

Circolo Culturale Marco Biagi

Ordine Ingegneri

Comitato Vivere il Centro

Città Metropolitana di Bologna

PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE – PUMS

IDEE DALLA SOCIETA' CIVILE

2. Superare le criticità della rete infrastrutturale metropolitana

Giovanni Salizzoni

Bologna, 19 Gennaio 2018

Sala Marco Biagi, Confindustria Emilia Area Centro, Via San Domenico 4

Premessa

Bologna, la “Grande Bologna”, Crocevia europeo, non ha mai voluto o saputo approfittare di questa fortunata peculiarità. Da crocevia primario di scambio culturale del passato è diventato anche nodo europeo di scambio su ferro, gomma e aria.

Milano, Firenze, Roma e Venezia, per esempio, sono meno fortunate di noi con le loro principali stazioni ferroviarie non passanti, cioè “di testa”.

Parliamo quindi di un’area che abbraccia almeno la prima cintura della Città Metropolitana in cui le disfunzioni sono malanni che si ripercuotono quotidianamente sul Capoluogo in termini sia di economia, sia di qualità e sostenibilità che tutti costantemente invociamo.

Per fare un esempio, i soli nodi di Casalecchio e Rastignano di cui si parla da decenni, a causa del mancato adeguamenti/potenziamento, sono costati negli ultimi 30 anni, applicando i parametri standard (Euro / ora / persona), almeno 300 milioni di Euro.

E pensare che si tratta di progetti relativamente semplici e non particolarmente costosi a confronto con gli attuali danni ingenti subiti, senza contare il consumo di carburante, l’inquinamento dell’aria e acustico e della maggiore incidentalità. Insomma, non fare costa.

Ma non vanno trascurate le piccole possibili operazioni di miglioramento puntuale disseminate nel territorio che qui non possiamo neppure elencare che costituiscono, nel loro insieme, una quota rilevante di efficienza e riduzione di inquinamento (giri viziosi delle auto, cicli semaforici lunghissimi, ricerca esasperata di un parcheggio...).

Ci limiteremo pertanto ad elencare alcuni temi fondamentali spesso dimenticati o sottovalutati.

1 Le vie radiali di accesso alla città Capoluogo e al Centro

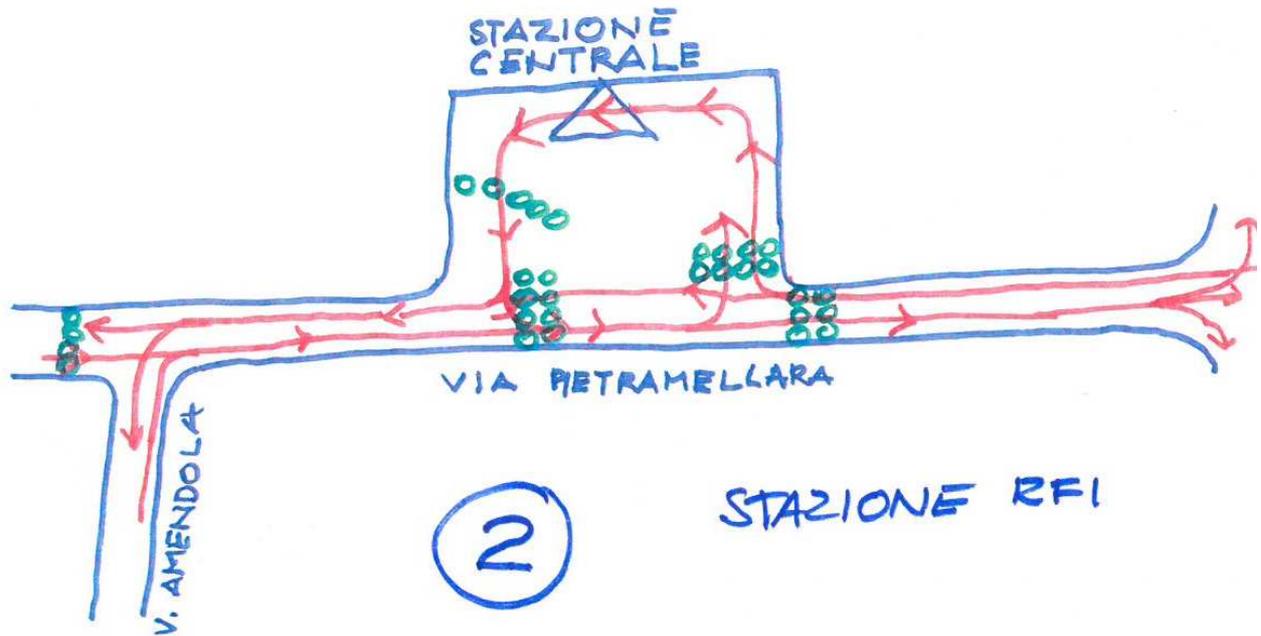
Abbiamo parlato dei nodi di Casalecchio e Rastignano che, come noto, richiedono tratti di strada in galleria e deviazioni sussidiarie, ma vogliamo aggiungere come tema clamoroso anche la via Stalingrado di accesso da nord, trapassata a poche decine di metri tra loro da innesti semaforizzati “a raso” privilegiando i collegamenti trasversali e penalizzando quello principale longitudinale nord-sud.

