ALLEGATO AL
PROTOCOLLO D'INTESA
NODO DI BOLOGNA

PREMESSA

Scopo del presente documento è la sintesi degli elementi tecnici condivisi per la definizione della proposta progettuale relativa al Nodo di Bologna, risultato del confronto tra ASPI, Ministero dei Trasporti (d'ora in poi M.I.T.), Regione Emilia-Romagna, Comune di Bologna, con specifico riferimento alla *Sistemazione Nodo stradale e autostradale di Bologna, cd. Passante di Bologna e relative opere di adduzione e collegamento al sistema*.

In particolare, sono riportati gli esiti dei tavoli tecnici svolti nel periodo da luglio a dicembre 2025 aventi per oggetto le seguenti tematiche:

- Approfondimenti sul nuovo tracciato proposto
- Gestione dinamica dell'infrastruttura
- Opere di inserimento ambientale:
  - *Parchi e fasce boscate*
  - *Fasce di mitigazione*
  - *Fasce fluviali*
- Interventi di ricucitura del territorio
- Opere di mitigazione acustica
- Ripristino aree di cantiere
- Opere di adduzione e valutazioni trasportistiche
- Focus sul cavalcavia di San Donato
- Focus simulazione scenari di emergenza
- Fotovoltaico
- Iter Autorizzativo

PASSANTE DI BOLOGNA

APPROFONDIMENTI SUL NUOVO TRACCIATO PROPOSTO

Con lo scopo di ridefinire, in termini tecnico-economici, il progetto di riqualifica del sistema autostradale e tangenziale, cosiddetto *Passante di Bologna,* e ridurne l'impatto nelle fasi di cantiere che interesseranno l'infrastruttura esistente in esercizio, è stata individuata una nuova soluzione progettuale che persegue l'obiettivo di garantire equivalenti prestazioni trasportistiche e performance infrastrutturali anche grazie a innovativi sistemi di controllo attivo del traffico e di gestione dello stesso in caso di eventi emergenziali (ad esempio incidenti/veicolo fermo in corsia, etc.).

La soluzione progettuale, sotto l'aspetto infrastrutturale, prevede l'adeguamento dimensionale della terza corsia delle tangenziali complanari alla A14 (oggi corsia di emergenza) nel tratto dall'uscita n.3 della tangenziale fino a San Lazzaro ed il mantenimento dell'attuale configurazione di corsie dell'autostrada (come meglio di seguito specificato) implementando sull'intero sistema un upgrade tecnologico di ultima generazione per il controllo attivo del traffico e per la gestione dinamica dello stesso nell'intero sistema autostradale e tangenziale, attuando nel contempo soluzioni che perseguono la minimizzazione degli impatti sulle preesistenze e sul contesto limitrofo all'infrastruttura e sulla circolazione degli utenti durante l'esecuzione dei lavori**.**

In sintesi l'intervento prevede:

- un incremento della capacità della tangenziale a 3 corsie per arrivare sino a 4 nell'ambito dell'innesto con la A13, tra gli svincoli 5 e 8;
- l'ampliamento delle opere d'arte del tracciato minimizzando le interferenze con le viabilità presenti e con i corsi d'acqua principali, fiumi Reno e Savena;
- il mantenimento dei 3 cavalcavia ferroviari esistenti, nonché dei 7 cavalcavia stradali e la possibilità di mantenimento dell'attuale configurazione della galleria antifonica S.Donnino;
- limitati ampliamenti correlati agli adeguamenti di n° 20 sottopassi esistenti e il rifacimento di solo due sottopassi sull'intero tracciato (via Triumvirato e via Zambeccari);
- la riqualificazione degli elementi autostradali quali barriere spartitraffico e barriere foniche;
- un ridimensionamento proporzionale alla minor estensione della piattaforma relativamente agli impianti fotovoltaici.

La soluzione prevede per l'intero tracciato pari a circa 13 km, la presenza di aree per la sosta dei veicoli in emergenza, per la maggior parte dovuta alla presenza di piazzole di sosta al netto della presenza delle corsie di immissione e uscita da e per gli svincoli.

GESTIONE DINAMICA DELL'INFRASTRUTTURA

Attualmente solo la corsia di emergenza dell'A14 è gestibile da remoto come "corsia dinamica": l'apertura/chiusura della corsia di emergenza di A14 avviene pertanto sull'intero tratto, anche in caso di eventi interferenti sulla tangenziale.

