Atto aggiuntivo all'Accordo del 15/04/2016 per il Potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna

Tra

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in seguito per brevità Ministero, rappresentato da

Regione Emilia - Romagna, in seguito per brevità Regione, rappresentata da

Città metropolitana di Bologna, in seguito per brevità Città Metropolitana, rappresentata da

Comune di Bologna, in seguito per brevità Comune, rappresentato da

la Società Autostrade per l'Italia S.p.A., in seguito per brevità ASPI, rappresentata da

tutte congiuntamente definite in seguito le Parti

PREMESSO:

- che in data 15.04.2016, è stato sottoscritto un accordo tra il Ministero, la Regione, il Comune, la Città Metropolitana e ASPI - di seguito Accordo - che prevede il potenziamento in sede sia della A14 che della tangenziale (in seguito anche Passante di Bologna), nonché la realizzazione di opere sul territorio di adduzione al sistema, come meglio precisato negli allegati 1 e 2 dell'Accordo stesso;
- che nell'ambito del citato Accordo, è inoltre previsto l'impegno del Ministero, in accordo con ASPI, a rivedere l'intervento di ampliamento alla IV^ corsia dell'autostrada A14 nel tratto Bologna S. Lazzaro - diramazione di Ravenna, prevedendo, come alternativa al solo tratto di ampliamento in sede della IV 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 in data 16.12.2016 è stato sottoscritto il verbale finale dal Comitato di Monitoraggio nel quale sono stati definiti gli interventi migliorativi al progetto preliminare del potenziamento del Passante di Bologna ed è stato stralciato, dalle opere di adduzione, il Lotto 2 di Rastignano, a favore del nuovo collegamento tra via del Triumvirato e Via del Chiù;
- che in data 10.01.2017 è stata avviata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale relativa alle opere del Passante di Bologna, che si è conclusa con esito positivo con D.M. n. 133 del 30.03.2018 emanato dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni Culturali;
- che, con specifico riferimento allo svincolo di Lazzaretto, le parti hanno concordato di sviluppare la fattibilità di una soluzione per lo svincolo e la relativa viabilità di adduzione, alternativa rispetto alla configurazione oggetto di deposito ai fini espropriativi su cui si era espressa positivamente all’esame della Valutazione di Impatto Ambientale, che ASPI con nota del 05/06/2018 si è resa disponibile ad approfondire;
- che in data 21.03.2018 ASPI ha trasmesso il progetto definitivo agli Enti competenti per l'esame e accertamento della Conformità Urbanistica ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. 616/77;
- che in data 30.05.2018 la Regione ha trasmesso al MIT e ad ASPI una nota relativa alla proposta di rimodulazione del quadro degli interventi previsti nell'area bolognese svolta dagli Enti Territoriali;

- che in data 05.06.2018 ASPI ha trasmesso agli Enti sottoscrittori dell'Accordo una nota di condivisione di quanto rappresentato nella lettera della Regione di cui al punto precedente, specificando, tra l'altro, alcune modalità di ottemperanza per le prescrizioni contenute nel DEC/VIA n. 133/2018 nonché per le opere di adduzione;

- che in data 16.06.2018 il MIT ha fornito ad ASPI e agli Enti sottoscrittori dell'Accordo il proprio nullaosta;

- che in data 09.07.2018 la Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali del Ministero ha convocato la Conferenza dei Servizi per il 13.09.2018 ai fini del perfezionamento dell'Intesa Stato – Regione;

- che nel corso delle interlocuzioni tra Ministero ed ASPI avvenute nel mese di giugno, il Ministero ha chiesto alla Concessionaria di eseguire ulteriori approfondimenti progettuali e di valutare soluzioni alternative/ottimizzazioni dell'intervento previsto per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna;

- che alla luce delle richieste formulate, il Ministero in data 17.08.2018 ha rinviato la Conferenza dei Servizi in attesa dell'esito delle valutazioni progettuali da parte di ASPI;

- che all'esito degli approfondimenti svolti tra il Ministero ed ASPI in relazione a diverse alternative progettuali, conclusi a marzo 2019, è stata confermata la necessità di un potenziamento in sede del sistema autostradale tangenziale, individuando una nuova soluzione che si configura come un'ottimizzazione del progetto all'esame della Conferenza dei Servizi che prevede la realizzazione della corsia di emergenza in A14 e la realizzazione della terza corsia con banchina laterale in complanare, con riclassificazione di quest'ultima infrastruttura viaria;

