



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU



Italiadomani
PIANO NAZIONALE
DI RIPRESA E RESILIENZA



M2 C2 Investimento 4.2 "Sviluppo trasporto rapido di massa"

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

(Cod.Int. 6511 - CUP F31D21000020001)

Procedimento unico di cui all'articolo 53 della L.R. 24/2017 per l'approvazione del progetto definitivo comportante localizzazione dell'opera, apposizione di vincolo preordinato all'esproprio, dichiarazione di pubblica utilità e l'adeguamento della Tavola dei vincoli

Relazione di Controdeduzioni alle osservazioni pervenute dai privati

INDICE

Premessa	1
Criteri dei proponenti	3
Criteri di codifica	4
Criteri di accoglimento	4
Catalogo delle osservazioni	5
Schede delle controdeduzioni	7

Premessa

Procedimento approvativo

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città metropolitana di Bologna, approvato nel mese di novembre del 2019, ha previsto una rete portante del trasporto pubblico metropolitano basata sul Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e su un nuovo sistema di trasporto rapido di massa di tipo tranviario per l'area urbana di Bologna, integrato con il trasporto pubblico su gomma.

Dopo la prima linea tranviaria (Linea Rossa), il cui progetto esecutivo è stato approvato il 24 aprile 2023 e sono attualmente in corso i lavori di realizzazione, l'Amministrazione Comunale ha portato avanti lo sviluppo della suddetta rete tranviaria avviando il progetto del tratto nord della seconda linea tranviaria (Linea Verde) che è stato inserito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con proprio Decreto n. 448 del 16/11/2021, tra gli interventi di interamente finanziati con fondi PNRR.

Nel mese di febbraio 2022, con Delibera di Giunta P.G. n. 79477/2022, è stato approvato il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica del tratto nord della Linea Verde e, successivamente, nell'aprile 2023 è stata affidata l'attività di redazione del progetto definitivo.

Il 16 agosto 2023 è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna l'avviso di avvenuto deposito del progetto definitivo ed è stato avviato formalmente il "procedimento unico" per l'approvazione dello stesso, mediante Conferenza dei servizi, ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017. Tale procedimento, oltre all'approvazione del progetto definitivo della linea tranviaria è anche finalizzato all'approvazione della localizzazione dell'opera in variante alla pianificazione territoriale vigente, alla dichiarazione di pubblica utilità della stessa e all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

Precedentemente alla data di pubblicazione del progetto, il Comune ha provveduto ad inviare le comunicazioni individuali a tutti i proprietari delle aree oggetto di esproprio o di asservimento lungo il percorso della linea tranviaria.

Dal 16 agosto al 15 ottobre 2023, o per 60 giorni naturali e consecutivi dal ricevimento della lettera di comunicazione nel caso di espropri, è stato quindi possibile formulare al Comune osservazioni scritte. Anche a questo scopo sono stati messi a disposizione dei cittadini un numero telefonico ed una casella di posta elettronica per richieste di informazioni e chiarimenti nonché la possibilità di incontri dedicati (sia in presenza che da remoto) al fine di approfondimenti puntuali.

Nello stesso mese di Agosto 2023 è stata avviata la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA (screening) relativa ad alcune parti del progetto che è stato necessario rivedere al fine di

superare alcune condizioni poste in sede della precedente procedura di assoggettabilità a VIA (Screening) che aveva riguardato l'intero tracciato e che si era conclusa con esclusione di assoggettare il progetto alla ulteriore procedura di V.I.A.

In data 8 Novembre 2023 è stata ripubblicata la documentazione integrata del piano particellare del progetto con invio di apposita comunicazione alle proprietà di nuovo coinvolgimento o oggetto di variata dimensione progettuale. Pertanto, anche nell'ulteriore periodo di 30 giorni naturali e consecutivi dal 8 Novembre o comunque dal ricevimento delle predette comunicazioni è stato possibile presentare osservazioni al progetto.

Gli uffici hanno quindi proceduto alla verifica delle osservazioni pervenute dai privati provvedendo a redigere il presente documento di controdeduzioni, le cui risultanze verranno recepite nelle successive fasi di progettazione e realizzazione dell'opera. In analogia verrà predisposto un documento nel quale saranno controdedotti i pareri dei partecipanti alla Conferenza dei Servizi, ivi compresi i Quartieri interessati.

Allo scopo di esaminare approfonditamente i molteplici aspetti relativi all'opera in oggetto, si è attivato un processo di collaborazione tra i vari Settori del Comune di Bologna. Il presente documento nasce quindi con lo scopo di fornire un esaustivo resoconto della fase di raccolta e controdeduzione alle osservazioni pervenute durante il periodo di pubblicazione dei documenti costituenti il progetto definitivo.

Organizzazione dei documenti

Sono complessivamente pervenute 23 osservazioni nei tempi concessi dalla normativa.

Criteri dei proponenti

L'elenco dei proponenti che hanno inviato almeno un'osservazione, e dei quali per motivi di tutela della privacy non è possibile indicarne il nominativo, è stato suddiviso in 5 macro-categorie per facilitare la lettura:

- A – Cittadini;
- B – Consulta;
- C – Società;
- D – Altro;

Al fine di assicurare una maggiore leggibilità al documento, l'elenco dettagliato dei proponenti è riportato nel "catalogo delle osservazioni" in cui vengono citate le apposite schede dedicate a cui si rimanda per la lettura completa delle controdeduzioni. Per ciascuna osservazione, oltre al numero della scheda di riferimento, è indicato: il numero di protocollo, la tipologia del proponente, l'argomento e l'esito.

Criteri di codifica

Le numerose osservazioni ricevute hanno imposto la definizione di una metodologia per la loro codifica che ne facilitasse l'identificazione univoca; sono state individuate le seguenti categorie tematiche:

1. limiti intervento e localizzazione;
2. indennità di esproprio/titolo dell'occupazione/intestazione catastale;
3. circolazione stradale;
4. scelte progettuali di carattere generale;
5. ciclabilità;
6. ambiente (verde, raccolta rifiuti, inquinamento,...);
7. altro

Ogni contributo ricevuto dai proponenti, per le motivazioni sopra esposte, viene identificato con il numero di Protocollo Generale ("PG") del Comune di Bologna di ingresso dell'osservazione stessa e ad esso associato un numero progressivo di scheda. Si sono poi analizzate le singole osservazioni e, nel caso di molteplici contenuti tematici, si è proceduto attribuendo a ciascuno una differente lettera (es: 2a, 2b, 2c, ...) a cui riferirsi per gli approfondimenti/controdeduzioni nelle singole schede.

Criteri di accoglimento

A seguito della valutazione di ogni singola osservazione, formulata la controdeduzione, si è provveduto a indicare il seguente esito:

- ACCOLTA: l'osservazione è risultata pertinente e una volta verificata nello specifico si è ritenuto di poter modificare il progetto ai fini del suo completo accoglimento;
- PARZIALMENTE ACCOLTA: l'osservazione è risultata pertinente ma una volta verificata nello specifico si è ritenuto di poter accogliere solo parzialmente la richiesta modificando il progetto ai fini del suo parziale accoglimento;
- NON ACCOLTA: l'osservazione è risultata pertinente ma da un punto di vista progettuale non accoglibile;
- NON PERTINENTE: l'osservazione risulta NON pertinente rispetto al progetto o rispetto alla specifica fase del procedimento. In particolare, rientrano in questa categoria quelle relative alle indennità di esproprio per le quali si rimanda ad una fase successiva della procedura espropriativa.

Catalogo delle osservazioni

n. PROTOCOLLO GENERALE OSSERVAZIONE	n. rif. Scheda di Controdeduzioni	PROPONENTE	ARGOMENTO	ESITO
572254/2023	1	Cittadini	3. Circolazione stradale	ACCOLTA
586384/2023	2	Cittadini	4. Scelte progettuali di carattere generale	PARZIALMENTE ACCOLTA
			7. Altro	ACCOLTA
			3. Circolazione stradale	PARZIALMENTE ACCOLTA
604129/2023	3	Cittadini	1. Limiti di intervento e di localizzazione	NON ACCOLTA
			1. Limiti di intervento e di localizzazione	NON ACCOLTA
			1. Limiti di intervento e di localizzazione	NON ACCOLTA
614235/2023	4	Consulta	5. Mobilità pedonale e ciclabile	PARZIALMENTE ACCOLTA
623701/2023	5	Cittadini	7. Altro	ACCOLTA
629356/2023	6	Cittadini	1. Limiti di intervento e di localizzazione	ACCOLTA
			2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale	NON ACCOLTA
631394/2023	7	Cittadini	1. Limiti di intervento e di localizzazione	ACCOLTA
			2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale	NON ACCOLTA
636953/2023	8	Cittadini	7. Altro	NON ACCOLTA
			6. Ambiente	ACCOLTA
			2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale	PARZIALMENTE ACCOLTA
			1. Limiti di intervento e di localizzazione	ACCOLTA
			7. Altro	ACCOLTA
660310/2023	9	Altro	6. Ambiente	PARZIALMENTE ACCOLTA
667107/2023	10	Cittadini	7. Altro	NON ACCOLTA
			6. Ambiente	ACCOLTA
			2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale	PARZIALMENTE ACCOLTA
			1. Limiti di intervento e di localizzazione	ACCOLTA
			7. Altro	ACCOLTA
672067/2023	11	Società	7. Altro	ACCOLTA
			2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale	NON PERTINENTE
672315/2023	12	Società	1. Limiti di intervento e di localizzazione	PARZIALMENTE ACCOLTA
			7. Altro	ACCOLTA
677411/2023	13	Società	1. Limiti di intervento e di localizzazione	PARZIALMENTE ACCOLTA
			2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale	NON PERTINENTE
677289/2023	14	Società	1. Limiti di intervento e di localizzazione	PARZIALMENTE ACCOLTA
			2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale	NON ACCOLTA
677558/2023	15	Società	2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale	PARZIALMENTE ACCOLTA
677592/2023	16	Società	1. Limiti di intervento e di localizzazione	ACCOLTA
			2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale	NON PERTINENTE
677615/2023	17	Società	1. Limiti di intervento e di localizzazione	ACCOLTA
			7. Altro	PARZIALMENTE ACCOLTA
			2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale	NON PERTINENTE
679129/2023	18	Società	1. Limiti di intervento e di localizzazione	ACCOLTA
			7. Altro	ACCOLTA
			4. Scelte progettuali di carattere generale	NON ACCOLTA
			7. Altro	PARZIALMENTE ACCOLTA
679169/2023	19	Altro	4. Scelte progettuali di carattere generale	PARZIALMENTE ACCOLTA
			3. Circolazione stradale	NON ACCOLTA
			7. Altro	PARZIALMENTE ACCOLTA
679179/2023	20	Consulta	4. Scelte progettuali di carattere generale	PARZIALMENTE ACCOLTA
			4. Scelte progettuali di carattere generale	PARZIALMENTE ACCOLTA
			4. Scelte progettuali di carattere generale	PARZIALMENTE ACCOLTA
679202/2023	21	Cittadini	3. Circolazione stradale	ACCOLTA
			7. Altro	PARZIALMENTE ACCOLTA
			7. Altro	NON ACCOLTA
			1. Limiti di intervento e di localizzazione	ACCOLTA
			7. Altro	NON ACCOLTA
			7. Altro	NON ACCOLTA
			2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale	NON PERTINENTE
710640/2023	22	Società	7. Altro	NON ACCOLTA
			2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale	NON PERTINENTE
			7. Altro	PARZIALMENTE ACCOLTA
			7. Altro	ACCOLTA
808103/2023	23	Società	7. Altro	ACCOLTA
			7. Altro	PARZIALMENTE ACCOLTA

Schede delle controdeduzioni

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 3. Circolazione stradale

OSSERVAZIONE N.1

Protocollo Generale n.572254/2023

Contenuto sintetico

La proprietà manifesta la propria *"...totale contrarietà al fatto che nelle vie di piazza dell' Unità (sia lato Est, che lato Ovest) sarà ammessa la circolazione ANCHE del traffico privato..."* in quanto, a differenza della situazione attuale che vede la possibilità di transitare in Piazza dell'Unità solo per il trasporto pubblico, tale *"...traffico privato, sicuramente assai corposo anche nelle ore notturne [...]"*:

- *contrasta manifestamente con le condivisibili intenzioni di pedonalizzazione di cui sopra* (ndr dichiarazione del Sindaco del Luglio 2023);
- *sarebbe comunque superiore anche dopo l'(eventuale) riduzione del traffico pubblico (eventualmente) sostituito dall' attuanda tramvia;*
- *comporterebbe maggiori rumori;*
- *comporterebbe maggiore smog..."*

La proprietà invita *"... quindi a rivedere drasticamente questa concessione, suggerendo di mantenere INIBITA la circolazione dei veicoli privati sui lati della piazza (o per lo meno sul lato adiacente ai civici 11, 12 e 13). Ciò anche in considerazione del fatto che, avendo eliminato (per la fortuna della salute delle alberature presenti) la realizzazione del parcheggio interrato sotto la piazza, non avrebbe più ragione di esistere tale libero transito."*

Deduzioni

Per quanto riguarda il lato est della piazza (su cui si affacciano i civici 11, 12, e 13) si conferma che verrà mantenuto l'attuale regime circolatorio che prevede esclusivamente il transito dei mezzi autorizzati.

Per quanto riguarda la restante parte della piazza è intenzione dell'Amministrazione promuovere un'apposita ed autonoma attività di progettazione dedicata alla riqualificazione della piazza stessa, a seguito della realizzazione delle linee tranviarie. Anche la parte ovest della piazza sarà oggetto di tale intervento e si conferma l'intenzione di limitare significativamente i transiti veicolari sulla piazza, promuovendone la vocazione pedonale.

Il limite d'intervento del progetto della Linea Verde tranviaria non comprenderà pertanto la parte ovest della piazza, che non sarà, quindi, direttamente interessata dalla nuova infrastruttura.

Esito

ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Saranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 4. scelte progettuali di carattere generale

OSSERVAZIONE N.2_a

Protocollo Generale n.586384/2023

Contenuto sintetico

La segnalante esprime il suo "... totale DISSENSO in merito alla realizzazione del sottovia via Ferrarese - via Mazza - via Bolognese..." per le motivazioni di seguito esposte.

La realizzazione del sottovia comporterebbe l'abbattimento "... di tutti gli alberi ad alto fusto e, rilevantemente, molto vecchi siti nell' attuale area centrale di via Ferrarese..." che insieme all'abbattimento "...di un abete ultra - cinquantenario in piazza dell'Unità ed oltre all'abbattimento di molti degli (per non dire tutti gli) alberi di via Mazza...", comporterebbe una notevole riduzione dell'area verde della zona.

Non si ritiene efficace e soddisfacente a livello di compensazione dei suddetti abbattimenti la prevista piantumazione di nuovi alberi che non avrebbero la stessa dimensione di quelli abbattuti e pertanto non avrebbero lo stesso valore e non garantirebbero lo stesso ombreggiamento. A questo proposito, inoltre, non può ritenersi compensativa la piantumazione di nuovi alberi in altre zone diverse da via Ferrarese dove verrebbe a mancare l'ombreggiamento garantito dagli alberi attuali.

La segnalante evidenzia inoltre un ulteriore danno dovuto all'abbattimento degli alberi di via Ferrarese legato al fatto che "...tali alberi ospitano, per una notevole porzione dell' anno, una copiosa colonia di pappagalli verdi, che si spostano tra gli alberi in discorso e quelli siti nei cortili privati degli edifici di via Mazza / piazza dell' Unità; rimuovere gli alberi significa automaticamente compromettere la gradevole presenza di questa specie di uccelli, estremamente piacevoli sia alla vista che all' udito."

Deduzioni

In sede di progettazione esecutiva, pur confermando la realizzazione del sottovia stradale di via Ferrarese, si prevede di modificarne l'andamento planimetrico al fine di salvaguardare il filare di platani posto sul lato sud dell'area verde al centro di detta via, confermando altresì la piantumazione di nuove alberature sul lato nord, a compensazione degli alberi abbattuti.

Inoltre, si prevede di aggiornare l'andamento planimetrico del tracciato allo scopo di salvaguardare tutte le alberature presenti sul lato nord di Piazza dell'Unità, compreso l'albero identificato con la sigla Tdi ø55.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 7. Altro

OSSERVAZIONE N.2_b

Protocollo Generale n. 586384/2023

Contenuto sintetico

La segnalante esprime il timore che *“...la presenza di falde acquifere sottostanti, ben note, rappresenta un potenziale pericolo di allagamenti ed inondazioni durante la realizzazione dell'opera, ma comporta necessariamente e soprattutto un pericoloso movimento e riassetamento della pressione idrostatica sottostante sul medio - lungo periodo, con potenziali ripercussioni strutturali sulla statica degli edifici limitrofi.”*

Inoltre esprime preoccupazione per le conseguenze che *“...le escavazioni, le trivellazioni, la piantumazione dei pali di sostegno (c. d. palancolature)...”* necessarie alla realizzazione del sottopasso potrebbero avere sulla *“...tenuta statica e [...] sull'equilibrio raggiunto in oltre mezzo secolo (in alcuni casi anche di uno) di micro - assestamenti”* degli edifici esistenti nelle zone dove verrà realizzato il sottopasso.

Deduzioni

La progettazione definitiva è già stata sviluppata considerando gli aspetti idrografici e geotecnici della zona d'intervento. In sede di progettazione esecutiva del sottovia stradale di via Mazza-via Ferrarese tali aspetti saranno ulteriormente approfonditi, sviluppando opportune soluzioni progettuali finalizzate a eliminare eventuali barriere od ostacoli alla normale regimentazione della falda e al riequilibrio del livello della stessa, nonché per preservare gli edifici circostanti da danni agli stessi. Sarà inoltre predisposto ed attuato uno specifico Piano di monitoraggio ambientale per controllare i possibili impatti derivanti dall'esecuzione dei lavori.

Attraverso le azioni descritte si ritiene pertanto di potere positivamente riscontrare le preoccupazioni espresse.

Esito

ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 3. circolazione stradale

OSSERVAZIONE N.2_c

Protocollo Generale n.586384/2023

Contenuto sintetico

La segnalante esprime dubbi sulla "...presunta utilità dell' opera, volta nelle intenzioni ad " alleggerire il traffico di superficie "...", in quanto a fronte della volontà di "...ridurre il traffico di superficie nell' incrocio via Mazza / piazza dell'Unità lato est (appunto convogliando il traffico proveniente da via Ferrarese nel sottovia)..." l'assetto progettuale della zona però vede la possibilità per il "...traffico *privato* di circolare appunto nel lato Est di piazza dell'Unità (cosa che ora giustamente non accade, cosa assolutamente inutile e cosa volta solo e solo ad *aumentare* il traffico di superficie in tale incrocio)" .

Deduzioni

Nel ribadire che uno degli obiettivi del progetto è quello di ridurre il traffico veicolare di superficie e, specificatamente, le possibili congestioni derivanti dall'esercizio della nuova infrastruttura tranviaria in corrispondenza dell'intersezione tra Via Ferrarese, Via Mazza e Piazza dell'Unità, si precisa che, per quanto riguarda il lato est della Piazza, sarà mantenuto il regime circolatorio attuale che prevede esclusivamente il transito ai mezzi autorizzati.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 1. Limiti di intervento e di localizzazione

OSSERVAZIONE N.3_a

Protocollo Generale n.604129/2023

Contenuto sintetico

La proprietà ritiene che l'area interessata dall'esproprio non possa essere oggetto degli interventi di progetto, o quanto meno non si comprende "...sulla base di quale principio urbanistico si basi la natura e dimensione dell'esproprio" in quanto l'area è compresa nel "Territorio rurale" e sulla quale non sono quindi possibili interventi che eliminino la permeabilità dei suoli. Inoltre "...contrariamente ai principi assodati sulla tutela del territorio agricolo, il progetto prevede la sottrazione immotivata di un raro esempio di area ancora coltivata posta ai margini della zona urbanizzata".

Deduzioni

Il progetto definitivo della seconda linea tranviaria di Bologna (tratto nord Linea Verde) è oggetto di "Procedimento unico", di cui all'art. 53 della Lr 24/2017, per l'approvazione e conseguente realizzazione delle opere pubbliche afferenti al progetto, nonché l'acquisizione all'interno della Conferenza dei Servizi di tutte le intese, concessioni, autorizzazioni, licenze, pareri, nulla osta, assensi comunque denominati, necessari, in base alla vigente normativa, all'approvazione del progetto definitivo, nonché alla localizzazione della nuova infrastruttura, comportante apposizione di vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità.

Il procedimento unico pertanto ha anche valore ed effetto di variante al Piano in riferimento alla previsione di realizzazione di impianti connessi all'infrastruttura tranviaria anche nel Territorio Rurale, in cui la disciplina del PUG non prevede la possibilità di nuovi insediamenti/infrastrutture, eccetto che per ampliamenti di attrezzature pubbliche esistenti in aree immediatamente contigue al Territorio Urbanizzato.

Nello specifico, si precisa altresì che il progetto prevede che l'area oggetto di osservazione venga nella quasi totalità mantenuta permeabile e oggetto di riqualificazione come area a verde.

Esito

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 1. Limiti di intervento e di localizzazione

OSSERVAZIONE N.3_b

Protocollo Generale n.604129/2023

Contenuto sintetico

Viene inoltre evidenziata una incomprensibile sproporzione tra i mq di area effettivamente necessaria alla realizzazione della linea tranviaria, stimata in circa 600 mq, situata a nord est del lotto e i mq invece espropriati pari a 14.628,53 da destinare prevalentemente ad area verde di progetto, localizzata “...in un UNICO punto della linea tranviaria di proprietà di un unico soggetto”.

Si chiede “...una drastica riduzione della superficie interessata dal vincolo”

Deduzioni

L'area è stata ritenuta idonea alla localizzazione di un importante intervento di riqualificazione urbana connesso alla realizzazione della linea tranviaria, prevedendone la trasformazione in area verde pubblica proprio in ragione della sua connotazione rurale.

Esito

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 1. Limiti di intervento e di localizzazione

OSSERVAZIONE N.3_c

Protocollo Generale n.604129/2023

Contenuto sintetico

Nel caso in cui fosse ritenuto indispensabile procedere all'esproprio come da progetto si chiede "...nella tutela degli interessi dell'espropriato, procedere all'esproprio anche della parte residuale dell'area, attualmente esclusa dall'esproprio, risultando essa del tutto inutilizzabile a seguito della procedura espropriativa, unitamente all'enorme e conseguente diminuzione di valore dell'edificio ad essa sovrastante."

Deduzioni

La parte residuale dell'area esclusa dall'esproprio mantiene la sua accessibilità da via di Corticella e le possibilità attuali di utilizzo.

