

RISOLUZIONE

L'Assemblea legislativa dell'Emilia-Romagna

Premesso che

secondo il Piano regionale integrato dei trasporti 1998-2010, il sistema autostradale tangenziale di Bologna si presenta come uno dei punti più problematici della rete viaria regionale e solo una quota inferiore al 20% del traffico complessivamente proveniente dai tratti autostradali contermini attraversa il nodo di Bologna, mentre la quota rimanente si riversa sulla tangenziale per la distribuzione capillare sul territorio;

il potenziamento del sistema autostradale tangenziale di Bologna è stato inserito tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale;

la realizzazione dell'infrastruttura «passante nord di Bologna» è stata prevista dall'accordo dell'8 agosto 2002 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la regione Emilia-Romagna, la provincia di Bologna ed il comune di Bologna, nonché dall'intesa generale quadro, sottoscritta il 19 dicembre 2003, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Emilia-Romagna;

l'intervento è inserito, seppur non espressamente nominato, nella previsione di spesa riconducibile alla voce «altri investimenti» di cui alla convenzione unica stipulata in data 12 ottobre 2007 tra ANAS spa ed Autostrade per l'Italia spa, per un importo di 1.300 milioni di euro, al netto di eventuali ribassi d'asta e, secondo quanto convenzionalmente previsto, l'intervento non genera tariffa;

sulla realizzazione dell'opera è stata avviata una procedura di infrazione da parte dell'Unione europea in merito all'affidamento diretto senza gara dell'opera alla Concessionaria, successivamente archiviata a seguito di precisi impegni del Governo italiano sulla base dei quali sono stati individuati, da parte dell'Unione europea, alcuni elementi specifici comunicati con nota del 15 luglio 2010, e precisamente:

1. il nuovo progetto verrà realizzato come strumento ausiliario per l'autostrada A14 (Bologna-Taranto), la cui sede e la cui natura rimangono immutate;
2. la tariffa applicata sarà la stessa attualmente utilizzata dal concessionario su questa autostrada;
3. la totalità delle attività necessarie alla realizzazione del Passante sarà oggetto di procedure di aggiudicazione di appalti pubblici conformi alle regole europee applicabili;
4. la data finale di efficacia della concessione attualmente in vigore non verrà modificata (31 dicembre 2038);

con nota del 6 febbraio 2013 la Commissione europea ha richiesto notizie e sviluppi sulla questione, ribadendo la necessità che la realizzazione del passante avvenga nel pieno rispetto di tutti gli elementi indicati nella citata nota del 15 luglio 2010;

al fine di superare le problematiche connesse alla individuazione del tracciato da porre a base di concessione, è stato sottoscritto, nel luglio del 2012, un verbale d'intesa che prevedeva, pena la revoca dell'assegnazione dell'iniziativa:

5. l'impegno di Autostrade per l'Italia a redigere uno studio di fattibilità entro il 31 luglio 2012;
6. l'importo massimo, pari a 1.300 milioni di euro netti;
7. l'impegno a costituire, entro il 31 luglio 2012, un comitato per la valutazione del progetto;
8. l'impegno a definire la soluzione progettuale entro il 30 novembre 2012 e la successiva sottoscrizione, entro il 31 dicembre 2012, di un ulteriore atto tra le parti per disciplinare i reciproci impegni nella realizzazione dell'iniziativa;

9. un verbale tra ANAS e Autostrade per l'Italia per l'inserimento del passante nord di Bologna tra gli impegni di investimento della concessionaria;

Autostrade per l'Italia ha consegnato lo studio di fattibilità del passante entro i termini previsti; tale studio è stato oggetto di analisi da parte del comitato tecnico che si è conclusa nel novembre 2012 senza, però, il raggiungimento di un'intesa;

contestualmente alla chiusura dei lavori del comitato, gli enti locali hanno consegnato un'ipotesi di tracciato alternativa che, come ha assicurato l'Assessore Peri nella risposta ad un'interrogazione nel febbraio scorso, è diversa da quella originariamente predisposta dalla Provincia nel 2004;

nella stessa occasione l'Assessore Peri ha anche ricordato che, presso il tavolo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si è convenuto che il progetto preliminare da predisporre da parte di Società Autostrade verrà elaborato sulla base del tracciato proposto dai Comuni, dalla Provincia e dalla Regione e la gestione dell'infrastruttura esistente "banalizzata" consentirà un utilizzo pieno dell'attuale piattaforma a beneficio della tangenziale di Bologna;

Considerato che

anche nell'ultima versione il progetto avrebbe comunque un impatto ambientale devastante su un territorio agricolo estremamente pregiato, in quanto distruggerebbe fisicamente oltre 700 ettari e danneggerebbe circa 8.000 ulteriori ettari inibendoli all'agricoltura di qualità; altri importanti punti negativi del progetto sono un maggior consumo energetico per l'aumentato percorso quantificabile in circa 100.000 TEP (tonnellate petrolio equivalenti) ogni anno;

peraltro, il traffico allontanato dalla città ad un costo economico ed ambientale esorbitante risulta, come detto, appena il 20 per cento di quello che transita sull'attuale asse della tangenziale;

Valutato che

studi statistici dimostrano un significativo calo del traffico registrato sulle tratte autostradali ed una flessione di domanda a lungo termine che non giustificerebbero un investimento simile per la creazione del passante nord, anche alla luce dell'attuale congiuntura economica;

il momento attuale sarebbe ottimale per fare scelte orientate al trasferimento del traffico di persone e merci dal sistema autostradale a quello ferroviario;

ai fini del decongestionamento del traffico della cintura bolognese occorre improrogabilmente completare una serie di opere viarie di dimensioni minori, rimaste incompiute da anni nel territorio della provincia di Bologna, che produrrebbero grandi benefici alla scorrevolezza del traffico sull'intero comprensorio di pianura;

tali opere minori richiederebbero una piccola parte dei 1.300 milioni di euro promessi da società Autostrade per il passante nord e decongestionerebbero in maniera molto significativa la tangenziale di Bologna, sulla quale restano seri problemi di traffico, diversamente dall'asse autostradale che, dopo la realizzazione della terza corsia dinamica, non presenta più grosse criticità;

IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE

ad adottare le opportune iniziative nei confronti di tutti i soggetti coinvolti allo scopo di rivedere il progetto dell'opera, optando:

- a. per la banalizzazione del tratto autostradale corrispondente o almeno per la flessibilizzazione delle possibilità di scambio fra tangenziale e autostrada;
- b. oppure per il potenziamento in sede della tangenziale di Bologna, ivi comprese efficaci opere di mitigazione di eventuali impatti in tutti i punti a ridosso delle zone abitate, come proposto fin dal 2004 dal Comitato per l'alternativa al passante nord.

I Consiglieri
Gian Guido Naldi
Gabriella Meo
Roberto Sconciaforni