La presenza della Fiera impone opere degne del ruolo strategico svolto per decenni. Ora la Fiera, anche proprio per problemi di accessibilità, si trova in fase di declino e impoverimento.

Va ripensato totalmente il sistema Stalingrado con rotatorie, sottopassi, cavalcavia e parcheggi diffusi.

Ma anche la via Emilia (Emilia-est soprattutto) è priva di soluzioni adeguate mai proposte né studiate.

2 La Stazione Ferroviaria Centrale.



E' superfluo descrivere il caos che regna in prossimità della piazza delle Medaglie d'Oro, la piazza di accesso principale alla Stazione.

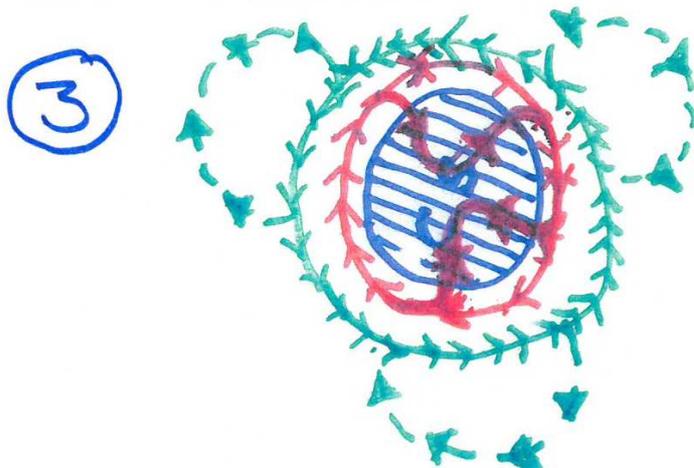
Non esiste sicuramente in tutta Europa una situazione paragonabile ove non è ammessa la fermata dell'accompagnatore (se non in seconda fila !), si hanno semafori a distanza di poche decine di metri, svolte a sinistra e schiere di pedoni a rischio.

Questo è il punto di interscambio massimo della città, su ferro, gomma, mezzi pubblici e a piedi e, nonostante il nuovo accesso per pedoni e auto sulla via Carracci e il futuro sottopasso in corrispondenza di via Bovi Campeggi, ci sembra indispensabile, per ragioni di funzionalità e di decoro, riprendere il progetto di interrimento della via Pietramellara con accostamento sotto Medaglie d'Oro da destinare alla circolazione privata mantenendo in superficie pedoni e mezzi pubblici.

Ricordiamo che quest'opera era già finanziata dalla Legge Obiettivo, ma l'Accordo è stato smontato scelleratamente nel 2009.

3 I Viali di Circonvallazione

VIALI DI CIRCONVALLAZIONE



Nonostante le speranze riposte sull'aumento di pedoni e ciclisti a scapito delle auto private, i Viali saranno sempre un'arteria di vita per tutto il complesso sistema del Centro Storico e della Prima Periferia.

E' impressionante constatare che in 40 anni nulla sia stato fatto e progettato per rendere sostenibile un tragitto, seppur breve ma inevitabile, su questa via fondamentale e insostituibile. Sì, la "tangenziale delle biciclette" tanto apprezzabile sul piano ideologico e culturale, anche se inutilizzata dai più, quanto devastante per la normale circolazione qa causa dell'allungamento insopportabile dei cicli semaforici.

E' necessario progettare (e simularne gli effetti) una serie di rotonde per evitare le svolte a sinistra, sottopassi e un sistema di parcheggi pertinenziali (possibilmente meccanizzati per consentirne anche l'uso pubblico a rotazione).

