



Comune di Bologna

Ufficio di Piano
Mobilità Sostenibile e Infrastrutture
Edilizia e Patrimonio

Proposta N.: **DC/PRO/2021/149**

OGGETTO: A14 BOLOGNA - BARI - TARANTO. POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA AUTOSTRADALE/TANGENZIALE DI BOLOGNA -. ASSENSO ALLA LOCALIZZAZIONE IN VARIANTE ALLO STRUMENTO URBANISTICO AI SENSI DI DPR 384/1994 DEL PASSANTE DI NUOVA GENERAZIONE. ESPRESSIONE DEL PARERE PER LA LOCALIZZAZIONE DI N.6 LINEE ELETTRICHE DA 15 KV DI E-DISTRIBUZIONE SPA AI SENSI DELL'ART. 3 C.4 LR 10/1993, DI OPERE DELLA RETE ELETTRICA DI TERNA SPA AI SENSI DELL'ART. 1 SEXIES DL 239/2003 CONV. L.290/2003, E DI OPERE PER LA RETE DI TRASPORTO GAS DI SNAM AI SENSI DEL DPR 327/2001.

La Giunta propone al Consiglio la seguente deliberazione
IL CONSIGLIO

Premesso che:

in data 15/04/2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), Regione Emilia-Romagna, Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna, Società Autostrade per l'Italia Spa veniva sottoscritto l'Accordo per il Potenziamento in Sede del sistema Autostradale/Tangenziale Nodo di Bologna;

con nota n. 6886/EU del 21 marzo 2018, acquisita dal Comune di Bologna in data 27 marzo 2018 con P.G. n. 127333/2018, Autostrade per l'Italia Spa (ASPI) trasmetteva al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) il primo progetto definitivo del "Passante di Bologna" ai fini dell'avvio del procedimento di cui al D.P.R. 18 aprile 1994 n. 383;

tra il 2017 e il 2018 era stata svolta la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) sul progetto, conclusa da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare MATTM con l'emissione del Decreto VIA n. 133 del 30 marzo 2018, di concerto con il Ministero dei Beni Culturali, con esito positivo con prescrizioni;

con atto P.G. n. 272054/2018 del 25 giugno 2018 il Comune di Bologna trasmetteva alla Regione

l'attestato di non conformità urbanistica del progetto;

con nota n.11032 del 9 luglio 2018 - P.G. n. 294784/2018 - il MIT convocava una Conferenza di Servizi ai sensi del D.P.R. 18 aprile 1994, n.383 e s.m.i., per il giorno 13 settembre 2018 al fine di ottenere sul progetto le intese, i pareri, le autorizzazioni, i nullaosta e gli assensi comunque denominati, richiesti dalla normativa vigente per il perfezionamento dell'intesa; la seduta veniva successivamente rinviata con nota n. 13005 del 17 agosto 2018 in attesa dell'esito delle valutazioni avviate da ASPI su iniziativa del MIT in ordine all'ottimizzazione del predetto progetto definitivo;

in data 04 novembre 2019 veniva sottoscritto l'Atto Aggiuntivo al sopra citato Accordo già concluso in data 15 aprile 2016 tra le medesime parti, il cui schema era stato approvato con deliberazione di Consiglio P.G. n. 341190/2019, al fine di: rivedere il progetto per ottimizzarne i costi e ridurre il consumo di suolo con modifiche della configurazione dell'ampliamento in sede, confermare le opere di mitigazione ambientale e di inserimento territoriale/paesaggistico già previste nel progetto originario, prefigurando un apposito iter approvativo per il Nuovo Svincolo Lazzaretto e le cosiddette opere di adduzione, considerate imprescindibili per il funzionamento dell'infrastruttura; destinare le economie derivanti dall'aggiornamento del progetto del Passante di Bologna originario al finanziamento di ulteriori interventi di inserimento ambientale e urbano strettamente connessi all'infrastruttura autostradale;

successivamente ASPI, con nota n.19643 del 21 novembre 2019, provvedeva a trasmettere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la documentazione relativa alle modifiche non sostanziali introdotte nel progetto del c.d. "Passante Evoluto", rispetto al progetto precedentemente inviato, al fine di confermare la non sostanzialità delle ottimizzazioni apportate al progetto e la conferma della validità del DEC VIA 133/2018;

ASPI trasmetteva altresì a tutti i soggetti interessati dalle opere in esame, con nota n. 21672/EU del 20 dicembre 2019, gli elaborati progettuali denominati "A14 AUTOSTRADA BOLOGNA - BARI-TARANTO. Tratto: Bologna Borgo Panigale - San Lazzaro. Potenziamento in sede del sistema Autostradale/Tangenziale di Bologna - Passante di Bologna." Progetto Definitivo aggiornato - "Passante evoluto", acquisita dal Comune di Bologna con P.G. n. 570565/2019, e in data 22 gennaio 2020 provvedeva agli adempimenti di pubblicità e comunicazione previsti dalle norme statali e regionali vigenti in materia di espropri;

conseguentemente il MIT, con nota n. 1769 acquisita al P.G. n. 54443/2020, disponeva la riattivazione dell'iter del procedimento di cui al D.P.R. n. 383/1994 citato convocando una Conferenza di Servizi in modalità sincrona per il giorno 11 marzo 2020, poi rinviata a più riprese a causa dell'emergenza sanitaria (COVID 19) fino a pervenire alla convocazione in modalità videoconferenza per la data del 16 giugno 2020;

Atteso che:

la Regione Emilia-Romagna con nota protocollo PG/2020/132847, pervenuta il 14 febbraio 2020 e registrata con P.G. n. 81478/2020, ha richiesto al Comune di Bologna di verificare la conformità della nuova soluzione progettuale oggetto della Conferenza dei Servizi indetta per il 16 giugno 2020;

a seguito delle osservazioni formulate relativamente al progetto depositato ASPI ha fornito agli interessati, con nota n.7960 del 29 maggio 2020, il link dove consultare le proposte di controdeduzioni;

nella seduta del 16 giugno 2020 gli Enti richiedevano integrazioni, come da verbale pubblicato sul sito internet del Ministero delle infrastrutture;

