofia che permea i **17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Onu** (Agenda 2030), alla cui realizzazione sta contribuendo anche con l'adesione all'**Asvis**, Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile, nel cui ambito partecipa al gruppo di lavoro "Cultura" relativo al **Goal 11 "Città e comunità sostenibili"**.

A livello operativo, Federmanager BO-FE-RA ha intrapreso un percorso di **analisi dei progetti di sostenibilità** del territorio e ha individuato proprio nel **nodo autostradale di Bologna**, cruciale per la città e i suoi abitanti, nonché per tutto il sistema di trasporto italiano, uno dei temi più rilevanti.

Il nodo autostradale di Bologna

Realizzato nella seconda metà del secolo scorso mediante un **passante alla periferia nord della città**, non ha subito a tutt'oggi sensibili modifiche, nonostante il continuo incremento di traffico che lo attraversa. Solo di recente, a valle di discussioni e valutazioni iniziate ormai 30 anni fa, si è deciso di procedere a un contenuto incremento del Passante esistente, ossia il **Passante di Mezzo (Evoluto)**, scartando soluzioni potenzialmente più congrue al nuovo paradigma sostenibile mondiale.

Passante di Mezzo (Evoluto) o Passante Sud?

Le valutazioni tecniche effettuate da Federmanager BO-FE-RA mettono a confronto il Passante di Mezzo (Evoluto) e il cosiddetto Passante Sud ponendo in primo piano i fattori descritti nell'Agenda 2030 e hanno messo in evidenza **l'insostenibilità economica, sociale ed ambientale del progetto Passante di Mezzo (o "evoluto")**, a fronte dei vantaggi che si otterrebbero lasciando sostanzialmente inalterato l'attuale semianello (salvo alcuni interventi minori sulla viabilità di raccordo urgenti ed indispensabili) e realizzando il Passante Sud a suo tempo progettato ed opportunamente aggiornato.

Dallo studio emerge che l'introduzione del Passante Sud, oltre al minore impatto per la vivibilità e la sicurezza del territorio sia in fase di realizzazione sia in esercizio, potrebbe **incrementare notevolmente la sostenibilità nel tempo dell'intero nodo autostradale di Bologna**.

Il Passante di Mezzo (Evoluto), al contrario, oltre alle **incertezze tuttora presenti** (espropri e relativa conflittualità, tempi di realizzazione, non sostenibilità in fase di cantierizzazione, maggiori costi, peggioramento della sicurezza ed altri rilevanti elementi illustrati nella sintesi tecnica allegata), possiede le caratteristiche di un **provvedimento non definitivo**, che nel giro di pochi anni dall'entrata in esercizio dovrà essere nuovamente rivisto, con ulteriore impegno di risorse, deterioramento ambientale ed urbanistico e impatto sociale.

La mobilità sostenibile e l'anello autostradale

Nell'ottica di rendere la mobilità più sostenibile, fluida ed efficiente, tutte le città di medie e grandi dimensioni, in Italia ed all'Estero, vengono corredate attualmente da un **anello autostradale esterno al territorio urbanizzato residenziale**, trasformando nel contempo le grandi arterie di attraversamento della città o della sua periferia in percorsi urbani sostenibili e in parte pedonali e ciclabili.

In tal modo si ottiene anche una corretta distribuzione alternativa dei transiti in funzione dei volumi di traffico e nel caso di eventuali emergenze. Senza un anello autostradale, nel caso di gravi interruzioni il traffico dovrebbe forzatamente transitare all'interno delle città.

Serve un progetto in linea con gli obiettivi strategici del territorio

Il Passante di Mezzo va nella stessa direzione del DUP - Documento Unico di Programmazione in vigore nel territorio bolognese e dei suoi obiettivi strategici e di sostenibilità che l'amministrazione pubblica ha delineato per gli anni a venire?

Una domanda che Federmanager BO-FE-RA invita comunità territoriale ed amministratori a porsi, avendo ben presente che i territori italiani sono fra i più colpiti dalla crisi **socio-economica** e in condizioni di maggiore fragilità.

