PROTOCOLLO D'INTESA

PER LA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI DI INVESTIMENTI RELATIVI AL NODO DI BOLOGNA

TRA

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito MIT o Concedente) con sede in Roma, Piazzale Porta Pia, in persona _____;

E

la Regione Emilia-Romagna, con sede in Bologna, viale Aldo Moro, n. 52, in persona di……, nella sua qualità di…….;

la Città Metropolitana di Bologna, con sede in Bologna, Viale _____, in persona di _____, nella sua qualità di _____

Il Comune di Bologna con sede in Bologna, Viale _____, in persona di _____, nella sua qualità di _____

La Società Autostrade per l'Italia S.p.A. con sede in Roma, Via A. Bergamini 50, in persona di …….__ nella sua qualità di……_____;

congiuntamente nel prosieguo anche solo le "Parti"

PREMESSO

che sono ricompresi tra gli impegni di investimento della Concessionaria Autostrade per l'Italia S.p.A. (di seguito ASPI o anche solo Concessionaria) di cui all' art.2 comma 2 della Convenzione Unica del 2007 stipulata tra il MIT (allora MIMS) e ASPI, come modificata dal III Atto Aggiuntivo sottoscritto il 21 marzo 2022, afferenti alla sistemazione del cosiddetto "Nodo di Bologna", i seguenti interventi:

1. *Ampliamento alla quarta corsia della A14 Bologna-Bari-Taranto nel tratto Bologna S. Lazzaro – diramazione Ravenna;*
2. *Sistemazione Nodo stradale e autostradale di Bologna, cd. Passante di Bologna (di seguito Passante)*;

3. *Ampliamento alla terza corsia della A13 Bologna- Padova nel tratto Bologna Arcoveggio – Ferrara sud*
4. *Opere di adduzione e interventi locali di collegamento al sistema autostradale;*

che in data 13/07/2012**,** con riferimento all'intervento di cui al superiore punto 1. "*Ampliamento alla quarta corsia della A14 Bologna-Bari-Taranto tratto Bologna S. Lazzaro diramazione Ravenna - e relative opere di adduzione",* è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa tra ANAS (allora Concedente), Autostrade per l'Italia S.p.A. (di seguito ASPI), Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna e Comuni interessati, con riferimento alle "*Opere di adduzione al sistema autostradale dell'A14, connesse alla realizzazione della 4^ corsia tra Bologna San Lazzaro e la Diramazione per Ravenna"*;

che in data 15/04/2016**,** con riferimento all'intervento di cui al punto 2. "*Sistemazione Nodo stradale e autostradale di Bologna, cd. Passante di Bologna e relative opere di adduzione"*, è stato siglato un Accordo tra Ministero Infrastrutture e Trasporti (subentrato ad ANAS nel ruolo di Concedente di seguito MIT o solo Concedente), ASPI, Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna e Comune di Bologna, in cui venivano identificate le caratteristiche delle iniziative di potenziamento autostradale strategiche per il territorio della Regione Emilia-Romagna, sia per gli aspetti di natura infrastrutturale e sia per quanto riguarda le opere mitigative;

che in data 04/11/2019 con Atto aggiuntivo sottoscritto tra le medesime parti veniva rideterminato, a seguito delle ottimizzazioni di progetto e dello stato autorizzativo, l'oggetto indicato nel precedente accordo del 15/04/2016, relativo all'intervento di cui al punto 2. "*Sistemazione Nodo stradale e autostradale di Bologna, cd. Passante di Bologna e relative opere di adduzione"*;

che con riferimento all'*ampliamento alla quarta corsia della A14 tratto Bologna S. Lazzaro – Diramazione Ravenna, che include i due nuovi svincoli di Toscanella di Dozza e Castel Bolognese/Solarolo:*

- in data 06/05/2014 il Ministero dell'Ambiente, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, con il Decreto prot. n.135 si è espresso positivamente circa la compatibilità ambientale del progetto in oggetto;
- con provvedimento finale n. 2337 del 06/03/2017 è stata adottata la determinazione

motivata di conclusione positiva della conferenza di servizi con la quale è stato accertato il perfezionamento dell'intesa Stato - Regione Emilia-Romagna ai sensi e per gli effetti del D.P.R. n. 383/1994 e disposto il vincolo preordinato all'esproprio conformemente a quanto stabilito dall'art.10, comma 1, del D.P.R. n. 327/2001;

