



I calcoli Nel caso migliore il 60% delle auto girerebbe «al largo»

Pedaggi e limiti: gli scenari per bypass e tangenziale Così cambierebbe il traffico L'intero tratto attuale gratis solo per i bolognesi

Nel corposo studio di fattibilità presentato da Autostrade e in parte respinto al mittente da enti locali e sindaci c'è anche una relazione sul traffico stimato nei prossimi anni e una serie di ipotesi sul pedaggiamento per scoraggiare l'attraversamento della nuova tangenziale per passare da Nord a Sud. Diciamo subito che i dati di Autostrade sul traffico previsto per i prossimi anni andrebbero rivisti al ribasso perché si basano su previsioni di ripresa economica dopo il 2009 che invece

non si è concretizzata. Fatta questa premessa il quadro disegnato conserva comunque un interesse soprattutto nell'analisi del medio periodo. Oggi il nodo di Bologna è interessato da un traffico annuo di circa 70 milioni di veicoli e di questi 30 milioni sono quelli che attraversano la città senza fermarsi e lo studio ricorda anche che il tracciato insiste su un percorso dove ci sono quattro importanti poli funzionali che generano traffico: aeroporto, Interporto, Centergross e Centro

Oggi e nel 2018

I veicoli attuali al giorno sono 71mila. Per Autostrade tra 6 anni sarebbero 110mila. Per scoraggiare il passaggio sulla futura tangenziale allargata si ipotizzano: 1-3,5 euro di sovrapedaggio, limite a 90km/h e divieto per i camion

agroalimentare. Ogni giorno da Bologna passano circa 71mila veicoli, il 50% dei quali per attraversare l'Italia.

Lo studio sul traffico che Autostrade allega allo studio di fattibilità è datato settembre 2011 (questo conferma che di fatto il progetto alternativo era pronto da tempo) ed è stato realizzato da Leigh Fisher Management consultants. I consulenti di Autostrade sono arrivati alla conclusione che il passante Nord non funzionerebbe da solo senza introdurre dei correttivi. Detto in altre parole gli automobilisti non sarebbero portati ad allungare il tragitto dell'A14 di 8,5 chilometri e tenderebbero invece almeno in gran parte a percorrere la ex A14 banalizzata per poi rimettersi sull'autostrada. Secondo i consulenti di Autostrade senza altri interventi nel 2018 solo 32 mila veicoli al giorno prenderebbero il passante mentre 75,5 mila

continuerebbero a passare sulla tratta urbana dell'A14. La prima opzione è quella di far pagare un pedaggio di 1,60 euro ai veicoli leggeri e di 3,50 ai mezzi pesanti. Questa soluzione cambia notevolmente le cose: il passante lo prenderebbero 52 mila veicoli al giorno mentre l'ex A14 urbana 51mila. Poi viene contemplata l'opzione nella quale si introduce il limite di velocità a 90 chilometri sulla A14 banalizzata. Infine c'è il mix di interventi che è quello che produce i risultati migliori. Se si stabilisce che sulla nuova tangenziale non si possono fare più dei 90 e si stabilisce un pedaggio per chi non prende il passante di un euro per i mezzi leggeri e di 2,50 euro per i mezzi pesanti si arriva alla soluzione che permette di far funzionare il passante: in questa ipotesi nel 2018 la nuova bretella verrebbe presa da 59.300 veicoli al giorno mentre nella tangenziale ne resterebbero solo 39.300 e probabilmente tutti diretti alla mobilità locale.

Come noto l'ipotesi però proposta dagli enti locali e stabilisce tre punti: limite dei 90 chilometri sulla nuova tangenziale, divieto per i mezzi pesanti di attraversare Bologna utilizzando la nuova tangenziale e pedaggio per i mezzi leggeri. L'insieme di questi tre elementi non è stato testato ma dovrebbe ridurre sensibilmente il numero di veicoli che passano da Nord a Sud e viceversa l'Italia e che decidono di attraversare la città. Resta da capire quale sistema si adatterà per fare pagare il sovrapedaggio a chi non prende il passante e passa dalla tangenziale ma è da immaginare una soluzione che assomiglia molto ai sistemi elettronici che si usano per controllare il traffico.