Il progetto prevede invece che tutte le corsie di tangenziale e A14 siano controllate da remoto e gestite in modalità "dinamica", consentendo la possibilità di gestire l'apertura e la chiusura di ognuna di esse in caso di eventi emergenziali.

Il complessivo delle quattro carreggiate (due autostradali centrali e due complanari della tangenziale) verrà suddiviso in più tratti elementari compresi tra due portali a messaggio variabile consecutivi, offrendo la massima flessibilità operativa nel controllo e nella gestione delle corsie in tempo reale.

OPERE DI INSERIMENTO AMBIENTALE

Come richiesto e condiviso nell'ambito dell'iter autorizzativo sono previste tre diverse tipologie di opere, ovvero Parchi e Fasce Boscate, ubicate su aree pubbliche e/o espropriate che verranno riconsegnate e/o cedute al Comune a fine lavori (la cui gestione rimarrà quindi in capo al Comune) e Fasce di Mitigazione attigue all'infrastruttura insistenti su proprietà ASPI e interne alla recinzione autostradale che invece rimarranno in gestione al Concessionario.

PARCHI E FASCE BOSCATE

Negli interventi nei parchi intesi come aree verdi fruibili attrezzate con percorsi, arredi, giochi, illuminazione, sono compresi interventi di nuova realizzazione, di manutenzione straordinaria negli esistenti oppure di nuovi impianti arborei e arbustivi in aree già di parco pubblico, mentre le fasce boscate sono nuove aree a bosco non fruibili e realizzate su aree di proprietà comunale o da espropriare e cedere ai comuni di Bologna e San Lazzaro.

Nella tabella seguente si riporta l'elenco dei parchi/fasce boscate con gli ettari di verde previsto.

Parco/fascia boscata	Comune	Ettari totali	Nuove superfici a parco (ha)	Interventi su parco esistente (ha)	Nuova fascia boscata (ha)
Giardino di via della Birra	Bologna	1,5	1	0,5	

Parco via Selva di Pescarola	Bologna	2		2	
Giardino Frisi Sostegnazzo	Bologna	2,6		2,6	
Fascia boscata via Arcoveggio	Bologna	3,3		2,6	0,7
Giardino Anna Morandi Manzolini	Bologna	2,9		2,9	
Parco Nord	Bologna	21,6		21,6	
Parco San Donnino	Bologna	17,5	12,1	5,4	
Parco Campagna via Larga	Bologna	5,4		5,4	
Parco Vincenzo Tanara	Bologna	7,5		7,5	
Area Canova	Bologna	5		5	
Parco Galleria antifonica San Donnino	Bologna	4,87	4,87		
Area ex Scarpari	Bologna	2,5*			1
Area parcheggio ex Michelino	Bologna	8,4**			6,4
Area a completamento di via Canova	Bologna	2	1,5	0,5	

Parco campo sportivo Croce Coperta	Bologna	6,4	6,4		
Fascia boscata Saliceto-Ferrarese	Bologna	4,2			4,2
Parco Rabin	Bologna	3,67		3,67	
Fascia boscata Scandellara	Bologna	0,7			0,7
Fascia boscata Rotatoria Italia	Bologna	1			1
Fascia boscata di Via Colombo	Bologna	0,56		0,56	
Parco Savena	S. Lazzaro	5,3	5,3		
Fascia boscata di Via Poggi	S. Lazzaro	0,5			0,5
TOTALE (ha)		**109,4**	**31,2**	**60,23**	**14,5**

In sintesi, si prevede di confermare interventi di mitigazione e compensazione per un totale di circa 109 ha, di cui nel Comune di Bologna:

- 25,9 ettari di nuovi parchi pubblici
- interventi su 60,2 ettari di parchi esistenti
- 14 ettari di nuove fasce boscate

a S. Lazzaro: 5,3 ettari di nuovo parco pubblico e 0,5 ettari di nuova fascia boscata.

La previsione di messa a dimora di nuovi esemplari arborei pubblici comunali, basata sulla precedente progettazione esecutiva, si attesta su circa 15.400 unità (di cui 1.430 a San Lazzaro).