Esito

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)

ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile

OSSERVAZIONE N.4_a

Protocollo Generale n. 614235/2023

Contenuto sintetico

Nell'ambito degli studi specialistici, si chiede di inserire, al pari del trasporto pubblico e del traffico privato motorizzato, un'adeguata analisi e un completo e approfondito sviluppo progettuale della componente di mobilità ciclistica nello "Studio trasportistico" (02.3), sia nella relazione generale, sia con appositi elaborati grafici corrispondenti (archi della rete della mobilità ciclistica, flussogramma della ciclabilità nel giorno feriale medio, analisi di dettaglio dei nodi viari complessi, etc.), con particolare riferimento alle previsioni del Biciplan e alla loro effettiva integrazione nell'ambito del progetto tranviario.

Deduzioni

Gli studi trasportistici prodotti per il progetto della linea tranviaria mirano principalmente a valutare la quota di domanda che utilizzerà il nuovo sistema di trasporto, basandosi sull'utilizzo di un apposito modello di traffico multimodale, derivato da quanto utilizzato per l'elaborazione del PUMS. Tale modello tiene già conto anche della componente ciclistica degli spostamenti.

Pertanto non si ritiene di procedere all'ulteriore analisi richiesta.

Pertanto gli interventi relativi alla componente di mobilità ciclistica inseriti all'interno del progetto della Linea Verde tranviaria sono stati sviluppati sulla base delle previsioni del Biciplan (ricordando che quest'ultimo non può essere riduttivamente considerato un mero piano di individuazione di percorsi ciclabili, ma bensì come strumento di programmazione per la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto).

In ogni caso, in sede di progettazione esecutiva si provvederà a predisporre un apposito elaborato che illustri l'integrazione tra gli interventi previsti nel progetto della linea tranviaria e la rete ciclabile esistente e pianificata.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.

<div>Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)</div> <div>ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile</div> <div><div>OSSERVAZIONE N.4_b</div><div>Protocollo Generale n. 614235/2023</div></div>	
<div>Contenuto sintetico</div> <div><i>Si chiede di inserire in tutti gli elaborati grafici relativi alla “Circolazione stradale” (08.2.5), non solo nella legenda, ma anche effettivamente sulle tavole di progetto, l’indicazione dei percorsi ciclabili previsti e delle manovre consentite alle bici.</i></div>	
<div>Deduzioni</div> <div>Si prende atto dell’osservazione, tuttavia si evidenzia che non è prevista una riedizione finale degli elaborati del progetto definitivo, che verrà pertanto approvato indicando le prescrizioni da ottemperare al livello progettuale successivo. Pertanto, qualora all’interno del progetto esecutivo vi siano elaborati che contengano informazioni relative alla “Circolazione stradale” si provvederà a che venga verificata la corretta indicazione dei percorsi ciclabili previsti. Per quanto riguarda l’indicazione delle manovre consentite alle biciclette si valuterà l’eventuale rilevanza o meno di tale indicazione.</div>	
<div>Esito</div>	<div>PARZIALMENTE ACCOLTA</div>
<div>Modifica eventuale al Progetto Esecutivo</div> <div>Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.</div>	

<div>Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)</div> <div>ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile</div> <div>OSSERVAZIONE N.4_c</div> <div>Protocollo Generale n. 614235/2023</div>	
<div>Contenuto sintetico</div> <div><i>Colorazione rossa e pittogrammi: come già sperimentato in via Saragozza, si chiede che tutto l’asse portante del Biciplan (linea 6) preveda la colorazione rossa del percorso ciclabile, sia nei tratti di pista ciclabile che in quelli di corsia e in corrispondenza degli attraversamenti, senza interruzioni. Nelle corsie, si chiede che venga ripetuto con sufficiente frequenza (almeno ogni 20 metri) il pittogramma delle bici.</i></div>	
<div>Deduzioni</div> <div>L’osservazione viene condivisa in senso generale con riferimento agli itinerari portanti indicati nel Biciplan (Ciclovía 6 Corticella per la Linea Verde) e, pertanto, quanto richiesto verrà realizzato ove possibile in funzione della specifica soluzione progettuale che verrà adottata (realizzazione di corsia o pista ciclabile monodirezionale su ambo i lati). Si precisa che laddove la sezione stradale non consentirà la realizzazione di una delle soluzioni sopra riportate troveranno attuazione soluzioni alternative (es.: strada urbana ciclabile E-bis o pista ciclabile bidirezionale in sede protetta) per le quali la modalità di rappresentazione (colorazione e pittogrammi utilizzati) potrà essere differente rispetto a quella richiamata al primo capoverso.</div>	
<div>Esito</div>	<div>PARZIALMENTE ACCOLTA</div>
<div>Modifica eventuale al Progetto Esecutivo</div> <div>Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.</div>	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)		
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile		
OSSERVAZIONE N.4_d	Protocollo Generale n. 614235/2023	
Contenuto sintetico		
<p>Per la progettazione e realizzazione dei percorsi ciclabili, che devono essere effettivamente continuativi e ben riconoscibili, si chiede di utilizzare in via ordinaria lo strumento delle “piste ciclabili su corsia riservata” in carreggiata (DM 557/1999, art. 4, c. 1, lett. b); solo in caso di vincoli dimensionali dimostrati realmente insuperabili, utilizzare, in subordine, il nuovo strumento delle “corsie ciclabili” (C.d.S., art. 3, c. 1, n. 12-bis).</p>		
Deduzioni		
<p>Pur condividendo il richiamo dell’osservazione alla necessità di assicurare continuità e riconoscibilità ai percorsi ciclabili, la stessa trova parziale accoglimento in quanto le soluzioni individuate nel progetto hanno dovuto tener conto delle caratteristiche geometriche e funzionali dei tronchi stradali sui quali si inserisce il percorso della linea tranviaria. Pertanto in determinati tratti del tracciato si farà comunque – legittimamente – ricorso anche ad altre tipologie come per esempio le “strade urbane ciclabili E-bis” e le “piste ciclabili bidirezionali”, queste ultime anche in sede propria. Tuttavia, in sede di progettazione esecutiva sarà ulteriormente verificata la più opportuna tipologia di percorso ciclabile da impiegare, tenendo conto delle modifiche recentemente introdotte nel Codice della Strada.</p>		
Esito	PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo		
Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.		

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)	
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile	
OSSERVAZIONE N.4_e	Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico	
<p>Si chiede di inserire nella “legenda sistemazioni urbanistiche” di tutte le tavole progettuali (08.1.3) anche la specifica rappresentazione grafica delle “corsie ciclabili” (striscia tratteggiata di color arancio), al pari di quanto già previsto per le “piste ciclabili”. Qualora, invece, il segno grafico in questione (striscia arancio tratteggiata) fosse stato mal interpretato e significasse in verità una generica continuità e non una segnaletica orizzontale di striscia discontinua, si chiede senz’altro di aggiungere le corsie ciclabili, eventualmente ove necessario nella forma a uso promiscuo e quindi appunto identificate da striscia bianca tratteggiata, in tutti i tratti identificati in tal modo nelle tavole progettuali, che richiedono indubbiamente un percorso ciclabile ben riconoscibile con segnaletica tracciata, seppur più tenue rispetto alla tradizionale pista ciclabile.</p>	
Deduzioni	
<p>L’osservazione viene condivisa in senso generale e, pertanto, quanto richiesto verrà riscontrato in sede di progettazione esecutiva, mediante la specifica individuazione di apposita soluzione progettuale. Si provvederà inoltre, a integrare la legenda delle tavole, con la specifica indicazione delle fattispecie “corsie ciclabili” e “strade urbane ciclabili E-bis” previste dal Codice della Strada.</p>	
Esito	ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	
<p>Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.</p>	

Contenuto sintetico

Case avanzate: si chiede di **inserire in modo diffuso e generalizzato, negli incroci semaforizzati** interessati dal progetto:

- il dispositivo della “casa avanzata” in senso stretto, in tutte le intersezioni dove è consentita la svolta a sinistra;
- il dispositivo della “linea d’arresto avanzata” della pista o corsia ciclabile, nelle intersezioni dove le biciclette possono solo proseguire diritto.

1) TAVOLA 2: VIA DEI MILLE - INDIPENDENZA - PORTA GALLIERA B381C_D_X00_TRM_URB_PP_02_A

All’intersezione Mille-Galliera, provenendo da nord, osserviamo che è particolarmente importante tracciare una casa avanzata, prevedendo un’opportuna corsia ciclabile che risalga verso nord per pochi metri per consentire ai ciclisti di superare le auto ferme al semaforo. Oggi l’impossibilità di risalire la coda porta molti ciclisti a impegnare impropriamente contromano l’adiacente pista ciclabile diretta verso nord.

2) TAVOLA 2: VIA DEI MILLE - INDIPENDENZA - PORTA GALLIERA B381C_D_X00_TRM_URB_PP_02_A

Chiediamo che sia prevista una casa avanzata anche sul lato sud dell’incrocio tra via dei Mille e via Galliera, per facilitare le manovre delle bici che intendono svoltare a sinistra.

3) TAVOLA 5: PIAZZA FERRARESE (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_05_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_02_A)

All’incrocio Saliceto-Mazza-Ferrarese, chiediamo di allestire delle case avanzate agli attestamenti, per chi proviene da via Saliceto e da via Ferrarese.

4) TAVOLA 6: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_06_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_02_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_03_A)

Chiediamo l’inserimento di case avanzate a tutti gli incroci, con particolare riguardo per quelli dove è prevista la svolta a sinistra (via Mitelli).

5) TAVOLA 10: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_10_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_06_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_07_A)

Chiediamo di inserire una casa avanzata su via di Corticella, in corrispondenza dell’incrocio con via Roncaglio.

6) TAVOLA 11: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_11_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_07_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_08_A)

Chiediamo di inserire una casa avanzata lungo la corsia est di via di Corticella, in corrispondenza dell’incrocio con via Don Fiammelli.

7) TAVOLA 12: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_12_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_08_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_09_A)

Chiediamo di inserire una casa avanzata dopo l’incrocio con via Lipparini.

8) TAVOLA 14 (1): VIA BENTINI - VIA SANT’ANNA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_14_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_09_A;)

Chiediamo di inserire una casa avanzata prima dell’incrocio con via Sant’Anna, per consentire una più agevole svolta a sinistra dei ciclisti diretti a nord, verso la stazione di Corticella. Analogamente, chiediamo che sia inserita una casa avanzata sulla corsia ovest di via Bentini, in direzione sud.

DEDUZIONI

La richiesta trova parziale accoglimento, in quanto i dispositivi indicati non possono essere implementati in maniera generica, ma nel rispetto del Codice della Strada e tenendo conto della specifica organizzazione delle diverse intersezioni stradali e delle esigenze di sicurezza legate alla differenziazione delle fasi semaforiche delle varie correnti di traffico presenti (comprese quelle tranviarie).

Pertanto, ove possibile, verranno previsti tali dispositivi; in alternativa, sarà in ogni caso individuata caso per caso un'adeguata e specifica soluzione progettuale per consentire comunque in sicurezza le manovre dei ciclisti.

Nello specifico:

- 1) non accolta;
- 2) accolta;
- 3) non accolta;
- 4) non accolta;
- 5) accolta;
- 6) accolta;
- 7) accolta;
- 8) accolta.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)	
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile	
OSSERVAZIONE N.4_g	Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico	
<i>No deviazioni: lungo la linea del tram in generale si predilige sempre la continuità dei percorsi ciclabili, anche con soluzioni promiscue come le corsie ciclabili a uso non esclusivo, piuttosto che separare il percorso con deviazioni interne (es. deviazione su via Proni).</i>	
Deduzioni	
<p>In senso generale la richiesta è già stata tenuta presente nella progettazione dei percorsi ciclabili previsti lungo il percorso della Linea Verde tranviaria, tenendo però ovviamente conto delle caratteristiche geometriche e funzionali dei tronchi stradali sui quali si inserisce il percorso della tranvia. Pertanto in determinati tratti del tracciato si è comunque – legittimamente – ricorso per brevi tratti ad individuare un percorso ciclabile localizzato su un itinerario che non coincide con quello percorso dall’opera tranviaria.</p> <p>Si specifica inoltre, per quanto riguarda la richiamata deviazione su via Proni, che la sistemazione superficiale del tratto di via di Corticella in corrispondenza degli svincoli dell’uscita n. 6 della Tangenziale è stata sviluppata in modo da garantirne la coerenza con gli interventi previsti dal progetto di potenziamento del sistema autostradale e tangenziale di Bologna (“Passante”).</p>	
Esito	PARZIALMENTE ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde) ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile OSSERVAZIONE N.4_h		Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico		
<i>Continuità e linearità: si chiede di garantire la continuità dei percorsi ciclabili nei tratti incrociati dal percorso del tram, mantenendo la massima linearità di percorso, inserendo i relativi attraversamenti ciclabili, ripristinando gli attraversamenti ciclabili allineati ai percorsi ciclabili che sono stati spostati nel progetto.</i>		
Deduzioni		
Pur condividendo la finalità della richiesta avanzata, la stessa trova parziale accoglimento in quanto occorrerà tenere comunque conto delle limitazioni legate a motivi di sicurezza relativi al funzionamento della linea tranviaria o a modifiche circolatorie che non consentiranno in maniera generalizzata di apportare gli interventi richiesti.		
Esito	PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo		
Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.		

<div>Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)</div> <div>ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile</div> <div>OSSERVAZIONE N.4_i</div> <div>Protocollo Generale n. 614235/2023</div>	
<div>Contenuto sintetico</div> <div><i>Rotonde: in caso di inserimento di rotonde (come per esempio presso il Parcheggio Corticella), si chiede la progettazione di un anello ciclabile esterno di forma circolare concentrica, come esplicitamente indicato nelle “Linee Guida per il sistema regionale della ciclabilità”.</i></div>	
<div>Deduzioni</div> <div>La previsione di un apposito anello ciclabile esterno è già stata effettuata in sede di progettazione per le situazioni nelle quali la dimensione della rotatoria, la geometria dell’area di intersezione e dei rami stradali che vi convergono consente o richiede tale soluzione. Occorre inoltre considerare che la presenza della linea tranviaria comporta il ricorso a soluzioni progettuali che, in alcuni casi, non consentono l’adozione di quanto richiesto. Nel caso dell’intersezione citata, in ogni caso, è già stato effettuato un approfondimento progettuale che porta alla soluzione auspicata, che verrà dettagliatamente sviluppata in sede di progettazione esecutiva.</div>	
<div>Esito</div>	<div>PARZIALMENTE ACCOLTA</div>
<div>Modifica eventuale al Progetto Esecutivo</div> <div>Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.</div>	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)	
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile	
<div>OSSERVAZIONE N.4_I</div> <div>Protocollo Generale n. 614235/2023</div>	
Contenuto sintetico	
<p><i>Fermate: parcheggi bici e accessi ciclabili: sarebbe utile considerare sempre le fermate come punti di interscambio bici-tram e dotarle tutte di adeguate rastrelliere e connessioni ciclabili. In quelle fermate situate in spazi più larghi, prossime ad aree verdi, piazze e slarghi pubblici si chiede la realizzazione di poli di interscambio bici/tram sul modello della ciclostazione Roveri, con realizzazione, nell'ambito del progetto, di un parcheggio bici coperto e protetto con rastrelliere, piccola area di manutenzione bici, etc...</i></p>	
Deduzioni	
<p>Il progetto definitivo ha già previsto di dotare il nodo di interscambio di Corticella, posto in via Shakespeare, anche di una apposita ciclostazione, vale a dire un parcheggio biciclette coperto e ad accesso protetto e munito di servizi. Condividendo l'obiettivo evidenziato, si procederà inoltre a individuare appositi spazi in prossimità delle varie fermate della linea tranviaria da attrezzare con apposite rastrelliere per la sosta delle biciclette.</p>	
Esito	ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)	
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile	
OSSERVAZIONE N.4_m	Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico	
<i>Intermodalità: terminata la fase di progettazione infrastrutturale, rispetto all'erogazione effettiva del servizio chiediamo di prevedere la possibilità del trasporto bici sul tram.</i>	
Deduzioni	
La progettazione della linea tranviaria non rappresenta la fase idonea per potere definire tale possibilità, che potrà essere valutata compiutamente in fase di affidamento del servizio e di verifiche sulle condizioni di esercizio, anche con il coinvolgimento del soggetto a cui sarà affidata la gestione.	
Esito	NON PERTINENTE
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)

ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile

OSSERVAZIONE N.4_n

Protocollo Generale n. 614235/2023

Contenuto sintetico

Permeabilità pedonale e ciclabile: in un progetto che affianca altre politiche di valorizzazione della mobilità attiva (Città 30,...) non è pensabile che vengano ridotti in numero e in qualità gli attraversamenti pedonali e ciclabili che permettono la mobilità lungo le direttrici est-ovest e consentono di entrare e uscire dalla pista ciclabile che corre parallela ai binari del tram. Consapevoli delle difficoltà relative alla semaforizzazione obbligatoria, osserviamo che in molti casi gli attraversamenti richiesti si inseriscono in incroci che già la prevedono, o che potrebbero facilmente essere legati ai cicli dell'incrocio più vicino. Sottolineiamo anche che prevedere gli attraversamenti ciclo-pedonali su un solo dei due lati dell'incrocio è un'inutile complicazione per la mobilità attiva, che comporta un aumento dei comportamenti irregolari e dei relativi rischi, e pertanto andrebbero sempre previsti attraversamenti su tutti e quattro i lati degli incroci. Chiediamo che il progetto venga complessivamente revisionato in questo senso, come anche puntualmente indicato in seguito.

TAVOLA 6: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_06_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_02_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_03_A) Come rilevato per la tavola 4, anche nel tratto successivo di via di Corticella il progetto prevede una marcata riduzione degli attraversamenti pedonali, attualmente presenti a tutti gli incroci sia a nord che a sud della traversa di via Corticella e che, invece, vengono dimezzati. Si riporta l'esempio di via Spada. Le traverse interessate da una riduzione o assenza di attraversamenti sono: via Crespi/Magenta, Via Cignani, via Spada, via Calvart, via Barbieri/Lombardi, via Passarotti/ingresso Arcoveggio. Chiediamo che per tutti gli incroci menzionati si mantenga o si incrementi il numero di attraversamenti pedonali presenti nello stato di fatto, prevedendone, inoltre, la trasformazione in attraversamenti ciclopedonali, come da osservazione 4.8. Osserviamo che, peraltro, questi incroci già prevedono una semaforizzazione, quindi gli attraversamenti assenti potrebbero essere facilmente collegati al ciclo semaforico previsto.

TAVOLA 7: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_07_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_03_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_04_A)

Nel tratto che va dall'attraversamento nord della fermata Arcoveggio, fino all'incrocio con via Bassanelli (lunghezza circa 300 m) non è presente nessun attraversamento pedonale, al contrario dello stato di fatto, dove ne sono presenti due. Si chiede di mantenere o incrementare la dotazione di attraversamenti rispetto a quelli presenti nello stato di fatto, valutandone inoltre la trasformazione in attraversamenti ciclopedonali, come da osservazione 4.8.

TAVOLA 8: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_08_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_04_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_05_A) Anche in questo tratto viene ridotta anziché aumentata la dotazione di attraversamenti pedonali, creando un altro "buco" di 280 metri privo di permeabilità pedonale, tra via Primaticcio e via Zaniboni. Si chiede di incrementare o mantenere il numero di attraversamenti pedonali presenti nello stato di fatto, prevedendone, inoltre, la trasformazione in attraversamenti ciclopedonali, come da osservazione 4.10.

TAVOLA 12: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_12_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_08_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_09_A)

Nel tratto che va dall'attraversamento nord della fermata Bentini fino all'incrocio con via Gorki (lunghezza circa 380 m) non è presente nessun attraversamento pedonale, al contrario dello stato attuale dove ne sono presenti cinque. Si chiede di mantenere o incrementare la dotazione di attraversamenti rispetto a quelli presenti nello stato di fatto. Diversi attraversamenti ricadrebbero in incroci già semaforizzati e potrebbero pertanto ricadere negli stessi cicli. Laddove sono presenti strade che permettono di procedere verso est (via Cicu, Colombarola, Molière, Gorki), chiediamo che gli attraversamenti siano anche ciclabili, per consentire la permeabilità ai ciclisti che procedono lungo la pista ciclabile diretta a sud.

Deduzioni

La richiesta avanzata trova parziale accoglimento, in quanto le soluzioni presenti nel progetto definitivo hanno dovuto tener conto delle caratteristiche geometriche e funzionali dei tronchi stradali sui quali si inserisce il percorso della linea tranviaria, dell’organizzazione delle fasi dei cicli semaforici che coinvolgono i flussi tranviari, oltre che del regolare cadenzamento del servizio tranviario per il quale l’introduzione di ulteriori e in determinati casi anche ravvicinati punti di “stop” (attraversamenti pedonali e/o ciclabili) rappresenta un elemento peggiorativo del livello di servizio offerto.

In sede di progettazione esecutiva verrà comunque valutata in dettaglio la possibilità di trasformare alcuni attraversamenti pedonali in attraversamenti ciclopedonali, ove questi siano funzionali alla migliore connessione di tratti di percorsi ciclabili che si interfacciano con il tracciato della linea tranviaria.

Esito	PARZIALMENTE ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	
Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)

ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile

OSSERVAZIONE N.4_o

Protocollo Generale n. 614235/2023

Contenuto sintetico

Coerenza con la Città 30: per quanto rientra nel perimetro di intervento del presente progetto, chiediamo che gli attraversamenti pedonali delle strade laterali siano sempre rialzati a livello del marciapiede, e non lasciati a livello della carreggiata stradale né portati a quote intermedie.

TAVOLA 4: PIAZZA DELL'UNITA'-VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_04_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_01_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_02_A)

Chiediamo che gli attraversamenti pedonali posti agli imbocchi delle vie laterali lungo via Corticella (in particolare, in questa tavola, quelli delle vie Procaccini, Poliziano, Crespi) siano tutti rialzati e raccordati direttamente alla stessa quota dei marciapiedi.

TAVOLA 6: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_06_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_02_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_03_A)

Chiediamo che gli attraversamenti pedonali posti agli imbocchi delle vie laterali lungo via Corticella (in particolare, in questa tavola, quelli delle vie Poliziano, Crespi, Spada, Calvart, Passarotti, Barbieri, Mitelli, Lombardi, Cignani, Magenta) siano tutti rialzati e raccordati direttamente alla stessa quota dei marciapiedi.

TAVOLA 7: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_07_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_03_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_04_A)

Chiediamo che gli attraversamenti pedonali posti agli imbocchi delle vie laterali lungo via Corticella (in particolare, in questa tavola, i tre attraversamenti del controviale posto sul lato est, e delle vie Bassanelli, Jacopo di Paolo, Primaticcio) siano tutti rialzati e raccordati direttamente alla stessa quota dei marciapiedi.