Una crisi così devastante, come quella che stiamo vivendo, deve portare a un ripensamento profondo del modello di sviluppo e a un cambiamento di molte politiche lungo la strada dello sviluppo sostenibile, l'unica scelta possibile anche di fronte alle minacce dei **cambiamenti climatici** e delle crescenti disuguaglianze.

Adeguamento del Nodo Autostradale di Bologna Sintesi valutazione comparativa Passante di Mezzo (o Evoluto) Vs. Passante SUD

Adeguamento del Nodo Autostradale di Bologna

Sintesi valutazione comparativa

Passante di Mezzo (o Evoluto) Vs. Passante SUD

Il presente studio ha lo scopo di formulare una **posizione strettamente tecnica** finalizzata ad evidenziare gli elementi di **sostenibilità dell'opera dal punto di vista Trasportistico, Ambientale, Economico-finanziario, Territoriale e Sociale, nell'interesse di tutti i cittadini**. Pertanto si basa sulla visione culturale secondo cui scelte infrastrutturali di questa portata dovrebbero essere fondate su principi tecnicamente ineccepibili e di buona pratica riconosciuti e accettati da tutti senza mediazioni ideologico-politiche.

Federmanager BO-FE-RA, con la presente sintesi tecnica intende quindi illustrare e proporre una valutazione delle criticità che renderebbero meno sostenibile la realizzazione del Passante di Mezzo o Evoluto a fronte dei rilevanti vantaggi che si otterrebbero lasciando il layout del semianello esistente sostanzialmente invariato (salvo interventi minori quali la banalizzazione totale o parziale dell'attuale tratto di A14 e alcuni necessari e urgenti adeguamenti dei raccordi alla viabilità urbana) e realizzando la chiusura dell'anello con la costruzione del Passante SUD a suo tempo proposto ed opportunamente aggiornato.

Non sfuggirà quindi il valore di **cogliere l'opportunità di realizzare il più efficace progetto di adeguamento del nodo di Bologna, risolutivo per molti anni a venire**, tenuto conto che per ASPI questa opera rappresenta il più importante intervento nell'area bolognese. La scelta progettuale non può quindi prescindere da un'attenta valutazione della sostenibilità e della massima conformità alle esigenze trasportistiche, ambientali e sociali nel lungo periodo.

Tabella 1

Sintesi dei principali elementi di valutazione per la comparazione delle soluzioni

Elementi di confronto	Passante di Mezzo	Passante SUD
DESCRIZIONE sintetica dei PROGETTI	<p>TANGENZIALE: Incremento a tre corsie più banchine nel tratto da svincolo n.3 a n.6 e a quattro corsie più banchine il tratto da svincolo n.8 a svincolo n.13.</p> <p>A14: Incremento a tre corsie di marcia più emergenza nel tratto su cui oggi è presente la terza corsia dinamica, tramite adeguamento in sede dell'infrastruttura esistente con modifica della sezione trasversale. (Vds. fig. 1)</p> <p>Oltre ad opere di adeguamento degli svincoli, miglioramenti viabilità urbana, superamento interferenze, mitigazione ambientale, ecc.</p>	<p>Nuovo tracciato collegamento A1-A14 a sud prevalentemente in galleria a completamento dell'anello.</p> <p>Svincoli di ingresso-uscita:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Terminale A1 a nord del Cantagallo - Intermedio Parcheggio STAVECO ed emergenza - Terminale A14 a 1,6 Km dal Casello S.Lazzaro <p>Galleria di poco più di 11Km in due canne separate + tunnel di soccorso.</p> <p>2 o 3 corsie + emergenza per senso di marcia. (Vds Fig.2)</p> <p>Banalizzazione Tangenziale (parziale o totale) per collegamento A13 e conseguente disponibilità di 1- 3 corsie p.s.m. ad uso tangenziale, con adeguamento svincoli e miglioramenti viabilità urbana.</p>
Capacità dichiarata	<p>Progetto = +30.000 VTGMA</p> <p>Aumento della capacità dichiarata da Autostrade. Si osserva che la capacità totale di sistema in Veq/h potrà essere superiore calcolando l'incremento del nr. di corsie di marcia aggiuntive (+ 4 corsie).</p>	<p>Progetto = +45.000 VTGMA</p> <p>Ipotesi di incremento basata sulla capacità dichiarata incrementale sul nr. di corsie di marcia aggiuntive che per il P.SUD porta ad una capacità aggiuntiva di sistema superiore del 50% rispetto al P. di Mezzo (in Veq/h).</p>
Tempi di realizzazione	65 mesi (5,4 anni)	36-40 mesi (3-3,3 anni)
Costi di costruzione	1000 mln di €	830-850 mln di €
Impatto cantierizzazione	Elevato con gravi rallentamenti in tangenziale e A14 e deviazioni flussi su aree di viabilità urbana.	Quasi nullo: i lavori NON interessano zone urbanizzate e/o con flussi di viabilità esistenti.
Diversione flussi	NESSUNA (stesso tracciato)	60-70% traffico passante A1-A14
I.A. in esercizio	PEGGIORAMENTO (incremento traffico) qualità aria e rumore in aree urbane già molto impattate, densamente abitate e soggette a condizioni meteo favorevoli al ristagno e inversione termica.	RIDUZIONE (diversione flussi e riduzione tempi di transito) di rumore e inquinamento aria. Impatti trasferiti in aree prive di insediamenti, più ventilate e "filtrate" dal tunnel. I gas di scarico estratti dagli aspiratori possono essere trattati per abbattere gli inquinanti.

