



Comune di Bologna

*Ufficio di Piano*  
*Mobilità Sostenibile e Infrastrutture*

Proposta N.: **DC/PRO/2020/76**

**OGGETTO: AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - BARI – TARANTO. TRATTO BORGO PANIGALE-BOLOGNA SAN LAZZARO. POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA “PASSANTE DI BOLOGNA”. PROGETTO DEFINITIVO. ATTESTAZIONE DI NON CONFORMITÀ URBANISTICA DELL’OPERA DI INTERESSE STATALE E PRESA D’ATTO DELLA NOTA TECNICA AL FINE DELLA PARTECIPAZIONE DEL RAPPRESENTANTE UNICO DEL COMUNE DI BOLOGNA ALLA CONFERENZA DEI SERVIZI DI CUI ALL’ART.3 DEL D.P.R. N. 383/94 E ART. 54 LR 24/2017.**

La Giunta propone al Consiglio la seguente deliberazione

#### IL CONSIGLIO

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 D.P.R. 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 a tal fine era stata convocata la prima seduta della Conferenza dei Servizi 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 P.G.n. 54443/2020 pervenuta il 4 febbraio 2020, il 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 - 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”;

il Ministero ha dato atto che ASPI ha trasmesso la documentazione progettuale al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la conferma della non sostanzialità delle ottimizzazioni apportate al progetto e della validità del Decreto di VIA n. 133/2016 e che inoltre ha provveduto in data 22/01/2020 agli adempimenti di pubblicità e comunicazione previsti dalle norme statali e regionali vigenti in materia di espropri;

il Ministero in data 24 marzo 2020 - tenuto conto dell’emergenza sanitaria in corso e delle disposizioni normative emanate in proposito – ha rinviato la seduta della Conferenza di Servizi del

31 marzo 2020, a data da definirsi

il Ministero con P.G.n. 196754/2020 pervenuta il 19/05/2020 ha riattivato il procedimento sospeso convocando la Conferenza dei Servizi in modalità “video conferenza” per la data del 16 giugno 2020;

la relativa documentazione progettuale era 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 con PG n. 570565/2019 ed è puntualmente descritta nell'elaborato “GEN 0001 Elenco elaborati” in atti all'Ufficio di Piano;

#### Richiamati

L'Accordo del 15/04/2016 per il Potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Emilia-Romagna, Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna, la Società Autostrade per l'Italia S.p.A.”;

il successivo Atto aggiuntivo approvato con delibera di Consiglio P.G. n. 341190/2019 Rep DC/2020/77 finalizzato a definire, in relazione alla migliore soluzione individuata consistente nell'ampliamento in sede sia della A14 che della tangenziale, un progetto che, a partire dall'analisi del contesto insediativo esistente, sviluppasse il tema del potenziamento dell'infrastruttura congiuntamente alla riorganizzazione, con particolare attenzione alla mitigazione ed all'inserimento ambientale, dello spazio e del territorio adiacente già fortemente urbanizzato in un'ottica di minor occupazione dello stesso, anche con un coerente sviluppo delle infrastrutture di adduzione al sistema autostradale/tangenziale;

Atteso altresì che, in accordo alle intese raggiunte in occasione degli ultimi confronti sul progetto, le economie derivanti dall'aggiornamento del progetto del Passante di Bologna, saranno destinate ad ulteriori interventi di inserimento e compensazione ambientale ed urbano strettamente connessi all'infrastruttura autostradale;

Atteso che l'Amministrazione comunale si era già espressa per un miglioramento ed un ampliamento areale delle fasce verdi di mitigazione ed un generale potenziamento dell'infrastruttura verde di inserimento, mitigazione e compensazione dell'infrastruttura viaria (Delibera di Giunta PG.n. 77673/2017 e Delibera di Giunta PG.n. 248757/2017, con contenuti recepiti nella Delibera di Giunta Regionale n. 1202/2017);

