

 Regione Emilia Romagna



 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

ACCORDO TRA COMUNE DI BOLOGNA, PROVINCIA DI BOLOGNA,
REGIONE EMILIA ROMAGNA E R.F.I. SPA RELATIVAMENTE AGLI
IMPEGNI RECIPROCI VOLTI A FAVORIRE LA REALIZZAZIONE DEGLI
INTERVENTI INFRASTRUTTURALI A SUPPORTO DELLA NUOVA
STAZIONE FERROVIARIA DI BOLOGNA

ACCORDO TRA COMUNE DI BOLOGNA, PROVINCIA DI BOLOGNA, REGIONE EMILIA ROMAGNA E R.F.I. SPA RELATIVAMENTE AGLI IMPEGNI RECIPROCI VOLTI A FAVORIRE LA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI A SUPPORTO DELLA NUOVA STAZIONE FERROVIARIA DI BOLOGNA

PREMESSO CHE:

- il 29 Luglio 1994, è stata sottoscritta un'Intesa fra Ministero dei Trasporti, Ferrovie dello Stato S.p.A., Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna e Comune di Bologna per la definizione di un nuovo assetto dei trasporti pubblici nell'area metropolitana bolognese: le parti hanno concordato sulla necessità di azioni dirette al rafforzamento del sistema infrastrutturale, con riferimento allo sviluppo della rete ferroviaria, alla realizzazione di un Servizio Ferroviario Metropolitan (SFM), al potenziamento delle infrastrutture stradali e su sede propria di sostegno ai nuovi interventi, nonché sull'opportunità di sviluppare programmi di riqualificazione delle aree e dei fabbricati di proprietà FS, impegnandosi altresì a dare attuazione a tali azioni nei termini e con le modalità generali stabiliti nella suddetta Intesa, attraverso specifici Accordi di Programma;
- a seguito delle Deliberazioni Odg 188 e 189 del 14/07/1997 il Comune di Bologna ha partecipato, in data 17 luglio 1997, alla seduta conclusiva della Conferenza dei Servizi in cui sono stati approvati i progetti esecutivi della penetrazione urbana dell'AV nel nodo di Bologna, tra cui il progetto dell'interramento di Via De' Carracci per la soppressione dei due passaggi a livello presenti sulla stessa, il progetto della prima Fase funzionale della Stazione di Bologna C.le comprensivo della viabilità di accesso alla stessa da Viale Pietramellara, Via De' Carracci e Via Fioravanti, nonché il progetto dello svincolo tra Via De' Carracci e Via Zanardi necessario per l'accessibilità da nord;
- in tale sede, tra Ministero dei Trasporti, Comune di Bologna, Provincia di Bologna, Regione Emilia Romagna, FS Spa e TAV Spa è stato stipulato un Accordo Attuativo ed Integrativo dell'Intesa del 29 luglio 1994 per la definizione di un nuovo assetto dei trasporti pubblici nell'area metropolitana bolognese, cui è conseguita, il medesimo 17 Luglio 1997, la firma del relativo Accordo procedimentale;
- con deliberazione Odg 146 del 10/05/1999 P.G. 52296/99, il Consiglio Comunale ha provveduto a fornire gli indirizzi per la indizione della Conferenza preliminare all'Accordo di Programma relativo alla realizzazione del progetto urbanistico e di riqualificazione ambientale ed urbana delle aree ferroviarie dismesse e dismettibili, nel quadro più generale di un nuovo assetto dei trasporti pubblici nell'area bolognese, in ragione degli accordi del 29/7/94 e 17/7/97;
- tra gli interventi previsti vi era il progetto di collegamento viario nord-sud tra le zone Bolognina-Pietramellara, oggetto di specifica convenzione approvata con delibera di consiglio Odg 152 del 10/05/99 P.G. 53668/99 e stipulata il giorno 8 giugno 1999 (P.G. 88923/99) in sede di apertura dei lavori della conferenza preliminare all'accordo di programma sopra menzionata;

