



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna Tra

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, rappresentato dal Signor Ministro Graziano Delrio, in seguito per brevità Ministero

Regione Emilia – Romagna, rappresentata dal Presidente Stefano Bonaccini, in seguito per brevità Regione

Città Metropolitana di Bologna, rappresentata dal Consigliere Delegato a Mobilità e Infrastrutture, Irene Priolo, in seguito per brevità Città metropolitana

Comune di Bologna, rappresentato dal Sindaco Virgino Merola, in seguito per brevità Comune

Società Autostrade per l'Italia S.p.A., rappresentata dall'Amministratore Delegato Giovanni Castellucci, in seguito per brevità ASPI

tutte congiuntamente definite in seguito le Parti

PREMESSO:

- che in data 29 luglio 2014 il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna (ora Città Metropolitana), Comune di Bologna e Autostrade per l'Italia hanno sottoscritto un Accordo (in seguito Accordo del 2014) per lo sviluppo da parte di ASPI della progettazione preliminare del Passante nord di Bologna e degli interventi di banalizzazione sull'attuale tratto autostradale dell'A14, sotteso al Passante di Bologna, ricompreso tra Borgo Panigale e S. Lazzaro, secondo lo schema di tracciato ed il sistema di banalizzazione e pedaggiamento allegati all'accordo stesso;
- che in particolare il predetto Accordo del 2014 prevedeva l'impegno di ASPI di trasmettere la progettazione preliminare dell'intervento a tutte le altre parti firmatarie dell'Accordo stesso, stabilendo termini e condizioni per procedere alla progettazione definitiva, nonché alla realizzazione dell'intervento, previa stipula di apposito atto aggiuntivo alla vigente Convenzione Unica tra il Ministero ed ASPI per l'inserimento dell'intervento stesso e del relativo sistema di pedaggiamento tra gli impegni di investimento di ASPI, nell'ambito degli interventi di cui all'art. 2, comma 2, lett. C 3, di cui alla tabella Altri Investimenti;
- che in seguito alla richiesta dei Comuni di un maggior coinvolgimento nelle fasi progettuali, nell'ottobre 2014 è stato avviato un **"tavolo metropolitano Passante nord"** coordinato dalla

Provincia e Comune di Bologna con il coinvolgimento di Regione Emilia Romagna ed i Comuni di Argelato, Bentivoglio, Budrio, Calderara di Reno, Castel Maggiore, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Sala Bolognese, San Lazzaro di Savena e Zola Predosa. A conclusione del tavolo di lavoro è stato redatto un documento resoconto degli incontri con i singoli Comuni correlato da una rappresentazione cartografica, in cui si evidenziano problematiche relativamente al posizionamento del tracciato allegato all'Accordo di luglio 2014 e agli aspetti di inserimento territoriale dell'opera. Tale documento è stato inviato ad ASPI da parte degli Enti locali a dicembre 2014, quale contributo preliminare alla progettazione del Passante nord;

- che, in ottemperanza al succitato Accordo del 2014, ASPI ha trasmesso il Progetto Preliminare del Passante nord al Ministero in data 30 luglio 2015;
- che, a seguito di richieste di miglioramento sulle opere di banalizzazione dell'A14, il progetto è stato ripresentato da ASPI al Ministero in data 18 settembre 2015 e, successivamente, trasmesso alla Regione, alla Città metropolitana ed al Comune;
- che in ottemperanza a tale Accordo del 2014, la Regione, la Città Metropolitana ed i Comuni territorialmente interessati hanno proceduto all'esame di tale progetto, al fine di verificare la possibilità di formalizzare la propria condivisione allo stesso; a tale fine, la Regione Emilia Romagna nel mese di novembre del 2015 ha organizzato incontri di approfondimento con i Comuni territorialmente interessati per valutare complessivamente l'impatto territoriale, ambientale ed economico dell'opera;
- che, all'esito di tale esame, la Regione, la Città Metropolitana ed il Comune, pur rilevando la completezza delle attività progettuali svolte da ASPI, hanno rappresentato con lettera del 04/12/2015 inviata al Ministero e ad ASPI che sono emerse criticità strutturali sulla soluzione complessiva del previsto sistema tangenziale/autostradale sotto i profili territoriale, ambientale, paesaggistico ed economico;
- che pertanto le Parti convengono di non dare più seguito all'iniziativa di cui all'Accordo del 2014;
- che permane da parte del Ministero, della Regione, della Città Metropolitana ed del Comune l'urgenza della soluzione del nodo bolognese stante la sua importanza e strategicità di carattere internazionale, nazionale e metropolitano;
- che, a tal fine, sono stati svolti degli approfondimenti che hanno permesso di individuare le linee di intervento;
- che, in funzione delle alternative studiate nel corso degli ultimi anni, nonché dei mutati scenari di traffico che hanno evidenziato una significativa riduzione dello stesso a partire già dal 2008 ed i relativi minori tassi di crescita che si sono successivamente registrati rispetto alle originarie previsioni, è stata individuata dalle Parti quale migliore soluzione quella di procedere mediante un intervento di potenziamento che si traduce in un ampliamento in sede sia della A14 che della tangenziale, portando entrambe le infrastrutture stradali a tre corsie + emergenza per ogni senso di marcia,