Elementi di confronto	Passante di Mezzo	Passante SUD
Manufatti interferenti	Cavalcavia e relativi piloni, ponte sul Reno, ecc, con relativi costi da computare e tempi lunghi.	Nessuno
Espropri	Intero percorso urbanizzato con numerosi insediamenti abitativi e produttivi . Conseguente elevato rischio di conflittualità.	Limitate aree agricole solo in corrispondenza dei raccordi con A1 e A 14. Rischio di conflittualità quasi nullo.
Servizio a Comuni montani e zona Sud della città	Il settore SUD della città e l'area appenninica restano esclusi da collegamenti rapidi.	Consente di servire i comuni montani con opere tipo Sasso-Pianoro, Bretella Setta-Reno, ecc.
Sicurezza	Peggioramento e limitazioni soccorsi in caso di incidenti.	Miglioramento grazie alla riduzione della densità di traffico. Nessuna limitazione dovuta a condizioni meteo avverse.
Alternative di percorso	In caso di blocchi per incidenti (già frequenti) o congestione traffico non esiste un percorso alternativo.	La chiusura dell'anello consente gestione dinamica dei flussi in funzione dei volumi di traffico e della incidentalità.
Valorizzazione delle aree	Decremento valore delle aree residenziali adiacenti al passante allargato.	Incremento valore delle aree residenziali in prossimità dell'area STAVECO e collinari

DESCRIZIONE SINTETICA DEI PROGETTI

Senza entrare in questa sede, in dettagli tecnici già disponibili in altri documenti e che, ove richiesto, potranno essere esposti in successivi elaborati e incontri di approfondimento, si riporta una descrizione estremamente sintetica delle due opzioni, al solo fine di richiamare i principali elementi di caratterizzazione delle opere.

PASSANTE di MEZZO (o Evoluto)

