

**CRONISTORIA DEL
POTENZIAMENTO DEL SISTEMA
TANGENZIALE DI BOLOGNA**

Novembre 2015

Nel 1986 fu stipulata una Convenzione fra Anas, Autostrade e Comune di Bologna per la realizzazione del **potenziamento da 2 a 3 corsie dell'A14 e delle complanari** nel tratto a nord di Bologna (da Borgo Panigale al torrente Savena) per uno sviluppo di km 12,5 circa.

1986

PROGETTO AMPLIAMENTO 3 + 3

BLOCCO LAVORI

1988

I lavori già aggiudicati (Impresa Condotte) furono bloccati dal Comune a seguito dei Comitati costituitisi contro l'Opera (alcune strutture già prefabbricate furono trasferite a Gallarate).

Nella Convenzione del 1997 tra Autostrade e ANAS fu inclusa la realizzazione di interventi di «*potenziamento dell'Autostrada A14 e della Tangenziale di Bologna dal km 8+453 al km 22+045*», nello specifico:

- terza corsia sull'A14;
- Interventi di miglioramento di n.7 svincoli delle complanari;
- realizzazione dello svincolo di Fiera sull'A14;
- realizzazione dello svincolo La Muffa sull'A1.

1997

NUOVO PROGETTO AMPLIAMENTO A14 + SVINCOLI

CONVENZIONE AMPLIAM. A14 + SVINCOLI

1999

Gli interventi previsti nella Convenzione del 1997 furono oggetto, nel 1999, di apposito accordo stipulato tra Autostrade, ANAS, Regione, Provincia di Bologna, Comune di Bologna e Ente Fiera.

In data 08/08/2002 venne stipulato un accordo, **senza il coinvolgimento di Autostrade**, tra il Ministero delle Infrastrutture, Regione Emilia Romagna e Provincia di Bologna per la realizzazione del **Passante Nord di Bologna**, annullando di fatto il progetto di ampliamento già in Convenzione.

2002

ANNULLAMENTO PROGETTO (CONVENZIONE 1999)

Con delibera provinciale del 30/03/2004 fu approvato il **Piano di Coordinamento Provinciale di Bologna** (PTCP), che inseriva il tracciato del Passante Nord, definito nello Studio di Fattibilità redatto dalla Provincia di Bologna e la Regione Emilia Romagna, quale opera di rilevanza strategica sia da un punto di vista trasportistico sia per un equilibrato sviluppo del territorio.

2004

PTCP – PASSANTE NORD

TERZA CORSIA DINAMICA

2004

A seguito del diverso assetto pianificatorio infrastrutturale introdotto il 02/08/2004 e agli accordi del 2002, al fine di risolvere il problema di congestione della A14, venne siglato un accordo per risolvere nel breve periodo le criticità della A14 introducendo la **terza corsia dinamica**.

Il 29/12/2004 il Consorzio Pizzarotti ed Eiffage presentò all'ANAS una proposta di **Project Financing** per la realizzazione e gestione del Passante Nord di Bologna. Alla proposta fu associato un contributo pubblico di circa 460 milioni di € e tariffe ben più elevate rispetto ai valori medi nazionali. Essenzialmente a carico del Comune e Provincia di Bologna.

2004

PROJECT FINANCING PASSANTE DI BOLOGNA

INACCETTABILITA' PROJECT FINANCING

2007

Il 6 settembre 2007, si tenne un incontro presso il Ministero delle Infrastrutture con i rappresentanti di Regione Emilia Romagna, degli Enti Interessati, dell'ANAS, di Autostrade e della Società Pizzarotti; durante l'incontro il Ministro Di Pietro **dichiarò "irricevibile"** la proposta di Project Financing di Pizzarotti.

Nella Convenzione Unica del 10/12/2007 tra ANAS ed Autostrade, all'interno del capitolo "Altri Investimenti" e nello specifico alla voce «**adeguamento e potenziamento rete** (...)», fu destinato un importo per «**Altri Interventi**» da individuare di intesa con il Concedente.

2007

CONVENZIONE UNICA

A Gennaio del 2008 la terza corsia dinamica fu aperta al traffico. La realizzazione dell'opera, i cui lavori iniziarono nel 2005 interessando l'A14 dal km 9 al km 22 circa, consentendo di risolvere le problematiche di congestione e garantendo nel contempo una **riduzione del Total Delay fino ad 1/3** del valore iniziale.

2008

APERTURA TERZA CORSIA DINAMICA

PARERE DELLA COMMISSIONE EUROPEA

2010

La Commissione Europea chiuse l'istruttoria esprimendo parere positivo sull'ipotesi che il progetto del Passante Nord di Bologna venisse **realizzato da parte di Autostrade**, a patto che venisse riconfigurato come un potenziamento «fuori sede» e non come «nuova infrastruttura»; chiarendo nel parere: *«Il nuovo progetto verrà realizzato come strumento ausiliario per l'A14, la cui sede e natura rimangono immutate»*.

In data 13/07/2012 fu sottoscritto un Verbale di Intesa tra Autostrade, Concedente, Regione, Provincia di Bologna e Comune di Bologna che prevedeva l'impegno di Autostrade a predisporre lo **studio di fattibilità** del Passante Nord e della **banalizzazione** del sistema esistente. Venne inoltre costituito un **Comitato Tecnico** con funzione di condivisione delle scelte progettuali.

2012

VERBALE DI INTESA PER STUDIO DI FATTIBILITA'

CHIUSURA LAVORI COMITATO TECNICO

2012

Il Comitato Tecnico concluse i lavori formalizzando la **mancata condivisione dello studio di fattibilità** presentato da Autostrade a luglio 2012, in quanto gli Enti Locali proposero un tracciato differente e più lungo di circa 9 km rispetto a quello studiato da Autostrade (con conseguente minore efficacia e maggiore consumo di risorse).

Su indicazione del Ministero, Autostrade accettò di proseguire l'iter progettuale dell'opera sulla base del **corridoio proposto dagli Enti** per il tracciato del Passante Nord.

2013

DEFINIZIONE DEL CORRIDOIO PER IL TRACCIATO

Il 29 luglio 2014 è stato sottoscritto un Accordo tra Autostrade, Concedente, Regione e Città Metropolitana e Comune di Bologna che prevedeva l'impegno da parte di Autostrade per la **progettazione preliminare del Passante di Bologna e degli interventi di banalizzazione** del sistema tangenziale, sulla base di uno schema di tracciato e di pedaggiamento definiti e allegati all'atto, stabilendo un limite massimo di spesa pari a 1.280,00 milioni di €. In caso di condivisione del progetto da parte degli Enti, l'accordo prevede che lo stesso venga trasmesso al Ministero per approvazione, corredato dei pareri positivi di Regione, Comune e Città Metropolitana.



Autostrade **ha consegnato al MIT il progetto preliminare a luglio 2015**, nel rispetto dei termini previsti dall'Accordo del 2014; trasmettendo poi una **revisione del progetto** nel mese di settembre 2015 a seguito di ulteriori approfondimenti sul sistema banalizzato. Tale progetto è stato oggetto di **presentazione ai Sindaci** dei Comuni interessati dal tracciato in data 7 ottobre 2015, alla presenza della Regione e della Città Metropolitana di Bologna.

In base all'accordo sottoscritto, Autostrade resta in attesa delle indicazioni del Concedente in merito agli sviluppi dell'iniziativa, anche alla luce delle determinazioni espresse dagli Enti Locali e preannunciate a mezzo stampa nelle ultime settimane.