



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente
Ufficio di Piano
Direzione



Sostenibilità
è Bologna

8 giugno 2020

Oggetto: Art. 81 del D.P.R. n. 616/77 e art. 2 del D.P.R. n. 383/94 - Art. 54 Lr 24/2017. Autostrada a14 Bologna - Bari – Taranto. Tratto Borgo Panigale–Bologna San Lazzaro. Potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna “Passante di Bologna”. Verifica di conformità del progetto definitivo denominato “Passante Evoluto”.

Premesso che:

- con nota n. 6886/EU del 21 marzo 2018 - acquisita dal Comune di Bologna in data 27 marzo 2018 con PG n. 127333/2018 - Autostrade per l'Italia Spa (ASPI) ha chiesto al MIT l'espletamento della procedura di verifica di conformità urbanistica di cui al Dpr 18 aprile 1994 n. 383, per le opere indicate in oggetto, trasmettendo copia del progetto definitivo registrato con PG n. 228816/2018 del 29 maggio 2018 e che a tal fine era stata convocata la prima seduta della CdS in data 13 settembre 2018 successivamente rinviata in attesa dell'esito delle valutazioni tra il MIT e la Società proponente per l'ottimizzazione del progetto;
- con atto PG n. 272054/2018 del 25 giugno 2018 il Comune di Bologna ha trasmesso alla Regione l'attestato di non conformità urbanistica del progetto precedente;
- con nota prot. 1769 del 4 febbraio 2020, registrata con PG n. 54443 del 5 febbraio 2020, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha disposto la riattivazione del procedimento precedentemente sospeso, convocando in data 11 marzo 2020 una nuova Conferenza di Servizi per l'esame del progetto definitivo aggiornato, definito “Passante Evoluto”;
- la relativa documentazione progettuale è stata trasmessa in formato digitale dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A (ASPI), quale ottimizzazione del progetto definitivo già presentato, con nota n. 21672/EU del 20/12/2019, acquisita dal Comune di Bologna in data 23 dicembre 2019 con PG n. 570565, ed è puntualmente descritta nell'elaborato “GEN 0001 Elenco elaborati”;

Richiamati integralmente i contenuti dei seguenti atti e documenti:

- Accordo per il potenziamento in sede del sistema Autostrada/tangenziale di Bologna del 15/04/16;
- Verbale finale del Comitato di Monitoraggio a seguito del Confronto Pubblico del 16/12/2016;
- Parere della Regione Emilia Romagna espresso con Delibera di Giunta Regionale n.1202 del 02/08/17;
- Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS n.2560 del 24/11/17;
- Parere del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo del 09/01/18 in ambito V.I.A.;



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente
Ufficio di Piano
Direzione



Sostenibilità
è Bologna

- D.M. del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n.133 del 30/03/18;
- Nota Regione Emilia Romagna PG/2018/397522 del 30/05/2018 "Quadro degli interventi di competenza ASPI in Regione Emilia Romagna";
- Nota ASPI Prot. ASPI/RM/2018/0012444/EU 05/06/2018 in risposta alla nota RER Prot. 397522/2018 del 30/05/2018;
- Controdeduzioni alle osservazioni degli espropriati trasmessa da ASPI con nota ASPI/RM/04.07.18/0014675/EU;
- Documento ASPI inerente le Modalità di Ottemperanza alle Prescrizioni della sez. C) del Decreto VIA D.M. n.0000133;
- Atto aggiuntivo all'Accordo del 15/04/2016 per il Potenziamento del sistema autostradale-tangenziale di Bologna del 09/08/2018 tra Ministero Infrastrutture, Regione Emilia Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna, Autostrade per l'Italia S.p.A.;

Considerato che, in riferimento alla richiesta trasmessa in data 14 febbraio 2020 dalla Regione Emilia Romagna con protocollo PG/2020/132847, pervenuta nella medesima data e registrata con PG 81478/2020, si è proceduto a verificare la conformità della nuova soluzione progettuale oggetto della prossima Conferenza dei Servizi, che nel frattempo è stata rinviata dal MIT prima al 31 marzo e successivamente convocata per il 16 giugno 2020 a causa del perdurare dell'emergenza sanitaria "Corona virus".