- in data 07 giugno 2001 tra Comune di Bologna e Ferrovie dello Stato S.p.A. è stato sottoscritto un protocollo di intesa per un aggiornamento sugli assetti logistici infrastrutturali e urbanistici conseguenti all'attraversamento urbano della linea AV/AC Milano-Napoli, propedeutico alla formazione degli Accordi di Programma su:
 - Servizio ferroviario metropolitano (SFM)
 - Supporti infrastrutturali di sostegno ai nuovi assetti del Nodo
 - Nuova stazione ferroviaria
 - Riqualificazione e valorizzazione aree FS

Tale protocollo d'intesa è stato oggetto di presa d'atto mediante la delibera di consiglio Odg 247 del 23/07/2001 P.G. 116691/2001; il Documento Preliminare del Piano Strutturale Comunale (PSC) di Bologna riconosce alla Stazione un alto valore strategico ed evidenzia la necessità di procedere verso un progetto urbanistico d'insieme, confermando pienamente la centralità del nuovo complesso della stazione nel sistema della mobilità metropolitana, provinciale, regionale e nazionale;

Dato atto:

- che in data 18 luglio 2006 è stato sottoscritto, da Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna ed RFI Spa, l'Accordo Territoriale relativo agli assetti territoriali, urbanistici, infrastrutturali della nuova stazione ferroviaria di Bologna, ai sensi dell'art.15 L.R. 20/2000, approvato dal Consiglio Comunale di Bologna con deliberazione Odg 183 del 2/10/2006 P.G. 165712/2006; le strategie assunte con tale accordo risultano composte da un insieme sistematico di interventi che produrrà un nuovo assetto urbano e infrastrutturale dell'area metropolitana di Bologna:
 - la nuova stazione centrale, fulcro del sistema ferroviario nazionale, regionale e metropolitano, sede di funzioni rare e nodo di connessione urbana del nucleo urbano centrale con la zona Bolognina e con le altre parti limitrofe della città;
 - la riqualificazione delle aree ferroviarie, una delle principali trasformazioni urbanistiche previste per i prossimi anni, comprensiva della creazione della nuova centralità urbana della fermata ferroviaria di Prati di Caprara, sede di nuove funzioni e servizi urbani;
 - la creazione del principale nodo intermodale del trasporto pubblico metropolitano, con la realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano – spina centrale del trasporto pubblico bolognese -, della metrotranvia, del tram su gomma, del people mover;
- che l'Accordo di Pianificazione per il PSC di Bologna sottoscritto ai sensi della L.R. n. 20/00 dal Sindaco del Comune di Bologna e dalla Presidente della Provincia di Bologna in data 10 maggio 2006 assume tra le scelte strategiche di assetto e sviluppo del territorio le determinazioni concordate nell'accordo territoriale prioritario sul polo funzionale della Stazione;

Rilevato che l'accordo territoriale sopra menzionato, in merito al tema degli interventi infrastrutturali a supporto della Stazione, ha specificamente previsto al Titolo VII – art.14, un aggiornamento degli impegni reciproci attraverso la stipula di un accordo attuativo all'interno del quale vengano individuate le modalità di finanziamento, progettazione e realizzazione dei seguenti interventi:

1. Asse Nord-Sud e Rampa Fioravanti: modifica dei precedenti accordi e progetti per compatibilizzarne la struttura funzionale con l'assetto territoriale complessivo (nuova Stazione e comparto dell'ex Mercato Ortofrutticolo)
2. miglioramento della funzionalità dell'intersezione Carracci/Zanardi
3. miglioramento dell'accessibilità e della permeabilità ciclabile della Stazione, nelle modalità specificate all'articolo 2.4 del presente accordo;
4. miglioramento dell'integrazione con il progetto della Linea 1 della Metrotranvia (con Delibera di Giunta Prog. 296 del 12/10/2004 P.G. 209134/2004 è stato approvato il progetto preliminare della prima tratta funzionale della Linea 1 e del tracciato dell'intera Linea 1)

Dato atto infine:

- che gli altri interventi infrastrutturali a supporto della Stazione, menzionati all'art.14 comma 2 lett. e)-f)-g) del citato accordo territoriale del 18/7/2006 (interramento Viale Pietramellara, parcheggio Piazzale Medaglie d'Oro, people mover, metrotranvia, tram su gomma, realizzazione comparto ex Mercato Ortofrutticolo e nuova sede unica comunale) sono già oggetto di separati procedimenti ed accordi, e concorrono a definire l'assetto infrastrutturale complessivo;
- che l'assetto infrastrutturale potrà subire correzioni in Fase di progettazione dell'ambito stazione con eventuali modifiche che si rendessero necessarie per garantire la piena funzionalità sistemica e l'accessibilità attraverso tutte le modalità di trasporto.

