



Regione Emilia-Romagna

Città metropolitana
di Bologna

Comune di
Bentivoglio

Comune di San
Giorgio di Piano

Interporto Bologna
S.p.A.

PROTOCOLLO D'INTESA PER DEFINIRE LE ATTIVITÀ VOLTE ALLA REALIZZAZIONE DEL CD. "ACCESSO NORD" ALL'INTERPORTO DI BOLOGNA E ALLA RIORGANIZZAZIONE DELLA RELATIVA VIABILITÀ METROPOLITANA DI ADDUZIONE

Tra

Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bentivoglio, Comune di San Giorgio di Piano e Interporto Bologna S.p.A.

Regione Emilia-Romagna nella persona dell'Assessore a Trasporti, Reti infrastrutture materiali e immateriali, programmazione territoriale e Agenda digitale Raffaele Donini, nato a Bazzano il 27.7.1969, come da delibera della G.R. n. 566 del 15.04.2019;

Città Metropolitana di Bologna nella persona del Sindaco Virginio Merola nato a Santa Maria Capua Vetere (CE) il 14.02.1955, come da Atto del Sindaco n. 72 del 17.04.2019;

Comune di Bentivoglio nella persona del Sindaco Erika Ferranti nata a Bentivoglio (BO) il 10.06.1976, come da delibera di D.G.C. n. 31 del 04.04.2019;

Comune di San Giorgio di Piano nella persona del Sindaco Paolo Crescimbeni nato a Bentivoglio (BO) il 25.06.1967, come da delibera di G.C. n. 32 del 09.04.2019;

Interporto Bologna S.p.A. nella persona del Presidente e Legale rappresentante Marco Spinedi, nato a Roma il 21.09.1954, come da delibera del Consiglio di Amministrazione del 29.03.2019;



VISTI:

Il **PRIT 98-2010** approvato con Delibera di Consiglio regionale n. 1322 del 22/12/1999;

Il Documento strategico regionale, approvato con Delibera di Giunta regionale n. 571 del 28/04/2014 e adottato con Delibera assembleare n. 167 del 15/07/2014;

La proposta all'Assemblea legislativa di adozione del Piano Regionale Integrato dei Trasporti "**PRIT 2025**" approvata con Delibera di Giunta regionale n. 2045 del 3/12/2018;

Il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS** adottato con atto n 248 del 27/11/2018 dal Sindaco della Città Metropolitana di Bologna;

Gli **strumenti urbanistici del Comune di Bentivoglio** e, in particolare, il (PSC) Piano Strutturale Comunale, approvato con delibera del C.C. n. 35 del 30.08.2011 e successive varianti e il (RUE) Regolamento Urbanistico Edilizio approvato con delibera del C.C. n 36 del 30/08/2011 e successive varianti;

Gli **strumenti urbanistici del Comune di San Giorgio di Piano** e, in particolare, il (PSC) Piano Strutturale Comunale approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 50 del 26/10/2011 e successive varianti e il (RUE) Regolamento Urbanistico Edilizio approvato con delibera del C.C. n. 51 del 26/10/2011 e successive varianti;

L'Istituzione del Tavolo Tecnico Interistituzionale per l'elaborazione dei contenuti dell'Accordo territoriale ai sensi dell'art. 15 della l.r. Emilia-Romagna n. 20/2000 (oggi art. 58 della L.R. Emilia-Romagna n. 24/2017), per lo sviluppo del Polo funzionale "Interporto di Bologna" (Atto del Vice

Sindaco della Città Metropolitana di Bologna Daniele Manca n. 34121 del 31/05/2017).

PREMESSO CHE:

La pianificazione regionale prevede quanto segue:

- il PRIT 98-2010 qualifica l'Interporto di Bologna come uno dei nodi merci più importanti, prevedendo per la SP 3 Trasversale di Pianura, asse principale di accesso all'Interporto di Bologna, la realizzazione della bretella di Funo;
- la relazione tecnica del PRIT 2025:
 - o prevede lo sviluppo e la valorizzazione dei principali nodi logistici intermodali regionali, tra i quali l'Interporto di Bologna, e lo sviluppo dell'intermodalità e dell'organizzazione logistica, quali obiettivi principali costituenti un fattore importante nella competitività ed efficienza del sistema economico regionale e nazionale in quanto in grado di generare valore aggiunto;
 - o individua l'Interporto di Bologna quale complesso integrato di infrastrutture logistiche, ferroviarie e stradali per il trasporto delle merci, collegato direttamente alla rete ferroviaria e autostradale nazionale (attraverso il casello di Bologna Interporto sull'Autostrada A-13 Bologna - Padova), che si estende su una superficie di 410 ettari, di cui 66 Ha di aree ferroviarie (3 terminal), mentre la superficie coperta a magazzini ivi presente è pari a 600.000 metri quadrati, con 120 aziende insediate e 4.350 addetti;

- o stabilisce che nei piani degli enti locali dovrà essere confermata e rafforzata la strategia regionale, garantendo e migliorando l'accessibilità degli scali principali individuati per aumentarne la competitività, adeguando le previsioni di sviluppo nelle aree limitrofe;
- o prevede, per la S.P. 3 Trasversale di Pianura, la risoluzione del Nodo di Funo tra il casello A13 di Bologna Interporto e l'Interporto di Bologna stesso;
- il Documento strategico regionale definisce la strategia di sviluppo dell'Emilia-Romagna per il periodo 2014-2020, in particolare con la finalità, fra le altre, di fornire un quadro unitario delle strategie e delle priorità della Regione Emilia-Romagna per la programmazione e l'attuazione delle politiche di sviluppo regionale, in linea con la tempistica della programmazione comunitaria 2014-2020 e di assicurare l'integrazione delle politiche e degli strumenti dei Fondi Strutturali e di Investimento europei 2014-2020 (PON, POR e CTE), di sviluppo e coesione (FSC) e regionali;
- in particolare, la programmazione 2014-2020 individua 11 obiettivi tematici, fra cui l'obiettivo tematico 7 "Mobilità sostenibile", finanziabile esclusivamente mediante FSC, che si declina, fra l'altro, nell'integrazione modale e nel miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani, produttivi e logistici;
- nell'Accordo sottoscritto in data 7/9/2009 tra Regione Emilia-Romagna e Gruppo FS, finalizzato a ridefinire il quadro degli impianti merci, a condividere la strategia sui raccordi e sugli scali minori e a stabilire criteri



