

PREMESSA

L'intermedia di Pianura: un'opera strategica

L'ipotesi di un'infrastruttura viaria ad andamento est-ovest compresa fra la Trasversale di Pianura ed il sistema Tangenziale di Bologna, in corrispondenza della porzione centrale semi-conurbata dell'area metropolitana, è presente nei programmi e nelle proposte degli Enti locali da molti anni.

La previsione dell'infrastruttura denominata 'Intermedia di Pianura' è stata quindi formalizzata dal PTCP nella Tavola 4 " *Assetto strategico delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità* ", che prevede una "viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale ed interprovinciale" dalla Lungosavena alla Sp 18 con funzione di raffittimento della "grande rete" in direzione est-ovest (Tangenziale di Bologna, Trasversale di Pianura) e di connessione degli assi nord-sud.

Partendo dalle previsioni contenute nel PTCP, il PMP ha proceduto alla definizione di una metodologia per la definizione di un elenco di priorità delle infrastrutture dalla cui applicazione è emersa come opera prioritaria e strategica appunto l'Intermedia di Pianura.

In particolare, tutte le valutazioni effettuate in sede di redazione del PMP, hanno evidenziato una netta preferenza per quegli interventi, siano essi adeguamenti o nuovi tracciati, che oltre a migliorare l'accessibilità ai poli funzionali e produttivi siano in grado di rafforzare i collegamenti trasversali del territorio provinciale con la viabilità primaria e le stazioni del SFM. Si tratta collegamenti le cui caratteristiche geometrico-funzionali tendono a coniugarsi con le esigenze dei contesti attraversati privilegiando la capacità dell'infrastruttura e l'inserimento ambientale piuttosto che la funzione di scorrimento veloce.

Le valutazioni effettuate in ambito di PMP hanno confermato le potenzialità dell'asse dell'Intermedia per i collegamenti che includono principalmente le relazioni di scambio tra la pianura e l'area metropolitana bolognese, per le relazioni tra il sistema autostradale e i grandi poli attrattori dell'area, e per la connessione delle importanti aree industriali da essa attraversate.

Lo sviluppo urbanistico-territoriale della pianura bolognese incentrato sul comune di Bologna ha da sempre privilegiato le direttrici di traffico costituite dagli assi di penetrazione Nord-Sud, a scapito dei collegamenti trasversali in direzione Est-Ovest. In particolare, se si analizzano i possibili itinerari che attualmente collegano il Comune di Calderara e quello di Granarolo, si evidenzia come essi siano incentrati o sulla Tangenziale di Bologna o sulla Trasversale S.P. 3, con evidenti allungamenti di percorrenza e tempi spesi sulla rete viaria.

I collegamenti trasversali esistenti sono inoltre ostacolati, oltre che dall'assenza di una infrastruttura viaria di caratteristiche adeguate, anche dalla presenza discontinuità degli itinerari di attraversamento Est-Ovest rispetto a quelli storici in direzione Nord-Sud e da vincoli di carattere naturale come ad esempio il corso del fiume Reno, il quale non presenta attraversamenti nel lungo tratto compreso tra la tangenziale di Bologna e la S.P. 3 Trasversale di Pianura.

L'intervento

Il progetto *Intermedia di Pianura* collega i Comuni di Calderara e Castenaso creando una rete viaria di interesse provinciale con funzione intercomunale di connessione fra la direttrice Persicetana e la direttrice Lungosavena. In particolare, l'infrastruttura in esame congiunge i distretti industriali di Sala Bolognese, Calderara, Castel Maggiore, Granarolo e Castenaso, fornendo una viabilità per l'appunto "intermedia" tra la S.P.3 Trasversale di Pianura e la Tangenziale di Bologna. Oltre a ciò, essa costituisce un raccordo con le principali viabilità radiali del Comune di Bologna quali la Padullese, la Galliera, la Saliceto, l'autostrada A13, la Porrettana e la Lungosavena.

L'*Intermedia di Pianura* è una strada di connessione/distribuzione costituita dalla successione di strade comunali esistenti cui, tuttavia, mancano dei tratti per realizzare una viabilità continua in grado di collegare alcune delle zone industriali principali della Provincia. A tal fine, il progetto individuato prevede la ricucitura della rete viaria esistente razionalizzando e raccordando tra loro i vari tratti di strade comunali. Pertanto, l'infrastruttura in esame non costituisce una strada provinciale in senso stretto, ma data l'importanza che tale collegamento riveste a livello di area metropolitana, la sua realizzazione sollecita l'attenzione della Provincia nei riguardi di una sua progettazione.

Il tracciato ha una lunghezza complessiva di **18 Km** di cui 8,6 Km di nuova realizzazione, 5,3 Km di potenziamento in sede di strade esistenti e 4,2 Km già realizzati.

Le caratteristiche tecniche del tracciato e delle sezioni sono quelle di una **strada Extraurbana di Categoria C1**, avente larghezza della carreggiata pari a 10,50m, con struttura prevalentemente a raso e pendenza massima trasversale uguale a 2,5%.

Il costo complessivo dell'infrastruttura risulta pari a 27,5 Milioni di Euro.

