

Una alternativa
al Passante Nord

GLI ANTECEDENTI

All'origine del dibattito attuale c'è l'antico problema della congestione del nodo di traffico di Bologna. Si può ricordare che quando fu inaugurata la Tangenziale di Bologna (1967), ci fu chi disse che era un'opera sovradimensionata, anzi faraonica... Negli anni '90 erano già saturate sia le corsie autostradali interne che quelle esterne, libere per il traffico urbano.

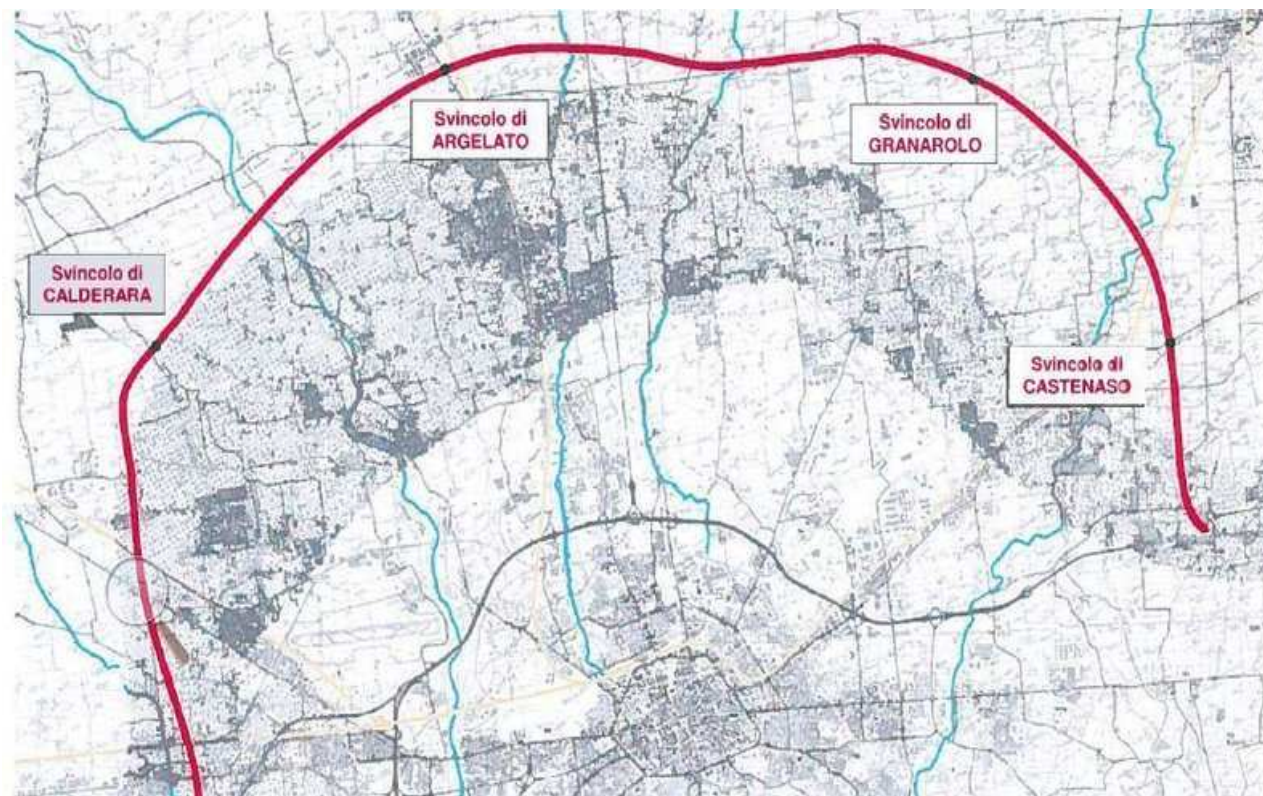
Furono fatte diverse proposte di intervento. In particolare l'Ing. Luigi Napoli per conto della Regione propose il raddoppio della tangenziale da realizzarsi scavando un tunnel dedicato al traffico autostradale sotto le corsie esistenti, che sarebbero così state liberate per il traffico urbano. Il progetto fu accantonato, soprattutto perché comportava lunghi periodi di convivenza del traffico con i lavori di scavo.

Negli anni successivi ci fu una proposta dell'API che immaginava di completare il decentramento delle fabbriche dell'area bolognese concentrandole su un nuovo anello "tangenziale", dotato di ogni servizio infrastrutturale, energetico, di cablaggio, ecc., insomma una specie di Silicon Valley all'italiana.

