

autostrade // *per l'italia*

Società per azioni
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Atlantia S.p.A.
Capitale Sociale € 622.027.000,00 interamente versato
Codice Fiscale e n. di iscrizione al Registro delle Imprese di Roma 07516911000
C.C.I.A.A. ROMA n. 1037417 - P.IVA 07516911000 - Sede Legale: Via A. Bergamini, 50 - 00159 Roma

LETTERE : VIA A. BERGAMINI, 50 - 00159 ROMA
TELEGR. : AUTOSTRADE ROMA
TELEX : AUTSPA N. 612235
TELEF. : 06.4363.1
TELEFAX : 06.4363.4090
E-MAIL : info@autostrade.it
WEBSITE : www.autostrade.it
PEC : autostradeperlitalia@pec.autostrade.it

NS. RIF.

AD/DVSR/DVSI/IAS/AAA/PF

Spett.le
Amministrazione Provinciale
Servizio Infrastrutture Viarie e Programmazione
Piazza Caduti per la Libertà, 2
48121 Ravenna
provra@cert.provincia.ra.it

e, p.c.: Spett.le
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E
DEI TRASPORTI
Direzione Generale per la Vigilanza sulle
Concessionarie Autostradali
Via Nomentana, 2
00161 ROMA
svca@pec.mit.gov.it

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E
DEI TRASPORTI
Direzione Generale per la Vigilanza sulle
Concessionarie Autostradali
UIT-BOLOGNA
Viale Angelo Masini, 8
40126 BOLOGNA
uit.bologna@pec.mit.gov.it

Spett.le ns.
DIREZIONE 3° TRONCO
Via Magnanelli n. 5
40033 Casalecchio di Reno (BO)
autostradeperlitaliad3bologna@pec.autostrade.it

Oggetto: AUTOSTRADA A 14 Dir "DIRAMAZIONE PER RAVENNA"
Amministrazione Provinciale di Ravenna
Nuovo svincolo con la Strada Provinciale S.P.253 'San Vitale' nel comune di
Bagnacavallo in località "Borgo Stecchi".
Progetto Definitivo
ISTRUTTORIA E PARERE

Si fa riferimento alla lettera di codesta Provincia fasc. 2514/14 dell'11.09.2020 (prot. Aspi n. 38509 stessa data), con la quale codesto Ente ha ripercorso l'iter programmatico e progettuale che lo ha portato ad individuare l'intervento consistente nel nuovo svincolo in oggetto, nonché al relativo progetto definitivo allegato alla stessa lettera di trasmissione.

L'iniziativa riguarda la realizzazione di un nuovo svincolo al km 16+340 della Diramazione autostradale per Ravenna (A14dir), nel tratto liberalizzato posto a nord della barriera di esazione di Ravenna (progr. km 8+500) e compreso tra i due svincoli liberi di Bagnacavallo (posto a circa 2,8 km di distanza a sud) e Ravenna-Fornace Zarattini (a 10,2 km di distanza a nord).

L'intervento è localizzato in Comune di Bagnacavallo in località Borgo Stecchi e prevede il collegamento alla SP 253R 'San Vitale', immediatamente a sud-est della zona industriale di Bagnacavallo.

La soluzione progettuale prevede uno svincolo completo, con le rampe di entrata e uscita dall'A14dir su tutte e quattro le direzioni, collegate alla SP253R attraverso due nuove rotatorie previste sulla stessa strada provinciale e posizionate sui due lati dell'autostrada. Il collegamento tra le due rotatorie avviene sfruttando l'esistente opera di sottoattraversamento dell'A14dir da parte della provinciale, prevedendo altresì l'ampliamento dello stesso viadotto per potervi alloggiare le nuove corsie specializzate di entrata/uscita dall'autostrada.

In merito alla soluzione proposta, presa visione del succitato progetto definitivo, con la presente si esprime un parere favorevole sull'intervento, sebbene subordinato al recepimento delle prescrizioni e osservazioni contenute nella specifica Nota Tecnica allegata.