comuni per la loro razionalizzazione e sviluppo, in modo da garantire un numero adeguato di scali compatibile col sistema industriale diffuso della Regione, l'Interporto di Bologna è individuato tra gli impianti merci principali;

- la Regione si è fortemente impegnata per la valorizzazione e integrazione del sistema dei propri nodi logistici e ha promosso lo sviluppo, nel proprio territorio, degli assi prioritari della rete TEN-T quali interconnessioni di trasporto fondamentali al rafforzamento della crescita, dell'occupazione e della competitività. L'Interporto di Bologna è l'unico nodo multimodale (core) della Regione Emilia-Romagna inserito in tutti i corridoi TEN-T che la percorrono ed è, quindi, uno snodo importante per lo sviluppo regionale. (corridoio Baltico-Adriatico -BAC; Mediterraneo -MED; Scandinavo-mediterraneo -SCAN-MED);

Gli strumenti urbanistici del Comune di Bentivoglio stabiliscono, *inter alia*:

- quanto al Piano Strutturale Comunale (P.S.C.), che *“L'Interporto venga rappresentato con due simbologie che richiamano la sua attuazione: porzione esistente e porzione di nuovo impianto. Le regole sono ricondotte ad un unico strumento che è denominato “Piano di sfruttamento edilizio (P.S.E.)”, da attuarsi poi per tre fasi successive (P.P.E.). Alla data di adozione del presente PSC sono in corso di attuazione i primi due P.P.E. mentre non è attuato il terzo P.P.E. posto più a nord. Per quanto riguarda l'insediamento esistente gli indirizzi e le politiche tendono al*

consolidamento dello stato di fatto, mantenendo le previsioni del PRG Vigente nonché gli atti convenzionali in essere”;

- il Comune di Bentivoglio in data 11 febbraio 1981 ha sottoscritto con i Comuni di Argelato e di San Giorgio di Piano, il Comitato del Comprensorio di Pianura, la Provincia di Bologna, il Comune di Bologna e la Regione Emilia-Romagna un protocollo di Intesa per la realizzazione di una piattaforma logistica (Interporto). Con successiva deliberazione di Consiglio Comunale n. 135 del 21/12/1984, è stato quindi approvato, il Progetto di Sfruttamento Edilizio (P. S. E.), aggiornato attraverso le varianti di seguito elencate:

1^a variante al P.S.E approvata con Delibera di C.C. 8 del 29/03/1999
esecutiva a tutti gli effetti di legge;

2^a variante al P.S.E approvata con Delibera di C.C. 33 del 14/04/2003
esecutiva a tutti gli effetti di legge;

3^a variante al P.S.E approvata con Delibera di C.C. 103 del 29/11/2004
esecutiva a tutti gli effetti di legge;

4^a variante al P.S.E approvata con Delibera di C.C. 11 del 31/03/2010
esecutiva a tutti gli effetti di legge;

5^a variante al P.S.E approvata con Delibera di C.C. 35 del 15/6/2015
esecutiva a tutti gli effetti di legge;

- avuto riguardo alle prescrizioni urbanistiche di cui ai summenzionati strumenti pianificatori, quindi, Interporto Bologna S.p.a. ha sottoscritto con il Comune di Bentivoglio la Convenzione datata 18/04/1985, aggiornata poi il 11/06/1999, integrata in data 24/06/2015 - rep. 127601 - racc. 38882

(e successiva scrittura privata autenticata rep. 606 del 18/12/2018) in ordine alla progressiva attuazione dei tre Piani Particolareggiati di Esecuzione (I, II e III P. P. E.) previsti dagli strumenti urbanistici generali;

- a seguito della sottoscrizione dell'atto aggiuntivo del 24/06/2015 - rep. 127601 - racc.38882 sono stati depositati e successivamente approvati gli stralci attuativi relativi al III PPE ed in particolare:

1° stralcio attuativo del III PPE dell'area interportuale approvato con D.G.C. n. 19 del 10/3/2016 con la successiva comunicazione di avvenuta approvazione pubblicata sul Bollettino ufficiale della Regione Emilia-Romagna - parte II n. 79 del 23/3/2016;

2° stralcio attuativo del III PPE dell'area interportuale approvato con D.G.C. n. 101 del 10/12/2016 con la successiva comunicazione di avvenuta approvazione pubblicata sul Bollettino ufficiale della Regione Emilia-Romagna - parte II n. 388 del 28/12/2016;

3° stralcio attuativo del III PPE dell'area interportuale approvato con D.G.C. n. 11 del 1/02/2018 con la successiva comunicazione di avvenuta approvazione pubblicata sul Bollettino ufficiale della Regione Emilia-Romagna - parte II;

Gli strumenti urbanistici del Comune di San Giorgio di Piano prevedono, *inter alia*, che:

- *"L'Interporto viene rappresentato con due simbologie che richiamano la sua attuazione: porzione esistente (Ambito Interporto di Bologna esistente APF) e porzione di nuovo impianto (Ambito Interporto di Bologna di*

previsione APF – N, disciplinato dall'articolo 41 del R.U.E. e dall'articolo 26.2 del P.S.C.).