- che in data 8.04.2019 il Ministero ha trasmesso agli Enti locali il documento di sintesi delle valutazioni di cui al punto precedente, specificando la necessità di sottoscrivere un atto aggiuntivo all'accordo del 15.04.16 per consentire il prosieguo delle attività;

- che pertanto per la realizzazione di tale soluzione è necessario addivenire alla sottoscrizione di un atto aggiuntivo all'Accordo al fine di recepire le ottimizzazioni al progetto, definendo, stante l'attuale stato autorizzativo, il relativo iter approvativo, fermo rimanendo quanto stabilito nell'Accordo medesimo e nei relativi allegati 1 e 2, salvo quanto diversamente disciplinato nel presente atto aggiuntivo;

- che, pertanto, le Parti come sopra costituite convengono e stipulano quanto segue.

Art. 1

Le premesse e gli allegati A (Relazione tecnica) e B (Cronoprogramma delle opere di cui alla lettera a) fanno parte integrante e sostanziale del presente atto.

Art. 2

Al fine di recepire la nuova configurazione progettuale, come definita tra le Parti all'esito dell'iter di cui in premessa, all'art. 2 (Obiettivi dell'Accordo), sostituire il secondo alinea con il seguente:

"- *realizzazione del potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia, con banchina laterale sulle complanari, prevedendo dei tratti a quattro corsie per senso di marcia, con banchina laterale e piazzole di sosta ove necessario".*

Art. 3

L'art. 3 (Oggetto dell'Accordo) dell'Accordo è cosi sostituito:

Art. 3 (Oggetto dell'Accordo)

Il presente Accordo ha per oggetto l'ottimizzazione del progetto del Passante di Bologna nel rispetto delle opere già previste all'interno degli atti autorizzativi.

Gli interventi oggetto del presente Accordo sono individuati nell'allegato tecnico (allegato A) che modifica la relazione preliminare di cui all'allegato 1 citato in premessa, che rimane valida ed efficace salvo che per le parti specificamente indicate nell'allegato A stesso.

Gli interventi consistono in:

a) ampliamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna dallo svincolo 3 allo svincolo 13 della complanare con le seguenti specifiche:
   - *a.1 realizzazione di una piattaforma a tre corsie con emergenza per senso di marcia sull'A14;*
   - *a.2 realizzazione di una piattaforma eventualmente riclassificata a tre corsie più banchina laterale per senso di marcia sul tratto della complanare che va dallo svincolo 3 allo svincolo 6 e dallo svincolo 8 allo svincolo 13 e a quattro corsie più banchina laterale sul tratto che collega lo svincolo 6 allo svincolo 8, con piazzole di sosta laddove necessario. Si procederà alle verifiche normative di dettaglio, al fine di definire tale eventuale riclassificazione, che comunque non dovrà comportare trasferimento di proprietà e/o gestione della infrastruttura agli Enti Locali.*
   - *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.), già compresi nel progetto del Passante di Bologna.*

Si confermano inoltre gli interventi di mitigazione ambientale e di inserimento territoriale/paesaggistico già previsti nella Relazione Preliminare dell'Allegato 1 e contenute nel progetto sottoposto a VIA.
ASPI predisporrà la documentazione utile per la valutazione in sede di Conferenza di Servizi del quadro delle ottemperanze alle condizioni poste dal Decreto VIA (D.M. 133/2018), comprese quelle della Regione Emilia Romagna di cui alla Delibera di Giunta Regionale n. 1202 del 2/8/2017, non già ricomprese e non in contrasto con le prescrizioni di cui all'art. 1 – sezioni A) e B) del medesimo Decreto VIA, come esplicitato dall'art. 1 sez. C) del Decreto e specificato nel parere CTVA, parte integrante dello stesso.
Per il tema delle terre e rocce da scavo, la condizione di riferimento è la n.9 dell'art. 1 - sezione A del DEC/VIA e la Determina DVA-DEC-409 del 6/12/2017 di approvazione del Piano di Utilizzo.
Si evidenzia infine che all'Osservatorio ambientale, istituito dal Decreto VIA, è affidato il compito di "verificare l'ottemperanza delle condizioni ambientali impartite nel provvedimento di valutazione ambientale dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e dalla Regione". Si auspica pertanto che tale organismo venga celermente costituito.

b) Interventi di completamento della rete viaria di adduzione a scala urbana metropolitana, come definiti nella nota RER del 30/05/2018 e nel riscontro ASPI del 05/06/2018 citati in premessa e meglio precisati nell'allegato A.