Riguardo tali prescrizioni, si anticipano di seguito solo i due aspetti più significativi, che concernono temi relativi all'applicazione dei criteri di dimensionamento statico e sismico delle opere strutturali in ampliamento nonché alle attribuzioni di competenza delle barriere acustiche.

In entrambi i casi, come descritto nel prosieguo, Aspi è comunque disponibile a concordare le modalità di attuazione di opere che in parte, nel breve-medio termine, sarebbero state comunque di competenza della scrivente.

A) Ampliamento del viadotto sulla SP253R

Lo standard della scrivente Concessionaria prevede, per l'ampliamento delle opere d'arte esistenti, la solidarizzazione della porzione in ampliamento alla struttura esistente; ciò al fine di ottimizzare le performance statiche e dinamiche delle due porzioni di manufatto, sia a livello globale che locale. Pertanto, il progetto dovrà prevedere tale configurazione strutturale, la cui definizione, a motivo della necessità di adeguare la struttura esistente, comporterà anche la caratterizzazione della struttura esistente ai sensi della normativa vigente. Al riguardo, si segnala che il viadotto autostradale oggetto di ampliamento (sulla SP253R 'San Vitale') rientra nel programma di adeguamento sismico dell'infrastruttura ai sensi di quanto richiesto da OPCM3274:2003 e s.m.i.; in particolare, il "tempo di intervento" calcolato ai sensi della circolare del DPC del 04/11/2010 prot. DPC/SISM/0083283 per il viadotto in argomento risulta essere inferiore a 10 anni. Pertanto, poiché i tempi di realizzazione dell'ampliamento necessario per la realizzazione dello svincolo sono dello stesso ordine di grandezza dei tempi di adeguamento sismico programmati dalla scrivente, anche per garantire unitarietà al processo sarebbe auspicabile -oltre che opportuno- che i due interventi venissero progettati e

realizzati contestualmente e che -in ogni caso- per il dimensionamento alle azioni sismiche dell'opera si considerasse il layout dell'opera nella configurazione finale ampliata; ciò consentirebbe peraltro di ottimizzare le lavorazioni, ridurre i costi e minimizzare gli impatti sull'esercizio e sul territorio.

Alla luce di quanto sopra, si richiede che l'intervento di ampliamento e di adeguamento sismico dell'esistente venga realizzato dal Proponente in un'unica soluzione e al riguardo la scrivente si rende disponibile a finanziare la quota di lavori afferente all'adeguamento sismico delle porzioni esistenti del viadotto, formalizzando tale possibilità all'interno della stipulanda Convenzione tra le Parti, di cui si tratterà nel seguito.

B) Opere di mitigazione acustica

Si conviene sul posizionamento e sulle dimensioni delle barriere acustiche previste nel progetto di codesta Provincia; per quanto riguarda l'attribuzione di competenza dei vari tratti previsti, occorre analizzare la quota parte di tutela acustica connessa, da un lato, alla realizzazione del nuovo svincolo con le modifiche di traffico da esso indotte e, dall'altro, all'esistente nastro autostradale, ascrivibile quindi al Piano di Risanamento Acustico di competenza della Concessionaria. Pertanto, sulla base degli elementi tecnici emersi nello studio di codesta Provincia, si ritiene che le competenze degli interventi di mitigazione acustica ivi configurati siano da ripartirsi diversamente da come ipotizzato, e in particolare come di seguito esposto:

- Barriera n.1 – a cura ed onere della Provincia di Ravenna invece che di ASPI;
- Barriera n.2 – a cura ed onere della Provincia di Ravenna per il tratto davanti ai ricettori posti in corrispondenza del viadotto (barriera acustica su opera d'arte) e ad onere di ASPI per il tratto davanti ai ricettori posti oltre il viadotto (barriera acustica su terra), invece che tutta di ASPI;
- Barriera n.3 – si conferma a cura ed onere della Provincia di Ravenna.

