

PREMESSA

L'areale compreso tra il Centergross, l'Interporto, la linea ferroviaria Bologna-Verona e la via Saliceto, è individuato dal PTCP come possibile ambito di localizzazione di un nuovo Polo Funzionale, per la sua favorevole condizione geografica e infrastrutturale, tenuto conto delle previsioni dello stesso PTCP relative alle nuove infrastrutture viarie (potenziamento della SP3 Trasversale di Pianura, realizzazione Sp4 Nuova Galliera, Progettazione Passante Nord.).

Il Piano del Commercio Provinciale (POIC), in corso di elaborazione, ha inoltre evidenziato la carenza di strutture commerciali di grandi dimensioni nell'area a nord di Bologna, lungo l'asse della Galliera, prevedendo la possibilità di insediarsi una struttura con quelle caratteristiche.

Lo stesso Piano del Commercio, inoltre, ha avviato uno studio per la valorizzazione di alcune stazioni della rete SFM, destinate a consolidare il loro ruolo di centralità urbana, anche attraverso la riprogettazione delle strutture di stazione e del loro intorno, introducendo una quota di attività commerciali di piccola dimensione. La stazione di Funo rientra tra quelle citate.

Il Documento preliminare del PSC dell'Associazione Reno Galliera, pur riconoscendo le linee strategiche previste dal PTCP, chiede che siano chiarite le condizioni per la sostenibilità del polo funzionale, con particolare riferimento alla rete stradale e all'impatto ambientale derivante dall'incremento del traffico veicolare nell'area.

Il Piano della Mobilità Provinciale (PMP), ha effettuato una selezione delle opere infrastrutturali viarie provinciali individuando 23 opere strategiche prioritarie tra le quali sono appunto rientrate sia la Variante di Funo sulla Sp3 Trasversale di Pianura sia la realizzazione della Sp4 Nuova Galliera entrambi direttamente connesse con la soluzione del nodo infrastrutturale rappresentato appunto dall'area in oggetto.

Il PMP quindi, sulla base delle potenzialità future nonché per la presenza di importanti attrattori di traffico come Interporto e Centergross, inserisce questo nodo fra quelli "complessi" rispetto al quale definire uno schema infrastrutturale di massima attraverso uno studio di fattibilità tecnico-finanziario.

L'obiettivo è quello di produrre un ragionamento complessivo, volto alla definizione di un'unica soluzione progettuale che tenesse conto delle esigenze di ciascun ente interessato senza trascurare l'impatto prodotto dalla nuova viabilità sul territorio, ciò si è reso possibile grazie ad un'attenta valutazione delle caratteristiche dell'area in esame, nel rispetto degli elementi di orientamento dettati dalla trama del paesaggio esistente, e da un approfondito processo di condivisione, delle criticità e potenzialità dell'area, con tutti i soggetti interessati.

Il percorso di condivisione con i territori

La centralità sia geografica che funzionale dell'area, la sua strategicità per lo sviluppo del territorio provinciale e per il funzionamento di una parte importante del suo sistema infrastrutturale, oltre che la complessità dei temi che vi si intrecciano hanno concorso nel rendere non solo auspicabile ma assolutamente imprescindibile una collaborazione ed una condivisione del percorso di approfondimento delle soluzioni ipotizzabili da parte della Provincia e dei Comuni interessati (Argelato, Bentivoglio, Castel Maggiore, San Giorgio di Piano). Tale processo di condivisione ha visto quindi svolgersi numerosi incontri sia politici che tecnici al fine di condividere in prima battuta analisi e valutazioni circa le opportunità e le criticità relative al nodo infrastrutturale, esse possono essere sintetizzate in alcuni elementi principali:

Le opportunità

- Miglioramento dell'accessibilità dell'area
- Progettazione integrata delle infrastrutture e degli insediamenti e razionalizzazione nell'utilizzo delle aree per l'individuazione del nuovo polo funzionale previsto dal PTCP
- Utilizzo di parti di viabilità e svincoli già realizzati o di progetto
- Demolizione/Declassamento dell'attuale SP3 nei pressi di Funo a semplice collegamento locale

Le criticità

- Presenza centri abitati di Funo e Castagnolino
- Esistenza e nuovo impianto di zone industriali
- Vicinanza cimitero di Funo e Villa Zambonelli
- Soluzione intersezione fra la Nuova Galliera, la Sp4 attuale a la SP3 e fra la SP45 e la SP3
- Vicinanza del tracciato del Passante Nord
- Scavalco ferroviario BO-PD
- Collegamento con Interporto-Centergross

La discussione sulle diverse proposte ha consentito un confronto costante tra gli interlocutori sia rispetto alle condizioni e ai limiti dello sviluppo che rispetto ai "vantaggi e svantaggi delle diverse soluzioni progettuali.