- In occasione della seconda seduta di Conferenza di Servizi del 14/07/2016, la Regione Emilia Romagna ha depositato agli atti la delibera della Giunta Regionale n. 1084 dell'11/07/2016, in cui viene prescritta la realizzazione a carico di Autostrade per l'Italia della Complanare Nord all'A14 da Bologna San Lazzaro a Ponte Rizzoli e l'introduzione di una stazione satellite a Ponte Rizzoli per il controllo degli accessi sia dalla complanare nord, di nuova realizzazione, che dalla complanare sud; ciò in applicazione delle indicazioni dell'Accordo del 15/04/2016 per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna;
- conseguentemente, la realizzazione della Complanare Nord e Stazione Satellite di Ponte Rizzoli, compresi interventi di riqualifica della complanare Sud e della A14, sono stati oggetto di uno specifico progetto con un iter approvativo separato rispetto all'iniziativa di ampliamento alla quarta corsia Ponte Rizzoli – diramazione Ravenna; ad oggi, è in corso una rivalutazione complessiva della soluzione progettuale al fine di renderla compatibile con le previsioni di potenziamento del Passante;
- con provvedimento finale n. 2337 del 06/03/2017 è stata adottata, per l'intervento di quarta corsia tratta Ponte Rizzoli – diramazione Ravenna, la determinazione motivata di conclusione positiva della Conferenza dei Servizi con la quale è stato accertato il perfezionamento dell'intesa Stato - Regione Emilia-Romagna, ai sensi e per gli effetti del D.P.R. n. 383/1994, e disposto il vincolo preordinato all'esproprio conformemente a quanto stabilito dall'art.10, comma 1, del D.P.R. n. 327/2001;
- in data 02/03/2018 ASPI, con nota prot. n. 5241, ha inviato il progetto esecutivo (PE) al MIT con specifico riferimento alla tratta Ponte Rizzoli – diramazione Ravenna;
- il MIT con Decreto n. 5490 del 03/03/2022 ha approvato il PE di cui al punto precedente ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, prescrivendo l'esecuzione, prima della consegna lavori, di attività propedeutiche e adempimenti di carattere tecnico-amministrativo;

- ASPI, con nota prot. n. 21918 del 29/11/2023, ai sensi dell'art. 16 del D.L. n. 104/2023 che ha riformulato l'art. 44-bis, ha trasmesso al Concedente la relazione di accompagnamento al progetto predisposta secondo le "Linee Guida per la redazione della relazione a corredo dei progetti sottoposti al parere di cui all'art. 44-bis del DL 77/2021 e ss.mm.ii." e successivamente con nota prot. n. 13737 del 12/07/2024 ha trasmesso al Concedente il Progetto Esecutivo aggiornato a seguito dell'iter ai sensi dell'art. 44-bis e alle indicazioni contemplate dalla normativa di riferimento, per la relativa decretazione ai fini convenzionali;
- a fronte delle attività preliminari e propedeutiche, già eseguite, il progetto esecutivo elaborato è approvabile e, pertanto, appaltabile ai sensi delle NTC2008 in coerenza con quanto previsto per il periodo transitorio di cui all'art. 2, comma 1, del Decreto 17 gennaio 2018 e s.m.i. (NTC2018);

che con riferimento all'intervento del *Passante*:

- la procedura di valutazione di impatto ambientale si è conclusa con il DEC-VIA n. 133/2018 del 30/03/2018, con il quale il Ministero dell'Ambiente, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha decretato la compatibilità ambientale dell'opera, subordinata al rispetto delle prescrizioni riportate nel decreto stesso;
- in data 17/08/2018 il MIT, con propria nota n. 8823/2018, ha promosso una serie di valutazioni in ordine a soluzioni alternative di progetto, con particolare riferimento alla sezione della piattaforma stradale della Tangenziale;
- gli esiti di tali valutazioni sono stati formalizzati tramite un Atto Aggiuntivo all'Accordo del 15/04/2016, sottoscritto nel novembre 2019, sulla base del quale ASPI ha provveduto a adattare il Progetto Definitivo dell'intervento, trasmesso in data 20/12/2019 con nota prot. n. 21672;
- in data 03/03/2020 il Ministero dell'Ambiente ha confermato la validità del precedente DEC VIA n.133/2018 in quanto le modifiche progettuali introdotte in seguito alla firma dell'Atto Aggiuntivo sono state ritenute non sostanziali;
- successivamente la Conferenza dei Servizi per l'intesa Stato-Regione ai fini della localizzazione urbanistica si è svolta in tre sedute, tenutesi rispettivamente nei giorni 16/06/2020, 29/07/2021 e 18/01/2022. Nell'ambito della prima seduta del 2020 gli Enti