TAVOLA 8: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_08_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_04_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_05_A)

Chiediamo che gli attraversamenti pedonali posti agli imbocchi delle vie laterali lungo via Corticella (in particolare, in questa tavola, quelli delle vie Edera de Giovanni, Zaniboni, Giuriolo, Saliceto) siano tutti rialzati e raccordati direttamente alla stessa quota dei marciapiedi.

TAVOLA 9: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_09_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_05_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_06_A)

Chiediamo che gli attraversamenti pedonali posti agli imbocchi delle vie laterali lungo via Corticella (in particolare, in questa tavola, quelli delle vie Giusti, Porta, Marziale, Papini, Croce Coperta) siano tutti rialzati e raccordati direttamente alla stessa quota dei marciapiedi.

TAVOLA 10: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_10_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_06_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_07_A)

Chiediamo che gli attraversamenti pedonali posti agli imbocchi delle vie laterali lungo via Corticella (in particolare, in questa tavola, quelli delle vie Fratelli Pinardi, Campagnoli, Tega) siano tutti rialzati e raccordati direttamente alla stessa quota dei marciapiedi.

TAVOLA 11: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_11_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_07_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_08_A)

Chiediamo che gli attraversamenti pedonali posti agli imbocchi delle vie laterali lungo via Corticella (in particolare, in questa tavola, quelli delle vie Tega, Pilati, segue numerazione Corticella, Don Fiammelli, by-pass di collegamento con via Lipparini, Lipparini in immissione su Corticella) siano tutti rialzati e raccordati direttamente alla stessa

<p><i>quota dei marciapiedi.</i></p> <p>TAVOLA 12: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_12_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_08_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_09_A)</p> <p><i>Chiediamo che gli attraversamenti pedonali posti agli imbocchi delle vie laterali lungo via Bentini (in particolare, in questa tavola, quelli delle vie Gatti, Cicu, Colombarola, Molière, Gorki nord e sud, Passaggio Marescalchi) siano tutti rialzati e raccordati direttamente alla stessa quota dei marciapiedi.</i></p> <p>TAVOLA 14 (1): VIA BENTINI - VIA SANT'ANNA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_14_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_09_A;)</p> <p><i>Chiediamo che gli attraversamenti pedonali posti agli imbocchi delle vie laterali lungo via Bentini (in particolare, in questa tavola, quelli delle vie Gorki nord e sud) siano tutti rialzati e raccordati direttamente alla stessa quota dei marciapiedi.</i></p>	
<p style="text-align: center;">Deduzioni</p> <p>La richiesta avanzata trova parziale accoglimento in quanto occorrerà tenere comunque conto lungo l'intero sviluppo longitudinale del percorso della linea tranviaria delle possibili limitazioni legate alle caratteristiche funzionali della strada che interseca il tracciato del tram e a quelle geometriche della sede carrabile e dei percorsi pedonali ad essa prospicienti (es.: marciapiede rialzato, portico, percorso pedonale a quota strada, ecc.) nel punto ove è ubicato l'attraversamento pedonale al fine di non creare una potenziale barriera architettonica. Un verifica in tal senso verrà comunque effettuata in sede di progettazione esecutiva.</p>	
Esito	PARZIALMENTE ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	
<p>Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.</p>	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)	
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile	
OSSERVAZIONE N.4_p	Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico	
<p>Coerenza con gli obiettivi di resilienza climatica: chiediamo che il progetto tenga adeguatamente conto dei mutamenti climatici in corso a Bologna. Per esempio:</p> <ol style="list-style-type: none">raccomandiamo che la copertura delle pensiline di fermata non sia trasparente, ma completamente opaca, per consentire un pieno riparo dalla luce solare durante l'attesa del mezzo, specialmente nei mesi più caldi;raccomandiamo di estendere il più possibile i tratti di sede tranviaria inerbita, con particolare riguardo alle aree più urbanizzate della città, dove la presenza di un manto erboso può contribuire a ridurre significativamente l'effetto isola di calore causato dalle superfici pavimentate;raccomandiamo di prendere in considerazione l'installazione di fontanelle d'acqua potabile negli spazi a vocazione pedonale, come piazza dell'Unità e la piazza della stazione di Corticella.	
Deduzioni	
<p>Si ritiene che il progetto sviluppato tenga complessivamente conto della necessità di confrontarsi con gli obiettivi di contrasto ai mutamenti climatici in corso. Per quanto riguarda gli esempi formulati si fornisce specifico riscontro come di seguito specificato:</p> <ol style="list-style-type: none">la tipologia di pensilina che verrà utilizzata per le fermate presenti lungo il tracciato della Linea Verde è la medesima utilizzata lungo il percorso della Linea Rossa, già autorizzata dalla Soprintendenza, e tiene conto delle esigenze dell'utenza, ma anche di quelle di corretto inserimento paesaggistico nel contesto urbano; si ricorda altresì che le frequenze previste per il servizio tranviario comportano un'attesa presso le fermate di pochi minuti;la soluzione proposta è stata adottata nel progetto laddove possibile, anche alla luce delle modifiche introdotte agli elaborati progettuale in fase di Conferenza di Servizi;in senso generale questo progetto non ha la possibilità di farsi carico di quanto richiesto; nello specifico sia Piazza dell'Unità che l'area stradale antistante la stazione ferroviaria SFM Corticella non sono oggetto di riqualificazione da parte del progetto della linea tranviaria.	
Esito	PARZIALMENTE ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)		
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile		
OSSERVAZIONE N.4_q	Protocollo Generale n. 614235/2023	
Contenuto sintetico		
TAVOLA 1: VIA DEI MILLE B381C_D_X00_TRM_URB_PP_01_A		
Si chiede di prevedere lungo via dei Mille una pista o corsia ciclabile monodirezionale su ciascun lato della strada. Qualora fosse necessario rinunciare ai 19 posti auto previsti su strada, si segnala che la dotazione di sosta potrebbe essere parzialmente recuperata lungo via Montebello (tratto nord), attrezzando uno dei due lati con sosta a 45° (da una stima approssimativa, l'attuale capienza del lato ovest della strada nel tratto a senso unico è di circa 17 posti auto, che potrebbero salire indicativamente a 25 ruotando la sosta).		
TAVOLA 2: VIA DEI MILLE - INDIPENDENZA - PORTA GALLIERA B381C_D_X00_TRM_URB_PP_02_A		
Si chiede di prevedere lungo via dei Mille una pista o corsia ciclabile monodirezionale su ciascun lato della strada. Qualora fosse necessario rinunciare ai 19 posti auto previsti su strada, si segnala che la dotazione di sosta potrebbe essere parzialmente recuperata lungo via Montebello (tratto nord), attrezzando uno dei due lati con sosta a 45° (da una stima approssimativa, l'attuale capienza del lato ovest della strada nel tratto a senso unico è di circa 17 posti auto, che potrebbero salire indicativamente a 25 ruotando la sosta). Data la larghezza progettuale dedicata alla sosta (2,46-2,51 m) è possibile pensare a una fila di posti moto affiancati alla corsia/pista ciclabile, attualmente non previsti dal progetto, ma presenti in abbondanza lungo la strada nello stato di fatto.		
Deduzioni		
Si premette che l’inserimento dell’opera tranviaria non ha modificato nella sostanza l'attuale disciplina circolatoria delle corsie veicolari presenti in via dei Mille, all’interno delle quali è consentita la circolazione delle biciclette (corsia riservata mezzi pubblici con direzione ovest-est e corsia veicolare con direzione est-ovest), nell’ambito della Zona 30 del centro storico cittadino.		
Ciò premesso, in sede di progettazione esecutiva si verificherà la possibilità di meglio caratterizzare ed evidenziare il percorribilità ciclabile della corsia veicolare in direzione est-ovest e di dimensionare la corsia riservata ai mezzi pubblici in direzione ovest-est in modo da consentirne la regolare percorribilità da parte dei ciclisti.		
Esito	PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo		
Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.		

Contenuto sintetico	
TAVOLA 1: VIA DEI MILLE B381C_D_X00_TRM_URB_PP_01_A	
<div><div>1.</div><div>Si osserva che i due tratti dell’attraversamento pedonale posto al margine ovest di via dei Mille, presso l’intersezione con piazza dei Martiri, sono disassati. Si chiede di rivederne l’orientamento per garantire la massima linearità dei percorsi pedonali ed evitare attraversamenti inappropriati, considerando che la quota nettamente prevalente di spostamenti è quella che collega i due lati della strada.</div></div> <div><div>2.</div><div>Per semplificare l’accessibilità pedonale della banchina Crealis posta sul lato sud della strada, presso l’intersezione Mille-Montebello, si raccomanda di realizzare un attraversamento pedonale completo di via dei Mille anche sul lato est dell’intersezione; nello stato di progetto, infatti, l’attraversamento su tale lato è disegnato solo sulla linea tranviaria, ma non sul tratto stradale adiacente.</div></div> <div><div>3.</div><div>Suggeriamo di ampliare i golfi dei marciapiedi alle immissioni dei rami nord e sud di via Montebello, provenendo da via dei Mille, in modo da ridurre la sezione della carreggiata stradale e contribuire così alla moderazione della velocità veicolare. Rispetto alla dimensione standard di 3,5 m, nello stato di progetto sono previste sezioni di 6,62 m sul ramo nord e 6 m sul ramo sud, del tutto eccessive per il carico di traffico atteso e per i limiti di velocità vigenti su questi tratti stradali. Chiediamo inoltre di rialzare i due attraversamenti pedonali sui rami nord e sud di via Montebello, raccordandoli alla stessa quota dei marciapiedi laterali, in modo da diffondere gli standard Città 30 (rallentamento della velocità veicolare e aumento del comfort pedonale) in coerenza con la finalità dichiarata del progetto Tram di riqualificazione a tutto tondo delle strade attraversate.</div></div>	
Deduzioni	
<div><div>1.</div><div>La nuova geometria dell’attraversamento pedonale tiene conto della riorganizzazione degli spazi stradali e della connessione tra le direttrici di attraversamento lungo via dei Mille e Piazza Martiri, alla luce della presenza della fermata di capolinea della Linea Verde tranviaria e avendo previsto di aumentare la sicurezza dei pedoni prevedendo il passaggio nell’area centrale protetta da salvagente. In sede di progettazione esecutiva verrà comunque valutata la possibilità di un andamento più lineare dei percorsi di attraversamento pedonale, pur mantenendo l’assetto descritto.</div></div> <div><div>2.</div><div>La richiesta è ritenuta accoglibile e pertanto quanto richiesto verrà realizzato mediante apposita soluzione da definirsi in sede di progetto esecutivo.</div></div> <div><div>3.</div><div>La proposta verrà valutata in sede di progetto esecutivo, tenendo presente i limiti di intervento del progetto della linea tranviaria e delle condizioni plano altimetriche delle carreggiate segnalate e dei marciapiedi ivi presenti.</div></div>	
Esito	ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	
Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)	
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile	
OSSERVAZIONE N.4_s	Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico	
TAVOLA 2: VIA DEI MILLE - INDIPENDENZA - PORTA GALLIERA B381C_D_X00_TRM_URB_PP_02_A	
All'intersezione Mille-Galliera, si chiede di tracciare l'attraversamento pedonale su via dei Mille anche a ovest di via Galliera, in affiancamento all'attraversamento ciclabile già previsto.	
Deduzioni	
La richiesta è ritenuta accoglibile e pertanto quanto richiesto verrà realizzato mediante apposita soluzione da definirsi in sede di progetto esecutivo.	
Esito	ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	
Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.	

<div>Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)</div> <div>ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile</div> <div>OSSERVAZIONE N.4_t</div> <div>Protocollo Generale n. 614235/2023</div>	
<div>Contenuto sintetico</div> <div>TAVOLA 2: VIA DEI MILLE - INDIPENDENZA - PORTA GALLIERA B381C_D_X00_TRM_URB_PP_02_A</div> <div>All'intersezione Mille-Galliera, provenendo da nord, osserviamo che è particolarmente importante tracciare una casa avanzata, prevedendo un'opportuna corsia ciclabile che risalga verso nord per pochi metri per consentire ai ciclisti di superare le auto ferme al semaforo. Oggi l'impossibilità di risalire la coda porta molti ciclisti a impegnare impropriamente contromano l'adiacente pista ciclabile diretta verso nord. Si segnala inoltre che entrambi gli attraversamenti ciclabili tracciati su questa intersezione non sono correttamente allineati con la provenienza delle biciclette; entrambi partono da tratti di marciapiede, che non è ciclabile. Chiediamo di allineare l'attraversamento ciclabile alla traiettoria effettivamente percorsa dalle biciclette.</div>	
<div>Deduzioni</div> <div>Tenuto conto dell'organizzazione della carreggiata di via Galliera allo sbocco su via dei Mille non si ritiene accoglibile la richiesta di realizzare una "casa avanzata" (vedasi anche osservazione n. 4_f), mentre si condivide la segnalazione relativamente al posizionamento degli attraversamenti ciclabili. Per questa seconda indicazione quanto richiesto verrà realizzato mediante apposita soluzione da definirsi in sede di progetto esecutivo.</div>	
<div>Esito</div>	<div>PARZIALMENTE ACCOLTA</div>
<div>Modifica eventuale al Progetto Esecutivo</div> <div>Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.</div>	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)	
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile	
OSSERVAZIONE N.4_u	Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico	
<p>TAVOLA 2: VIA DEI MILLE - INDIPENDENZA - PORTA GALLIERA B381C_D_X00_TRM_URB_PP_02_A</p> <p>La principale problematica di traffico su via dei Mille, come già segnalato all'amministrazione in altre sedi, è legata al traffico di attraversamento da ovest verso est, che percorre questo itinerario per evitare il tratto nord dei viali. Questo traffico di geometria della strada, in contrasto con i limiti a 30 km/h già vigenti, rendendo l'asse Irnerio-Mille-Don Minzoni poco sicuro e poco appetibile per chi si muove in bicicletta, in particolare per i ciclisti meno esperti. Chiediamo che via dei Mille venga inclusa nella ZTL del centro storico, per rendere sconsigliato/impossibile l'utilizzo di questo asse centrale come percorso di bypass, riducendo la componente di traffico automobilistico che la attraversa e aumentando, di conseguenza, la sicurezza per chi si muove in bicicletta.</p>	
Deduzioni	
<p>L'osservazione è da intendersi come una segnalazione, ma non è direttamente collegata alla realizzazione dell'opera e pertanto non può essere inserita nella progettazione di quest'ultima.</p> <p>L'ampliamento della ZTL potrà essere implementata ed attuata sulla base di una specifica valutazione e di una precisa espressione da parte dell'Amministrazione Comunale con appositi e specifici atti di istituzione, delimitazione e regolamentazione che esulano dall'ambito di competenza del progetto della linea tranviaria.</p>	
Esito	NON PERTINENTE
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)

ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile

OSSERVAZIONE N.4_v

Protocollo Generale n. 614235/2023

Contenuto sintetico

TAVOLE 2-3-4: TRATTA IN COMUNE CON LINEA ROSSA (INDIPENDENZA-INCROCIO CON I VIALI-MATTEOTTI) B381C_D_X00_TRM_URB_PP_02_A, B381C_D_X00_TRM_URB_PP_03_A, B381C_D_X00_TRM_URB_PP_04_A

Si chiede di inserire un attraversamento pedonale e ciclabile in corrispondenza della scalinata del Pincio che dà accesso alla Montagnola, in quanto la mancanza di percorso regolare tra due poli pedonali rilevanti (Piazza XX settembre e Montagnola), nonché di un forte polo attrattore di traffico ciclabile (Velostazione), comporta l'attraversamento improprio della strada da parte di utenti che devono invece essere tutelati. I due attraversamenti esistenti (e riproposti nel progetto) distano tra loro oltre 170 metri.

Nel tratto di via Indipendenza da viale Pietramellara verso il centro si chiede di istituire una breve corsia ciclabile in direzione sud a ovest della fermata F17-Porta Galliera, per raccordarsi alla corsia ciclabile attualmente prevista solo a partire dal margine sud di Piazza XX settembre. Se necessario, si può ricavare lo spazio necessario arretrando il marciapiede di Piazza XX settembre prospiciente alla fermata citata.

Segnaliamo che l'intersezione tra i viali di circonvallazione e l'asse Indipendenza-Matteotti non è ben risolta da un punto di vista ciclabile. Le biciclette provenienti da nord e dirette a sud, e viceversa, sono costrette a una notevole deviazione rispetto al percorso rettilineo, che allunga la percorrenza senza apportare alcun beneficio. Si chiede di garantire un attraversamento lineare dell'incrocio di ponte Matteotti/via Indipendenza con viale Pietramellara per le bici provenienti da nord e dirette a sud, senza arretramento verso Piazza Medaglie d'Oro, e per quelle provenienti da sud e dirette a nord, senza arretramento verso viale Masini. Inoltre, all'angolo sud-est sembra che le biciclette ferme in attesa del verde debbano attendere su carreggiata: chiediamo di disegnare un'isola di traffico rialzata a banana a protezione delle biciclette in attesa. All'angolo nord-est, infine, non è risolto il conflitto tra le biciclette in attesa di attraversare il viale in direzione sud e le biciclette che intendono procedere in direzione est-ovest.

Riteniamo inaccettabile la strettoia del percorso ciclabile prevista sul lato est del ponte, per permettere l'inserimento dei cassonetti. Chiediamo di prevederne il posizionamento in altra localizzazione, per esempio sul lato ovest del ponte, oppure di riportare la riduzione di corsia a discapito del traffico automobilistico, e non di quello ciclabile. Sul lato ovest sono presenti, peraltro, due corsie automobilistiche lungo tutto il tracciato del ponte, con un aumento ingiustificato della capienza di traffico rispetto all'esistente, che potrebbero essere parzialmente sacrificate.

Si chiede di verificare l'incrocio con via Carracci, nel quale pare presente un'isola salvagente che cade al centro della traiettoria del percorso ciclabile, con l'attraversamento ciclabile disegnato sfalsato verso ovest. Chiediamo di mantenere l'isola salvagente, molto utile per proteggere i ciclisti in attesa, ma arretrandola un po' verso via Carracci e di conseguenza facendo lo stesso con l'attraversamento pedonale.

All'intersezione Matteotti-Tiarini-Della Quercia, si segnala che non è stata presa in considerazione e va invece prevista la possibilità che le biciclette provenienti da sud intendano svoltare a ovest verso Tiarini. Si chiede inoltre di inserire le case avanzate su via Matteotti a questo incrocio, indispensabile per consentire in modo sicuro e diretto le svolte a sinistra verso via Tiarini (in direzione nord) e verso via J. Della Quercia (in direzione sud).

All'intersezione Matteotti-Serlio-Zampieri, segnaliamo che il corsello di accesso ciclabile da Serlio a Matteotti appare privo di segnaletica orizzontale: suggeriamo che sia caratterizzato come tratto di pista ciclabile, con larghezza standard di 2,5 m e mezzaria tracciata a terra, con linea di "dare la precedenza" all'immissione su via Serlio.

Il percorso ciclabile che arriva da via Algardi in direzione ovest, verso Albani, è inutilmente tortuoso (sono presenti ben 6 curve con incidenza pari o superiore ai 45° in 40 metri lineari). Chiediamo che sia reso rettilineo.

L'attraversamento ciclabile di via Ferrarese è disposto secondo un angolo retto, del tutto irrealistico rispetto alle

reali traiettorie effettivamente percorribili da chi si sposta in bicicletta. Tenuto conto della ridotta intensità del traffico su questo tratto di via Ferrarese, chiediamo di realizzare un attraversamento in diagonale, preceduto da un varco largo nello spartitraffico, in modo da agevolare l'immissione da parte dei ciclisti provenienti da via Matteotti e rispecchiare la loro effettiva traiettoria.

Deduzioni

Le osservazioni formulate si riferiscono a punti posti nel tratto di tracciato che la Linea Verde percorre in comune con la Linea Rossa. La rappresentazione nelle tavole di progetto è stata fatta esclusivamente per dare evidenza della continuità e della coerenza dei due progetti.

Tuttavia detto tratto esula dai limiti di intervento del progetto della Linea Verde. Pertanto le osservazioni non risultano pertinenti con il procedimento in corso.

Una verifica su quanto segnalato, ove accoglibile o pertinente, verrà fatta con riguardo alla Linea Rossa prima dell'avvio della fase di esecuzione.

Esito	NON PERTINENTE
-------	-----------------------

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde) ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile OSSERVAZIONE N.4_z		Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico		
TAVOLA 4: PIAZZA DELL'UNITÀ-VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_04_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_01_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_02_A) <i>Considerata la vocazione ciclopedonale di piazza dell'Unità, chiediamo che tutto il percorso ciclabile ipotizzato lungo il lato ovest e il lato sud della piazza sia disegnato come una pista ciclabile bidirezionale, e non monodirezionale. Di conseguenza, chiediamo che all'incrocio Matteotti - Tibaldi - Creti - Unità sia allestito un attraversamento ciclabile anche sul lato nord (mentre lo stato di progetto lo prevede solo sui lati sud, est e ovest), eventualmente in abbinamento con l'attraversamento pedonale già previsto (che nello stato di progetto appare spostato a nord,mentre riteniamo che sarebbe più desiderabile una sua collocazione in linea con il marciapiede nord di via Donato Creti, per non imporre una inutile deviazione ai flussi pedonali est-ovest).</i>		
Deduzioni		
L'osservazione avanzata risulta accoglibile relativamente all'inserimento dell'attraversamento ciclabile sul lato nord dell'intersezione Matteotti - Tibaldi - Creti - Unità con il contestuale spostamento verso sud dell'attraversamento pedonale ubicato subito a sud della fermata tranviaria di piazza dell'Unità; pertanto quanto richiesto verrà realizzato mediante apposita soluzione da definirsi in sede di progetto esecutivo. Viceversa la richiesta di inserimento sul lato ovest di piazza dell'Unità di una pista ciclabile bidirezionale in sostituzione di quella monodirezionale indicata nella planimetria del progetto definitivo della Linea Verde non risulta pertinente e non può trovare accoglimento nel progetto della linea tranviaria, in quanto piazza dell'Unità e, in particolare, tutta la parte ovest della stessa saranno oggetto di uno specifico progetto di riorganizzazione e riqualificazione degli spazi, autonomo rispetto al progetto della Linea Verde tranviaria.		
Esito		PARZIALMENTE ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo		
Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.		