Considerato che:

con deliberazione P.G. n. 236763/2020 del 15 giugno 2020, trasmessa al MIT per essere acquisita agli atti della conferenza, il Consiglio comunale di Bologna, preso atto della non conformità urbanistica delle opere rispetto allo strumento urbanistico vigente, deliberava la necessità di modifiche al progetto con alcune opere infrastrutturali da realizzarsi in modo coordinato, come segnalato dal Rappresentante del Comune di Bologna arch. Francesco Evangelisti in seno alla Conferenza predetta e come indicato analiticamente nella nota tecnica allegata quale parte integrante alla citata deliberazione;

le citate indicazioni/prescrizioni del Comune possono così sintetizzarsi:

- Prescrizioni inerenti le opere viabilistiche, tra le quali il ripristino della corsia di emergenza per ragioni di sicurezza stradale, sia per elevare gli standard che per mantenere la classificazione di autostrada urbana;
- Interventi necessari per permettere la realizzazione di opere tranviarie previsti dal PUMS (opera finanziata dal MIT) che dovranno coordinarsi con le opere autostradali;
- Rafforzamento del sistema di mitigazione, con la previsione specifica di interventi di forestazione in prossimità dell'infrastruttura e interventi nei parchi pubblici esistenti o di progetto;
- Implementazione della qualità architettonica del progetto e suo corretto inserimento nel paesaggio, in particolare a seguito delle osservazioni espresse dalla Commissione comunale per la qualità architettonica ed il paesaggio;

la Città Metropolitana di Bologna ha evidenziato in seno alla conferenza la non conformità del progetto autostradale alle previsioni del PTCP, pertanto l'approvazione dell'opera costituirà variante a detto strumento confermando che l'opera non necessita di VAS, in quanto le valutazioni di tipo ambientale sono state recepite nell'ambito del procedimento di VIA, di cui la stessa confermava le considerazioni già svolte con riferimento al progetto precedente;

il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, richiamata l'espressione del parere di competenza reso mediante il DEC VIA n.133 del 30 marzo 2018, ha comunicato la non sostanzialità delle modifiche progettuali apportate con la soluzione del cd. "Passante Evoluto" all'esame della Conferenza di servizi, confermando, la validità del DEC VIA n.133/2018, salve verifiche conseguenti alla necessità di integrazioni documentali emerse nella suddetta prima seduta;

non sussistendo le condizioni per assumere la determinazione di conclusione della Conferenza di servizi, in ragione delle proposte di modifica del progetto avanzate dagli enti territoriali e delle richieste di approfondimento da parte dei gestori dei servizi interferiti, nella seduta del 16 giugno il procedimento veniva sospeso;

successivamente il MIT quantificava il tempo per l'esame e l'accoglimento delle proposte di modifica avanzate per la metà del mese di novembre 2020;

Considerato, inoltre, che:

con nota P.G. n. 539522/2020 il 21 dicembre ASPI ha inviato gli elaborati progettuali integrati per l'esame e l'accertamento della conformità urbanistica, elaborati anche tenendo conto delle indicazioni del

Comune di Bologna di cui alla nota tecnica allegata alla delibera del Consiglio comunale P.G. n. 236763/2020 del 15 giugno 2020 sopra citata, oltre che di quanto emerso in sede di Conferenza di Servizi da parte dei vari soggetti interessati; il MIT ha comunicato altresì di aver avviato con il competente Ministero della Transizione Ecologica i procedimenti ambientali connessi alle modifiche progettuali intervenute;

il Ministero della Transizione Ecologia in data 6 aprile 2021 ha confermato la non sostanzialità delle modifiche apportate al progetto in esame, escludendo la necessità di attivare successive procedure di Valutazione Ambientale, confermando il precedente DEC VIA n. 133/2018;

In data 6 luglio 2021, con nota PG 309309/2021 il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili - Dipartimento per la Programmazione, le infrastrutture di trasporto a rete e i sistemi informativi - Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione ed i progetti internazionali, ha comunicato che sussistevano le condizioni per riattivare il procedimento ai sensi del Dpr 383/1994 e ha convocato una seduta della Conferenza di Servizi, ai fini del perfezionamento dell'intesa Stato-Regione Emilia Romagna in modalità "video conferenza" per il giorno 29 luglio 2021, chiedendo alle Amministrazioni comunali di produrre apposita delibera di Consiglio comunale recante formale espressione di parere sul progetto;

In data 29 luglio 2021 si è svolta la seduta della Conferenza di Servizi durante la quale il Rappresentante del Comune di Bologna assessora Valentina Orioli ha riferito i contenuti dell'atto di indirizzo - DG/PRO/2021/193 - assunto in data 28 luglio 2021 dalla Giunta comunale, contestualmente trasmesso al MIMS per l'acquisizione agli atti della Conferenza, consistenti negli "Ulteriori indirizzi e proposte per il Passante di Bologna";

gli indirizzi assunti, anche a seguito di incontri tra le amministrazioni coinvolte, hanno la finalità di aumentare ulteriormente la sostenibilità ambientale ed ecologica del progetto del Passante di Bologna, configurandolo complessivamente come "Passante di Nuova Generazione", infrastruttura utile alla transizione ecologica della città, attraverso il conseguimento di obiettivi di sicurezza, inserimento ambientale e territoriale, sostenibilità e innovazione tecnologica.

