



Confronto pubblico **Passante di Bologna**

*Partecipazione
e ascolto dei cittadini
per raccogliere proposte
su come migliorare
il progetto di potenziamento
del nodo Tangenziale
e Autostradale di Bologna*

www.passantedibologna.it

LUGLIO - OTTOBRE 2016

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Flavio Neri

28 ottobre 2016

Note di Flavio Neri sul Progetto Passante di Bologna tavolo Croce Coperta

Parto prima dalle considerazioni stradali, le più semplici

Sul piano opere stradali

Uscita 4 Lame direzione nord, sarebbe utilissimo uno shunt di immissione diretto che non faccia entrare sulla rotonda il traffico diretto verso destra (Primo Maggio, Castelmaggiore) attualmente non previsto

Allargamento del sottovia ferroviario sulla Colombo all'altezza Sostegno direzione nord per creare 2 corsie. Uscita da via del Sostegno semaforico con rilevatore di presenza veicoli in uscita.

Costruzione di Rotatoria tra Colombo e Terraioli.

Occorre completare al più presto la direttrice nord Colombo/Corticella/Castelmaggiore/ trasversale di pianura

Sul cavalcavia in via Zanardi è previsto un restringimento di corsie per fare una ciclabile (da 4 metri di larghezza!) riducendo quella auto da 5,25 attuali a 3,5 metri. Considerare che ci sono le cave lì vicino con traffico pesante verso la città di veicoli larghi 2,55 metri

Occorre svincolo intermedio tra 3 Aeroporto e 4 Lame che possa collegare la zona Zanardi/Noce/Agucchi in alleggerimento della 4 Lame.

4° corsia in tangenziale: se un qualche senso forse potrebbe avere forse verso S.Lazzaro, in occasione delle diversioni in uscita/entrata (immissioni su svincoli) non ha alcun senso verso Casalecchio perché si crea un pericoloso imbuto per riduzione di corsie che passano da 4 a 3 in bretella prima dell'uscita da A13. Lo stesso però accade in direzione contraria in prossimità dello svincolo 8 Michelin in direzione S.Lazzaro per cui non se ne vede comunque la necessità di esecuzione.

Se è possibile occorre spostare l'immissione in autostrada della A13 direzione S.Lazzaro a destra, è pericolosissimo oltre a causare rallentamenti ed incidenti che rimanga a sinistra soprattutto per le 3 corsie da attraversare per chi proviene dalla 6 Castelmaggiore.

Un discorso approfondito merita lo svincolo direzione nord sulla 6 Castelmaggiore nord. Non ci sono le misure reali per farlo come è stato disegnato. I raggi di curvatura sono da verificare. Un grossolano errore è stato fatto nel posizionare la ciclabile/marciapiede sotto al cavalcavia sul lato sinistro verso nord (lato piscina) che sfocia direttamente sullo shunt della rotonda. Inoltre si riduce notevolmente la larghezza delle corsie sempre sotto al cavalcavia (teniamo conto degli autobus autosnodati che devono manovrare in quell'area). Verso il centro città valutare rotonda Giuriolo Corticella che scoraggerebbe immissione su Via Proni in direzione Arcoveggio e tra Arcoveggio/Giuriolo per le ben note difficoltà di immissione.

Questo per quanto riguarda la zona Lame-Parco Nord, per le altre, osservate macroscopicamente:

Occorre allungare intervento verso Casalecchio per modificare Svincolo 3 su ramo verde direzione Milano raddoppio corsia in uscita, spesso c'è la coda che arriva sul ponte del Reno.

Cavalcavia Via del Terrapieno, la corsia di marcia viene ridotta da 6 metri a 3,5 metri, assurdo per una zona industriale con traffico pesante (c'è anche la Motorizzazione Civile per i collaudi dei veicoli pesanti, sarebbe ideale 2 corsie per ogni senso di marcia di almeno 3,5 metri risolvendo innesto 10 nord

Occorrerebbe creare barriere (ottiche) tra i diversi sensi di marcia tra autostrada/tangenziale per evitare che in caso di incidente in un senso di marcia si blocchi il traffico dal lato opposto per curiosi che addirittura si fermano per fotografare come accade ora.