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)	
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile	
OSSERVAZIONE N.4_aa	Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico	
<p>TAVOLA 4: PIAZZA DELL'UNITA'-VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_04_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_01_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_02_A)</p> <p>Osserviamo che il progetto prevede l'inserimento di un binario di raccordo su via Donato Creti, dove si ipotizzano due corsie stradali in direzione est di dimensioni particolarmente elevate: 4,65 e 4,47 metri. Chiediamo di riportare le corsie a una sezione che non superi i 3,5 metri, evidenziando a terra una corsia ciclabile in direzione est che, in questo tratto, potrebbe coincidere con la sede tranviaria, come avviene in realtà analoghe estere (in foto, Bruxelles) in cui si ritiene utile segnalare ai ciclisti l'opportunità di pedalare tra le due rotaie, per scoraggiare la tendenza da parte dei ciclisti inesperti a tenersi troppo a destra, pericolosamente vicino alla fascia di sosta laterale.</p>	
Deduzioni	
<p>La richiesta è ritenuta accoglibile nel senso di prevedere l'inserimento di una corsia ciclabile sul lato sud di via Creti in direzione est; pertanto quanto richiesto verrà definito in sede di progetto esecutivo privilegiando una soluzione che non comporti la sovrapposizione della suddetta corsia ciclabile col binario tranviario.</p>	
Esito	ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	
<p>Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.</p>	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)	
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile	
OSSERVAZIONE N.4_ab	Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico	
TAVOLA 4: PIAZZA DELL'UNITA'-VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_04_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_01_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_02_A) Chiediamo che il lato ovest di piazza Unità sia parzialmente adibito a verde e sia arricchito con arredi urbani di complemento alla ciclabilità e alla pedonalità dell'area (p.es. fontana a raso). In particolare, visto l'importante interscambio con entrambe le linee tranviarie, riteniamo particolarmente opportuno prevedere qui una ciclostazione, sulla falsariga delle 5 ciclostazioni previste dal progetto Linea Rossa.	
Deduzioni	
La richiesta avanzata non risulta pertinente e non può trovare accoglimento nel progetto della Linea Verde tranviaria, in quanto piazza dell'Unità e, in particolare, tutta la parte ovest della stessa saranno oggetto di uno specifico progetto di riorganizzazione e riqualificazione degli spazi, autonomo rispetto al progetto della linea tranviaria.	
Esito	NON PERTINENTE
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)		
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile		
OSSERVAZIONE N.4_ac	Protocollo Generale n. 614235/2023	
Contenuto sintetico		
TAVOLA 4: PIAZZA DELL'UNITÀ'-VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_04_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_01_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_02_A)		
<div>1. All'intersezione Unità-Corticella-Bolognese, segnaliamo che non è ben risolta la possibilità, per le bici provenienti da est, di proseguire verso ovest o verso sud, lungo la linea T2 prevista dal Biciplan. In particolare, chiediamo di rendere ciclopedonale l'attraversamento est-ovest di via di Corticella oggi disegnato come esclusivamente pedonale, e chiediamo di prevedere sul lato est di tale attraversamento un'adeguata risagomatura del marciapiede, per allestire uno spazio di attesa del verde semaforico per le bici dirette a ovest, in modo da non intralciare quelle dirette a nord. Analogamente, chiediamo di individuare meglio un'area di attesa anche sul lato ovest, vista l'esigenza di compiere l'attraversamento in più tempi per l'eventuale ciclista proveniente da est e diretto a sud.</div> <div>2. Chiediamo che sia inserito almeno un attraversamento ciclo-pedonale che consenta la permeabilità est-ovest tra le vie Procaccini e Torreggiani, come peraltro è nello stato di fatto. Nel progetto attuale un pedone che segua questa traiettoria è forzato ad attraversare in un tratto privo di tutele. Allo stesso modo, è impedita la traiettoria al ciclista che provenendo da via Procaccini intenda inserirsi nella ciclabile di via di Corticella in direzione nord.</div> <div>3. Proponiamo di realizzare un attraversamento ciclabile e pedonale di via Tibaldi presso l'angolo sud-ovest della piazza.</div>		
Deduzioni		
<p>Le osservazioni di cui ai punti 1 e 2 risultano accoglibili e pertanto quanto richiesto verrà realizzato mediante apposita soluzione da definirsi in sede di progetto esecutivo.</p> <p>Per quanto riguarda l'osservazione di cui al punto 3, premesso che piazza dell'Unità e, in particolare, tutta la parte ovest della stessa saranno oggetto di uno specifico progetto di riorganizzazione e riqualificazione degli spazi, autonomo rispetto al progetto della Linea Verde tranviaria, tuttavia si ritiene che la richiesta possa essere accolta, seppure con una soluzione progettuale transitoria, al fine di garantire continuità e sicurezza ai percorsi ciclabili. La soluzione progettuale verrà sviluppata in sede di progetto esecutivo.</p>		
Esito	ACCOLTA	
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo		
Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.		

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)

ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile

OSSERVAZIONE N.4_ad

Protocollo Generale n. 614235/2023

Contenuto sintetico

- 1) TAVOLA 4: PIAZZA DELL'UNITA'-VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_04_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_01_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_02_A)

Chiediamo che anche il tratto di corsia ciclabile su via Corticella in direzione centro tra via Crespi e via Procaccini venga previsto in progetto e realizzato con fondo rosso e con pittogramma bici. La ridotta larghezza della complessiva corsia veicolare non giustifica il decadimento dello standard segnaletico, anzi al contrario richiede a maggior ragione un'adeguata visibilità della parte destinata al transito delle biciclette.

- 2) TAVOLA 7: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_07_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_03_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_04_A)

2.a Chiediamo che anche tutto il tratto di corsia ciclabile su via Corticella in direzione periferia tra via Passarotti e il Sottopasso ferroviario venga previsto in progetto e realizzato con fondo rosso e con pittogramma bici. La ridotta larghezza della complessiva corsia veicolare non giustifica il decadimento dello standard segnaletico, anzi al contrario richiede a maggior ragione un'adeguata visibilità della parte destinata al transito delle biciclette.

2.b Chiediamo inoltre che la corsia ciclabile in oggetto venga portata ad una larghezza almeno di 1,20 metri, riducendo corrispondentemente la corsia veicolare di oltre 3 metri nello stesso senso di marcia o quella in direzione opposta che arriva a 3,50 metri.

- 3) TAVOLA 8: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_08_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_04_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_05_A)

Chiediamo che anche tutto il tratto di corsia ciclabile su via Corticella in direzione periferia in corrispondenza della fermata Saliceto venga previsto in progetto e realizzato con fondo rosso e con pittogramma bici. La ridotta larghezza della complessiva corsia veicolare non giustifica il decadimento dello standard segnaletico, anzi al contrario richiede a maggior ragione un'adeguata visibilità della parte destinata al transito delle biciclette

- 4) TAVOLA 12: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_12_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_08_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_09_A)

4.a Chiediamo che anche tutto il tratto di corsia ciclabile su via Bentini in direzione periferia da via Colombarola a via Gorki e oltre venga previsto in progetto e realizzato con fondo rosso e con pittogramma bici. La ridotta larghezza della complessiva corsia veicolare non giustifica il decadimento dello standard segnaletico, anzi al contrario richiede a maggior ragione un'adeguata visibilità della parte destinata al transito delle biciclette.

4.b Chiediamo inoltre che la corsia ciclabile in oggetto venga portata ad una larghezza di 1,20 metri, riducendo corrispondentemente la corsia veicolare di 3,00 m a 2,80 m.

Deduzioni

La richiesta avanzata trova parziale accoglimento in quanto l'organizzazione della sede stradale con l'individuazione e il relativo dimensionamento degli spazi dedicati alle diverse tipologie di utenti sono determinati anche in funzione del posizionamento della sede tranviaria. Pertanto nello specifico:

- 1) accolta;
- 2.a) accolta;
- 2.b) non accolta;
- 3) accolta;
- 4.a) accolta;
- 4.b) accolta.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)

ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile

OSSERVAZIONE N.4_ae

Protocollo Generale n. 614235/2023

Contenuto sintetico

TAVOLA 4: PIAZZA DELL'UNITA'-VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_04_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_01_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_02_A)

Chiediamo che anche gli attraversamenti ciclabili (in particolare, in questa tavola, quelli su via Corticella in corrispondenza delle vie Bolognese, Procaccini, Poliziano, Crespi) vengano previsti in progetto e realizzati con fondo rosso (peraltro in analogia a quanto invece già correttamente previsto per i "quadrotti" in corrispondenza delle vie Magenta e Torreggiani).

TAVOLA 6: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_06_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_02_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_03_A)

Chiediamo che anche gli attraversamenti ciclabili (in particolare, in questa tavola, quelli su via Corticella in corrispondenza delle vie Poliziano, Crespi, Spada, Calvart, Barbieri, Passarotti) vengano previsti in progetto e realizzati con fondo rosso (peraltro in analogia a quanto invece già correttamente previsto per i "quadrotti" in corrispondenza delle vie Lombardi, Mitelli, Cagnani, Magenta).

TAVOLA 7: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_07_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_03_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_04_A)

Chiediamo che anche gli attraversamenti ciclabili (in particolare, in questa tavola, quelli su via Corticella in corrispondenza delle vie Bassanelli, Jacopo di Paolo, Primaticcio, nonché degli accessi laterali al controviale sul lato est) vengano previsti in progetto e realizzati con fondo rosso.

TAVOLA 11: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_11_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_07_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_08_A)

Chiediamo che anche gli attraversamenti ciclabili (in particolare, in questa tavola, quelli su via Corticella in corrispondenza delle vie Tega, Pilati, segue numerazione Corticella, by-pass di collegamento con via Lipparini) vengano previsti in progetto e realizzati con fondo rosso.

TAVOLA 12: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_12_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_08_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_09_A)

Chiediamo che anche gli attraversamenti ciclabili (in particolare, in questa tavola, quelli su via Bentini in corrispondenza delle vie Cicu, Colombarola, Molière, Gorki nord e sud, Passaggio Marescalchi) vengano previsti in progetto e realizzati con fondo rosso.

TAVOLA 14 (1): VIA BENTINI - VIA SANT'ANNA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_14_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_09_A;)

Chiediamo che anche gli attraversamenti ciclabili (in particolare, in questa tavola, quelli su via Bentini in corrispondenza delle vie Gorki nord e sud e Sant'Anna est e ovest) vengano previsti in progetto e realizzati con fondo rosso.

DEDUZIONI

Le osservazioni risultano condivise e pertanto quanto richiesto verrà realizzato mediante apposita soluzione progettuale da svilupparsi in sede di progettazione esecutiva.

Esito	ACCOLTA
-------	---------

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde) ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile OSSERVAZIONE N.4_af		Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico		
TAVOLA 4: PIAZZA DELL'UNITA'-VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_04_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_01_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_02_A) <i>Chiediamo che gli attraversamenti pedonali trasversali previsti su via di Corticella siano resi ciclopedonali.</i>		
Deduzioni		
La richiesta viene parzialmente accolta in quanto l'inserimento di un attraversamento ciclabile in affiancamento ad uno pedonale verrà valutato in funzione delle reali necessità che si dovessero presentare di volta in volta, ad esempio per garantire il collegamento a un percorso ciclabile presente in una traversa della viabilità percorsa dalla tranvia.		
Esito	PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo		
Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.		

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)	
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile	
OSSERVAZIONE N.4_ag	Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico	
TAVOLA 4: PIAZZA DELL'UNITA'-VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_04_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_01_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_02_A)	
<i>Il progetto non pare prendere in sufficiente considerazione il Biciplan contenuto all'interno del PUMS, che prevede il transito della linea T2 in direzione ovest lungo le vie Liberazione, Ferrarese, Mazza e Bolognese. Mentre il tratto di via Mazza è correttamente attrezzato, nel tratto di via Bolognese non sono previsti percorsi ciclabili riservati. Chiediamo di risolvere questa situazione, ad esempio rendendo accessibile solo ai residenti e alle bici la nuova corsia nord di via Bolognese e deviando su quella sud il traffico in arrivo da via Mazza e via di Corticella.</i>	
Deduzioni	
Si premette che il progetto complessivo della Ciclovía T2 del Biciplan non rientra tra gli interventi specificatamente a carico del progetto della Linea Verde tranviaria e potrà essere sviluppato compiutamente solo a conclusione della realizzazione della linea tranviaria, anche valutando soluzioni che si discostino dagli schemi di fattibilità contenuti nel Biciplan.	
Nello specifico, comunque, l'osservazione è ritenuta accoglibile, nel senso di prevedere l'inserimento di un percorso ciclabile lungo il tratto di via Bolognese in direzione ovest; pertanto quanto richiesto verrà definito in sede di progetto esecutivo sviluppando una soluzione idonea ad assicurare il risultato richiesto, anche mediante opzioni diverse da quelle esemplificate.	
Esito	PARZIALMENTE ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	
Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde) ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile OSSERVAZIONE N.4_ah		Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico		
TAVOLA 5: PIAZZA FERRARESE (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_05_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_02_A) <i>La soluzione urbanistica della “piazza” di Via Ferrarese ci sembra estremamente orientata al mantenimento del traffico automobilistico anziché al potenziamento della mobilità sostenibile e alla de-sigillazione degli spazi urbani. Viene infatti inserito un tunnel a due corsie ad uso viabilistico e, complessivamente, si realizzano 5 corsie per le auto, a discapito dell’area verde esistente. Come espresso nell’osservazione 4.11, il progetto non pare prendere in sufficiente considerazione il Biciplan contenuto all’interno del PUMS, che prevede il transito della linea T2 in direzione ovest lungo le vie Liberazione, Ferrarese, Mazza e Bolognese. Mentre il tratto di via Mazza è correttamente attrezzato, nel tratto di via Ferrarese non sono previsti percorsi ciclabili riservati. Chiediamo di ripensare la sistemazione della piazza, eliminando almeno una delle due corsie a nord del sottopasso e dedicandola invece all’inserimento di un percorso ciclabile che dia continuità all’itinerario T2.</i>		
Deduzioni		
Si premette che il progetto complessivo della Ciclovía T2 del Biciplan non rientra tra gli interventi specificatamente a carico del progetto della Linea Verde tranviaria e potrà essere sviluppato compiutamente solo a conclusione della realizzazione della linea tranviaria, anche valutando soluzioni che si discostino dagli schemi di fattibilità contenuti nel Biciplan. Nello specifico, comunque, l’osservazione è ritenuta parzialmente accoglibile, nel senso di ridurre da due ad una le corsie carrabili in direzione ovest poste in superficie a nord del sottopasso, anche al fine di connotare tale tratto stradale come viabilità di rango locale a servizio di residenti e delle attività frontiste e di consentire il mantenimento del filare di platani posto sul lato sud dell’area verde al centro della “piazza” di via Ferrarese. Per quanto riguarda la mobilità ciclabile in quel tratto in sede di progetto esecutivo verrà sviluppata una soluzione idonea ad assicurare il transito in sicurezza dei ciclisti, anche mediante opzioni diverse da quelle esemplificate.		
Esito		PARZIALMENTE ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo		

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)

ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile

OSSERVAZIONE N.4_ai

Protocollo Generale n. 614235/2023

Contenuto sintetico

TAVOLA 5: PIAZZA FERRARESE (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_05_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_02_A)

Chiediamo che il sottopasso Ferrarese-Bolognese sia realizzato a una sola corsia veicolare (anziché due), sfruttando lo spazio rimanente per inserire una pista ciclabile monodirezionale, fisicamente (oltre che altimetricamente) separata dalla carreggiata.

Deduzioni

In sede di progettazione di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) e nella successiva fase di verifica di assoggettabilità a VIA (Screening) sono già state effettuate le valutazioni di possibili alternative progettuali alla realizzazione del sottopasso. In particolare, a seguito di specifica richiesta di integrazioni da parte della Regione Emilia-Romagna, nel febbraio 2023 è stato prodotto un apposito documento (disponibile sulla pagina del sito VIA della Regione al link <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb/ricerca/dettaglio/5759>) contenente (al punto 4) anche uno studio trasportistico integrativo per valutare scenari alternativi all'interramento delle corsie per il traffico veicolare su via Ferrarese e via Mazza, basati sul riassetto circolatorio del quadrante nord di Bologna; tali scenari riprendono, in buona sostanza, anche quello proposto nell'osservazione, ma dette alternative hanno evidenziato il peggioramento della situazione complessiva dell'area della Bolognina con l'incremento del traffico privato su strade con conformazione non adatte a sostenere un aumento di flussi viabilistici e registrando il peggioramento delle condizioni di deflusso veicolare con situazioni di congestione della rete stradale.

Anche la soluzione qui proposta di ridurre la sezione del sottopasso ad una sola corsia veicolare non si ritiene opportuna in quanto, per ragioni di sicurezza e di rispetto della norma relativa alla costruzione di strade, la dimensione trasversale effettiva del manufatto sarebbe comunque superiore a quella di una semplice corsia veicolare, a fronte di una consistente perdita di capacità di traffico che vanificherebbe lo scopo principale dell'opera, che è quello di spostare nel sottosuolo i flussi veicolari di attraversamento che attualmente impegnano la direttrice costituita da via Liberazione - Ferrarese - Mazza - Bolognese, liberando il tratto in superficie ove sono presenti entrambe le linee tranviarie Rossa e Verde con i propri tracciati principali e i relativi raccordi/svincoli.

Esito

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

<div>Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)</div> <div>ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile</div> <div>OSSERVAZIONE N.4_al</div> <div>Protocollo Generale n. 614235/2023</div>	
Contenuto sintetico	
<div>TAVOLA 5: PIAZZA FERRARESE (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_05_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_02_A)</div> <div><div>1. All'incrocio Saliceto-Mazza-Ferrarese, chiediamo di risagomare l'angolo nord-ovest, ampliando il marciapiede (che oggi si stringe in corrispondenza dell'angolo) e prevedendo, per la carreggiata stradale, una curva meno dolce.</div><div>2. All'incrocio Saliceto-Mazza-Ferrarese, chiediamo che l'attraversamento ciclabile sul lato est sia traslato di alcuni metri verso ovest, in modo da allinearlo direttamente con la pista ciclabile di via Ferrarese e con l'imbocco carrabile di via Saliceto, senza deviazioni rispetto alla traiettoria rettilinea.</div></div>	
Deduzioni	
<div>Le osservazioni di cui ai punti 1 e 2 risultano accoglibili e pertanto quanto richiesto verrà realizzato mediante apposita soluzione progettuale da svilupparsi in sede di progettazione esecutiva.</div>	
Esito	ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	
<div>Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.</div>	

<div>Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)</div> <div>ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile</div> <div>OSSERVAZIONE N.4_am</div> <div>Protocollo Generale n. 614235/2023</div>	
<div>Contenuto sintetico</div> <div>TAVOLA 6: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_06_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_02_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_03_A)</div> <div>Chiediamo che anche tutto il tratto di corsia ciclabile su via Corticella in direzione centro tra l'Ippodromo e via Poliziano e, analogamente, tutto il tratto di corsia ciclabile in direzione periferia da via Passarotti verso nord, vengano previsti in progetto e realizzati con fondo rosso e con pittogramma bici. La ridotta larghezza della complessiva corsia veicolare non giustifica il decadimento dello standard segnaletico, anzi al contrario richiede a maggior ragione un'adeguata visibilità della parte destinata al transito delle biciclette.</div> <div>TAVOLA 10: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_10_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_06_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_07_A)</div> <div>Chiediamo che anche tutto il tratto di corsia ciclabile su via Corticella in direzione periferia da via Stendhal a via Tega e oltre venga previsto in progetto e realizzato con fondo rosso e con pittogramma bici. La ridotta larghezza della complessiva corsia veicolare non giustifica il decadimento dello standard segnaletico, anzi al contrario richiede a maggior ragione un'adeguata visibilità della parte destinata al transito delle biciclette.</div> <div>TAVOLA 11: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_11_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_07_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_08_A)</div> <div>Chiediamo che anche tutto il tratto di corsia ciclabile su via Corticella in direzione periferia da via Tega a via Lipparini venga previsto in progetto e realizzato con fondo rosso e con pittogramma bici. La ridotta larghezza della complessiva corsia veicolare non giustifica il decadimento dello standard segnaletico, anzi al contrario richiede a maggior ragione un'adeguata visibilità della parte destinata al transito delle biciclette.</div>	
<div>Deduzioni</div> <div>Le osservazioni formulate risultano accoglibili e pertanto quanto richiesto verrà realizzato mediante apposita soluzione progettuale da svilupparsi in sede di progettazione esecutiva.</div>	
<div>Esito</div>	<div>ACCOLTA</div>
<div>Modifica eventuale al Progetto Esecutivo</div> <div>Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.</div>	

<div>Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)</div> <div>ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile</div> <div>OSSERVAZIONE N.4_an</div> <div>Protocollo Generale n. 614235/2023</div>	
<div>Contenuto sintetico</div> <div>TAVOLA 6: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_06_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_02_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_03_A)</div> <div>Riteniamo irrealizzabile la soluzione proposta da via Crespi a Passarotti, in direzione sud, dove la corsia ciclabile ha una larghezza di appena 1 metro, senza franco laterale di sicurezza nei tratti in cui è presente la sosta laterale. Chiediamo di attenersi in ogni caso alla larghezza minima di un metro per la corsia ciclabile e ulteriori 50 cm di franco di sicurezza, in presenza di sosta laterale. Segnaliamo l'opportunità di spostare alcuni stalli sosta sulle strade laterali o nei punti singolari più ampi (p.es. fronte autodromo), ferma restando la necessità di garantire adeguate possibilità di carico e scarico per gli esercizi commerciali di via Corticella, al fine di scongiurare eventuali fenomeni di sosta abusiva sulla corsia ciclabile.</div> <div>In seconda battuta si può valutare il ridimensionamento puntuale dei marciapiedi su ambo i lati (senza scendere sotto la misura minima di 2,00 m indicata dal Regolamento Viario), con il conseguente ricollocamento delle alberature previste, in modo da disporle in linea con la sosta anziché su marciapiede.</div>	
<div>Deduzioni</div> <div>La richiesta avanzata trova parziale accoglimento relativamente alla definizione di una soluzione progettuale che individui correttamente l'itinerario ciclabile lungo questo tratto di via di Corticella senza però modificare la destinazione d'uso dello spazio stradale oggi previsto nel progetto definitivo (ad esempio mediante l'utilizzo della strada ciclabile E-bis prevista dal Codice della Strada).</div>	
<div>Esito</div>	<div>PARZIALMENTE ACCOLTA</div>
<div>Modifica eventuale al Progetto Esecutivo</div> <div>Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.</div>	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde) ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile OSSERVAZIONE N.4_ao		Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico		
<p>TAVOLA 7: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_07_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_03_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_04_A)</p> <p><i>L'attraversamento pedonale di via Sario Bassanelli appare inutilmente arretrato rispetto all'asse stradale di via di Corticella. Chiediamo di riportarlo in asse con il marciapiede lato ovest di via Corticella, istituendo opportuna isola di traffico per ovviare alla notevole larghezza dell'imbocco di via Bassanelli.</i></p> <p>TAVOLA 8: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_08_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_04_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_05_A)</p> <p><i>Chiediamo che anche gli attraversamenti ciclabili (in particolare, in questa tavola, quelli su via Corticella in corrispondenza delle vie Zaniboni, Giuriolo, Saliceto) vengano previsti in progetto e realizzati con fondo rosso. Chiediamo, inoltre, che l'attraversamento ciclabile in corrispondenza di via Saliceto sia portato in posizione allineata sui tratti di corsie ciclabili a monte e a valle dell'incrocio, disaccoppiando i quadrotti dalle strisce pedonali per evitare la deviazione interna alla via laterale che nessun ciclista ovviamente seguirebbe.</i></p>		
Deduzioni		
Le osservazioni formulate risultano accoglibili e pertanto quanto richiesto verrà realizzato mediante apposita soluzione progettuale da svilupparsi in sede di progettazione esecutiva.		
Esito	ACCOLTA	
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo		
Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.		