Atteso che:

il progetto di potenziamento previsto consiste nel portare a tre corsie più banchina di 1,00 m il tratto delle complanari (Tangenziale) che va dallo svincolo n.3 allo svincolo n.6 e a quattro corsie più banchine dallo svincolo n.8 allo svincolo n.13;

è previsto l'adeguamento e potenziamento dell'intero sistema relativo 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;

Considerato che, al fine di migliorare l'accessibilità al sistema tangenziale ed autostradale, sono stati inoltre individuati alcuni interventi di completamento della rete viaria a scala urbana e metropolitana da realizzare sul territorio comunale di Bologna a carico di Autostrade per l'Italia Spa:

- 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 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 nelle 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 fornici in affiancamento a quelli esistenti di Via Triumvirato, Via Colombo e Via Zambeccari;
- realizzazione di tre nuovi cavalcavia al sistema complanare (Benazza, Colombo, Terrapieno) e messa in sicurezza dei restanti;
- 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 delle "Porte" di accesso alla città;
- 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;
- implementazione di un innovativo sistema di "infomobilità" integrato tra sistema autostrada/tangenziale e viabilità urbana per quanto riguarda le informazioni agli utenti relative a trasporto pubblico, disponibilità parcheggi, eventi particolari, congestione, incidenti, ecc.

Preso atto che la soluzione detta "Passante evoluto", oggetto dell'Atto aggiuntivo approvato con delibera di Consiglio P.G. n. 341190/2019 Rep DC/2020/77, presenta in sintesi le seguenti caratteristiche:

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, considerate imprescindibili per il funzionamento dell'infrastruttura, seguiranno 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;

Dato atto che la Regione Emilia Romagna con protocollo PG/2020/132847, pervenuta il 14 febbraio 2020 e registrata con PG 81478/2020, ha richiesto al Comune di Bologna di verificare la conformità della nuova soluzione progettuale oggetto della prossima Conferenza dei Servizi ;

Verificato che l'intervento in oggetto risulta ancora non conforme alla disciplina urbanistica ed edilizia vigente e adottata, come da attestazione in allegato parte integrante al presente provvedimento che viene trasmessa alla Regione; la verifica di conformità va effettuata con riferimento 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;

Preso atto altresì che

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, assume il progetto del passante urbano nel proprio scenario di riferimento in quanto decisione già assunta nei tavoli interistituzionali in iter in una precedente fase di programmazione;

tale previsione è conseguentemente ripresa dalla proposta di Piano Urbanistico Generale (PUG), assunta dalla Giunta del Comune di Bologna con deliberazione Rep. DG/2020/30 P.G.n. 75462/2020 del 18 febbraio c.a.

Preso atto del parere n. 3259 del 31/01/2020 in atti con il quale la Commissione Tecnica di Verifica per l'impatto ambientale -VIA VAS ha ritenuto non sostanziali le modifiche apportate con la soluzione detta "Passante Evoluto" e pertanto ha confermato la validità del Decreto di VIA n. 133 del 30/3/2018 e del relativo quadro prescrittivo cui è subordinata la compatibilità dell'intervento;

Dato atto che il progetto è stato illustrato alla Commissione per la Qualità Architettonica e per il Paesaggio nella seduta del 28/05/2020 e il parere della Commissione, in allegato al presente atto, è stato reso nella seduta del 11/06/2020;

Rilevato che, dal punto di vista trasportistico il potenziamento del sistema tangenziale-autostradale proposto porterà alla risoluzione delle problematiche riscontrabili oggi sulle complanari, e che gli interventi di completamento e razionalizzazione della rete viaria urbana e metropolitana del Nodo di Bologna previsti nel progetto, permetteranno di migliorare l'accessibilità, la fluidità e la sicurezza della circolazione complessiva nell'area bolognese;

gli interventi ritenuti indispensabili per il miglioramento della fluidità, ricucitura e riqualificazione territoriale di tutta l'area sono, oltre a quelli espressamente previsti all'interno del progetto "Passante", il Lotto III della Lungosavena, il ponte sul Reno in località Trebbo di Reno, il completamento della parte ovest dell'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;

contribuiscono parimenti alla fluidificazione del traffico a livello locale 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 alla 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 riqualifica dello svincolo autostradale alla A13 e del sistema di accessibilità all'Interporto ed al Centergross;

