

Decolla il corridoio Imola-Bologna Complanare e quarta corsia in A14

Palazzo Malvezzi assicura la sostenibilità finanziaria del progetto relativo alla Complanare nord, la quarta corsia sulla A14 e altre opere di adduzione a Toscanella, Castel San Pietro Terme e nelle strade provinciali

- [invia per e-mail](#)
- |
- [stampa](#)
- |
- [dizionario](#)

Trova significati nei dizionari Zanichelli

In questa pagina è attivo il servizio **ZanTip**:

Facendo **doppio click** su una qualsiasi parola presente nell'articolo, sarà visualizzata la definizione della parola, così come è stata pubblicata all'interno del Vocabolario della Lingua Italiana **Zingarelli 2010**.

Alla fine del riquadro di spiegazione ne sarà proposta anche la traduzione in inglese, ripresa dal lemmario Italiano-Inglese del **Ragazzini 2010**.

- |
-

ZANICHELLI



Via Emilia (foto Sabatini)

| [condividi](#)

Bologna, 15 ottobre 2009 - **Presentato in commissione a Palazzo Malvezzi**, è nero su bianco il piano per il rilancio del corridoio autostradale Bologna-Imola. 19 milioni di euro per la Complanare nord e la quarta corsia sulla A14 e altri 45 milioni per le opere infrastrutturali di collegamento all'autostrada (tecnicamente si dice 'adduzione'). Quest'ultima tranche prevede la variante di Toscanella (sette milioni), gli interventi di fluidificazione del traffico in corrispondenza di Castel San Pietro Terme (due milioni), la messa in sicurezza dell'incrocio fra le strade provinciali 31 e 48 (due milioni), il completamento dell'asse Pedagna (16 milioni) e la realizzazione del nuovo ponte sul fiume Santerno (18 milioni).

A presentare il piano e le cifre è Giacomo Venturi, vicepresidente della Provincia, che assicura la sostenibilità finanziaria del progetto: "La quarta corsia è già coperta, le opere di 'adduzione' sono a carico di Autostrade e la Complanare nord sarà finanziata dallo Stato, quindi tramite l'Anas". Lucia Ferroni, responsabile dell'Unità operativa grandi infrastrutture e studi trasportistici della Provincia, spiega i risultati dello studio di fattibilità sul potenziamento del corridoio, realizzato dal tavolo tecnico cui hanno preso parte Regione, Provincia, Anas, Comuni e Società Autostrade: "Su tutte le arterie autostradali che portano a Bologna si registra un incremento annuo di traffico del 2%: 119.000 i veicoli in entrata da Milano, che per il 35% si fermano a Bologna; 96.000 quelli in arrivo da Ancona, che a Bologna si fermano nel 45% dei casi. La maggior parte di questi ultimi entra ed esce a San Lazzaro, vera e propria barriera che evidenzia l'urgenza di un nuovo casello, ma quasi tutti snobbano l'uscita di Osteria Grande e fanno un uso improprio di quella di Ponte Rizzoli"

E' emersa anche la particolare situazione della via Emilia: "Rispetto al totale di veicoli in transito tra Bologna e Imola nell'arco di una giornata - spiega Ferroni - solo il 13,6% usa la via Emilia per compiere l'intera tratta, mentre è più consistente la percentuale di

utenti che ne fa uso per brevi segmenti intermedi (37%), per i quali - continua la responsabile Grandi infrastrutture della Provincia - non avrebbe senso prendere l'autostrada o gli Stradelli Guelfi. In questo senso una variante completa della via Emilia non si giustifica". Piuttosto, prosegue Ferroni, "è stato valutato con maggior favore una variante mirata in corrispondenza di Toscanella, dove si registra il massimo picco di carico, con 23.000 veicoli al giorno. Più in generale - conclude - lo studio ha messo in evidenza la competizione fra una eventuale variante integrale alla via Emilia e il sistema autostradale a quattro corsie al quale si sta lavorando".