Contenuto sintetico

TAVOLA 8: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_08_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_04_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_05_A)

Pur comprendendo la complessità del nodo che include lo svincolo della tangenziale, non possiamo dirci minimamente soddisfatti della soluzione prevista. La sistemazione proposta ribadisce, nei fatti, la scelta di privilegiare il traffico motorizzato su quello ciclabile, costringendo i ciclisti a deviare su strade secondarie e ad attraversamenti forzati che comportano notevoli perdite di tempo. Questo sarebbe stato comprensibile per un progetto di venti anni fa, ma con gli obiettivi sfidanti del PUMS e la decisione di candidare Bologna tra le 100 città europee Carbon Neutral entro il 2030 non possiamo che trovarci a non condividere l'impostazione progettuale perseguita. La soluzione attualmente proposta non è coerente agli standard del Biciplan e delle Linee guida regionali sulla ciclabilità, che sono ancor più irrinunciabili su una ciclovia che fa parte della rete portante. Le criticità principali dell'assetto ipotizzato possono essere riassunte così:

- 1. l'itinerario ciclabile devia dalla strada principale in modo del tutto innaturale rispetto all'andamento di via Corticella, in contrasto con i principi di linearità e brevità delle ciclovie (la deviazione avverrebbe in ipotesi su via Proni, nel tratto tra l'incrocio via di Saliceto/via Giuriolo e l'accesso al Centro sportivo Arcoveggio, in direzione sia centro che periferia);*
- 2. viene creata una nuova ciclabile bidirezionale, per di più 'alternata' prima da un lato e poi dall'altro della strada, in contrasto col previsto superamento di questo modello di intervento, disagiata e anche pericolosa, nella rete ciclabile esistente e a maggior ragione nelle nuove realizzazioni come questa;*
- 3. i ciclisti, in entrambe le direzioni, sono costretti a compiere almeno tre manovre di attraversamento stradale per uscire/rientrare nelle corsie ciclabili monodirezionali e corrispondentemente entrare/uscire dalla ciclabile bidirezionale (in corrispondenza dell'incrocio con via di Saliceto/via Giuriolo, dell'incrocio con via Giusti e del sottoattraversamento dell'asse autostrada-tangenziale), in contrasto con i principi di sicurezza, linearità e brevità delle ciclovie;*
- 4. le rotatorie non vengono in alcun modo attrezzate per la circolazione sicura delle biciclette, in contrasto con la previsione di corsie ciclabili interne o anelli ciclabili esterni per un adeguato trattamento ciclabile delle rotonde.*

Nell'ottica di proporre comunque un miglioramento, nel tratto di via Corticella che sottopassa la Tangenziale, in sostituzione o quantomeno in aggiunta all'assetto ipotizzato (in questa seconda eventualità, si offrirebbe sia un'opzione adatta ai 'ciclisti-lepre', sia un'opzione adatta ai 'ciclisti-tartaruga'), chiediamo di:

- 1. realizzare piste o corsie ciclabili mono in carreggiata, in entrambe le direzioni sia centro che periferia, senza soluzione di continuità (per le specifiche progettuali delle corsie ciclabili, da adottare anche in questo tratto, facciamo espresso e completo rinvio al set di caratteristiche geometriche e funzionali esposte in premessa) valutando di non dover deviare in via Proni;*
- 2. provvedere a una protezione fisica delle piste/corsie ciclabili monodirezionali almeno nel sottoattraversamento dell'asse tangenziale-autostrada;*
- 3. assicurare un adeguato attrezzaggio ciclabile delle due rotatorie, mediante anello ciclabile esterno, vista l'ampiezza significativa del diametro di entrambe le rotonde in discussione e l'intensità dei flussi veicolari.*

Chiediamo in ogni caso di evitare la deviazione su via Giuriolo/Proni, mantenendo l'itinerario su via di Corticella, o in seconda battuta di allestire tale deviazione come possibilità alternativa per l'utenza debole ("ciclisti tartaruga"), mantenendo però la piena percorribilità ciclabile di via di Corticella e attrezzando le due rotatorie con anelli

ciclabili.

TAVOLA 9: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_09_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_05_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_06_A)

Restiamo completamente contrari alla soluzione proposta con ciclabile bidirezionale sul marciapiede, oltretutto alternata sui due lati della strada: i ciclisti, in entrambe le direzioni, sono costretti a compiere almeno tre manovre di attraversamento stradale per uscire/rientrare nelle corsie ciclabili monodirezionali e corrispondentemente entrare/uscire dalla ciclabile bidirezionale (in corrispondenza dell'incrocio con via di Saliceto/via Giuriolo, dell'incrocio con via Giusti e del sottoattraversamento dell'asse autostrada-tangenziale), in contrasto con i principi di sicurezza, linearità e brevità delle ciclovie. Si chiede di attrezzare il tratto tra le rotonde Consiglio d'Europa e quella dello svincolo 6 nord con corsie ciclabili in strada, a integrazione della ciclabile bidirezionale sul marciapiede.

TAVOLA 8: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_08_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_04_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_05_A)

In direzione sud il progetto prevede la creazione di due corsie carrabili nel tratto che va dalla rotonda Consiglio d'Europa a via Giuriolo, quando nello stato di fatto c'è una sola corsia veicolare per la maggior parte del tratto. Anche qui, come già osservato, gli studi trasportistici prevedono una riduzione del numero di auto in transito. Chiediamo di rimuovere una delle due corsie e attrezzare via di Corticella con piste ciclabili monodirezionali su ambo i lati almeno fino all'incrocio con via Proni, evitando che il percorso ciclabile devii in via Giuriolo.

TAVOLA 9: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_09_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_05_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_06_A)

Il progetto non pare prevedere la soluzione del sottopasso della Tangenziale, supponiamo rimandandola al progetto "Passante di nuova generazione". Chiediamo che sia graficizzata la soluzione prevista per garantire la continuità ciclabile, che nel progetto pare interrompersi.

Deduzioni

In senso generale le osservazioni formulate risultano fondate, tuttavia si ribadisce che la sistemazione superficiale del tratto di via di Corticella tra via Giuriolo e via Giusti e in corrispondenza degli svincoli dell'uscita n. 6 della Tangenziale è stata sviluppata in modo da garantirne la coerenza con gli interventi previsti dal progetto di potenziamento del sistema autostradale e tangenziale di Bologna ("Passante"). A tale riguardo si precisa che la condizione posta da Autostrade per l'Italia per esprimersi favorevolmente sul progetto della Linea Verde tranviaria è che sia tale opera a realizzare le sistemazioni viarie al di sopra del sotto attraversamento tranviario assumendo quanto previsto dal progetto definitivo del "Passante".

Alla luce di quanto esposto si ritiene di non potere accogliere le richieste e le proposte di cui sopra.

Resta la disponibilità a una revisione, anche parziale nel senso auspicato, degli interventi da realizzare, solo nel caso in cui, in sede di progettazione esecutiva, venissero individuate soluzioni progettuali condivise con Autostrade per l'Italia.

Esito

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)	
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile	
OSSERVAZIONE N.4_aq	Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico	
TAVOLA 9: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_09_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_05_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_06_A)	
<div><div>1. Nel progetto non è rappresentato con chiarezza il trattamento ciclabile del tratto di via di Corticella che va dalla rotatoria a nord dello svincolo 6 fino a via della Croce Coperta: chiediamo che in entrambi i sensi di marcia venga previsto un percorso ciclabile tracciato, preferibilmente sotto forma di pista monodirezionale, o, in assenza delle misure minime, di corsia ciclabile monodirezionale.</div><div>2. Si chiede di inserire un attraversamento ciclopedonale a sud di via della Croce Coperta, in sostituzione di quello prima presente in corrispondenza di via Carlo Porta, non più possibile a causa della linea seminterrata del tram. L'attraversamento può essere legato al ciclo semaforico di via della Croce Coperta.</div><div>3. Si chiede di risolvere l'aggancio con la pista bidirezionale di via della Croce Coperta, inserendo una rampa di accesso alla stessa in direzione nord sulla "punta" del golfo, evitando la traslazione dei ciclisti verso l'attraversamento pedonale, nell'ottica di mantenere la massima linearità del percorso.</div></div>	
Deduzioni	
Le osservazioni formulate risultano accoglibili e pertanto quanto richiesto verrà realizzato mediante apposita soluzione progettuale da svilupparsi in sede di progettazione esecutiva.	
Esito	ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	
Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)	
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile	
<div>OSSERVAZIONE N.4_ar</div> <div>Protocollo Generale n. 614235/2023</div>	
Contenuto sintetico	
<div>TAVOLA 10: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_10_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_06_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_07_A)</div> <div>Chiediamo di attrezzare la rotatoria Corticella-Stendhal con una corsia ciclabile circolare lungo tutto il perimetro della rotatoria. La soluzione attualmente proposta prevede, per il ciclista diretto a nord, di procedere verso via Stendhal per prendere via di Corticella, secondo un percorso poco leggibile per il ciclista e anche per gli stessi automobilisti in uscita dalla rotonda, creando così un punto di elevata conflittualità, data l'assenza di un angolo di incidenza netto. Inoltre, la proposta non prende in considerazione i flussi ciclabili che arrivano da via Stendhal e sono diretti a sud, per i quali l'unica soluzione proposta sembra quella di svoltare a destra e tornare verso nord lungo via di Corticella.</div>	
Deduzioni	
La richiesta avanzata non può trovare accoglimento in quanto la soluzione progettuale sviluppata ha dovuto tenere conto della geometria dell'intersezione alla luce dell'inserimento della sede tranviaria, che ne ha modificato la geometria e di conseguenza influenzato la disciplina circolatoria prevista per le varie categorie di veicoli che la impegnano (biciclette, vetture, ecc.).	
Esito	NON ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	

<div>Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)</div> <div>ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile</div> <div><div>OSSERVAZIONE N.4_as</div><div>Protocollo Generale n. 614235/2023</div></div>	
<div>Contenuto sintetico</div> <div><div>TAVOLA 10: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_10_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_06_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_07_A)</div><div>Chiediamo di inserire i “quadrotti” dell’attraversamento ciclabile in corrispondenza di via Fratelli Pinardi, via Campagnoli e via Tega, in conformità con quanto fatto nelle tavole precedenti relative alle strade della Bolognina.</div><div>TAVOLA 11: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_11_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_07_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_08_A)</div><div>Chiediamo di inserire i “quadrotti” dell’attraversamento ciclabile in corrispondenza di via Pilati e della laterale ai civici 229/2, in conformità con quanto fatto nelle tavole precedenti relative alle strade della Bolognina.</div><div>TAVOLA 12: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_12_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_08_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_09_A)</div><div>Manca l’indicazione dei “quadrotti” in corrispondenza dell’incrocio con via Colombarola e di via Gorki. Si chiede di prevederli, in coerenza con il resto degli incroci.</div></div>	
<div>Deduzioni</div> <div>Le osservazioni formulate risultano accoglibili e pertanto quanto richiesto verrà realizzato mediante apposita soluzione progettuale da svilupparsi in sede di progettazione esecutiva.</div>	
<div>Esito</div>	<div>ACCOLTA</div>
<div>Modifica eventuale al Progetto Esecutivo</div> <div>Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.</div>	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)

ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile

OSSERVAZIONE N.4 _at

Protocollo Generale n. 614235/2023

Contenuto sintetico

TAVOLA 11: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_11_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_07_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_08_A)

1. Si chiede di mantenere l'attraversamento presente tra le vie Tega e Pilati, rendendolo anche ciclabile, per permettere ai ciclisti rivolti verso sud di accedere alle strade sul lato est di via di Corticella.
2. Si chiede di mantenere anche l'attraversamento a sud di via Don Fiammelli, legato al ciclo semaforico di progetto.
3. Si chiede di mantenere l'attraversamento pedonale presente sul lato sud dell'incrocio con via Lipparini (come in immagine), in quanto non equivalente a quello di nuova realizzazione in corrispondenza della fermata Lipparini, che non serve alcune attività commerciali molto frequentate (gelateria...).

TAVOLA 12: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_12_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_08_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_09_A)

1. Manca il tracciamento dell'attraversamento ciclabile (e pedonale) lungo via di Corticella, nel punto di immissione del percorso che devia da via Bentini verso sud. Chiediamo di inserirlo nel progetto.

Deduzioni

La richiesta avanzata non trova pieno accoglimento in quanto la soluzione generale implementata nel progetto definitivo ha dovuto tenere conto delle caratteristiche geometriche e funzionali dei tronchi stradali sui quali si inserisce il percorso della linea tranviaria, oltre che del regolare cadenzamento del servizio tranviario per il quale l'introduzione di ulteriori e in determinati casi anche ravvicinati punti di "stop" (attraversamenti pedonali e/o ciclabili) rappresenta un elemento peggiorativo del livello di servizio offerto.

Nello specifico:

TAVOLA 11

- 1) non accolta;
- 2) accolta;
- 3) non accolta;

TAVOLA 12

- 1) accolta.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)	
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile	
OSSERVAZIONE N.4 _au	Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico	
TAVOLA 11: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_11_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_07_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_08_A)	
<div><div>1. A nord della fermata Lipparini, chiediamo che l’attraversamento pedonale sia reso ciclopedonale e allineato con l’accesso al giardino pubblico.</div><div>2. Non pare prevista la possibilità per un ciclista in arrivo dalle via Lipparini e Stoppato di immettersi sulla pista ciclabile di via Corticella diretta a sud. Chiediamo che questa possibilità venga prevista ed esplicitata, almeno rendendo ciclopedonale l’attraversamento a nord del triangolo spartitraffico di via Lipparini.</div><div>3. Chiediamo di prevedere una biforcazione che renda evidente e legittima ai ciclisti diretti a sud lungo via Bentini, la possibilità di procedere lungo via Lipparini e non svoltare in via di Corticella. Chiediamo inoltre di aggiungere l’attraversamento ciclabile mancante (in realtà già esistente, ma apparentemente non confermato dal progetto) sull’itinerario ciclabile in direzione periferia all’incrocio con via Lipparini, per connettere la corsia ciclabile a monte con la corsia ciclabile che riprende a valle.</div></div>	
Deduzioni	
Le osservazioni formulate risultano accoglibili e pertanto quanto richiesto verrà realizzato mediante apposita soluzione progettuale da svilupparsi in sede di progettazione esecutiva.	
Esito	ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	
Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde) ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile OSSERVAZIONE N.4 _av		Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico		
TAVOLA 12: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_12_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_08_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_09_A) <div><div>1. Nonostante l'ampia disponibilità di spazi, viene interrotto il disegno della corsia ciclabile diretta a nord, nell'intersezione tra le vie di Corticella, Bentini e Lipparini. Si chiede di prevedere il tracciamento in continuità della pista e dell'attraversamento ciclabile.</div><div>2. Chiediamo di rendere meno rigido il tracciato della pista ciclabile di nuova realizzazione diretta a sud, nel tratto collocato internamente al parcheggio tra Bentini e Corticella, seguendo un percorso che eviti angoli retti, come indicato in immagine.</div><div>3. In assenza dello spazio da dedicare a una corsia ciclabile distinta in direzione periferia tra la fermata Bentini e via Cicu, chiediamo che tutto il manto stradale venga trattato in modo differenziato per rendere evidente agli automobilisti la necessità di porre particolare attenzione, ad esempio utilizzando tecniche quali gli asfalti stampati, e, in ogni caso, di prevedere l'installazione di rallentatori quali "cuscini berlinesi", per garantire l'effettivo rispetto del limite di velocità a 30 km/h nel tratto promiscuo. Chiediamo, inoltre, che il tratto venga individuato come strada E-bis.</div></div>		
Deduzioni		
<p>Le osservazioni di cui ai punti 1 e 2 risultano accoglibili e pertanto quanto richiesto verrà realizzato mediante apposita soluzione progettuale da svilupparsi in sede di progettazione esecutiva.</p> <p>L'osservazione di cui al punto 3 è ritenuta accoglibile, nel senso di mantenere la continuità di un percorso ciclabile nel tratto segnalato di via Bentini; pertanto quanto richiesto verrà definito in sede di progetto esecutivo sviluppando una soluzione idonea ad assicurare il risultato richiesto, anche mediante opzioni diverse da quelle esemplificate.</p>		
Esito		ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo		
Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.		

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)	
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile	
OSSERVAZIONE N.4 _az	Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico	
TAVOLA 12: VIA DI CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_12_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_08_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_09_A)	
Chiediamo di prevedere una corsia ciclabile in direzione nord anche lungo via di Corticella, nel tratto che va dall'incrocio con via Bentini alla fine dell'area analizzata dal progetto del tram.	
Deduzioni	
L'osservazione non è pertinente e quindi non può essere accolta in quanto la realizzazione del percorso ciclabile richiesto è corretto che venga inserita all'interno di uno specifico progetto di riorganizzazione complessiva di via di Corticella a partire da via Bentini e per tutto il tratto che prosegue verso nord, che non può essere limitato alla porzione di competenza del progetto della Linea Verde tranviaria.	
Esito	NON PERTINENTE
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)	
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile	
OSSERVAZIONE N.4 _ba	Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico	
TAVOLA 13: VIA SANT'ANNA - VIA SHAKESPEARE (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_13_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_10_A;)	
L'attraversamento tra le vie Shakespeare e Byron non prevede nessuna connessione ciclabile con la pista bidirezionale posta a nord. Chiediamo che vengano inseriti degli attraversamenti ciclabili.	
Deduzioni	
A seguito di alcune modifiche apportate al progetto definitivo in sede di Conferenza di Servizi, riguardanti l'organizzazione del nodo di interscambio, la posizione del terminal bus e la fermata tranviaria di via Shakespeare, anche l'assetto della medesima via è stato modificato. Pertanto le osservazioni proposte sono state già parzialmente accolte e recepite tenendo presenti le caratteristiche geometriche di via Shakespeare e le funzioni alle quali è destinata (passaggio e fermata di mezzi di trasporto pubblico su gomma, transito dei mezzi privati, percorribilità ciclabile, attraversamenti pedonali, ecc.).	
Esito	ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	
Le modifiche richieste sono già state introdotte negli elaborati del progetto definitivo.	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)	
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile	
OSSERVAZIONE N.4 _bb	Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico	
TAVOLA 13: VIA SANT'ANNA - VIA SHAKESPEARE (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_13_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_10_A;)	
La pista ciclabile bidirezionale posta a nord di viale Shakespeare è un itinerario portante della rete ciclabile metropolitana di Bologna (Bicipolitana), di cui costituisce la linea 13. Chiediamo quindi particolare cura nella sua realizzazione. In particolar modo, presso le immissioni laterali da viale Shakespeare, chiediamo che siano i veicoli a dover salire a livello della pista, e non la pista a dover scendere a livello della carreggiata, per scongiurare la possibilità di svolte a grande velocità da parte degli veicoli.	
Deduzioni	
A seguito di alcune modifiche apportate al progetto definitivo in sede di Conferenza di Servizi, riguardanti l'organizzazione del nodo di interscambio, la posizione del terminal bus e la fermata tranviaria di via Shakespeare, anche l'assetto della sede stradale di via Shakespeare è stato modificato con l'inserimento di due piste ciclabili monodirezionali poste ai lati della carreggiata e alla stessa quota di quest'ultima, invece di una pista ciclabile bidirezionale. Pertanto le osservazioni proposte si considerano superate e non pertinenti alla luce della nuova soluzione progettuale.	
Esito	NON PERTINENTE
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	
Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde) ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile OSSERVAZIONE N.4 _bc		Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico		
TAVOLA 13: VIA SANT'ANNA - VIA SHAKESPEARE (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_13_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_10_A;) <i>L'ampiezza degli spazi carrabili di questo tratto di viale Shakespeare, con corsie di 5 metri per senso di marcia, ci sembra assolutamente fuori standard. Si chiede di prevedere un ampliamento di almeno due metri del marciapiede a sud, riducendo le corsie carrabili a non più di 3,5 metri, rendendo il marciapiede ciclopedonale promiscuo, così da permettere l'accessibilità ciclabile anche ai condomini posti a sud di via Shakespeare.</i>		
Deduzioni		
A seguito di alcune modifiche apportate al progetto definitivo in sede di Conferenza di Servizi, riguardanti l'organizzazione del nodo di interscambio, la posizione del terminal bus e la fermata tranviaria di via Shakespeare, anche l'assetto della medesima via è stato modificato. Pertanto le osservazioni proposte sono state già parzialmente accolte e recepite tenendo presenti le caratteristiche geometriche di via Shakespeare e le funzioni alle quali è destinata (passaggio e fermata di mezzi di trasporto pubblico su gomma, transito dei mezzi privati, percorribilità ciclabile, attraversamenti pedonali, ecc.).		
Esito		PARZIALMENTE ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo		
Le modifiche richieste sono state già introdotte negli elaborati del progetto definitivo.		

