

Città metropolitana di Bologna

ATTO DEL SINDACO METROPOLITANO

L'anno 2020, il giorno dieci Giugno, alle ore 12:30 presso gli uffici della Città metropolitana, il Sindaco VIRGINIO MEROLA, ha proceduto all'adozione del seguente atto, con l'assistenza del Segretario Generale Dr. ROBERTO FINARDI, ai sensi dell'art. 38, comma 2, dello statuto della Città metropolitana.

ATTO N.95 - I.P. 1652/2020 - Tit./Fasc./Anno 8.2.2.1.0.0/4/2015

AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Approvazione del progetto definitivo e localizzazione dell'opera di interesse statale "Passante Evoluto" di Bologna. Potenziamento in sede del sistema Autostradale (A14) e Tangenziale di Bologna nel tratto tra Borgo Panigale e San Lazzaro di Savena, in Variante al vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Città metropolitana. Valutazioni di competenza della Città Metropolitana di Bologna ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. n. 616/77 e art. 2 del D.P.R. n. 383/94, dell'art. 81 del D.P.R. n. 616/77 e art. 2 del D.P.R. n. 383/94, dell'art. 54, commi 1, 3 e 4 della L.R. n. 24/2017.

Città metropolitana di Bologna

Area Pianificazione Territoriale

Oggetto: Approvazione del progetto definitivo e localizzazione dell'opera di interesse statale "Passante Evoluto" di Bologna. Potenziamento in sede del sistema Autostradale (A14) e Tangenziale di Bologna nel tratto tra Borgo Panigale e San Lazzaro di Savena, in Variante al vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Città metropolitana. Valutazioni di competenza della Città Metropolitana di Bologna ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. n. 616/77 e art. 2 del D.P.R. n. 383/94, dell'art. 54, commi 1, 3 e 4 della L.R. n. 24/2017.

IL SINDACO METROPOLITANO

Decisione:

1. *Formula*, in qualità di Rappresentante della Città metropolitana di Bologna¹, il parere di competenza ai sensi degli Art. 81 del D.P.R. n. 616/77 e art. 2 del D.P.R. n. 383/94, dell'art. 54, commi 1, 3 e 4 della L.R. n. 24/2017.

Detto parere, espresso sulla base delle motivazioni e considerazioni contenute nel documento istruttorio² predisposto dall'Area Pianificazione Territoriale della Città metropolitana di Bologna ed allegato al presente provvedimento quale sua parte costitutiva (Allegato n. 1), si sostanzia nella condivisione della proposta di potenziamento in sede del sistema tangenziale e autostradale, in coerenza con il PUMS recentemente approvato, e, dando merito della non conformità al PTCP, si condivide che l'approvazione finale del progetto, da parte del Ministero, comporti variante al PTCP.

2. dispone la trasmissione del presente atto alla Regione Emilia-Romagna per la presentazione dei pareri definitivi al MIT ai fini dell'espressione dell'intesa Stato-Regioni prevista ai sensi dell'art. 2 D.P.R. 383/1994.

Motivazioni:

L'area di Bologna rappresenta la cerniera del sistema dei trasporti nazionali per i collegamenti nord-sud, sia per quanto riguarda la rete ferroviaria che quella autostradale. Il semi anello tangenziale-autostradale di Bologna interconnette le principali direttrici di traffico nazionale e regionale ed ha la funzione di raccogliere e smistare i flussi provenienti dall'asse centrale del

¹ Ai sensi dell'art. 1, comma 8, della Legge n. 56/2014 "Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni di Comuni", il Sindaco metropolitano rappresenta la Città metropolitana. Al Sindaco metropolitano di Bologna sono attribuite le competenze individuate dallo Statuto vigente dell'Ente.

² P.G. n. 28407 del 8.06.2020 - Fasc. 8.2.2.1/4/2015.

Paese (attraverso le autostrade A1 e A13), dal confine con l'Austria (attraverso l'autostrada A22 del Brennero) e dalla costa adriatica (mediante l'Autostrada A14), nonché di servire il traffico locale proveniente dalle zone limitrofe all'area metropolitana bolognese.

Tale sistema viario è formato dalla sede dell'autostrada A14 e dalle due carreggiate della "tangenziale" che si sviluppano in complanare su ambo i lati della stessa autostrada nel tratto compreso fra Bologna Casalecchio e Bologna S. Lazzaro.