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 gli elementi essenziali per l'aggiornamento 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 dovranno essere realizzati da ASPI e successivamente gestiti e manutenuti a cura e spese degli Enti Locali.

Per quanto riguarda il Nuovo Svincolo Lazzaretto ed il relativo collegamento all'Asse Attrezzato a seguito della sottoscrizione del presente atto verrà condivisa la soluzione da sviluppare e definito il relativo iter approvativo; nel caso si rendessero necessarie opere di bonifica delle aree interessate dai lavori ovvero oneri aggiuntivi per l'interferenza con l'esercizio della linea AV, la stessa soluzione dovrà essere ottimizzata al fine di garantire il necessario rispetto dell'importo dello svincolo e del relativo collegamento (pari a complessivi 20 mil €).

Pur non rientrando nell'oggetto del presente Accordo, fanno parte del più generale riassetto del Nodo di Bologna i seguenti interventi (nei termini ricompresi nelle previsioni di cui all'art 15 della Convenzione Unica e, per quanto attiene alle opere di adduzione, nell'ambito degli interventi di cui all'articolo 2, comma 2, lett. C3 della Convenzione stessa) per i quali il Ministero e gli Enti si impegnano a sostenere la positiva conclusione dei relativi iter autorizzativi:

- *quarta corsia dell'autostrada A14 nel tratto Ponte Rizzoli - diramazione di Ravenna;*
- *complanare Nord all'A14, da Bologna San Lazzaro a Ponte Rizzoli, con introduzione di una stazione satellite a Ponte Rizzoli;*
- *terza corsia dell'autostrada A13 nel tratto Bologna – Ferrara;*
- *prosecuzione, fino alla via Aposazza, del sistema tangenziale di Bologna mediante due viabilità complanari alla A13, ciascuna ad una corsia per senso di marcia e con raccordo a via Aposazza;*
- *potenziamento dello S.P. 3 fra l'attuale incrocio con la via Sammarina e la rampa in uscita sulla rotonda del Segnatello;*
- *interventi migliorativi sulla S.P.20.*

In accordo alle intese sopraggiunte in occasione degli ultimi confronti sul progetto, le economie derivanti dall'aggiornamento del progetto del Passante di Bologna, compiutamente definite a valle del perfezionamento della progettazione definitiva, saranno destinate ad ulteriori interventi di inserimento ambientale ed urbano strettamente connessi all'infrastruttura autostradale.
Pertanto, entro la conclusione della Conferenza dei Servizi, le Parti si impegnano a individuare e a condividere le opere integrative a completamento dell'inserimento ambientale ed urbano e a valutarne la fattibilità tecnica e la relativa stima preliminare; tali opere confluiranno in apposito verbale, nel quale saranno

altresì individuati gli iter autorizzativi ed attuativi delle opere stesse, precisando che le stesse dovranno essere realizzate in parallelo al progetto del passante.

Art. 4

L'art.4 (Progettazione definitiva) dell'Accordo e modificato, inserendo alla fine i seguenti punti:

Sulla base delle ottimizzazioni individuate per la nuova soluzione progettuale di cui all'allegato A, relativamente agli interventi di cui alla lettera a) del precedente articolo 3, ASPI si impegna ad aggiornare la documentazione di progetto definitivo, che sarà trasmessa agli Enti competenti per l'approvazione dell'intervento in Conferenza dei Servizi, nei termini indicati all'art.5.

Art. 5

Tenuto conto che il progetto del Passante di Bologna ha superato positivamente la valutazione di impatto ambientale come precisato in premessa, l'art. 5 (Completamento del progetto definitivo, VIA e CdS) dell'Accordo è così sostituito:

Art. 5 (Completamento del progetto definitivo, VIA e CdS)

Per gli interventi di cui alla lettera a) del precedente articolo 3 a seguito della sottoscrizione del presente accordo ASPI procederà all' aggiornamento del progetto definitivo nei termini di cui al precedente articolo 4, ed al successivo invio agli Enti finalizzato all'avvio della Conferenza di Servizi da parte del MIT entro il 20 settembre 2019, per la conclusione dell'iter autorizzativo dell'opera.