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)	
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile	
OSSERVAZIONE N.4 _bd	Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico	
TAVOLA 13: VIA SANT'ANNA - VIA SHAKESPEARE (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_13_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_10_A;)	
<i>Chiediamo un allargamento dei marciapiedi su via Sant'Anna, che, in quanto strada a carattere prettamente locale e non più destinata a essere percorsa da autobus di linea, non ha motivo di essere disegnata con corsie di larghezza 3,50 metri per senso di marcia; viceversa, i marciapiedi risultano fortemente sottodimensionati (sono entrambi inferiori ai 2,0 m previsti da regolamento viario, e persino agli 1,5 m generalmente utilizzati come standard minimo).</i>	
Deduzioni	
La richiesta avanzata non può trovare accoglimento in quanto la soluzione progettuale prevista ha dovuto tenere conto delle caratteristiche geometriche di via Sant'Anna e del passaggio dei veicoli tranviari che hanno influenzato l'organizzazione funzionale di progetto degli spazi stradali.	
Esito	NON ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)	
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile	
OSSERVAZIONE N.4 _be	Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico	
TAVOLA 13: VIA SANT'ANNA - VIA SHAKESPEARE (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_13_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_10_A;)	
Su via Sant'Anna, chiediamo di aggiungere attraversamenti pedonali trasversali, presso le intersezioni con le vie Jack London e Goethe.	
Deduzioni	
L'osservazione viene condivisa e pertanto quanto richiesto verrà realizzato mediante apposita soluzione progettuale. Si precisa che il progetto definitivo (elaborati relativi agli impianti semaforici) prevede già un attraversamento pedonale semaforizzato su via Sant'Anna in corrispondenza di via Goethe.	
Esito	ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	
Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)	
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile	
<div>OSSERVAZIONE N.4 _bf</div> <div>Protocollo Generale n. 614235/2023</div>	
Contenuto sintetico	
<div>TAVOLA 13: VIA SANT'ANNA - VIA SHAKESPEARE (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_13_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_10_A;)</div> <div>Riteniamo che la promiscuità di via Sant'Anna e via Byron configurerà una situazione comunque delicata, in particolare per i ciclisti più deboli. Raccomandiamo quindi di valutare la proposta di percorsi e collegamenti alternativi per collegare il comparto delle vie Sant'Anna e Byron al resto del quartiere, tramite percorsi dedicati (e ben segnalati) in zona verde o tramite via Gorki e via Byron sud, consolidando e ufficializzando la percorribilità ciclabile di percorsi oggi già esistenti ma non caratterizzati come itinerari ciclabili.</div>	
Deduzioni	
La richiesta esula dall'ambito di intervento del progetto in esame e pertanto dalla competenza del medesimo.	
Esito	NON PERTINENTE
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)	
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile	
OSSERVAZIONE N.4 _bg	Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico	
TAVOLA 14 (1): VIA BENTINI - VIA SANT'ANNA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_14_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_09_A;)	
Su via Bentini, a partire dall'incrocio con via Gorki, la corsia stradale risulta larga 3,75 m. Si propone di ridimensionarla non oltre i 3,5 m, introducendo (anche se solo per questo tratto) un cordolo fisico di separazione tra carreggiata e corsia ciclabile, che in questa ipotesi diventerebbe una pista. Nel tratto successivo, dove è presente la sosta laterale e non si può inserire un cordolo, suggeriamo che questo spazio sovrabbondante sia utilizzato per ampliare il marciapiede, evitando in ogni caso che la larghezza della corsia veicolare superi i 3,5 m.	
Deduzioni	
Si prende atto della richiesta. In sede di progettazione esecutiva si provvederà a sviluppare in dettaglio una soluzione progettuale che contemperi in modo più soddisfacente le esigenze di moderazione del traffico veicolare, di continuità e sicurezza della percorribilità ciclabile e di accessibilità alla zona. Pertanto si ritiene che la proposta possa trovare un parziale accoglimento, con particolare riguardo alla verifica della larghezza della corsia veicolare.	
Esito	PARZIALMENTE ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	
Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)		
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile		
OSSERVAZIONE N.4 _bh	Protocollo Generale n. 614235/2023	
Contenuto sintetico		
TAVOLA 14 (1): VIA BENTINI - VIA SANT'ANNA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_14_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_09_A;)		
<div><div>1. Il progetto prevede l'eliminazione degli attraversamenti pedonali est-ovest all'incrocio tra via Sant'Anna e Bentini, presenti nello stato di fatto. Chiediamo che siano mantenuti.</div><div>2. Nel tratto in promiscuo su via Sant'Anna e su via Byron, riteniamo importante indirizzare i ciclisti (mediante segnaletica orizzontale con pittogramma bici e freccia che prosegue dritta, come p.es. recentemente realizzato in via Giorgione) a imboccare fin da inizio strada lo spazio compreso tra le due rotaie presenti nella propria corsia di marcia, evitando pericolosi zigzag nell'approccio alla fermata (dove, per evidenti motivi, lo spazio sul margine destro della rotaia non è sufficiente per garantire il transito in sicurezza delle bici). I pittogrammi segnalerebbero, al contempo, agli automobilisti la presenza potenziale di bici in carreggiata. In alternativa, si può indicare la percorribilità sul lato destro della carreggiata, ponendo però attenzione al punto in cui, in prossimità della fermata, è necessario che le bici si spostino al centro delle due rotaie.</div><div>3. Su via Bentini, nel tratto da via Sant'Anna a viale Shakespeare, chiediamo che sia previsto un franco di 0,50 m tra la sosta e la corsia ciclabile, riducendo di 0,25 m la larghezza di ciascuna corsia veicolare.</div></div>		
Deduzioni		
Le osservazioni risultano condivise e pertanto quanto richiesto verrà realizzato mediante apposita soluzione progettuale da svilupparsi in sede di progettazione esecutiva.		
Esito	ACCOLTA	
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo		
Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.		

<div>Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)</div> <div>ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile</div> <div>OSSERVAZIONE N.4 _bi</div> <div>Protocollo Generale n. 614235/2023</div>	
<div>Contenuto sintetico</div> <div>TAVOLA 14 (2): VIA SHAKESPEARE (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_14_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_10_A;)</div> <div>Troviamo assolutamente inidonea la sistemazione ciclabile proposta per la nuova rotatoria, che non rispetta le Linee guida regionali e costringe i ciclisti ad attraversamenti innaturali e pericolosi, con angoli di incidenza inidonei alla comprensione dei tragitti da parte degli automobilisti. Chiediamo che la rotatoria venga rivista con una soluzione coerente con quanto indicato nelle citate Linee Guida regionali, art. 6.4, con un anello esterno di forma circolare concentrica come quello in immagine (pag. 125 Linee guida), eventualmente traslandola un pò verso nord per non interferire con i binari del tram.</div>	
<div>Deduzioni</div> <div>A seguito di alcune modifiche apportate al progetto definitivo in sede di Conferenza di Servizi, riguardanti l'organizzazione del nodo di interscambio, la posizione del terminal bus e la fermata tranviaria di via Shakespeare, anche l'assetto della rotatoria tra via Bentini e via Shakespeare è stato modificato. Pertanto le osservazioni proposte sono state già parzialmente accolte e recepite tenendo comunque conto della presenza in corrispondenza dell'intersezione a rotatoria della sede tranviaria e della particolare geometria dei rami di ingresso ed uscita. In sede di progettazione esecutiva si provvederà a un ulteriore affinamento progettuale.</div>	
<div>Esito</div>	<div>PARZIALMENTE ACCOLTA</div>
<div>Modifica eventuale al Progetto Esecutivo</div> <div>Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.</div>	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde) ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile OSSERVAZIONE N.4 _bI		Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico		
TAVOLA 14 (2): VIA SHAKESPEARE (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_14_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_10_A;) <i>L'ampiezza degli spazi carrabili di questo tratto di viale Shakespeare, con corsie di 4,5-5 metri per senso di marcia, ci sembra assolutamente fuori standard e, come noto, induce a velocità eccessive. Si chiede di prevedere un ampliamento di almeno due metri del marciapiede a sud, con riduzione delle corsie carrabili a 3,5 metri, rendendolo ciclopedonale, per permettere l'accesso ciclabile anche ai condomini posti sul lato sud di via Shakespeare.</i>		
Deduzioni		
A seguito di alcune modifiche apportate al progetto definitivo in sede di Conferenza di Servizi, riguardanti l'organizzazione del nodo di interscambio, la posizione del terminal bus e la fermata tranviaria di via Shakespeare, anche l'assetto della medesima via è stato modificato. Pertanto le osservazioni proposte sono state già parzialmente accolte e recepite tenendo presenti le caratteristiche geometriche di via Shakespeare e le funzioni alle quali è destinata (passaggio e fermata di mezzi di trasporto pubblico su gomma, transito dei mezzi privati, percorribilità ciclabile, attraversamenti pedonali, ecc.).		
Esito		PARZIALMENTE ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo		
Le modifiche richieste sono già state introdotte negli elaborati del progetto definitivo.		

<div>Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)</div> <div>ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile</div> <div>OSSERVAZIONE N.4 _bm</div> <div>Protocollo Generale n. 614235/2023</div>	
<div>Contenuto sintetico</div> <div>TAVOLA 14 (2): VIA SHAKESPEARE (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_14_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_10_A;)</div> <div>Chiediamo che il parcheggio di interscambio sia dotato di un'adeguata dotazione di spazi di posteggio bici, per favorire l'intermodalità tra bici e bus extraurbani.</div>	
<div>Deduzioni</div> <div>L'osservazione risulta condivisa e pertanto quanto richiesto verrà realizzato mediante apposita soluzione progettuale da svilupparsi in sede di progettazione esecutiva.</div>	
<div>Esito</div>	<div>ACCOLTA</div>
<div>Modifica eventuale al Progetto Esecutivo</div> <div>Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.</div>	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)	
ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile	
OSSERVAZIONE N.4 _bn	Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico	
TAVOLA 14 (2): VIA SHAKESPEARE (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_14_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_10_A;) Chiediamo che il parcheggio di interscambio sia dotato di una fontanella di acqua potabile pubblica.	
Deduzioni	
La richiesta non viene accolta in quanto all'interno del parcheggio di interscambio sono già previsti i servizi igienici dotati di acqua potabile.	
Esito	NON ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo	

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde) ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile OSSERVAZIONE N.4 _bo		Protocollo Generale n. 614235/2023
Contenuto sintetico		
TAVOLA 14 (2): VIA SHAKESPEARE (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_14_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_10_A;)		
<div>1. Chiediamo che il marciapiede a nord di via Shakespeare, nel tratto che fungerà da collegamento tra il parcheggio di interscambio e la fermata del tram, sia portato ad una larghezza minima di almeno 2 metri, per accogliere adeguatamente l'intenso flusso pedonale ed evitare che i pedoni occupino la pista ciclabile.</div> <div>2. Dal momento che, in questo tratto, gli spazi per piccole rettifiche della linea sono ampi, chiediamo di prevedere che la fermata Shakespeare sia più vicina al parcheggio di interscambio con i bus extraurbani, per evitare di dover percorrere quasi 100 mt a piedi tra i due punti di interscambio del TPL.</div>		
Deduzioni		
A seguito di alcune modifiche apportate al progetto definitivo in sede di Conferenza di Servizi, la posizione della fermata della linea tranviaria prevista su via Shakespeare è stata spostata sul lato nord della via affiancandola al terminal bus ed avvicinandola al parcheggio di interscambio. Pertanto le osservazioni proposte sono state già accolte e recepite nella nuova organizzazione del nodo di interscambio mediante apposita soluzione progettuale.		
Esito		ACCOLTA
Modifica eventuale al Progetto Esecutivo		
Le modifiche richieste sono già state introdotte negli elaborati del progetto definitivo.		

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Linea Verde)

ARGOMENTO: 5. Mobilità pedonale e ciclabile

OSSERVAZIONE N.4 _bp

Protocollo Generale n. 614235/2023

Contenuto sintetico

TAVOLA 15: VIA DI CORTICELLA - STAZIONE CORTICELLA (B381C_D_X00_TRM_URB_PP_15_A; B381C_D_X00_VIA_URB_PP_11_A;)

1. La Stazione di Corticella è uno dei "Centri di Mobilità" previsti dal PUMS, con il bacino di utenza pedonale e ciclabile più alto di tutta la linea S3 (fig.3.8 delle Linee guida per i CDM: https://pumsbologna.it/Engine/RAServeFile.php/f/Linee_Indirizzo_Progettazione_Centri_Mobilita.pdf) È necessario che il progetto della piazza antistante la stazione e la Fermata Corticella SFM tenga in massima considerazione la componente ciclabile in ingresso alla stazione. Si chiede quindi che siano previsti interventi che favoriscano l'intermodalità bici/tram: rastrelliere sia libere, sia in strutture protette (ciclostazione sul modello di quella installata presso la Stazione Roveri). Laddove il progetto non abbia i fondi per prevedere tali strutture, si chiede che siano predisposti e designati fin da subito spazi adeguati a una successiva installazione.
2. Il piazzale della stazione è attualmente uno spazio poco qualificato e il progetto non ne prevede un ripensamento urbanistico tangibile, se non nella depavimentazione centrale. Si chiede di prevedere l'inserimento di alberature e dotazioni qualificanti che rendano lo spazio più attrattivo e utilizzabile: una fontanella d'acqua, panchine, etc. Si chiede inoltre di garantire un collegamento pedonale rettilineo, e non a zigzag, tra il capolinea tranviario e l'ingresso della stazione ferroviaria.

Deduzioni

Le richieste avanzate non possono trovare accoglimento perché l'area indicata è stata stralciata dai limiti d'intervento del progetto della Linea Verde tranviaria. Trattasi, peraltro, di un'area di proprietà del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Potranno essere eventualmente oggetto di uno specifico autonomo progetto di sistemazione e riqualificazione da concordarsi con l'Ente proprietario.

Esito

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 7. Altro

OSSERVAZIONE N.5

Protocollo Generale n.623701/2023

Contenuto sintetico

La proprietà chiede che vengano riviste le scelte progettuali contenute nel progetto in merito all'impianto semaforico e alla segnaletica orizzontale relative all'incrocio tra via di Corticella e via Roncaglio per consentire anche in futuro una fruizione in sicurezza del passo carraio di sua proprietà situato su via di Corticella a ridosso di detta intersezione.

Deduzioni

In sede di progettazione esecutiva saranno approfondite e sviluppate opportune soluzioni progettuali finalizzate al mantenimento della fruizione in sicurezza del passo carraio in argomento.

Esito

ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Saranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 1. Limiti di intervento e di localizzazione

OSSERVAZIONE N.6_a

Protocollo Generale n.629356/2023

Contenuto sintetico

La proprietà chiede che vengano apportate “... le necessarie modifiche al progetto depositato, in modo da evitare la sovrapposizione del nuovo marciapiede con la pertinenza privata interrata di nostra proprietà ed il conseguente restringimento dell’area al piano terra ad uso esclusivo del nostro immobile.”

Nel caso in cui detta modifica non fosse possibile, si chiede di “...prevedere a vostro carico il necessario frazionamento catastale che individuerà n° 2 mappali (uno al piano terra ed uno, fra parentesi, al piano interrato) ed inserire nell’atto di cessione il limite esatto delle opere a vostro carico e delle future manutenzioni;..”

Deduzioni

Nell’ultima versione del Piano Particellare è stato modificato il limite di intervento, escludendo l’area soprastante la pertinenza interrata.

Saranno a carico del progetto della linea tranviaria gli interventi necessari al mantenimento in piena fruibilità del passo carraio esistente.

Esito

ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Saranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale

OSSERVAZIONE N.6_b

Protocollo Generale n.629356/2023

Contenuto sintetico

Si chiede di *"...aggiornare l'indennità individuata nel Piano Particellare, tenendo conto del netto peggioramento che il restringimento dell'area ad uso esclusivo comporta al valore dell'immobile di nostra proprietà e delle difficoltà manutentive alle nostre pertinenze interrate, causate dal sovrastante marciapiede pubblico (indennità di Occupazione Suolo Pubblico, interruzione percorrenze pedonali, ecc.)."*

Deduzioni

Nell'ultima versione del Piano Particellare è stato modificato il limite di intervento, escludendo l'area soprastante la pertinenza interrata e pertanto non si rende necessario alcun restringimento dell'area ad uso esclusivo della proprietà che possa eventualmente determinare limitazioni all'uso della stessa.

Esito

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 1. Limiti di intervento e di localizzazione

OSSERVAZIONE N.7_a

Protocollo Generale n.631394/2023

Contenuto sintetico

Si chiede che vengano apportate “... le necessarie modifiche al progetto depositato, in modo da evitare la sovrapposizione del nuovo marciapiede con la pertinenza privata interrata di nostra proprietà ed il conseguente restringimento dell’area al piano terra ad uso esclusivo del nostro immobile.”

Nel caso in cui detta modifica non fosse possibile, si chiede di “...prevedere a vostro carico il necessario frazionamento catastale che individuerà n° 2 mappali (uno al piano terra ed uno, fra parentesi, al piano interrato) ed inserire nell’atto di cessione il limite esatto delle opere a vostro carico e delle future manutenzioni;...”

Deduzioni

Nell’ultima versione del Piano Particellare è stato modificato il limite di intervento, escludendo l’area soprastante la pertinenza interrata.

Saranno a carico del progetto della linea tranviaria gli interventi necessari al mantenimento in piena fruibilità del passo carraio esistente.

Esito

ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Saranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale

OSSERVAZIONE N.7_b

Protocollo Generale n.631394/2023

Contenuto sintetico

Si chiede di "...aggiornare l'indennità individuata nel Piano Particellare, tenendo conto del netto peggioramento che il restringimento dell'area ad uso esclusivo comporta al valore dell'immobile di nostra proprietà e delle difficoltà manutentive alle nostre pertinenze interrate, causate dal sovrastante marciapiede pubblico (indennità di Occupazione Suolo Pubblico, interruzione percorrenze pedonali, ecc.)."

Deduzioni

Nell'ultima versione del Piano Particellare è stato modificato il limite di intervento, escludendo l'area soprastante la pertinenza interrata e pertanto non si rende necessario alcun restringimento dell'area ad uso esclusivo della proprietà che possa eventualmente determinare limitazioni all'uso della stessa.

Esito

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 7. Altro

OSSERVAZIONE N.8_a

Protocollo Generale n.636953/2023

Contenuto sintetico

Rilievi / perizia accertativa dello stato di fatto ante avvio dei lavori

Si chiede che “...**prima dell’avvio dei lavori** il Comune di concerto con i condòmini e/o con l’Amministratore del Condominio provveda ad effettuare rilievi/perizie volte ad accertare lo stato di fatto dell’immobile ante interventi collegati al tram. Tali rilievi / perizie dovranno comprendere perlomeno le pareti dove verrà apposto il gancio, la parte del marciapiedi di Via di Corticella oggetto di esproprio e di interventi di riqualificazione, la parte sotterranea (allaccio fogne e/o altri impianti di pertinenza del Condominio)”.

Deduzioni

L’impresa esecutrice in sede di realizzazione delle opere valuterà il rischio di possibili danni alle proprietà interessate e la necessità di effettuare testimoniali di stato al fine di salvaguardare gli interessi delle parti. Ciò non esclude che le proprietà possano a propria tutela, a propria cura e spese, provvedere in tal senso,.

Esito

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 6. Ambiente

OSSERVAZIONE N.8_b

Protocollo Generale n.636953/2023

Contenuto sintetico

Adozione misure di contenimento rumori e polveri

"...Considerata l'entità dell'intervento e la sua durata, onde contenere al massimo l'impatto sulla popolazione residente si osserva la necessità di adottare le più avanzate misure di contenimento sia dei rumori provenienti dal cantiere, sia delle polveri e di ogni altra emissione ad esso correlato.

Si richiede peraltro al Comune di informare i segnalanti circa la data di avvio e fine lavori nella parte che interessa il Condominio, in modo da poter valutare l'adozione di soluzioni adeguate al disagio (finanche il trasferimento temporaneo in altra località nel periodo di massimo impatto degli interventi) al fine di tutelare possibili situazioni di fragilità."

Deduzioni

Tra gli elaborati del progetto è presente il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) che è definito come l'insieme dei controlli da effettuare attraverso la rilevazione e misurazione nel tempo delle componenti ambientali (atmosfera, rumore, vibrazioni,...) identificate come sensibili e potenzialmente impattate dagli interventi per la realizzazione e/o l'esercizio dell'opera progettata. Scopo fondamentale del Piano di Monitoraggio è quello di operare un'azione di controllo sul territorio al fine di valutare gli effetti della costruzione dell'opera tranviaria fino alla sua entrata in esercizio e nella fase successiva all'entrata in esercizio stessa, nonché l'efficacia delle opere di mitigazione.

Gli esiti dei suddetti controlli saranno successivamente oggetto di valutazione da parte delle autorità competenti in materia al fine della valutazione dell'eventuale necessità di adottare specifici interventi di mitigazione.

Relativamente alle date di dettaglio di avvio e fine lavori le stesse saranno contenute nel cronoprogramma di dettaglio che sarà predisposto nell'ambito della progettazione esecutiva.

Verranno inoltre messe in atto opportune forme di informazione della cittadinanza rispetto a tempi e modalità di svolgimento dei cantieri.

Esito

ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale

OSSERVAZIONE N.8_c

Protocollo Generale n.636953/2023

Contenuto sintetico

In merito al marciapiede su via di Corticella *“...si segnala in via preliminare l’opportunità di rivalutare la necessità dell’esproprio a titolo definitivo. Fermo restando l’interesse pubblico sotteso alla realizzazione dell’opera tranviaria, si chiede se siano state valutate soluzioni alternative che consentano al Comune di realizzare tutti gli interventi previsti, ma con mantenimento al termine dei lavori della proprietà privata (eventualmente gravata da uso pubblico) da parte del Condominio; ci si riferisce in particolare alla Occupazione temporanea ex art. 49 del D.P.R. n. 327/2001 (Testo Unico Espropri). Ciò anche nell’ottica di risparmio di risorse pubbliche (indennità inferiore a quella per esproprio a titolo definitivo), oltre che di miglior tutela dei legittimi interessi privati ex art. 42, comma 2, della Costituzione.”*

“...Per quanto riguarda poi gli interventi di riqualificazione del marciapiedi lungo via di Corticella si segnala fin da ora la presenza di grate di areazione delle cantine che si chiede vengano preservate nella loro integrità onde evitare, come già successo in passato, che in sede di eventuale rifacimento del manto tali grate siano ricoperte / tombate.”

Deduzioni

L'Amministrazione Comunale ha ritenuto opportuna, e altresì migliorativa la scelta dell'esproprio, anche in coerenza e in ragione delle responsabilità ricadenti sulla stessa Amministrazione, correlate all'uso pubblico su proprietà privata. Non si ritiene pertanto di poter accogliere la richiesta presentata.

Si prende atto di quanto segnalato in merito alla presenza di grate di areazione delle cantine in corrispondenza del marciapiede di via di Corticella e saranno adottati i necessari accorgimenti per non precluderne la piena funzionalità.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 1. Limiti di intervento e di localizzazione

OSSERVAZIONE N.8_d

Protocollo Generale n.636953/2023

Contenuto sintetico

“...Si chiede altresì conferma che il marciapiede lungo via Magenta non sia interessato da alcun esproprio...”.

“...Al riguardo si evidenzia sin da ora come sul marciapiedi di via Magenta insiste una grata di accesso al locale “centrale termica” del Condominio, per cui si ribadisce, se mai ce ne fosse bisogno, l’inopportunità di qualsiasi intervento espropriativo, anche in considerazione del non interessamento diretto della Via Magenta dai lavori relativi al tram.”

Deduzioni

Si conferma che il limite di intervento include, ai fini della riqualificazione complessiva del canale stradale, i marciapiedi su via di Corticella e la porzione all’angolo con via Magenta in corrispondenza dell’attraversamento pedonale, escludendo quindi il marciapiede sulla via medesima.