TUTTO CIO' PREMESSO SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE:

ART. 1 - VALORE DELLE PREMESSE E OGGETTO

1.1 Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Accordo che ha per oggetto l'integrazione e la parziale modifica degli impegni presi con gli accordi precedenti citati nelle premesse medesime, riguardo gli interventi infrastrutturali a supporto della Stazione.

ART. 2 – INTERVENTI

Il presente articolo individua gli interventi infrastrutturali e di urbanizzazione la cui realizzazione risulta connessa all'attuazione del nuovo sistema stazione, comprensivo della attuazione dei necessari interventi infrastrutturali di supporto nonché delle più generali connessioni del contesto urbano interessato (vedi schema allegato A).

2.1 Asse Nord-Sud:

Modificando l'assetto previsto dagli accordi precedenti l'opera dovrà essere progettata e realizzata garantendo le seguenti caratteristiche:

- a) collegamento viario nord-sud a 1 corsia/senso da via Bovi Campeggi fino a via Gobetti passando per via Carracci,
- b) intersezione interrata a nord di via Carracci regolata da un rotatoria;
- c) ricucitura Est (Lato Matteotti) con via Carracci attraverso un ramo collegato alla rotatoria di cui al punto b);
- d) collegamento tra rotatoria interrata di cui al punto b) e parcheggio annesso alla nuova Sede Unica comunale;

- e) ricucitura Ovest (Lato Zanardi) con via Carracci attraverso un ramo collegato alla rotatoria di cui al punto b);

2.2 rampa Fioravanti: con un assetto diverso da quanto previsto nei precedenti accordi prevedendo in particolare l'immissione nella rampa non più da via Fioravanti ma da ovest all'interno dell'area dell'ex mercato ortofrutticolo.

2.3 miglioramento della funzionalità dell'intersezione Carracci/Zanardi semplificando la precedente progettazione che prevedeva l'interessamento anche di via Della Beverara ed una notevole superficie di esproprio (compresa buona parte dell'area di sedime del distributore di carburante), ma garantendo comunque la piena funzionalità dell'intersezione verificata attraverso studi specifici e l'accordo dei tecnici comunali.

2.4 realizzazione di nuovi collegamenti ciclabili nord-sud ed est-ovest:

- a) un primo percorso realizzato partendo dalle piste del comparto R5.2, utilizzando il sottopassaggio di stazione più a ovest (il cosiddetto sottopasso delle Poste) che collega Viale Pietramellara a Via Carracci (angolo Fioravanti) e con un prolungamento del percorso fino a via Amendola (sottopasso adeguato ciclabilmente, con rampe a pendenza max. 15% e pianerottoli);
- b) un secondo percorso da realizzarsi lungo il canale Navile, tra il Parco di Villa Angeletti e Via Bovi Campeggi lato sud, con attraversamento semaforizzato di Via Carracci. Particolare cura dovrà essere posta ai raccordi altimetrici con le vie Carracci e Bovi Campeggi (rampe a pendenza max 15% oppure pista ciclabile con pendenza max 5%), nonché alla percezione di sicurezza della zona sotto il ponte ferroviario;
- c) il progetto inoltre dovrà farsi carico di salvaguardare l'attuale continuità ciclabile sul ponte di via Matteotti (anche in vista di un prevedibile incremento dei flussi sia pedonali che ciclabili);
- d) percorso in direzione est-ovest dal ponte di via Stalingrado, attraverso l'area ex – OMA e fino all'entrata est della stazione.