hanno ratificato la necessità di procedere con la soluzione tecnica così come individuata nell'Accordo del 15/04/2016. Nell'ambito della terza e ultima seduta è stato quindi positivamente licenziato il Progetto Definitivo dell'opera, secondo la configurazione 2016, con una serie di prescrizioni. A seguito dell'analisi delle prescrizioni da parte di ASPI, il MIT si è espresso con nota prot. n. 6107 del 09/03/2022 in merito a quali prescrizioni fossero ritenute accoglibili e pertanto da includere nel progetto;

- in data 08/03/2023, con propria nota prot. 4748, il MIT ha decretato con Provvedimento finale n. 4498 del 04/03/2023, il perfezionamento dell'intesa Stato-Regione Emilia-Romagna ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del D.P.R. n. 383/1994 e s.m.i. e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;
- Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, di concerto con il Ministero della Cultura, con decreto n. 316 del 03/07/2023 ha prorogato di sei anni il termine di validità del provvedimento di valutazione di impatto ambientale n. 133 del 30.03.2018, ovvero al 28/04/2029;
- ASPI, ai sensi dell'art. 16 del DL n. 104/2023 che ha riformulato l'art. 44-bis, con nota prot. n. 434 del 09.01.2024, ha trasmesso al Concedente la relazione di accompagnamento al progetto predisposta secondo le *"Linee Guida per la redazione della relazione a corredo dei progetti sottoposti al parere di cui all'art. 44-bis del DL 77/2021 e ss.mm.ii."* adottate con decreto del Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 171 del 05/04/2023.
- In considerazione di complessità progettuali e realizzative emerse nonché del necessario aggiornamento dei costi ai nuovi prezzari, si sono riscontrate complicazioni nella attuazione delle opere stesse.
- Pertanto, a luglio 2025 sono stati avviati alcuni tavoli tecnici tra MIT, Regione Emilia-Romagna, Comune di Bologna e ASPI, con lo scopo di rivalutare le caratteristiche del progetto sulla base di analisi trasportistiche aggiornate, di sostenibilità tecnico finanziaria e di efficientamento ambientale effettuate da ASPI;
- la soluzione proposta da ASPI per la risoluzione del Passante prevede, allo stato, l'ampliamento a tre corsie della tangenziale e il mantenimento dell'attuale

configurazione di corsie nel tratto della A14, implementando uno sviluppo tecnologico di ultima generazione per il controllo attivo del traffico finalizzato alla gestione dinamica delle corsie nell'intero sistema autostradale e tangenziale;

- tale soluzione ottimizzata, anche in funzione delle esigenze di sostenibilità tecnico-finanziaria si prefigge di perseguire, secondo i dati forniti da ASPI, a minimizzazione degli impatti sulle preesistenze e sul consumo di suolo, sul contesto limitrofo all'infrastruttura e sulla circolazione degli utenti durante l'esecuzione dei lavori, con l'obiettivo di garantire al contempo prestazioni equivalenti in termini trasportistici, di sicurezza stradale, e di compensazione ambientale;

che con riferimento all'intervento di *ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A13 nel tratto Bologna Arcoveggio – Ferrara sud:*

- la procedura di valutazione di impatto ambientale del tratto in oggetto, nell'ambito della più ampia iniziativa di potenziamento fino a Ferrara Sud si è conclusa con il DEC-VIA n. 333/2018 del 27/11/2018, con il quale il Ministero dell'Ambiente, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha decretato la compatibilità ambientale dell'opera;

- con provvedimento finale n. 10680 del 06/06/2022 è stata adottata la determinazione motivata di conclusione positiva della Conferenza dei Servizi con la quale è accertato il perfezionamento dell'intesa Stato - Regione Emilia-Romagna, ai sensi e per gli effetti del citato D.P.R. n. 383/1994, e disposto il vincolo preordinato all'esproprio conformemente a quanto stabilito dall'art. 10, comma 1, del D.P.R. n. 327/2001;

