



*Gruppo Consiliare
Fratelli d'Italia
Comune di Bologna*

Il Consiglio Comunale di Bologna

Premesso che:

In data 27.12.2021 è stata presentata al Consiglio Comunale di Bologna la delibera n. 149/2021 avente ad 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.

Rilevato come:

L'iter relativo all'opera è iniziato in data 15/04/2016 con la sottoscrizione, tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), Regione Emilia-Romagna, Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna, Società Autostrade per l'Italia Spa, dell' Accordo per il Potenziamento in Sede del sistema Autostradale/Tangenziale Nodo di Bologna e, successivamente, in data 27 Marzo 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;

Evidenziato come:

Dopo una serie lunghissima di passaggi tecnico – amministrativi, iniziati in data 30 marzo 2018, con emissione da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare MATTM di Decreto VIA n. 133 di concerto con il Ministero dei Beni Culturali, con esito positivo con prescrizioni, approfondimenti in seno alla Conferenza dei Servizi e verifiche degli Enti istituzionali preposti, il procedimento terminava con la conclusione della istruttoria con cui dal punto di vista dell'impatto paesaggistico dell'opera, nelle sedute del 22 aprile 2021 e del 24 giugno 2021 in cui 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 all'atto.

Atteso che

Si dà atto di come nel corso dell'atto l'Amministrazione ha ritenuto tuttavia opportuno ribadire la necessità della verifica nelle successive fasi di progettazione esecutiva anche per le opere che dovranno essere cedute all'Amministrazione comunale stessa;

In data 29 luglio 2021 si è svolta la seduta della CdS durante la quale il Comune di Bologna ha anticipato i contenuti relativi all'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".

Dato atto che

In seguito alla determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi vi sarà l'approvazione del progetto definitivo del Passante di Bologna,

Atteso che

- L'obiettivo principe del PUMS metropolitano di Bologna prevede al 2030 la riduzione delle emissioni da traffico del 40% rispetto al 1990, così come proposto dall'Unione Europea per garantire il rispetto degli Accordi sul Clima di Parigi;
- Il PUMS individua criteri di priorità per la rete motorizzata basati su 3 principi fondamentali, coerenti con gli obiettivi generali del PUMS: l'incremento della sicurezza stradale, la riduzione delle emissioni all'interno dei centri abitati, il contenimento della competizione con la rete di TPM;

Considerato che

- la realizzazione del "Passante di Bologna" di fatto incentiva il traffico su gomma e restringe di conseguenza la competitività della mobilità sostenibile e del trasporto pubblico locale;
- l'allargamento del Passante è un'azione concreta in netto contrasto con l'obiettivo di ridurre le emissioni all'interno dei centri abitati, tenuto conto che il potenziamento in sede della tangenziale e dell'autostrada impatta totalmente sui centri abitati della città di Bologna ed esclude invece opere alternative che avrebbero potuto essere realizzate in modo da non gravare sui centri abitati.

Invita il Sindaco e la Giunta a:

Chiedere la sospensione della Conferenza dei Servizi, al fine di meglio approfondire osservazioni sopra specificate circa il contrasto dell'opera con gli obiettivi generali del PUMS di riduzione delle emissioni all'interno dei centri abitati e di proporre ad ASPI la rivalutazione dello studio del progetto del c.d. "Passante Sud", più sostenibile.

FIRMATO

MANUELA ZUNTINI

FRANCESCO SASSONE

MARTA EVANGELISTI

STEFANO CAVEDAGNA

FELICE CARACCILO