Nel corso degli anni il sistema è stato potenziato ed attualmente la sezione trasversale dell'Autostrada presenta 3 corsie per senso di marcia più emergenza fra l'allacciamento A1/A14 Nord - Bologna Borgo Panigale e l'allacciamento A14/raccordo di Casalecchio, due corsie per senso di marcia con terza corsia dinamica (aperta nel 2008) fra l'allacciamento A14/raccordo di Casalecchio e Bologna San Lazzaro, 2 corsie per senso di marcia più emergenza sul Raccordo Autostradale di Casalecchio. La sezione trasversale delle complanari presenta 2 corsie per senso di marcia più emergenza.

I livelli di servizio, valutati nelle ore di punta di un giorno feriale medio, mostrano l'adeguatezza del sistema autostradale nella sua configurazione attuale, mentre evidenziano lo stato di criticità in cui si trovano le complanari.

Al fine di risolvere queste criticità, e stante la sua importanza strategica di carattere internazionale, nazionale e metropolitano, è stato sottoscritto in data 15 Aprile 2016 l'Accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna, che prevede la realizzazione del cosiddetto "Passante di Bologna".

Sulla base del sopracitato Accordo, nonché in coerenza con la relazione preliminare ad esso allegata, è stato quindi redatto il Progetto del Passante di Mezzo.

Tale progetto è stato sottoposto a procedura di VIA, e in tale ambito procedimentale ambientale la Città metropolitana di Bologna, con atto del Sindaco metropolitano n. 154 del 26/07/2017, ha espresso il proprio parere positivo con prescrizioni.

Con D.M. n. 133 del 30/03/2018, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha perfezionato il procedimento di V.I.A. e ha decretato la compatibilità ambientale dell'opera previa osservanza di condizioni ambientali così come riportato dal dispositivo stesso.

Con nota n.6886/EU del 21/03/2018, la società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha richiesto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'espletamento della procedura di approvazione del progetto definitivo, con la verifica di conformità urbanistica di cui al D.P.R. n. 383/1994.

In data 22/06/2018 la Città metropolitana ha comunicato alla Regione Emilia-Romagna la non conformità dell'opera al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – P.T.C.P., ovvero la

necessità della variante al piano.

Nel corso delle interlocuzioni tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e società Autostrade per l'Italia S.p.A., avvenute tra il mese di giugno 2018 e marzo 2019, il Ministero ha chiesto alla Concessionaria di eseguire ulteriori approfondimenti progettuali e di valutare soluzioni alternative/ottimizzazioni dell'intervento previsto per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna, a seguito dei quali è stata individuata una nuova soluzione denominata "Passante Evoluto", che si configura come un'ottimizzazione del progetto proposto in attuazione dell'accordo del 15/4/2016.

In data 8 aprile 2019 il Ministero ha trasmesso agli Enti locali il documento di sintesi delle valutazioni di cui al punto precedente, evidenziando come per la realizzazione di tale soluzione "Passante Evoluto" fosse necessario addivenire alla sottoscrizione di un Atto aggiuntivo all'Accordo del 15/04/2016 per il Potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna, al fine di recepire le ottimizzazioni al progetto, definendo, stante l'attuale stato autorizzativo, il relativo iter approvativo. Tale Atto aggiuntivo è stato successivamente sottoscritto dai soggetti competenti, con efficacia dal 06/11/2019 ed acquisito agli atti della Città metropolitana di Bologna con PG n. 64882/2019.

Con nota n. 21672/EU del 20/12/2019 la società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha trasmesso al Ministero copia degli elaborati progettuali in formato digitale costituenti il progetto definitivo del cosiddetto "Passante Evoluto" quale ottimizzazione del precedente progetto. Contestualmente ha trasmesso copia conforme del progetto a tutti gli Enti e amministrazioni interessati, tenuti per legge a rilasciare pareri o atti di assenso comunque denominati di rispettiva competenza.

Con nota n. 6825 del 05/02/2020 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha disposto la riattivazione dell'iter del procedimento di approvazione del progetto definitivo e ha convocato una Conferenza di Servizi per il giorno 11/03/2020, successivamente rinviata per l'emergenza sanitaria, poi ulteriormente rinnovato a data da definirsi con nota n. 4896 del 24/03/2020.

Con detta comunicazione il MIT ha dato atto che ASPI ha trasmesso la documentazione progettuale al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la conferma della non sostanzialità delle ottimizzazioni apportate al progetto e della validità del DEC VIA n. 133/2016 e che inoltre ha provveduto in data 22/01/2020 agli adempimenti di pubblicità e comunicazione previsti dalle norme statali e regionali vigenti in materia di espropri.

In data 17/02/2020 con nota PG. 9345 la Regione Emilia Romagna ha chiesto formale conferma della non conformità al PTCP del progetto aggiornato di cui trattasi, nonché ha inviato l'invito a trasmettere il parere in merito alla realizzazione dell'opera definita "Passante Evoluto", espresso dai rispettivi Organi competenti, ai sensi dell'art. 54, commi 3 e 4 della L.R. n. 24/2017 ed ai fini

degli adempimenti di cui al 1° comma dell'art. 54 della medesima legge.