Esito

ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 7. Altro

OSSERVAZIONE N.8_e

Protocollo Generale n.636953/2023

Contenuto sintetico

In merito all'intervento di infissione di un gancio a parete per il sostegno della linea aerea di alimentazione dei tram "... si segnala fin da ora la necessità che si eviti ogni possibile ricaduta in termini di vibrazioni sull'immobile. Si chiede pertanto di adottare tutte le misure tecniche adeguate all'uopo necessarie."

Deduzioni

In sede di progettazione esecutiva saranno approfondite e sviluppate opportune soluzioni tecniche atte a minimizzare gli effetti vibrazionali, legati al passaggio delle vetture tranviarie, sul gancio a parete di sostegno della linea aerea di contatto.

Esito

ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 6. Ambiente

OSSERVAZIONE N.9

Protocollo Generale n.660310/2023

Contenuto sintetico

In considerazione delle modifiche previste dal progetto alla circolazione stradale su via Bentini, si teme “...per il nostro Istituto (ndr. Istituto comprensivo IC 4) un considerevole peggioramento delle condizioni acustiche e dell'aria”.

Si chiede quindi “...che nel vostro progetto venga inclusa e protetta dal rumore anche la zona di viale Shakespeare, NON SOLO PREDISPONENDO ASFALTO FONOASSORBENTE MA ANCHE CON ADEGUATE BARRIERE ANTIRUMORE.”

Deduzioni

L'Istituto in argomento verrà inserito tra i punti ricettori del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) facente parte del progetto, al fine del rilevamento e della misurazione, nel tempo, delle componenti ambientali considerate sensibili (con particolare riferimento al rumore) e potenzialmente impattate dalle modifiche circolatorie conseguenti alla realizzazione dell'opera.

Gli esiti dei suddetti controlli saranno successivamente valutati dalle autorità competenti in materia, al fine della valutazione dell'eventuale necessità di adottare specifici interventi di mitigazione.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Modifica elenco ricettori del Piano di Monitoraggio Ambientale

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 7. Altro

OSSERVAZIONE N.10_a

Protocollo Generale n.667107/2023

Contenuto sintetico

Rilievi / perizia accertativa dello stato di fatto ante avvio dei lavori

Si chiede che “...**prima dell’avvio dei lavori** il Comune di concerto con i condòmini e/o con l’Amministratore del Condominio provveda ad effettuare rilievi/perizie volte ad accertare lo stato di fatto dell’immobile ante interventi collegati al tram. Tali rilievi / perizie dovranno comprendere perlomeno le pareti dove verrà apposto il gancio, la parte del marciapiedi di Via di Corticella oggetto di esproprio e di interventi di riqualificazione, la parte sotterranea (allaccio fogne e/o altri impianti di pertinenza del Condominio)”.

Deduzioni

L’impresa in sede di realizzazione delle opere valuterà il rischio di possibili danni alle proprietà interessate e la necessità di effettuare testimoniali di stato al fine di salvaguardare gli interessi delle parti.
Ciò non esclude che le proprietà possano a propria tutela, a propria cura e spese, provvedere in tal senso,.

Esito

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 6. Ambiente

OSSERVAZIONE N.10_b

Protocollo Generale n.667107/2023

Contenuto sintetico

Adozione misure di contenimento rumori e polveri

"...Considerata l'entità dell'intervento e la sua durata, onde contenere al massimo l'impatto sulla popolazione residente si osserva la necessità di adottare le più avanzate misure di contenimento sia dei rumori provenienti dal cantiere, sia delle polveri e di ogni altra emissione ad esso correlato.

Si richiede peraltro al Comune di informare i segnalanti circa la data di avvio e fine lavori nella parte che interessa il Condominio, in modo da poter valutare l'adozione di soluzioni adeguate al disagio (finanche il trasferimento temporaneo in altra località nel periodo di massimo impatto degli interventi) al fine di tutelare possibili situazioni di fragilità."

Deduzioni

Tra gli elaborati del progetto è presente il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) che è definito come l'insieme dei controlli da effettuare attraverso la rilevazione e misurazione nel tempo delle componenti ambientali (atmosfera, rumore, vibrazioni,...) identificate come sensibili e potenzialmente impattate dagli interventi per la realizzazione e/o l'esercizio dell'opera progettata. Scopo fondamentale del Piano di Monitoraggio è quello di operare un'azione di controllo sul territorio al fine di valutare gli effetti della costruzione dell'opera tranviaria fino alla sua entrata in esercizio e nella fase successiva all'entrata in esercizio stessa, nonché l'efficacia delle opere di mitigazione.

Gli esiti dei suddetti controlli saranno successivamente oggetto di valutazione da parte delle autorità competenti in materia al fine della valutazione dell'eventuale necessità di adottare specifici interventi di mitigazione.

Relativamente alle date di dettaglio di avvio e fine lavori le stesse saranno contenute nel cronoprogramma di dettaglio che sarà predisposto nell'ambito della progettazione esecutiva.

Verranno inoltre messe in atto opportune forme di informazione della cittadinanza rispetto a tempi e modalità di svolgimento dei cantieri.

Esito

ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale

OSSERVAZIONE N.10_c

Protocollo Generale n.667107/2023

Contenuto sintetico

In merito al marciapiede su via di Corticella *“...si segnala in via preliminare l’opportunità di rivalutare la necessità dell’esproprio a titolo definitivo. Fermo restando l’interesse pubblico sotteso alla realizzazione dell’opera tranviaria, si chiede se siano state valutate soluzioni alternative che consentano al Comune di realizzare tutti gli interventi previsti, ma con mantenimento al termine dei lavori della proprietà privata (eventualmente gravata da uso pubblico) da parte del Condominio; ci si riferisce in particolare alla Occupazione temporanea ex art. 49 del D.P.R. n. 327/2001 (Testo Unico Espropri). Ciò anche nell’ottica di risparmio di risorse pubbliche (indennità inferiore a quella per esproprio a titolo definitivo), oltre che di miglior tutela dei legittimi interessi privati ex art. 42, comma 2, della Costituzione.”*

“...Per quanto riguarda poi gli interventi di riqualificazione del marciapiedi lungo via di Corticella si segnala fin da ora la presenza di grate di areazione delle cantine che si chiede vengano preservate nella loro integrità onde evitare, come già successo in passato, che in sede di eventuale rifacimento del manto tali grate siano ricoperte / tombate.”

Deduzioni

L'Amministrazione Comunale ha ritenuto opportuna, e altresì migliorativa la scelta dell'esproprio, anche in coerenza e in ragione delle responsabilità ricadenti sulla stessa Amministrazione, correlate all'uso pubblico su proprietà privata. Non si ritiene pertanto di poter accogliere la richiesta presentata.

Si prende atto di quanto segnalato in merito alla presenza di grate di areazione delle cantine in corrispondenza del marciapiede di via di Corticella e saranno adottati i necessari accorgimenti per non precluderne la piena funzionalità.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 1. Limiti di intervento e di localizzazione

OSSERVAZIONE N.10_d

Protocollo Generale n.667107/2023

Contenuto sintetico

“...Si chiede altresì conferma che il marciapiede lungo via Magenta non sia interessato da alcun esproprio...”.

“...Al riguardo si evidenzia sin da ora come sul marciapiedi di via Magenta insiste una grata di accesso al locale “centrale termica” del Condominio, per cui si ribadisce, se mai ce ne fosse bisogno, l’inopportunità di qualsiasi intervento espropriativo, anche in considerazione del non interessamento diretto della Via Magenta dai lavori relativi al tram.”

Deduzioni

Si conferma che il limite di intervento include, ai fini della riqualificazione complessiva del canale stradale, i marciapiedi su via di Corticella e la porzione all’angolo con via Magenta in corrispondenza dell’attraversamento pedonale, escludendo quindi il marciapiede sulla via medesima.

Esito

ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 7. Altro

OSSERVAZIONE N.10_e

Protocollo Generale n.667107/2023

Contenuto sintetico

In merito all'intervento di infissione di un gancio a parete per il sostegno della linea aerea di alimentazione dei tram "... si segnala fin da ora la necessità che si eviti ogni possibile ricaduta in termini di vibrazioni sull'immobile. Si chiede pertanto di adottare tutte le misure tecniche adeguate all'uopo necessarie."

Deduzioni

In sede di progettazione esecutiva saranno approfondite e sviluppate opportune soluzioni tecniche atte a minimizzare gli effetti vibrazionali, legati al passaggio delle vetture tranviarie, sul gancio a parete di sostegno della linea aerea di contatto

Esito

ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 7. Altro

OSSERVAZIONE N.11_a

Protocollo Generale n.662067/2023

Contenuto sintetico

La procedura espropriativa coinvolge due aree di proprietà del segnalante "... interessate, attualmente, da contratti di locazione in essere e presentano specifiche particolarità...".

Il F60 M569 "... è interessato da un progetto di Rigenerazione Urbana già elaborato dalla scrivente Società in collaborazione con Enriques S.r.l., in relazione al quale sono da tempo in corso specifiche interlocuzioni con i vertici dell'assessorato e del settore dell'Amministrazione comunale competenti ai fini della sua presentazione e sottoposizione al procedimento di approvazione."

La proprietà evidenzia quindi come l'esproprio incide sia sul progetto di Rigenerazione Urbana sia sul contratto di locazione in essere, con scadenza 30/6/26, temendo una sua rinegoziazione "...presumibilmente a condizioni meno favorevoli per la scrivente Società".

Il F60 M1218 è invece attualmente interessata dal Progetto Unico di Bonifica a seguito di dismissione di impianto per la distribuzione di carburanti, lubrificanti e altri prodotti per l'automobilista attivo fino ad alcuni anni fa. L'attività di bonifica che prevede prelievi periodici dagli appositi pozzi presenti nel sito per il monitoraggio delle acque sotterranee non è ancora conclusa.

Si teme che l'esproprio e la conseguente trasformazione dell'area comportino l'impossibilità di concludere la suddetta attività di monitoraggio con conseguenti "...potenziali ipotesi di responsabilità che devono essere tenute in conto, non potendo restare a carico di Padusa S.p.A."

Si evidenzia inoltre l'incidenza dell'esproprio, che interessa circa metà dell'area, sui contenuti del contratto in essere con scadenza 31/12/2030 "...provocandone la rinegoziazione, con sicuro peggioramento delle sue condizioni economiche a danno della scrivente Società".

Si chiede pertanto che l'Amministrazione Comunale tenga debitamente conto di quanto sopra esposto "...per quanto concernente la definizione e delimitazione dei tempi necessari ai fini dell'occupazione delle aree in parola." nonché che la Proprietà venga sollevata da eventuali responsabilità e/o danni futuri a persone e/o cose nel caso l'espropriazione "... finisca per interferire con l'anzidetto Progetto Unico di Bonifica..".

Deduzioni

L'esproprio riferito all'area censita al Catasto Terreni al Foglio 60 Mapp. 569 riguarda prevalentemente la porzione coincidente con il marciapiede sul fronte di via di Corticella ai fini della riqualificazione complessiva del canale stradale prevista dal progetto. L'esproprio si spingerà all'interno dell'attuale recinzione solo in corrispondenza del tratto confinante con il F60 M1218, dove vi è la necessità di arretrare leggermente verso l'interno della proprietà l'attuale recinzione e l'ingresso pedonale. Detti interventi saranno a carico del progetto della linea tranviaria. Si precisa che le modifiche previste dal progetto non escludono, in base al vigente strumento urbanistico, le opportunità di "Rigenerazione Urbana" né incidono sul contratto di locazione in essere.

In merito all'esproprio relativo all'area censita al Catasto Terreni nel Foglio F60 Mapp. 1218, al fine di limitare l'interferenza, lo stesso sarà limitato alla porzione necessaria per la realizzazione delle opere stradali.

Sarà cura dell'Amministrazione coordinarsi con la proprietà e gli attuatori della bonifica al fine di consentirne la regolare conclusione.

Esito

ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale

OSSERVAZIONE N.11_b

Protocollo Generale n.662067/2023

Contenuto sintetico

La Proprietà chiede “...la doverosa rivalutazione del totale delle indennità che sono state indicate nel Piano particellare di esproprio per le aree anzidette... ” che viene ritenuta incongruente in relazione all’estensione dell’esproprio e all’esistenza di contratti in essere che dovranno essere rivisti “...a condizioni certamente peggiorative per la scrivente Società”.

Deduzioni

Si precisa che in questa fase della procedura espropriativa, le osservazioni riguardano l'apposizione del vincolo espropriativo. L'ampio contraddittorio relativo alla determinazione della indennità di esproprio, che la disciplina prevista dal combinato disposto di cui alla Legge Regionale n. 37/2002 e Testo Unico, DPR n. 327/2001, riserva alle proprietà, avviene successivamente all'approvazione del progetto definitivo dell'opera, comportante dichiarazione di pubblica utilità.

Esito

NON PERTINENTE

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 1. Limiti di intervento e di localizzazione

OSSERVAZIONE N.12_a

Protocollo Generale n.672315/2023

Contenuto sintetico

La Proprietà evidenzia le conseguenze negative degli interventi previsti nel progetto a seguito dell'esproprio che riguarderebbe *"...la corte esclusiva nella parte antistante dello stabile condominiale di cui è pertinenza, modificando sostanzialmente l'attuale situazione della viabilità secondaria che verrebbe, a questo punto, completamente eliminata così come i posti auto adiacenti"*.

In particolare il progetto prevede:

- rimozione completa dell'isola spartitraffico compresa la conseguente eliminazione dei posti auto attualmente presenti;
- realizzazione della rettifica della sede stradale con riduzione ad una sola corsia di marcia per le auto (direzione Corticella), per consentire la costruzione della sede viaria del tram (centro strada) e la realizzazione di pista ciclabile sul lato della stessa sede stradale;
- allargamento del marciapiede dello stabile condominiale ai vertici del quale saranno posizionati due pali per sostenere la linea elettrica aerea sempre al servizio della tramvia in progetto.

le cui principali conseguenze sono individuate dalla Proprietà in:

- *"...sostanziale peggioramento della logistica dell'intero condominio, con particolare riferimento al pubblico esercizio..."* storicamente insediato al piano terra dello stabile;
- *"...sostanziale peggioramento per la movimentazione delle merci e delle persone accedenti al ristorante."*
- *"...eliminazione dell'unico parcheggio in zona riservato ai portatori di handicap."*

Si chiede pertanto che le scelte progettuali tengano conto della necessità di garantire *"...nelle immediate vicinanze, il mantenimento dei posti auto esistenti principalmente quello riservato ai portatori di disabilità. Non ultimo prevedere spazi logistici per la movimentazione delle merci."*

Deduzioni

Per riscontrare le osservazioni formulate è stata elaborata una nuova soluzione progettuale relativa al tratto di via di Corticella di interesse della proprietà che verrà sviluppata dettagliatamente in sede di progettazione esecutiva della linea tranviaria. La nuova soluzione ripropone parzialmente l'attuale assetto della viabilità con corsello secondario in prospienza alla proprietà. A lato di detto corsello verranno ricavati alcuni stalli di sosta.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Saranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 7. Altro

OSSERVAZIONE N.12_b

Protocollo Generale n.672315/2023

Contenuto sintetico

Si evidenzia inoltre la necessità di:

1. *“...definire con precisione **l’impatto dei pali** la cui erezione è prevista proprio ai margini del nuovo marciapiede prospiciente l’edificio in oggetto (interferendo visivamente peraltro con la comunicazione del pubblico esercizio composta da storiche insegne, nonché limitando la percorribilità dello stesso marciapiede proprio in corrispondenza dell’accesso principale.”);*
2. prevedere **nuova collocazione dei cassonetti per il conferimento dei rifiuti**, la cui posizione attuale non sarà più possibile a causa dell’allargamento della sede stradale con previsione di percorso ciclabile, che *“...dovrà necessariamente garantire il mantenimento dell’attuale fruizione e la nuova sede dovrà essere ad adeguata distanza dal ristorante stesso”;*
3. mettere *“... in opera tutti quegli **accorgimenti necessari alla riduzione delle emissioni atmosferiche del traffico veicolare** al quale porterà, inevitabilmente, il dimezzamento delle corsie a causa della capacità di deflusso e quindi l’aumento di congestione, proprio in quel punto di immissione nella rotatoria stradale.”*

Deduzioni

In sede di progettazione esecutiva verrà opportunamente dettagliata la nuova soluzione progettuale elaborata per il tratto di via di Corticella in questione, con definizione puntuale delle esatte posizioni degli elementi di cui ai punti 1 e 2 in modo da minimizzare gli impatti sullo stato di fatto.

Tra gli elaborati del progetto è presente il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) che è definito come l’insieme dei controlli da effettuare attraverso la rilevazione e misurazione nel tempo delle componenti ambientali (atmosfera, rumore, vibrazioni,...) identificate come sensibili e potenzialmente impattate dagli interventi per la realizzazione e/o l’esercizio dell’opera progettata. Scopo fondamentale del Piano di Monitoraggio è quello di operare un’azione di controllo sul territorio al fine di valutare gli effetti della costruzione dell’opera tranviaria fino alla sua entrata in esercizio e nella fase successiva all’entrata in esercizio stessa, nonché l’efficacia delle opere di mitigazione. Gli esiti dei suddetti controlli saranno successivamente oggetto di valutazione da parte delle autorità competenti in materia al fine della valutazione dell’eventuale necessità di adottare specifici interventi di mitigazione.

Esito

ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Saranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 1. Limiti di intervento e di localizzazione

OSSERVAZIONE N.13_a

Protocollo Generale n.677411/2023

Contenuto sintetico

La proprietà chiede “[...] all'Ente espropriante di annullare la previsione di collocamento della sottostazione su terreni di proprietà Euros srl, con conseguente espropriazione dei mq 1.439 di piazzale, e di considerare l'ubicazione di tale costruzione tecnologica in altra area di costo inferiore per l'Ente medesimo, e tale da non indurre un così elevato deprezzamento delle attività e dei beni che residuano dall'espropriazione.”, tra gli altri, per i seguenti motivi:

- si ritiene che “...l'eventuale ablazione della porzione di mq 1.439 si configurerebbe [...] quale “esproprio parziale di bene unitario”...”, in quanto la porzione di area oggetto di esproprio è parte di un più ampio complesso immobiliare costituito da fabbricato ad uso commerciale e aree scoperte di pertinenza. Pertanto l'indennità di esproprio dovrà essere commisurata non soltanto al valore dei terreni ablati ma anche al deprezzamento dei beni residui per effetto dell'espropriazione medesima;
- Il piazzale oggetto di esproprio è interessato da due distinte servitù (oleodotto militare e metanodotto) “...che attraversano il piazzale, parallele e prossime tra loro, in senso trasversale circa a metà della sua lunghezza...” che impongono restrittive fasce di rispetto anche solo per l'attività di deposito di mezzi e materiali. Da ciò deriva che la porzione di area che residuerebbe dall'espropriazione risulterebbe “...del tutto inidonea all'uso di area scoperta quale pertinenza di un complesso commerciale, e ciò sia per la sua dimensione ridotta, sia per il gravare delle predette servitù che ne limitano fortemente l'utilizzo.” ancor più in considerazione del tipo di attività per cui era stato fatto l'investimento iniziale nell'ambito dell'automotive come concessionario;
- l'espropriazione potrebbe interferire direttamente e molto negativamente con il contratto di locazione in essere che ha validità fino alla metà del 2028.

Deduzioni

Le alternative di ubicazione della sottostazione elettrica proposte non sono compatibili con il progetto di alimentazione elettrica della linea tranviaria, principalmente in ragione della loro notevole distanza dalla stessa. Tuttavia, nella successiva fase di progettazione esecutiva si prevede di traslare il sedime della sottostazione elettrica nella porzione più a nord del lotto, oltre la fascia interessata dalle due servitù presenti, e di realizzarla con una struttura interrata. Ciò consentirà di ridurre in modo sensibile l'area soggetta ad esproprio e consentendo, quindi, la piena fruibilità della porzione di lotto rimanente.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale

OSSERVAZIONE N.13_b

Protocollo Generale n.677411/2023

Contenuto sintetico

La Proprietà si oppone all'esproprio, finalizzato alla localizzazione di una sottostazione elettrica, in considerazione dei "...gravissimi impatti che l'opera in esame appare in grado di arrecare ai beni immobili di proprietà..." che fanno sì che "...il costo per l'Ente espropriante dell'area di proprietà [...] attualmente individuata per il collocamento della sottostazione elettrica risulterebbe quanto mai oneroso e ben superiore a quello erroneamente indicato in complessivi € 12.950,00 (avendo assunto un valore unitario di € 9/mq)."

Deduzioni

Si precisa che in questa fase della procedura espropriativa, le osservazioni riguardano l'apposizione del vincolo espropriativo. L'ampio contraddittorio relativo alla determinazione della indennità di esproprio, che la disciplina prevista dal combinato disposto di cui alla Legge Regionale n. 37/2002 e Testo Unico, DPR n. 327/2001, riserva alle proprietà, avviene successivamente all'approvazione del progetto definitivo dell'opera, comportante dichiarazione di pubblica utilità.

Esito

NON PERTINENTE

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 1. Limiti di intervento e di localizzazione

OSSERVAZIONE N.14_a

Protocollo Generale n.677289/2023

Contenuto sintetico

La Proprietà comunica "...la propria contrarietà all'esproprio dell'area identificata al Catasto Terreni del Comune di Bologna al Fg 59 Part. 52 (parte) con estensione pari a 22 mq in quanto tale esproprio andrebbe a pregiudicare la funzionalità del lotto privato e lo svolgimento dell'attività commerciale in essere. Inoltre riteniamo che l'assenza di tali 22 mq non comporti modifiche sostanziali o peggiorative al progetto della nuova linea tranviaria."

Deduzioni

L'inserimento del tracciato tranviario su via di Corticella e, in particolare, la prevista realizzazione della fermata a nord di via Marziale rendono necessario l'esproprio in argomento che, comunque, non pregiudicherà il mantenimento della funzionalità del lotto privato e lo svolgimento dell'attività commerciale in essere. In sede di progettazione esecutiva verrà meglio dettagliato e illustrato l'intervento di compatibilizzazione del progetto della linea tranviaria con l'esistente accesso pedonale da via di Corticella all'area del supermercato.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Verranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale

OSSERVAZIONE N.14_b

Protocollo Generale n.677289/2023

Contenuto sintetico

La proprietà si dichiara invece disponibile “...alla cessione gratuita delle aree pubbliche (oo.uu.) previste nell'intervento edilizio inserito nel Programma per la qualificazione urbana diffusa (Area I-5 Via di Corticella 184/2, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.158 del 23.02.2015) ed identificate al Catasto Terreni del Comune di Bologna al Fg 59 Part. 1017 e 1018 per complessivi 399 mq, fatto salvo la funzionalità del lotto in merito ad accessibilità e funzionalità conformemente al titolo edilizio rilasciato.”.

