

del 15 maggio 1986, le procedure di revoca del titolo di cavaliere del lavoro a Silvio Berlusconi.

(1-00284) « Sibilìa, Micillo, Colletti, Luigi Di Maio, Cecconi, Fraccaro, Nuti, Busto, Vacca, Brescia, Marzana, Battelli, Simone Valente, Corda, Gallinella, Villarosa ».

#### Risoluzione in Commissione:

##### L'VIII Commissione,

premessi che:

il sistema tangenziale di Bologna raccorda quattro tronchi autostradali neuralgici per il Paese, la Bologna-Milano (A1), la Bologna-Firenze (A1), la Bologna-Padova (A13) e la Bologna-Ancona (A14);

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, se pur 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; secondo quanto convenzionalmente previsto, l'intervento non genera tariffa;

dalla risposta del Governo all'interrogazione 5-00694, in Commissione VIII, si rileva che sulla realizzazione dell'opera era in atto 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:

il nuovo progetto verrà realizzato come strumento ausiliario per l'autostrada A14 (Bologna-Taranto), la cui sede e la cui natura rimangono immutate;

la tariffa applicata sarà la stessa attualmente utilizzata dal concessionario su questa autostrada;

la totalità delle attività necessarie alla realizzazione del Passante sarà oggetto di procedure di aggiudicazione di appalti pubblici conformi alle regole europee applicabili;

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: l'impegno di Autostrade per l'Italia a redigere uno studio di fattibilità entro il 31 luglio 2012; l'importo massimo, pari a 1.300 milioni di euro netti; l'impegno a costituire, entro il 31 luglio 2012, un comitato per la valutazione del progetto; 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; 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 ASPI non idonea a garantire la fattibilità tecnico-economica dell'iniziativa;

nell'ambito del tavolo di confronto aperti 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;

prosegue ancora l'esame di tutte le possibili soluzioni ivi compresa la cosiddetta « opzione 0 », ovverossia la possibilità di non realizzare l'opera, e la valutazione di tutte le posizioni espresse sulla que-

stione, 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;

dalla risposta del Governo all'interrogazione 5-00694 si evince secondo i firmatari del presente atto la volontà per un effettivo confronto tra le varie soluzioni prospettate piuttosto che per un incondizionato appoggio al progetto presentato nel 2002;

tuttavia il 22 novembre 2013, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in visita a Bologna, ha rilasciato una dichiarazione a giudizio dei firmatari del presente atto contraddittoria, che manifesta 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 di 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. Questo motivo, accompagnato alla carenza di fondi disponibili, ha di fatto bloccato fino ad ora la realizzazione dell'opera;

fin dal 2004 esiste un progetto alternativo presentato dal « Comitato per l'alternativa passante nord », giudicato tecnicamente attuabile in un convegno alla facoltà di ingegneria di Bologna, che prevede per la soluzione definitiva della congestione di traffico sul nodo bolognese un potenziamento in sede;

tale potenziamento 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 originale ed innovativo basato sulla tecnica dei diaframmi; l'esecuzione dei lavori avvenendo dall'esterno non comporterebbe né interruzione né pesanti interferenze sul traffico;

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

tale soluzione comporterebbe l'azzeramento del consumo di territorio e dell'impatto ambientale aggiuntivo su un terreno vergine e provocherebbe un risparmio energetico e un minore inquinamento ambientale dovuto all'aumentata scorrevolezza del traffico a parità di percorso;

il costo dell'opera ed i tempi di realizzazione sono 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;

ulteriori valori aggiunti della proposta sono la possibilità della realizzazione dell'opera per stralci funzionali, a limitato impatto economico, ed i due tunnel, uno per ogni senso di marcia, costruiti con la tecnica dei diaframmi al posto delle scarpate laterali che, oltre a sostenere sulla loro sommità le corsie aggiuntive, potrebbero essere usati per molteplici scopi a vantaggio della città;

inoltre, usando opportuni accorgimenti costruttivi, si potrebbe lasciare aperta la possibilità in futuro di arrivare gradatamente alla sostituzione dell'intera massicciata dell'asse tangenziale-autostradale con volumi utilizzabili fino a circa 1.500.000 metri cubi senza aumentare minimamente il consumo di suolo, ed aprire nuovi varchi di attraversamento del semianello stradale che circonda a nord la città, riducendo drasticamente l'effetto barriera che condiziona pesantemente la viabilità radiale bolognese;

infine, le gallerie artificiali di mitigazione previste nei punti a ridosso delle zone abitate potrebbero ospitare importanti superfici di pannelli fotovoltaici non competitivi con le colture agricole che permetterebbero l'autosufficienza energetica completa dell'asse viario;

nel suo complesso l'opera sarebbe ispirata alla filosofia di « intervenire sull'esistente » senza consumo di territorio, trasformando un problema in una risorsa per la città, risparmiando risorse finanziarie e limitando il consumo energetico, temi oggi più che mai di attualità in tutto il mondo;

il progetto attuale del passante nord, come evidenziato dagli studi trasportistici prodotti, non alleggerirebbe in modo significativo i volumi di traffico della città di Bologna, in quanto allontanerebbe dalla città appena il 20 per cento dell'attuale traffico sulla tangenziale, funzionando piuttosto come raccordo autostradale per il traffico esterno di passaggio;

studi statistici dimostrano un significativo calo del traffico registrato sulle tratte autostradali ed una flessione di domanda a lungo termine che non giustificherebbero 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;

tali opere sono chiamate nella proposta del « Comitato per l'alternativa passante nord » « piccole opere utili e veloci »;

sommando l'impegno finanziario richiesto per le « piccole opere utili e veloci » con quello per il progetto alternativo dei comitati locali, si arriverebbe a meno della metà del costo del passante nord, anche nella sua versione più recente a due corsie, (« Passantino »),

impegna il Governo

in vista della prosecuzione dell'*iter* di approvazione del progetto del passante nord di Bologna, ad adottare le opportune iniziative per promuovere un tavolo d'incontro tra le amministrazioni dello Stato, la regione Emilia Romagna, gli enti locali, l'ANAS spa e Autostrade per l'Italia spa, per poter rivedere il tracciato dell'opera, optando per il potenziamento in sede della tangenziale nord di Bologna, come da progetto presentato dai comitati locali, ivi

comprese efficaci opere di mitigazione di eventuali impatti in tutti i punti a ridosso delle zone abitate, dirottando i fondi residui disponibili dal progetto passante nord al completamento di opere di dimensioni minori rimaste incompiute da anni nel territorio della provincia di Bologna.

(7-00200) « Grimoldi, Caparini, Gianluca Pini ».

\* \* \*

## ATTI DI CONTROLLO

### PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

*Interpellanze urgenti*  
(ex articolo 138-bis del regolamento):

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere – premesso che:

in data 20 novembre 2013 si è tenuto a Roma, presso Villa Madama, il vertice bilaterale italo-francese al quale hanno preso parte il Presidente del Consiglio Enrico Letta e il Presidente François Hollande;

in tale sede i Governi di Italia e Francia hanno dichiarato, per voce del Presidente Letta, di considerare la costruzione della nuova linea ferroviaria Lione-Torino un cantiere aperto, sottolineando il carattere prioritario della realizzazione;

accanto alle chiare prese di posizione in favore di una grande opera come il TAV, il Presidente Letta ha altresì dichiarato che entrambi i Governi vogliono spingere anche per la realizzazione della Torino-Cuneo-Ventimiglia-Nizza per rendere i due Paesi ancora più « osmotici » ed ha concluso la conferenza stampa, tenutasi al termine del vertice, affermando che: « I due Governi ai impegnano a proseguire i