



Spett.le

**Regione Emilia-Romagna**

**Area Valutazione Impatto Ambientale e autorizzazioni**

*vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it*

Spett.le

**ARPAE SAC di Bologna**

*aoobo@cert.arpa.emr.it*

**OGGETTO: Istanza di avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (screening), ai sensi del capo II della L.R. 4/2018 relativa al progetto SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD LINEA VERDE - DIRETTRICE CORTICELLA-CASTEL MAGGIORE) presentato dal COMUNE DI BOLOGNA localizzato nei comuni di BOLOGNA e CASTEL MAGGIORE (BO)**

Il sottoscritto

*ING. GIANCARLO SGUBBI*

in qualità di RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO dell'Ente

*COMUNE DI BOLOGNA*

Fa istanza di verifica di assoggettabilità a VIA del progetto denominato “**SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD LINEA VERDE - DIRETTRICE CORTICELLA-CASTEL MAGGIORE)**”, di seguito descritto:

Il progetto della tratta nord della Seconda linea tranviaria di Bologna (Linea Verde) fa parte del nuovo sistema di trasporto rapido di massa a servizio del capoluogo Emiliano previsto dal “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile” (PUMS) della Città Metropolitana di Bologna, approvato nel 2019.

La nuova rete tranviaria è strutturata in 4 linee interconnesse tra loro; la prima ad essere stata progettata è la Linea Rossa, che collegherà il Capolinea di Borgo Panigale, nella zona ovest della città, ai due capolinea “Michelino” e “Facoltà di Agraria” collocati rispettivamente nella zona nord-est ed est della città. Attualmente la Linea Rossa è in fase di progettazione esecutiva.

Il tracciato della Seconda linea tranviaria di Bologna (tratto Nord Linea Verde – Direttrice Corticella-Castel Maggiore) sarà lungo poco più di 7 km, di cui circa 6 km su nuovo percorso e 1,3 km in sovrapposizione alla Linea Rossa.

La linea si svilupperà dal capolinea provvisorio collocato in Via dei Mille, poco prima di Piazza dei Martiri nel centro della città di Bologna, proseguirà su via Indipendenza e via Matteotti utilizzando gli stessi binari della Linea Rossa fino a piazza dell'Unità, e successivamente procederà su un nuovo tracciato che si svilupperà quasi interamente sull'asse sud-nord costituito da via di Corticella e via Bentini, fino a raggiungere il capolinea Nord situato nel comune di Castel Maggiore.

Il capolinea provvisorio di via dei Mille diventerà, quando la Linea Verde sarà completata con la progettazione di un ulteriore tratto, una semplice fermata intermedia dell'itinerario più lungo che collegherà il capolinea Nord con il futuro capolinea la cui posizione sarà individuata successivamente.

Nell'area del capolinea Nord è prevista la realizzazione di un nodo di interscambio modale, con un parcheggio per le auto private e stalli sosta per i bus extraurbani, e di un piccolo ricovero notturno delle vetture tranviarie con annesso locale di servizio.

Il progetto prevede la realizzazione di due sottopassi, uno ad esclusivo utilizzo dei tram, progettato per sottopassare la Tangenziale di Bologna e le rotatorie che permettono il collegamento tra lo svincolo n.6 della Tangenziale e via di Corticella, l'altro ad uso esclusivo dei veicoli su gomma, collocato lungo l'asse costituito da via Ferrarese/via Mazza/Piazza dell'Unità/Via Bolognese, monodirezionale con due corsie di marcia, previsto per bypassare il nodo di via Ferrarese/Piazza dell'Unità, dove sarà presente lo snodo delle due linee tranviarie, e permettere il deflusso dei veicoli provenienti da nord e da est e diretti a ovest.

Il nodo di via Ferrarese/Piazza dell'Unità è il punto di separazione infrastrutturale tra la Linea Rossa e la Linea Verde in corrispondenza del quale i binari della Linea Rossa devieranno verso est per terminare in corrispondenza dei due capolinea "Michelino" e "Facoltà di Agraria", mentre i binari della Linea Verde devieranno verso Ovest e poi verso Nord per occupare via di Corticella e dirigersi verso il capolinea Nord a Castel Maggiore.