Questi sono gli antecedenti delle soluzioni che si confrontano attualmente, il **Passante Nord**, nuovo raccordo autostradale proposto dal Piano Territoriale Provinciale del 2003 – l'ultimo tracciato individuato si sviluppa per 38 Km – e **l'allargamento della tangenziale esistente** (sia della parte autostradale che della parte urbana) da due a tre corsie per carreggiata,

L'ULTIMA VERSIONE DEL PASSANTE NORD

Figura 1 – Tracciato del Passante Nord



L'immagine riportata presenta il tracciato (in rosso scuro) del Passante Nord convalidato dall'Accordo in data 29 luglio 2014 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna (che non c'è più), Comune di Bologna e Società Autostrade per l'Italia p.A. Più in basso, a ridosso della città, il tracciato in nero dell'anello complanare Tangenziale / Autostrada attuale.

L'Accordo definisce il Passante come "potenziamento fuori sede dell'esistente autostrada A 14" (che corre all'interno delle due carreggiate della Tangenziale), proprio per escludere che si tratti di una *nuova* autostrada. In questo caso la diretta assegnazione dell'opera alla Società Autostrade (senza concorso europeo) non verrebbe considerata legittima dalle autorità europee che vigilano sulla concorrenza, che hanno già dettato, tra le altre, la condizione che la nuova opera debba essere vicina al sedime dell'autostrada attuale, che deve mantenere la sua funzione. La figura mostra chiaramente che quello del Passante è un tracciato del tutto nuovo, ben distante dalla sede autostradale attuale, che verrebbe infatti declassata.

Lo stesso *Accordo* aggiunge che il Passante Nord "persegue l'obiettivo di individuare una soluzione efficace per il decongestionamento del Sistema Tangenziale Autostradale di Bologna esistente, sia nel breve che nel lungo termine".

LA PROPOSTA ALTERNATIVA

La proposta alternativa, che cerca la soluzione nella sede attuale dell'anello complanare Tangenziale / Autostrada (e quindi, per inciso, risponde automaticamente alla richiesta europea) è nota agli addetti ai lavori dagli stessi anni (2003/2004) in cui si cominciò a discutere del Passante. Fu infatti presentata e commentata in un dibattito tenutosi il 9 dicembre 2004 organizzato da "Italia Nostra" presso la Facoltà di Ingegneria di Bologna; il progetto fu convalidato dagli autorevoli interventi del trasportista Prof. Ernesto Stagni e del Prof. Pier Paolo Diotallevi, ordinario di Tecnica delle Costruzioni e attuale Presidente della Scuola di Ingegneria e Architettura per gli aspetti strutturali e realizzativi.

Si riproducono di seguito alcuni estratti dalle loro relazioni.

Dal verbale dell'incontro: prof. Ernesto Stagni.

Il prof. Stagni rappresenta un'ipotesi brutale e cioè che "... il passante nord venga costruito per miracolo stanotte..." e, quindi, confronta "... quello che succede oggi sull'anello complanare e quello che succederà, dato il miracolo, domani ...".

Illustrando i dati della Società Autostrade e quelli disponibili sulla Tangenziale, attraverso una serie di grafici esamina le componenti di traffico delle varie origini e destinazioni, arrivando alla considerazione che la somma del traffico *normalizzato* sull'autostrada e sulla tangenziale è di 224.000 veicoli giornalieri medi. Di questi solo circa 45.000 andrebbero per il Passante Nord, cioè il 20,5%, e circa 178.000 resterebbero sulla Tangenziale.

Il prof. Stagni, a fronte dei dati ed elementi sopra menzionati si domanda: "Che cos'è che preoccupa?" "...qui bisognerebbe dire, non è vero che il Passante Nord non serve a niente, serve per 45.000 veicoli, però quello che preoccupa sono i 178.000 che restano sulla tangenziale anche con l'allargamento a 4+4 corsie, poiché rappresenta quasi l'80% del traffico ..." e afferma "...vale la pena realizzare questa opera ..." "il cui costo certamente si avvicina ai 1000 milioni di euro" e "... toglie dalla tangenziale solo il 20% del traffico odierno?" "che darebbe egualmente fastidio come lo da oggi ...". "...una tangenziale allargata potrebbe attrarre altro traffico ..." "...recuperando tutto quel traffico che ha perduto con il Passante Nord". "La cifra del 79,5%, corrispondente ai 178.000 veicoli medi giornalieri, diventa anche più preoccupante per il futuro...". "questo anello nord, questo Passante Nord, è costruito come un'autostrada chiusa benché abbia tre o quattro caselli...". "... Un automobilista che da Budrio voglia andare alla fiera, non prenderà il Passante Nord, scaricando così la San Vitale che è satura, perché il raccordo nord è fatto per collegare l'autostrada di Milano con quella di Ancona ..." pertanto "...dovrebbe essere costruito in un modo tale da favorire anche questo traffico interno, ma è proprio questo effetto secondario che può ridurre il Passante Nord a una strada più che altro vicinale, facendo impallidire quello che è oggi lo scopo primario, cioè di liberare la tangenziale ...".

