



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
STRUTTURA DI VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI

Via Nomentana, 2 - 00161 Roma

SVCA

M_INF-SVCA
Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie
Autostradali
SVCA
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0007268-30/07/2014-USCITA

Alla Regione Emilia Romagna
Assessorato per la Programmazione
territoriale, urbanistica. Reti di infrastrutture
materiale e immateriali. Mobilità, logistica e
trasporti
c.a. Ass. Alfredo Peri Provincia di Bologna
Prot. n.119060 del 31/07/2014
Viale Aldo Moro, 30 Classificazione: 8.2.2.1.0.0/6/2011
40127 BOLOGNA

Alla Provincia di Bologna
c.a. Vicepresidente Dott. Giacomo Venturi
Via Zamboni, 13
40126 BOLOGNA

Al Comune di Bologna
c.a. Sig. Sindaco Dott. Virginio Merola
Piazza Maggiore, 6
40124 BOLOGNA

Spett.le Autostrade per l'Italia S.p.A.
c.a. Ing. Giovanni Castellucci
Via Bergamini, 50
00159 ROMA

e p.c. Segreteria del Ministro
SEDE

Ufficio di Gabinetto
SEDE

Oggetto: Accordo Passante Nord di Bologna.

Con la presente si trasmette copia conforme all'originale dell'Accordo regolante la realizzazione dell'intervento del Passante Nord di Bologna e opere di banalizzazione dell'attuale tratto autostradale della A14 tra Borgo Panigale e San Lazzaro, firmato in data 29 luglio u.s. presso questo Ministero.

L'originale del suddetto Accordo è agli atti di questa Struttura.

IL CAPO DELLA STRUTTURA
Mauro Coletta

ACCORDO

TRA

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, rappresentato dal Ministro On. Le Maurizio Lupi, in seguito per brevità Ministero

Regione Emilia – Romagna, rappresentata dall' Ass. Alfredo Peri, Assessore alla Programmazione territoriale, urbanistica – Reti di infrastrutture materiale e immateriali – Mobilità, logistica e trasporti, in seguito per brevità Regione

Provincia di Bologna, rappresentata dal Dott. Giacomo Venturi, Vice Presidente della Provincia di Bologna, con delega alla Pianificazione territoriale, all'Urbanistica, ai Trasporti, alle Politiche abitative, in seguito per brevità Provincia

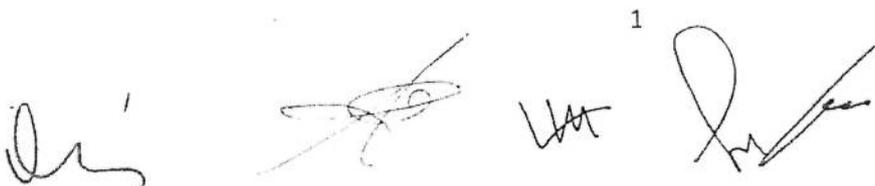
Comune di Bologna, rappresentato dal Dott. Virginio Merola, sindaco di Bologna, in seguito per brevità Comune

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

tutte congiuntamente definite in seguito le Parti

PREMESSO:

- che ANAS S.p.A. – in qualità di Concedente di ASPI - Regione, Provincia, Comune e ASPI hanno sottoscritto in data 13 luglio 2012 un Verbale di Intesa con il quale hanno convenuto:
 - a) l'impegno di ASPI a sviluppare entro il 31 luglio 2012 lo studio di fattibilità del Passante Nord di Bologna e degli interventi di banalizzazione sull'attuale tratto autostradale dell'A14 sotteso al Passante di Bologna, ricompreso tra Borgo Panigale e S. Lazzaro, fermo restando che l'importo complessivo dell'intervento non doveva essere superiore a € 1.300.000.000 netti (euro unmiliardotrecentomilioni/00);
 - b) la successiva valutazione dello studio di fattibilità elaborato da ASPI da parte di tutti i firmatari del Verbale ed in caso di condivisione da parte degli stessi l'impegno di sottoscrivere, entro il 30 novembre 2012, uno specifico atto – la cui efficacia sarebbe stata comunque subordinata al verbale di accordo di cui alla successiva lettera c) – nel quale definire i reciproci impegni per la realizzazione dell'iniziativa sulla base dello studio di fattibilità condiviso e dell'importo massimo di € 1.300.000.000 netti (euro unmiliardotrecentomilioni/00);

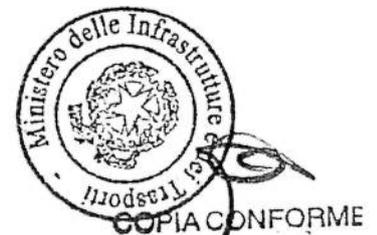
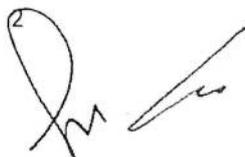
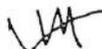
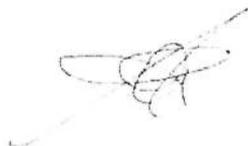