Si sottolinea che ci sono circa 34 ha di aree previste a parco o a fascia boscata (Area Parco Nord, Area parcheggio Ex Michelino e Fascia boscata Saliceto-Ferrarese) che dovranno essere

oggetto di confronto con il Comune di Bologna per possibili interferenze con interventi urbanistici che il Comune potrebbe aver necessità di realizzare.

Si evidenzia infine che, in considerazione della modifica progettuale prevista a S. Donnino, si rende necessario rivedere la sistemazione a verde delle aree.

Si prevede, contestualmente all'avvio del cantiere di ampliamento dell'infrastruttura, la realizzazione di due nuove aree a parco nel territorio del Comune di Bologna: il nuovo "Parco sportivo Croce Coperta" di 6,4 ettari e l'ampliamento del "Parco S. Donnino" di 12,1 ettari, i cui lavori comporteranno l'esproprio delle aree, considerato che tali aree non sono interferenti con i cantieri.

FASCE DI MITIGAZIONE

Le fasce di mitigazione sono aree boscate previste ai margini dell'infrastruttura e insistenti su aree di proprietà ASPI, quindi non fruibili ed in carico manutentivo ad ASPI.

Nelle fasce di mitigazione si prevede la messa a dimora di 18.750 alberi in una superficie di circa -84 ha, mantenendo quindi le quantità già previste nell'ambito dell'iter autorizzativo del progetto.

FASCE FLUVIALI

Questo tipo di intervento si inquadra come ripristini allo stato ante operam (prato, terreno agricolo, formazione arbore-arbustiva) delle aree di cantiere laddove interferenti con corsi d'acqua. La nuova configurazione del progetto del Passante non prevede la demolizione del ponte sul fiume Reno e del ponte sul torrente Savena. Tale scelta progettuale determina una significativa riduzione delle interferenze con le aree fluviali, in particolare durante le fasi di cantiere, in quanto le lavorazioni interesseranno prevalentemente gli impalcati dei manufatti esistenti, senza coinvolgere le pile e le spalle dei viadotti.

Ne consegue una riduzione delle aree occupate per le lavorazioni e, conseguentemente, la necessità degli interventi di ripristino delle aree alle condizioni ante operam.

Si sottolinea che le aree verdi previste nelle fasce fluviali non concorrono alla compensazione della CO_2.

INTERVENTI DI RICUCITURA DEL TERRITORIO

Gli interventi di ricucitura del territorio possono essere sintetizzati in tre grandi sottogruppi di opere, le porte, i sottopassaggi e i percorsi ciclopedonali. Le porte si inquadrano come la riqualificazione degli attuali svincoli della tangenziale riletti come porte di accesso alla città e quindi concepiti anche come occasione di interscambio modale tra automobile, trasporto pubblico e mobilità ciclopedonale. Rappresenta la mitigazione dell'interferenza funzionale e costruttiva tra infrastruttura autostradale, trasporto pubblico e mobilità ciclopedonale.

Il secondo gruppo è rappresentato dalla riqualificazione e/o dalla realizzazione di sottopassaggi ciclopedonali (funzionali al terzo gruppo di cui si dirà più avanti) come

occasione di riconnessione tra parti di quartieri e zone oggi disgiunte e risolve l'interferenza costruttiva tra infrastruttura autostradale, trasporto pubblico e mobilità ciclopedonale.

Il terzo gruppo è rappresentato dai percorsi ciclopedonali come occasione di implementazione della rete esistente di mobilità sostenibile.

La riduzione dell'impatto del progetto del nuovo passante ha reso necessario un aggiornamento degli interventi di ricucitura del territorio, al fine di renderli coerenti con la nuova configurazione dell'opera.

In sede di revisione del progetto, si procederà, pertanto, alla rimodulazione delle relative previsioni, confermando gli interventi di ricucitura direttamente correlati alle interferenze generate dal tracciato e quelli necessari a garantire la continuità della viabilità e degli itinerari esistenti. Restano conseguentemente confermate le opere di seguito elencate.