Inquinamento acustico/atmosferico

Con l'allargamento cospicuo della sede stradale le barriere antifoniche previste sono del tutto insufficienti verso l'alto. Occorrerebbe pertanto prevedere gli ancoraggi (plinti) del tipo più grande per poterne montare eventualmente altre di maggiore altezza qualora non sufficienti. Lo stato di fatto è notevolmente diverso da quanto indicato, ovviamente con limiti di esposizione peggiorativi. Qualora i limiti comunicati da Autostrade dopo l'intervento non siano reali cosa possiamo fare?

Da valutare eventuale galleria antifonica nella zona Dozza Croce Coperta anche se preferibili altre soluzioni equivalenti meno impattanti dal punto di vista architettonico.

Mentre si ipotizza la riduzione di NOx ed altri inquinanti praticamente nessun beneficio si avrebbe per le polveri sottili PM10 (anche se è oramai asserito che siano molto più pericolose le PM 2,5 o più piccole ancora),

Si rende necessaria la rilevazione dell'inquinamento lungo l'asse autostradale mediante centraline fisse, nella nostra zona ne servirebbero almeno 3 per l'eterogeneità delle aree attraversate. Altrettanta importanza avrebbe uno studio epidemiologico sugli effetti nocivi degli inquinanti e del rumore sulla salute rilevata nella zona circostante l'infrastruttura.

La nostra zona sembra non abbia alcun tipo di compensazione ecologica se non una generica piantumazione al parco nord. Mi sembra decisamente poco rispetto a quello che ci viene tolto.

Considerazioni generali

E' stato innanzitutto fatto uno studio sulle direttrici di traffico urbano, ossia dove vanno i veicoli?

Sarebbe indispensabile che ci fosse un piano comunale di viabilità/mobilità organizzato anche con la Città Metropolitana. Rilevo che Insieme all'Assessore Priolo del Comune di Bologna non ho visto il Delegato della Città Metropolitana presenziare a nessun tavolo.

Dobbiamo cercare di alleggerire il traffico in tangenziale, realizzando prima di metter mano ai lavori in autostrada, i lavori di fluidificazione delle uscite sulla viabilità ordinaria, le adduzioni come l'intermedia di pianura, lo svincolo A13 Castelmaggiore in zona industriale, previsto con l'ampliamento della A13 stessa. Occorre realizzare, anche se non porterà benefici diretti sull'asse autostrada tangenziale la variante nodo Rastignano, la Lungosavena collegandola alla zona Roveri/Frullo/Granarolo. Chi si deve recare in direttrice a San Giovanni o Funo preferirà questa strada piuttosto che entrare in tangenziale. Forse a questo punto non si renderebbero necessari i lavori così impattanti e molto semplicemente una cosiddetta banalizzazione di tangenziale ed autostrada nella medesima sede potrebbero essere sufficienti per risolvere i problemi.

Relativamente alla nostra zona, farei alcune osservazioni

Se proprio dobbiamo fare il Passante occorrerebbe ridisegnare tutta l'area del nostro quartiere. Chi abita a Croce Coperta ha l'impressione di avere una città di qua dalla tangenziale ed una di là. La cesura è netta. Quando si parla di ricuciture non viene asserita una linea generica di principio o un nuovo tunnel di collegamento ma la necessità di collegare in un unico disegno armonico entrambe le parti. Si dovrebbe avere l'idea di abitare in una città in cui ci sia una collina che divide due aree che comunque siano omogenee. L'idea di bosco diffuso a diversa densità proposta dal Cerchio Verde potrebbe essere una buona idea, da uniformarsi nelle due parti. Potremmo diventare un

progetto pilota, sfruttando tutte le potenzialità. Il potersi riappropriare di spazi verdi, fruibili che ci vengono tolti dal passante è indispensabile. Il concetto è semplice, generare in qualsiasi spazio, anche piccolo come una aiuola, una porzione boschiva. L'ampliamento del centro sportivo richiesta in zona Arcoveggio non è male ma va inserito in un contesto verde tipo campus. Con annesso bosco.... Ci vuole un po di tempo per organizzare progettualmente questo, non è così semplice per persone che comunque hanno un altro lavoro.

Non capisco francamente perché ci stiamo muovendo così di fretta e perché il cosiddetto confronto pubblico debba cessare domani. Un momento di confronto vero, condivisione, discussione con chi dovrà subire l'opera secondo me è doveroso. Abbiamo atteso tanti anni il passante nord, 4 mesi che poi sono solo 2 mi sembrano pochini per un'opera così invasiva. Spostare la data di qualche mese non è sicuramente solo un tentativo di rallentare l'iter procedurale e l'inizio dei lavori.

Bologna, 28/10/2016

Flavio Neri