- *Le regole sono ricondotte ad un unico strumento che è denominato "Piano di sfruttamento edilizio (P.S.E.)", da attuarsi poi per tre fasi successive (P.P.E.). Alla data di adozione del presente PSC é in corso di attuazione il primo P.P.E. (il secondo P.P.E riguarda solo Bentivoglio) mentre non è attuato il terzo P.P.E. posto più a nord.*
- *Per quanto riguarda l'insediamento esistente gli indirizzi e le politiche tendono al consolidamento dello stato di fatto, mantenendo le previsioni del PRG Vigente nonché gli atti convenzionali in essere (...);*
- *Con apposita Variante al R.U.E. n. 7/2017, approvata con la delibera di Consiglio Comunale n. 68 del 30/10/2017, veniva autorizzata una modifica normativa relativa al Polo funzionale dell'Interporto riguardante le modalità di attuazione della terza fase esecutiva (già denominata III P.P.E.), prevista dal Piano di Sfruttamento Edilizio a suo tempo approvato, e riguardante la parte ubicata a nord, accogliendo la necessità di ammettere la pianificazione attuativa anche mediante la costituzione di sub-comparti per le sole aree già acquisite".*

Il Comune di San Giorgio di Piano ha approvato con D.C.C n. 134 del 30/10/1984 il Primo Piano Particolareggiato di esecuzione (I P.P.E.), aggiornato con le varianti di seguito elencate:

- *Prima Variante al I P.P.E approvata con Delibera di G.C. n. 78 del 4/04/1985 esecutiva a tutti gli effetti di legge;*



- Seconda Variante al I P.P.E approvata con Delibera di C.C. n. 118 del 30/09/1986 esecutiva a tutti gli effetti di legge;
- Terza Variante al I P.P.E approvata con Delibera di C.C. n. 72 del 19/05/1988 esecutiva a tutti gli effetti di legge;
- Quarta Variante al I P.P.E approvata con Delibera di C.C. n. 52 del 5/07/1989 esecutiva a tutti gli effetti di legge;
- Quinta Variante al I P.P.E approvata con Delibera di C.C. n. 46 del 5/07/2001 esecutiva a tutti gli effetti di legge;

avuto riguardo alle prescrizioni urbanistiche di cui ai summenzionati strumenti pianificatori, quindi, Interporto Bologna S.p.a. ha sottoscritto con il Comune di San Giorgio di Piano le seguenti convenzioni in ordine alla progressiva attuazione del Primo Piano Particolareggiato di Esecuzione (I P.P.E.):

- Convenzione atto Notaio Carlo Vico del 24/01/1985 repertorio n.8922, trascritta nei registri immobiliari di Bologna il 24/01/1985 al n. 4283 d'ordine e n.3029 particolare riguardante il Primo Piano Particolareggiato di esecuzione (I°P.P.E.);
- Convenzione atto Notaio Vincenzo Santoro del 27/12/2001 repertorio n.105443, registrata all'ufficio delle Entrate Bologna 1 il 14/01/2002 riguardante il rinnovo della precedente Convenzione atto Notaio Carlo Vico del 24/01/1985 repertorio n.8922;

integrate poi con le seguenti Convenzioni in ordine all'attuazione del III P.P.E., così come previsto dagli strumenti urbanistici generali:

- Convenzione atto Notaio Elena Morganti del 8/11/2018 repertorio n. 751/456, registrato presso l'Agenzia delle Entrate, Ufficio di Bologna 2 in data 27 novembre 2018 al n. 23807 serie 1T, riguardante il Terzo Piano Particolareggiato di esecuzione (III P.P.E.);
- Atto integrativo e modificativo della Convenzione rep. n. 751/456, stipulato dal Notaio Elena Morganti il 8/02/2019 - repertorio n. 840/523;

A seguito della sottoscrizione dell'atto aggiuntivo del 8/02/2019 - rep. 840 - racc. 523 è stato depositato il III P.P.E. prot. 1033-1034/2019 al fine di attivarne la procedura di approvazione, attualmente in corso di svolgimento;

In adempimento della Convenzione sottoscritta con il Comune di San Giorgio di Piano, così come integrata, è stato altresì depositato da Interporto Bologna S.p.a., in data 25/02/2019 al prot. 2078 e con successiva integrazione lo studio di fattibilità tecnica ed economica relativo alle seguenti opere viabilistiche:

- a. realizzazione di una rotatoria sulla Strada Provinciale SP 44 - Bassa Bolognese con la Via Santa Maria in Duno e la viabilità privata di Interporto, cd "Accesso Nord", costo stimato dell'opera € 460.000,00 (comprensivo di opere stradali, pubblica illuminazione, segnaletica stradale, espropri, sicurezza, adeguamento sottoimpianti, spese tecniche e imprevisti);
- b. realizzazione di una rotatoria all'intersezione della SP 44 - Bassa Bolognese con la SP4 - Galliera e realizzazione di una rotatoria all'intersezione della SP 42 - Centese con la SP4 - Galliera, costo stimato delle opere € 740.000,00 (comprensivo di opere stradali, pubblica

- illuminazione, segnaletica stradale, sicurezza, adeguamento sottoimpianti, spese tecniche e imprevisti);
- c. razionalizzazione dell'innesto della Via Panzacchi in Comune di San Giorgio di Piano con la SP 4 - Galliera, costo stimato dell'opera € 150.000,00 (comprensivo di opere stradali, pubblica illuminazione, segnaletica stradale, sicurezza, adeguamento sottoimpianti, spese tecniche e imprevisti);
- d. realizzazione di una rotatoria all'intersezione della SP 4 - Galliera con la Via Marconi, costo stimato dell'opera € 650.000,00 (comprensivo di opere stradali, pubblica illuminazione, segnaletica stradale, espropri, sicurezza, adeguamento sottoimpianti, spese tecniche e imprevisti);
- e. realizzazione di una rotatoria all'intersezione della SP 44 - Bassa Bolognese con la Via Marconi, costo stimato dell'opera € 415.000,00 (comprensivo di opere stradali, pubblica illuminazione, segnaletica stradale, espropri, sicurezza, adeguamento sottoimpianti, spese tecniche e imprevisti);