O. Ro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Scenari di valutazione

Le ipotesi	Base	Sovrapedaggio	Limitazione velocità	Sovrapedaggio e limite velocità	Limite velocità e interdizione pesanti
Livelli tariffari sul Passante	Come A14 attuale	Come A14 attuale	Come A14 attuale	Come A14 attuale	Come A14 attuale
Sovrapedaggio sul traffico in attraversamento sulla tratta urbana dell'A14	Assente	Auto e moto = 1,60 € Camion = 3,50 €	Assente	Auto e moto = 1,00 € Camion = 2,50 €	Assente
Velocità massima consentita sulla tratta urbana dell'A14	Come attuale	Come attuale	Limite velocità 90 km/h	Limite velocità 90 km/h	Limite velocità 90 km/h
Interdizione ai mezzi pesanti sul tracciato interno dell'A14	Assente	Assente	Assente	Assente	In vigore
Previsioni di traffico sul Passante (veicoli/giorno e % di traffico pesante)					
Orizzonte 2018	32.200 (26%)	52.700 (34%)	34.400 (25%)	59.300 (34%)	43.000 (51%)

Fonte: ELABORAZIONE LEIGH FISHER

COMPTIME

1,3

Miliardi di euro
È il costo dell'opera secondo Autostrade (poco meno del 30% per gli espropri). I soldi sono già stanziati

» **I costruttori** AnceBologna e il Ccc

«Deve essere più largo E si decida in fretta»

Presidente Ance
Luigi Amedeo Melegari, presidente del Collegio costruttori dell'Ance, favorevole al Passante bis «Ma servono più corsie»



Ha detto

Se in questo nuovo progetto viene risolto il problema della banalizzazione resta sul tavolo quello delle corsie: ne servono tre più una d'emergenza in modo che sia possibile l'allargamento a quattro

Il Passante Nord? «Nella seconda versione delle Autostrade va meglio, però due corsie (più quella di emergenza) sono troppo poche». La pensano così i costruttori del progetto «bis» inviato nei giorni scorsi dalle Autostrade a Comune, Provincia e Regione, in cui l'attuale raccordo A1-A14 verrebbe trasformato in tangenziale. «Il progetto dobbiamo ancora vederlo — spiega Luigi Amedeo Melegari, presidente del Collegio Costruttori Ance — ma se in questa nuova variante viene risolto il problema della banalizzazione del sistema A14, non viene certo risolto quello del numero delle corsie. Ne servono tre più una corsia d'emergenza e fare in modo che il progetto preveda l'allargamento a 4 corsie». Per l'Ance, poi, visti i tempi stretti, «serve una capacità decisionale straordinaria del nostro territorio, senza che il progetto si areni a causa di contrapposizioni inutili. Non condividiamo la lettura secondo cui il Passante favorirebbe solo Bologna, perché sarà senz'altro un'infrastruttura utile a tutto il territorio». Insomma: «Non si permetta anche stavolta che le risorse per questa infrastruttura vengano dirottate altrove, perché non si è in grado di decidere in fretta».

Che le corsie del Passante nord debbano essere portate a quattro lo pensa anche il Consorzio cooperative costruttori, presieduto da Piero Collina. «Il percorso è stato ridotto rispetto al progetto originario — dice Collina —, per Autostrade è più facile così vista la mancanza di risorse di questo periodo. Le due corsie sono comunque un errore, perché si arriva da Nord con quattro corsie e non ci si può restringere a due, anche se una corsia in più ha ovviamente un costo aggiuntivo. Ma bisogna ragionare in modo diverso e fare un'analisi attenta dei costi e dei benefici». Quanto ai Comuni della provincia che verrebbero penalizzati dal Passante, Collina è ottimista: «I Comuni pongono i loro problemi, ma non per bloccare l'opera, quanto perché insieme li si affronti e li si risolvano».