In particolare si è richiesto di integrare la progettazione definitiva in modo da:

- ottenere la Certificazione ENVISION;
- prevedere ulteriori interventi legati alla incentivazione della mobilità sostenibile, quali l'installazione nelle aree di servizio adiacenti al tracciato del Passante di Bologna di punti di ricarica ad altissima potenza "fast charge" per veicoli elettrici (300 kW), oltre che stazioni di rifornimento per carburanti puliti quali LNG (liquefied natural gas) ed Idrogeno. Valutare inoltre altre aree limitrofe potenzialmente idonee per l'installazione di ulteriori punti di ricarica e/o punti di approvvigionamento combustibili;
- sperimentare lo sviluppo di un sistema di ricarica dinamica: nel progetto è stato identificato un tratto sperimentale di un km, di cui si richiede di considerare l'estensione al fine di dimostrarne l'efficacia del sistema, e in ogni caso di predisporre la possibilità di estensione del sistema al fine di minimizzare i successivi costi di estensione a tutto il tracciato della ricarica dinamica;
- generare energia da fonti rinnovabili: sono state già individuate aree per circa 6.000 mq adatte all'installazione di pannelli fotovoltaici in corrispondenza delle gallerie foniche già previste nel progetto del Passante e sulle strutture di Autostrade per l'Italia nei pressi dell'intervento. Viene richiesto di identificare ulteriori pertinenze idonee ad aumentare significativamente l'estensione di tali installazioni anche al di fuori del tracciato autostradale, come ad esempio sulle coperture di alcuni edifici o spazi pubblici;

ridurre l'accumulo di inquinanti sfruttando l'applicazione di vernici catalitiche. A questo scopo sono stati individuati nel progetto presentato 50.000 mq idonei all'applicazione delle vernici catalitiche.

Viene richiesto di verificare la disponibilità di ulteriori aree per l'applicazione delle suddette vernici e la loro efficacia, aumentando l'estensione verticale anche alla parte superiore delle barriere antirumore con vernici che non ne manomettano la funzionalità e l'estetica; di valutare l'efficacia dell'estensione orizzontale sulle corsie di emergenza; in caso positivo, di estendere la superficie di applicazione.

Tali soluzioni indicate nell'atto di Giunta depositato dal Comune in sede di Conferenza permettono di migliorare la connotazione ambientale dell'opera, preservando tutte le autorizzazioni già ottenute presso il Ministero della transizione ecologica;

Preso atto che con nota ASPI/RM/2021/0019830/EU del 17 novembre 2021 - PG 520753/2021 - ASPI ha trasmesso la documentazione analitica in risposta alle prescrizioni pronunciate nella seduta della Conferenza del 29 luglio scorso; la documentazione prefigura alcune soluzioni tecniche utili al conseguimento degli obiettivi di sostenibilità proposti; si ritiene che nella discussione relativa alla "fase 2" possano essere ulteriormente migliorati questi aspetti del progetto.

Verificato che, complessivamente, sulla base delle diverse richieste formulate in sede di Conferenza dei Servizi, la rielaborazione del progetto definitivo ha comportato:

- la reintroduzione della corsia di emergenza in tangenziale nel tratto compreso tra gli svincoli 3 e 6 e tra gli svincoli 8 e 13 e a quattro corsie più emergenza nel tratto tra gli svincoli 6 e 8, fatta eccezione per alcuni punti singolari; per l'A14 il progetto definitivo prevede la realizzazione di tre corsie più quella di emergenza per senso di marcia, fatta eccezione per alcuni punti singolari;
- l'inserimento di ulteriori aree verdi, con conseguenti maggiori espropri, ed estensione delle aree urbane protette dalle barriere fonoassorbenti;
- l'adeguamento del quadro normativo alle Normative Tecniche per le Costruzioni 2018, che ha comportato alcune modifiche strutturali;
- le modifiche alle modalità di realizzazione degli impalcati ferroviari dei viadotti, introdotte al fine di minimizzare gli impatti sulla circolazione ferroviaria d'intesa con il Gruppo RFI;
- l'inserimento nell'ambito dei lavori del progetto della totale ricostruzione dei Viadotti Reno e Savena in luogo dell'allargamento inizialmente previsto, sulla base delle linee guida emesse dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, d'intesa con la Direzione Generale di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali;
- l'introduzione del "Braccetto San Donato" di collegamento tra Via San Donato e Viale Europa in corrispondenza delle rampe di svincolo nord, avente il duplice effetto di mantenere un adeguato livello di accessibilità veicolare dalla Tangenziale a Via San Donato, pur con la completa soppressione delle rampe di svincolo n. 9 nord e sud, e compatibilizzazione del progetto con le esigenze geometriche e funzionali di inserimento della nuova linea tranviaria lungo via San Donato;
- la modifica del progetto che prevede la completa demolizione e ricostruzione del cavalcavia di via San Donato, in omogeneità a quanto previsto per gli altri cavalcavia presenti lungo il tracciato, per renderlo compatibile geometricamente e strutturalmente con le esigenze di inserimento della nuova linea tranviaria;
- l'implementazione ed adeguamento della rete di percorsi e piste ciclabili da realizzare e cedere all'Amministrazione comunale (tra cui il nuovo collegamento ciclo-pedonale in sottopasso tra Via Benazza e Via Colombo, nuovo collegamento ciclabile Romita-Guizzardi-Cadriano-San Donato con sottopasso a viale Europa, nuovo collegamento ciclabile Terrapieno-Sottopasso Scandellara, implementazione pista ciclo-pedonale via Stradelli Guelfi);
- lo stralcio dal progetto delle opere di riqualificazione urbana in corrispondenza del sottopassaggio di via Corticella e delle opere di riqualificazione urbana lungo via San Donato, da realizzarsi successivamente, nell'ambito della realizzazione delle rispettive linee tranviarie, e lo stralcio dal progetto delle opere di riqualificazione urbana previste in corrispondenza del sottopassaggio di via Scandellara, da realizzarsi successivamente nell'ambito dei lavori di interrimento della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore;
- la proposizione di soluzioni progettuali in relazione alle nuove indicazioni espresse dal Comune di Bologna nella CdS del 29 luglio 2021 al fine di ottenere un "Passante di Nuova generazione" che assuma una spiccata connotazione di sostenibilità ambientale ed ecologica

anche in ragione delle più recenti tecnologie a disposizione, da attuarsi in una prima fase coincidente con la realizzazione dei lavori già progettati e in una successiva seconda fase le cui caratteristiche sono da definire;