1



COPIA CONFORME

- c) la sottoscrizione tra ASPI ed ANAS S.p.A. di un verbale di accordo - da approvarsi con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti - per l'inserimento dell'iniziativa (Passante Nord di Bologna e interventi di banalizzazione) tra gli impegni di investimento di ASPI entro l'importo massimo di € 1.300.000.000 netti;
- d) in caso di mancata condivisione entro il 31 dicembre 2012 dello studio di fattibilità da parte di tutti i firmatari del Verbale e/o di mancata sottoscrizione dei verbali di cui alle precedenti lettere b) e c), la piena libertà da parte di ANAS S.p.A. - sempre nella qualità di Concedente - e di ASPI di destinare l'importo di € 1.300.000.000 ad altre iniziative da individuare congiuntamente tra Concedente e Concessionario, fermo restando il recupero del valore dello studio di fattibilità nell'ambito della voce Altri Investimenti di Piano finanziario della Convenzione Unica ANAS/ASPI;
- che in data 31 luglio 2012 ASPI ha trasmesso a tutte le altre parti firmatarie del Verbale del 13 luglio 2012 lo studio di fattibilità senza però ottenerne la condivisione;
 - che, ai sensi dell'art. 11 comma 5 del Decreto Legge 29 dicembre 2011 n.216, convertito dalla legge 24 febbraio 2012 n.14 e s.m., si è verificato, a far data dal 1 ottobre 2012, il trasferimento "ex lege" al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti delle funzioni di amministrazione concedente - di cui all'art. 36, decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111 e s.m. - precedentemente affidate all'ANAS S.p.A.;
 - che in data 24 dicembre 2013 il Ministero - nella qualità di Concedente - ed ASPI hanno sottoscritto l'atto aggiuntivo alla Convenzione Unica del 12 ottobre 2007, precisando, all'allegato K dello stesso, relativamente al Passante Nord di Bologna che, non essendo stata raggiunta con gli enti locali un'intesa sul relativo tracciato, non sussistevano al momento le condizioni per l'inserimento in Convenzione Unica dell'intervento (Passante di Bologna ed interventi di banalizzazione dell'attuale tratto della A14 ricompreso tra Borgo Panigale e S. Lazzaro). Di conseguenza, risulta - nella tabella "Altri Investimenti" di cui all'art. 2, comma 2, lett. C3, contenuta nell'allegato K al medesimo atto aggiuntivo - una voce residuale rispetto ad una serie di investimenti già individuati, denominata Altri Interventi, di importo pari ad € 1.282.053.000,00;
 - che a seguito di numerosi incontri, e da ultimo quello del 22 gennaio 2014 alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e di rappresentanti di tutte le Parti, è stata



riaffermata da parte del Ministero e da parte degli Enti Locali l'importanza della realizzazione del Passante Nord di Bologna quale infrastruttura d'interesse nazionale e si è preso atto che al momento non esistono altri tracciati alternativi rispetto alla soluzione condivisa con gli Enti Locali, il cui schema di tracciato è riportato nell'allegato sub A) al presente atto per farne parte integrante e sostanziale;

- che le Parti hanno quindi convenuto sullo sviluppo da parte di ASPI del progetto preliminare del Passante Nord di Bologna e degli interventi di banalizzazione del tratto sottostante entro l'importo massimo di € 1.280.000.000,00 (euro unmiliardoduecentottamiloni) netti, prevedendo sin da ora che, in caso di realizzazione dell'iniziativa, il sistema di pedaggiamento sarà definito come meglio precisato all'art. 3, fermo restando che l'adozione di tale sistema di pedaggiamento costituisce condizione essenziale ed imprescindibile per ASPI per la realizzazione dell'intera iniziativa;
- che la Regione, la Provincia ed il Comune si impegnano a supportare ASPI nella elaborazione della progettazione preliminare sulla base di quanto sopra definito, anche al fine di individuare soluzioni atte a contenere il costo delle opere, tenuto conto che il costo complessivo delle stesse non potrà superare l'importo di € 1.280.000.000,00 (euro unmiliardoduecentottamiloni) netti;
- che, pertanto, le Parti come sopra costituite convengono e stipulano quanto segue.

Art. 1

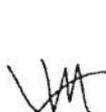
(Premesse)

Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Accordo.

Art. 2

(Progetto preliminare)

1. ASPI si impegna ad elaborare, sulla base dello schema di tracciato allegato sub A) al presente atto per farne parte integrante e sostanziale, la progettazione preliminare del Passante Nord di Bologna e degli interventi di banalizzazione sull'attuale tratto autostradale dell'A14 sotteso al Passante di Bologna, ricompreso tra Borgo Panigale e S. Lazzaro, comprensiva del sistema di pedaggiamento di cui al successivo art. 3, per un



COPIA CONFORME

importo complessivo non superiore ad € 1.280.000.000,00 (euro un miliardoduecentottantamiliardi) netti.

2. Fermo restando quanto stabilito al successivo art. 3 (sistema di pedaggiamento):

a) in riferimento al Passante di Bologna, ASPI si impegna a sviluppare il progetto preliminare secondo i seguenti criteri/considerazioni che le Parti dichiarano di condividere ed accettare, anche ai fini dei successivi iter approvativi delle progettazioni stesse:

- il Passante Nord di Bologna si configura come potenziamento fuori sede dell'esistente autostrada A14 e persegue l'obiettivo di individuare una soluzione efficace per il decongestionamento del Sistema Tangenziale Autostradale di Bologna esistente, sia nel breve che nel lungo termine.

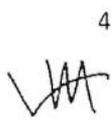
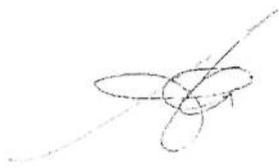
- Il tracciato si sviluppa all'interno di un corridoio, di cui all'allegato sub A) al presente atto, che insiste interamente nel territorio compreso nella provincia di Bologna, attraversando, lungo il suo sviluppo Ovest-Est, il comprensorio di undici comuni: Zola Predosa, Bologna, Calderara di Reno, Argelato, Bentivoglio, Castelmaggiore, Granarolo dell'Emilia, Castenaso, S. Lazzaro di Savena, Budrio, Sala Bolognese.