In relazione alla barriera acustica n. 2, si ritiene comunque opportuno ottimizzare l'uso delle risorse economiche pubbliche, tenendo conto delle tempistiche attuative degli interventi di realizzazione dello svincolo da parte della Provincia e del Piano di Risanamento Acustico da parte di Aspi; in particolare, qualora la realizzazione dello svincolo venisse avviata prima dell'avvio (al momento previsto per il 2° semestre 2023) della gara pubblica per la realizzazione dell'intervento del PRA in cui è contenuta la suddetta opera di mitigazione acustica, la scrivente si rende disponibile a provvedere allo stralcio del proprio intervento dal PRA in modo che la barriera venga realizzata nell'ambito dei lavori della Provincia, dietro corrispettivo da parte di Aspi del relativo importo economico e formalizzando tale possibilità all'interno della stipulanda Convenzione tra le Parti.

A completamento di quanto indicato in merito agli aspetti principali, si rimanda comunque all'esame di detta Nota Tecnica allegata, che contiene sia l'esplicitazione di dettaglio dell'istruttoria che alcuni elementi utili a codesta Provincia per il prosieguo delle fasi progettuali.

Specificamente in sede di progetto esecutivo, ci si riserva di esprimersi anche su aspetti di maggior dettaglio, all'esito del riscontro delle osservazioni e prescrizioni qui esposte nonché delle valutazioni che potranno eventualmente essere formulate da parte di altri Enti chiamati ad esprimersi nell'ambito delle relative fasi autorizzative.

In ogni caso, in sede di progetto esecutivo completo dell'iniziativa, ci si riserva di fornire prescrizioni e indicazioni operative più specifiche, relative a tematiche proprie di tale fase progettuale

(per quanto di competenza Aspi), quali – a titolo esemplificativo ma non esaustivo – impianti elettrici e relative opere civili, impianti tecnologici, barriere di sicurezza, piano di manutenzione, risoluzione delle interferenze, eventuali aspetti del PSC riguardanti Aspi, opere a verde, ecc.

Successivamente all'approvazione da parte di Aspi del Progetto che verrà trasmesso alla scrivente in recepimento delle prescrizioni contenute nella presente, dovrà essere predisposta e sottoscritta un'apposita Convenzione fra le Parti, da sottoporre preventivamente all'esame ed alla approvazione del ns. Concedente MIT, che regolerà gli aspetti realizzativi, patrimoniali, gestionali e manutentivi del nuovo svincolo e della relativa viabilità di accesso.

Nel testo di detta Convenzione sarà tra l'altro indicato che la totalità degli importi progettuali, di appalto, realizzazione, direzione dei lavori e collaudo (esclusi gli eventuali oneri pro quota prima citati per gli specifici aspetti sismici ed acustici) saranno a totale cura ed onere della Provincia di Ravenna, la quale dovrà altresì provvedere per proprio conto all'ottenimento di tutte le necessarie autorizzazioni di legge nonché all'ottemperanza delle prescrizioni acquisite ed acquisende, nell'ambito dei relativi procedimenti approvativi.

Inoltre, per quanto riguarda le competenze delle opere, in questo specifico caso si anticipa fin d'ora che le rampe di ingresso e uscita dall'autostrada rimarranno di proprietà del Proponente, con i relativi oneri di realizzazione e manutenzione; per le operazioni invernali e l'esercizio di tali suddetti tratti, la gestione sarà invece di stretta competenza ASPI. Nel testo di detta Convenzione sarà altresì specificato che la Provincia dovrà manlevare questa Società ed il proprio Concedente da eventuali richieste di terzi – sia pubblici che privati – a qualsiasi titolo espresse, incluse eventuali richieste afferibili a vizi procedurali connessi all'iter approvativo delle opere, condotto in proprio dal Proponente.

Rimane inteso che il suddetto parere resterà comunque subordinato a quello del nostro Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al quale la presente viene inviata per conoscenza, nel rispetto degli obblighi convenzionali e di legge.

Allegato: Nota Tecnica

autostrade // per l'italia
Società per azioni
Direzione Sviluppo Rete Italia
Il Direttore
(Mila Del Gobbo)