Dal verbale dell'incontro: prof. Pier Paolo Diotallevi.

Il prof. Diotallevi esamina le diverse soluzioni che gli sono state prospettate dal punto di vista della progettazione strutturale e della pratica realizzazione.

Sulla soluzione di allargamento dell'attuale sede destinata ad autostrada e tangenziale per ottenere la disponibilità di tre corsie più emergenza per ogni senso di marcia rileva che "la tecnica esecutiva proposta prevede in estrema sintesi quanto segue: con macchine e attrezzature poste all'esterno delle corsie di marcia, la realizzazione di diaframmi verticali che costituiranno il supporto verticale del futuro ampliamento; successivamente, predisposti i due diaframmi, opportunamente distanziati, si realizza la

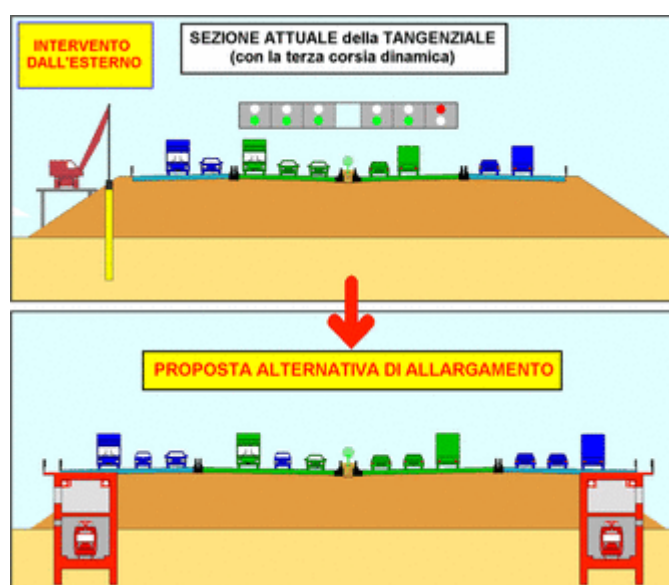
soletta superiore, che costituirà l'allargamento del piano su cui scorreranno i veicoli, si scava all'interno fra i due diaframmi e raggiunta la quota predefinita, si realizza il fondo dello scavo.

Si ottiene così un tunnel che può essere aperto su un lato per l'aerazione e l'illuminazione, tunnel all'interno del quale potranno scorrere, ad esempio, mezzi pubblici e potrà essere destinato ad altra utilità. Lo stesso procedimento costruttivo può essere adottato anche per le parti attualmente in trincea”.

Il prof. Diotallevi aggiunge che “la serie di operazioni descritte può essere eseguita senza portare significativo intralcio al flusso del traffico – che comunque non viene interrotto – svolgendosi le lavorazioni al margine delle corsie e potendo operare dall'esterno del corpo stradale”. “Operazioni analoghe furono compiute in tempi relativamente recenti sull'autostrada del Sole e sull'autostrada Bologna – Rimini, in occasione della costruzione della terza corsia per ogni senso di marcia”.

Insomma, mentre il prof. Stagni, sconsigliando un nuovo Passante Nord, invita a prendere in considerazione un significativo allargamento dell'attuale anello Tangenziale / Autostrada, il prof. Diotallevi ne indica le principali caratteristiche tecnico-realizzative. Recentemente, queste ultime sono state così riproposte.

Figura 2 – L'allargamento dell'anello Tangenziale / Autostrada



NB: La figura riguarda i tratti in rilevato della tangenziale ma la soluzione è simile anche per i tratti incassati, in trincea

L'immagine è tratta dal sito attuale del Comitato per l'alternativa al Passante nord, ma la proposta, ripetiamo, era nota anche nei primi anni in cui si discusse, in diverse sedi, del Passante Nord.