- in attuazione agli impegni convenzionali e nel rispetto della procedura indicata dall'art. 44-bis del decreto-legge n. 77/2021 e s.m.i., ASPI, con nota prot. n. 23424 del 29/12/2022, ha proceduto a predisporre ed a trasmettere al Concedente il progetto esecutivo per l'approvazione ai fini convenzionali;

- ASPI, con nota prot. n. 22040 del 30/11/2023, ai sensi dell'art. 16 del DL n. 104/2023 che ha riformulato l'art. 44-bis ha trasmesso al Concedente la relazione di accompagnamento al progetto predisposta secondo le "*Linee Guida per la redazione della relazione a corredo dei progetti sottoposti al parere di cui all'art. 44-bis del DL 77/2021 e ss.mm.ii.*";

- il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, di concerto con il Ministero della Cultura, con Decreto n. 94 del 28/03/2024 ha prorogato di cinque anni il termine di validità del provvedimento di valutazione di impatto ambientale n. 333 del 17/11/2018, ovvero al 15/12/2028;
- in considerazione della complessità progettuale e realizzativa dell'intervento, come definito a seguito del perfezionamento dell'iter autorizzativo e del conseguente aggiornamento delle valorizzazioni economiche, anche in ragione dell'incremento dei prezzi registrato a partire dal 2022 per effetto della congiuntura socio-economica internazionale, le valutazioni svolte dalla concessionaria hanno evidenziato la necessità di procedere con una revisione dell'impostazione attuativa dell'intervento.
- la soluzione proposta da ASPI prevede una rivisitazione di quella inizialmente prevista, con l'obiettivo di risolvere al contempo le tematiche di carattere trasportistico e di inserimento territoriale, mediante il potenziamento alla III corsia della sola tratta Bologna Arcoveggio – Bologna Interporto;
- sulla tratta Bologna Interporto – Ferrara sud si procederà con la realizzazione di interventi di rigenerazione degli asset principali (opere d'arte e barriere di sicurezza), la razionalizzazione della sede autostradale e della larghezza delle corsie (compresa, ove percorribile, l'ampiezza della corsia di emergenza). Vista la diretta rilevanza funzionale e l'importanza territoriale si intende confermare anche la realizzazione della rotatoria sulla SP20 all'uscita del casello di Altedo già approvata in sede di progetto.
- a fronte delle attività preliminari e propedeutiche, già eseguite, sulla tratta A13 Bologna-Padova tratto Bologna Arcoveggio-Interporto, il progetto esecutivo elaborato è approvabile e, pertanto, appaltabile ai sensi delle NTC2008 in coerenza con quanto previsto per il periodo transitorio di cui all'art. 2, comma 1, del Decreto 17 gennaio 2018 e s.m.i. (NTC2018);

che con riferimento alle *opere di adduzione e agli interventi locali di collegamento al sistema autostradale:*

- le *"Opere di adduzione al sistema autostradale dell'A14, connesse alla realizzazione della 4^ corsia tra Bologna San Lazzaro e la Diramazione per Ravenna"* vengono confermate così come previste nell'ambito del Protocollo di Intesa sottoscritto in data

13/07/2012. Le opere di adduzione previste nel citato Protocollo, per le quali a seguito di stipula di apposita convenzione, è prevista la sola provvista finanziaria da parte di ASPI riguardano: una rotatoria di collegamento N-S in Comune di S. Lazzaro, una variante al centro abitato di Toscanella in Comune di Dozza, tre rotatorie alle intersezioni della variante al centro abitato di Castel San Pietro Terme, una rotatoria all'intersezione tra la SP48 e la SP31 in Comune di Ozzano, la Bretella di completamento dell'asse attrezzato N-S, il collegamento del casello autostradale con la nuova viabilità e lo studio del nuovo ponte sul Santerno in Comune di Imola. Allo stato attuale, risulta già efficace la Convenzione con il Comune di Imola per il collegamento del casello autostradale con la nuova viabilità e lo studio del nuovo ponte sul Santerno in Comune di Imola, ed è stata approvata la bozza di convenzione con il Comune di Castel San Pietro Terme (per le tre rotatorie alle intersezioni della variante al centro abitato di Castel San Pietro Terme). Sono state invece trasmesse da ASPI al MIT, per la relativa approvazione, le bozze di convenzione relative agli interventi ricadenti nei Comuni di Ozzano e Dozza;

