

3.2 Offerta di trasporto

Scenario tendenziale:

è uno scenario in cui sono state inserite l'Intermedia e le opere o già in corso di realizzazione o già finanziate e condivise a livello tecnico-politico (vedi tab.5)

Scenario tendenziale senza Intermedia di Pianura:

è uguale allo scenario precedente, ma senza la realizzazione dell'Intermedia di Pianura.

Scenario tendenziale con Passante Nord:

è uguale allo scenario tendenziale, ma con l'inserimento del Passante Nord; il progetto del Passante, contestualmente alle opere infrastrutturali, prevede la riorganizzazione del pedaggiamento del sistema tangenziale-autostradale nel nodo di Bologna; nello scenario sono stati dunque inseriti i seguenti interventi:

- realizzazione della variante autostradale alla A14 dall'area di servizio Pioppe ad Ozzano e dei relativi 4 caselli "intermedi";
- liberalizzazione del sistema autostradale (A14 e A13) da Casalecchio-Borgo Panigale a San Lazzaro e da Arcoveggio ad Interporto,
- apertura di un nuovo svincolo sulla A13 liberalizzata all'altezza del confine comunale tra Bologna e Castel Maggiore,
- sistema tariffario ipotizzato nello Studio di Fattibilità del Passante Nord realizzato dalla Provincia nel 2004.

Scenario tendenziale con Passante Nord senza Intermedia di Pianura:

è uguale allo scenario precedente, ma senza la realizzazione dell'Intermedia di Pianura

LE VALUTAZIONI

La simulazione dello **scenario tendenziale** ha evidenziato che:

- la realizzazione dell'Intermedia presenta un utilizzo quantitativamente molto significativo, con un traffico medio lungo tutto il suo sviluppo pari a circa 1.600 veicoli nell'ora di punta 8.00-9.00. Il tratto compreso fra la via Padullese e la Persicetana è quello che presenta i volumi minori con un traffico medio di circa 800 veicoli l'ora, mentre la sezione di massimo carico è localizzata in corrispondenza del ponte sul fiume Reno con circa 2.350 veicoli nelle due direzioni di marcia;
- nell'ora di punta circa l'8,5% degli spostamenti totali della matrice O/D della Provincia, ad esclusione di quelli interni al Comune di Bologna, sono intercettati dalla nuova infrastruttura cioè transitano su almeno un tratto dell'Intermedia per effettuare lo spostamento. Tale percentuale sale al 13% se si considera la matrice dei mezzi pesanti;
- l'Intermedia svolge una funzione di distribuzione ed adduzione da e per le aree industriali presenti lungo il percorso come qualitativamente indicato dalla fig.5; a riconferma di ciò è il dato di traffico (vedi fig.6) relativo all' "attraversamento lungo" che evidenzia come i traffici che percorrono l'Intermedia da Calderara a Granarolo siano poco significativi (15 veicoli totali);
- l'utilizzo dell'infrastruttura da parte dei mezzi pesanti è significativa e rappresenta, in media su tutto lo sviluppo dell'infrastruttura, più del 10% del traffico totale; sono anche presenti punte che arrivano quasi al 20% che corrispondono a flussi indicativamente di 300 mezzi pesanti/h (somma nelle due direzioni).



