

## **RISOLUZIONE**

### **ex articolo 104 Regolamento interno dell'Assemblea Legislativa dell'Emilia-Romagna**

L'Assemblea Legislativa dell'Emilia-Romagna premesso che:-

attualmente convergono su Bologna quattro tronchi autostradali: la Bologna-Milano (A1), la Bologna-Firenze (A1), la Bologna-Padova (A13) e la Bologna-Ancona (A14), collegati fra loro dal Sistema Tangenziale di Bologna. Il detto Sistema, che costituisce un nodo nevralgico della rete autostradale italiana, presenta da troppo tempo irrisolti problemi di congestione;

la delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) n. 121 del 21 dicembre 2001 inseriva il potenziamento del Sistema Autostradale/Tangenziale di Bologna tra gli interventi strategici e di preminente interesse sia nazionale che regionale;

l'Accordo dello 8 agosto 2002 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la regione Emilia-Romagna, la provincia di Bologna ed il comune di Bologna prevedeva la realizzazione di una nuova infrastruttura denominata "Passante Nord di Bologna";

l'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 19 dicembre 2003 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Emilia-Romagna prevedeva, tra l'altro, la realizzazione del "Passante Nord di Bologna";

il Piano di Coordinamento Provinciale di Bologna, approvato il 30 marzo 2004, inseriva il tracciato del Passante Nord - definito nello Studio di Fattibilità redatto nel 2003 dalla Provincia di Bologna - quale opera di rilevanza strategica sia sotto il profilo trasportistico, sia per un equilibrato sviluppo del territorio;

l'Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro, sottoscritto il 17 dicembre 2007, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Emilia-Romagna ribadiva, tra l'altro, l'importanza strategica delle infrastrutture previste nell'Intesa del 2003. Detto atto aggiuntivo stabiliva - inoltre - l'impegno ad effettuare una verifica presso l'Unione europea sulla possibilità di trattare il nodo stradale di Bologna ed il nuovo passante nord come un sistema unitario, da gestire da parte di Autostrade per l'Italia Spa, concessionario dell'A14;

gli interventi realizzati da Autostrade per l'Italia S.p.a. sull'attuale Sistema Autostradale/Tangenziale di Bologna hanno fornito una prima risposta - ma di breve periodo - alle necessità trasportistiche del sistema infrastrutturale, attraverso, tra l'altro, la realizzazione della terza corsia dinamica dell'autostrada, tra l'allacciamento A14/raccordo di Casalecchio e Bologna San Lazzaro;

l'intervento detto "Passante Nord di Bologna" risultava inserito - pur se non espressamente nominato - nella previsione di spesa riconducibile alla voce "Altri

Investimenti" di cui alla Convenzione Unica stipulata il 12 ottobre 2007 tra ANAS S.p.A. ed Autostrade per l'Italia S.p.A. L'opera non risultava espressamente assegnata in concessione ad Autostrade per l'Italia S.p.A. ma poteva esserla successivamente all'espletamento della procedura indicata dall'articolo 14 "Altri Investimenti" della Convenzione stessa;

l'importo previsto per la realizzazione del "Passante Nord di Bologna" veniva quantificato in 1.300.000.000 euro, al netto di eventuali ribassi d'asta e non generava tariffa, giusto quanto previsto in convenzione;

la Commissione Europea - con nota 463387 del 15/7/2010 - esprimeva parere positivo sull'ipotesi che il progetto del Passante Nord di Bologna si configurasse come infrastruttura ausiliare all'esistente A14, precisando - in particolare - che: "il nuovo progetto verrà realizzato come strumento ausiliario per l'autostrada A14 (Bologna Taranto), la cui sede e la cui natura rimangono immutate; la tariffa applicata sarà la stessa attualmente utilizzata dal concessionario su questa autostrada; la totalità delle attività necessarie alla realizzazione del Passante sarà