Dato atto che:

- il progetto è stato rivisitato con l'intenzione di ottimizzarne i costi e il consumo di suolo modificando la configurazione dell'ampliamento in sede, ovvero mantenendo il numero delle corsie di marcia a 3 (4 tra gli svincoli 6 e 8 della complanare) per entrambi i sistemi, ma introducendo la corsia di emergenza nel sistema autostradale e una banchina laterale e piazzole di sosta ove necessario in quello tangenziale, con conseguente proposta di riclassificazione di quest'ultima infrastruttura viaria;
- si confermano in questa ipotesi le opere di mitigazione ambientale e di inserimento territoriale/paesaggistico già previste nel progetto originario, mentre il Nuovo Svincolo Lazzaretto e le cosiddette opere di adduzione, anche se considerate imprescindibili per il funzionamento dell'infrastruttura, dovranno seguire un apposito iter approvativo;
- si è concordato tra i vari soggetti coinvolti che le economie derivanti dall'aggiornamento del progetto del Passante di Bologna originario saranno destinate al finanziamento di ulteriori interventi di inserimento ambientale e urbano strettamente connessi all'infrastruttura autostradale, da definire in uno specifico documento.

Richiamati:



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente
Ufficio di Piano
Direzione



Sostenibilità
è Bologna

- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), approvato dalla Città metropolitana di Bologna con Delibera di Consiglio metropolitano di Bologna n. 54 del 27/11/2019, che assume il progetto del passante urbano nel proprio scenario di riferimento in quanto decisione già assunta nei tavoli inter istituzionali in iter in una predente fase di programmazione;
- i contenuti della proposta di Piano Urbanistico Generale (PUG), assunta dalla Giunta del Comune di Bologna con propria deliberazione n.30 del ai sensi della Lr 24/2017.

Rilevato che tuttavia, dal punto di vista degli indirizzi strategici, il progetto in esame non risulta nel suo complesso coerente alla strumentazione urbanistica vigente, dovendosi riferire ancora al Psc (Piano strutturale comunale), per quanto riguarda il quadro generale delle infrastrutture per la mobilità (comma 7, art. 31 "Sistema delle Infrastrutture per la mobilità" del Quadro Normativo, tav. "Infrastrutture per la mobilità") che, in recepimento di quanto prescritto dal vigente Ptcp (Piano territoriale di coordinamento provinciale) - art.12.12 delle Norme di Attuazione, tav.3 "Assetto evolutivo degli insediamenti, delle reti ambientali e delle reti per la mobilità" - indica il Passante Nord come soluzione prescelta per risolvere le criticità presenti sul nodo autostradale di Bologna.

Dato atto che sono stati verificati a seguito delle modifiche progettuali proposte nella nuova soluzione:

- la classificazione urbanistica individuata dal Psc;
- i vincoli e le tutele aggiornati a seguito dalla ricognizione approvata con Delibera di Consiglio n.15 del 10 febbraio 2020, esecutiva dal 22 febbraio 2020.

Verificato altresì che le modifiche apportate al progetto definitivo già oggetto di attestazione non incidono sulle motivazioni addotte per la sua non conformità.

si attesta

che l'intervento in oggetto risulta non conforme alla disciplina urbanistica ed edilizia vigente e adottata, precisando che l'intervento non interessa aree soggette al vincolo idrogeologico di cui al R.D.L. n. 3267/23 e interessa zone di tutela paesaggistica ed ambientale di cui al DLgs. N 42/2004 in corrispondenza dei seguenti corsi d'acqua: Fiume Reno, Canale Navile, Savena Abbandonato-ramo morto e Fiume Savena.

Cordiali saluti

Il Direttore
arch. Francesco Evangelisti
(documento sottoscritto digitalmente)