Fig.4: Scenario Tendenziale - Flussogramma lungo l'Intermedia

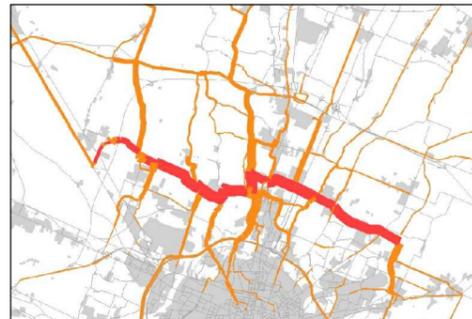


Fig.5: Scenario Tendenziale - Indicazione qualitativa spostamenti serviti



Fig.6: Scenario Tendenziale - Traffico di attraversamento

| Interventi infrastrutturali | | | |
|-----------------------------|--------------------------------------|--|------------------------------|
| SOH/PMP | DIRETTRICE | INTERVENTO | RANGO PTCP |
| RIF. | Varia le di Valbo | Variazioni di lunghezza tempo di Rinnovo: 200 alcolite possibile | Autosole |
| RIF. | Portofino | Realizzazione variante SS64 da Sesto Tibone a Casalecchio di Reno per estensione del nodo FERROSTRADALE con decaricamento SS64 | Rele di Base |
| RIF. | Tangenziale di Bologna | Adattamento degli allineamenti di tangenziale tangenziale | Tangenziale |
| RIF. | Tangenziale di Pianura | Realizzazione variante tra SP55, A10, A13 e A14 (C.C.) | Grande e le |
| RIF. | Tangenziale San Giovanni Persicetana | Realizzazione ex-novo della variante di San Giovanni Persicetana (d'ordine) | Rele di Base |
| RIF. | Tangenziale San Giovanni Persicetana | Realizzazione ex-novo della variante SP3 alla SP3 in corrispondenza della croce con la SS66 | Rele di Base |
| RIF. | San Carlo | Realizzazione ex-novo della variante alla SP19 San Carlo (calle gora C.T.) | Grande e le |
| RIF. | Lungo Savena | Realizzazione variante ex-novo alla San Donato SP5 chiamata Lungo Savena (da via Balbino a SP3) | Grande e le |
| RIF. | Croce di Fide | Realizzazione della SP25 tra la SP31 e la SP253 (calle gora C.C.) | Var. Esp. Sec. Prov./Interp. |
| RIF. | Sella - Montanaro | Riqualificazione SP510 dal casello autostradale all'intersezione con la SP511 | Rele di Base |
| RIF. | Portofino | Riqualificazione SS64 Variante - Sella - Marano | Rele di Base |
| RIF. | A1 - Bologna - Modena | Realizzazione nuovo casello autostradale (Mira Crespiolini) | Grande e le |
| RIF. | Collegamento casello Interporto B1 | Realizzazione ex-novo di collegamento tra B1 e B2 ed il nuovo Casello autostradale A1 della Mira | Grande e le |
| RIF. | Lungo Savena | Var. 24 - 206 | Grande e le |
| PROG. | Nuova Galleria | Nuova Galleria da rotonda C. Colombo a Tangenziale di Pianura (direzione N) | Grande e le |
| PROG. | Intermedia di Pianura | Intermedia di Pianura fino a SP31 | Var. Esp. Sec. Prov./Interp. |
| PROG. | Intermedia di Pianura | Intermedia di Pianura fino a SP55 | Var. Esp. Sec. Prov./Interp. |

Tab.5: Nuove opere inserite nello Scenario Tendenziale

La simulazione dello **scenario tendenziale senza la realizzazione dell'Intermedia** ha evidenziato che:

- la possibilità di attraversare il fiume Reno, in un punto intermedio tra la SP3 e la Tangenziale di Bologna genera nuovi e appetibili itinerari per numerose relazioni di traffico provinciali. Infatti la fig. 7 "rete di differenza scenario Tendenziale con e senza Intermedia" evidenzia in particolare la creazione di alcuni nuovi corridoi di relazioni fra l'Intermedia e la via Persicetana, fra l'Intermedia e la via San Donato, fra l'Intermedia e la Lungosavena. La creazione del corridoio Intermedia-via Persicetana determina un incremento dei traffici del 6% nel tratto della Persicetana compreso fra San Giovanni e Tavernelle, mentre una riduzione superiore al 10% nel tratto Tavernelle-Bologna. Anche sulla San Donato e la Lungosavena si registrano aumenti di traffico del 9% e 14%, nei tratti compresi fra la SP3 e l'Intermedia; nei tratti a nord dell'Intermedia si registrano, sempre sulla San Donato e sulla Lungosavena, riduzioni rispettivamente del 23% e del 13%;
- la realizzazione dell'intermedia di Pianura, riduce il traffico sui collegamenti Est-Ovest; in particolare sulla Tangenziale di Bologna di circa il 4%, sulla Trasversale nel tratto compreso tra SP18 e Lungosavena di circa il 6%. La riduzione di traffico più consistente sulla SP3 si ha in corrispondenza dell'attraversamento del fiume Reno con un decremento del 15% di veicoli nell'ora di punta;
- la strada provinciale SP46 presenta le riduzioni di traffico più consistenti e mediamente superiori al 10%;
- ulteriori riduzioni di traffico si osservano in generale sulla viabilità intercomunale sia di collegamento Est-Ovest che lungo le direttrici Nord-Sud, come per esempio accade per le Via Longarola (Comune di Calderara) Lame (Comune di Castel Maggiore) e Trivirato (Comune di Bologna).

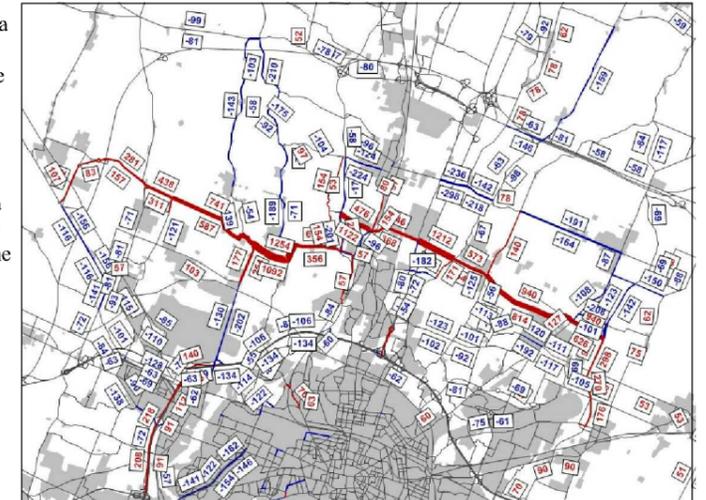


Fig.7: Rete differenza scenario Tendenziale con e senza Intermedia

Le simulazioni dello **scenario tendenziale con Passante Nord ed Intermedia di Pianura** hanno evidenziato che :