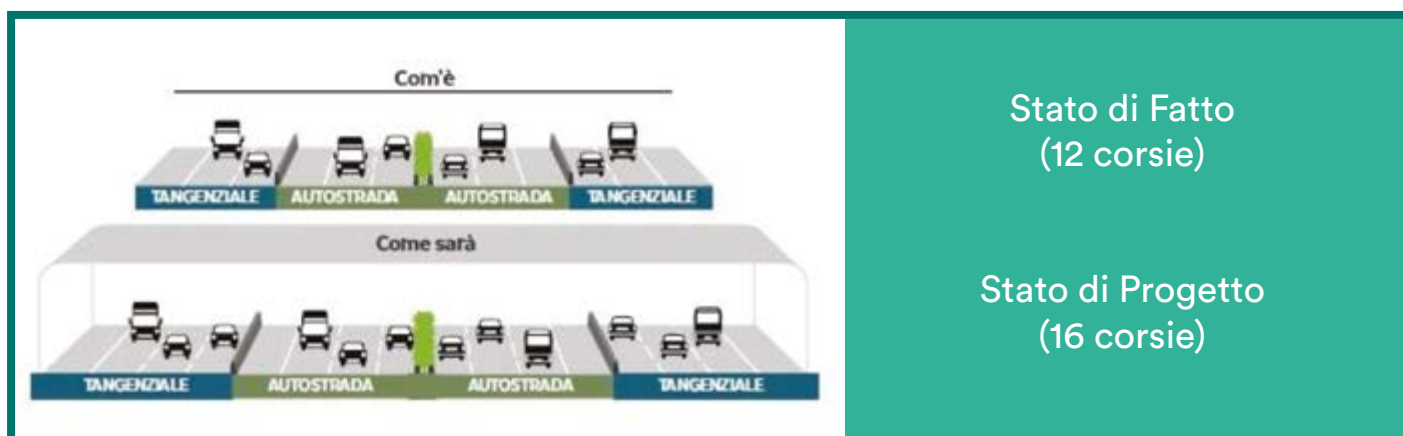
Come noto il progetto prevede l'allargamento in sede dell'attuale tracciato passando dalle attuali 12 corsie (6 corsie per senso di marcia) a 16 corsie (8 corsie per senso di marcia) mantenendo la suddivisione Autostrada A14 (a pedaggio) – Tangenziale (no pedaggio), con un ulteriore incremento del nr. di veicoli in transito di circa 30 mila unità medie giornaliere (dichiarato da Autostrade) e la necessità di procedere ad espropri per acquisire le aree necessarie

TANGENZIALE: Incremento a tre corsie più banchine nel tratto da svincolo n.3 a n.6 e a quattro corsie più banchine il tratto da svincolo n.8 a svincolo n.13.

A14: Incremento a tre corsie di marcia più emergenza nel tratto su cui oggi è presente la terza corsia dinamica, tramite adeguamento in sede dell'infrastruttura esistente con modifica della sezione trasversale.

Oltre ad opere di adeguamento degli svincoli, miglioramenti viabilità urbana, superamento interferenze, mitigazione ambientale, ecc.

Fig. 1 Passante di Mezzo allargamento in sede - sezioni



PASSANTE SUD - Fig. 2

IL PROGETTO PREVEDE

1- Costruzione di un nuovo tracciato (Vds Fig.2) di collegamento A1-A14 a sud prevalentemente in galleria a completamento dell'anello, con un raccordo intermedio di allacciamento alla città.

Svincoli di ingresso-uscita:

- **Terminale A1** a nord del Cantagallo
- **Intermedio ("centro")** di collegamento (anch'esso in gran parte in tunnel) con il Parcheggio "STAVECO", sia per l'accesso e sosta a servizio della città, sia per agevolare interventi in caso di emergenza. In tal modo si potrà finalizzare la ristrutturazione dell'area STAVECO, attesa da anni, con la trasformazione dell'attuale parcheggio a raso in un multipiano ad alta capienza, servito da un terminale di trasporto pubblico urbano.
- **Terminale A14** a circa 1,6 Km dal Casello S.Lazzaro

L'opera si svilupperà in galleria di poco più di 11 Km costituita da due canne separate, più tunnel di soccorso, con N. 3 corsie + emergenza per senso di marcia (il progetto originale prevedeva 2 corsie + emergenza, tuttavia appare più opportuno un dimensionamento in grado di soddisfare le esigenze sul lungo periodo)

2- Banalizzazione tratto A14 tra Casalecchio e S.Lazzaro (parziale o totale):

a seguito della messa in esercizio del Passante SUD si procederà alla banalizzazione del tratto di A14 esistente, al fine di rendere disponibili corsie aggiuntive al traffico "locale", senza necessità di allargamento della sede esistente, avendo dirottato sul nuovo tracciato la maggior parte del traffico "passante"

La banalizzazione potrebbe essere realizzata secondo diversi scenari da definire, quali ad esempio:

A) Banalizzazione totale che "trasferisce" alla tangenziale tutte le attuali corsie autostradali (3, di cui una dinamica, per senso di marcia) e che quindi dovrebbe accogliere anche il traffico "passante" residuo da e per la A13 (da valutare se con o senza pedaggio).