- l'*"Intermedia di Pianura"*, la *"Lungo Savena (lotto 3)"*, la *"Sistemazione del Nodo di Funo"*, il "*Collegamento tra via del Triumvirato e via del Chiù",* le *"Complanari di via Aposazza", il "Nuovo Svincolo Lazzaretto – viale Sabena"* sono interventi individuati nell'ambito degli accordi sottoscritti nel 2016 e nel 2019 relativi alla sistemazione del Nodo di Bologna;

- per gli stessi interventi di cui al punto precedente, nell'ambito delle ottimizzazioni progettuali in funzione del mutato contesto di riferimento e del nuovo quadro esigenziale ed economico, è possibile una diversa modulazione nel tempo delle iniziative previste negli originari Accordi sottoscritti, in termini di scopo e di soluzioni progettuali, anche in funzione delle ottimizzazioni in corso di elaborazione sul Passante;

- in particolare, l'intervento della *"Sistemazione del Nodo di Funo"* confluirà all'interno dell'iniziativa di *"Ampliamento alla Terza Corsia della A13 tratto Bologna Arcoveggio – Bologna Interporto"*. Per tale intervento si procederà con l'individuazione di una soluzione volta a ottimizzare quella inizialmente prevista,

risolvendo al contempo le tematiche di carattere trasportistico e di inserimento territoriale;

- per l'ambito di San Donato, è stata valutata una possibile soluzione progettuale per rendere compatibile costruttivamente e funzionalmente il cavalcavia esistente di San Donato con il progetto della linea del Tram di competenza del Comune di Bologna mantenendo l'attuale configurazione dell'infrastruttura autostradale/tangenziale esistente.

CONSIDERATO

che le Parti concordano nel riconoscere di preminente interesse per lo sviluppo del Paese l'esecuzione delle opere relative al *"Passante"*, all'*"Ampliamento alla quarta corsia della A14 tratto Bologna S. Lazzaro – diramazione Ravenna",* all'*"Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 nel tratto Bologna Arcoveggio – Bologna Interporto",* alle *"Opere di adduzione e interventi locali di collegamento al sistema autostradale"*, in quanto consentiranno:

- il potenziamento del collegamento viario tra aree densamente popolate e industrializzate, producendo un miglioramento della circolazione;
- la riduzione, come evidenziato dalle analisi trasportistiche, dei tempi totali di percorrenza della rete autostradale con benefici per gli utenti in termini di risparmio di tempo e sicurezza;
- lo sviluppo del territorio e la promozione della sua economia;
- lo sviluppo sociale ed economico delle aree interessate, coinvolgendo livelli di pianificazione del territorio sia regionale, metropolitano che comunale;
- un impatto migliorativo in ambito ambientale, anche in considerazione degli obiettivi di mitigazione delle emissioni climalteranti, nonché di tutela e salvaguardia del paesaggio;

che con riferimento al *Passante,* nell'ambito dei tavoli tecnici, è stato condiviso di sviluppare una proposta che prevede la configurazione a tre corsie dell'autostrada A14 e della tangenziale tra l'uscita 3 della tangenziale e Bologna San Lazzaro, ad eccezione del tratto tra lo svincolo 5 e lo svincolo 8 della tangenziale che prevede una configurazione a 4 corsie, sviluppando un

sistema tecnologico innovativo per il controllo attivo del traffico. Tale soluzione consente di perseguire gli scopi trasportistici e funzionali del potenziamento, minimizzando gli impatti sulle preesistenze e sul contesto limitrofo all'infrastruttura e sulla circolazione degli utenti durante l'esecuzione dei lavori;

che con riferimento all'*"Ampliamento alla quarta corsia della A14 tratto Bologna S. Lazzaro – diramazione Ravenna",* durante successivi approfondimenti si è condiviso che relativamente al primo tratto tra Bologna San Lazzaro e Ponte Rizzoli, che segue un iter autorizzativo a sé stante rispetto all'iniziativa complessiva, saranno sviluppate valutazioni tecnico trasportistiche per individuare eventuali soluzioni alternative alla Complanare nord, che consentano una più efficace e rapida risoluzione del potenziamento,

che con riferimento all'intervento di *ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A13 nel tratto Bologna Arcoveggio – Bologna Interporto",* durante successivi approfondimenti si è condiviso di sviluppare una soluzione progettuale che ottimizzi quella inizialmente prevista, risolvendo al contempo le tematiche di carattere trasportistico e di inserimento territoriale, mediante il potenziamento alla III corsia della tratta Bologna Arcoveggio – Bologna Interporto. Nell'intervento confluirà anche la *Sistemazione del Nodo di Funo* per la quale verrà individuata una soluzione ottimizzata rispetto a quella iniziale, risolvendo al contempo le tematiche di carattere trasportistico e di inserimento territoriale;

che con riferimento alle *opere di adduzione e agli interventi locali di collegamento al sistema autostradale*, durante i successivi approfondimenti e come condiviso nei tavoli tecnici sul Passante richiamati in premessa:

- sono confermate le Convenzioni e relativi finanziamenti da parte di ASPI per le *"Opere di adduzione al sistema autostradale dell'A14, connesse alla realizzazione della 4^corsia tra Bologna San Lazzaro e la Diramazione per Ravenna";*
- sulla base dell'efficacia trasportistica e del ruolo strategico in chiave di resilienza ambientale e territoriale, risultano prioritari gli interventi denominati *"Intermedia di Pianura – Lotto B Ponte Reno" e "Collegamento tra via del Triumvirato e via del Chiù".* Le altre opere di adduzione al Passante vedono una diversa modulazione nel tempo delle iniziative previste nelle originarie Convenzioni, in termini di scopo e di soluzioni progettuali;

- *la Sistemazione del Nodo di Funo* confluisce nell'intervento di terza dell'A13 tratta Bologna Arcoveggio – Bologna Interporto;

che le Parti convengono sull'opportunità di attuare nel breve termine compatibilmente con le disponibilità del PEF vigente della concessionaria le attività di seguito indicate:

- *Realizzazione dell'ampliamento alla quarta corsia dell'A14 tratto Bologna S. Lazzaro – Dir. Ravenna, tratta 1 Ponte Rizzoli – Imola, comprensiva del nuovo svincolo di Toscanella*;

- *Sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) del Passante di Bologna e aggiornamento del progetto di ampliamento alla terza corsia della A13 da Bologna Arcoveggio a Bologna Interporto, comprensivo del nodo di Funo;*

- l'*ammodernamento del cavalcavia di San Donato* sia da prevedersi da parte di ASPI nell'ambito del piano di ammodernamento della rete in gestione (da valutarsi con il Comune di Bologna la compatibilità delle tempistiche con il progetto del TRAM);

- l'*ammodernamento del Ponte Reno* esistente in A14 sia da prevedersi da parte di ASPI nell'ambito del piano di ammodernamento della rete in gestione;

- la sistemazione delle aree oggetto di intervento nell'ambito del lotto 0 del Passante di Bologna come meglio specificato nell'allegato al presente Protocollo.

Le parti, inoltre, convengono sull'esigenza di avviare le attività volte al completamento dei progetti di fattibilità tecnico economica (PFTE) delle opere di adduzione al Passante, come definite nel presente Protocollo (Intermedia di Pianura – Lotto B Ponte Reno e Collegamento tra via del Triumvirato e via del Chiù), ai fini del perfezionamento dei relativi iter autorizzativi.

Resta inteso che si darà corso all'anticipo delle attività sopra enucleate solo a seguito dell'individuazione tra MIT ed Aspi delle più idonee modalità per garantire l'equilibrio economico finanziario della concessione nelle more dell'approvazione e sottoscrizione dell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione unica vigente, nel rispetto dei parametri previsti dall'ART relativamente al valore di subentro.

che la realizzazione degli altri interventi previsti nel presente Protocollo è subordinata all'approvazione e sottoscrizione dell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica vigente, a seguito della proposta di aggiornamento del PEF da parte di ASPI;

che trovano copertura nella proposta di PEF di ASPI le iniziative sul territorio e di compensazione ambientale associate al progetto del Passante di Bologna, così come descritte nell'allegato al presente Protocollo, riconducibili alle seguenti fattispecie a titolo esemplificativo ma non esaustivo:

- Opere di inserimento ambientale (parchi e fasce boscate, fasce di mitigazione e fasce fluviali);
- Interventi di ricucitura del territorio;
- Fotovoltaico;
- Ripristino aree di cantiere;
- Opere di mitigazione acustica.

che, con riferimento ai seguenti interventi di adduzione al sistema autostradale/tangenziale, per i quali è prevista una diversa rimodulazione nel tempo:

- Completamento della Intermedia di Pianura
- Lotto III Asse Lungo Savena
- Svincolo Lazzaretto - Viale Sabena
- Svincolo Aposazza complanare A13

gli Enti Territoriali e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti concordano sulla necessità di prevederne l'inserimento nei prossimi strumenti di programmazione, in quanto opere previste negli accordi sottoscritti del 2016 e del 2019.