- l'individuazione di particolari modalità realizzative e di cantierizzazione che, sfruttando al meglio le maggiori aree sottoposte a pubblica utilità connesse alla nuova soluzione progettuale, consentono di minimizzare gli impatti sul traffico e mantenere l'attuale numero di corsie di marcia durante l'esecuzione dei lavori;

è inoltre previsto l'adeguamento e potenziamento dell'intero sistema relativamente a:

- svincoli della complanare;
- viabilità interferita;
- opere d'arte maggiori;
- altre opere d'arte
- barriere di sicurezza;
- pavimentazioni;
- sistema di raccolta, drenaggio e trattamento delle acque di piattaforma;
- sistema integrale di mitigazione acustica con la realizzazione di nuove barriere antirumore per circa 18,3 km lineari e la realizzazione delle nuove gallerie foniche a San Donnino e Croce del Biacco;

il progetto "Passante di Bologna" comprende inoltre le seguenti opere, finalizzate a migliorare la fluidità e l'accessibilità al sistema tangenziale ed autostrada, mediante interventi da realizzare sull'asse stradale o accanto allo stesso:

- aumento della capacità e fluidificazione del sistema tangenziale dallo svincolo Aeroporto allo svincolo San Lazzaro;
- realizzazione della corsia di emergenza nel tratto urbano dell'Autostrada A14;
- soluzione delle criticità ed aumento della capacità di deflusso di tutti gli svincoli di immissione e sulla viabilità urbana;
- interventi di miglioramento e potenziamento del sistema di accessibilità urbano all'Autostrada;
- interventi di potenziamento del sistema di adduzione urbano agli svincoli della Tangenziale;
- realizzazione di nuove rotatorie alle intersezioni urbane che presentano criticità di deflusso o problemi di sicurezza;
- ottimizzazione e fluidificazione di tutti i sottopassi interessati dal sistema complanare, tra i quali si sottolinea la realizzazione di nuovi forni in affiancamento a quelli esistenti di via Triumvirato, via Colombo e via Zambeccari;
- realizzazione di quattro nuovi cavalcavia al sistema complanare (Benazza, Colombo, San Donato, Terrapieno) adeguati a livello strutturale alle NTC 2018;
- interventi di messa in sicurezza e moderazione del traffico sugli assi stradali urbani Cristoforo Colombo, Corticella, Ferrarese, San Donato;
- realizzazione di interventi di inserimento urbanistico e architettonico in corrispondenza degli svincoli della tangenziali / caselli autostradali;
- interventi di eliminazione delle criticità funzionali, strutturali e di sicurezza della circolazione degli assi stradali urbani interferiti dalla infrastruttura;
- completamento, potenziamento o realizzazione di un sistema di piste e percorsi ciclabili per rendere permeabile il sistema complanare su tutta l'estensione dell'intervento, gli interventi ritenuti indispensabili per il miglioramento della fluidità, ricucitura e riqualificazione infrastrutturale al livello territoriale sono, oltre a quelli di cui sopra, espressamente previsti all'interno del progetto "Passante di Bologna":

- il Lotto III della Lungosavena,
- il ponte sul Reno in località Trebbo di Reno,
- il completamento della parte ovest della strada Intermedia di Pianura,
- il ponte sul Reno tra via Triumvirato e via Agucchi,
- il nuovo svincolo "Lazzaretto" e relativo collegamento con l'Asse Attrezzato,
- il nuovo svincolo "Aposazza" in complanare alla A13 e il nuovo svincolo della A13 su via Corazza.

Questi interventi sono oggetto di separate procedure autorizzative, conformi al livello e alle modalità di

realizzazione di ogni specifica opera, ma la loro realizzazione è comunque coordinata con le opere del Passante;

Considerato altresì che

come dimostrato dallo Studio di traffico, agli effetti di fluidificazione del nodo bolognese contribuiscono in modo parimenti rilevante anche tutti gli altri interventi programmati da Autostrade per l'Italia nell'area metropolitana bolognese, in particolare la quarta corsia in A14 tra Ponte Rizzoli e la diramazione per Ravenna, la complanare nord al tratto A14 tra Ponte Rizzoli e San Lazzaro (e relativo casello autostradale di interconnessione con la A14), la terza corsia in A13 tra Bologna Arcoveggio e Ferrara Sud, il potenziamento della SP3 Trasversale di Pianura nella tratta tra via Sammarina e la SP4 Galliera con riqualificazione dello svincolo autostradale della A13 e del sistema di accessibilità all'Interporto ed al Centergross.

Atteso che, come meglio descritto nella nota tecnica allegata, i benefici apportati dal progetto al sistema urbano attengono inoltre alla sua compatibilità con le infrastrutture di trasporto già realizzate o programmate e oggetto di finanziamento, al completo rinnovo di viadotti, ponti e cavalcavia, al potenziamento delle connessioni ciclabili tra nord e sud del sistema complanare, all'incremento della sicurezza della circolazione e soluzione delle criticità sulla viabilità urbana e al miglioramento delle connessioni urbane;

inoltre, come richiesto dall'Amministrazione Comunale, il progetto definitivo si caratterizza per una maggiore attenzione alla mitigazione e all'inserimento paesaggistico, poiché ha incluso - sin dalle prime fasi ed entro la fine dei lavori - tra le opere di mitigazione ambientale le fasce arboreo-arbustive aggiuntive richieste dall'Amministrazione comunale; l'estensione delle fasce verdi polifunzionali contigue all'infrastruttura e delle aree che verranno forestate, anche all'interno di parchi già pubblici, risulta quindi significativamente maggiore rispetto alle precedenti versioni progettuali e complessivamente raggiunge una quantità congrua a costituire un'infrastruttura verde di mitigazione ambientale dell'infrastruttura stradale;

i nuovi interventi di forestazione sono stati previsti nelle aree prossime all'infrastruttura, al fine di mitigare l'opera, contribuendo alla protezione dell'abitato e delle aree agricole limitrofe all'infrastruttura dall'inquinamento atmosferico e dall'accumulo sul suolo del carico inquinante connesso al traffico veicolare e di potenziare la funzione di infrastruttura verde e corridoio ecologico di collegamento tra aree verdi esistenti, migliorando l'inserimento ambientale e paesaggistico dell'opera nel contesto;