Con nota in atti con prot. n. 25189 del 19/05/2020 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha ritenuto la sussistenza delle condizioni per riattivare il procedimento sospeso e ha quindi nuovamente convocato la Conferenza di Servizi al 16/06/2020.

Sotto il profilo normativo, tale parere si colloca all'interno del procedimento di localizzazione delle opere di interesse statale regolato dal D.P.R. 383/1994 e dall'art. 54 della Legge Regionale n. 24/2017. In particolare, ai sensi dell'art. 2 D.P.R. 383/1994, l'accertamento della conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, salvo che per le opere destinate alla difesa militare, è fatto dallo Stato d'intesa con la regione interessata.

In vista della predetta Conferenza dei Servizi del 16/06/2020, si esprimono valutazioni di competenza della Città metropolitana di Bologna, in applicazione di quanto previsto dall'art. 54, comma 4 L.R. 24/2017, secondo il quale qualora l'opera da localizzare contrasti con previsioni degli strumenti di pianificazione della Città metropolitana di Bologna, l'intesa è espressa sentita la stessa. Pertanto, in ordine alla conformità urbanistica, anche considerando le modifiche introdotte dall'Atto aggiuntivo sopra richiamato, si conferma la piena condivisione della proposta di potenziamento in sede del sistema tangenziale e autostradale "Passante Evoluto", in coerenza con il PUMS recentemente approvato, e si condivide che l'approvazione finale del progetto comporti variante al PTCP, in quanto ad oggi non conforme.

Le motivazioni sono le medesime che hanno portato alla valutazione di non conformità al PTCP dell'opera oggetto dell'Accordo del 15/04/2016, come evidenziate nell'espressione del parere finale in sede di V.I.A (atto del Sindaco metropolitano n. 154 del 26/07/2017) e come precisate nella nota n. 35533 del 22/06/2018 trasmessa dalla Città metropolitana di Bologna alla Regione.

Nello specifico l'opera rappresenta, infatti, una scelta di pianificazione che comporta il superamento del PTCP vigente per quanto attiene al generale assetto della viabilità e mobilità nel territorio bolognese.

Valutazioni effettuate nel corso degli anni, in ordine alla fattibilità del progetto "Passante nord", e successivi studi e valutazioni urbanistiche ambientali e trasportistiche, poste a supporto del nuovo progetto, hanno condotto all'individuazione di una soluzione alternativa in grado comunque di raggiungere il principale obiettivo, che era e rimane quello di migliorare l'accessibilità del territorio bolognese rispetto alla rete regionale, nazionale ed europea garantendo la sostenibilità del sistema di mobilità. Questa scelta e le sue ragioni hanno condotto e supportato la sottoscrizione da parte dei soggetti competenti dell'Accordo del 15/04/2016 e del successivo Atto aggiuntivo 2019.

Nello specifico, **l'approvazione finale dell'opera in oggetto comporta la necessità di Variante**

al PTCP rispetto alla classificazione/rango del sistema tangenziale, che oggi, nel PTCP vigente, è individuato e disciplinato come “sistema tangenziale liberalizzato” e che dovrà, invece, essere individuato e disciplinato come “passante autostradale” in maniera coerente rispetto al progetto dell’opera. Contestuale modifica di classificazione si rende necessaria per le aree originariamente destinate alla localizzazione del cosiddetto “Passante Nord” e relative fasce di rispetto.

Questo anche per coerenza strategica con la configurazione infrastrutturale di riferimento definita dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Bologna metropolitana approvato il 27/11/2019 con Delibera di Consiglio metropolitano n. 54 che nel suo scenario di riferimento assume il Passante di Mezzo come intervento strategico di rango sovraordinato per il potenziamento del nodo autostradale bolognese.

La variante al PTCP, che quindi si rende necessaria, non richiede tuttavia un’apposita VAS/VALSAT in quanto le valutazioni ambientali sono state svolte nell’ambito della VIA, come esplicitato dalla normativa nazionale (D.Lgs 152/2006 ss.mm.ii. Art. 6, c. 12).

Relativamente agli interventi in asse, si condividono le valutazioni e richieste di integrazioni presentate dai Comuni di Bologna e di San Lazzaro per quanto riguarda gli aspetti di inserimento ambientale e paesaggistico dell’opera e delle relative opere di mitigazione e compensazione anche di tipo acustico. Alle valutazioni dei Comuni si demandano anche le indicazioni più puntuali relative alle interferenze tra l’opera in oggetto ed il contesto, in particolare per quanto concerne la rete ciclabile comunale e i sottopassaggi necessari.