nonché la realizzazione di opere sul territorio di adduzione al suddetto sistema autostradale/tangenziale;

- che il presente Accordo si pone come obiettivo la definizione di un progetto che, a partire dall'analisi del contesto insediativo esistente, sviluppi il tema del potenziamento in sede con un approccio che veda nell'infrastruttura anche l'opportunità di riorganizzare, con particolare attenzione alla mitigazione ed all'inserimento ambientale, lo spazio ed il territorio adiacente già fortemente urbanizzato in un'ottica di minor occupazione del territorio, anche con un coerente sviluppo delle infrastrutture di adduzione al sistema autostradale/tangenziale;
- che per la realizzazione di tale soluzione è necessario addivenire ad un nuovo accordo che ne sancisca caratteristiche e modalità di realizzazione;
- che, pertanto, le Parti come sopra costituite convengono e stipulano quanto segue.

Art. 1

(Premesse)

Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Accordo.

Art. 2

(Obiettivi dell'Accordo)

L'area di Bologna rappresenta la cerniera del sistema dei trasporti nazionali per i collegamenti nord-sud, sia per quanto riguarda la rete ferroviaria che quella autostradale. Il semianello tangenziale-autostradale di Bologna interconnette le principali direttrici di traffico nazionale (autostrade A1Mi-Fi; A1-A14; A13) e regionale. L'attuale sistema infrastrutturale presenta un elevato livello di congestione e quindi un deficit di capacità stradale.

Il presente Accordo si pone quindi l'obiettivo di risolvere una criticità trasportistica di livello nazionale e di migliorare l'accessibilità viaria di livello metropolitano stabilendole condizioni e gli impegni delle Parti per:

- la realizzazione del potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia più emergenza dell'A14;
- la realizzazione del potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia più emergenza sulle complanari, prevedendo dei tratti a quattro corsie per senso di marcia più emergenza;
- rigeometrizzazione degli svincoli delle complanari;
- l'individuazione delle opere finalizzate al miglioramento dell'adduzione al sistema autostradale/tangenziale;
- le soluzioni avanzate di mitigazione ambientale e di miglioramento dell'inserimento territoriale/paesaggistico.

Art. 3
(Oggetto dell'Accordo)

Gli interventi oggetto del presente Accordo sono individuati nella Relazione Preliminare inclusiva del sistema di pedaggiamento (allegato 1) che, unitamente al cronoprogramma (allegato 2), sono parte integrante e sostanziale dell'Accordo stesso. La Relazione Preliminare individua l'assetto complessivo del potenziamento in sede del Nodo di Bologna, e di massima, gli interventi di mitigazione.

Gli interventi consistono in:

- a) ampliamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna a partire dallo svincolo 3 del "ramo verde" della complanare fino allo svincolo 13 di Bologna S. Lazzaro con le seguenti specifiche:
- a.1 realizzazione di tre corsie con emergenza per senso di marcia sull'A14 ;
 - a.2 realizzazione di tre corsie più emergenza per senso di marcia sul tratto delle complanari che va dallo svincolo 3 allo svincolo 6 e dallo svincolo 8 allo svincolo 13 e a quattro corsie più emergenza sul tratto che collega lo svincolo 6 allo svincolo 8;
 - a.3 potenziamento e riqualificazione degli svincoli funzionali e della viabilità locale di adduzione al sistema tangenziale e interventi di ricucitura urbana (sovrappassi, sottovia, etc).

