



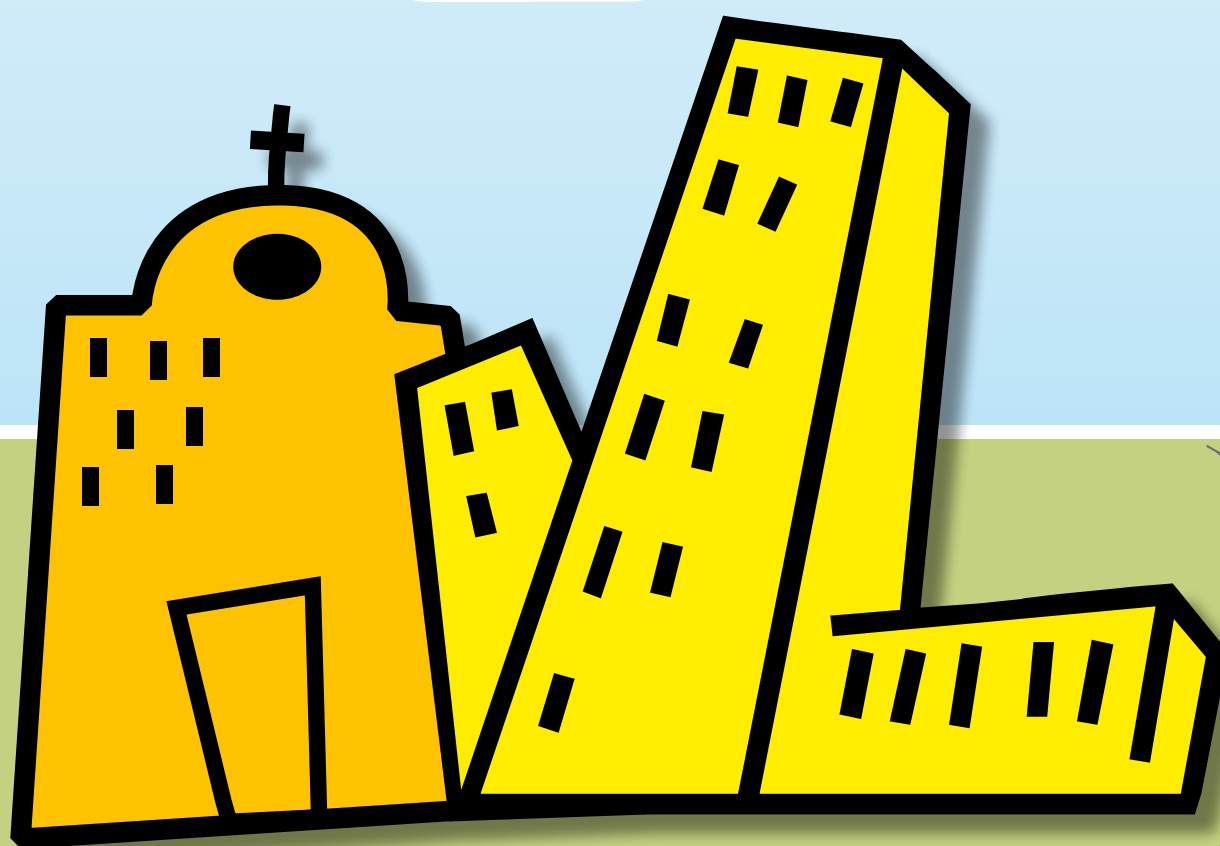
Comune di Nonantola



Provincia di Modena

Tangenziale di Nonantola

Dal 2004 ad oggi tutte le tappe di
un'infrastruttura indispensabile per
garantire più sicurezza, una migliore
qualità della vita e una mobilità più
sostenibile





► **Emilio Sabattini** Presidente della Provincia di Modena

Un'opera prioritaria per la Provincia

Dopo quattro anni, finalmente riusciamo a venire a capo di una vicenda che ha dell'incredibile.

C'è voluto tutto questo tempo per chiudere i contenziosi pregressi e adesso si può ripartire da zero, andando subito a gara per aggiudicare i lavori e la realizzazione dell'opera.

E' una storia che è difficile spiegare ai cittadini, ed è poco comprensibile anche a chi ha responsabilità istituzionali, anche se possiamo dire di avere la coscienza tranquilla: questo ritardo

non è nostra responsabilità. Ciò che conta, comunque, è essere arrivati alla fine. O meglio, all'inizio...