che le Parti condividono la scelta di promuovere la realizzazione di rilevanti interventi infrastrutturali, collocati in luoghi strategici, volti a promuovere la mobilità di passeggeri e merci incluse le necessarie opere di mitigazione e compensazione ambientale ad esse correlate;

che, pertanto, le Parti convengono di non dare più seguito alle iniziative di cui agli Accordi del 2012, 2016 e dell'Atto aggiuntivo del 2019 e di svincolare ASPI dagli impegni ivi assunti**;**

che le Parti ritengono di assoluta importanza la realizzazione di tali interventi infrastrutturali allo scopo di sviluppare l'economia degli interi territori coinvolti, rilanciandone

nell'immediato la crescita economica;

TUTTO CIO' PREMESSO, RITENUTO E CONSIDERATO

le Parti, come sopra costituite, stipulano e convengono quanto segue

Articolo 1 - Premesse

Le premesse, le considerazioni e l'allegato formano parte integrale e sostanziale del presente Protocollo d'Intesa.

Articolo 2 - Oggetto del Protocollo

1. Il presente Protocollo d'Intesa, da intendersi sostitutivo dei precedenti Accordi di cui alle premesse anche nei confronti degli impegni assunti da ASPI che saranno ridefiniti a seguito di sottoscrizione di apposite convenzioni attuative degli impegni assunti con il presente atto come da successivo articolo 3, definisce e regola i reciproci impegni assunti da ciascuna delle Parti, nell'ambito dell'esercizio delle rispettive competenze, ai fini della realizzazione del *"Passante"* e dei prioritari interventi di collegamento al sistema autostradale/tangenziale (*Intermedia di Pianura – Lotto B Ponte Reno" e "Collegamento tra via del Triumvirato e via del Chiù"*), dell'*"Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 nel tratto Bologna Arcoveggio – Bologna Interporto" e della "Sistemazione del Nodo di Funo"* nonché dell'*"Ampliamento alla quarta corsia della A14 Bologna-Bari-Taranto tratto Ravenna-Bologna S. Lazzaro" comprensiva delle relative opere di adduzione.*

2. Per tutte le attività derivanti dal presente Protocollo d'intesa, le Parti intendono realizzare il coordinamento necessario al raggiungimento dei seguenti obiettivi strategici:

- miglioramento e adeguamento dei collegamenti nel territorio;
- riorganizzazione e ottimizzazione del sistema di trasporto e viabilità;
- individuazione di sistemi di mobilità alternativa;
- innovazioni tecnologiche e gestionali per la mobilità;
- la riduzione delle emissioni aeriformi e climalteranti, il contenimento dell'inquinamento acustico, e il rafforzamento dell'infrastruttura verde cittadina nell'ottica di comprendere tra le priorità il miglioramento della salubrità urbana e della qualità della vita;
- salvaguardia e valorizzazione del paesaggio.

3. Per il dettaglio tecnico delle soluzioni individuate si rimanda all'allegato tecnico al presente Protocollo.

Articolo 3 - Impegni delle Parti

1. Le Parti convengono che il dettaglio delle soluzioni progettuali, che saranno attuate anche in termini di aggiornamento dell'iter autorizzativo per le singole iniziative incluse nel presente Protocollo di Intesa, sarà oggetto di sottoscrizione di specifiche Convenzioni tra ASPI e gli Enti locali interessati impegnandosi in tale sede, al fine di dare slancio all'attuazione degli interventi, a garantire procedure approvative e realizzative più celeri.

2. Resta inteso tra le Parti che le procedure approvative relative alle opere e agli interventi (incluse le opere infrastrutturali e quelle riconducibili alle mitigazioni/compensazioni ambientali e territoriali) i cui procedimenti sono già conclusi (VIA e approvazione del Progetto Definitivo da parte del MIT a seguito di specifica CdS) saranno rivalutate in funzione delle diverse soluzioni progettuali, ovvero delle priorità definite al fine di agevolare la realizzazione delle opere.