- L'infrastruttura attraversa ambiti territoriali prevalentemente agricoli e pianeggianti, caratterizzati dalla riconoscibilità di precisi rapporti spaziali di contiguità, inclusione o complementarietà con l'urbanizzato e dalla presenza di nuclei abitativi sparsi e casine.

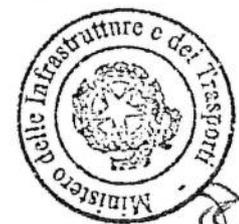
- Il sistema insediativo del territorio attraversato è caratterizzato altresì dalla presenza di nuclei residenziali, ambiti produttivi e funzioni terziarie che si sviluppano secondo un modello discontinuo e a bassa densità.

- Il reticolo idrografico del territorio è caratterizzato dalla presenza di importanti corsi d'acqua (Fiume Reno, Torrente Lavino e Torrente Idice) e relative fasce di tutela e pertinenza fluviale, nonché da una fitta presenza di canali, appartenenti al reticolo idrografico minore.

- Il tracciato presenta uno sviluppo complessivo di circa 40 km, costituito da un ampliamento alla quarta corsia in sede dei primi 2 km dell'attuale autostrada A14 e dalla variante fuori sede di circa 38 km con sezione tipo stradale organizzata in due carreggiate separate da spartitraffico, ciascuna con 2 corsie di marcia fiancheggiate dalla corsia di emergenza.



4



COPIA CONFORME

- Il progetto prevede la predisposizione alla terza corsia dell'infrastruttura in variante relativamente ai tratti in trincee, alle gallerie artificiali, ai muri ad U. Relativamente alle opere d'arte tale predisposizione sarà prevista in corrispondenza delle spalle e delle fondazioni delle pile.

- La permeabilità della nuova autostrada con la rete stradale locale è garantita attraverso la realizzazione di quattro nuovi svincoli, da prevedere lungo il tracciato in corrispondenza delle principali arterie/centri urbani intercettati:

- Svincolo di Calderara/San Giovanni in Persiceto (SP18 Padullese);
- Svincolo di Argelato (SP3-Funo/Interporto);
- Svincolo di Granarolo dell'Emilia (SP5-Lungosavena);
- Svincolo di Castenaso (SP253 San Vitale).

- Si prevede l'adeguamento dell'esistente interconnessione A14/A1 mediante il completamento delle relative manovre, nonché attraverso la realizzazione di tre nuove interconnessioni con le autostrade esistenti:

- Interconnessione tra Passante e A14 presso l'area di servizio La Pioppa;
- Interconnessione tra Passante e A13 in prossimità dello svincolo Bologna Interporto;
- Interconnessione tra Passante e A14 presso S. Lazzaro.

- Il progetto infine dovrà valutare le possibili modalità di adeguato inserimento territoriale, paesaggistico e ambientale dell'infrastruttura, nell'ottica di gestire e ridurre l'impatto della stessa nei Comuni coinvolti, in ogni caso nei limiti dell'importo complessivo stabilito al comma 1.

b) In riferimento agli interventi di banalizzazione, che interesseranno il Sistema Tangenziale di Bologna costituito dai tratti del sistema autostradale e dai tratti del sistema complanare compresi fra i quattro svincoli di S. Lazzaro, Arcoveggio, Casalecchio e Borgo Panigale, ASPI si impegna a sviluppare il progetto preliminare secondo i seguenti criteri che le Parti dichiarano di condividere ed accettare, anche ai fini dei successivi iter approvativi delle progettazioni stesse:



5



COPY CONFORME



- individuazione di quattro nuove barriere di testata del sistema chiuso, in luogo delle attuali semibarriere di svincolo in corrispondenza di S. Lazzaro, Borgo Panigale, Arcoveggio e Casalecchio, per le operazioni di esazione del traffico in transito alle quattro barriere;
 - individuazione, nei tratti ricompresi tra le quattro nuove barriere, di punti di interscambio tra l'attuale tracciato autostradale dell'A14 e le complanari, al fine di consentire, laddove tecnicamente possibile e nel rispetto della normativa di settore vigente, la permeabilità tra complanari ed autostrada. In particolare la progettazione preliminare dei punti di interscambio si baserà, laddove tecnicamente possibile e nel rispetto della normativa di settore vigente, sugli schemi dei by-pass, di cui all'allegato D parte integrante e sostanziale del presente atto, individuati nell'ambito dello studio di fattibilità redatto da ASPI e durante i successivi approfondimenti svolti dal Comitato Tecnico istituito dal Verbale di Intesa del 13 luglio 2012;
 - individuazione di misure atte a disincentivare o escludere l'uso del sistema banalizzato da parte del traffico di attraversamento tra le barriere di Bologna Borgo Panigale e Bologna S. Lazzaro, e viceversa, nonché a orientare tale componente verso il nuovo Passante nord, in particolare mediante l'introduzione di limiti di velocità inferiori a quelli che saranno adottati sul Passante medesimo e del divieto di transito per i veicoli pesanti.
3. Lo sviluppo della progettazione preliminare da parte di ASPI avverrà secondo il cronoprogramma allegato sub B) al presente atto per farne parte integrante e sostanziale.

Art. 3

(Sistema di pedaggiamento)

Il sistema di pedaggiamento proposto da ASPI e approvato da tutte le Parti firmatarie del presente Accordo rappresenta una condizione essenziale ed imprescindibile per la realizzazione dell'iniziativa, anche ai fini dei successivi iter approvativi delle progettazioni stesse, e prevede:

- la realizzazione di 4 barriere di testata (S. Lazzaro, Borgo Panigale, Arcoveggio e Casalecchio) sul Sistema Tangenziale di Bologna al fine di consentire l'isolamento dalla rete autostradale interconnessa dell'infrastruttura costituita dall'A14 e dalle relative complanari che sarà gestita in aperto.