Quest'opera è stata indicata dalla Provincia di Modena tra quelle prioritarie, insieme alla Pedemontana.

Le scelte fatte in questi anni lo confermano: da quelle finanziarie nei nostri bilanci e nei piani di investimento alla decisione di posticipare altre opere per poter completare l'intero finanziamento di questa infrastruttura.

Pur nella soddisfazione di questo risultato importante, non si può tuttavia negare che ci sia un problema urgente, che riguarda la modernizzazione del Paese.

Quanto è accaduto con quest'opera – e non è, purtroppo, un fatto isolato – segnala la necessità di un cambiamento profondo, che passa attraverso una maggior responsabilizzazione delle autonomie locali.

Perché ritardi e inefficienze non abbiano più a ripetersi.



► **Pier Paolo Borsari** Sindaco di Nonantola

Quando alle polemiche rispondono i fatti

Care cittadine e cari cittadini con questo inserto al periodico del Comune, abbiamo voluto, insieme alla Provincia, ricostruire i passaggi più importanti che hanno caratterizzato, in questi cinque anni di legislatura, la "vicenda Tangenziale" per permettere a ciascuno di voi di farsi un'opinione consapevole. Non è improprio parlare oggi del fatto che alla partenza della legislatura quello che Provincia e Comune hanno ereditato da Anas era un sostanziale terremoto progettuale ed amministrativo e il lavoro fatto in questi mesi è stato quello di procedere alla rimozione della tante macerie e permettere di realizzare l'opera più importante che il nostro territorio aspetta da tanti anni e che con senso di dovere e responsabilità le Istituzioni locali hanno preso in carico totalmente dal 2004. E' utile ricordare ora i problemi che si

sono risolti: dalla situazione conflittuale con i proprietari sui procedimenti di esproprio, al vincolo arrivato a Luglio 2004 dall'allora Soprintendente Garzillo sui terreni della Partecipanza, all'assenza di uno screening ambientale per arrivare alle risorse mancanti e al contenzioso con la ditta aggiudicataria dell'appalto del 1998.

Tutti questi problemi sono stati oggi risolti e permettono di rifare l'appalto in condizioni di normalità amministrativa e di consentire che si apra finalmente la stagione delle ruspe.

E su questa collaborazione lineare e costruttiva che Provincia e Comune hanno condiviso anche quelle che dovranno essere le tappe che qualificheranno la viabilità principale.

Partiranno infatti parallelamente alla realizzazione della Tangenziale anche interventi sulle strade provinciali attuali (da parte del Comune e con risorse