- Porta Triumvirato, compresa connessione ciclabile nord-sud con allargamento sottopasso (SA001)
- Sottopasso sentieri fiume Reno sponda ovest (AR002)
- Porta Navile (tratto di Via Cristoforo Colombo compreso tra i due svincoli)
- Sottopassaggio Via del Sostegno e passerelle Navile – Battiferro (AR012, PP001, PP002)
- Sottopassaggio Fascia Boscata (AR013)
- Sottopassaggio Via Arcoveggio (AR014)
- Sottopassaggio Via Ferrarese (AR016)
- Porta Stalingrado (SA006)
- Percorso Zambeccari (BK005)
- Sottopassaggio Zambeccari (AR018)
- Collegamento ciclabile Via San Donato – Nuovo parco San Donato (SA008)
- Sottopassaggio pedonale Via Scandellara – Parco Via Larga (AR023)
- Porta Massarenti (SA010)
- Sottopasso Rivani (AR026)
- Sottopasso Due Madonne (AR027)
- Percorso ciclopedonale lungo via Stradelli Guelfi di 430 metri (BK011)

In considerazione di quanto sopra, i seguenti interventi dovranno essere soggetti a una rivalutazione:

- Allargamento strutturale sottopasso viario di Via Cristoforo Colombo alla linea di cintura, direzione nord (SP32F);
- Sottopasso pedonale alla ferrovia di collegamento Via Roveretolo – Via Cristoforo Colombo (SP001);
- Pista ciclabile in sede protetta lungo via Ferrarese da rot. vigili del fuoco a loc. Case Nuove (BK013).

OPERE DI MITIGAZIONE ACUSTICA

Si confermano sostanzialmente le prestazioni nei confronti delle mitigazioni acustiche previste la cui completa definizione potrà essere definita solo a valle di un nuovo studio acustico

sviluppato sulla base degli esiti del nuovo studio di traffico e della nuova configurazione dell'infrastruttura.

In conformità alla normativa di settore, tali interventi saranno individuati mediante la combinazione più efficace tra le diverse tipologie di mitigazione, quali pavimentazioni fonoassorbenti, barriere acustiche e interventi diretti sui recettori, al fine di garantire il rispetto dei requisiti acustici e adeguati livelli di protezione.

Le opere di mitigazione acustica dovranno interessare tutti gli ambiti e i ricettori impattati, senza rimandare a successivi interventi nell'ambito dei piani di risanamento acustico, come in ogni caso previsto dalla normativa vigente.

RIPRISTINO DELLE AREE DI CANTIERE

Viene confermato l'impegno da parte di ASPI al corretto ripristino, al termine dei lavori, delle aree occupate dai cantieri, con particolare riferimento al Campo Base di Via Zambeccari, come da prescrizioni di dettaglio impartite nelle fasi di V.I.A. e CDS, e confermate in ambito di Verifiche di Ottemperanza.

Inoltre, compatibilmente con le esigenze dei lavori, tutte le aree verdi del cosiddetto "Lotto 0" di proprietà comunale saranno riconsegnate a seguito di sottoscrizione di apposito verbale, garantendo la messa a dimora di tutti gli alberi e le piante necessari per ripristinare le condizioni della vegetazione arborea ed erbacea, nonché le condizioni di sicurezza, esistenti prima della presa in carico di Aspi, fatte salve eventuali valutazioni concordate fra Comune ed Aspi circa la loro futura occupazione nel nuovo progetto.

OPERE DI ADDUZIONE E VALUTAZIONI TRASPORTISTICHE

Le opere di adduzione, nella logica del progetto del Passante, rappresentano gli interventi di riqualifica o nuova realizzazione di itinerari stradali che agevolano il flusso dei veicoli verso il sistema tangenziale/autostradale e che contribuiscono al miglioramento generale della viabilità a scala metropolitana di Bologna.

Sulla base degli esiti del modello di traffico aggiornato si è proceduto con una rivalutazione del sistema di aree vasta, con l'obiettivo di individuare le opere effettivamente capaci di addurre traffico al sistema tangenziale scaricando nel contempo le viabilità comunali e metropolitane.

I confronti tra le diverse opere d'adduzione sono stati eseguiti individuando tre indicatori differenziali (KPI trasportistici) tra lo scenario di Progetto (di riferimento) e lo scenario di progetto con le opere di adduzione prese uno per volta. Gli indicatori sono i seguenti:

- **DVeic*km**, Esso rappresenta l'indicatore dell'entità di traffico. L'area selezionata: è l'ambito del sistema autostradale e tangenziale di Bologna. Se l'indicatore è negativo, vuol dire che l'intervento sottrae traffico al sistema, se positivo adduce traffico;
- **DVeic*h**, esso rappresenta l'indicatore della fluidità del traffico, in questo caso va svolta l'analisi sull'area vasta all'interno della quale si possono rilevare i benefici delle opere di adduzione in termini di riduzione dei tempi di percorrenza e quindi di congestione nell'area;
- **Resilienza ambientale e territoriale**, si tratta di una valutazione qualitativa della strategicità degli interventi in relazione principalmente all'eventuale completamento

di itinerari utili in caso di eventi estremi (es. alluvioni), al miglioramento dell'accessibilità ad aree logistiche.