CONSIDERATO CHE:

La piattaforma logistica dell'Interporto Bologna è stata costituita al fine di favorire lo sviluppo nel territorio bolognese di un'area specializzata nei servizi di trasporto delle merci e della logistica, promuovere l'intermodalità, delocalizzare dal perimetro urbano i mezzi pesanti per il trasporto merci, concentrare la logistica, evitandone la dispersione insediativa, decongestionare i centri urbani e, a tutt'oggi, è una delle piattaforme logistiche più grandi e importanti d'Europa.

La Società Interporto Bologna S.p.a. ha sino ad oggi promosso, con la propria attività, lo sviluppo economico del territorio ed è un riferimento per i servizi logistici ed intermodali, con sensibile capacità di innovazione, di risposta alle esigenze di un settore in continua evoluzione e di attenzione al contenimento dell'impatto ambientale che la relativa attività genera.

Nel corso degli oltre 45 anni di esistenza, Interporto Bologna S.p.a. ha fatto della sostenibilità un valore da promuovere, realizzando progetti nel campo della produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, del riciclo dei rifiuti e della *reverse logistics*, dell'illuminazione a LED e del verde, con la realizzazione di circa 450.000 mq. di aree verdi interne all'infrastruttura, oltre alla piantumazione di 450.000 mq. circa di fascia boscata.

Risulta a tutt'oggi in corso di attuazione il III Piano particolareggiato di esecuzione - P.P.E interportuale, posto nel territorio del Comune Bentivoglio ed è in corso di approvazione il III Piano particolareggiato di esecuzione - P.P.E interportuale posto nel territorio del Comune di San Giorgio di Piano, che determineranno la quasi completa saturazione della potenzialità edificatoria previste per il Polo funzionale "Interporto di Bologna".

Con il summenzionato Atto del Vice Sindaco della Città Metropolitana di Bologna Daniele Manca n. 34121 del 31/05/2017 relativo all'Istituzione del Tavolo Tecnico Interistituzionale per l'elaborazione dei contenuti dell'Accordo Territoriale ai sensi dell'art. 15 della l.r. Emilia-Romagna n. 20/2000 (oggi art. 58 della l.r. Emilia-Romagna n. 24/2017) per lo sviluppo del Polo funzionale "Interporto di Bologna", e per le motivazioni ivi indicate che qui si intendono espressamente e integralmente richiamate e trascritte, è stato avviato il



percorso procedimentale funzionale allo sviluppo dell'Interporto di Bologna stesso, da attuarsi mediante l'approntamento di un ulteriore piano particolareggiato di esecuzione interportuale (cd. IV PPE).

La conclusione del predetto Accordo Territoriale è, a sua volta, condizionata alla preliminare definizione e al conseguente approntamento della necessaria provvista finanziaria per quanto concerne le opere infrastrutturali relative al cd. "Nodo di Funo".

Tra le obbligazioni poste in capo ad Interporto Bologna S.p.a. dalla Convenzione sottoscritta con il Comune di Bentivoglio (atto del 24/6/2015 - rep. 127601 - racc. 38882 e la successiva scrittura privata rep. 606 del 18/12/2018), *inter alia*, vi è quella relativa alla realizzazione del cd. "Accesso Nord" alla piattaforma logistica così come meglio esplicitato nello stralcio dell'art. 4 "viabilità" qui sotto riportato:

"5. Relativamente alla viabilità prevista dal P.S.E. per l'accesso a NORD le parti ritengono che la stessa debba essere consentita solo al traffico medio-leggero o di soccorso, escludendo comunque il transito veicolare in direzione EST lungo la via Ringhieri (...) La nuova localizzazione dell'asse stradale relativo all'accesso nord, coincidente con l'attuale via Ringhieri (Bentivoglio)-Santa Maria in Duno (San Giorgio di Piano), oppure realizzata ex novo in aree di proprietà di Interporto o da espropriare, verrà meglio specificata in un apposito accordo tra la Società Interporto, il Comune di Bentivoglio, il Comune di San Giorgio di Piano, la Città Metropolitana, da sottoscrivere entro 6 mesi dall'approvazione della presente convenzione come esplicitato anche nella manifestazione di intenti formulata

dall'amministrazione comunale di San Giorgio di Piano in data 1/6/2015 prot. n. 6691 acquisito in atti comunali il 3/6/2015 - prot. 7878.

6. L'adeguamento del tratto di viabilità comunale corrispondente a Via Ringhieri (Comune di Bentivoglio) e Via Santa Maria in Duno (Comune di San Giorgio di Piano), o in alternativa la realizzazione di un nuovo tratto stradale di proprietà privata della Società Interporto Bologna s.p.a , ricompreso tra l'uscita della nuova viabilità nord e la strada Provinciale SP 44 – Bassa Bolognese, unitamente alla razionalizzazione dell'innesto con quest'ultima, sarà a carico di Interporto Bologna s.p.a la quale dovrà provvedere alla realizzazione dell'opera (previa validazione degli elaborati progettuali da parte dell'Amministrazione Comunale competente e degli altri enti territorialmente competenti). Gli interventi manutentivi (ordinari e straordinari) relativi alla eventuale viabilità comunale modificata e all'intersezione con la strada provinciale di cui sopra saranno in capo ad Interporto Bologna s.p.a dal completamento dei lavori di adeguamento fino a successive modifiche viabilistiche che prevedano diverse modalità di accesso alla struttura interportuale. Relativamente all'intersezione tra la viabilità secondaria e quella provinciale si conviene che la stessa debba essere adeguata con riferimento ad un intervento di canalizzazione del traffico e razionalizzazione delle manovre di svolta (mediante aiuole spartitraffico e/o opere similari) così come previsto nel parere del Settore Viabilità - Città Metropolitana di Bologna (prot. 7639 del 28/05/2015 documento che non viene allegato alla presente convenzione ma ne costituisce parte integrante e sostanziale). L'intervento di razionalizzazione

dell'intersezione di cui sopra sarà oggetto, di specifico accordo/convenzione come specificato al comma precedente”.