2.5 opere di supporto al passaggio della Linea 1 della Metrotranvia nell'area della stazione, in particolare:

- a) la fermata "Stazione FS" della metrotranvia, nella posizione prefigurata dall'Accordo Cimoli-Guazzaloca del 07-06-2001 sotto la verticale del Cortile della Magnolia e confermata anche dal successivo parere di RFI acquisito nell'Aprile 2005 nell'ambito delle procedure del D.Lgs 190/02 per l'approvazione del Progetto Preliminare della Metrotranvia e dalla Conferenza dei Servizi tenutasi a Roma nell'Ottobre 2005 sulle infrastrutture complementari alla stazione di Bologna Centrale;
- b) la demolizione dell'edificio comunemente detto "ferro di cavallo" (sito all'angolo tra viale Pietramellara e via Matteotti) da parte di RFI nel quadro del più generale riassetto dell'area e dei fabbricati di stazione, al fine di ottimizzare la connessione tra la Fermata della metrotranvia e il nuovo organismo di stazione di Bologna Centrale se funzionale al progetto complessivo della nuova stazione di Bologna;
- c) il "varco per il passaggio dello scudo meccanizzato della galleria della metrotranvia" per il sottoattraversamento del corpo di collegamento tra il

Kiss&Ride e il parcheggio Salesiani, l'intero tratto di galleria corrispondente al sedime ferroviario (aree di proprietà FS) fino all'innesto con la fermata della metrotranvia.

2.6 modulazione di tutti i fronti di accesso alla nuova stazione che verranno previsti nel nuovo progetto in modo da garantire in modo efficiente e funzionale l'accessibilità con tutte le modalità di trasporto prevedendo in particolare:

- a) adeguati spazi per l'attestamento e le manovre delle linee di trasporto pubblico su gomma;
- b) attraversamenti pedonali e ciclabili adeguati e sicuri per il collegamento Stazione/città;
- c) continuità e fruibilità dei percorsi pedonali interni alla stazione e il loro collegamento con l'esterno con particolare attenzione all'eliminazione di tutte le del maggior numero possibile di barriere architettoniche.

2.7 adeguamento dei progetti di cui ai precedenti punti dal 2.1 al 2.5 nel caso in cui gli assetti urbanistici previsti dal piano urbanistico attuativo delle aree ferroviarie prevedano la necessità di interessare aree destinate alle infrastrutture

ART. 3 – SVILUPPO ED ATTUAZIONE DEI PROGETTI

3.1 Gli interventi descritti nel precedente art. 2 saranno realizzati in tre fasi funzionali, in relazione alla priorità di ogni singola Fase e delle risorse finanziarie effettivamente disponibili per la realizzazione, secondo le modalità appresso descritte.

3.2 I progetti dal punto 2.1 al 2.3 (escluso il punto 2.1e) saranno redatti per il complesso delle opere previste dal presente accordo; i punti 2.1e, 2.4, 2.5b e 2.6 saranno oggetto di studio e risoluzione nell'ambito del progetto della nuova stazione di Bologna, essendo parte integrante e qualificante dello stesso.

Il punto 2.5c è stato già progettato ed eseguito.

Il punto 2.5a verrà realizzato nell'ambito della realizzazione della Linea 1 della Metrotranvia di Bologna

3.3.1 Si descrivono di seguito gli interventi previsti in ogni singola Fase riportati nell'Allegato A (cartografia d'insieme) al presente documento.

3.3.1 Fase 1

Intervento 2.1a sud:

collegamento viario nord-sud a 1 corsia/senso da via Bovi Campeggi fino a via Carracci

Intervento 2.1a nord:

collegamento viario nord-sud a 1 corsia/senso da via Carracci a Via Gobetti

Intervento 2.1b:

intersezione interrata a nord di via Carracci regolata da un rotatoria;

intervento 2.1c:

ricucitura con via Carracci attraverso un ramo collegato alla rotatoria di cui al punto 2 1b;

intervento 2 1d:

collegamento tra rotatoria interrata di cui al punto 2 1b e parcheggio annesso alla nuova Sede Unica comunale;

Intervento 2.2.

rampa Fioravanti, con un assetto diverso da quanto previsto nei precedenti accordi prevedendo in particolare l'immissione nella rampa non più da via Fioravanti ma da ovest all'interno dell'area dell'ex mercato ortofrutticolo.