I parcheggi pertinenziali svolgono una funzione essenziale per liberare le strade radiali entro le mura dalle auto in sosta permanente a favore delle bici e delle fermate delle auto che oggi avvengono sistematicamente in seconda fila.

Esiste tuttavia una proposta, più volte avanzata, che potrebbe essere in prospettiva "la soluzione". Può apparire complessa da studiare e mettere a punto, ma è poco costosa. Si tratterebbe infatti di riprogettare le linee di trasporto pubblico in ingresso e uscita dal Centro Storico dedicando le tre corsie esterne dei viali ai veicoli privati (senso antiorario) e quelle interne ai mezzi pubblici, residenti e fornitori del Centro (senso orario).

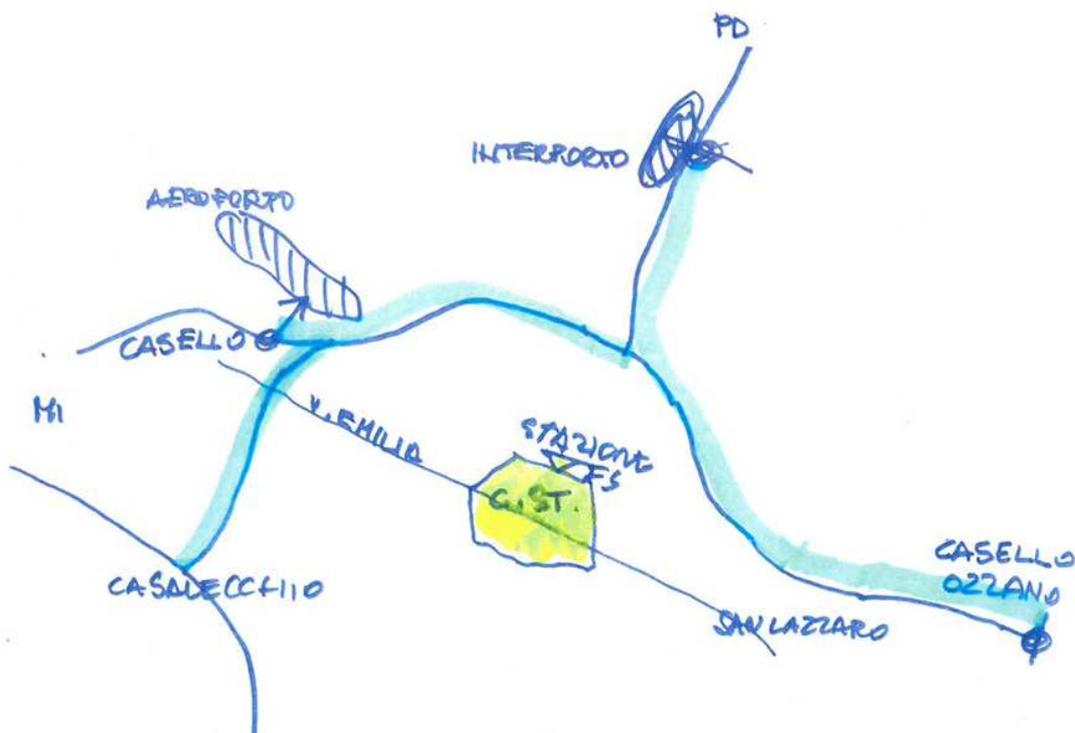
Si avrebbe così un sistema che consente solo svolte a destra eliminando gran parte dei conflitti che oggi rendono impraticabili i viali.

Il Centro Storico va servito da piccoli bus elettrici o a metano e, speriamo, dal tram in sede propria.

I grandi bus autosnodati sono incompatibili con edifici storici, pedoni e ciclisti.

Una simulazione degli effetti di questa soluzione potrebbe offrire utili suggerimenti.

4 La Tangenziale



La soluzione più recente del "Passante di Mezzo", consistente nell'allargamento dell'attuale piattaforma, è sicuramente più vantaggiosa per Autostrade per l'Italia (ASPI) perché costa molto meno della soluzione del Passante Nord, difesa per un decennio ma poi abbandonata sotto ricatto di alcuni sindaci della pianura che pretendevano il passaggio in galleria sul proprio territorio.