Tra le obbligazioni poste in capo a Interporto Bologna S.p.a. dalla Convenzione sottoscritta con il Comune di San Giorgio di Piano il 8/11/2018, così come integrata in data 8/02/2019, *inter alia*, vi è altresì quella per cui:

“(...) art. 4

- 1. *In relazione al cd. “Accesso Nord” Interporto si impegna esclusivamente a realizzare, come sarà più puntualmente precisato sul piano cartografico nell'apposito schema che sarà allegato alla convenzione di cui al successivo comma 2 del presente articolo 4 e a seguito di uno specifico accordo tra tutte le Amministrazioni pubbliche competenti e Interporto, per lo sviluppo delle relative infrastrutture necessarie ai fini dell'apertura c.d. "Accesso Nord" dell'interporto:*
 - *la rotonda sulla SP 44, il tratto stradale di collegamento all'accesso nord dell'Interporto e delle relative opere connesse (cd. Nuova Galliera) o altra opera viabilistica indicata dal Comune avente comunque il medesimo importo.*
 - *Altre opere infrastrutturali a carico dell'Interporto e utili alla viabilità potranno essere definite solo a conclusione dell'Accordo territoriale di cui al precedente punto 9 delle presenti premesse tra tutte le Amministrazioni pubbliche competenti e Interporto con la conseguente approvazione da parte delle Amministrazioni pubbliche competenti del IV P.P.E. comprensivo della definizione della relativa infrastruttura di accesso interportuale*

- 2. *Resta in ogni caso inteso che la realizzazione dell'intervento relativo al cd. "Accesso Nord" nei termini enucleati al precedente comma 1 è subordinata e, per l'effetto, espressamente condizionata alla conclusione di una successiva e specifica convenzione tra Comune e Interporto; in particolare, resta inteso che tale successiva e specifica convenzione sarà sottoscritta solamente ed esclusivamente una volta che si sarà verificata una delle seguenti condizioni:*
 - *conclusione dell'Accordo territoriale di cui al precedente punto 9 delle presenti premesse tra tutte le Amministrazioni pubbliche competenti e Interporto con la conseguente approvazione da parte delle Amministrazioni pubbliche competenti del IV P.P.E. comprensivo della definizione della relativa infrastruttura di accesso interportuale;*
 - *a seguito di uno specifico accordo tra tutte le Amministrazioni pubbliche competenti e Interporto; per lo sviluppo delle relative infrastrutture necessarie ai fini dell'apertura accesso nord dell'interporto*
- 3. *L'importo degli interventi di cui al precedente comma 1 del presente articolo 4 è quantificato nell'ammontare stimato in Euro 500.000,00 (Euro cinquecentomila/00). Sono esclusi da tale importo i costi per le infrastrutture e relative opere connesse realizzate all'interno del perimetro dell'Interporto. Sono invece compresi la realizzazione dell'impianto di pubblica illuminazione ad alta efficienza e risparmio energetico".*

La suindicata Convenzione sottoscritta tra Interporto Bologna S.p.a. e il Comune di Bentivoglio prevede altresì una serie di interventi relativi al cd. "Accesso Sud" all'infrastruttura interportuale.



In relazione al III Piano particolareggiato di esecuzione - P.P.E. interportuale, posto nel territorio di Bentivoglio, dal momento della relativa approvazione nel mese di marzo 2016 si registra una intensa attività edificatoria che, tenuto altresì conto della presentazione, attualmente in corso di approvazione, del III Piano particolareggiato di esecuzione - P.P.E. interportuale posto nel territorio di San Giorgio di Piano, determinerà la quasi completa saturazione delle potenzialità edificatoria previste in ordine al Polo funzionale "Interporto di Bologna".

Di conseguenza, ai fini dello sviluppo dell'Interporto e in vista della definizione di molteplici aspetti correlati alla conseguente implementazione del medesimo polo logistico, a partire da quelli infrastrutturali e ambientali, è stato istituito il summenzionato Tavolo Tecnico Interistituzionale preordinato alla definizione dei contenuti ed alla successiva sottoscrizione di un apposito Accordo Territoriale, ai sensi dell'art. 15 della L.R. Emilia-Romagna n. 20/2000 (oggi art. 58 della L.R. Emilia-Romagna 24/2017).

La conclusione del predetto Accordo Territoriale risulta a sua volta condizionata alla preliminare definizione e al conseguente approntamento della necessaria provvista finanziaria per quanto concerne le opere infrastrutturali relative al cd. "Nodo di Funo".

La conclusione dell'Accordo Territoriale, d'altronde, ha dovuto patire l'arresto, ad opera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'iter di approvazione delle opere infrastrutturali relative al cd. "Nodo di Funo"; opere che, invero, erano già state richieste e concordate tra Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comuni e Società Autostrade tra il

2016 e il 2018, trattandosi per l'appunto di opere che avevano lo scopo di adeguare la viabilità esistente all'ingente carico di traffico determinato anche dal completamento dell'espansione interportuale prevista attualmente dagli strumenti di pianificazione urbanistica (I-II-III P.P.E.).