Intervento 2.3:

miglioramento intersezione Via Carracci/Via Zanardi regolata da una rotatoria

3.3.2 Fase 2.

Intervento 2.5a

fermata Metrotranvia "Stazione FS"

Intervento 2.5b:

demolizione fabbricato detto "Ferro di Cavallo"

Intervento 2.5c.

varco per il passaggio della fresa

3 3 3 Fase 3

Intervento 2 1 e

ricucitura Ovest ('lato Zanardi') con via Carracci attraverso un ramo collegato alla rotatoria di cui al punto b);

Intervento 2.3

miglioramento intersezione Via Carracci/Via Zanardi regolata da una rotatoria

Intervento 2.4a:

adeguamento ciclabile e prolungamento nuovo sottopasso di stazione

intervento 2.4b

percorso ciclo-pedonale da realizzarsi lungo il canale Navile, tra il Parco di Villa Angeletti e Via Bovi Campeggi lato sud, con attraversamento semaforizzato di Via Carracci

Intervento 2.4c:

continuità ciclabile sul ponte di via Matteotti

Intervento 2 4d:

percorso ciclo-pedonale in direzione est-ovest dal ponte di via Stalingrado, attraverso l'area ex – OMA e fino all'entrata est della stazione.

3.5 La Fase 1 sarà realizzata non oltre la data dell'attivazione della nuova stazione interrata AV di Bologna.

La Fase 2 è subordinata alla realizzazione della Metrotranvia; si certifica che il punto 2.5c (varco per il passaggio della fresa nell'intersezione del collegamento stradale interrato Stazione AV/Parccheggio Salesiani con Via Matteotti) è stato già predisposto.

La Fase 3 sarà oggetto di definizione progettuale nell'ambito dello sviluppo della progettazione della nuova stazione di Bologna e di finanziamento e realizzazione nell'ambito dei relativi programmi di attuazione, compatibilmente con le risorse finanziarie generate dalle valorizzazioni per la prioritaria realizzazione della nuova stazione di Bologna.

3.6 Gli interventi sono elencati nella tavola riportante la descrizione dei tracciati indicativi (Allegato A). Il contenuto di tale allegato è da ritenersi indicativo e suscettibile di modificazione a seguito dei successivi approfondimenti progettuali.

ART. 4 – IMPEGNI DI RFI

RFI si impegna a realizzare le opere previste in Fase 1, stimate in 53,7 milioni di euro, a propria cura e responsabilità, secondo i progetti redatti da RFI ed approvati dal Comune di Bologna, secondo le normative per tempo vigenti, e secondo la tempistica concordata al successivo articolo 9.

I costi saranno sostenuti in quota parte dai finanziamenti già disponibili pari a 28,3 milioni di euro.

Il finanziamento della restante quota – stimata attualmente in i 25,4 milioni di euro - è assunta a carico di RFI in assolvimento – in via anticipata - dell'obbligo -- a carico dei soggetti attuatori - di realizzazione di opere infrastrutturali e di urbanizzazione, individuate dall'accordo territoriale sopra citato, connesse all'attuazione del/i piano/i urbanistico/i attuativo/i (PUA) delle aree di attuale proprietà di RFI che saranno oggetto di trasformazione a seguito delle previsioni del PSC e del POC, come definito dal citato accordo territoriale.

RFI si impegna a dare esplicitamente atto dell'assunzione da parte di RFI di tali obblighi – a scomputo del contributo di costruzione di cui all'art. 27 della LR 31/02 – negli atti di trasferimento di diritti reali sulle aree di cui trattasi; a regolare in detti atti di trasferimento i rapporti con i propri aventi causa e a esplicitare, in apposita clausola espressa, che la determinazione del corrispettivo dovuto per il contributo di costruzione da parte degli attuatori del/i PUA al momento del rilascio del permesso di costruire, è soggetta a eventuale conguaglio in base alle tabelle vigenti al momento del rilascio del permesso di costruire medesimo

L'obbligazione relativa alla realizzazione degli interventi della fase 1 di cui trattasi da parte di RFI non è trasferibile a terzi.