Verificato che:

con nota Prot. ASPI/12776/EU del 07 agosto 2020 ASPI ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (oggi Ministero della Transizione Ecologica) la documentazione tecnica per consentire la verifica della non sostanzialità delle ottimizzazioni progettuali apportate e la conferma della validità del DEC VIA n.133 del 30 marzo 2018, atteso che molte delle modifiche introdotte ricalcano quanto previsto nella versione originaria dell'intervento inviata in data 21 marzo 2018;

relativamente al potenziale impatto delle suddette modifiche sulla compatibilità ambientale dell'intervento è stata prevista una verifica di ottemperanza delle prescrizioni da effettuarsi da parte dell'Osservatorio Ambientale;

tra le prescrizioni previste dal DEC VIA n. 133/2018 vi è anche la costituzione di un Osservatorio Ambientale, da parte del Ministero della Transizione Ecologica e con oneri a carico di ASPI, a cui debbono partecipare la Regione Emilia-Romagna, i Comuni di Bologna e San Lazzaro (ed eventuali altri soggetti indicati da questi Enti), Arpa e AUSL oltre ad ASPI stessa, che accompagni la realizzazione dell'opera e la prima fase di esercizio, con il compito di verificare la puntuale e corretta attuazione delle prescrizioni delle prescrizioni dettate, gli esiti e l'attuazione del programma di monitoraggio ambientale e indicare le azioni che si rendessero necessarie a tutela, mitigazione e compensazione ambientale degli eventuali ulteriori impatti possibili;

alla data odierna l'Osservatorio non risulta ancora costituito ma frattanto, su richiesta di ASPI, sono stati organizzati tavoli tecnici preliminari promossi dalla Regione Emilia-Romagna al fine di predisporre un documento istruttorio di supporto al costituendo Osservatorio;

con riferimento alle specifiche ottimizzazioni progettuali introdotte per lo Svincolo di San Donato e per i viadotti Reno e Savena, ASPI ha presentato presso il succitato Ministero, rispettivamente con le note Prot. ASPI/14017/EU e ASPI/14018/EU del 8 settembre /2020, l'istanza di Verifica Preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9 D. lgs. n. 152/2006, successivamente integrata con nota Prot. n. 20758 del 18 dicembre 2020 a seguito di richiesta di integrazioni documentali avanzata dal Ministero con nota Prot. 95331 del 19 novembre /2020 relativa allo Svincolo San Donato si è conclusa escludendo l'opera dall'obbligo della procedura di V.I.A., e risulta attualmente conclusa anche la verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 (*screening*), relativamente ai viadotti Reno e Savena, nell'ambito della quale il Comune di Bologna ha trasmesso parere tecnico con prescrizioni alla Regione Emilia-Romagna affinché quest'ultima potesse a sua volta elaborare il parere da trasmettere al Ministero; pertanto con Decreto n. 173 del 3 giugno scorso del Ministero della Transizione Ecologica è stata decretata l'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto: "Passante di Bologna - Demolizione e ricostruzione Viadotto Reno e Ponte Savena (modifica configurazione di progetto approvato)", proposto dalla Società Autostrade per l'Italia Spa, subordinata al rispetto delle condizioni ambientali;

nelle more della costituzione dell'Osservatorio Ambientale, è stata richiesta con nota prot. ASPI n.14016 del 8 settembre 2020 alla Regione Emilia Romagna – Servizio Valutazione, Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, di avviare un tavolo tecnico regionale per la valutazione della documentazione progettuale predisposta per verificare il recepimento delle richieste di integrazioni e delle prescrizioni nell'ambito della Conferenza di servizi e la formulazione delle attestazioni di ottemperanza alle prescrizioni del Decreto VIA in attesa della costituzione dell'Osservatorio Ambientale;

la comunicazione di avvio del procedimento, finalizzato all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, è stata attivata con comunicazione diretta ai proprietari delle aree in cui è prevista la realizzazione dell'opera e con pubblicazione all'albo pretorio dei Comuni di Bologna e San Lazzaro di Savena, sul quotidiano "Il Resto del Carlino", sui siti informatici della Regione Emilia Romagna (www.regione.emilia-romagna.it) e di Autostrade per l'Italia Spa (www.autostrade.it);

per 60 (sessanta) giorni decorrenti dal 30 settembre 2020 è stato quindi possibile presentare osservazioni da parte di tutti coloro ai quali, pur non essendo proprietari, "possa derivare un pregiudizio diretto dall'atto che comporta la dichiarazione di pubblica utilità", e successivamente ASPI ha provveduto ad allegare al progetto definitivo - P.G. n. 539522/2020 e alla nota P.G. n. 74327/2021 - le osservazioni e le relative proposte di controdeduzioni;

Verificato altresì che:

l'intervento in oggetto risulta ancora non conforme alla disciplina urbanistica ed edilizia vigente, posto che la verifica di conformità va effettuata a tutt'oggi con riferimento al PSC (Piano strutturale comunale) vigente alla data di avvio del procedimento urbanistico;

il progetto è stato integrato con i contenuti degli atti di pianificazione approvati successivamente all'Accordo sottoscritto in data 15 aprile 2016 (PUMS e PGTU) e risulta aggiornato in base alle modifiche della viabilità esistente che sono intervenute negli anni tra la progettazione preliminare e definitiva relativamente al Servizio metropolitano e al Trasporto Pubblico Locale su gomma, dunque il

progetto risulta pienamente adeguato alle prescrizioni relative al nodo di via San Donato (linea rossa), mentre non risulta accolta la richiesta di una predisposizione strutturale per l'inserimento del Tram in corrispondenza del sottopasso di via Corticella, avendo ASPI valutato come "l'opera presenti delle difficoltà gestionali e realizzative che non giustificano il suo inserimento nel progetto in esame, alla luce anche dello stato attuativo del progetto del Tram Verde";