Si confermano inoltre le valutazioni, già presentate dalla Città metropolitana nel parere finale espresso in sede di V.I.A., anche nell’assetto dell’opera cosiddetta “Passante Evoluto”, nei termini più ampiamente esposti nel parere allegato al presente Atto quale sua parte integrante e sostanziale (Allegato 1).

Si ribadisce, inoltre, l’importanza trasportistica di realizzare contestualmente all’opera principale anche le “opere di adduzione”. A tal fine si chiede che l’approvazione finale del progetto esecutivo del “Passante evoluto” sia legata alla progettazione definitiva delle opere di adduzione e alla conclusione positiva delle procedure di valutazione e approvazione delle stesse.

Ai fini dell’espressione del parere di competenza previsto ai sensi dell’art. 81 del D.P.R. n. 616/77 e art. 2 del D.P.R. n. 383/94, dell’art. 54, commi 1, 3 e 4 della L.R. n. 24/2017, l’Area Pianificazione Territoriale della Città metropolitana ha esaminato gli elaborati progettuali presentati ed ha predisposto il *documento istruttorio*³, allegato al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale (*Allegato n. 1*), nel quale viene espresso parere di condivisione dell’opera denominata “Passante Evoluto”, riconoscendo la non conformità al PTCP e la necessità di

³ Vedi nota 2.

variante allo stesso.

Per tutto quanto sopra richiamato e per quanto non espressamente riportato, si richiamano i contenuti del predetto documento istruttorio allegato al presente atto (n. PG 28407 del 8.06.2020) quale sua parte integrante e sostanziale e si dispone la trasmissione dello stesso alla Regione Emilia-Romagna – Servizio Giuridico del Territorio, Disciplina dell’Edilizia, Sicurezza e Legalità per quanto di competenza.

Ai sensi dell'art. 1, comma 8, della Legge 7 aprile 2014, n. 56 “*Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle Unioni e fusioni di Comuni*”, il Sindaco metropolitano rappresenta la Città metropolitana, convoca e presiede il Consiglio metropolitano e la Conferenza metropolitana, sovrintende al funzionamento dei servizi e degli uffici e all'esecuzione degli atti, esercita le altre funzioni attribuite dalla Legge e dallo Statuto.

Il vigente Statuto della Città metropolitana di Bologna prevede all'articolo 33⁴, comma 2, lett. g), la competenza del Sindaco metropolitano ad adottare il presente atto, su proposta del Consigliere Marco Monesi, con delega alla Pianificazione, Mobilità sostenibile, Viabilità.

Si precisa inoltre che il provvedimento in esame non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio della Città metropolitana, non essendo previsto alcun onere di carattere economico-finanziario a carico dell'Ente medesimo.

Si dichiara che è stato richiesto ed acquisito⁵ agli atti il parere del Responsabile del Servizio Pianificazione del Territorio, in relazione alla regolarità tecnica del presente atto.

Il presente provvedimento viene pubblicato all'Albo Pretorio della Città metropolitana per gg. 15 consecutivi.

Allegati:

Allegato n. 1: “Valutazioni di competenza della Città Metropolitana di Bologna ai sensi Art. 81 del D.P.R. n. 616/77 e art. 2 del D.P.R. n. 383/94, dell’art. 54, commi 1, 3 e 4 della L.R. n. 24/2017 ” (P.G. n. 28407 del 8.06.2020).

Il Sindaco Metropolitano

4 L'articolo 33 dello Statuto prevede che:

1. *Il Sindaco metropolitano è l'organo responsabile dell'amministrazione della Città metropolitana, ne è il rappresentante legale e rappresenta tutti i cittadini che fanno parte della comunità metropolitana.*

2. *Il Sindaco metropolitano:*

omissis

g) compie tutti gli atti rientranti ai sensi dell'articolo 107, commi 1 e 2, del D.Lgs. 267/2000, nelle funzioni degli organi di governo che non siano riservati dalla legge al Consiglio e alla Conferenza metropolitana;

omissis

5 Ai sensi dell'art. 49 del T.U. del 18/08/2000 n. 267.

VIRGINIO MEROLA

Documento prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi degli artt. 20 e 21 del Codice dell'amministrazione digitale. L'eventuale stampa del documento costituisce copia analogica sottoscritta con firma a mezzo stampa predisposta secondo l'art.3 del D.Lgs. 12 dicembre 1993 n.39 e l'art. 3 bis, co.4bis del Codice dell'amministrazione digitale (D.Lgs. 82/2005).