Alla positiva conclusione del suddetto iter, ASPI procederà con le integrazioni progettuali e con l'avvio degli iter autorizzativi degli interventi di cui alla lettera b) dell'art. 3 secondo un cronoprogramma da concordare nell'ambito della Conferenza di Servizi stessa.
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 al presente Accordo.

Art. 6

Contestualmente alla stipula del presente Atto aggiuntivo, si procede alla stipula tra Ministero concedente e ASPI del verbale di cui all'art. 6 dell'Accordo.
Restano inoltre valide le disposizioni di cui agli artt. 7, 8, 9 e 10 dell'Accordo del 15.04.2016 e all'allegato 1 allo stesso, salvo quanto disposto nell'allegato A del presente atto aggiuntivo, nei termini ivi previsti.

Allegato A – Relazione tecnica
Allegato B – Cronoprogramma delle opere di cui alla lettera a)

Per il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

_____

Per la **Regione Emilia – Romagna**

_____

Per la **Città metropolitana di Bologna**

_____

Per il **Comune di Bologna**

_____

Per la **Società Autostrade per l'Italia S.p.A.**

_____

ALLEGATO A - Relazione tecnica

Il presente documento integra ed aggiorna i seguenti paragrafi dell'"Allegato 1) Relazione Preliminare" dell'Accordo sottoscritto nell'aprile 2016:

- 1 Premessa
- 4 Descrizione dell'intervento di ampiamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna e relative connessioni funzionali
- 4.2 Sezione tipo di progetto
- 5 Interventi di completamento della rete viaria di adduzione a scala urbana – metropolitana

Restano invece invariati i rimanenti paragrafi del suddetto Allegato 1.

1 PREMESSA

Gli interventi consistono in:

1. ampliamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna dallo svincolo 3 allo svincolo 13 della complanare con le seguenti specifiche:
   - a.1 realizzazione di tre corsie con emergenza per senso di marcia sull'A14 fatta eccezione per i punti singolari specificati nel seguito;
   - a.2 realizzazione di una piattaforma eventualmente riclassificata a tre corsie più banchina laterale 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 banchina laterale sul tratto che collega lo svincolo 6 allo svincolo 8, con piazzole di sosta laddove necessarie. Si procederà alle verifiche normative di dettaglio, al fine di definire tale eventuale riclassificazione, che comunque non dovrà comportare trasferimento di proprietà e/o gestione della infrastruttura agli Enti Locali.
   - 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.) già ricompresi nel progetto del Passante di Bologna.

   Si confermano inoltre gli interventi di mitigazione ambientale e di inserimento territoriale/paesaggistico già previsti nella Relazione Preliminare dell'Allegato 1 e contenute nel progetto sottoposto a VIA.

   ASPI predisporrà la documentazione utile per la valutazione in sede di Conferenza di Servizi del quadro delle ottemperanze alle condizioni poste dal Decreto VIA (D.M. 133/2018), comprese quelle della Regione Emilia Romagna di cui alla Delibera di Giunta Regionale n. 1202 del 2/8/2017, non già ricomprese e non in contrasto con le prescrizioni di cui all'art. 1 – sezioni A) e B) del medesimo Decreto VIA, come esplicitato dall'art. 1 sez. C) del Decreto e specificato nel parere CTVA, parte integrante dello stesso.

   Per il tema delle terre e rocce da scavo, la condizione di riferimento è la n.9 dell'art. 1 - sezione A del DEC/VIA e la Determina DVA-DEC-409 del 6/12/2017 di approvazione del Piano di Utilizzo.

Si evidenzia infine che all'Osservatorio ambientale, istituito dal Decreto VIA, è affidato il compito di "verificare l'ottemperanza delle condizioni ambientali impartite nel provvedimento di valutazione ambientale dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e dalla Regione". Si auspica pertanto che tale organismo venga celermente costituito.