La stessa soluzione risulta invece secondo noi, devastante per la Città Metropolitana che si troverà semibloccata per quasi un decennio, mentre ASPI continuerà a riscuotere il pedaggio come sempre.

Mi permetto di diffidare chiunque dal credere ai tempi stimati e promessi per l'esecuzione delle opere!

Nel 1980 ero membro della Commissione Spadolini per la Camionale (oggi per ragioni politiche chiamata Variante di Valico) che è stata (non completamente) inaugurata dal Governo Renzi poco tempo fa; quasi quarant'anni per meno di 40 chilometri.

Il Passante di Mezzo resta comunque un'opera sbagliata per il rapporto costi-benefici perché l'allargamento previsto aumenta la superficie stradale solo del 20 %, mentre, per fare l'esempio classico delle giornate di punta dell'esodo verso la Riviera adriatica, le 4 corsie che provengono da Modena più almeno una delle due da Padova, confluiscono nelle future 3 insufficienti corsie autostradali.

Lasciando invece inalterata l'attuale piattaforma e spendendo meno della metà, si possono ottenere 5 corsie per senso di marcia (3+2 esistenti) sempre disponibili, risolvendo così il problema di ASPI e, nelle restanti giornate dell'anno negli orari di punta per i pendolari, quello dei cittadini che gravitano su Bologna.

Il tutto con la metà dei costi, un'efficienza doppia e senza grave intralcio alla circolazione.

Come fare però a garantire ad ASPI il pedaggio fino ad oggi riscosso affinché non continui ad ostacolare questa soluzione vantaggiosa per tutti?

Utilizzando un sistema di controllo elettronico ormai assai evoluto (tipo SIRIO o TUTOR) capace di registrare la targa dei veicoli in ingresso e in uscita dai caselli e, naturalmente, anche sulle rampe degli svincoli per chi tentasse di evitare il pedaggio uscendo e rientrando subito nella Tangenziale.

Con la stessa soluzione più economica e di più rapida esecuzione, è altrettanto urgente liberalizzare, sempre senza danneggiare ASPI, la tratta che va da Ozzano dell'Emilia a San Lazzaro (con 4 corsie per senso di marcia) e fino all'Interporto (con 2 corsie per senso di marcia).

Sono infatti queste le percorrenze che i nostri cittadini pendolari lavoratori compiono ciclicamente per tutto l'anno; qui infatti si trova la grande concentrazione di attività produttive.

Ci sembra logica, utile e necessaria questa semplificazione.

Nel disegno del Passante di Mezzo c'è poi un grave errore di miopia che riguarda uno dei punti di forza del nostro sistema: L'Aeroporto Marconi che attualmente non è servito dall'Autostrada come avviene nei paesi evoluti.

Pertanto, se vi sarà la combinazione virtuosa Autostrada-Tangenziale, si tratterà di verificare e adeguare l'attuale svincolo di via Triunvirato; se invece malauguratamente

dovesse attuarsi la soluzione separata, ricordiamo che è già previsto sia dal piano comunale (PSC), sia da quello provinciale/Città Metropolitana (PTCP), lo svincolo autostradale su via della Fornace col possibile accesso diretto all'interno dell'area aeroportuale.