Daniela Corneo
daniela.corneo@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

» **Il Bologna Fc** Il presidente Guaraldi

«Sarebbe troppo vicino al futuro centro rossoblù»

Calcio
Albano Guaraldi, patron del Bologna Calcio, ha in progetto di costruire il nuovo centro tecnico del Bologna a Granarolo



Ha detto

Non sono molto contento: vogliamo andarcene da Casteldebole anche perché c'è lo stradone attaccato. Da cittadino, poi, sono ancora più convinto che sarebbe una infrastruttura troppo impattante

Del passante autostradale si parla anche in casa del Bologna Fc. Si perché la famosa bretella lambirebbe il nuovo Centro tecnico della squadra rossoblù che il suo presidente, Albano Guaraldi, si appresta a realizzare alle porte di Granarolo: l'iter burocratico, dopo la presentazione in Provincia nella scorsa primavera, è già avviato e, fra le consuete riserve e obiezioni, sta comunque andando avanti e già fra un paio d'anni il club potrebbe lasciare l'attuale centro di Casteldebole (dove è in affitto e dove non riesce ad ospitare tutte le sue squadre).

«No, non sono particolarmente contento del Passante», afferma Guaraldi, «ancora non ho capito esattamente a che distanza lambirebbe il nostro Centro, forse 200 forse 300 metri, spero non di meno, e comunque da quello che dicono le carte dovrebbe passare fra le nostre strutture e l'inceneritore. Pensare che lasciamo Casteldebole, dove accanto scorre lo "stradone", anche per respirare aria più pulita. Ma qui parlo come presidente del Bologna». E come cittadino che ne pensa? «Beh, sono ancor più convinto che sia un'opera eccessivamente impattante: si accorcia per spendere meno? Siamo sicuri che poi fra pannelli fonoassorbenti e altro non finisce per pagare di più. Non so come potranno digerirlo i tanti paesi che verranno di fatto attraversati. Qui però mi fermo e faccio un passo indietro perché a queste cose ci penseranno gli amministratori locali: non voglio sovrappormi. Il progetto è ancora sulla carta, ci sarà tutto il tempo di verificarne la fattibilità, le amministrazioni faranno il loro lavoro e troveranno, spero, la soluzione migliore». Tornando al Centro Tecnico qualcuno pensa che con una nuova infrastruttura lì accanto l'opera ci guadagni e magari possa crescere la voglia di costruirci anche il nuovo stadio. «Non concordo sul primo punto e mi sono già espresso. Sul secondo poi c'è poco da dire se non che al nuovo stadio ancora non ci ho pensato: per ora penso solo a realizzare il Centro Tecnico (e ci vorrà del tempo, ndr), il mio impegno nei prossimi anni è lì. Un passo alla volta, poi vedremo, ma c'è tempo, tanto».

Fernando Pellerano

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La navetta Marconi-Stazione

Authority sui contratti: il People mover è ok



Il People Mover è una delle opere in project financing meno rischiose per le casse pubbliche in Italia. È ben coperto dai rischi sull'eventuale ritardo di consegna dell'opera, sui costi aggiuntivi e sugli eventuali standard inadeguati di realizzazione. Anche sul rischio che i volumi di domanda del servizio non siano garantiti, uno dei punti più contestati dai comitati del «no», il Comune ha le spalle al sicuro. C'è comunque un punto critico nel contratto tra Palazzo D'Accursio e il Ccc che realizzerà l'opera, dal momento che «mancano sistemi di applicazione automatica delle penali» rispetto alla capacità dei privati di gestire il servizio. A dirlo è l'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici nella relazione 2011. L'authority, nel 2011, ha messo in campo una «prima attività di vigilanza sulla finanza di progetto, per sviluppare un modello più efficace di controllo sui contratti di partenariato pubblico-privato». E, sorpresa, il People Mover, insieme alla Tangenziale est di Milano e all'autostrada Asti-Cuneo, è risultato un esempio virtuoso. Ma «quanto al rischio di disponibilità, ovvero la capacità del concessionario di fornire il servizio di gestione previsto nella concessione, risulta trasferito efficacemente solo per l'ospedale di Niguarda, la direttrice Mantova-Cremona e l'autostrada Asti-Cuneo». Gli altri, People Mover compreso, «mancano di sistemi di applicazione automatica delle penali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA