



Bologna, 17 dicembre 2013

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:

1. l'impegno di Autostrade per l'Italia a redigere uno studio di fattibilità entro il 31 luglio 2012;
2. l'importo massimo, pari a 1.300 milioni di euro netti;
3. l'impegno a costituire, entro il 31 luglio 2012, un comitato per la valutazione del progetto;
4. 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;
5. 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 sostanzialmente ricalca il tracciato dell'ipotesi del 2004 sulla quale l'Unione europea aveva aperto la procedura di infrazione, giudicata successivamente da Autostrade per l'Italia non idonea a garantire la fattibilità tecnico-economica dell'iniziativa;

nell'ambito del tavolo di confronto apertosi tra la struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali, la Regione, la Provincia, il Comune e la concessionaria, all'esito di un incontro svoltosi presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si è stabilito che Autostrade per l'Italia avrebbe sviluppato il progetto preliminare su una ulteriore alternativa di tracciato;

pertanto, secondo quanto riferito dal Governo in Commissione ambiente, ad oggi sono ancora in corso approfondimenti sul tracciato, al fine di individuare una soluzione di tracciato condivisa. Inoltre, la struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali ha precisato di essere a conoscenza di studi predisposti da Autostrade per l'Italia spa, ma questi hanno unicamente ad oggetto gli aspetti trasportistici; dagli stessi, peraltro, emerge che più ci si allontana dal tracciato dell'attuale tangenziale, minori sono i benefici, sempre sotto il profilo trasportistico, sulla tangenziale stessa;

Considerato che

prosegue ancora l'esame di tutte le possibili soluzioni ivi compresa la cosiddetta «opzione 0», ovvero la possibilità di non realizzare l'opera, e la valutazione di tutte le posizioni espresse sulla questione, ivi compreso lo studio del progetto alternativo «Comitato per l'alternativa passante nord», fatto salvo il confronto degli impatti delle alternative progettuali nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale;

tuttavia il 22 novembre 2013, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in visita a Bologna, ha manifestato la volontà di andare avanti in tempi brevissimi con la realizzazione del passante nord, ricorrendo ad un project financing nel caso in cui società Autostrade non fosse più interessata all'iniziativa;

il passante nord nell'ultima versione proposta dagli enti locali è una bretella autostradale a sole due corsie invece delle tre del progetto originario, con una lunghezza di 38 chilometri, al costo stimato di oltre 1.800 milioni di euro che manterrà il tratto di autostrada A14 al centro della tangenziale di Bologna, contrariamente a quanto previsto nel progetto originario del 2002 che considerava la sua eliminazione il punto più qualificante;

anche nell'ultima versione il progetto avrebbe 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, e l'obbligo di introdurre un pedaggio aggiuntivo sulla tangenziale per far funzionare il sistema;

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;

infine è da sottolineare che il cambiamento del progetto originario è stato escogitato per rispondere alle osservazioni della Commissione europea sulla violazione della libera concorrenza, a causa dell'affidamento diretto dell'opera alla società Autostrade;

fin dal 2004 esiste un progetto alternativo presentato dal «Comitato per l'alternativa passante nord» che prevede, per la soluzione definitiva della congestione di traffico sul nodo bolognese, un potenziamento in sede che consisterebbe nell'aggiunta di una corsia per ogni senso di marcia, sia per la tangenziale che per l'autostrada, sfruttando le scarpate laterali con un sistema basato sulla tecnica dei diaframmi;

tale progetto supererebbe anche le osservazioni della Commissione europea e Autostrade per l'Italia potrebbe iniziare i lavori in qualsiasi momento, in quanto si tratterebbe di un effettivo potenziamento di un'arteria già in concessione;

tale soluzione comporterebbe l'azzeramento del consumo di territorio e il costo dell'opera ed i tempi di realizzazione sarebbero di circa un terzo rispetto a quelli del passante nord, ivi comprese le opere di mitigazione degli impatti in tutti i punti a ridosso delle zone abitate;

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;

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 tracciato dell'opera, optando per il potenziamento in sede della tangenziale nord di Bologna, ivi comprese efficaci opere di mitigazione di eventuali impatti in tutti i punti a ridosso delle zone abitate, oppure per la banalizzazione del tratto autostradale corrispondente o almeno per la flessibilizzazione delle possibilità di scambio fra tangenziale e autostrada.

fra Guido Valeri (SEL-Verdi)

Guido Valeri (SEL-Verdi)

Roberto Scamaforn (FIS)