Il percorso operativo: temi e problematiche aperte

I lavori tecnici per lo sviluppo e l'approfondimento del "progetto Intermedia" si sono avviati alla fine del 2005 con la costituzione di un "Tavolo tecnico di lavoro" formato da rappresentanti delle Amministrazioni comunali, dai tecnici dei Settori Pianificazione, Viabilità e Ambiente della Provincia di Bologna per la condivisione di un percorso di lavoro allo scopo di giungere ad un tracciato avente caratteristiche geometrico-funzionali condivise ed affrontare congiuntamente le varie problematiche che sarebbero emerse durante i lavori.

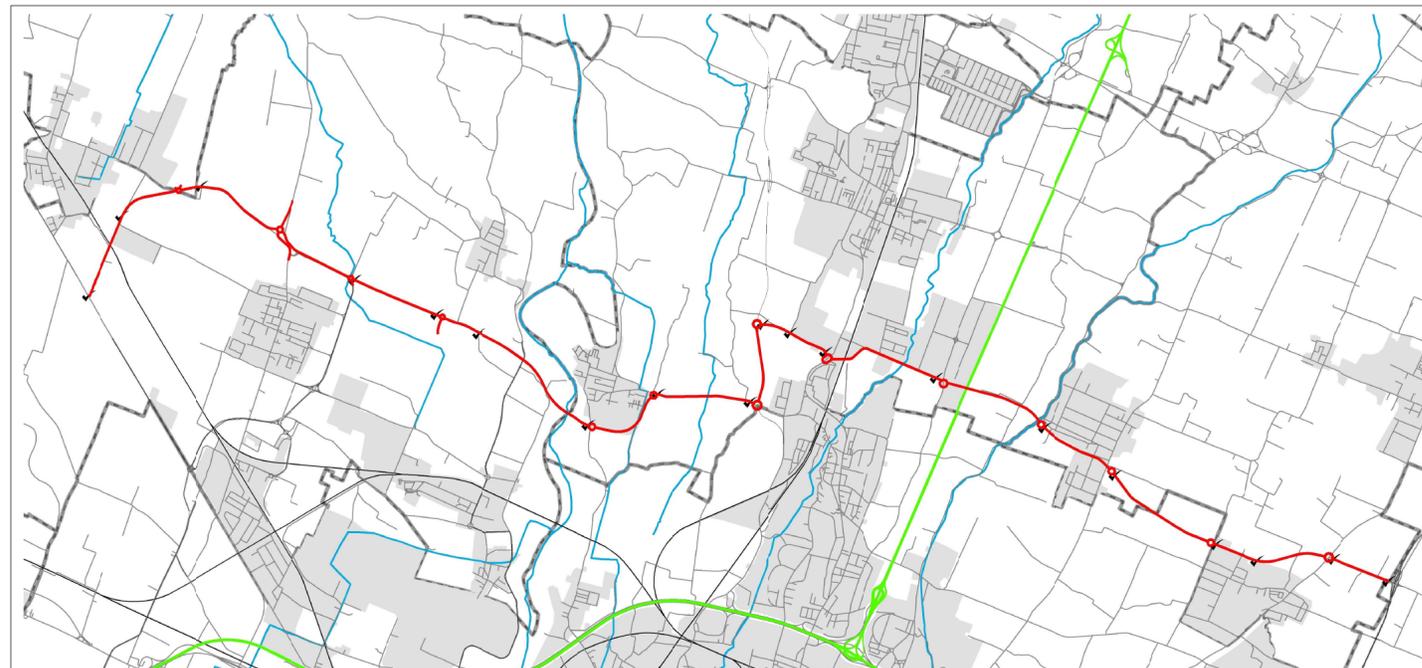
I lavori del tavolo tecnico si sono quindi sviluppati durante tutto il 2006 attraverso 7 incontri tecnici, 3 incontri con la Soprintendenza Regionale e la Soprintendenza dei Beni Paesaggistici ed Architettonici della Provincia di Bologna e 3 sopralluoghi sul territorio, e sono quindi confluiti tra i risultati della Conferenza di Pianificazione del PMP.

I due più rilevanti risultati raggiunti dal Tavolo Tecnico sono: la condivisione della strategicità e dell'importanza dell'opera, oltre ad una condivisione di massima del tracciato.

Si è affrontato, altresì, il tema delle fonti di finanziamento dalle quali reperire le risorse necessarie per la realizzazione della nuova strada, alla luce delle sue caratteristiche tecnico-funzionali di carattere intercomunale anziché di mero interesse provinciale.

Allo stato attuale rimangono, tuttavia, due problematiche principali da affrontare per giungere ad una loro risoluzione:

- un problema di ordine tecnico, e cioè l'attraversamento da parte dell'asse stradale di un'area vincolata ex 1089 (ambito "Villa Ceneri") situata nel Comune di Castel Maggiore;
- un problema amministrativo e cioè l'individuazione di un percorso per l'attuazione dell'opera e la definizione delle modalità di gestione dell'infrastruttura a seguito della sua entrata in funzione



STUDIO DI FATTIBILITA' TECNICO-FINANZIARIO

INTERMEDIA DI PIANURA

a cura del Servizio Pianificazione della Mobilità e Grandi Infrastrutture



Titolo Elaborato:

PREMESSA

Numero Elaborato:

Scala:

-

Data:

Gennaio 2008