Inoltre il progetto è compatibile con il Piano Territoriale Metropolitano approvato dalla Città Metropolitana di Bologna il 12 maggio 2021 e con le strategie del Piano Urbanistico Generale approvato dal Comune di Bologna il 26 luglio 2021 ed efficace dal 29 settembre 2021; in particolare il progetto definitivo con le ultime modifiche presenta un sistema complessivo di miglioramento delle relazioni tra sistema infrastrutturali (quello tangenziale/autostradale e quello urbano) e tra parti del territorio, realizzando in maniera significativa alcuni degli obiettivi della "Città della Tangenziale" prefigurata dal Piano strutturale comunale e innescando nuove possibili connessioni come auspicato dalle Strategie locali del Piano urbanistico generale;

Atteso che, per quanto riguarda la normativa di settore, ASPI ha preso atto della prescrizione riferita all'applicazione dei vari regolamenti comunali da applicarsi al livello del progetto definitivo ed esecutivo in relazione alle opere viabilistiche che dovranno essere prese in carico e gestite dall'Amministrazione comunale, in merito agli aspetti funzionali, geometrici, impiantistici, strutturali, di segnaletica e in relazione alle singole tipologie di opere;

Dato atto che:

con nota ASPI/RM/2021/0005931/EU 1 aprile 2021 - PG 151100/2021 - sono stati integrati agli atti della Conferenza di Servizi gli elaborati tecnici relativi agli elettrodotti Terna Spa interferenti con le opere da realizzare, in particolare la documentazione necessaria per acquisire in tale sede l'autorizzazione paesaggistica, ai fini del conseguimento del titolo abilitativo di competenza dell'Amministrazione statale;

Dato atto altresì che:

con nota ASPI/RM/2021/0006386/EU 13 aprile 2021 ASPI ha integrato agli atti della Conferenza di Servizi la documentazione relativa alla risoluzione delle interferenze tra l'infrastruttura viaria in argomento e la rete elettrica di competenza di e-distribuzione Spa, al fine di ottenere, nei casi richiesti, l'autorizzazione alla costruzione ed esercizio ai sensi della L.R. 10/1993 e s.m.i., che comporta la localizzazione della rete elettrica, nell'ambito della medesima Conferenza dei Servizi;

con nota ASPI/RM/2021/0007404/EU 28 aprile /2021 - PG 194604/2021 - sono stati integrati agli atti della Conferenza dei servizi gli elaborati tecnici relativi alla risoluzione delle interferenze tra l'opera viaria e la rete SNAM al fine di ottenere da parte degli Enti competenti, nei casi richiesti, l'autorizzazione all'esecuzione di tali lavori nell'ambito della Conferenza dei Servizi, in particolare è stata trasmessa la documentazione necessaria ad acquisire l'autorizzazione paesaggistica.

in base a quanto rappresentato e documentato da ASPI la rete elettrica di competenza di e-distribuzione Spa, che consta di 6 (sei) linee elettriche interrato a 15 kV, risulta allo stato non interferire con gli aspetti viabilistici e di mobilità, non rilevandosi pertanto particolari criticità, e risulta compatibile con le opere di mitigazione previste negli elaborati progettuali, di tal che allo stato nulla sembra ostare alla loro autorizzazione e localizzazione ai sensi della L.R. 10/1993 e s.m.i., fatte salve le verifiche che verranno poste in essere nell'ambito della Conferenza di Servizi, in particolare circa la compatibilità con le opere di mitigazione previste;

Visti gli elaborati progettuali e le osservazioni presentate da parte dei soggetti interessati dal procedimento espropriativo;

Vista la proposta di controdeduzioni di ASPI allegata al progetto definitivo - P.G. n. 539522/2020 e P.G. n. 74327/2021, che verrà valutata e approvata in sede di Conferenza di Servizi e per la cui elaborazione ASPI ha raccolto alcune indicazioni dai competenti Settori comunali per quanto di rispettiva competenza;

Valutato che le controdeduzioni proposte risultano in linea con l'adeguamento progettuale richiesto dall'Amministrazione comunale nell'ambito della seduta della Conferenza dei Servizi del 16 giugno 2020 e risultante dal relativo verbale;

Visti anche gli aspetti delle osservazioni presentate non direttamente riferibili alla procedura espropriativa;

Dato atto che:

dal punto di vista dell'impatto paesaggistico dell'opera, nelle sedute del 22 aprile 2021 e del 24 giugno 2021 la CQAP (Commissione comunale per la qualità architettonica ed il paesaggio) si è espressa con pareri favorevoli alle modifiche apportate al progetto, in riferimento a quello precedente reso in data 11 giugno 2020, alla valutazione sugli aspetti paesaggistici con particolare riguardo alle aree oggetto di tutela ai sensi del D. Lgs 42/2004 e s.m. e i. e agli edifici di interesse documentale ai sensi dell'art. 57 del RUE oggetto di demolizione, come da parere allegato alla succitata nota tecnica parte integrante del presente atto;

il competente ufficio comunale ha pertanto trasmesso la Proposta di provvedimento favorevole al rilascio di autorizzazione paesaggistica ai sensi del D.Lgs 42/2004 e s.m.i., Parte Terza (Beni Paesaggistici), - art. 146 comma 7 alla Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara;

Vista, in relazione al rischio sismico, la disposizione introdotta dalla L.R. 23 dicembre 2016 n. 25, che modifica l'articolo 9 della L.R. 19 del 30 ottobre 2008, circa le opere di competenza statale la cui valutazione tecnica e amministrativa dei progetti e l'attività di vigilanza sulla loro sicurezza sismica viene mantenuta alle amministrazioni dello Stato, che prevede quanto segue: "...Resta salva la competenza delle amministrazioni statali di cui all'articolo 117, comma secondo, lettera g), della Costituzione per le attività di vigilanza e il controllo di sicurezza sismica delle opere pubbliche, la cui programmazione, progettazione, esecuzione e manutenzione è di competenza dello Stato";