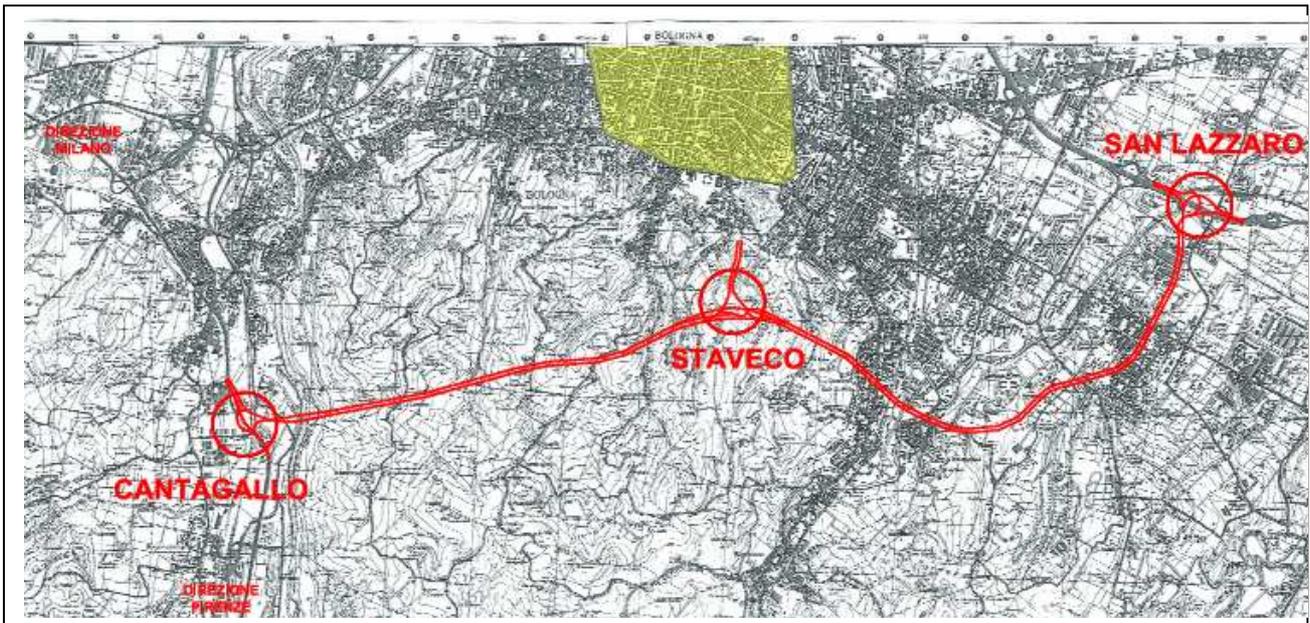
In tal caso Il costo di quest'opera potrebbe ripagarsi con un solo anno di pedaggio su quella tratta col beneficio di alleggerire contemporaneamente il carico sulla Tangenziale.

Quindi, se il Passante di Mezzo, proposto come soluzione agli attuali problemi, resisterà alla ragionevoli proteste dei cittadini e dei Comitati, saremo condannati a tenerci l'attuale grave disagio per sempre.

Naturalmente, nell'euforia di difesa del Passante di Mezzo che ha fatto abbandonare il Passante Nord sostenuto per un decennio, non va dimenticato il doveroso completamento della Trasversale di Pianura che deve continuare a servire al meglio gli insediamenti produttivi consolidati a nord di Bologna.

Anche le migliorie per gli svincoli e le misure di mitigazione negoziate con i cittadini e i Comitati sul Passante di Mezzo dovranno rimanere comunque come conquista giusta e ormai accettata dalle parti.

5 Il Passante Sud



Abbiamo ricordato Bologna come un nodo, vero collo di bottiglia in cui confluisce gran parte dei tronchi autostradali che collegano il nord ed il centro-sud del Paese e che costituisce uno dei punti più critici del sistema italiano dei trasporti.

Non si tratta solo di efficienza, ma anche di sicurezza e qualità ambientale.

Una interruzione di questa fondamentale arteria spacca in due il Paese con evidenti ripercussioni gravi anche sul tessuto urbano attraversato.

La "chiusura del cerchio" intorno a Bologna ci sembra una prospettiva saggia, attuale e necessaria per questo nodo di rilevanza europea.

Si tratta dell'ormai nota soluzione di collegamento tra la A1 e la A14 a sud dell'abitato della città che è stata rinominata Passante Sud.

Il confronto con l'ormai dimenticato Passante Nord che si sviluppava nel territorio di pianura, porta ad un costo stimato del 30% in meno e quasi nessun problema di esproprio avendo in prevalenza un tracciato in galleria assai ridotto.

Si tratta di 11 km di galleria naturale a due canne più quella d'emergenza tra le due, un viadotto di 400 metri per l'attraversamento del Reno più gli svincoli di collegamento al sistema autostradale esistente.

I tempi di realizzazione potrebbero ridursi a poco più di due anni senza arrecare danni alla circolazione attuale.

Il collegamento è previsto a poche centinaia di metri a nord della stazione di servizio Cantagallo per poi innestarsi ad un chilometro e mezzo ad ovest del casello di San Lazzaro.

La tratta in galleria si avvicina all'area Staveco consentendo un raccordo a servizio del solo parcheggio Staveco utile in caso di emergenza e di soccorso consentendo eccezionalmente l'accesso ai viali sud.

Con attenti risparmi sulle opere in corso di trattativa, e con una robusta e motivata istanza presso L'Unione Europea sulla necessità di garantire maggiore sicurezza al sistema, non dobbiamo escludere il necessario finanziamento di quest'opera sensata e necessaria.