Per le medesime ragioni, pertanto, le Parti intendono, tenuto conto delle rispettive finalità e competenze istituzionali, addivenire alla sottoscrizione di un accordo finalizzato al raggiungimento di obiettivi comuni per la realizzazione di un Accesso Nord, funzionali a consentirne sin d'ora anche il coordinamento con le future previsioni dei piani territoriali e urbanistici; in considerazione della stretta integrazione e interdipendenza degli assetti insediativi, economici e sociali e stante il ruolo strategico di rilievo sovracomunale riconosciuto all'Interporto di Bologna, infatti, le previsioni degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica così come vigenti, all'esito della conclusione del predetto Accordo Territoriale relativo allo sviluppo del Polo funzionale "Interporto di Bologna", dovranno essere conseguentemente assoggettate alle necessarie procedure di modificazione dei relativi contenuti.

L'attuazione e l'implementazione di tutte le predette esigenze, obiettivi, finalità e impegni non rinvia, tuttavia, una soluzione circoscritta ai due Comuni territorialmente competenti, ma richiede altresì il coinvolgimento di Regione Emilia-Romagna e della Città Metropolitana per i seguenti motivi:

- 1) per il ruolo strategico di rilievo sovracomunale dell'Interporto, rientrante fra i nodi core della rete TEN-T, e per la conseguente esigenza di individuare le più opportune soluzioni tecniche finalizzate al miglioramento del

- collegamento di ultimo miglio di tale nodo logistico con il nodo urbano di Bologna e le infrastrutture stradali e ferroviarie costituenti la rete TEN-T;
- 2) per il ruolo svolto da Regione Emilia-Romagna nella formulazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di proposte per la predisposizione del Piano operativo Infrastrutture finanziato a valere sul fondo FSC 2014-2020, in attuazione del Documento strategico regionale e del PRIT;
 - 3) per l'obiettivo connessione con le attività dell'anzidetto Tavolo Tecnico Interistituzionale in corso di svolgimento e, per l'effetto, con i contenuti dell'Accordo Territoriale da concludere ai sensi dell'art. 15 della L.R. Emilia-Romagna n. 20/2000 (oggi art. 58 della L.R. Emilia-Romagna n. 24/2017) per lo sviluppo del Polo funzionale "Interporto di Bologna";
 - 4) per il rilievo e la competenza delle strade sulle quali si dovrà intervenire, così come riportato anche all'interno del PUMS adottato con atto del Sindaco della Città Metropolitana di Bologna con atto n. 248 del 27/11/2018;
 - 5) per la necessità di intervenire in più punti della viabilità metropolitana e comunale al fine di rendere funzionale e sicuro il nuovo c.d. "Accesso Nord".
 - 6) per il necessario coordinamento, anche ai fini infrastrutturali e viabilistici, con gli interventi previsti in relazione al summenzionato cd. "Accesso Sud" all'infrastruttura interportuale.

Tanto visto, premesso e considerato, tra le Parti si conviene quanto segue:

Art. 1 - Oggetto

1. Le premesse formano parte integrante e sostanziale del presente protocollo, costituendone altresì il presupposto.
2. L'oggetto del presente protocollo è costituito dalla definizione di obiettivi, modalità e tempistiche volte alla realizzazione dell'Accesso Nord, nei termini specificatamente individuati al successivo art. 2, e alla riorganizzazione della viabilità metropolitana di adduzione all'Interporto di Bologna che interesseranno i territori comunali di Bentivoglio e di San Giorgio di Piano.
3. Con il presente protocollo, inoltre, le Parti intendono altresì confermare la volontà di concludere l'iter di definizione dell'Accordo Territoriale relativo al governo delle tematiche ambientali, infrastrutturali e allo sviluppo dell'Interporto di Bologna, coerentemente con i contenuti dell'approvando PULS, anche nella prospettiva di rafforzare le strategie e gli strumenti per il potenziamento del trasporto intermodale, quale tassello indispensabile per la riduzione delle emissioni.
4. Ai fini del potenziamento del trasporto intermodale, in particolare, Regione Emilia-Romagna si impegna a sollecitare RFI ad attuare, nel prossimo biennio, gli investimenti finanziari necessari per l'adeguamento delle infrastrutture ferroviarie nell'area interportuale, avuto altresì riguardo ai contenuti del protocollo sottoscritto con la stessa RFI.

Art. 2 - Opere da realizzare

1. Le Parti convengono espressamente che le opere da realizzare in relazione al cd. Accesso Nord, a valere quale adempimento degli impegni



assunti dalle medesime Parti con la sottoscrizione del presente protocollo e, in particolare, di quanto previsto dal precedente art. 1, comma 2, sono esclusivamente le seguenti:

- a) realizzazione di una rotatoria sulla Strada Provinciale SP 44 - Bassa Bolognese con la Via Santa Maria in Duno e la viabilità privata di Interporto, cd "Accesso Nord", con un costo stimato dell'opera pari a € 460.000,00 (comprensivo di opere stradali, pubblica illuminazione, segnaletica stradale, espropri, sicurezza, adeguamento sottoimpianti, spese tecniche e imprevisti);
- b) realizzazione di una rotatoria all'intersezione della SP 44 - Bassa Bolognese con la SP4 - Galliera e realizzazione di una rotatoria all'intersezione della SP 42 - Centese con la SP4 - Galliera, con un costo stimato delle opere pari a € 740.000,00 (comprensivo di opere stradali, pubblica illuminazione, segnaletica stradale, sicurezza, adeguamento sottoimpianti, spese tecniche e imprevisti);
- c) razionalizzazione dell'innesto della Via Panzacchi in Comune di San Giorgio di Piano con la SP 4 - Galliera, con un costo stimato dell'opera pari a € 150.000,00 (comprensivo di opere stradali, pubblica illuminazione, segnaletica stradale, sicurezza, adeguamento sottoimpianti, spese tecniche e imprevisti);
- d) realizzazione di una rotatoria all'intersezione della SP 4 - Galliera con la Via Marconi, con un costo stimato dell'opera pari a € 650.000,00 (comprensivo di opere stradali, pubblica illuminazione, segnaletica