B) Banalizzazione parziale: al fine di mantenere separato il collegamento autostradale con la A13 per il traffico "passante", lo scenario considera la banalizzazione di una sola corsia per senso di marcia, consentendo di potenziare le corsie di tangenziale dalle attuali 2+emergenza a 3+emergenza (ugualmente a

quanto previsto dal progetto del Passante di Mezzo). In tal modo si mantiene la connessione autostradale (ex A14) a due corsie (1+1 dinamica) p.s.m. sufficienti a smaltire la modesta quota rimanente di traffico “passante” da e per la A13 (in virtù della diversione sul nuovo tracciato dei veicoli attualmente in transito A1- A14 e v.v.)

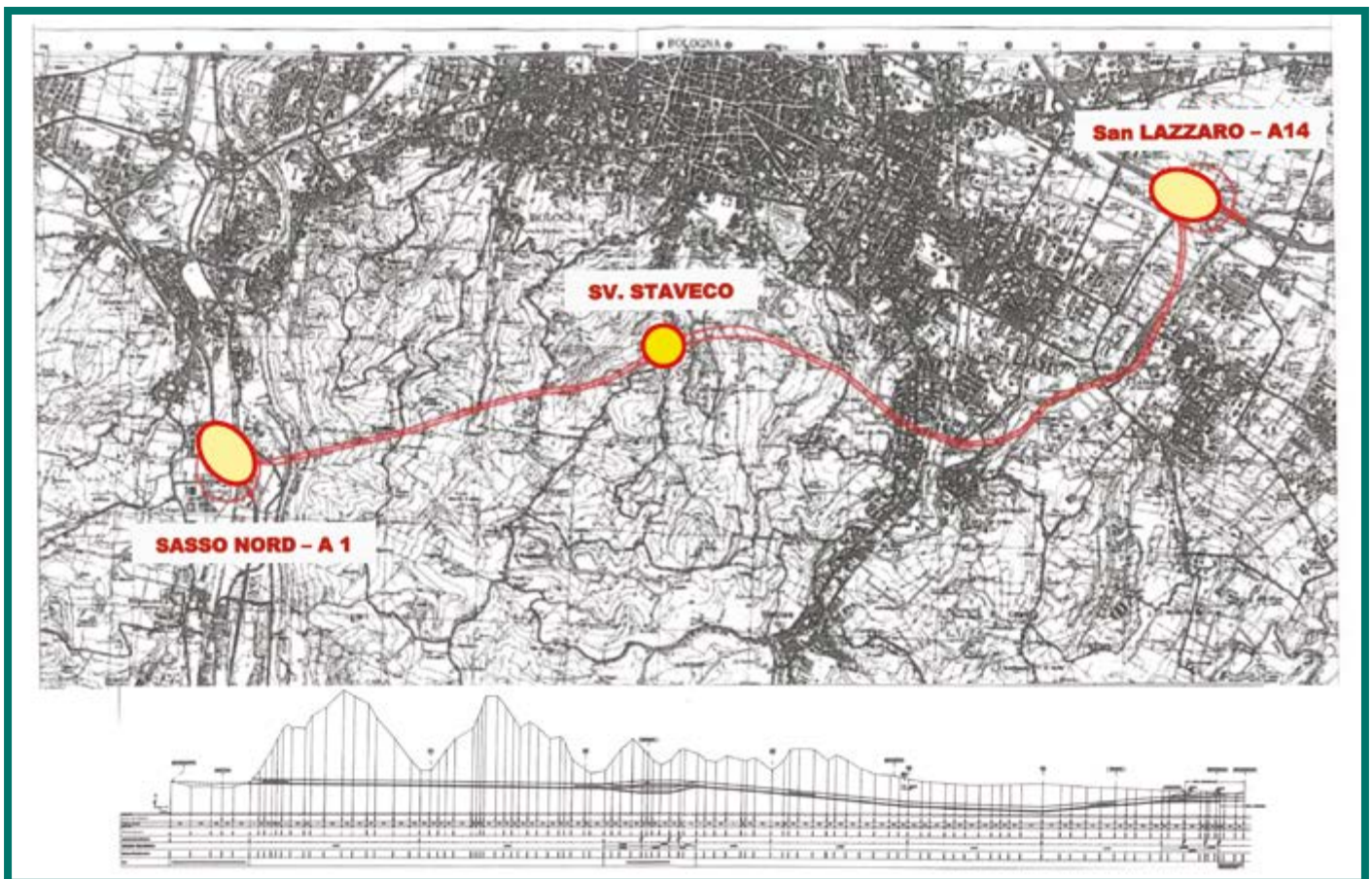
In sintesi: a seconda dell’alternativa scelta si incrementerebbe di 1 o di 3 corsie per senso di marcia l’attuale tracciato ad uso tangenziale, senza ricorrere all’allargamento della sede stradale, con una rilevante riduzione degli impatti e incremento della sostenibilità.