I KPI trasportistici sono stati valutati in modo differenziale tra lo scenario progettuale con l'opera di adduzione e lo scenario progettuale (di riferimento) senza l'opera di adduzione, nell'ora di punta 8:00-9:00 del mattino.

La valutazione comparativa degli interventi è stata eseguita sulla base dell'efficacia trasportistica su area vasta in termini di variazione dei veicoli per ora, sulla ridistribuzione del traffico sul sistema tangenziale e autostradale, distinguendo tra le opere che caricano le viabilità locali e opere che fluidificano l'accesso al sistema autostradale e tangenziale, sulla riduzione delle emissioni sul sistema urbano e sulla resilienza ambientale e territoriale.

A valle delle simulazioni è stata costruita una tabella ordinata da cui emergono due interventi prioritari su tutti gli interventi previsti relativi alla tratta B di Intermedia di Pianura e il collegamento via del Triumvirato-via del Chiù.

Segue la sistemazione del nodo di Funo che sarà ricompresa nell'ambito dell'ampliamento alla terza corsia dell'A13 Bologna – Interporto.

Si riporta nel seguito la tabella di sintesi delle simulazioni effettuate:

Intervento	Variazione dei veicoli per ora sull'area	Variazione dei veicoli per km sul sistema	Riduzione emissioni contesto urbano	Resilienza ambientale e territoriale	VOTO MEDIO
Funo					
Intermedia					
Intermedia (tratta B)					
Ponte Chiù					
Aposazza					
Lungo Savena*					

Impatto Basso
Impatto medio
Impatto Alto
NC
Interventi che emergono come prioritari dall'analisi

* Completamento di un itinerario che già porta traffico al sistema tangenziale tramite lo svincolo 12.
La variazione del traffico risulta pari a zero, con ridistribuzione del traffico tra gli svincoli della tangenziale.

FOCUS SUL CAVALCAVIA DI SAN DONATO

Nell'ambito del progetto di ammodernamento del cavalcavia di San Donato, avviato da parte di ASPI, sono state effettuate alcune prime verifiche strutturali che hanno evidenziato come l'impalcato del cavalcavia esistente sia in grado di sostenere i carichi derivanti dalla presenza dell'infrastruttura tranviaria e dal transito dei relativi mezzi. Per quanto riguarda invece le sottostrutture, pile e spalle, l'intervento di riqualifica del cavalcavia esistente comporterà l'obbligo dell'adeguamento statico e sismico delle stesse sottostrutture secondo le attuali norme sulle costruzioni.
Il progetto di rivisitazione dell'asse stradale di via San Donato per l'inserimento della linea tranviaria sarà sviluppato da ASPI mediante interlocuzione con i progettisti del Comune, con specifico riferimento ai dettagli sul miglior posizionamento dell'infrastruttura del tram sul cavalcavia e sul tratto di via San Donato a nord del cavalcavia stesso, fino all'intersezione con via Pirandello, e all'assetto stradale complessivo, compresi i rami dello svincolo di San Donato.

In particolare, si specifica che, per quanto riguarda i rami dello svincolo San Donato, sarà necessario effettuare opportune simulazioni trasportistiche per valutare l'impatto delle semaforizzazioni necessarie per gestire la sicurezza dei flussi di traffico (veicolari, pedonali e

ciclabili) in presenza della linea tranviaria, valutando gli interventi da mettere in atto per garantire la sicurezza ed evitare l'insorgere di code di veicoli in tangenziale e nella viabilità ordinaria, comprese modifiche alle rampe o limitazioni delle manovre consentite ed eventualmente anche la realizzazione di opere complementari.

FOCUS SIMULAZIONE SCENARI DI EMERGENZA

Per valutare i vantaggi dell'adozione delle nuove tecnologie viste in precedenza per la gestione dell'infrastruttura sono state condotte delle simulazioni individuando uno o più scenari di emergenza. Gli scenari sono stati definiti a partire dalla esperienza concreta derivante dalla gestione del sistema autostradale e tangenziale da parte della Direzione di Tronco di ASPI, gli scenari individuati sono tutti caratterizzati da una frequenza di accadimento significativa.

