

I NODI DELLA MOBILITÀ

GLI ARCHITETTI

IL PRESIDENTE GIANNELLI:
«NON SEMBRA CHE POSSA
RISOLVERE IL PROBLEMA»

L'OSSERVATORIO

SORBI: «IPOTESI GIÀ STUDIATA,
CI SONO LIVELLI SFALSATI
TRA LE DUE SEDI STRADALI»

PRO

1 Costo ridotto rispetto al Passante: secondo le prime stime circa 150 milioni di euro contro i 700 previsti da Autostrade per l'allargamento della tangenziale

2 La previsione di tempi più rapidi per i cantieri stradali: un anno circa (secondo le prime stime) contro i 4-5 del Passante

3 Minore impatto infrastrutturale sulle abitazioni collocate a ridosso dell'anello tangenziale

4 Non ci sarebbe la necessità di effettuare espropri

L'AUTOSTRADA GRATIS



TRASPORTI
Il ministro Danilo Toninelli (M5s). Nel riquadro, il parco a San Donnino previsto col Passante

CONTRO

1 Il nodo amministrativo delle concessioni autostradali. Se si procedesse con la banalizzazione bisognerebbe ripetere la gara

2 Verrebbe attirato sul tratto della tangenziale e quindi vicino alle case, in maniera rilevante, il traffico dei mezzi pesanti

3 Bisognerebbe procedere legislativamente con alcune modifiche del codice della strada

4 In diversi punti, come quello dell'incrocio con l'A13, la tangenziale e l'autostrada corrono su livelli sfalsati, gli interventi sulle infrastrutture sarebbero problematici

I FAVOREVOLI. BIGNAMI: «SBAGLIATO STARE FERMI»

«Elimina gli espropri Ma serve il Passante sud»

UNA tangenziale unita all'autostrada, senza *new jersey* e con un tratto gratuito, senza allargamenti a ridosso delle case. L'ipotesi in fase di studio da parte del ministero dei Trasporti, annunciata ieri dal capogruppo Cinquestelle in Comune, Massimo Bugani, e dal sottosegretario al Mit, Michele Dell'Orco, piace a tanti. Come **Giovanni Crocioni**, l'ingegnere del Metrò di Guazzaloca che proprio recentemente era tornato sul tema. «Io sono assolutamente d'accordo con la banalizzazione – spiega –. Eliminarebbe la necessità di espropri e senza allargare la sagoma verrebbero cinque corsie per senso di marcia, secondo me la soluzione ottimale per la domanda attuale di traffico. A lungo termine, se la domanda dovesse aumentare, ci sta anche la galleria est-ovest da Pontecchio a Sasso Marconi». Anche il deputato **Galeazzo Bignami** (Forza Italia) apre alla banalizzazione, in linea con quanto detto ieri dalla Lega con Lucia Borgonzoni. Con un distinguo piccolo, ma preciso. «La nostra posizione è storica, dai tempi di Guazzaloca: ok la soluzione che sta ri-studiando il ministero, ma assieme ci vuole il Passante sud. Non solo qualora non dovesse funzionare la banalizzazione: i due interventi devono essere concomitanti. Perché che non basti il pareggio tangenziale-autostrada è pacifico». Per Bignami non bisogna perdere tempo. «La posizione dei Cinquestelle del non fare nulla non ci convince, di base. Abbiamo visto sfumare tante cose nel tempo, compreso il metrò. Adesso bisogna agire».