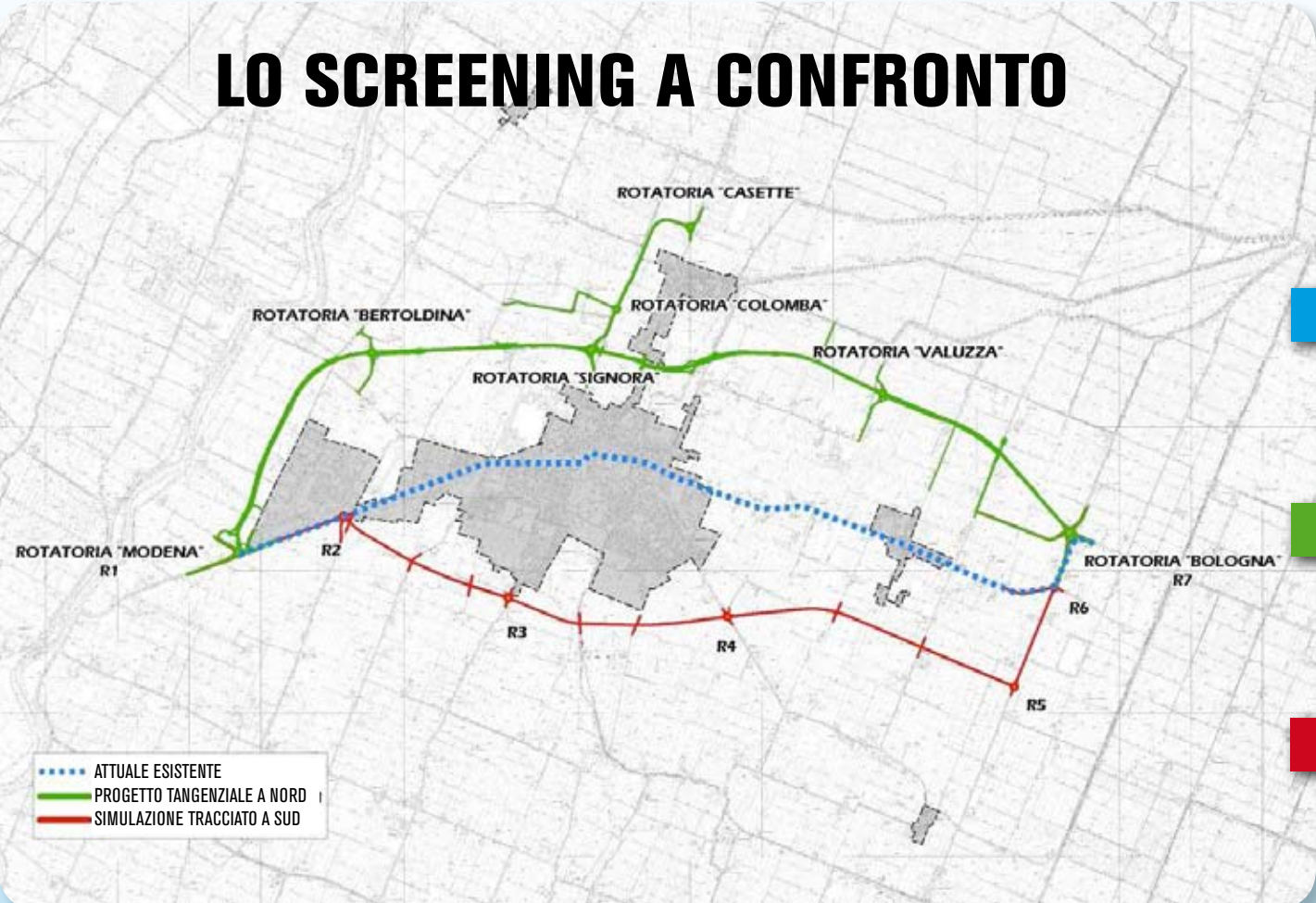
della Provincia), ovvero il collegamento ciclabile fra il capoluogo e la frazione di Via Larga e la rotatoria all'incrocio fra la Via di Mezzo e le vie Guercinesca Est ed Ovest nella frazione di La Grande. A lavori iniziati la Provincia partirà con la progettazione dell'allargamento e messa in sicurezza della Via Limpido, che sarà totalmente trasformata in strada provinciale per completare l'eliminazione dell'attraversamento del Capoluogo e delle due principali frazioni di Casette e Via Larga della sp. 255 e della sp 14. Questi sono i fatti accaduti. Questa Amministrazione vi ha contribuito assieme alla Regione ed alla Provincia con tenacia, determinazione, responsabilità e capacità, commettendo sicuramente qualche errore nel percorso, ma senza perdere di vista l'obiettivo finale: realizzare un'opera fondamentale per questo nostro territorio che ne cambierà il futuro, in meglio.



Il primo stralcio partirà da via Gazzate (innesto lato Modena) per arrivare alla rotatoria di via Fossa Signora e da qui proseguire fino allo svincolo a rotatoria sulla strada provinciale 14 Via Di Mezzo in direzione La Grande oltre Casette. Il secondo stralcio partirà dalla rotatoria di Via Fossa Signora e da qui proseguire fino allo svincolo in direzione Bologna.

Eccola, finalmente

LO SCREENING A CONFRONTO



Il progetto della tangenziale prevede un tracciato di circa sette chilometri con la realizzazione di cinque rotatorie all’inizio e alla fine del tracciato, così come nelle principali intersezioni con la viabilità comunale. Sono in programma anche due sottopassi in coincidenza con Via di Mezzo e via Mislè, nonché diversi sottopassi ad uso ciclo pedonale

Tracciato attuale esistente interno all’abitato

TRATTO	TIPOLOGIA	Tratto m	TEMPO PERCORRENZA
Rotatoria Modena-Rotatoria Bologna	Viabilità esistente	6.936	530 sec.