Verificato che l'approfondita istruttoria svolta dagli uffici tecnici comunali non ha evidenziato elementi ostativi alla espressione di un parere positivo nell'ambito della Conferenza di Servizi in oggetto, fermo restando quanto meglio dettagliato nell'allegata nota tecnica per quanto riguarda le valutazioni le prescrizioni - indicate anche negli Allegati 7 e 8 alla nota stessa - che dovranno essere rispettate e verificate nella successiva fase di progettazione esecutiva, in fase di cantierizzazione e in esercizio, nonché nella successiva Fase 2, e che dovranno essere oggetto di verifica da parte dell'Osservatorio Ambientale come prescritto dal DECVIA;

Preso atto che alla richiesta di prevedere una fase specifica di "Verifiche di Ottemperanza" da parte della scrivente Amministrazione o comunque di espletare verifiche, esprimere valutazioni e impartire

prescrizioni anche nelle successive fasi progettuali e realizzative, ASPI nelle controdeduzioni alle prescrizioni ha affermato che, in assenza di previsione di approvazione del progetto esecutivo da parte degli Enti territoriali, la richiesta dell'Amministrazione potrebbe rallentare l'iter approvativo del progetto;

Ritenuto tuttavia opportuno ribadire la necessità della verifica nelle successive fasi di progettazione esecutiva sia per le opere che dovranno essere cedute all'Amministrazione comunale, sia per quanto riguarda il recepimento delle prescrizioni e indicazioni formulate con il presente atto, con modalità che potranno essere meglio in seguito definite con ASPI;

Dato atto che, in seguito alla determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi che comporterà l'approvazione del progetto definitivo del Passante di Bologna, si adeguerà la tavola dei vincoli del PUG in quanto gli interventi previsti dal progetto comporteranno, ove necessario, oltre all'adeguamento della fascia di rispetto stradale - sia dell'infrastruttura autostradale\tangenziale sia della rete stradale comunale - la modifica dei corridoi degli elettrodotti e dei metanodotti e pertanto i gestori al termine del procedimento dovranno trasmettere tali informazioni al Comune;

Dato atto che:

la realizzazione di tutti gli interventi previsti nel progetto definitivo oggetto di approvazione avverrà senza oneri a carico del Comune di Bologna;

Stabilito che:

nell'ambito della realizzazione delle opere contenute negli accordi in essere così come individuate nel progetto che sarà approvato a livello ministeriale, in virtù dell'interesse pubblico del progetto nel suo complesso, le cessioni reciproche dei beni immobili coinvolti (aree, fabbricati, demanio stradale) avverranno senza corrispettivo tra Comune ed ASPI; le aree per cui non è necessario il trasferimento della proprietà all'occorrenza saranno consegnate a titolo gratuito all'attuatore per il tempo strettamente necessario alla realizzazione dei lavori;

con riferimento ai beni immobili di cui al punto precedente, ad avvenuto completamento e collaudo tecnico-amministrativo delle opere ivi previste come individuate nell'ambito del progetto in corso di approvazione, ai fini della loro successiva cessione saranno effettuati i necessari aggiornamenti catastali e trasferiti con oneri e spese a carico di ASPI;

il Responsabile del presente procedimento è il Direttore dell'Ufficio di Piano, Arch. Francesco Evangelisti;

ai sensi dell'art. 39 del D.Lgs. n. 33/2013 la presente deliberazione è pubblicata all'indirizzo <http://www.comune.bologna.it/urbanisticaedilizia> nella sezione Amministrazione Trasparente - Pianificazione e Governo del Territorio;

Visti

il D.P.R. n. 383 del 18 aprile 1994;
l'art. 54 della L.R. n. 24 del 21 dicembre 2017;

l'articolo 9 della L.R. 19 del 30 ottobre 2008;
la L.R. 10 del 22 febbraio 1993;
l'art. 42 del D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267;

Sentito il Settore Ambiente e Verde;

Preso atto, ai sensi dell'art.49, comma 1, del D.Lgs 18 agosto 2000, n 267, del parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica espresso dal Responsabile dell'Ufficio di Piano e dai Responsabili dei Settori Mobilità Sostenibile e Infrastrutture ed Edilizia e Patrimonio;

Stabilito che la presente deliberazione non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria e patrimoniale dell'Ente, ai sensi dell'art. 49 comma 1 del D.lgs. n. 267/2000, non si richiede il parere del Responsabile dei Servizi Finanziari in ordine alla regolarità contabile;

Su proposta dell'Ufficio di Piano, congiuntamente al Dipartimento Urbanistica Casa e Ambiente, e dei Settori Mobilità Sostenibile e Infrastrutture ed Edilizia e Patrimonio, congiuntamente al Dipartimento Lavori Pubblici Mobilità e Patrimonio;

Sentite le Commissioni Consiliari competenti

D E L I B E R A

1. DI ESPRIMERE l'assenso, ai sensi del D.P.R. n. 383/1994 e dell'art. 54 della L.R. n. 24/2017, all'Intesa tra Stato e Regione per la localizzazione delle opere di cui al progetto definitivo "Passante di Bologna" meglio descritte in premessa, con le prescrizioni dettagliate nella nota tecnica allegata al presente atto quale parte integrante, il cui completo recepimento configura l'opera come "Passante di Nuova Generazione", in relazione al conseguimento di obiettivi di sicurezza, inserimento ambientale e territoriale, sostenibilità e innovazione tecnologica orientati alla transizione ecologica. Per la rilevanza attribuita dal Comune a questi obiettivi, il progetto esecutivo dovrà essere verificato dall'Amministrazione comunale.