Ritenuto tuttavia che il progetto in esame debba essere integrato con i contenuti degli atti di pianificazione approvati successivamente all'Accordo dell'Aprile 2016 - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) - e aggiornato in base alle modifiche della viabilità esistente che sono avvenute negli anni tra la progettazione preliminare e definitiva;

Rilevato che gli studi dimostrano come sia parimenti fondamentale l'inserimento di un nuovo sistema tranviario a servizio della città di Bologna, costituito da quattro linee portanti che si integreranno con il

Servizio Ferroviario Metropolitano e con il Trasporto Pubblico Locale su gomma, delle quali quella lungo via San Donato e quella lungo Via di Corticella sono già in fase di progettazione e in parte finanziate dallo stesso MIT

Dato atto che:

ai sensi dell'art. 3 del DPR 383/94 e dell'art. 54 della L.R.24/2017 l'intesa in ordine alla localizzazione di opere pubbliche di interesse statale non conformi agli strumenti urbanistici è espressa, anche in sede di Conferenza dei Servizi, dalla Giunta regionale per le opere aventi rilievo nazionale o regionale sentiti i Comuni interessati, i quali si pronunciano entro 30 giorni dal ricevimento degli atti; trascorso tale termine si prescinde dal parere;

la valutazione del progetto definitivo avverrà nel corso della Conferenza di Servizi predetta dove il progetto presentato potrà essere opportunamente e auspicabilmente modificato anche alla luce delle prescrizioni, richieste e osservazioni del Comune di Bologna, nonché dei contributi delle altre amministrazioni dello Stato e degli enti convocati tenuti ad adottare atti di intesa, o a rilasciare pareri, autorizzazioni, approvazioni, nulla osta, previsti dalle leggi statali e regionali;

L'Ufficio di Piano con i contributi degli uffici comunali competenti ha redatto una nota tecnica, in allegato al presente provvedimento;

il parere definitivo verrà reso in sede di Conferenza dei servizi dal Direttore dell'Ufficio di Piano o suo delegato autorizzato a rappresentare il Comune di Bologna, alla luce degli approfondimenti progettuali e delle integrazioni già richieste o che, in sede di Conferenza, verranno richiesti anche dagli altri partecipanti, tenuto conto degli indirizzi espressi dal Consiglio comunale con il presente atto e relativi allegati, nonché, già in precedenza, con l'Ordine del giorno n. 124 del 6/3/2017, predisposto nella fase antecedente alla VIA e contenente indirizzi generali in buona parte ancora utili e attuali;

in sede di Conferenza dei Servizi verrà approvato anche il documento di controdeduzioni alle osservazioni sul procedimento di esproprio; si prende al tal fine atto della proposta di risposta formulata da Autostrade e trasmessa con nota P.G.n. 213489/2020 del 29/03/2020;

Considerati:

- la nota tecnica allegata, predisposta dall'Ufficio di Piano con i contributi dei Settori comunali coinvolti, che evidenzia tra l'altro carenze documentali da colmare e criticità progettuali da affrontare e risolvere;
- il parere negativo allegato, adottato dalla Commissione per la Qualità Architettonica e il Paesaggio nella seduta del 11/6/2020;
- l'Ordine del giorno di indirizzo n. 124 del 6/3/2017 approvato dal Consiglio comunale, da intendersi richiamato negli indirizzi generali come parte integrante e sostanziale;