oggetto di procedure di aggiudicazione di appalti pubblici conformi alle regole europee applicabili; la data finale di efficacia della concessione attualmente in vigore non verrà modificata (31 dicembre 2038)";

il 31 ottobre 2011, nel corso di un incontro al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, i rappresentanti della regione Emilia Romagna e della Provincia di Bologna chiedevano di realizzare, contestualmente ai lavori del Passante Nord di Bologna, anche gli interventi volti alla "banalizzazione" del tratto autostradale e complanare sotteso al Passante stesso, con conseguente trasformazione del tratto interessato in sistema di esazione di tipo aperto;

ai sensi dell'articolo 11, comma 5, del Decreto Legge 29 dicembre 2011 n. 216, convertito dalla legge 24 febbraio 2012 n.14 e s.m.i., si verificava - a fare data dallo 1 ottobre 2012 - il trasferimento "ex lege" al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti delle funzioni di amministrazione concedente - di cui all'articolo 36 del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111 e s.m.i. - precedentemente affidate all'ANAS S.p.A.;

il 13 luglio 2012, ANAS S.p.A. (in qualità di Concedente), regione Emilia Romagna, provincia di Bologna, comune di Bologna e Autostrade per l'Italia S.p.A. sottoscrivevano un verbale d'intesa con il quale convenivano:

a) l'impegno di Autostrade per l'Italia S.p.A. a sviluppare entro il 31 luglio 2012 lo studio di fattibilità del Passante Nord di Bologna e degli interventi di banalizzazione sull'attuale tratto autostradale dell'A14 sotteso al Passante di Bologna, ricompreso tra Borgo Panigale e S. Lazzaro, fermo restando che l'importo complessivo dell'intervento non doveva essere superiore a € 1.300.000.000 netti;

b) la successiva valutazione dello studio di fattibilità elaborato da Autostrade per l'Italia S.p.a. da parte di tutti i firmatari del Verbale e, in caso di condivisione da parte degli stessi, l'impegno a sottoscrivere, entro il 30 novembre 2012, uno specifico atto - la cui efficacia veniva comunque subordinata al verbale di accordo di cui alla successiva lettera c) - nel quale definire i reciproci impegni per la realizzazione dell'iniziativa, sulla base dello studio di fattibilità condiviso e dell'importo massimo di € 1.300.000.000 netti;

c) la sottoscrizione tra Autostrade per l'Italia S.p.a. e ANAS S.p.A. di un verbale di accordo - da approvarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti - per l'inserimento dell'iniziativa (Passante Nord di Bologna e interventi di banalizzazione) tra gli impegni di investimento di Autostrade per l'Italia S.p.a. entro l'importo massimo di € 1.300.000.000 netti;

d) in caso di mancata condivisione entro il 31 dicembre 2012 dello studio di fattibilità da parte di tutti i firmatari del Verbale e/o di mancata sottoscrizione dei verbali di cui alle precedenti lettere b) e c), la piena libertà da parte di ANAS S.p.A. - sempre nella qualità di Concedente - e di Autostrade per l'Italia S.p.a. di destinare l'importo di € 1.300.000.000 ad altre iniziative da individuare congiuntamente tra Concedente e Concessionario, fermo restando il recupero del valore dello studio di fattibilità nell'ambito della voce "Altri Investimenti di Piano finanziario" della Convenzione Unica ANAS/ Autostrade S.p.a.;

il 31 luglio 2012 Autostrade per l'Italia S.p.a. trasmetteva a tutte le altre parti firmatarie del Verbale del 13 luglio 2012 lo studio di fattibilità, senza però ottenerne la condivisione;