COPIA CONFORME

- Il riproporzionamento dei pedaggi delle tratte esistenti sottese al Passante, in funzione della maggiore lunghezza del Passante stesso, adottando la tariffa chilometrica di pianura di ASPI.
- L'applicazione ad ognuna delle suddette 4 barriere di una percorrenza forfettaria di 15,5 km; pertanto agli scambi esterno-interno transitanti attraverso una delle 4 barriere del sistema banalizzato (comprese le percorrenze inferiori ai 40 km) sarà applicata la suddetta percorrenza forfettaria di 15,5 km.
- L'esenzione del pedaggio per gli spostamenti interni, ossia per gli utenti del nuovo sistema tangenziale/autostradale con by-pass, che si muovono nell'ambito di relazioni O/D riferibili agli attuali svincoli delle Complanari.
- l'applicazione alle 4 barriere (sia in entrata che in uscita) di ulteriori maggiorazioni ai transiti con percorrenze superiori ai 40 km, pari a 6 km a transito in ciascuna delle barriere, come meglio precisato nell'allegato C) al presente atto per farne parte integrante e sostanziale. Tali maggiorazioni sono, peraltro, già in essere alle corrispondenti stazioni di esazione.

Gli schemi del suddetto sistema di pedaggiamento sono riportati nel citato allegato C).

Art. 4

(Approvazione progetto preliminare)

ASPI trasmetterà il progetto preliminare del Passante Nord di Bologna e degli interventi di banalizzazione sull'attuale Sistema Tangenziale di Bologna, elaborato nei termini di cui ai precedenti artt. 2 e 3, a tutte le altre Parti firmatarie del presente Accordo secondo la tempistica indicata nel cronoprogramma di cui al precedente art. 2.

In caso di condivisione del progetto preliminare da parte degli Enti locali, lo stesso sarà trasmesso - corredato dai pareri positivi di Regione, Provincia e Comune - al Ministero per la relativa approvazione.

Art. 5

(Progettazione definitiva)

In caso di approvazione del progetto preliminare da parte del Ministero, ASPI procederà - sulla base di quanto disciplinato ai precedenti articoli 2 e 3 - all'elaborazione del progetto definitivo e

l

[Handwritten signatures]



COPIA CONFORME

dello Studio di impatto ambientale dell'intera opera (Passante Nord di Bologna e opere di banalizzazione) ai fini della procedura VIA e della Conferenza di Servizi.

Resta inteso che, qualora all'esito dell'iter autorizzativo o comunque prima dell'inizio dei lavori del Passante Nord di Bologna e degli interventi di banalizzazione sull'attuale Sistema Tangenziale di Bologna, dovessero intervenire prescrizioni che modifichino il tracciato del Passante rispetto allo schema di cui all'allegato a) e/o del sistema di pedaggiamento come definito al precedente art. 3, il Ministero e in accordo con ASPI potrà destinare l'importo previsto per il Passante di Bologna e per gli interventi di banalizzazione ad altre iniziative, fermo restando il recupero dei costi sostenuti per la progettazione nei termini di cui al successivo art. 9.

Art. 6

(Impegno di Regione, Provincia e Comune)

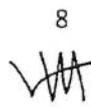
In fase di elaborazione da parte di ASPI della progettazione preliminare e definitiva di cui ai precedenti articoli 2 e 4, la Regione Emilia Romagna, la Provincia di Bologna ed il Comune di Bologna si impegnano a fornire ogni supporto, su richiesta di ASPI stessa, ai fini dell'individuazione delle misure di contenimento del costo delle opere, tenuto conto del limite massimo del costo dell'intera iniziativa di cui al precedente art. 2.

In particolare tale impegno riguarderà:

- la viabilità di adduzione al Passante Nord;
- interventi di inserimento paesaggistico – ambientale;
- l'interferenza del Passante Nord con il reticolo idrografico;
- interventi di mitigazione acustica;
- l'individuazione di idonei siti di cava, al fine di contenerne quanto più possibile la distanza dal futuro asse autostradale e di minimizzare i costi dei materiali necessari per i rilevati, stimati complessivamente in via preliminare in circa 3,8 milioni di m³.

La Regione, la Provincia ed il Comune si impegnano a confermare ed a supportare, in sede di Conferenza di servizi e di procedura di Valutazione di impatto ambientale le scelte progettuali adottate, con particolare riferimento al tracciato del Passante nord ed ai relativi svincoli secondo lo schema riportato nell'allegato A, al sistema di banalizzazione basato sui punti di by-pass individuati nell'allegato D, nonché al sistema di pedaggiamento di cui all'allegato C, che



8





COPIA CONFORME

costituiscono, unitamente, condizione essenziale ed imprescindibile per la realizzazione dell'intervento.

Art. 7

(Inserimento dell'intervento in Convenzione Unica)

In caso di esito positivo dell'iter approvativo Conferenza di servizi e VIA del progetto definitivo di cui al precedente art. 5), il Ministero, in qualità di Concedente, stipulerà con ASPI apposito atto aggiuntivo alla vigente Convenzione Unica per l'inserimento dell'opera (Passante Nord di Bologna e opere di banalizzazione) e della disciplina di pedaggiamento, di cui al citato art. 3, negli impegni di investimento di ASPI, ed in particolare nell'ambito degli interventi di cui all'art. 2, comma 2, C3, di cui alla tabella Altri Investimenti (art. 2, comma 2, punto C3) e segnatamente nella voce "Altri interventi", entro il limite massimo di € 1.280.000.000,00 (euro unmiliardoduecentottantamiloni) netti.