2. Interventi di completamento della rete viaria di adduzione a scala urbana – metropolitana:
   – Potenziamento della Intermedia di Pianura dalla intersezione tra la S.S. 568 Persicetana e la Via Valtiera (comune di Calderara di Reno), fino all'incrocio tra via S.S. 64 Ferrarese e Via Pegliòn (comune di Bologna);
   - Nodo di Funo - accessibilità a Interporto e Centergross;
   - Realizzazione del lotto 3 dell'asse Lungo Savena;
   - Collegamento Via del Triumvirato - Via del Chiù (in alternativa al Lotto 2 Rastignano);
   - Svincolo di Lazzaretto e relativo collegamento all'Asse Attrezzato, nei termini dell'articolo 3 dell'Atto Aggiuntivo.

4 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO DI AMPIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA E RELATIVE CONNESSIONI FUNZIONALI

Il progetto di potenziamento in sede del sistema tangenziale interesserà il tratto dal ramo di allacciamento del Raccordo di Casalecchio (km 8+200 circa) allo svincolo di San Lazzaro (km 21+400), per uno sviluppo pari a circa 13,2 km, mediante la realizzazione della corsia di emergenza in A14 e il potenziamento delle complanari attraverso la realizzazione di carreggiate a tre corsie più banchina laterale tra il km 8+200 e il km 14+150 e tra il km 16+200 e il km 21+400, e a quattro corsie più banchina laterale tra il km 14+150 e il km 16+200, prevedendo altresì l'inserimento di piazzole di sosta laddove necessarie e tecnicamente fattibili.
L'intervento ha perseguito altresì l'obiettivo di minimizzare l'impatto sulle preesistenze interferenti con il tracciato, individuando punti singolari in cui realizzare riduzioni puntuali della sezione di progetto.

4.2 SEZIONI TIPO DI PROGETTO

Al fine di limitare l'impronta del potenziamento, l'ottimizzazione del progetto del Passante di Bologna prevede la seguente composizione:

- realizzazione di una piattaforma a tre corsie con emergenza per senso di marcia sull'A14;
- realizzazione d1 una piattaforma eventualmente riclassificata a tre corsie più banchina laterale 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 banchina laterale sul tratto che collega lo svincolo 6 allo svincolo 8 con piazzole di sosta laddove tecnicamente e funzionalmente fattibile.
  Si procederà alle verifiche normative di dettaglio, al fine di definire tale eventuale riclassificazione, che comunque non dovrà comportare trasferimento di proprietà e/o gestione della infrastruttura agli Enti Locali;

– potenziamento e riqualificazione degli svincoli funzionali e della viabilità locale di adduzione al sistema tangenziale e interventi di ricucitura urbana (sovrappassi, sottovia, etc.), già ricompresi nel progetto del Passante di Bologna.

In considerazione delle peculiarità delle complanari, è stata valutata positivamente la realizzazione di una sede a 3 corsie con banchina in destra; difatti, la presenza di svincoli ravvicinati e di corsie specializzate per le immissioni e diversioni, anche in assenza di corsia di emergenza garantisce la presenza di extra spazi per il transito dei mezzi di soccorso.

Nei tratti tra uno svincolo e l'altro potrà essere in ogni caso valutata la realizzazione di piazzole di sosta.

In definitiva la soluzione si configura come una ottimizzazione della sezione di progetto che persegue gli obiettivi di un più razionale utilizzo dell'infrastruttura esistente di un incremento generalizzato della sicurezza del traffico rispetto allo stato attuale e di una minimizzazione dell'occupazione di suolo e pertanto da ritenere pienamente rispondente ai principi della Validazione Tecnica Preventiva del progetto, confluita nell'ambito dell'Accordo originario.

5 Interventi di completamento della rete viaria di adduzione a scala urbana – metropolitana

5.a Intermedia di Pianura

Le Parti concordano di rimodulare il progetto dell'opera prevedendo i seguenti ambiti:

- TRATTA A: realizzazione delle sole rotatorie R1, R2, R3 e R4 nonché dell'adeguamento alla sezione F ex D.M. del 05.11.2001 della tratta ricompresa tra la rotatoria R2 e la rotatoria R3 (Calderara di Reno);
- TRATTA B: realizzazione e/o adeguamento alla sezione tipo F ex D.M. 05.11.2001 della tratta ricompresa tra la rotatoria di progetto R5 su via Stelloni di Levante (Calderara di Reno) e la rotatoria esistente I2 di via Lame (Castel Maggiore) comprensiva della rotatoria di progetto R6 e dell'opera d'arte di attraversamento sul fiume Reno;
- TRATTA C: adeguamento alla sezione tipo F ex D.M. 05.11.2001 del tratto di via Corticella (Castel Maggiore) ricompreso tra la rotatoria esistente I3 e l'intersezione I4; adeguamento dell'intersezione I4 mediante un triangolo rotatorio che dovrà garantire, qualora possibile, l'armonizzazione con il sottopasso già realizzato, mantenendo la continuità del percorso ciclabile progettato e finanziato dal Comune di Castel Maggiore sulla via di Corticella, attraverso la realizzazione di un ulteriore sottopasso ciclabile laddove mancante, così come definito e condiviso nella nota RER del 30/5/2018; potenziamento della rotatoria Oro-Pilla (Castel Maggiore) con inserimento di due shunt rispettivamente tra via Ronco e via Bentini e tra via di Vittorio e via Galliera ferma restando la necessaria verifica trasportistica anche alla luce dei nuovi flussi stimabili in assenza del casello di Castel Maggiore e dei tratti D ed E;
- TRATTA D1: realizzazione della sola rotatoria tra la S.S.64 Ferrarese e Via Pegliòn, realizzazione della rotatoria R7 tra Via di Vittorio e la S.P.45 Saliceto; riqualifica di via di Vittorio nel tratto fra la rotatoria "Cogeffin" e la predetta rotatoria R7, attraverso il risanamento dell'attuale pavimentazione e il rifacimento

della segnaletica orizzontale e verticale con eliminazione delle svolte a sinistra anche con inserimento di eventuale cordolo separatore in centro strada; realizzazione della rotatoria alla intersezione tra via Shakespeare, via Lipparini e via Stendhal.

I restanti interventi previsti sulle tratte D ed E del Progetto Definitivo oggetto di procedura autorizzativa regionale del gennaio 2017 devono intendersi stralciati non avendo trovato la necessaria condivisione con la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Bologna nonché con l'Amministrazione Comunale di competenza.

Si concorda che gli interventi relativi a opere a verde e/o piste ciclabili previsti in progetto depositato risultano esaustivi; ulteriori interventi in tali ambiti saranno in capo agli Enti stessi che provvederanno a svilupparli a propria cura e spese.

Si concorda, infine, che la gestione e manutenzione dell'Intermedia di Pianura nel suo complesso rimarrà in capo agli Enti locali.

Per l'intervento cosi delineato, si impegna a richiedere l'avvio di una nuova procedura di valutazione ambientale regionale, nei termini indicati dalla DGR n. 1964/2017 integrata ex L.R. 9/1999.

5.b Nodo di Funo

ASPI si impegna a realizzare i seguenti interventi relativi al Nodo di Funo ed avviarne il relativo procedimento autorizzativo in ambito regionale:

1. la realizzazione rispettivamente di una rampa in uscita dalla S.P. 3 sulla rotonda del Segnatello, di una nuova rotatoria su quest’ultima e della bretella di collegamento alla viabilità di accesso al Polo Funzionale Interporto che consente di risolvere la promiscuità dei flussi con la frazione di Santa Maria in Duno (Rotonda Segnatello);
2. realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'incrocio tra la S.P. 3 e la S.P. 4 Galliera;
3. realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell’uscita del Centergross sulla S.P. 45.

Tali interventi dovranno essere armonizzati con il potenziamento della S.P. 3 citato all'art 3 del presente atto aggiuntivo all'Accordo del 15/04/2016 così come da nota della Regione del 30/05/2018 e successiva precisazione di ASPI con nota del 05/06/2018:

- realizzazione di uno svincolo a livelli sfalsati sulla S.P.3 in corrispondenza del casello autostradale di Bologna Interporto, che risolva anche l’intersezione con la via Sammarina;
- progressivo incremento di quota della Trasversale di Pianura con sezione trasversale riconducibile a quella esistente a partire dalla citata intersezione con via Sammarina e inserimento di due rampe in entrata/uscita sulla rotatoria di innesto con lo svincolo di Interporto;
- risoluzione dell’innesto dello svincolo di Interporto mediante rotatoria di nuova realizzazione che sottopasserà la S.P.3 e su cui si andranno ad attestare le citate rampe da est;
- risoluzione dell’incrocio tra la S.P.3 e le vie “Sammarina” e “di Mezzo di Saletto”, mediante viabilità bidirezionali dedicate a raso sia in nord che in sud;
- realizzazione di una ulteriore rampa per senso di marcia in entrata/uscita dalla rotatoria che andrà a ricongiungersi con la S.P.3 fino a comporre una sezione corrente a due corsie per senso di marcia con elemento di separazione centrale;
- diramazione della corsia di marcia lenta a nord in corrispondenza della rampa di uscita sulla rotonda del Segnatello, e inserimento mediante confluenza della corsia di marcia lenta a sud in corrispondenza della rampa di immissione della rotonda del Segnatello;

- mantenimento degli accessi entrata/uscita relativi alle attività insediate (due stazioni di rifornimento carburanti, l'hotel Marconi e l'Azienda Bini) e alle abitazioni presenti in questo tratto stradale.

Sulla tratta di Trasversale oggetto di intervento, dovrà essere prevista una sezione stradale maggiorata rispetto all'attuale, per complessive due corsie per senso di marcia, con carreggiate separate da spartitraffico centrale e limite di velocità congruente a quanto a tutt'oggi previsto immediatamente ad est e a ovest della stessa; inoltre si dovrà valutare la messa in sicurezza degli accessi privati esistenti e, laddove possibile, il loro raggruppamento e/o raccordo sulla rotonda del Segnatello.

Rimarrà in capo al concessionario autostradale la gestione e manutenzione degli interventi di potenziamento della SP3 sopra descritti, mentre gli interventi indicati ai punti 1, 2, 3 saranno demandati agli Enti locali.
Per l'intervento così delineato. ASPI si impegna a richiedere l'avvio di una nuova procedura di valutazione ambientale regionale, nei termini indicati dalla DGR n. 1964/2017 integrata ex L.R.9/1999.

5.c Lungo Savena Lotto III

Visto l'avanzato iter autorizzativo, le Parti, in linea con quanto previsto nell'Accordo del 2016 e confermato dai successivi approfondimenti progettuali, rinnovano preliminarmente la preferenza della soluzione progettuale relativa all'attraversamento di via Mattei in viadotto.
Si concorda che gli interventi relativi a opere a verde e/o a piste ciclabili previsti in progetto depositato risultano esaustivi, ulteriori interventi in tali ambiti saranno in capo agli Enti stessi che provvederanno a svilupparli a propria cura e spese.

5.d Collegamento Via del Triumvirato - Via del Chiù

ASPI si impegna a realizzare il collegamento tra via del Triumvirato e via del Chiù mediante un ponte sul Reno. dotato di pista ciclabile, di tipologia usualmente utilizzata sulla rete autostradale, per la connessione tra i quartieri Santa Viola e Birra.

Per l'intervento cosi delineato, ASPI si impegna a richiedere l'avvio di una procedura di valutazione ambientale comunale, nei termini indicati dalla DGR n. 1964/2017 integrata ex L.R. 9/1999.

ALLEGATO B – CRONOPROGRAMMA DELLE OPERE DI CUI ALLA LETTERA a)

20/09/19

Fase	Attività	mese 1	mese 2	mese 3	mese 4	mese 5	mese 6	mese 7	mese 8	mese 9	mese 10
Attività propedeutiche	Sottoscrizione del Nuovo accordo										
Progettazione definitiva	Adeguamento del progetto definitivo per la soluzione Passante Evoluto e invio agli enti										
	Avvio CdS										
Lavori CdS	Lavori CdS										
	Provvedimento finale										
Verifica di validità e ottemperanze DEC VIA 133/2018	Predisposizione documentazione per screening presso MATTM per validità DEC VIA 133/2018										
	Screening per validità DEC VIA 133/2018										
	Verifiche di ottemperanza al DEC VIA 133/2018 sul progetto definitivo aggiornato e sul progetto esecutivo										
Progettazione esecutiva	Aggiornamento progetto esecutivo su ottimizzazione e ottemperanze CdS										
	Verifica										
	Validazione										
Seconda fase espropriativa	Pubblicazione espropri										
	Risposte osservazioni espropri										
Invio progetto per Pubblica utilità	Invio al MIT progetto validato										