Relativamente ai suddetti interventi nella Relazione Preliminare sono individuate le soluzioni di massima per la mitigazione ambientale e per un miglioramento dell'inserimento territoriale/paesaggistico della tangenziale/A14, come di seguito dettagliate e nei termini meglio specificati nella predetta Relazione preliminare:

- gallerie foniche;
 - sistema diffuso di protezione acustica;
 - interventi di naturalizzazione;
 - interventi di de-impermeabilizzazione;
 - interventi di realizzazione e potenziamento di parchi urbani su aree pubbliche.
- b) Interventi di completamento della rete viaria di adduzione a scala urbana-metropolitana:
- b.1 potenziamento e completamento della intermedia di Pianura nel tratto tra via Stelloni (comune di Calderara di Reno) e l'innesto con la SP 86 Nuova San Donato (comune di Granarolo), il nuovo ponte sul Reno, la realizzazione del collegamento fra la SP 5 e la SP 86 e adeguamento delle viabilità esistenti nei tratti di ricucitura;
 - b.2 realizzazione del lotto 3 dell'asse Lungo Savena;
 - b.3 nodo di Funo - accessibilità a Interporto e Centergross;
 - b.4 il secondo lotto del nodo di Rastignano ottimizzato.

Le Parti ritengono che i contenuti dei suddetti documenti allegati al presente Accordo siano idonei e necessari a risolvere le criticità presenti nel nodo di Bologna e conformi alla normativa di riferimento e costituiscono la base per la definizione del progetto nel suo complesso come previsto nel presente Accordo.

Tutti gli interventi di cui alla lettera a) del presente articolo dovranno essere realizzati da ASPI che provvederà anche alla relativa gestione e manutenzione.

Gli interventi di cui alla lettera b) del presente articolo saranno realizzati da ASPI e successivamente gestiti e mantenuti a cura e spese della Città Metropolitana.

Pur non rientrando nell'oggetto del presente Accordo, considerato il nuovo assetto infrastrutturale che si verrà a definire, il Ministero, in accordo con ASPI, si impegna a rivedere l'intervento di ampliamento alla IV^a corsia dell'autostrada A14 nel tratto Bologna S. Lazzaro - diramazione di Ravenna, prevedendo, come alternativa al solo tratto di ampliamento in sede della IV^a corsia (dinamica), la realizzazione della complanare Nord all'A14 da Bologna San Lazzaro a Ponte Rizzoli, con introduzione di una stazione satellite a Ponte Rizzoli che controllerà sia la complanare nord, di nuova realizzazione, sia la complanare sud esistente, assicurando una condizione di isopedaggio rispetto alla barriera di San Lazzaro.

Art. 3 bis

(Confronto pubblico e Comitato di monitoraggio)

Trattandosi di un progetto che consolida la presenza di un'importante infrastruttura all'interno del territorio urbano, ASPI svilupperà, sulla base ed in coerenza con la Relazione Preliminare, il Progetto preliminare degli interventi di cui alla lettera a) del precedente articolo 3 al fine di attivare un Confronto pubblico. Lo sviluppo del Progetto preliminare e definitivo avverrà avvalendosi anche di esperti di chiara fama in materia di progettazione ambientale, paesaggistica e architettonica, selezionati da ASPI, sentite anche le altre Parti..

La fase di Confronto pubblico consisterà nella presentazione al territorio, nelle modalità e nei tempi che saranno concordati tra le Parti, delle soluzioni progettuali individuate nel Progetto preliminare, attraverso illustrazioni pubbliche e attività di coinvolgimento dei cittadini o di istituzioni tecnico scientifiche (università, ordini professionali, etc.) favorendo la proposizione di idee che consentano di raccogliere i vari contributi premiando le migliori soluzioni. Ciò al fine di individuare, nel rispetto di quanto definito nella Relazione Preliminare, comparando le soluzioni in termini di costi/benefici, i possibili miglioramenti da apportare al progetto per favorire un migliore inserimento nel tessuto urbano dell'opera e per ottimizzare l'utilizzo delle risorse.

