

Quattro corsie in zona Fiera e cinque anni per completarlo

Le novità nel progetto di allargamento della tangenziale e dell'autostrada

Inizio lavori dicembre 2017, come aveva anticipato nei giorni scorsi il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, fine lavori nel 2021. Sono questi i tempi previsti per vedere nascere il nuovo Passante di mezzo, attraverso la realizzazione della terza corsia dell'autostrada e della tangenziale in sede. Non è necessario essere gufi per immaginare che difficilmente questa tempistica potrà essere rispettata al millimetro, perché questo insegna la storia delle opere pubbliche in Italia. Ma se si considera che si facevano delle chiacchiere da quindici anni, si può senza dubbio dire che sono tempi record, anche se chiaramente l'opera è decisamente meno complessa del vecchio Passante Nord.

Rispetto a quanto era già stato anticipato nei giorni scorsi dalle indiscrezioni giornalistiche, la novità più rilevante dell'accordo firmato ieri in Regione è che nel tratto compreso tra gli svincoli 6 e 8 (cioè nel tratto nei pressi della Fiera) la tangenziale raddoppierà: non tre corsie, ma addirittura quattro. Per il resto tutto confermato: verrà realizzata la terza corsia dell'A14 più la corsia di emergenza dall'uscita 3 fino all'uscita 13 e la terza corsia della tangenziale dall'uscita 3 alla 6 e dalla 8 alla 13. A fine lavori ci saranno tre corsie per senso di marcia per tangenziale e autostradale, a parte la zona Fiera dove la tangenziale avrà quattro corsie per senso. Per marciare così rapidamente Autostrade si è impegnata a presentare il progetto preliminare entro giugno, a partire dal quale comincerà un confronto pubblico con il coinvolgimento di Università, ordini professionali e cittadini. Verrà costituito un comitato di monitoraggio tecnico-scientifico e verranno raccolti contributi. Non ci sarà molto tempo per discutere, perché l'impegno di Autostrade è quello di presentare il progetto definitivo e lo studio di impatto ambientale entro sette mesi dall'accordo di oggi.

Per quanto riguarda le opere di adduzione, tutte a carico di Società Autostrade, è prevista tra le altre cose la realizzazione della complanare nord alla A14. Per questo ministero e Autostrade si impegnano a «rivedere parzialmente l'intervento di ampliamento della quarta corsia della A14 tra Bologna e Ravenna». Ciò significa che la progettazione sarà unificata. Saranno poi completate anche l'intermedia di pianura, tra Calderara e Granarolo, col nuovo ponte sul Reno, la Lungosavena con la realizzazione del lotto 3, la sistemazione del nodo di Funo per migliorare l'accessibilità all'Interporto e al Centergross e la realizzazione del secondo lotto del nodo di Rastignano.

Particolare attenzione, come ha chiesto ieri il segretario della Cgil di Bologna Maurizio Lunghi, andrà riservata all'aspetto ambientale, visto che quest'opera lascia tutto il traffico di attraversamento del Paese sul nodo di Bologna e non decongestiona la città come invece si proponeva di fare il Passante autostradale Nord. Se ne capirà di più quando ci sarà la valutazione di impatto ambientale e per ora ci si deve accontentare di quello che hanno deciso enti locali, Autostrade e governo. Per ora le mitigazioni ambientali sono sostanzialmente due: un sistema diffuso e articolato di protezione acustica (barriere e gallerie), la realizzazione di fasce arboree lungo l'infrastruttura e nuove piantumazioni nei parchi urbani. Tutti gli interventi di mitigazione saranno realizzati dalla società Autostrade, che provvederà anche alla gestione e alla manutenzione.