stradale, espropri, sicurezza, adeguamento sottoimpianti, spese tecniche e imprevisti);

e) realizzazione di una rotatoria all'intersezione della SP 44 - Bassa Bolognese con la Via Marconi, con un costo stimato dell'opera pari a € 415.000,00 (comprensivo di opere stradali, pubblica illuminazione, segnaletica stradale, espropri, sicurezza, adeguamento sottoimpianti, spese tecniche e imprevisti).

Art. 3 - Suddivisione delle azioni e degli impegni economici relativi alle opere da realizzare

1. Regione Emilia-Romagna, tenendo conto di quanto previsto nel Documento Strategico Regionale citato in premessa e, in particolare, in conformità all'obiettivo tematico 7, ha richiesto una rimodulazione del II Addendum del Piano Operativo Infrastrutture finanziato a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020, al fine di inserire il finanziamento di € 1.000.000,00 per l'intervento "Interventi funzionali all'Accesso Nord all'interporto di Bologna"; tale proposta di riprogrammazione ha già ottenuto l'approvazione del Comitato di Sorveglianza del Piano Operativo ed è in attesa di ottenere l'approvazione definitiva da parte della Cabina di Regia, come disciplinato dalla Delibera CIPE 25/2016, che regola il Fondo.

2. Regione Emilia-Romagna si impegna a richiedere alla Cabina di Regia del Piano Operativo Infrastrutture, in occasione della prima opportunità di rimodulazione del Piano stesso e/o dei successivi Addendum, l'integrazione del finanziamento di cui al precedente comma 1 del presente articolo per ulteriori € 1.000.000,00, nonché a richiedere di individuare quale soggetto

attuatore dell'intero intervento Interporto Bologna S.p.a., ovvero a reperire risorse proprie, nel limite sopra indicato, da disciplinare attraverso un successivo e separato accordo, attuativo del presente protocollo, ai sensi dell'art. 167, comma 2, lettera b-ter, della L.R. Emilia-Romagna n. 3/1999.

3. Le Parti convengono che gli impegni economici afferenti alle opere descritte al precedente art. 2 saranno, pertanto, così suddivisi e per l'effetto imputati:

- sulla base delle risorse finanziarie indicate ai precedenti commi 1 e 2 del presente art. 3, così come effettivamente disponibili e all'uopo conseguentemente erogate a Interporto Bologna S.p.a., il medesimo Interporto Bologna S.p.a. si rende disponibile, qualora tale possibilità fosse confermata dalla Cabina di Regia del Piano Operativo Infrastrutture, a provvedere direttamente alla realizzazione degli interventi relativi all'Accesso Nord di cui alle lettere a), b), c) e d) del precedente art. 2, comma 1, fermo restando a tal fine il rispetto della disciplina normativa di cui al D. Lgs. n. 50/2016 s.m.i.

- con riferimento all'intervento residuo relativo all'Accesso Nord e, cioè, quello specificatamente indicato alla lettera e) del precedente art. 2, comma 1 e di cui, per l'effetto, si farà carico direttamente Interporto Bologna S.p.a., a valere quale pieno adempimento delle obbligazioni assunte con la sottoscrizione delle convenzioni in essere con i Comuni di Bentivoglio e San Giorgio di Piano, il medesimo Interporto Bologna S.p.a. si impegna ad avviare i conseguenti lavori una volta che gli sarà resa disponibile l'area di intervento, entro e non oltre 6 (sei) mesi decorrenti dall'avvenuta

sottoscrizione del summenzionato Accordo Territoriale relativo allo sviluppo del Polo funzionale "Interporto di Bologna";

- in riferimento agli interventi relativi all'Accesso Nord di cui alle lettere a), b), c), d) ed e) del precedente art. 2, Interporto Bologna S.p.a. si impegna a depositare i corrispondenti progetti definitivo ed esecutivo, completi degli elaborati relativi al piano particellare di esproprio, entro 6 (sei) mesi decorrenti dalla sottoscrizione del presente protocollo, fermo restando a tal fine il rispetto della disciplina normativa di cui al D. Lgs. n. 50/2016 s.m.i. Resta comunque inteso che, nel caso in cui Interporto Bologna S.p.a. non possa assumere la veste di soggetto attuatore degli interventi di cui alle predette lettere a), b), c) e d), il medesimo Interporto Bologna S.p.a., avuto riguardo alla relativa natura di organismo societario a partecipazione pubblica istituzionalmente e statutariamente preposto allo sviluppo dell'infrastruttura interportuale di Bologna ai sensi della L. n. 240/1990, si impegna a farsi carico della progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi di cui alle anzidette lettere a), b), c), d) ed e), fermo a tal fine restando il rispetto della disciplina normativa di cui al D. Lgs. n. 50/2016 s.m.i. In ogni caso, Interporto Bologna S.p.a. assume un onere finanziario per la sola progettazione ovvero per opere varie connesse all'Accesso Nord corrispondente al massimo ad un importo commisurato alla differenza tra il valore di € 415.000,00, così come stimato in ordine all'intervento di cui alla lettera e) del precedente art. 2, e quello di € 500.000,00 previsto dalla Convenzione sottoscritta con il Comune di San Giorgio di Piano richiamata in premessa.