Progetto Tangenziale a NORD

TRATTO	TIPOLOGIA	Tratto m	TEMPO PERCORRENZA
Rotatoria Modena-Rotatoria Bologna	Nuova sede	7.138	370 sec.

Simulazione di tracciato a SUD

TRATTO	TIPOLOGIA	Tratto m	TEMPO PERCORRENZA
Rotatoria Modena-Rotatoria Bologna	Risezionamento/ Nuova sede	7.212	417 sec.



Simulazioni virtuali di progetto Sopra, la rotatoria Valuzza e sotto la rotatoria Bologna

Le cinque tappe fondamentali dell'infrastruttura

1 La prima tappa del lavoro per rimettere ordine sul progetto Tangenziale ha riguardato l'avvio del confronto con le circa 60 proprietà interessate dagli espropri dei terreni. Contrariamente alla discutibile metodologia che a suo tempo ha determinato la **situazione conflittuale ereditata dalla gestione Anas** e che ha portato per ben due volte il Tar a sospendere l'iter amministrativo prima del passaggio della titolarità del progetto alla Provincia, da subito si è stabilito di impostare le procedure d'esproprio utilizzando un **trasparente metodo di confronto con i cittadini coinvolti** che, da una parte, consentisse la corretta determinazione delle indennità nel rispetto dei vincoli normativi in vigore e, dall'altra, evidenziasse gli eventuali correttivi progettuali in grado di mitigare, nel limite del possibile, l'impatto dell'infrastruttura sulle proprietà private e, conseguentemente di incidere positivamente sul costo dell'esproprio.

Parte così verso la fine del 2005 il **confronto con le associazioni degli agricoltori** per valutare preliminarmente la ricaduta in termini macroscopici, in seguito al quale inizia la stagione degli incontri con ogni singola proprietà. **L'attività capillare di confronto e di ascolto** permette di far emergere tutte le problematiche diverse che impattano su ogni singola proprietà interessata e per ognuna di essa vengono analizzate con **criteri omogenei ed uniformi** gli impatti sugli scoli, le sconfigurazioni poderali, le necessità di accesso alla rete viaria comunale, gli impatti sui fabbricati. Il lavoro concretizzatosi tra il 2006 e il 2007 porta, dopo circa 400 incontri singoli, a concludere, con la quasi totalità delle proprietà interessate, accordi bonari. Ad oggi sono già iniziati i pagamenti per corrispondere l'80% delle indennità in base alla tempistica concordata. Solo per una proprietà sono in corso le normali procedure di esproprio.

A conclusione degli accordi fra le proprietà e la Provincia si attiva con alcune di loro un secondo momento di confronto col Comune che, ove legittimamente ammissibile e nel pieno rispetto delle vigenti normative in materia, porta a condividere delle compensazioni urbanistiche che in luogo del pagamento delle indennità di esproprio in denaro convertono tali valori in diritti edificatori. Ad oggi le indennità che sono state trasformate in accordi urbanistici, ammontano a circa 1,2 mln di euro.

2 Nel maggio del 2008 termina il lavoro di adeguamento urbanistico che per tappe successive ha portato a modificare in maniera importante il progetto della Tangenziale. Rispetto al progetto Anas del 1998 e senza toccare il tracciato principale, **Comune e Provincia** hanno lavorato per modificare tutta una serie di opere collegate e a ridisegnare tutti i collegamenti fra la Tangenziale e il resto della viabilità comunale e provinciale (la Sp. 14 che attraversa il territorio di Nonantola in direzione nord – sud). **Il progetto iniziale** prevedeva, infatti, svincoli a livelli sfalsati e la presenza di 8 cavalcavia per garantire la continuità



Simulazioni virtuali di progetto La rotatoria Signora, strategica novità progettuale. Nella pagina a fianco la rotatoria Modena

di alcune strade comunali e poderali che della Via di Mezzo. Quel progetto manteneva collegate in maniera poco