RFI si impegna altresì a reinvestire nelle opere previste nel presente Accordo tutte le eventuali economie che dovessero essere generate da ottimizzazioni della progettazione e

da ribassi di gara; la destinazione di tali eventuali economie sarà oggetto di specifici atti integrativi del presente Accordo.

4.2 Per quanto riguarda la Fase 2, RFI si impegna a proprie cura e spese alla demolizione del fabbricato detto "Ferro di Cavallo", se funzionale al progetto complessivo della nuova stazione di Bologna, fatta salva l'acquisizione di tutte le autorizzazioni necessarie, ed a garantire il contributo fisso ed invariabile per la realizzazione della Fermata "Stazione FS" della Linea 1 della Metrotranvia (intervento 2.5a) di 7,7 milioni di euro; la progettazione e la Direzione Lavori delle opere della Linea 1 della Metrotranvia (esclusi gli attrezzaggi tecnologici) interferenti con le pertinenze e gli impianti ferroviari di Bologna Centrale (fermata, sottoattraversamento, ecc.), vista la particolarità degli interventi stessi, saranno curate da RFI, anche attraverso altra Società del Gruppo FS, ed a totali spese del Comune.

4.3 RFI si impegna ad approvare, per quanto di competenza, le progettazioni e le cantierizzazioni delle opere che risultano da realizzarsi a cura del Comune.

4.4 RFI si impegna a realizzare o a trasferire tale obbligo ai propri eventuali aventi causa le opere di Fase 3, nell'ambito dell'attuazione dei programmi di valorizzazione delle aree ferroviarie dismesse e dismettibili, compatibilmente con le risorse finanziarie generate dalle valorizzazioni per la prioritaria realizzazione della nuova stazione di Bologna.

ART. 5 - IMPEGNI DEL COMUNE DI BOLOGNA

5.1 In relazione agli interventi previsti nel presente Accordo a cura e responsabilità di RFI, il Comune si impegna, per quanto di propria competenza, ad approvare i progetti dei singoli interventi, a procedere alla dichiarazione di pubblica utilità, alla adozione di eventuali varianti allo strumento urbanistico e ad emettere tutti i conseguenti atti amministrativi.

5.2 Il Comune si impegna inoltre ad esentare RFI (o la ditta affidataria dei lavori) dal pagamento del canone di occupazione di suolo pubblico per l'esecuzione degli interventi di cui al presente accordo.

5.3 Il Comune affiderà la progettazione e la Direzione Lavori delle opere della Linea 1 della Metrotranvia (esclusi gli attrezzaggi tecnologici) interferenti con le pertinenze e gli impianti ferroviari di Bologna Centrale (fermata, sottoattraversamento, ecc.), vista la particolarità degli interventi stessi, ad RFI, che fornirà detta prestazione di ingegneria anche attraverso altra Società del Gruppo FS, ed a totali spese del Comune.

5.4 Il Comune si impegna a riconoscere la realizzazione delle opere di cui alla Fase 1 da parte di RFI quale esecuzione di opere di urbanizzazione a scomputo dei contributi di costruzione che saranno dovuti, ai sensi dell'art. 27 e ss della LR 31/02, da RFI o dai suoi aventi causa, per la realizzazione del totale delle SLP, m² 255.000 , di usi privati previsti dall'accordo territoriale.

ART. 6 - PROCEDURE ESPROPRIATIVE

6.1 Il Comune di Bologna in relazione agli interventi previsti nel presente Accordo a carico di RFI, in qualità di autorità espropriante, ai sensi di quanto disposto dall'art.6 comma 8 del D.P.R. 327/2001, delega ad RFI tutte le procedure in materia espropriativa previste dal medesimo D.P.R., nonché dalla Legge Regionale 37/2002 ed in particolare:

- (a) l'accertamento dei dati sulle proprietà interessate dalla realizzazione dell'opera quale risultano dai registri catastali;
- (b) la formazione di un piano particellare di esproprio e dell'elenco ditte sulla base delle risultanze di cui al punto precedente;
- (c) le comunicazioni ai proprietari interessati dell'avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art. 16 della legge regionale Emilia Romagna n. 37/2002;
- (d) il compimento della procedura di deposito degli atti progettuali relativi alla dichiarazione di pubblica utilità, individuando nell'ufficio di RFI, Direzione Compartimentale Infrastruttura situato in Bologna, Via Matteotti n° 5 il depositario del progetto e della documentazione allegata, le conseguenti pubblicazioni (BUR e quotidiani), con le forme e nei tempi prescritti dalla normativa vigente;
- (e) la ricezione delle eventuali osservazioni presentate dai proprietari e da coloro ai quali, pur non essendo proprietari, possa derivare un pregiudizio diretto dall'atto che comporta la dichiarazione di pubblica utilità;
- (f) la formulazione delle controdeduzioni alle eventuali osservazioni ricevute, con trasmissione delle stesse al Comune di Bologna, che provvederà ad approvare il progetto definitivo e a dichiararne la pubblica utilità;
- (g) la procedura di deposito e comunicazione agli interessati dell'atto che comporta dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art. 18 della legge regionale sopracitata;
- (h) la quantificazione, l'offerta, il deposito e/o il pagamento delle indennità di esproprio, le relative comunicazioni e notificazioni da effettuarsi nei modi e tempi previsti dalla normativa vigente, nonché tutte le operazioni ed adempimenti correlate agli indennizzi posti a carico dell'autorità espropriante, ivi compresa la nomina dei periti ovvero la richiesta di determinazione della Commissione provinciale;
- (i) la conduzione delle trattative volte alla cessione bonaria di beni, nonché, una volta raggiunti e formalizzati i relativi accordi l'impegno a sostenere gli oneri contrattuali e fiscali inerenti e conseguenti alla formale stipulazione, registrazione e trascrizione degli stessi;
- (j) il compimento di tutte le operazioni necessarie prodromiche alla emanazione, nel rispetto dei termini di efficacia della dichiarazione di pubblica utilità, dei decreti di esproprio da parte del Comune di Bologna;
- (k) la notifica di detti decreti agli interessati, nonché la pubblicazione, per estratto, degli stessi sul B.U.R.;
- (l) il compimento, nei termini di legge, delle attività di immissione in possesso in esecuzione dei decreti di esproprio.

ART. 7 - RINVIO

7.1 Per tutto quanto non appositamente disciplinato dal presente accordo, si rinvia a quanto previsto dagli accordi precedenti menzionati nelle premesse.

ART. 8 - VERBALE DI ULTIMAZIONE E CONFORMITA'

8.1 Sugli interventi di Fase 1, previo se necessario il collaudo statico, sarà effettuata una visita di constatazione della loro regolare esecuzione, il cui esito dovrà risultare da un apposito verbale di ultimazione e conformità, sottoscritto in contraddittorio tra il Comune e RFI.

8.2 RFI si impegna ad eliminare i vizi, i difetti o le difformità che fossero riscontrati negli interventi stessi.

ART. 9 - CONSEGNA DELLE OPERE

9.1 RFI, non appena si renda possibile la consegna al Comune di ciascuno degli interventi previsti in Fase 1 si impegna a darne immediata comunicazione al Comune medesimo, il quale si obbliga a riceverne la consegna entro e non oltre i successivi 60 gg.

9.2 La consegna dovrà risultare da apposito verbale sottoscritto in contraddittorio tra le parti.

9.3 Il Comune si impegna sin da ora a ricevere in consegna, entro il termine di cui al precedente 1° comma, gli interventi eseguiti, purché siano state espletate le operazioni di cui al precedente art. 7.

9.4 Resta inteso che dopo la consegna l'onere di manutenzione degli interventi in parola sarà interamente a carico del Comune.

9.5 Dalla data della consegna decorreranno inoltre i termini per le garanzie di buona esecuzione dell'opera.

ART. 10 – TEMPI E MODI DI REALIZZAZIONE

10.1 Le parti concordano che è indispensabile coordinare tempi e modalità delle cantierizzazioni di cui al presente accordo, tenendo conto degli altri interventi in corso o di prossima realizzazione.