Per supportare tale fase di confronto pubblico, dovranno essere individuate da ASPI, di concerto con le altre Parti, specifiche professionalità con comprovata esperienza nel confronto pubblico.

Le Parti costituiranno un Comitato di Monitoraggio tecnico scientifico, coordinato dal Ministero - al quale parteciperà un rappresentante di ciascuna Parte - che dovrà inoltre valutare eventuali contributi derivanti dal Confronto pubblico, individuando gli eventuali interventi di miglioramento nel rispetto dei

principi fissati dal presente Accordo e fermo rimanendo una sostanziale invarianza del costo complessivo dell'iniziativa.

A tal fine ASPI entro il 30 giugno 2016 presenterà il Progetto preliminare, sviluppando quanto indicato nella Relazione Preliminare e predisponendo tutti gli eventuali documenti che si rendessero necessari.

La fase di Confronto pubblico dovrà terminare entro il 31 ottobre 2016.

Art. 4

(Progettazione definitiva)

Per quanto riguarda gli interventi di cui alla lettera a) del precedente articolo 3, sulla base di quanto emerso dal Confronto pubblico e delle indicazioni fornite dal Comitato e nel rispetto dei documenti allegati al presente Accordo, ASPI si impegna ad elaborare il relativo progetto definitivo e lo studio di impatto ambientale entro sette mesi dall'efficacia del presente Accordo.

Analogamente ASPI si impegna ad elaborare il progetto definitivo degli interventi di cui alla lettera b) del medesimo articolo 3 entro il medesimo termine di cui sopra.

Lo sviluppo della progettazione avverrà in stretta collaborazione con gli Enti locali, sotto il coordinamento del Ministero e con il supporto del Comitato di Monitoraggio.

Art. 5

(Completamento del progetto definitivo, VIA e CdS)

Per gli interventi di cui alla lettera a) del precedente articolo 3, non appena terminato lo studio di impatto ambientale ed il progetto definitivo nei termini di cui al precedente articolo 4, ASPI avvierà, nel rispetto della tempistica di cui al Cronoprogramma allegato, l'iter autorizzativo (Valutazione di Impatto Ambientale e Localizzazione urbanistica ai sensi del D.P.R. 616/77 e D.P.R. 383/94 e s.m.i.).

Per gli interventi di cui alla lettera b) dell'art. 3, ASPI avvierà, nel rispetto della tempistica di cui al Cronoprogramma allegato, i relativi iter autorizzativi.

Nel corso dei suddetti iter autorizzativi, la Regione, la Città Metropolitana ed il Comune si impegnano a confermare ed a supportare le scelte progettuali adottate in conformità del presente Accordo.

Art. 6

(Inserimento degli interventi in Convenzione Unica)

Prima dell'avvio degli iter autorizzativi di cui all'articolo 5 - sempre che permangano i presupposti tecnici, economici ed esecutivi degli interventi, contenuti nel presente Accordo - il Ministero Concedente sottoscriverà con ASPI, ai sensi dell'art. 14 della vigente Convenzione Unica, apposito Verbale, per l'inserimento degli interventi e del relativo sistema di pedaggiamento nei termini di cui all'allegato 1 tra gli impegni di investimento di ASPI ed in particolare nell'ambito degli interventi di cui all'articolo 2, comma 2, C3 della Convenzione Unica, di cui alla Tabella riportata in allegato K all'atto aggiuntivo 24 dicembre 2013 "Altri Investimenti" e segnatamente nella voce "Altri interventi".

Il predetto Verbale sarà efficace a seguito dell'approvazione dello stesso con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Art. 7

(Approvazione del progetto definitivo)

Intervenuta l'efficacia del Verbale di cui al precedente articolo 6 ed all'esito positivo degli iter autorizzativi di entrambi i progetti di cui al precedente articolo 5, il Ministero, in accordo con ASPI valuterà entro 30 giorni successivi, dal ricevimento del Provvedimento di intesa Stato/Regione - emanato ai sensi del D.P.R. 616/77 e D.P.R. 383/94 e s.m.i. – se, in funzione delle prescrizioni apportate, permangano i presupposti tecnici, economici ed esecutivi degli interventi, contenuti nel presente Accordo.