funzionale le due strade più importanti: la Tangenziale e la Via di Mezzo. Con la rivisitazione complessiva del progetto iniziata nel 2003 si sono sostituiti tutti i cavalcavia con 5 rotonde equidistanti fra loro che permettono di collegare i 2 svincoli iniziali in lato Modena e in lato Bologna e quelli sulle vie Gazzate e Valluzza. **L'ultima rotonda sulla Fossa Signora è la vera novità progettuale** perché permette con l'allargamento di Via Fossa Signora di collegare la Tangenziale e la Via di Mezzo a nord delle Casette verso la Grande. Questa bretella diventa a tutti gli effetti, la variante al tratto urbano della Via di Mezzo e permetterà di intercettare tutto il traffico che da Ravarino vuole dirigersi verso Modena e/o Castelfranco. L'altro impegno sul versante amministrativo è stato il **completamento della verifica di interesse storico - culturale fatta sui terreni della Partecipanza** interessati dall'esproprio della Tangenziale a seguito della procedura di vincolo attivata nel 2004 dall'allora Soprintendente Garzillo. La verifica ha portato al non interesse storico della parte d'area agricola interessata dall'opera dando così certezza all'esproprio.

3 Sempre a maggio del 2008 termina in Regione lo screening ambientale del progetto, passaggio essenziale per consentire il riavvio dei lavori. Nello **screening ambientale** presentato dalla Provincia, sono esaminati sotto il profilo trasportistico ed ambientale gli impatti originati dall'attuale tracciato storico della S.P. n°255 e dalle 2 possibilità di corridoi della variante: quello di progetto a Nord di Nonantola e una simulazione di corridoio a sud di Nonantola. **L'analisi trasportistica** conferma la sostanziale invarianza in termini di lunghezza delle 2 possibilità rispetto al tracciato storico, ma evidenzia un dato importante: **il progetto Nord si percorre con un tempo del 30% inferiore**

- 1** Il lavoro con le proprietà per gli espropri del terreno
- 2** L'operazione urbanistica e il percorso amministrativo
- 3** Lo screening ambientale
- 4** Il finanziamento dell'opera
- 5** La chiusura del contenzioso e il programma lavori

all'attuale tracciato, mentre per la scelta a sud il risparmio scende al 20%. Il secondo elemento che emerge è la **maggiore efficienza trasportistica del progetto Nord** che da migliori performance rispetto all'alternativa a sud. Risultato questo che si amplifica con l'aggiunta della bretella di Casette in variante alla Sp. 14 che migliora ulteriormente il riordino del traffico di persone e merci che utilizza la viabilità principale che attraversa il territorio di Nonantola. **Lo screening interviene esaminando anche l'impatto dell'opera sull'ambiente** e sulle sue principali componenti: suolo, sottosuolo, acque superficiali e sotterranee, flora e vegetazione, fauna, con particolare attenzione alle ricadute sull'area del Torrazzuolo e sulle zone urbanizzate. Vengono, infatti, esaminati i principali fattori critici quali il rumore e l'inquinamento atmosferico. L'analisi dell'impatto sull'ambiente mostra come il confronto fra le possibilità di progetto "Nord" e "Sud" comporti indubbi vantaggi e miglioramenti rispetto alla situazione attuale ma anche in questo caso con una **leggera prevalenza complessiva per la scelta di progetto a nord di Nonantola**. Lo screening termina con una serie di prescrizioni che la **Regione** chiede di inserire per qualificare il progetto sotto il profilo della sostenibilità ambientale. Si tratta di **barriere antirumore, d'asfalti fonoassorbenti, d'impianti per il trattamento delle acque di prima pioggia e d'interventi di rinaturalizzazione** che fanno aumentare di quasi 3,75 milioni d'euro l'importo dei lavori ma che rendono sicuramente più adeguato e qualificato il progetto della Provincia.

4 Nel 1998 il quadro progettuale finanziato da Anas per realizzare la variante di Nonantola ammontava a 45.650.000.000 di vecchie lire pari a circa 23,5 milioni d'euro. Nel 2004 nella convenzione che trasferiva alla

Provincia la titolarità di 3 opere e dei loro quadri finanziari, le risorse trasferite ammontavano a 67 milioni di euro di cui solo 18,2 milioni rinconducibili all'appalto della Variante di Nonantola. **Il costo complessivo del progetto della Provincia ammonta oggi a 43,4 milioni d'euro**. Per arrivare alla copertura di questa somma partendo dai 18,2 milioni la **Provincia** e la **Regione** nel corso del 2008 **hanno stanziato complessivamente 25,2 milioni d'euro garantendo la copertura totale di tutto il progetto**.