Il metodo di lavoro è stato quello di effettuare delle simulazioni di traffico che siano rappresentative, sia dal punto di vista infrastrutturale che tecnologico, della condizione attuale e della condizione di progetto e confrontare il comportamento del sistema in uno stesso scenario di emergenza nelle due condizioni. Sono stati quindi valutati i miglioramenti gestionali, sulla sicurezza e sul deflusso introdotti nel sistema nella condizione progettuale mediante l'utilizzo di opportuni indicatori di performance (KPI) di confronto tra la condizione attuale e quella di progetto, essi sono due, l'indicatore rappresentativo del tempo necessario per attraversare la zona di chiusura (⊗TT) e l'indicatore rappresentativo della fluidità del traffico (⊗TL).

Sono stati individuati i seguenti quattro scenari:

1. Tamponamento in A14 tra due mezzi pesanti in marcia lenta;
2. Veicolo leggero fermo in sorpasso in A14;
3. Due tamponamenti in contemporanea su A14 su marcia lenta e su tangenziale su marcia lenta, nella stessa direzione;
4. Incidente lungo la A14 con mezzo pesante di traverso per l'intera sezione traversale.

Mediante l'utilizzo di software di simulazione microscopica del traffico ed il ricorso a tool per lo sviluppo prototipale di algoritmi adattivi per il controllo dell'infrastruttura e con il supporto deli modelli di simulazione del traffico è stato possibile confrontare gli scenari nella situazione attuale e di progetto ottenendo i seguenti valori:

	ΔTT	ΔTL	
Scenario 1	-30%	-43%	**La riduzione degli indicatori è piuttosto evidente in tutti gli scenari rispetto allo scenario attuale**
Scenario 2	-6%	-2%	
Scenario 3	-60%	-21%	**E' inoltre coerente con la severità dello scenario analizzato**

Per lo SCENARIO 4 la profonda differenza tra le condizioni attuale e progettuale rende gli indicatori poco confrontabili.

FOTOVOLTAICO

In considerazione della riduzione di circa il 65% delle superfici pavimentate derivate dalla soluzione progettuale, viene rivalutata la quota di interventi di realizzazione di impianti

fotovoltaici per una potenza complessiva di 18 MW monetizzati al Comune di Bologna per 2.200 €/KW.

Il Comune di Bologna provvederà direttamente alla installazione di tali impianti su immobili pubblici comunali (es scuole ed edifici di edilizia residenziale pubblica), e la gestione dell'energia elettrica prodotta, nonché i benefici economici che ne deriveranno, saranno nella disponibilità del Comune stesso, come più dettagliatamente specificato nell'ambito di un'apposita Convenzione da stipularsi tra ASPI e il Comune di Bologna, e Ministero Concedente da attuare direttamente da parte del Comune di Bologna, su aree dallo stesso individuate.

Viene, inoltre, confermata la realizzazione diretta di impianti fotovoltaici per una potenza complessiva di circa 2 MW nelle coperture delle gallerie foniche San Donnino (esistente) e Croce del Biacco (di nuova realizzazione) e nei lobi degli svincoli Corticella e Massarenti.

ITER AUTORIZZATIVO

Al fine di attivare un processo efficace di consultazione sul territorio e con gli Enti proposti sulla soluzione del Passante di Bologna, si delinea il seguente iter autorizzativo sul progetto esecutivo del Passante di Bologna:

- verifica della sicurezza stradale ai sensi del Dlgs 35/2011 e s.m.i.;
- verifica di assoggettabilità alla VIA presso il MASE;
- ai sensi dell'art.44-bis, DL 77/2021 e s.m.i., invio al MIT della relazione elaborata secondo le Linee Guida del CSLLPP e verificata dall'Organismo di Ispezione;
- pubblicazione espropri per le aree da impegnare;
- aggiornamento della Conferenza di Servizi ex art.3 DPR 383/1994 sulla base del progetto esecutivo per la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio e per il rinnovo/acquisizione delle autorizzazioni necessarie;
- invio al MIT del progetto esecutivo per la relativa approvazione ai fini convenzionali e rilascio della Pubblica Utilità.