Art. 8

(Realizzazione dell'intervento)

Successivamente all'intervenuta l'efficacia dell'atto aggiuntivo di cui al precedente art. 7, ASPI darà avvio alle procedure per la realizzazione del Passante Nord di Bologna e delle opere di banalizzazione, fermo restando che i lavori relativi al Passante di Bologna saranno affidati mediante procedura di aggiudicazione di appalti pubblici conformi alle regole europee.

Art. 9

(Recupero degli oneri di progettazione)

In caso di mancata condivisione, da parte di tutti i firmatari del presente Accordo, del progetto preliminare dell'intervento, o di mancato esito positivo degli iter approvativi del progetto definitivo, o infine di mancata sottoscrizione ed efficacia dell'atto aggiuntivo alla Convenzione Unica per qualsiasi motivazione, tutti gli oneri di progettazione sostenuti da ASPI, valutati riconoscibili dal Concedente, troveranno integrale copertura nell'ambito della voce Altri investimenti nella tabella riportata in allegato K all'atto aggiuntivo stipulato tra Ministero e Concedente il 24 dicembre 2013, da inserire nella voce "Nuovi interventi".



9





COPIA CONFORME

Art. 10

L'efficacia del presente accordo è subordinata alla approvazione degli organi deliberanti di Regione, Provincia, Comune e Aspi.