5 A febbraio 2009 mediante l'accordo fra la **Provincia di Modena e Anas** per lo sblocco della situazione in essere con la ditta Lauro aggiudicataria dell'appalto nel 1998, si compie **l'ultimo e più importante passo** per dare certezza alla realizzazione della Tangenziale di Nonantola. In base all'intesa, Anas procederà entro fine marzo 2009 a terminare la **procedura di recesso del contratto con la ditta Lauro**, consentendo alla Provincia di avviare la gara d'appalto entro la primavera 2009. La decisione ultima è arrivata dopo due giorni d'incontri avvenuti nelle giornate di martedì 24 e mercoledì 25 febbraio scorsi, a Roma alla presenza del Comune, della Provincia,



dei vertici Anas, dei rappresentanti della ditta Lauro. Negli incontri si è verificata l'impossibilità di arrivare ad una soluzione transattiva che avrebbe consentito di far riprendere i lavori da parte della ditta Lauro, risolvendo i

problemi di contenzioso in essere. Con la scelta di separare definitivamente il contenzioso pregresso che rimarrà di competenza Anas, dall'esecuzione dell'opera, si è raggiunto dopo quattro anni dal passaggio della titolarità dell'opera in capo alla Provincia, l'obiettivo di superare tutti i diversi ostacoli che hanno caratterizzato l'iter travagliato di quest'opera ed ottenere il via libera.

Con la firma che il presidente dell'Anas porrà sull'atto di rescissione del contratto, si potrà procedere alla fase esecutiva dei lavori.

Non appena Anas avrà firmato la rescissione, la Provincia pubblicherà, infatti, il bando della nuova gara d'appalto dell'opera che sarà in ogni caso realizzata in due lotti per consentire, dopo la messa in funzione del primo lotto, di poter intervenire su Via di Mezzo, senza interrompere i collegamenti nord sud sul territorio.

Il primo stralcio partirà da Via Gazzate (innesto lato Modena) per arrivare alla rotonda di via Fossa Signora e da qui proseguire fino allo svincolo a rotatoria sulla strada provinciale 14 Via Di Mezzo in direzione La Grande oltre Casette. Il primo stralcio dell'opera ammonterà a quasi 28 milioni d'euro, dei quali nove milioni e mezzo per l'acquisizione di tutte le aree, comprese quelle del secondo lotto.

Il secondo lotto dell'opera già finanziato sarà appaltato non appena saranno ultimate le procedure d'esproprio per l'ultimo proprietario rimasto. All'interno delle somme complessive sopra evidenziate sono contenute anche le risorse per dare inizio agli interventi sulla rete viaria provinciale esistente che Provincia e Comune hanno condiviso in questi mesi e formalizzato nel Protocollo d'Intesa approvato dal Consiglio Comunale in data 03/01/2008.

I numeri della Tangenziale

Costo opera	1°stralcio	2°stralcio	Totale
Lavori ed opere	12.150.000	11.750.000	23.900.000
Espropri	9.540.000	0	9.540.000
Opere complementari	1.580.000	0	1.580.000
Oneri fiscali	1.540.000	1.390.000	2.930.000
Somme a disposizione	3.155.000	2.295.000	5.450.000
	27.965.000	15.435.000	43.400.000

FINANZIATORI

ANAS somme trasferite alla Provincia di Modena riferite alla Tangenziale di Nonantola in base alla Convenzione del 2004	18.200.000
ANAS somme trasferite alla Provincia di Modena in base alla Convenzione del 2004 e ridestinate alla Tangenziale di Nonantola	6.300.000
REGIONE somme stanziare 2008/2009	10.000.000
PROVINCIA somme proprie	8.900.000
	43.400.000

CRONOLOGIA

Gara 1° stralcio effettuata Provincia	Primavera 2009
Avvio Lavori 1° Stralcio	Autunno 2009
Conclusione Lavori 1° Stralcio	Autunno 2011
Gara 2° Stralcio effettuata Provincia	Estate 2010
Avvio Lavori 2° Stralcio	Autunno 2010
Conclusione Lavori 2° Stralcio	Autunno 2012
Gara ciclabile Nonantola-Via Larga effettuata Comune (importo circa 1,2 mln euro)	Settembre 2009
Conclusione Lavori Ciclabile	Estate 2010
Gara Rotatoria Sp14 La Grande effettuata Comune (importo circa 0,8 mln euro)	Inizio 2010
Conclusione Lavori Rotatoria	Fine 2010