3- Adeguamento svincoli e miglioramenti viabilità urbana afferente

Resta confermata l’urgenza di procedere ad una serie di interventi di miglioramento delle connessioni al territorio in corrispondenza dei principali svincoli del semianello esistente. Detti interventi sono da tempo indispensabili a prescindere da ogni scelta di adeguamento del passante bolognese.

La localizzazione e la tipologia di queste opere resta sostanzialmente invariata per entrambe le soluzioni (Passante di Mezzo o Passante SUD).

Fig. 2 Passante SUD – Sintesi planimetrica del tracciato



CONFRONTO di SOSTENIBILITÀ tra i DUE PROGETTI di PASSANTE

● Capacità di sistema

Il P. SUD assicura una capacità (Numero di veicoli/ora) superiore del 50% rispetto al P. di Mezzo.

Sostenibilità: soddisfare la domanda per un periodo più lungo e gestire il 50% di mezzi in più.

Premesso che il calcolo della capacità di un sistema stradale è un esercizio complesso che richiede l'applicazione di metodiche consolidate e riconosciute nonché di tecniche di modellazione previsionale matematica, in questa sede si riportano unicamente considerazioni di larga massima.

Si rimanda l'elaborazione dei valori di capacità corretti per la ripartizione reale media *Autovetture/Veicoli Pesanti (fHV) - e altri fattori correttivi, larghezza corsie, franchi laterali, ecc., oltre ai "livelli di servizio"* - ad una sede più tecnica. Si farà quindi riferimento alla sola "capacità base" (baseline capacity) assumendo che l'applicazione dei fattori correttivi non modifichi il rapporto percentuale tra le due soluzioni progettuali.

- Per il **Passante di Mezzo** Autostrade dichiara un incremento della capacità di sistema pari a +30.000 VTGMA (Veicoli Totali Giorno Medio Anno). Si osserva che la capacità totale di sistema in Veq/h risulta superiore se quantificata sulla base dell'incremento del numero di corsie di marcia aggiuntive (valore standard ideale, a meno dei fattori correttivi, per un sistema a 3 o più corsie p.s.m. = 2300 av/h/corsia)
- Per il **Passante SUD**, sulla base delle medesime considerazioni, essendo previste nr. 6 corsie aggiuntive si potrebbe considerare un valore di +45.000 VTGMA con un incremento del 50% rispetto al Passante di Mezzo (percentuale di incremento confermata anche dal valore standard ideale con o senza l'applicazione dei fattori correttivi, a parità di livello di servizio).

● Tempi di realizzazione

Il Passante SUD potrà essere realizzato in 36-40 mesi a fronte dei 65 mesi dichiarati per il Passante di Mezzo

Sostenibilità: Tempi di esecuzione contenuti anticipano i benefici sociali e ambientali da anni attesi

La costruzione in assenza di interferenze e con tecnologie operative avanzate consente un rilevante contenimento dei tempi di realizzazione del Passante SUD. Gli approfondimenti tecnico-operativi potranno essere esposti in sede opportuna. Si osserva che anche un eventuale prolungamento dei tempi di realizzazione nel caso del Passante SUD, essendo al di fuori delle grandi correnti di traffico, non causerebbe impatti significativi

● Costi di costruzione

Passante di Mezzo: Secondo quanto dichiarato i costi previsti, a meno degli espropri, ammontano a 1.000 mln di €

Passante SUD: I costi stimati da computo aggiornato al 2019 sono stati valutati nell'ordine di 830-850 mln di € a parità di condizioni al contorno

Sostenibilità: Evidente la migliore sostenibilità economica del Passante SUD (oltre ai benefici in fase di esercizio sia per il Gestore sia per l'Utente)

● Impatto della cantierizzazione

Passante SUD = Impatto quasi nullo: i lavori NON interessano zone urbanizzate o soggette a grandi flussi di traffico, le aree interessate hanno bassissima densità abitativa, l'esecuzione avviene per lo più in sotterranea.