Valutato pertanto opportuno che in sede di Conferenza dei Servizi venga richiestodal rappresentante del Comune, sulla base della nota tecnica richiamata, oltre al recepimento delle prescrizioni indicate nella stessa, anche l'accoglimento delle richieste che si possono così sintetizzare e che nella nota vengono meglio descritte:

- poichè la soluzione progettuale oggetto di valutazione, cosiddetta "Passante Evoluto", si differenzia da quella originaria sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale, essenzialmente per l'eliminazione della corsia di emergenza di 3,00 metri nelle due carreggiate della Tangenziale, da prevedersi come da norma vigente (dm 05/11/2001 "Norme Funzionali e Geometriche per la Costruzione delle Strade") per le strade di categoria A -Autostrade Urbane, e la sua sostituzione con banchina laterale di 1,00 m e piazzole di extra-sosta laterali in punti singolari del tracciato (circa 11 m in carreggiata nord ed 11 m in carreggiata sud), imponendo tra l'altro una diversa classificazione tipologica della infrastruttura (categoria D - Urbana di Scorrimento) , nell'esprimere il parere si rappresenta alla Regione competente all'intesa e in sede di Conferenza dei Servizi la necessità di mantenere, quale soluzione ottimale, la corsia di emergenza di 3,00 metri lungo tutto il tracciato, come da soluzione originaria,quale standard minimo di sicurezza della circolazione e di accessibilità dei mezzi dei mezzi di emergenza e sulla base di un principio generale di sicurezza degli utenti;
- adeguare il progetto alle previsioni relative al nuovo sistema tranviario a servizio della città di Bologna ;

-realizzare le opere di adduzione secondo un crono programma coordinato con quello dell'infrastruttura principale (lotto III della Lungosavena, il ponte sul Reno in località Trebbo di Reno, il completamento della parte ovest dell'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) e dell'insieme delle opere complementari;

- implementare gli interventi di forestazione urbana in conformità all'accordo 2016, all'esito di VIA e a quanto già richiesto dall'Amministrazione comunale e dalla Regione Emilia Romagna e in relazione alla confermata necessità di miglioramento delle misure di mitigazione dell'infrastruttura;

- approfondire e migliorare la progettazione e lo studio dei materiali e delle soluzioni tecniche impiegati per garantire maggiore qualità architettonica all'opera, la sua integrazione nel contesto e il suo corretto inserimento nel paesaggio con particolare riferimento alle barriere antifoniche, alle porte, agli svincoli e alle opere d'arte quali gallerie, cavalcavia e sottopassi;

Valutato altresì opportuno che in sede di Conferenza dei Servizi venga richiesto dal rappresentante del Comune anche l'accoglimento delle ulteriori richieste, osservazioni e raccomandazioni contenute nel parere della Commissione per la Qualità Architettonica e il Paesaggio del 11/6/2020, per la parte di competenza, nonché la considerazione degli indirizzi generali contenuti nell'Ordine del giorno n. 124/2017 del Consiglio comunale, come meglio precisato in dispositivo;

Ritenuto altresì che, relativamente alle opere viabilistiche che dovranno essere prese in carico e gestite dall'Amministrazione Comunale, debba essere prevista una successiva fase di verifica, da parte dell'Amministrazione Comunale, dell'avvenuto inserimento delle prescrizioni nei progetti delle opere stesse;

Rilevato che l'eventuale riclassificazione funzionale della Tangenziale, prevista dall'attuale progetto, non potrà determinare alcuna modifica in relazione agli oneri manutentivi e gestionali della stessa, che rimangono in capo ad Autostrade per l'Italia Spa;

Dato atto che:

la realizzazione di tutti gli interventi previsti nell'Accordo del 15/04/2016, nel Verbale del Comitato di Monitoraggio 16/12/2016 e nel presente Atto aggiuntivo, avverrà senza oneri a carico del Comune di Bologna;

dopo la realizzazione, da parte di Autostrade, l'Amministrazione comunale prenderà in carico le opere e gli interventi di sua competenza, come individuati nell'Accordo e nel Verbale, previa verifica in contraddittorio della corretta esecuzione e consegna delle certificazioni previste;