2. DI DARE ATTO che la posizione definitiva dell'Ente, ai sensi e per gli effetti del D.P.R. 383/1994 e dell'art. 54, comma 3 della L.R. 24/2017, per quanto di competenza, si intenderà espresso con il deposito del parere definitivo da parte del rappresentante dell'Ente ai fini dell'assunzione della determinazione conclusiva della Conferenza dei Servizi, che sarà conforme a quanto assentito con il presente provvedimento, salve le eventuali prescrizioni, integrazioni e specificazioni di carattere tecnico che si rendessero necessarie e opportune in base alle attività dedotte in Conferenza. In sede di Conferenza, il rappresentante dell'Ente proporrà che prima dell'avvio delle opere approvate venga condiviso dai soggetti proponenti un accordo integrativo a quelli oggi in essere, finalizzato a regolare tempi e modi per la progettazione e realizzazione delle opere della "fase due".

3. DI DARE MANDATO al Sindaco, in qualità di rappresentante legale del Comune, a promuovere nei confronti degli altri soggetti coinvolti, e al rappresentante dell'Ente in Conferenza dei Servizi, a proporre già in tale sede, la conclusione e sottoscrizione, da conseguire in ogni caso prima dell'avvio delle opere approvate della cd. "fase 1" oggetto del presente atto, di un Accordo integrativo a quelli oggi in essere, finalizzato a regolare tempi e modi per l'avvio dell'iter autorizzativo, la progettazione e la realizzazione delle opere della cd. "fase due", con riferimento sia agli interventi già valutati accoglibili, sia a quelli ulteriori che saranno concordati, da finanziare a valere sulla Concessione vigente;

4. DI PRENDERE ATTO della nota tecnica redatta dall'Ufficio di Piano con il contributo degli

uffici comunali competenti, allegata quale parte integrante al presente provvedimento unitamente ai relativi allegati, nonché del parere, anch'esso allegato alla nota tecnica, reso dalla Commissione per la Qualità Architettonica e il Paesaggio (CQAP),

5. DI DARE ATTO che l'approvazione del progetto definitivo in oggetto comporta, a seguito dell'Intesa, variante agli strumenti urbanistici comunali approvati, per quanto stabilito dalla L.R. 24/2017,

6. DI PRENDERE ATTO che l'approvazione del progetto a seguito della chiusura dei lavori della Conferenza di Servizi, comporterà l'aggiornamento della cartografia della Tavola dei Vincoli del PUG da effettuarsi nell'ambito dei periodici adeguamenti della Tavola,

7. DI PRENDERE ATTO che gli interventi verranno realizzati su aree per le quali si è resa necessaria l'attivazione dell'apposita procedura espropriativa, meglio descritta in premessa, e che in sede di Conferenza di Servizi verrà valutato e approvato il documento di controdeduzioni alle osservazioni sul procedimento di esproprio, per la cui elaborazione ASPI ha raccolto alcune indicazioni dai competenti Settori comunali per quanto di rispettiva competenza,

8. DI DARE ATTO CHE, per gli aspetti delle osservazioni presentate non direttamente riferibili alla procedura espropriativa, l'Amministrazione, per quanto di competenza, valuterà soluzioni eventualmente percorribili nelle dovute sedi e con le modalità di volta in volta più opportune,

9. DI ESPRIMERE parere favorevole alla localizzazione delle opere relative alla rete elettrica di competenza di Terna Spa e per la rete di trasporto gas di competenza SNAM, autorizzate rispettivamente ai sensi dell'articolo 1-sexies del Decreto legge 29 agosto 2003, n. 239, convertito con modificazioni dalla Legge 27 ottobre 2003 n. 290, e del DPR 327/2001,

10. DI ESPRIMERE parere favorevole, in base a quanto rappresentato e documentato, ai sensi del comma 4 dell'art. 3 L. R. 10/1993 e s.m. e i., in ordine all'autorizzazione e localizzazione della rete elettrica di competenza di e-distribuzione Spa, che consta di 6 (sei) linee elettriche interrate a 15 kV, fatte salve le verifiche poste in essere nell'ambito della Conferenza di Servizi e le prescrizioni che verranno dettagliate in tale sede,

11. DI DARE ATTO che nell'ambito della realizzazione delle opere contenute negli accordi in essere così come individuate nel progetto che sarà approvato a livello ministeriale, in virtù dell'interesse pubblico del progetto nel suo complesso le cessioni reciproche dei beni immobili coinvolti (aree, fabbricati, demanio stradale) avverranno senza corrispettivo tra Comune ed ASPI; le aree per cui non è necessario il trasferimento della proprietà all'occorrenza saranno consegnate a titolo gratuito all'attuatore per il tempo strettamente necessario alla realizzazione dei lavori,

12. DI DARE INOLTRE ATTO che, con riferimento ai beni immobili di cui al punto precedente, ad avvenuto completamento e collaudo tecnico-amministrativo delle opere ivi previste come individuate nell'ambito del progetto in corso di approvazione, ai fini della loro successiva cessione saranno effettuati i necessari aggiornamenti catastali e trasferiti con oneri e spese a carico di ASPI,

13. DI TRASMETTERE la presente deliberazione e relativi atti tecnici al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici - Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali e alla Regione Emilia-Romagna - Servizio Giuridico del Territorio, Disciplina dell'edilizia, Sicurezza e Legalità, competenti all'intesa ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. n. 383/1994 e dell'art. 54 della L.R. n. 24/2017 citati,

14. DI DARE ATTO che, ai sensi dell'art. 39 del D.Lgs. n. 33/2013, la presente deliberazione è pubblicata all'indirizzo <http://www.comune.bologna.it/urbanisticaedilizia> nella sezione Amministrazione Trasparente - Pianificazione e Governo del Territorio.

Infine, con votazione separata

DELIBERA

DI DICHIARARE il presente provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4 del D.Lgs. 18 Agosto 2000, n. 267.

La Presidente del Consiglio
Maria Caterina Manca

Il Segretario Generale
Roberto Finardi

- Documento informatico predisposto, firmato digitalmente e conservato ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i. -