Passante di Mezzo = Impatto devastante: lavori a cielo aperto in territorio densamente popolato, con gravi rallentamenti del traffico in tangenziale e A14 e deviazioni dei flussi verso aree di viabilità urbana già intensa.

Sostenibilità: Il cantiere del Passante di Mezzo compromette gravemente, per almeno sei anni, il benessere sociale e ambientale di oltre 80.000 abitanti direttamente interessati, con ricadute indotte sull'intera città, oltre ai pesanti disagi per gli utenti.

Per un'analisi di dettaglio si rimanda ad eventuali successivi incontri tecnici dedicati. A margine di quanto sopra risulta evidente che la realizzazione del Passante SUD comporterà una più corposa movimentazione di terra, come è ovvio e inevitabile in

tutti i casi in cui si procede allo scavo di una galleria, il che rappresenta un'impatto assolutamente marginale a fronte dei rilevanti vantaggi in termini di sostenibilità dall'opera.

● Manufatti Interferenti

Da non sottovalutare nell'allargamento in sede (Passante di Mezzo) la presenza di numerosi cavalcavia i cui piloni ricadono nelle aree interessate all'ampliamento, interferenze inesistenti nell'ipotesi di Passante SUD.

Sostenibilità: Per il Passante di Mezzo si renderanno necessari importanti adeguamenti di manufatti esistenti con conseguente elevato impatto in termini sia operativi sia di costi (non computati?).

Sulla base della documentazione tecnica disponibile per il Passante di Mezzo non appare chiaro se e come sia stata considerata la presenza lungo il tracciato attuale di rilevanti opere interferenti, costituite prevalentemente, ma non solo, dai piloni di sostegno di numerosi cavalcavia stradali e ferroviari.

Al fine di consentire l'allargamento della sede stradale per la costruzione delle due nuove corsie per senso di marcia si renderà necessario un oneroso rifacimento di buona parte dei manufatti interferenti. Non appare peraltro indicato se gli oneri di tali interventi rientrino nel costo complessivo dichiarato di 1 mld di Euro per il Passante di Mezzo. Si evidenzia come, al contrario, il tracciato del Passante SUD non presenti particolari manufatti interferenti su cui intervenire.

● Espropri

Passante di Mezzo: presenza di insediamenti residenziali e produttivi da espropriare e conseguente prevedibile conflittualità.

Passante SUD: limitate aree soggette ad esproprio, prevalentemente agricole, in corrispondenza dei raccordi con A1 e A14.

Sostenibilità: Per il Passante di Mezzo le azioni di esproprio pesano gravemente sulla sostenibilità sociale per residenti e attività produttive del territorio, generando onerose conflittualità e ritardo nei lavori.

Il progetto del Passante di Mezzo con l'allargamento di 4 corsie dell'attuale sede stradale e la realizzazione di barriere verdi realizza un ragguardevole consumo di suolo che richiede l'esproprio di numerose proprietà ad uso sia residenziale che produttivo da cui deriverebbero inevitabili situazioni di conflitto oltre alla necessaria rilocalizzazione. I ricorsi conseguenti obbligheranno a sospensioni dei lavori con ulteriore allungamento dei tempi di realizzazione e,

non si esclude, sentenze che potrebbero impedire il completamento di alcune tratte, con palesi ricadute sugli obiettivi che il progetto si prefigge. Inoltre il valore delle aree residenziali adiacenti all'allargamento sarebbe assai penalizzato, mentre col P.SUD si rivalutano grazie al diminuito impatto e le aree in zona STAVECO e collinare vedrebbero un incremento di valore.

● Diversioni flussi di traffico

Passante di Mezzo: Nessuna diversione dei flussi di traffico (il tracciato resta lo stesso) che, al contrario, verranno incrementati con il previsto aumento del numero dei veicoli in transito.

Passante SUD: oltre il 60-70% del traffico passante (A1-A14) si trasferirà dall'attuale tracciato al nuovo passante, con evidente riduzione dei flussi che attraversano un territorio fortemente urbanizzato.