Aggiungiamo ora che essa fu sommariamente esaminata e scartata dal comitato tecnico incaricato dalla Provincia, sostanzialmente perché appariva troppo “modesta” rispetto al più ambizioso progetto di una nuova autostrada.

Inizì infatti ad affermarsi allora l'idea che l'opera sia essenziale per migliorare l'organizzazione industriale del territorio, ma anche – e forse soprattutto – per dare lavoro alle imprese bolognesi. Questo consente di capire meglio le posizioni di chi sostiene ancora caparbiamente il Passante Nord.

In questi dieci anni molte cose sono cambiate.

Innanzitutto, spiace rilevarlo, non ci sono più tante industrie da decentrare. Il traffico che riguarda la tangenziale non è cresciuto come si prevedeva allora, ma è rimasto quasi costante. Potrebbe anche ridursi, se si farà finalmente funzionare il Servizio Ferroviario Metropolitan (riducendo le auto dei pendolari che usano la tangenziale nelle ore di punta), se si completerà la Trasversale di Pianura e se si faranno gli interventi urgenti sulle grandi strade che possono offrire un'alternativa al trasporto merci che ora intasa l'anello bolognese: la Romea, l'Adriatica, la Cispadana. Per inciso, questo risponde ad una regola di base della pianificazione dei trasporti, quella di diffondere il traffico su una rete, anche per avere alternative in caso di blocco di una infrastruttura.

Anche se il traffico tornerà a crescere, l'adeguamento della sede attuale appare dunque sufficiente; del resto una valutazione della stessa Società Autostrade valuta che il Passante Nord potrebbe togliere alle corsie della tangenziale una parte modesta di traffico di attraversamento (per essere ottimisti, meno del 20% dei veicoli leggeri e meno del 10% di quelli pesanti), mentre rimarrebbe uguale il traffico locale, quello che provoca disagi quasi quotidiani. Per rafforzare queste previsioni (già ottimistiche) si prevede di rendere più lenta e costosa la tangenziale attuale, aprendo passaggi fra la parte interna e quella esterna per assorbire maggiori flussi di traffico e facendo pagare pedaggi aggiuntivi per invogliare gli utenti a ricorrere invece al Passante Nord, nonostante la sua lunghezza.

Di fronte a questi modesti benefici (o forse peggioramenti per i cittadini dell'area bolognese) sta un costo del nuovo Passante ipotizzato di 1400 milioni euro, destinato a crescere per ulteriori spese indispensabili (nuove cave, raccordi e svincoli, opere di mitigazione, casello dell'Interporto, interventi sulla delicata rete idrografica, ponte sul Reno...) non considerate o sottostimate (ad esempio gli espropri) nei preventivi attuali.

Il *pressing* delle nostre autorità locali è riuscito a far assegnare alla Società Autostrade 1.280 milioni di euro; una grossa risorsa, che però non sarebbe sufficiente a realizzare il Passante Nord; il resto dovrebbe essere speso dai nostri enti locali. In che modo? Forse con nuove tasse?

Un altro costo preoccupante del nuovo Passante Nord è quello ambientale. Italia Nostra lo denunciò nel convegno del 2004 del quale abbiamo già parlato, ma oggi tutte le associazioni agricole, unanimi, si oppongono all'opera, che si presenterà con una massicciata mediamente alta quasi 4 metri sulla quota di campagna, che consuma nell'ultima versione oltre 700 ettari per la sede e altri 8000 ettari inibiti all'agricoltura di qualità, interessa aree di tutela paesaggistica ed archeologica, aree storicamente alluvionate e zone con acque quasi superficiali in cui eventuali gallerie avranno forti problemi di manutenzione.

Da ultimo, come si realizzerebbe l'opera? E' previsto l'affido diretto alla Società Autostrade, che con il finanziamento già assegnato provvede al progetto, agli appalti, alla supervisione dei lavori. Tutto ciò a patto che siano rispettate le condizioni poste dall'Unione Europea, ma abbiamo visto che sotto questo profilo niente è chiaro e sicuro; ci saranno quindi controversie e problemi di blocco. Aggiungiamo che (almeno) i bandi di appalto delle singole opere dovranno essere europei e che quindi non è affatto garantito che siano vinti da imprese locali.

Sembra evidente che la soluzione alternativa non solo costa meno (si è valutato intorno a 1000 milioni di euro) ma risponde alle indicazioni dell'Unione Europea, può essere realizzata per stralci e consente di impiegare risorse per altre opere necessarie nel nodo di Bologna.

A cura di
Domenico Cella, Mario Chiaro, Carlo Monti