In caso positivo, se rispettati i termini del Cronoprogramma e le modalità di affidamento degli interventi di cui all'art 3 lettera a), ASPI procederà ad adeguare i progetti, procedendo contestualmente a sviluppare il progetto esecutivo degli interventi di cui al precedente articolo 3, lett. a) e ad adeguare il progetto definitivo degli interventi di cui alla lettera b) del medesimo articolo 3. Entrambi i progetti saranno trasmessi da ASPI, entro i 60 giorni successivi alla ricezione del Provvedimento di cui sopra, al Ministero che si impegna ad approvarli entro 90 giorni.

Diversamente, qualora dalla valutazione di cui sopra emerga che siano intervenute prescrizioni o fatti esterni che abbiano alterato i presupposti tecnici, economici ed esecutivi dell'iniziativa, vengono meno gli obblighi di eseguire gli interventi oggetto del presente Accordo ed il Ministero ne darà comunicazione alle altre Parti. In tal caso, salvo diverso accordo tra il Ministero ed ASPI, e qualora tra le Parti sia stato esperito senza successo l'individuazione di una soluzione alternativa – nel rispetto dei contenuti sostanziali del presente accordo - il Ministero stesso potrà stralciare gli interventi di cui al precedente articolo 3 dagli impegni di investimento di ASPI – ed in particolare dalla Tabella riportata in allegato K - "elenco e descrizione delle opere oggetto della Convenzione Unica"- all'atto aggiuntivo del 24 dicembre 2013, "Altri Investimenti" e segnatamente nella voce "Altri interventi", e troverà applicazione quanto previsto nel successivo articolo 9.

Art. 8

(Esecuzione dei lavori)

Fermo restando quanto precisato al precedente articolo 7, ASPI procederà ad elaborare il progetto esecutivo degli interventi di cui all'articolo 3, lett. b) ed all'affidamento dei lavori in conformità al cronoprogramma integrato allegato 2,esperando le procedure di gara ad evidenza pubblica per tutti gli interventi di cui al citato articolo 3, fatta eccezione dei soli lavori relativi agli interventi di cui alla lettera a) del medesimo articolo 3 che, attesa la relativa complessità tecnico realizzativa da effettuarsi in costanza di traffico, ASPI affiderà alla società collegata, nel rispetto della normativa vigente e coerentemente a quanto meglio indicato nel programma degli affidamenti inviato al Concedente.

La Regione, la Città Metropolitana ed il Comune si impegnano a fornire, su richiesta di ASPI, sin dalle fasi di progettazione, ogni supporto al fine dell'individuazione di eventuali misure per il contenimento del costo dell'iniziativa.

Art. 9

(Mancato avveramento delle condizioni e recupero degli oneri di progettazione)

In caso di mancata sottoscrizione o efficacia del Verbale nei termini di cui al presente Accordo, ovvero di esito negativo degli iter approvativi dei Progetti Definitivi, ovvero nel caso già disciplinato al precedente

articolo 7, il Ministero, in accordo con ASPI e sentite le parti, potrà destinare gli importi previsti per gli interventi oggetto del presente Accordo ad altre iniziative, fermo restando che tutti gli oneri sostenuti da ASPI stessa, valutati riconoscibili dal Concedente, per lo sviluppo dello studio di impatto ambientale e della progettazione, troveranno integrale copertura – al pari di quelli già sostenuti per la progettazione del Passante di Bologna di cui all’Accordo del 29 luglio 2014 – nell’ambito della voce “Altri Investimenti” nella citata tabella riportata in allegato K (“elenco e descrizione delle opere oggetto della Convenzione Unica”) all’atto aggiuntivo stipulato tra il Ministero ed ASPI il 24 dicembre 2013, e segnatamente nella voce “Altri interventi”.

Art. 10
(Efficacia)

L’efficacia del presente Accordo è subordinata all’approvazione degli Organi deliberanti di Regione, Città Metropolitana, Comune ed ASPI.

Allegato n. 1 Relazione Preliminare

Allegato n. 2 Cronoprogramma

Bologna, 15 Aprile 2016