Sostenibilità: col Passante SUD considerevole miglioramento ambientale, sociale e di efficienza della mobilità

● Impatto ambientale in esercizio e consumo di suolo

Passante di Mezzo: l'incremento del traffico PEGGIORA la qualità dell'aria e l'impatto acustico in aree urbane già molto critiche, densamente abitate e soggette a condizioni meteo di inversione termica favorevoli al ristagno degli inquinanti. Si osserva inoltre come l'allargamento della sede stradale costituisca un incremento del consumo del suolo nei territori interessati.

Passante SUD: diversione dei flussi e diminuzione dei tempi di transito RIDUCE rumore e inquinamento dell'aria. Detti impatti vengono trasferiti in aree prive di insediamenti, più ventilate e "filtrate" dal tunnel. I gas di scarico estratti dagli aspiratori possono essere trattati per abbattere i principali inquinanti (soluzione impossibile per il tracciato in superficie del P.di Mezzo). In termini di occupazione del suolo la soluzione ha impatto trascurabile essendo realizzata prevalentemente in galleria.

Sostenibilità: Col Passante SUD si conseguiranno sensibili benefici ambientali, sociali e di salute per circa 100mila cittadini.

In questa sede si espongono considerazioni meramente qualitative, una più precisa trattazione in termini quantitativi potrà essere svolta in una successiva sessione tecnica dedicata, sulla base dei dati misurati per lo stato di fatto e di modelli previsionali riconosciuti, quali EDMS o similari, per la simulazione degli scenari nelle due ipotesi progettuali.

● Sicurezza della circolazione

Passante di Mezzo: L'ulteriore incremento del traffico e l'assenza di un' alternativa di percorso produrrà il **PEGGIORAMENTO** delle condizioni di sicurezza e ritardi negli interventi di soccorso in caso di incidenti.

Passante SUD: Il **MIGLIORAMENTO** dei flussi favorirà la riduzione della incidentalità agevolando nel contempo il soccorso in emergenza.

Da non sottovalutare inoltre che un percorso in galleria non è influenzato da condizioni meteo avverse (pioggia, nebbia, neve e ghiaccio, vento) con evidente incremento della sicurezza, assenza di limitazioni alla viabilità, risparmio costi di mantenimento invernale.

Sostenibilità: Evidente la maggiore sostenibilità del P. SUD in termini di sicurezza stradale e tempistica del soccorso.

● Alternative di percorso

Passante di Mezzo: **NESSUNA** - In caso di rallentamenti e blocchi per incidenti (già frequenti) o congestione del traffico, l'assenza di un percorso alternativo impone l'utilizzo della viabilità ordinaria, con attraversamento della città.

P. SUD: Il completamento dell'anello consente la gestione dinamica dei flussi con dirottamenti su uno dei due semianelli, in funzione dei volumi di traffico e dell'incidentalità.

Sostenibilità: Evidente la maggiore sostenibilità del P.SUD (oltre ai benefici in condizioni normali di esercizio)

● Servizio ai comuni appenninici e zona sud della Città

Passante di Mezzo: Il settore SUD della città e l'area appenninica restano, come oggi, esclusi da collegamenti rapidi non traendo beneficio dall'implementazione del semianello.

Passante SUD: Consente la realizzazione di collegamenti rapidi per i comuni montani, con opere quali la Sasso- Pianoro, la Bretella Setta-Reno, oltre al collegamento col centro città filtrato dal Parcheggio scambiatore STAVECO servita da terminale di trasporto pubblico.

Sostenibilità: Il Passante SUD migliora le condizioni di vita per i comuni appenninici e incrementa l'uso del mezzo pubblico per le aree urbane.

Commissione S.I.A.T.E
(Sostenibilità e Infrastrutture per l'Ambiente, il Territorio e l'Energia)
Federmanager Bologna - Ferrara - Ravenna



Commissione S.I.A.T.E (Sostenibilità e Infrastrutture per l'Ambiente,
il Territorio e l'Energia) - Federmanager Bologna - Ferrara - Ravenna

<http://www.bologna.federmanager.it/commissione-sostenibilita-e-infrastrutture-per-ambiente-territorio-ed-energia/>