La realizzazione del sottopasso lungo l'asse Ferrarese/Mazza/Unità, comporta una modifica della configurazione della Linea Rossa così come prevista nel progetto definitivo.

La differenza principale è riscontrabile nel tratto di via Mazza: nel caso del progetto definitivo della Linea Rossa, il tratto stradale prevede un binario sul lato nord della strada e due corsie monodirezionali in direzione est-ovest per il transito dei veicoli su gomma, mentre per l'inserimento della Linea Verde si è reso necessario collocare lungo via Mazza un secondo binario, sempre in direzione est-ovest, e prevedere una sola corsia monodirezionale per le vetture, in modo tale da poter esercire le due linee senza ritardi e limitare la loro interferenza ad un semplice incrocio dei binari.

Per ovviare al rischio di congestione del traffico dovuto al restringimento della carreggiata destinata al transito dei veicoli su gomma lungo via Mazza, il progetto della Linea Verde prevede pertanto la realizzazione del sottopasso monodirezionale, ad uso esclusivo proprio dei mezzi su gomma, con due corsie di marcia.

E' previsto inoltre l'adeguamento del sottovia ferroviario in via di Corticella, per consentire ai tram di sottopassare la linea ferroviaria di cintura, e l'allargamento del ponte esistente sul Canale Navile per ampliare la sede stradale lungo via Bentini.

Lungo il tracciato sono ubicate 17 fermate (di cui 4 in comune con la Linea Rossa), ad una interdistanza media di circa 400 m e massima di circa 500 m.

Per la parte predominante del percorso, la linea tranviaria si sviluppa su una sede riservata a doppio binario, con l'obiettivo di ridurre le interferenze tra la circolazione delle vetture tranviarie e le componenti pubbliche e private della mobilità urbana.

Vi sono alcune eccezioni: è previsto un tratto in promiscuo con i mezzi privati in via S. Anna e via Byron (fino all'intersezione con via Shakespeare), nel quale i binari della linea verranno collocati al centro delle esistenti corsie; nel tratto di percorso comune con la Linea Rossa, inoltre, si conferma che la sede sarà ad un unico binario nel tratto finale di via Matteotti, in cui i tram transiteranno in direzione centro, così come la sede tranviaria sarà a binario unico in via Ferrarese, per i tram che percorreranno la linea in senso opposto.

Il progetto si farà carico di una complessiva riorganizzazione e riqualificazione delle strade su cui insiste il tracciato. Saranno rifatti marciapiedi, illuminazione pubblica, percorsi ciclabili; si procederà allo spostamento e al rifacimento dei sottoservizi presenti.

E' prevista inoltre la riqualificazione e la realizzazione di parcheggi pubblici, distribuiti lungo la linea, per compensare la sosta che sarà necessario ridurre o eliminare lungo il percorso. In particolare, in corrispondenza di Piazza Unità, è prevista la realizzazione di un parcheggio automatizzato multipiano interrato della capienza di circa 80 posti.

Per quanto riguarda infine le alberature presenti lungo la linea, laddove non è stato possibile mantenere quelle esistenti, il progetto prevede la ripiantumazione di un numero di alberi maggiore di quelli che sarà necessario eliminare.

*Il progetto (e le opere connesse, se presenti) è localizzato:*

Città Metropolitana	BOLOGNA
Comuni	BOLOGNA, CASTEL MAGGIORE

Il progetto è sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA (screening), ai sensi del Titolo II della L.R. 4/2018, in quanto:

- ☒ progetto di cui all' Allegato B.3, e in particolare al punto **B.3.8** denominato “**Sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane), funicolari o linee simili di natura particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri**”;
- ☐ progetto di modifica o estensione di progetti di cui agli Allegati A.1, A.2, A.3, B.1, B.2 e B.3, e in particolare al punto **[inserire tipologia progettuale ai sensi della L.R. 4/18]** denominato “**\_\_\_\_\_**”, già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, per le parti non ancora autorizzate, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente;
- ☐ progetto non elencato negli Allegati A.1, A.2, A.3, B.1, B.2 e B.3 ma per il quale il proponente richiede comunque l'attivazione della procedura di verifica (screening).
- ☐ Si precisa inoltre che, il progetto è ricompreso all'interno del Procedimento Unico disciplinato dall'art. 53 della legge regionale 21 dicembre 2017, n.24 “Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio”, presentato dal \_\_\_\_\_ **(inserire il Comune/ Unione dei Comuni/Città metropolitana ecc.)**[barrare solo se ricorre il caso]

Si trasmettono in formato elettronico in allegato alla presente:

- i dati personali del dichiarante ( <i>Allegato1_dati del dichiarante</i> );
- la copia del documento di riconoscimento ( <i>Allegato2_carta d'identità</i> );
- la lista di verifica (check-list) per lo studio preliminare ambientale, debitamente compilata ( <i>Allegato3_check list</i> );
- la ricevuta di avvenuto pagamento delle spese istruttorie di cui all'articolo 31 della L.R. 4/2018;
- l'elenco degli elaborati presentati ( <i>Allegato4_elenco elaborati</i> );
- la dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, ai sensi dell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica n. 445 del 2000, del costo di progettazione e realizzazione del progetto ( <i>Allegato5_atto-notorio</i> );
- la dichiarazione di assolvimento del pagamento di imposta di bollo della presente istanza presentata ( <i>Allegato6_marca da bollo</i> );
- il modello di avviso al pubblico debitamente compilato con i dati relativi al progetto ( <i>Allegato7bis_Modulo_avviso_pubblico_screening_istr_Arpae</i> );
- il Tool Energia ( <i>Allegato 8a_Tool Energia</i> );
- <b>lo Studio preliminare ambientale - Parte 1 di 3 (B381-C-SF-SCA-RG001D_Parte 1 di 3)</b> - si specifica che, data l'elevata dimensione, gli allegati allo Studio preliminare ambientale (contenuti nella parte 2 e 3 dell'elaborato B381-C-SF-SCA-RG001D) saranno consegnati presso le vostre sedi attraverso un DVD, che conterrà inoltre tutti gli elaborati del progetto di fattibilità tecnica ed economica;
- l'elenco elaborati del progetto di fattibilità tecnica ed economica della “ <b>SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD LINEA VERDE - DIRETTRICE CORTICELLA-CASTEL MAGGIORE)</b> ” ( <i>B381-C-SF-GEN-EL001B Elenco elaborati di progetto</i> )

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>- l'elenco elaborati di progetto in cui sono stati evidenziati gli elaborati rilevanti ai fini del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (screening) (<i>B38I-C-SF-GEN-EL001B Elenco elaborati evidenziato</i>)</li></ul> |
|--|

In relazione al progetto in oggetto il sottoscritto:

- ✗ CHIEDE siano specificate, nel provvedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA (screening), le condizioni ambientali necessarie e vincolanti per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi, così come disposto dall'art. 11 della L.R. 4/2018 e dall'art. 5 lettera o-ter del D. Lgs. 104/2017 <sup>(1)</sup>.
- o NON CHIEDE siano specificate, nel provvedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA (screening), le condizioni ambientali necessarie e vincolanti per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi, così come disposto dall'art. 11 della L.R. 4/2018 e dall'art. 5 lettera o-ter del D. Lgs. 104/2017.

Il sottoscritto è consapevole che la Regione Emilia-Romagna, ai sensi dell'art. 10 della L.R. 4/2018, pubblicherà sul portale delle Valutazioni ambientali (<https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb/>) la documentazione trasmessa con la presente istanza.

Luogo, data

Bologna, 20/09/22

---

Il dichiarante

GIANCARLO SGUBBI

*(documento firmato digitalmente)*

---

<sup>1</sup> "o-ter) condizione ambientale del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA: prescrizione vincolante, se richiesta dal proponente, relativa alle caratteristiche del progetto ovvero alle misure previste per evitare o prevenire impatti ambientali significativi e negativi, eventualmente associata al provvedimento negativo di verifica di assoggettabilità a VIA"