L'OPERAZIONE di banalizzare il nodo bolognese «è sicuramente meglio del Passante di mezzo, inutile e folle» spiega l'architetto **Gabriele Tagliaventi**, or-



Gabriele Tagliaventi:
«Meglio dell'opzione di mezzo, ma si svolti verso tunnel e boulevard»



dinario di Architettura tecnica all'Università di Ferrara. «Che arrivi un ministro che dica 'fermi tutti, ora ragioniamo' è solo un bene. Ma alle opzioni storiche va aggiunto il tunnel autostradale che si può fare sotto il tracciato esistente. Conviene a tutti perché costa poco meno del Passante di mezzo. Sotto un tunnel – aggiunge Tagliaventi –, sopra si abbatte tutto per trasformarlo in un boulevard come è stato fatto in tutto il mondo. Un boulevard da Casalecchio a San Lazzaro, con tram e piste ciclabili: almeno la metà del flusso e del carico di smog si sposterebbe su mezzi pubblici e bici. Su queste basi scriverò a Toninelli». I costruttori dell'Ance invece tornano sull'ipotesi banalizzazione più Passante sud. «Se ne parlò ai tempi del Passante nord – puntualizza il presidente **Giancarlo Raggi** –, secondo me banalizzare è sicuramente una risposta all'attuale ingorgo della tangenziale, c'è a tutte le ore. Ma accanto ci vuole il Passante sud, e soprattutto è vietato stare fermi, basta rimandare».

Paolo Rosato
© RIPRODUZIONE RISERVATA

I CONTRARI. «SIAMO STANCHI DI NUOVI RINVII»

Confcooperative, lo stop: «Sarebbe un contentino»

DAL FRONTE del 'sì' a quello del 'no'. Dopo il muro levato dal Pd comunale e dalla Regione Emilia-Romagna («Sconcertante» per Virginio Merola, «Un governo di clandestini» per l'assessore regionale Raffaele Donini), anche Confcooperative si oppone all'idea di un nuovo cambio di verso per decongestionare il traffico. «Noi imprenditori e tutto il mondo economico non possiamo accettare nuovi rinvii, bisogna agire. Del Passante se n'è già parlato e straparato, ma si deve andare avanti: è una soluzione programmata, stabilita e finanziata – sottolinea il presidente bolognese **Daniele Passini** –.

Cambiare ancora direzione cosa vorrebbe dire, far rimanere i bolognesi ancora nell'imbuto del traffico per anni? Bisogna velocizzare il processo, abbiamo bisogno di fare». La banalizzazione con l'abbattimento delle barriere per Passini è «un palliativo per il traffico, si proceda con l'allargamento che secondo gli studi riuscirà a fluidificare il traffico. Faccio un ragionamento – continua il presidente –: qualora vanissero a dirci che ok, secondo un'importante mole di studi la banalizzazione risolverà il problema del traffico nel nodo bolognese, allora potremmo anche prenderla in considerazione. Ma qui stiamo parlando per ora di 'fantasie', di ipotesi non suffragate da studi, oggi. Quindi si continuerebbe ancora a spostare il problema in avanti. Invece Bologna adesso ha bisogno di fatti, non parole».

ANCHE l'Ordine degli architetti di Bologna è scettico sulla soluzione della banalizzazione. «Non mi sembra che una scelta del genere possa risolvere i problemi del traffico del nodo bolognese – spiega il presidente, l'architetto **Pier**



Daniele Passini: «Un palliativo che non serve alla città, si vada avanti con il Passante di mezzo»



Giorgio Giannelli –, non mi pare sufficiente come risposta. Noi abbiamo già detto che avremmo preferito la soluzione del Passante nord a quella del Passante di mezzo, e comunque sarebbe stato giusto lanciare un concorso di idee a livello internazionale per sviluppare un'infrastruttura così importante. Detto questo – conclude Giannelli –, esperti di trasporti sapranno nuovamente studiare la banalizzazione e capire se davvero possa essere utile a Bologna». Riserve anche da parte dell'Osservatorio regionale della Sicurezza stradale. «L'ipotesi progettuale della banalizzazione è stata approfondita in passato – spiega il presidente **Mauro Sorbi** – e gli studi dimostrarono che tecnicamente non era possibile trasformare l'autostrada in tangenziale: le due infrastrutture hanno quote, sezioni di opere d'arte e idrauliche con differenti pendenze e curvatura. E un intervento del genere, inoltre, comporterebbe l'immissione nel sistema di tutto il traffico pesante di passaggio. Con nuovi ingorghi».

pa. ros.
© RIPRODUZIONE RISERVATA