Roma, 29 luglio 2014

Per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



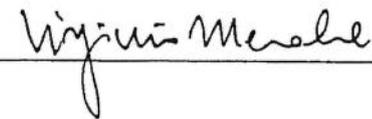
Per Regione Emilia-Romagna



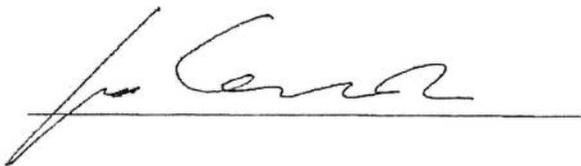
Per Provincia di Bologna



Per Comune di Bologna



Per Società Autostrade per l'Italia p.A





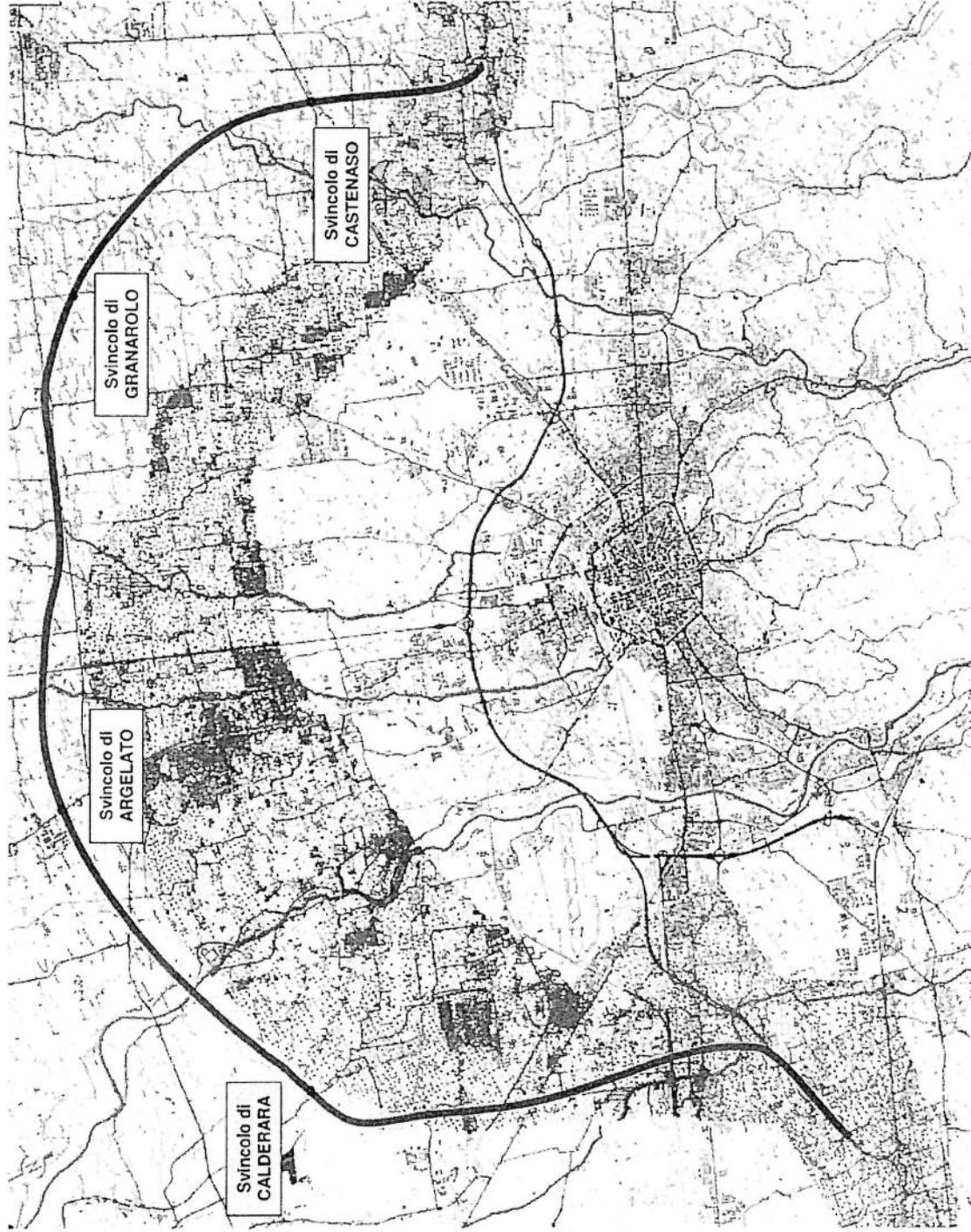
COPIA CONFORME /

AUTOSTRADA A14: BOLOGNA-BARI-TARANTO

**POTENZIAMENTO DEL SISTEMA
AUTOSTRADALE DI BOLOGNA**

**ALLEGATO A: TRACCIATO DEL PASSANTE DI
BOLOGNA**

PASSANTE DI BOLOGNA: schema di tracciato



Sviluppo fuori asse: 37,5 km

Sviluppo in asse: 2,0 km
(ampliamento in sede)

AUTOSTRADA A14: BOLOGNA-BARI-TARANTO

**POTENZIAMENTO DEL SISTEMA
AUTOSTRADALE DI BOLOGNA**

**ALLEGATO B: CRONOPROGRAMMA
PROGETTO PRELIMINARE E STUDIO DI
PREFATTIBILITA' AMBIENTALE**

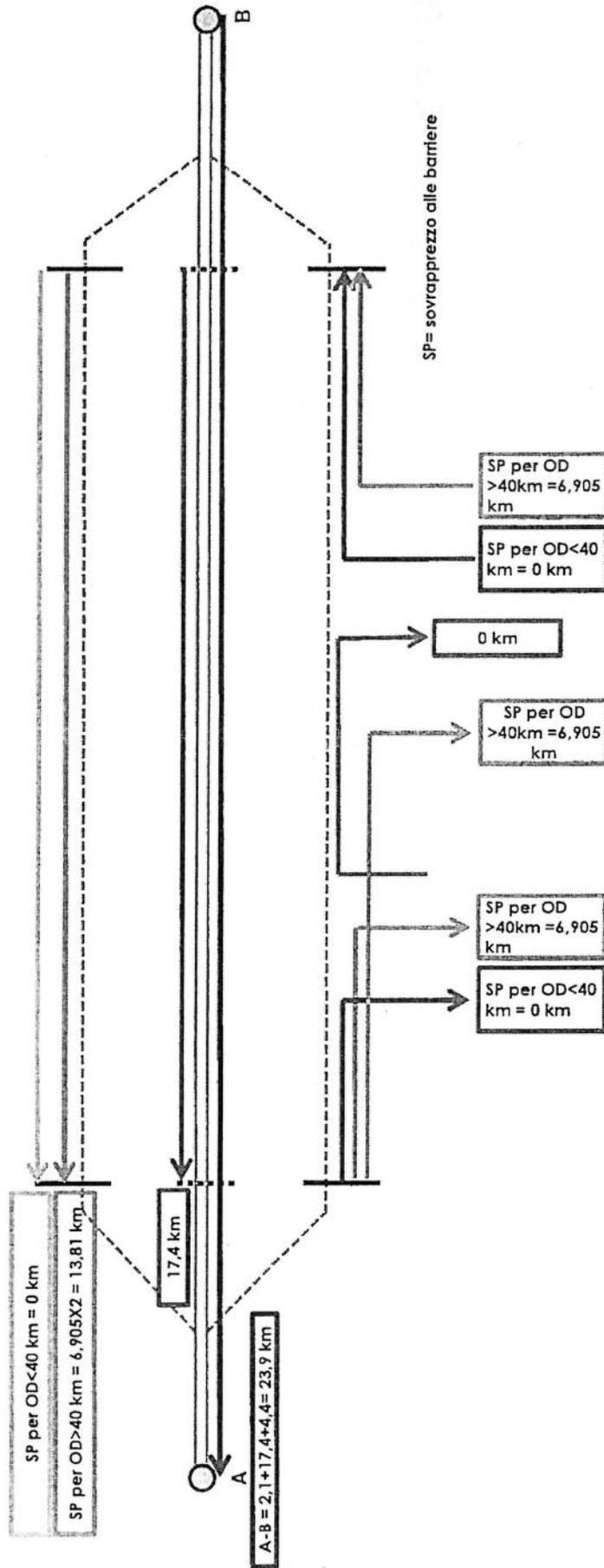
AUTOSTRADA A14: BOLOGNA-BARI-TARANTO

**POTENZIAMENTO DEL SISTEMA
AUTOSTRADALE DI BOLOGNA**

ALLEGATO C: SCHEMI DI PEDAGGIAMENTO

STATO ATTUALE
ESEMPIO DI PEDAGGIO
PER RELAZIONI EST-OVEST

ESEZIONE IN COMPLANARE PER
GLI SPOSTAMENTI INTERNI E PER GLI
SCAMBI CON OD <40 Km



Attraversamento A14 tra le semibarriere (km effettivi = 17,4 km)

Attraversamento A14 per A-B (km effettivi = 23,9 km)

Attraversamento Compl. OD >40 km (SP alle barriere = 13,81 km)

Attraversamento Compl. OD <40 km (SP alle barriere = 0 km)

Scambio Rete autostradale/Complanare OD >40 km (SP = 6,905 km)