il 24 dicembre 2013 il Ministero - nella qualità di Concedente - ed Autostrade per l'Italia S.p.a. sottoscrivevano l'atto aggiuntivo alla Convenzione Unica del 12 ottobre 2007, precisando, all'allegato K dello stesso, relativamente al Passante Nord di Bologna che, non essendo stata raggiunta con gli enti locali un'intesa sul relativo tracciato, non sussistevano al momento le condizioni per l'inserimento in Convenzione Unica dell'intervento (Passante di Bologna ed interventi di banalizzazione dell'attuale tratto della A14 ricompreso tra Borgo Panigale e S. Lazzaro). Di conseguenza nella tabella "Altri Investimenti" - di cui all'articolo 2, comma 2, lettera C3, contenuta nell'allegato K al sopra citato atto aggiuntivo - risultava una voce residuale rispetto ad una serie di investimenti già individuati, denominata "Altri Interventi", di importo pari ad € 1.282.053.000,00;

il 22 gennaio 2014 - alla presenza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dei rappresentanti di tutte le Parti - veniva riaffermata da parte del Ministero e da parte degli Enti Locali l'importanza della realizzazione del Passante Nord di Bologna quale infrastruttura d'interesse nazionale e si prendeva atto che non potevano essere presi in considerazione altri tracciati alternativi rispetto alla soluzione condivisa con gli Enti Locali;

le dette Parti convenivano, quindi, sullo sviluppo da parte di Autostrade per l'Italia S.p.a. del progetto preliminare del Passante Nord di Bologna e degli interventi di banalizzazione del tratto sottostante entro l'importo massimo di € 1.280.000.000,00 netti;

il 29 luglio 2014 veniva sottoscritto l'accordo regolante gli aspetti relativi alla realizzazione dell'intervento del passante nord di Bologna e opere di banalizzazione dell'attuale tratto autostradale della A14 tra Borgo Panigale e San Lazzaro. Con il suddetto accordo la società Autostrade per l'Italia s'impegnava ad elaborare la progettazione preliminare di tale intervento;

il 19 settembre 2014, il consiglio di amministrazione della società Autostrade per l'Italia approvava il citato accordo. Detto accordo prevedeva che, in caso di approvazione del progetto preliminare da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la società Autostrade per l'Italia S.p.a. procedesse all'elaborazione del progetto definitivo e dello studio di impatto ambientale dell'intera opera, ai fini della procedura di valutazione di impatto ambientale e della conferenza di servizi;

in caso di esito positivo dell'iter approvativo di cui sopra - nel corso del quale esaminare e valutare le esigenze manifestate dai territori interessati - il Ministero delle infrastrutture ed dei trasporti, in qualità di concedente, stipulerà con la società Autostrade per l'Italia S.p.a. apposito atto aggiuntivo alla convenzione unica;

il 18 marzo 2015, intervenendo alla Camera dei deputati, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha testualmente affermato: "...Non si può ulteriormente protrarre la decisione operativa della realizzazione del passante, nel senso che o si decide definitivamente e si va avanti, come ci sembra di aver capito dal confronto con le istituzioni, devono essere la regione, la provincia e i comuni ovviamente a decidere insieme con ASPI e con il Ministero il tracciato, oppure credo che valga di più la pena fare altro. Ma la strada intrapresa è quella della realizzazione del passante nord di Bologna";

### **impegna la Giunta Regionale**

ad attivarsi - sia nei confronti dei rappresentanti degli enti locali sottoscrittori dell'accordo quadro del 29 luglio 2014 in premessa richiamato, sia nei confronti

di quelli che ne contestano il contenuto - per definitivamente assumere una decisione in ordine alla realizzazione o meno del "Passante Nord di Bologna", opera infrastrutturale della quale oramai da oltre dieci anni si dibatte, tra progetti e contro progetti, senza che mai si sia arrivati ad una conclusione, con buona pace dell'asserita funzione strategica attribuita alla detta opera sia per il sistema stradale nazionale, regionale e in particolare bolognese (atteso che oltre 50 milioni di veicoli utilizzano il nodo autostradale di Bologna e di questi quasi la

metà sono solo in transito), sia per il miglioramento delle condizioni del traffico locale (attraverso la "banalizzazione" del tratto autostradale attuale, parallelo alla tangenziale).

Il presidente  
***Tommaso Foti***