In rapida sintesi le diverse fasi progettuali possono essere sintetizzate in alcuni momenti fondamentali:

- Marzo 2007, presentazione da parte della Provincia dello Studio di fattibilità con la proposta di variante alla Sp3 in affiancamento al tracciato del Passante nord.
- Maggio 2007, presentazioni Studio di Fattibilità ai Consigli Comunali di Argelato e Bentivoglio
- Settembre 2007, proposta interlocutoria potenziamento in sede;
- Dicembre 2007, proposta presentata dai sindaci interessati della realizzazione di una bretella intermedia;
- Maggio 2008, presentazione Nuovo Studio di Fattibilità che recepisce la soluzione di bretella intermedia;

Le valutazioni propedeutiche

Il punto di partenza sulla base del quale sviluppare le valutazioni necessarie all'elaborazione del progetto infrastrutturale è stata un'accurata analisi trasportistica dell'area oggetto di studio a partire dalle elaborazioni effettuate per il PMP dalle quali emergeva come la caratteristica principale della SP3 fosse quella di adduzione, con un uso differente in funzione delle diverse tratte funzionali di cui risulta essere costituita. Alla luce di ciò, il PMP suggeriva di privilegiare la peculiare funzione di raccordo di tale infrastruttura con i comparti industriali e terziari da servire rispetto a quella di scorrimento veloce tipica di una strada Extraurbana.

Pertanto, tenuto conto di questa prevalente funzione di adduzione della Trasversale di Pianura in rapporto al complesso Interporto, al Center Gross, al futuro polo funzionale, alla stazione SFM di Funo e all'accessibilità alla rete autostradale tramite il casello di Interporto, il PMP indicava una serie di indirizzi utili per la sua progettazione:

- Realizzazione di uno schema geometrico-funzionale del nodo in grado di coniugare le funzioni di servizio al traffico passante con quelle di servizio agli insediamenti circostanti;
- Conservazione della separazione delle correnti di traffico (passante e in accesso all'area);
- Adozione di geometrie compatibili con elevati flussi di mezzi pesanti.

Gli approfondimenti effettuati hanno confermato, allo stato attuale, un utilizzo non omogeneo del tratto della Sp3 oggetto di studio, con la parte centrale compresa fra lo svincolo di Funo ed il casello di Interporto che risulta essere il più carico e con una percentuale di mezzi pesanti molto elevata; queste caratteristiche vengono confermate in tutti gli scenari futuri simulati pur in presenza del Passante Nord nel tratto centrale i valori di flusso rimangono elevati e pari a quello dello scenario attuale ciò significa che il passante assorbe la quota di domanda in crescita nel futuro ma senza gli interventi sulla trasversale non determina un vero miglioramento, infatti tale miglioramento si ha solo nello Scenario di Progetto Base che ha anche gli interventi sulla trasversale. Quindi tre concetti fondamentali emergono da questa prima analisi:

- Distribuzione per tratti dei flussi veicolari
- Alta percentuale di MP confermata in tutti gli scenari
- Necessità di realizzazione degli interventi sulla trasversale di pianura per il buon funzionamento del sistema anche in presenza del Passante Nord

Tali considerazioni forniscono il primo importante elemento per la progettazione, cioè il fatto che il progetto infrastrutturale deve individuare una soluzione tecnica che privilegi la funzione di adduzione e distribuzione rispetto a quella di attraversamento -scorrimento veloce.



La proposta progettuale

Il progetto ha affrontato quindi alcuni temi principali:

- il potenziamento della Sp 3, privilegiando le funzioni di adduzione e distribuzione dei traffici e la risoluzione delle problematiche legate alla vicinanza al centro abitato di Funo;
 - l'accessibilità ai poli funzionali esistenti e di progetto presenti nell'area;
 - le intersezioni che definiscono l'aggancio con la viabilità provinciale primaria;
 - le connessioni con la viabilità locale;
 - la fattibilità degli interventi previsti anche attraverso la loro attuazione per fasi
- Il progetto complessivo quindi prevede:
- la progettazione dell'intero asse della Sp3 a due corsie per senso di marcia (categoria B "extraurbana principale", sezione pari a 22 m) e la sua realizzazione in prima fase ad 1 corsia per senso di marcia. Il tratto in prossimità del centro abitato di Funo sarà costruito ex-novo in variante, a nord, rispetto al tracciato attuale mentre ad est si prevede il potenziamento in sede;
 - la demolizione dello svincolo attuale di collegamento tra Sp3 e Sp4;
 - il declassamento del tratto esistente di Sp3 nel tratto sostituito della nuova variante a nord;
 - la realizzazione delle intersezioni e dei raccordi stradali necessari per il collegamento con la viabilità locale e per l'accessibilità ai poli funzionali esistenti dell'Interporto e del Centergross e a quello di progetto;
 - la previsione di uno svincolo a livelli sfalsati per il miglioramento dell'accessibilità al casello autostradale;
 - la realizzazione del prolungamento della Sp4 Nuova Galliera a nord della Sp 3 fino a via dei Giudei (categoria C1, sezione pari a 10,5 m) e delle relative intersezioni.

SCHEMA DIRETTORE

NODO INFRASTRUTTURALE INTERPORTO-CENTERGROSS

Titolo Elaborato:

PREMESSA

Numero Elaborato:

Scala:

Data:

Settembre 2008