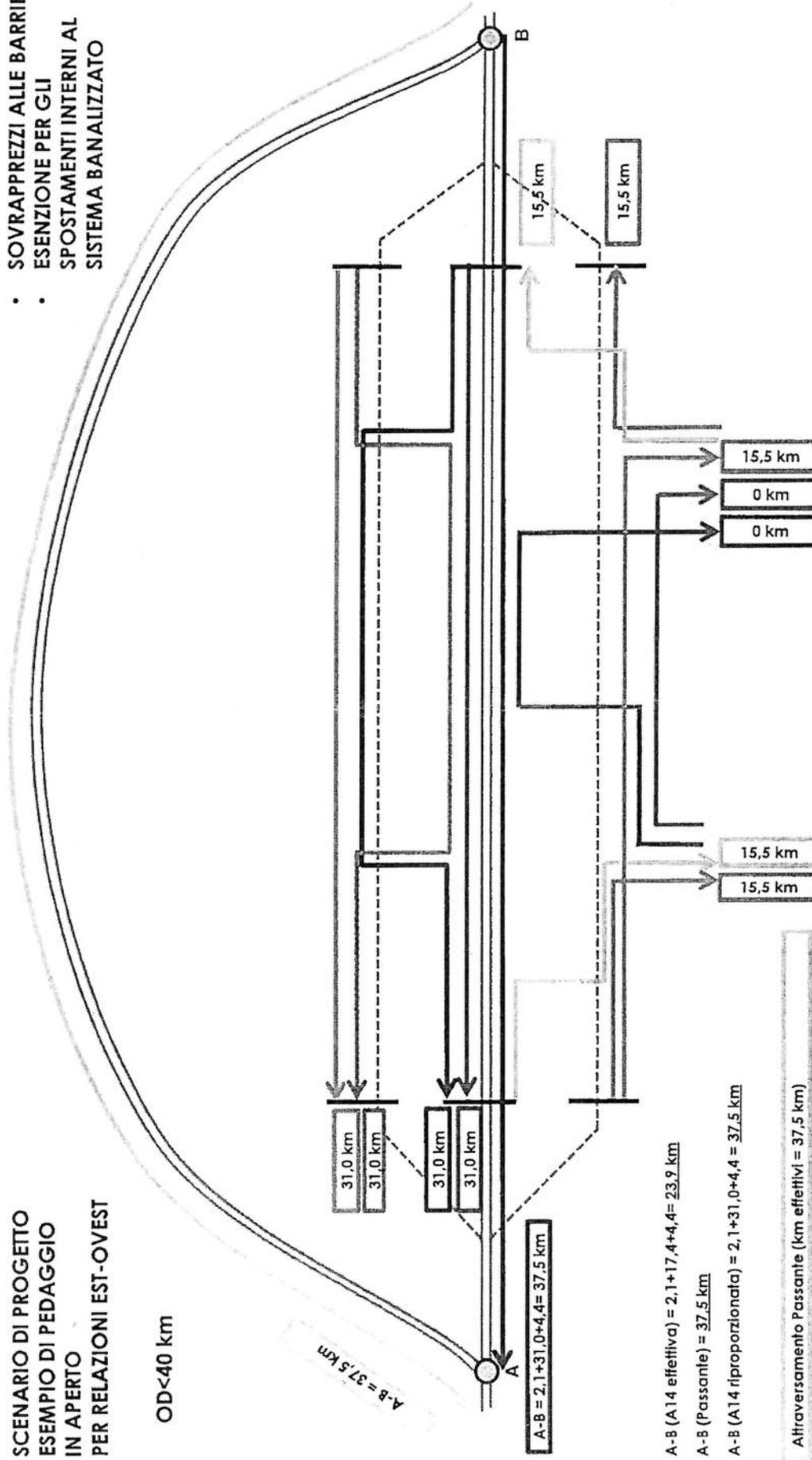
Scambio Rete autostradale/Complanare OD <40 km (SP = 0 km)

Interno Compl. (esente)

**SCENARIO DI PROGETTO
ESEMPIO DI PEDAGGIO
IN APERTO
PER RELAZIONI EST-OVEST**

OD < 40 km

- SOVRAPPREZZI ALLE BARRIERE
- ESESIONE PER GLI SPOSTAMENTI INTERNI AL SISTEMA BANALIZZATO



A-B = 2.1 + 31.0 + 4.4 = 37.5 km

A-B (A14 effettiva) = 2.1 + 17.4 + 4.4 = 23.9 km

A-B (Passante) = 37.5 km

A-B (A14 riproporzionata) = 2.1 + 31.0 + 4.4 = 37.5 km

Affidamento Passante (km effettivi) = 37,5 km
Affidamento A14 per A-B (2xperc.forfettaria+tratti est.) = 37,5 km
Affidamento A14 (2xperc.forfettaria) = 31,0 km
Affidamento Compli (2xperc.forfettaria) = 31,0 km
Affid. A14+Compl.+A14 (2xperc.forfettaria) = 31,0 km
Affid. Compl.+A14+Compl. (2xperc.forfettaria) = 31,0 km

La maggiorazione di 6 km alle 4 barriere non sarà applicata se lo sviluppo complessivo delle percorrenze fra le stazioni della rete interconnessa e una delle 4 barriere del sistema banalizzato, sarà inferiore o uguale a 40 km.