Valutato che l'espressione del parere consiliare in ordine all'intesa Stato-Regione di cui all'art. 3 del DPR 384/1994 e art. 54 della L.R. 24/2017 avverrà sul progetto definitivo che risulterà nelle fasi successive della Conferenza dei Servizi in seguito alle integrazioni e prescrizioni che nella stessa verranno stabilite;

Dato atto altresì che:

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;

Sentito il Settore Ambiente e Verde;

Preso atto, ai sensi dell'art.49, comma 1, del D.Lgs 18 agosto 2000, n 267, così come modificato dal D.L.174/2012, del parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica espresso dal Responsabile del Settore Ufficio di Piano e del Settore Mobilità Sostenibile ed Infrastrutture;

Stabilito che la presente deliberazione non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente, ai sensi dell'art. 49 comma 1 del Dlgs. n. 267/2000, non si richiede il parere del Responsabile dei servizi finanziari in ordine alla regolarità contabile;

Su proposta del Settore Ufficio di Piano congiuntamente al Dipartimento Urbanistica Casa e Ambiente, e del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, congiuntamente al Dipartimento Lavori Pubblici Mobilità e Patrimonio;

Sentite le commissioni consiliari competenti

### DELIBERA

1. DI DARE ATTO della non conformità del progetto in oggetto alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi vigenti e adottati, come da attestato allegato al presente provvedimento quale sua parte integrante e sostanziale;
2. DI PRENDERE ATTO della nota tecnica redatta dall'Ufficio di Piano con il contributo degli uffici comunali competenti, in allegato al presente provvedimento unitamente agli 11 allegati, nonché del parere reso dalla Commissione per la Qualità Architettonica e il Paesaggio, parimenti in allegato al presente atto;
3. DI DARE ATTO che il Direttore dell'Ufficio di Piano, autorizzato a rappresentare il Comune di Bologna in Conferenza dei Servizi, esprimerà il parere definitivo con le prescrizioni, di progetto ed esecutive, riportate nella nota tecnica sopra richiamata nonché quelle che, anche tenuto conto degli atti richiamati al precedente punto 2, nonché dell'indirizzo del "miglior inserimento urbanistico, territoriale e paesaggistico dell'opera e la tutela dell'ambiente e della salute pubblica, ai quali ad avviso del Consiglio deve essere dato valore preminente" contenuto nell'Ordine del Giorno n. 124/2017, si renderanno necessarie una volta valutate le integrazioni documentali che perverranno, gli approfondimenti che saranno svolti e le modifiche che saranno previste sul progetto definitivo in Conferenza dei Servizi, presenti le altre amministrazioni dello Stato e gli enti comunque tenuti ad adottare atti di intesa, o a rilasciare pareri, autorizzazioni, approvazioni, nulla osta, previsti dalle leggi statali e regionali;
4. DI PRENDERE ATTO della proposta di Autostrade, pervenuta con P.G.n. 213489/2020, di risposta alle osservazioni formulate dai soggetti interessati dal procedimento espropriativo;
5. DI DARE ATTO CHE l'assenso all'intesa tra Stato e Regione per la localizzazione dell'opera di potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna "Passante di Bologna" Autostrada a14 Bologna - Bari – Taranto. Tratto Borgo Panigale–Bologna San Lazzaro, verrà espresso dal Consiglio Comunale sul progetto che risulterà in Conferenza dei Servizi in esito alle integrazioni e modifiche che si renderanno necessarie per le richieste formulate nella stessa,
6. 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, competenti all'intesa ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. n. 383/1994 e all'art. 54 della L.R. n. 24/2017 citati;
7. 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 la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 34, comma 4, del D.Lgs. 18.8.2000 n. 267.

La Presidente del Consiglio  
Luisa Guidone

Il Segretario Generale  
Roberto Finardi

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