4. Resta inteso che tutto quanto convenuto al precedente comma 3, primo alinea, del presente art. 3 è espressamente subordinato all'effettiva erogazione a Interporto Bologna S.p.a. delle risorse finanziarie indicate ai commi 1 e 2 dello stesso art. 3. Per l'effetto, nel caso in cui per qualsivoglia ragione le dette risorse finanziarie risultassero effettivamente disponibili per un importo inferiore a quello complessivamente indicato ai commi 1 e 2 dell'art. 3, dovendosi a tal fine considerare anche l'eventualità che Interporto Bologna S.p.a. non possa assumere la veste di soggetto attuatore degli interventi di cui alle lettere a), b), c) e d) del precedente art. 2, resta altresì inteso che l'esatta individuazione di tutti gli interventi da realizzare, da commisurarsi alle risorse finanziarie che saranno a quel punto effettivamente disponibili, sarà definita e disciplinata attraverso la conclusione di un successivo e separato accordo, attuativo del presente protocollo, tra le Parti.

5. Il Comune di San Giorgio di Piano si impegna ad approntare le eventuali modifiche alla strumentazione urbanistica vigente ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, qualora ciò si renda necessario (approvazione e/o variante al Piano Operativo Comunale).

6. La Città Metropolitana di Bologna si impegna a farsi carico dell'espletamento delle attività espropriative, secondo le modalità che saranno più specificatamente disciplinate attraverso l'accordo di cui al precedente comma 4 con Interporto Bologna S.p.a., attuativo del presente protocollo, e sempre qualora fosse confermata dalla Cabina di Regia del Piano Operativo Infrastrutture la possibilità di individuare Interporto Bologna S.p.a. quale soggetto attuatore degli interventi. Nel caso in cui Interporto

Bologna S.p.a. non possa assumere la veste di soggetto attuatore degli interventi di cui alle predette lettere a), b), c) e d), invece, la Città Metropolitana di Bologna divenuta destinataria dei finanziamenti si impegna a svolgere le funzioni di stazione appaltante in relazione ai corrispondenti lavori, non appena ricevuti da Interporto Bologna S.p.a. i relativi progetti definitivi ed esecutivi, come disciplinato al comma 3, terzo alinea, del presente articolo, previo inserimento degli interventi stessi negli strumenti di programmazione dell'ente, nonché approvazione delle corrispondenti variazioni di bilancio.

Art. 4 - Tempistiche

1. Le Parti sottoscrittrici del presente protocollo si impegnano a collaborare per dare attuazione a tutti gli impegni assunti nel minor tempo possibile.

Art. 5 - Registrazione e imposta di bollo

1. Il presente protocollo, sottoscritto con modalità elettronica mediante apposizione di firme digitali, è soggetto all'imposta di bollo ai sensi del d.P.R. 26 ottobre 1972, n.642, così come disposto dalla Risoluzione n. 86/E del 13 marzo 2002 dell'Agenzia delle Entrate - Direzione Centrale Normativa e Contenzioso.

2. All'assolvimento dell'imposta di bollo, che dovrà avvenire con modalità telematica, ai sensi dell'art. 6, comma 2, del d.m. 17 giugno 2014, provvederà Interporto Bologna S.p.a.

3. Il presente protocollo è soggetto a registrazione solo in caso d'uso ai sensi dell'art. 5, comma 2, del d.P.R. 26 aprile 1986, n.131, con onere a carico della Parte che vi ricorre.

Art. 6 - Trattamento dati personali

1. Le Parti, ciascuna per quanto di propria spettanza e sotto la rispettiva e personale responsabilità, consapevoli della rilevanza penale dei relativi comportamenti, dichiarano:

- di essere a conoscenza che le informazioni e gli altri dati forniti in occasione dell'istruttoria e della sottoscrizione del presente protocollo saranno impiegati ai fini degli adempimenti scaturenti dal presente atto;
- che tali informazioni e dati sono aggiornati.

2. I componenti consentono il trattamento dei loro dati personali, ai sensi e per gli effetti del regolamento (UE) 2016/679 e del D. Lgs. n. 101/2018, per lo svolgimento delle attività connesse al presente protocollo; gli stessi dati, quindi, potranno essere inseriti in banche dati, archivi informatici e sistemi telematici solo per fini connessi al presente atto, dipendenti formalità ed effetti fiscali connessi.

Letto ed approvato a piena conferma di quanto sopra, le Parti si sottoscrivono come segue:

Regione Emilia-Romagna	(documento firmato digitalmente)
Il Sindaco della Città Metropolitana di Bologna	(documento firmato digitalmente)
Il Sindaco del Comune di Bentivoglio	(documento firmato digitalmente)
Il Sindaco del Comune di San Giorgio di Piano	(documento firmato digitalmente)
Interporto Bologna S.p.A.	(documento firmato digitalmente)

Allegato:

1) Corografia.

00

INTERPORTO BOLOGNA Sp.A.

STUDIO DI FATTIBILITA'

**PER LA RAZIONALIZZAZIONE DI N.5
INTERSEZIONI
IN COMUNE DI SAN GIORGIO DI PIANO**

COROGRAFIA

Il Progettista
(Aut. Ing. Francesco Lucarelli)

T.M. **1:5000**
di **Lucaico Ing. Francesco e c.**
Via Mazzini 28 Bologna - tel. 051/232211 fax 051/232211
dal **29 gen. 2019**



Ministero dell'Economia
e delle Finanze

Entrate

HARCA DA BOLLO
€2,00
DUE/RO

00017771 00003844 MODFAD01
00358188 04/06/2018 14:25:19
4578-00087 ZD4AE4524CF9F829
IDENTIFICATIVO 01171138581566