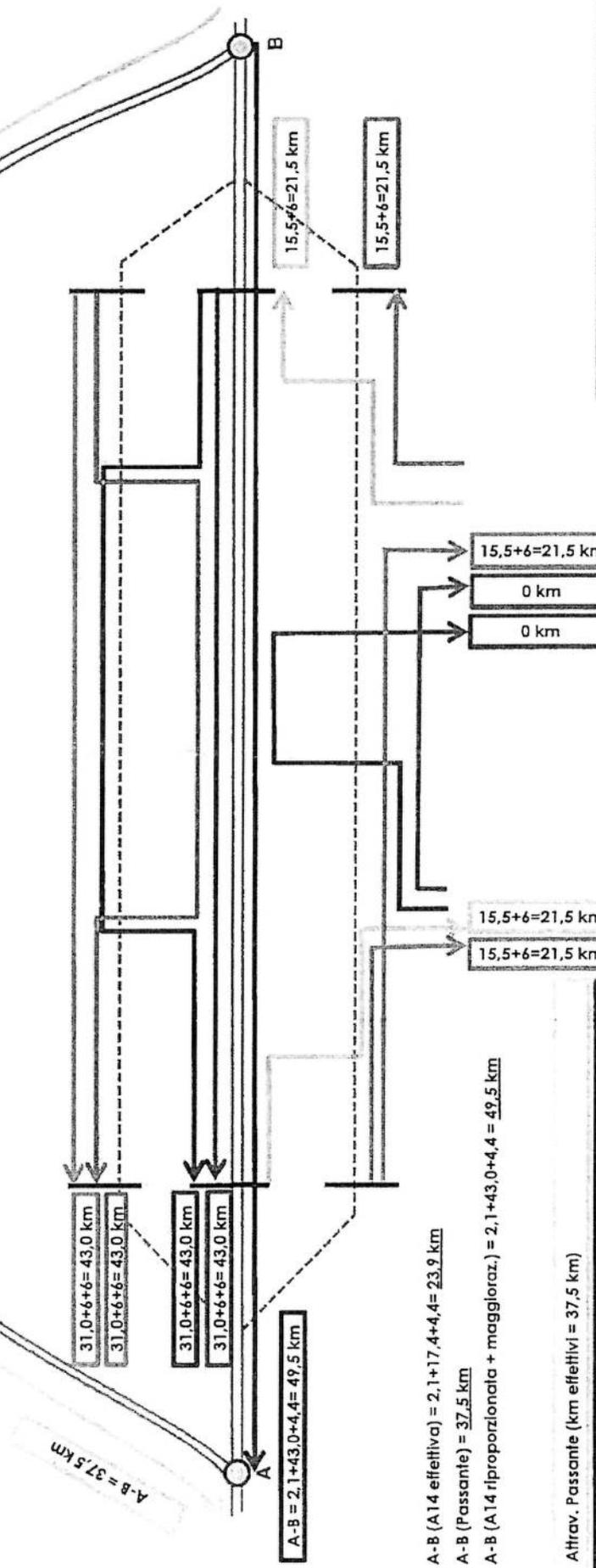
Le percorrenze saranno calcolate secondo la metodologia adottata per il computo dei pedaggi L=S1+nt+S2, con S1 e S2 pari alle lunghezze (in metri) degli svncoll di entrata ed uscita e nt la lunghezza complessiva (sempre in metri) delle tratte elementari percorse; il totale L viene quindi arrotondato al km.

Scambio Rete autostradale Interconnessa/Sistema Banalizzato (1xperc.forfettaria= 15,5 km)
Scambio Rete autostradale Interconnessa/Sistema Banalizzato (1xperc.forfettaria= 15,5 km)
Interno Compl. (esente)
Interno Compl. e A14 (esente)

**SCENARIO DI PROGETTO
ESEMPIO DI PEDAGGIO
IN APERTO
PER RELAZIONI EST-OVEST**

- SOVRAPPREZZI ALLE BARRIERE
- ESENZIONE PER GLI SPOSTAMENTI INTERNI AL SISTEMA BANALIZZATO

OD > 40 km



A-B (A14 effettiva) = 2,1+17,4+4,4= 23,9 km
 A-B (Passante) = 37,5 km
 A-B (A14 riproporzionata + maggioraz.) = 2,1+43,0+4,4 = 49,5 km

Athrav. Passante (km effettivi) = 37,5 km
Athrav. A14, A-B (2xperc.forfeittaria+2xmaggioraz.+tratti est.= 49,5 km)
Athrav. 14 (2xperc.forfeittaria+2xmaggioraz.=43,0 km)
Athrav. Compl (2xperc.forfeittaria+2xmaggioraz.=43,0 km)
Athrav. A14+Compl.+A14 (2xperc.forfeittaria+2xmaggioraz.=43,0 km)
Athrav. Compl.+A14+Compl. (2xperc.forfeittaria+2xmaggioraz.=43,0 km)

La maggiorazione di 6 km alle 4 barriere sarà applicata se lo sviluppo complessivo delle percorrenze fra le stazioni della rete interconnessa e una delle 4 barriere del sistema banalizzato, sarà maggiore di 40 km.

Le percorrenze saranno calcolate secondo la metodologia adottata per il computo dei pedaggi $L=S1+n1+S2$, con S1 e S2 pari alle lunghezze (in metri) degli svincoli di entrata ed uscita e n1 la lunghezza complessiva (sempre in metri) delle tratte elementari percorse; il totale L viene quindi arrotondato al km.

Scambio Rete autostradale Interconnessa/Sistema Banalizzato (1xperc.forfeittaria+1xmaggioraz.= 21,5 km)
Scambio Rete autostradale Interconnessa/Sistema Banalizzato (1xperc.forfeittaria+1xmaggioraz.= 21,5 km)
Interno Compl. (esente)
Interno Compl. e A14 (esente)

AUTOSTRADA A14: BOLOGNA-BARI-TARANTO

**POTENZIAMENTO DEL SISTEMA
AUTOSTRADALE DI BOLOGNA**

ALLEGATO D: BANALIZZAZIONE