3. Le Parti convengono che la realizzazione dei lavori nel contesto di San Donato sia da prevedersi eventualmente in anticipo da parte di ASPI nell'ambito del comma 2, art. 2, della Convenzione tra ASPI e MIT, e nello specifico nel piano di ammodernamento rete al capitolo *"E.4.1 adeguamento normativo opere d'arte e interventi sul corpo autostradale"*, previo sviluppo del progetto esecutivo da parte della Concessionaria con il necessario coordinamento con le strutture tecniche del Comune, e approvazione da parte del Concedente degli importi per la realizzazione dell'iniziativa e dei relativi oneri di progettazione. Resta inteso che la progettazione stradale per la rivisitazione di via San Donato sarà a carico della concessionaria, mentre gli eventuali costi aggiuntivi di realizzazione della linea tranviaria, a cura del Comune, potranno essere oggetto di valutazione nell'ambito del progetto del Passante.

5. Le Parti garantiscono la più ampia collaborazione per addivenire a una rapida realizzazione delle opere.

6. Le Parti si impegnano, inoltre, a collaborare fattivamente a una rapida risoluzione di tutte le problematiche o criticità di qualsiasi tipologia che dovessero insorgere nel corso della realizzazione delle opere.

Articolo 4 – Tavolo tecnico

1. Le Parti come sopra individuate convengono di mantenere attivo il tavolo tecnico individuato alle premesse quale struttura per l'espletamento delle attività tecniche e amministrative necessarie all'attuazione del presente Protocollo di Intesa, composto da personale tecnico nominato da MIT, Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e ASPI.

Articolo 5 - Richiamo alla normativa nazionale e regionale

Per quanto non espressamente indicato nel presente Protocollo, si rinvia alla legislazione nazionale e regionale vigente in materia.

Articolo 6 -Modifiche al presente protocollo

1. Il presente Protocollo potrà essere modificato, in tutto o in parte, solo con il consenso scritto delle Parti.

2. Queste ultime potranno stipulare Accordi integrativi che si rendano necessari al fine di una migliore realizzazione di quanto previsto agli articoli 2 e 3, da approvarsi e stipularsi nelle stesse forme del presente Protocollo.

3. Le eventuali modifiche saranno vincolanti dalla data stabilita dalle Parti o, in mancanza di espressa indicazione, dalla data della relativa sottoscrizione.

4. Le disposizioni contenute nel presente Protocollo debbono intendersi sostituite, modificate, abrogate ovvero disapplicate automaticamente ove il relativo contenuto sia incompatibile con sopravvenute disposizioni legislative e regolamentari, ovvero con eventuali modifiche introdotte dalle Parti al Protocollo medesimo.

Articolo 7 - Controversie

1. Le Parti si impegnano ad attuare ed interpretare il presente Protocollo secondo il principio di leale collaborazione anche al fine di prevenire l'insorgenza di ogni possibile conflitto.

2. Qualora insorgessero controversie in ordine alla interpretazione ed esecuzione del presente

Protocollo le Parti convengono di attivare apposito tentativo di conciliazione stragiudiziale, esperito il quale, in caso di mancato accordo, la parte interessata devolverà la soluzione alla Autorità Giudiziaria competente territorialmente e ratione materia, secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

Articolo 8 - Riservatezza

Le Parti si impegnano, tramite apposite procedure, a non divulgare all'esterno dati, notizie, informazioni di carattere riservato eventualmente acquisite a seguito e in relazione alle attività oggetto del presente Protocollo.

Articolo 9 - Trattamento dei dati personali

Le Parti si impegnano reciprocamente a trattare e custodire i dati e le informazioni, sia su supporto cartaceo che informatico, relative all'espletamento di attività riconducibili al presente Protocollo in conformità alle misure e agli obblighi imposti dal Regolamento UE 2016/679 e dal decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 e successive modificazioni.

Il presente Protocollo viene firmato digitalmente ai sensi dell'articolo 15, comma 2-bis, legge n. 241/1990.

Articolo 10 – Disposizioni finali

Le Parti danno atto che il presente Protocollo ha natura prevalentemente programmatoria e di coordinamento istituzionale ed è finalizzato alla definizione degli indirizzi strategici e del quadro degli interventi relativi al Nodo di Bologna. Gli aspetti attuativi, tecnici, finanziari e patrimoniali saranno disciplinati mediante successivi accordi, convenzioni e atti attuativi.

Articolo 11 – Allegati

Si allega al presente Protocollo per farne parte integrante e sostanziale il documento "Allegato al Protocollo di Intesa Nodo di Bologna".

Per il Ministero infrastrutture e 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. _____

Roma, lì……