

ACCORDO PROCEDIMENTALE

**per la riorganizzazione del sistema tangenziale-autostradale bolognese
e per la realizzazione del**

PASSANTE AUTOSTRADALE NORD

**come Atto Aggiuntivo
all'Intesa Generale Quadro sottoscritta in data 19 dicembre 2003,
presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri,
dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e
dalla Regione Emilia-Romagna**

Il MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
(di seguito indicato come Ministero)

la **REGIONE EMILIA-ROMAGNA**
(di seguito indicata come Regione)

la **PROVINCIA DI BOLOGNA**
(di seguito indicata come Provincia)

il **COMUNE DI BOLOGNA**
(di seguito indicato come Comune)

VISTI:

- la legge 21 dicembre 2001, n. 443 – “Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive”;
- il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190 – “Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale”;
- la Delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, che ha individuato tra le infrastrutture strategiche di viabilità quelle idonee a risolvere la situazione critica della mobilità nel nodo di Bologna;
- l’Intesa Generale Quadro, sottoscritta il 19 dicembre 2003 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Emilia-Romagna, che prevede che l’attuazione di particolari opere possa essere regolata tra le Parti attraverso la stipula di specifici Atti aggiuntivi;
- la legge 7 agosto 1990, n. 241 che prevede la possibilità per le Pubbliche Amministrazioni di stipulare accordi per lo svolgimento di attività di comune competenza.

PREMESSO CHE:

- nel quadro delle norme e degli atti soprarichiamati, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione-Emilia Romagna si sono congiuntamente adoperati per la individuazione delle soluzioni progettuali idonee, con il coinvolgimento degli Enti Locali interessati;
- in occasione dei lavori della Conferenza di Pianificazione indetta nell’ambito del procedimento di approvazione del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Bologna è emersa la necessità di risolvere la problematica relativa all’accessibilità del territorio bolognese e alla mobilità ambientale sostenibile;

- il Consiglio Provinciale, ritenendo necessario un cambiamento nella struttura della mobilità bolognese al fine di assicurare compatibilità tra tutela della salute e lo sviluppo della mobilità e crescita economica e sociale, con Ordine del Giorno presentato nella seduta del 23 aprile 2002, indicava alla Giunta Provinciale quattro direzioni da seguire, fra le quali il potenziamento del sistema tangenziale-autostradale di Bologna, formulando l'ipotesi del raddoppio sul Corridoio territoriale della grande trasversale di pianura, in alternativa al raddoppio dell'Autostrada nell'attuale sedime;
- conseguentemente in data 8 agosto 2002 veniva individuato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Emilia-Romagna, la Provincia di Bologna ed il Comune di Bologna il "Passante nord" quale soluzione di lungo periodo del nodo autostradale e tangenziale di Bologna;
- durante gli ultimi mesi del 2002 e i primi mesi del 2003 si sono svolti numerosi incontri tra la Regione Emilia-Romagna, la Provincia e i Comuni interessati al fine di meglio definire i contenuti della soluzione richiamata e di renderla compatibile con le esigenze di un intervento di breve periodo sull'attuale tracciato del sistema tangenziale-autostradale. A questo scopo in molti di tali incontri è stata coinvolta anche Società Autostrade ed in seguito si è concordato di procedere all'elaborazione di uno Studio di Fattibilità della soluzione di lungo periodo;
- la Provincia di Bologna, con delibera consiliare n. 3 dell'11 febbraio 2003, integrata e rettificata con delibera n. 20 del 18 marzo 2003, procedeva all'adozione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, nel quale era contenuta la prospettiva del Passante nord, con una prima ipotesi di tracciato, poi modificata in seguito ai risultati dello Studio di Fattibilità;
- i Comuni interessati al tracciato "Passante nord", oggetto dello Studio di Fattibilità in corso di predisposizione, sottoscrivevano in data 14 marzo 2003 un documento nel quale chiarivano le condizioni per il loro consenso alle ipotesi formulate dalla Provincia e contenute nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale adottato;
- a seguito della presentazione pubblica dello Studio di Fattibilità tenutasi in data 14 aprile 2003 presso la sede provinciale, la Giunta Provinciale, con delibera del 23 aprile 2003, rilevava l'opportunità di pubblicare i materiali relativi al richiamato Studio di Fattibilità,

prevedendo un termine di sessanta giorni durante il quale chiunque ne avesse interesse potesse formulare osservazioni a riguardo;

- la Giunta medesima, con propria delibera n. 343 del 15 maggio 2003, provvedeva successivamente a rispondere alle osservazioni pervenute;
- in relazione al sistema del trasporto pubblico bolognese sono stati sottoscritti i seguenti accordi interistituzionali: "Intesa per la definizione di un nuovo assetto dei trasporti pubblici nell'area metropolitana bolognese del 29 luglio 1994"; "Accordo attuativo e interpretativo dell'intesa del 29.7.1994 sottoscritto il 17.07.1997".