- il nuovo svincolo sulla A13 liberalizzata diventa "accesso" principale all'Intermedia e ai poli attrattori da essa serviti, a differenza dello scenario tendenziale dove tale "accesso" si distribuiva in maniera più equilibrata lungo tutta l'estensione dell'Intermedia attraverso le varie radiali; ciò comporta una riduzione dei volumi medi di traffico sull'infrastruttura (-9%) che rimane comunque molto utilizzata (1.300 veicoli in media lungo tutta la sua estensione), e lo spostamento della sezione più carica (2.200 veicoli/h) che diventa quella collegata al nuovo svincolo;
- il nuovo assetto, in raffronto con lo scenario tendenziale, riduce in maniera consistente (mediamente del 20%) i traffici di tutte le radiali di penetrazione a Bologna nei tratti compresi tra tangenziale e Intermedia;
- sul nuovo svincolo sono stimati circa 3.000 veicoli/h (1.800 verso l'Intermedia e 1.200 dall'Intermedia), il che deve porre, già in questa fase, grande attenzione sulla soluzione progettuale da adottare per questo nodo;
- sull'Intermedia si ha una diminuzione della percentuale di mezzi pesanti (che preferiscono utilizzare il Passante Nord), in particolare nel tratto fra Calderara e Castel Maggiore si passa dal 12% dello scenario senza Passante al 10% con il Passante.
- l'Intermedia non fa "concorrenza" al Passante Nord in quanto su quest'ultimo il traffico diminuisce in maniera trascurabile (-3%) rispetto ad uno scenario senza Intermedia. La riduzione di traffico sul Passante è dovuta agli spostamenti locali che avvengono fra i caselli autostradali di San Giovanni, Sala Bolognese e Budrio che con la presenza dell'Intermedia si riversano su di essa evitando di utilizzare il Passante Nord.

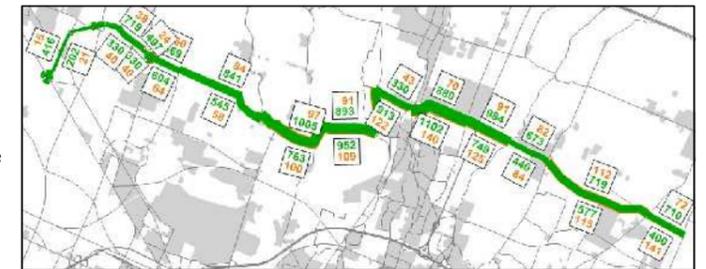


Fig.8: Scenario Tendenziale con Passante Nord - Flussogramma lungo l'Intermedia

4. CONCLUSIONI

I risultati delle analisi trasportistiche illustrate precedentemente si sintetizzano nei seguenti elementi:

- grande utilizzo dell'Intermedia (1.600 veicoli totali nell'ora di punta in media su tutto il suo sviluppo) per spostamenti di distribuzione ed adduzione da e verso i poli di attrazione della pianura;
- riduzione dei traffici dei principali collegamenti Est-Ovest quali tangenziale (-4% da Borgo Panigale ad Arcoveggio), SP3 (-6% da SP18 a Lungosavena) e SP46 (mediamente -10%);
- riduzione generalizzata del traffico sulla viabilità trasversale di tipo locale;
- generazione, in sinergia con alcune radiali, di nuovi corridoi privilegiati per numerose relazioni di traffico della pianura e tra la pianura e Bologna; in particolare si fa riferimento ai "corridoi" Intermedia-Persicetana, Intermedia-Lungosavena, Intermedia-San Donato.

In conclusione si può affermare che l'Intermedia di Pianura migliora l'accessibilità ai poli di attrazione della pianura, creando benefici in termini di riduzione di traffico sui collegamenti Est-Ovest della rete provinciale, e razionalizza la circolazione di scambio tra Bologna e la Pianura, esercitando una funzione di adduzione e distribuzione dei flussi verso le radiali di accesso al capoluogo.

In uno scenario con il Passante Nord non si verifica "concorrenza" fra le due infrastrutture in quanto esse sono a servizio di tipologie diverse di spostamenti; va comunque rimarcato come i flussi sull'Intermedia diminuiscono in quanto influenzati non tanto dal nuovo tracciato autostradale, quanto dalla liberalizzazione delle attuali A14 e A13 e soprattutto dalla realizzazione del nuovo svincolo di Castel Maggiore.



STUDIO DI FATTIBILITA' TECNICO-FINANZIARIO

INTERMEDIA DI PIANURA

a cura del Servizio Pianificazione della Mobilità e Grandi Infrastrutture



Titolo Elaborato:

VALUTAZIONI TRASPORTISTICHE

Numero Elaborato:

AT 2

Scala:

Data:

Gennaio 2008