10.2 Le opere di Fase 1 dovranno essere eseguite prima del completamento ed entrata in funzione della stazione Alta Velocità. Le parti si impegnano, ognuna relativamente alle proprie competenze, a rendere possibile quanto indicato, tenendo conto dei limiti derivanti dal pieno rispetto delle procedure previste dalla normativa vigente.

10.3 La cantierizzazione delle opere di cui al presente accordo dovrà essere coordinata con la realizzazione del progetto della nuova Grande Stazione, nonché con

le opere di cui all'art.14 comma 2 lett. e)-f)-g) dell'accordo territoriale del 18/7/2006, ed alle modalità di cantierizzazione previste per le stesse.

ART. 11 - CLAUSOLA DI EFFICACIA

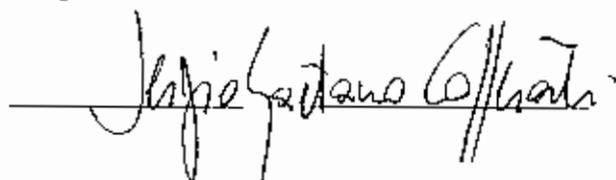
11.1 Il presente Accordo acquisisce efficacia con la ratifica da parte degli Organi competenti secondo l'ordinamento vigente.

11.2 Nel caso non dovessero concretizzarsi le condizioni generatrici delle disponibilità finanziarie derivanti dalla valorizzazione delle aree, RFI realizzerà esclusivamente il tratto dell'asse Nord-Sud da Via Bovi Campeggi all'ingresso alla stazione AV; la restante parte del progetto approvato con il presente accordo sarà a spese del Comune.

Letto, approvato, sottoscritto in 4 copie originali.

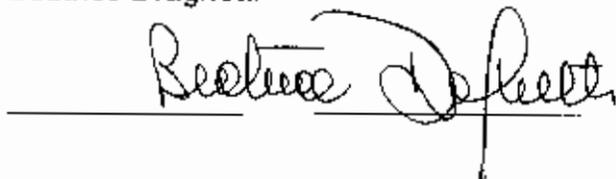
Il Sindaco del Comune di Bologna

Sergio Gaetano Cofferati



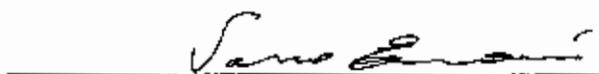
La Presidente della Provincia di Bologna

Beatrice Draghetti



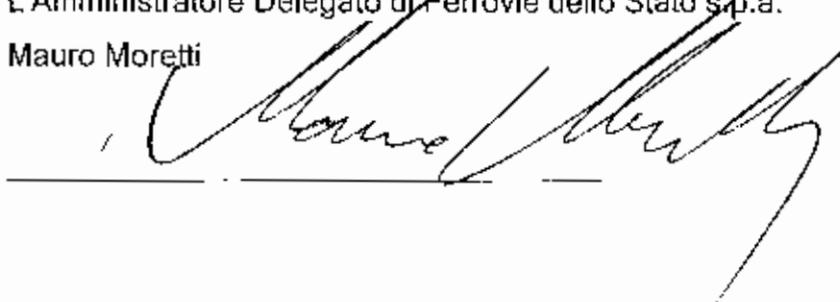
Il Presidente della Regione Emilia - Romagna

Vasco Errani



L'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato s.p.a.

Mauro Moretti



Bologna, 19 Giugno 2007

ACCORDO TRA COMUNE DI BOLOGNA, PROVINCIA DI BOLOGNA, REGIONE EMILIA ROMAGNA E R.F.I. SPA RELATIVAMENTE AGLI IMPEGNI RECIPROCI VOLTI A FAVORIRE LA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI A SUPPORTO DELLA NUOVA STAZIONE FERROVIARIA DI BOLOGNA - ALLEGATO A

I TRACCIATI SONO DA RITENERSI INDICATIVI E VERRANNO MAGGIORMENTE DETTAGLIATI NELLE SUCCESSIVE FASI DI PROGETTAZIONE

INTERVENTI FASE 1



INTERVENTI FASE 2



DEMOLIZ. EDIF. "FERRO DI CAVALLO"



INTERVENTI FASE 3



CODICE INTERVENTO RICHIAMATO NEL TESTO DELL'ACCORDO

0.0x