CONSIDERATO CHE:

- il Consiglio Provinciale, nella seduta del 19 dicembre 2003, approvava un Ordine del Giorno avente ad oggetto la costituzione di un Comitato tecnico-scientifico per l'approfondimento delle soluzioni indicate dallo Studio di Fattibilità relativamente al nodo autostradale-tangenziale, composto da dieci membri, oltre il Presidente, indicati dalle diverse Istituzioni interessate (Comuni, Provincia, Regione) e dei proponenti le osservazioni;
- il 19 dicembre 2003 veniva sottoscritta, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, un Intesa Generale Quadro tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Emilia-Romagna, nella quale le Parti convenivano che le infrastrutture interessanti il territorio emiliano-romagnolo, comprese nel Programma approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001, rivestivano carattere di "preminente interesse strategico" sia di carattere nazionale che regionale;
- la Provincia di Bologna, con delibera del Consiglio Provinciale n. 19 del 30 marzo 2004, procedeva all'approvazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, contenente l'ipotesi di tracciato individuata dallo Studio di Fattibilità, modificato e integrato a seguito delle osservazioni presentate;
- il 6 agosto 2004 si teneva un incontro presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per definire le procedure di presentazione del Progetto Preliminare, sui risultati del quale nei giorni successivi si provvedeva ad informare i Comuni interessati;

- con deliberazione n. 468 del 9 novembre 2004, la Giunta Provinciale ha assunto come proprio il parere predisposto da detto Comitato tecnico-scientifico e approvato nella seduta dell'8 novembre 2004.

TUTTO CIÒ PREMESSO RILEVATO E CONSIDERATO,
CONVENGONO QUANTO SEGUE:

1. Tutte le Parti si adoperano, per quanto di loro competenza, a operare nel rispetto dello spirito dell'Intesa Generale Quadro stipulata il 19 dicembre 2003, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Emilia-Romagna, che è stata sopra richiamata;
2. Le Parti convengono che il finanziamento e la realizzazione degli interventi relativi al “progetto Passante Nord”, dovrà avvenire mediante soluzioni che promuovano il partenariato pubblico-privato.
3. Il Ministero si impegna a conferire specifiche direttive all'ANAS perché provveda all'avvio delle procedure pubbliche atte a sollecitare l'attuazione di forme di partenariato pubblico-privato.
4. Tale procedura dovrà considerare, come documentazione tecnica di riferimento allegata, i seguenti elaborati tecnici: “Studio di Fattibilità per la riorganizzazione del nodo autostradale-tangenziale di Bologna” elaborato in aprile 2003 di cui alle premesse; “Aggiornamento dello studio di fattibilità” elaborato in novembre 2004;
5. Le Parti concordano che il progetto preliminare venga sottoposto all'approvazione del CIPE nella prima seduta utile successiva all'espletamento della procedura di cui al comma 4 dell'art. 3 del D.Lgs. 190/02.

6. Le Parti convengono di istituire un Organismo di garanzia locale per il monitoraggio delle fasi di avanzamento del progetto, costituito da rappresentanti della Regione Emilia-Romagna, della Provincia di Bologna, del Comune di Bologna e degli altri Comuni interessati. La Regione si impegna ad acquisire il parere di questo Organismo preventivamente all'espressione del proprio parere in sede di CIPE allargato.
7. In relazione al progetto del Sistema Ferroviario Metropolitan – SFM citato nelle premesse, le Parti riaffermano il rispetto degli impegni assunti con gli Accordi del 1994 e 1997, che prevedevano in particolare l'attivazione del SFM secondo l'Allegato 1 dell'Accordo del 17.07.1997, entro il 2008 e comunque non oltre l'attivazione della linea AV/AC MI-BO-FI, e l'impegno del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al finanziamento del materiale rotabile e delle infrastrutture per l'esercizio del SFM prima dell'attivazione della linea AV/AC MI-BO-FI.
8. Le Parti si impegnano altresì a sottoscrivere un nuovo accordo per il potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitan nell'area bolognese, in cui tra l'altro specificare tutti gli interventi operativi previsti, le “risorse necessarie” di cui al precedente punto e tempi e modalità del loro reperimento, entro quattro mesi dalla sottoscrizione del presente Atto, e comunque non oltre l'individuazione del Partenariato di cui al precedente art. 3. I contenuti di tale nuovo accordo faranno riferimento all'allegato 1 all'aggiornamento dello studio di fattibilità del Passante “Indicazioni per un accordo procedimentale con il Ministero delle Infrastrutture relativamente al tema dell'attuazione e del potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitan bolognese (SFM)”.
9. Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti si impegna ad indirizzare alla Società ANAS e alla Società Ferrovie dello Stato, nonché alle Società RFI e Trenitalia da questa controllate, opportune Direttive per l'attuazione di tutti gli interventi sopra richiamati secondo gli ambiti di specifica competenza.

10. Le Parti concordano di istituire un pedaggio aggiuntivo per l'accesso al nuovo sistema tangenziale, così come prefigurato dallo Studio di Fattibilità, con la finalità di spostare i flussi di traffico sul sistema autostradale esterno (Passante nord), nel rispetto delle normative vigenti e verificandone l'effettiva realizzabilità in sede di progettazione preliminare. Le parti concordano inoltre che le risorse economiche derivanti dai pedaggi aggiuntivi vengano destinati esclusivamente a:

- la manutenzione ordinaria e straordinaria del nuovo sistema tangenziale;
- interventi di ambientalizzazione e mitigazione degli impatti determinati dalla tangenziale (fascia boscata, barriere acustiche, eventuale recupero di sedime attuale con riduzione della sezione stradale, ecc.)
- potenziamento complessivo del Trasporto Pubblico Locale, ed in particolare del Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese (SFM).

Le parti infine convengono che tali proventi possano essere gestiti anche dagli Enti Locali bolognesi (Provincia e Comuni) nel rispetto delle normative vigenti.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
.....

Il Presidente della Regione Emilia-Romagna

La Presidente della Provincia di Bologna

Il Sindaco di Bologna

Roma, 27 Luglio 2005

Il presente Accordo, sottoscritto in 2 originali, si compone di 7 pagine numerate.