Deduzioni

La cessione gratuita delle aree prevista dalla Convenzione Urbanistica Rep. n. 19511/2016 “CONVENZIONE FRA IL COMUNE DI BOLOGNA E IL SOGGETTO ATTUATORE LIDL ITALIA SRL, PER L'ESECUZIONE DELLA SCHEDA I – 5 DEL POC PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE DIFFUSA - VIA CORTICELLA N. 184/2” dovrà concludersi nell'ambito della procedura stessa. Per quanto riguarda il progetto della linea tranviaria si procederà all'acquisizione delle aree indicate nel piano particellare provvedendo all'indennizzo esclusivamente della porzione di cui non è già prevista la cessione gratuita.

Esito

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale

OSSERVAZIONE N.15

Protocollo Generale n.677558/2023

Contenuto sintetico

La Proprietà evidenzia che *"...il progetto della linea tranviaria nella zona della stazione di servizio carburanti di proprietà della scrivente posta in Via di Corticella n. 189 avrà un impatto tale da comportare l'inevitabile chiusura del predetto impianto."*

La Proprietà ha quindi elaborato una soluzione *"... di ricollocamento della attuale stazione di servizio all'interno della residua area che il progetto della tramvia approvato già prevede rimanga nella disponibilità della scrivente."*

La nuova soluzione *"...comporterà la demolizione e smaltimento di tutto ciò presente sia fuori che sotto terra senza alcuna possibilità di riutilizzo all'interno del nuovo sedime a disposizione."*

La nuova configurazione *"... verrà a trovarsi all'interno di un'area molto ridotta, con le conseguenze ben illustrate nella relazione allegata (cui si fa espresso rinvio) compresa la necessità di dover ricevere qualche autorizzazione in deroga."*

"...Naturalmente la realizzazione del progetto proposto dovrà necessariamente avvalersi della collaborazione del Comune in indirizzo anche in termini economici ai fini dell'esecuzione dell'intervento."

Deduzioni

L'eventuale ristoro che dovesse derivare dall'esecuzione del procedimento di esproprio potrà essere valutato nella successiva fase della procedura a mezzo di un adeguato contraddittorio.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 1. Limiti di intervento e di localizzazione

OSSERVAZIONE N.16_a

Protocollo Generale n.677592/2023

Contenuto sintetico

La Proprietà evidenzia come a seguito degli interventi previsti dal progetto *“...la stazione di servizio, oltre a subire esproprio di parte del terreno di proprietà perderà integralmente la possibilità di accesso dalla via Bentini, mantenendo solo esclusivamente quello su Via di Corticella...”*.

La Proprietà chiede quindi all'Amministrazione Comunale di:

“...1. Consentire possibilità di svolta da entrambe le direzioni di Via Corticella per l'accesso alla stazione di servizio. Ovvero la creazione di linea stradale tratteggiata di separazione tra i due sensi di marcia di via Corticella in corrispondenza dell'accesso e dell'uscita della stazione di servizio;

2. Accertare, con l'ausilio dei propri progettisti, l'assenza di qualunque interferenza e/o incompatibilità normative tra le attrezzature presenti sulla stazione di servizio e quelle previste per la realizzazione e svolgimento della nuova attività della linea tramviaria e, in caso di interferenze, che vengano previsti i necessari correttivi progettuali volti a non pregiudicare alcuna attività della stazione di servizio (a mero solo titolo di esempio che venga verificato il rispetto delle normative in materia di prevenzione incendi)...”

A tal proposito la Proprietà inoltra *“...planimetria di rilievo con indicate tutte le potenziali attrezzature fuori e dentro terra presenti sulla stazione di servizio.”*

Deduzioni

Relativamente a quanto osservato al punto 1, si conferma il mantenimento dello stato attuale in termini di accesso alla stazione di servizio per entrambi le direzioni di marcia sulla via di Corticella.

Si conferma che il progetto è stato predisposto nel rispetto delle distanze minime previste dalla normativa in materia di prevenzione antincendio tra l'infrastruttura tranviaria e le attrezzature della stazione di servizio.

Ulteriori verifiche di dettaglio saranno condotte prima di redigere il Progetto Esecutivo.

Esito

ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Saranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale

OSSERVAZIONE N.16_b

Protocollo Generale n.677592/2023

Contenuto sintetico

La Proprietà evidenzia che la perdita della possibilità di accesso da via Bentini "...arrecherà un importante danno all'attività economica della stazione di servizio che, insieme alla possibilità di un doppio accesso, perderà il maggior flusso di traffico che dovrà trovare un adeguato indennizzo."

Deduzioni

Si precisa che in questa fase della procedura espropriativa, le osservazioni riguardano l'apposizione del vincolo espropriativo. L'ampio contraddittorio relativo alla determinazione della indennità di esproprio, che la disciplina prevista dal combinato disposto di cui alla Legge Regionale n. 37/2002 e Testo Unico, DPR n. 327/2001, riserva alle proprietà, avviene successivamente all'approvazione del progetto definitivo dell'opera, comportante dichiarazione di pubblica utilità.

Esito

NON PERTINENTE

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 1. Limiti di intervento e di localizzazione

OSSERVAZIONE N.17_a

Protocollo Generale n.677615/2023

Contenuto sintetico

La Proprietà risulta espropriata *"...dell'area pavimentata in elementi autobloccanti di cemento e delimitata da paletti, posta tra la facciata dell'edificio ed il marciapiede per una superficie indicata nel piano particellare d'esproprio in mq. 142, ..."*.

La Proprietà non condivide la finalità dell'esproprio che *"...andrebbe a privare la proprietà di un'area ad uso esclusivo, adibita al carico e scarico delle merci, al parcheggio delle autovetture/mezzi commerciali e di accesso carraio e pedonale agli ingressi dell'edificio, inoltre l'intervento previsto riguarda una diversa pavimentazione che passerebbe dagli attuali elementi in cemento autobloccanti all'asfalto colato con un evidente peggioramento funzionale ed estetico.."*.

"...Pertanto si richiede di recedere dal procedimento espropriativo dell'area in argomento poiché si ritiene che il conseguente grave danno economico subito dalla proprietà non sia proporzionato ai benefici pubblici a giustificazione della dichiarazione di pubblica utilità da cui muoverà l'esproprio."

Deduzioni

Per riscontrare le osservazioni formulate è stata elaborata una nuova soluzione progettuale relativa al tratto di via di Corticella di interesse della proprietà che verrà sviluppata dettagliatamente in sede di progettazione esecutiva della linea tranviaria. La nuova soluzione prevede una diversa organizzazione della sede stradale, rispetto a quella attualmente presente nel progetto definitivo, consentendo l'esclusione dal limite di intervento e di esproprio dell'attuale quota parte di marciapiede di pertinenza pavimentata con autobloccanti.

Esito

ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Saranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 7. Altro

OSSERVAZIONE N.17_b

Protocollo Generale n.677615/2023

Contenuto sintetico

Nel caso in cui si confermasse l'esproprio così come previsto nel progetto, la Proprietà chiede:

"...a) che la pavimentazione prevista in sostituzione di quella esistente sia migliorativa rispetto all'attuale, ad esempio con la posa di blocchi di porfido in analogia di quella prevista in corrispondenza dei passi carrai, e non peggiorativa con la posa di asfalto colato, indicata in progetto;

b) che siano ricollocati i medesimi totem regolarmente installati dalle società locatarie Poltronesofà S.p.A. e Banca Sella, con oneri e spese a carico dell'Autorità espropriante;

c) che sia mantenuta l'attuale rampa di accesso al fabbricato (vedasi prima fotografia di cui al paragrafo 3 della presente nota);

d) che sia eliminato dal progetto il palo di sostegno previsto nell'area d'esproprio a poca distanza dal fabbricato, trovando idonea soluzione alternativa;..."

Deduzioni

Quanto richiesto ai punti a) e b) è risolto positivamente in considerazione dell'accoglimento dell'osservazione 17_a. L'inserimento del tracciato tranviario su via di Corticella non consente, per il tratto stradale in esame, l'accoglimento di quanto richiesto ai punti c) e d), fermo restando il mantenimento, a carico del progetto della linea tranviaria, della piena funzionalità dell'attuale passo carraio.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale

OSSERVAZIONE N.17_c

Protocollo Generale n.677615/2023

Contenuto sintetico

Nel caso in cui si confermasse l'esproprio così come previsto nel progetto, la Proprietà chiede:

"...che sia considerata una corretta quantificazione delle somme a disposizione dell'Autorità espropriante per la liquidazione delle indennità di espropriazione, compiuta mediante l'applicazione dei corretti criteri di stima che impongono di considerare il "ragionevole legame" con il valore di mercato in modo che l'indennità costituisca un "serio ristoro", come richiesto dalla giurisprudenza consolidata. A tal proposito la valutazione di soli € 12,00/mq riferito all'area in questione è irrisoria rispetto alle sue caratteristiche intrinseche ed estrinseche..."

Deduzioni

Fatto salvo quanto dedotto nella sotto osservazione 17_a in relazione al limite di esproprio, ridotto rispetto a quanto previsto inizialmente, si precisa che eventuali richieste di ridefinizione dell'indennità di esproprio saranno oggetto del contraddittorio riservato alle proprietà dalla disciplina prevista dal combinato disposto di cui alla Legge Regionale n. 37/2002 e Testo Unico, DPR n. 327/2001, successivamente all'approvazione del progetto definitivo dell'opera.

Esito

NON PERTINENTE

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 1. Limiti di intervento e di localizzazione

OSSERVAZIONE N.18_a

Protocollo Generale n. 679129/2023

Contenuto sintetico

La Proprietà e la locataria si oppongono "...ai contenuti progettuali e gestionali della cantierizzazione dell'opera descritti all'interno del progetto..." in quanto:

L'eventuale approvazione del procedimento di apposizione del vincolo di esproprio, così come da progetto, si tradurrebbe nell'impossibilità di utilizzare gran parte dello stabilimento, compromettendo significativamente le unità locali dello stesso, la viabilità e l'accesso degli automezzi/camion, l'attività giornaliera, nonché il possibile arresto dell'intera attività produttiva, con conseguente ingentissimo danno economico e sociale, stimabile in diversi milioni di euro.

Deduzioni

Il progetto definitivo è già stato modificato in modo da limitare il coinvolgimento della proprietà nella procedura espropriativa. In particolare le modifiche apportate hanno consentito di ridurre considerevolmente la porzione del piazzale antistante lo stabilimento interessata dalla realizzazione della linea tranviaria, evitando così di compromettere l'accessibilità nonché l'attività dello stabilimento stesso.

Esito

ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 7. Altro

OSSERVAZIONE N.18_b

Protocollo Generale n. 679129/2023

Contenuto sintetico

Osservazioni in merito alle aree interessate dal Progetto:

- rappresentazione grafica incompleta del fabbricato ad uso magazzini interessato da parziale demolizione da progetto;
- nel progetto *"...non è stato previsto l'esproprio della porzione di fabbricato su cui insisterà la fermata terminale..."* della tranvia. La demolizione comporterebbe interventi strutturali sulla parte restante *"... il cui onere spetterà alla proprietà senza che ne sia previsto il ristoro"*;
- la costruzione della fermata così come prevista nel progetto comporterebbe la sottrazione dello spazio di manovra ai mezzi oggi accedenti al mulino con conseguenza che *"...l'attività molitoria dovrà essere completamente dismessa prima dell'inizio dei lavori di costruzione della Tranvia."*;
- la costruzione della fermata comporterà la realizzazione di muri in c.a. sul lato nord dello stabilimento che costituiranno *"...una barriera sia fisica che visiva di fortissimo impatto"*;
- la presenza della futura linea tranviaria condizionerà *"...l'eventuale futura riconversione ad uso residenziale o misto con quota rilevante di residenza dello stabilimento consentita dal PUG..."*;

Deduzioni

Il progetto definitivo è già stato modificato, in modo da limitare il coinvolgimento della proprietà nella procedura espropriativa. In particolare le modifiche apportate hanno consentito di ridurre considerevolmente la porzione del piazzale antistante lo stabilimento interessata dalla realizzazione della linea tranviaria, evitando così di compromettere l'accessibilità nonché l'attività dello stabilimento stesso.

La nuova soluzione progettuale inoltre:

- consente di evitare la parziale demolizione del fabbricato ad uso magazzini per il quale, pertanto, non saranno previsti oneri espropriativi;
- modifica la quota del tracciato della linea tranviaria portandola allo stesso valore di quella del piazzale antistante gli edifici dello stabilimento, riducendo al minimo l'impatto *"fisico e visivo"* della fermata.

Nel suo complesso, la nuova soluzione progettuale per la realizzazione dell'infrastruttura tranviaria è stata sviluppata, in relazione alla proprietà in argomento, in modo da non escludere, in base al vigente strumento urbanistico, le opportunità e le condizioni per l'eventuale futura riconversione ad uso residenziale o misto, con quota rilevante di residenza, dello stabilimento.

Esito

ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 4. Scelte progettuali di carattere generale

OSSERVAZIONE N.18_c

Protocollo Generale n. 679129/2023

Contenuto sintetico

“...Non si comprende la ragione tecnica ed economica della modifica introdotta nel progetto definitivo...” in merito allo “...spostamento del capolinea nella fermata Shakespeare e alla costruzione del parcheggio pubblico multipiano a servizio della medesima” che riducono di fatto la “...funzione del parcheggio come scambiatore tra treno e tram...”

Deduzioni

Le scelte delle modifiche progettuali intervenute nel passaggio dal progetto di fattibilità tecnica ed economica a quello definitivo della linea tranviaria sono descritte e motivate nei documenti progettuali prodotti e, in particolare, in quelli relativi alla procedura di assoggettabilità a VIA (screening) a cui è stata sottoposta la nuova area in cui si intende realizzare il nuovo nodo di interscambio e la rimessa dei tram. La nuova localizzazione, oltre ad assicurare livelli di funzionalità ed accessibilità analoghi alla precedente, consente un minore consumo di suolo e garantisce in maggiore misura il raggiungimento degli obiettivi imposti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), attraverso il quale l'infrastruttura è finanziata, grazie alla semplificazione delle opere da realizzare.

Si precisa che, già in fase di progetto di fattibilità tecnica ed economica, la funzione primaria del parcheggio di interscambio è di favorire l'intermodalità auto privata-tram. Le altre funzioni principali del Centro di mobilità composto dal capolinea della Linea Verde tranviaria e dal nodo di interscambio sono l'intermodalità treno-tram e quella bus extra e suburbani-tram (assicurando inoltre, ovviamente, un elevato livello di accessibilità pedonale e ciclabile al Centro di mobilità).

Si confermano pertanto le scelte progettuali adottate in sede di progetto definitivo.

Esito

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 7. Altro

OSSERVAZIONE N.18_d

Protocollo Generale n. 679129/2023

Contenuto sintetico

Eventuali possibili e ulteriori soluzioni e richieste:

- spostamento della infrastruttura costituita da binari, linea aerea, pensiline della fermata verso Nord a ridosso di via Bentini, garantendo un distacco minimo di m. 5,00 della futura recinzione dagli spigoli Nord-Est dei fabbricati ex Pastificio e magazzino, salvaguardando lo spazio di rotazione per l'inversione di marcia di autocarri con rimorchio e bilici nell'area compresa tra ex pastificio, nuova recinzione e magazzino;
- mantenimento oppure rifacimento, in accordo con gli enti e aziende dei servizi interessati, delle cabine ed altri manufatti esistenti sul confine Nord-Est per l'alimentazione di metano ed energia elettrica dello stabilimento, senza danni e/o interruzione della produzione e costi per la proprietà;
- realizzazione di barriera acustica lungo l'intero confine dello stabilimento con la nuova infrastruttura tramviaria che garantisca il rispetto dei limiti di legge nei confronti della futura zona prevalentemente residenziale prevista dal PUG in caso di dismissione dello stabilimento.
- garanzia da parte del Comune di Bologna della riconvertibilità dell'intera volumetria esistente ad uso residenziale, commerciale, ricettivo, residenze per studenti, servizi privati, etc. già previsti dal PUG in caso di dismissione/trasferimento della attività molitoria, sia nel caso di ristrutturazione dei fabbricati esistenti sia nel caso di demolizione e ricostruzione totale o parziale e che il progetto della Tramvia non ne comprometterà né in toto né in parte la realizzabilità.

Deduzioni

Come già illustrato, il progetto è stato modificato recependo di fatto quanto richiesto al punto 1.

Per quanto riguarda l'eventuale modifica delle utenze attualmente in essere, le stesse verranno effettuate, a carico del progetto della linea tranviaria, in accordo con gli Enti Gestori.

Il progetto esecutivo della linea tranviaria si farà carico della predisposizione delle strutture atte a consentire la realizzazione di una barriera antirumore. Questo intervento potrà essere eventualmente confermato ed attuato solo a seguito di rilievi eseguiti con la tranvia in esercizio nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale. Tali rilievi saranno finalizzati a verificare i livelli acustici prodotti dalla tranvia e la loro compatibilità con le funzioni presenti in ragione dello stato legittimo dei ricettori.

La nuova soluzione progettuale per la realizzazione dell'infrastruttura tranviaria è stata sviluppata, in relazione alla proprietà in argomento, in modo da non escludere, in base al vigente strumento urbanistico, le opportunità e le condizioni per l'eventuale futura riconversione ad uso residenziale o misto, con quota rilevante di residenza, dello stabilimento, atteso che tale riconversione, qualora attuata, dovrà anch'essa contribuire alla piena integrazione con le infrastrutture per la mobilità che si trovano adiacenti all'area.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Modifica elenco ricettori del Piano di Monitoraggio Ambientale

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 4. Scelte progettuali di carattere generale

OSSERVAZIONE N.19_a

Protocollo Generale n. 679169/2023

Contenuto sintetico

OSSERVAZIONE SU SOTTOPASSO VIA FERRARESE E ASSE 89

"La presente osservazione ha per oggetto la tutela del paesaggio urbano storico della Bolognina e, in particolare, la salvaguardia della riconoscibilità estetica dei tratti centrali del cosiddetto "Asse dell'89" nel tratto ricadente nel quartiere Bolognina..." con riferimento particolare alla "...realizzazione del tunnel sotto a via Mazza e, soprattutto, delle impattanti rampe, previste nel progetto "Linea verde" del Tram di Bologna e localizzate in via Ferrarese e in via Bolognese, andranno ad alterare, in maniera drastica e irreversibile, tale assetto, minando la leggibilità della infrastruttura nella sua conformazione storica..."

"...In via Bolognese, il progetto prevede infatti la definitiva eliminazione delle alberature (elemento caratterizzante la viabilità della Bolognina e in particolare dell'asse dell'89) e la realizzazione di quattro corsie stradali (due per le rampe e due per i traffici locali), andando così a introdurre un elemento assolutamente incongruo rispetto al contesto storico del quartiere..."

"...In via Ferrarese si procede alla eliminazione delle imponenti alberature, non classificate come monumentali ma certamente significative e identitarie per il quartiere, compensandole solo in parte con un assetto arboreo non coerente con la preesistenza storica, per realizzare 5 corsie carrabile (2 di rampa e 3 per i traffici locali) in aggiunta ai due binari del tram..."

"...Si ritiene quindi che l'intervento appaia in contrasto con gli stessi indirizzi del PUG: alterando il microclima urbano; modificando i caratteri storici dell'asse dell'89; destinando alla mobilità privata motorizzata e non alla mobilità ciclabile tale asse; danneggiando l'eco-rete urbana; andando ulteriormente a frammentare la già debole infrastruttura verde locale..."

"...Si chiede pertanto all'amministrazione comunale di rivedere tale scelta, adottando tutte le scelte infrastrutturali e tutte le necessarie azioni di riorganizzazione circolatoria (anche utilizzando gli spazi stradali che sono già oggi sotto utilizzati, o che lo saranno a seguito della realizzazione del tram) utili a evitare la realizzazione di un intervento che danneggerebbe, irreversibilmente, alcuni caratteri distintivi del tessuto storico della Bolognina..."

"...A fronte dei rilevanti elementi di incoerenza evidenziati in premessa [PUMS e PUG], si ritiene che il progetto non abbia valutato tutte le possibili alternative indirizzate ad evitare la realizzazione di un'opera così impattante. Si avanzano pertanto specifiche richieste e si evidenzia la mancanza di uno specifico studio relativo alla mobilità complessiva del quartiere che si ritiene invece indispensabile per dimostrare l'effettiva eventuale necessità di tale intervento..."

Deduzioni

In sede di progettazione di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) e nella successiva fase di verifica di assoggettabilità a VIA (Screening) sono già state effettuate le valutazioni di possibili alternative progettuali alla realizzazione del sottopasso. In particolare, a seguito di specifica richiesta di integrazioni da parte della Regione Emilia-Romagna, nel febbraio 2023 è stato prodotto un apposito documento (disponibile sulla pagina del sito VIA della Regione al link <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb/ricerca/dettaglio/5759>) contenente (al punto 4) anche uno studio trasportistico integrativo per valutare scenari alternativi all'interramento delle corsie per il traffico veicolare su via Ferrarese e via Mazza, basati sul riassetto circolatorio del quadrante nord di Bologna; tali scenari riprendono, in buona sostanza, anche quello proposto nell'osservazione, ma dette alternative hanno evidenziato il peggioramento della situazione complessiva dell'area della Bolognina con l'incremento del traffico privato su strade con conformazione non adatte a sostenere un aumento di flussi viabilistici e registrando il peggioramento delle condizioni di deflusso veicolare con situazioni di congestione della rete stradale.

Pertanto, pur non escludendo in futuro possibili riorganizzazioni degli assetti circolatori della zona, non si ritiene di potere prescindere dall'intervento previsto su via Ferrarese, via Mazza e via Bolognese. Tale intervento non è quindi da considerare come un elemento finalizzato all'attrazione di nuovi flussi veicolari, bensì a garantire una piena funzionalità delle nuove linee tranviarie, assicurando altresì una migliore vivibilità della zona, limitando l'insorgere di situazioni di congestione del traffico. Si precisa, a tale riguardo, che l'asse stradale in questione è stato già a tale scopo regolamentato con limite a 30 km/h nell'ambito del PPTU Bologna Città 30.

Alla luce di quanto sopra esposto, in sede di progettazione esecutiva, pur confermando la realizzazione del sottovia stradale di via Ferrarese, si prevede di operare una modifica progettuale che consenta una significativa riduzione dell'impatto dell'opera sulle alberature esistenti. In particolare, l'obiettivo della modifica progettuale ha il fine di salvaguardare il filare di platani posto sul lato sud dell'area verde al centro di detta via e, nello specifico, consisterà:

- nella modifica dell'andamento planimetrico del sottopasso e delle relative rampe di accesso;
- nella riduzione da due ad una delle corsie carrabili in direzione ovest della strada posta in superficie, anche al fine di connotare tale tratto stradale come viabilità di rango locale a servizio di residenti e delle attività frontiste.

Si conferma altresì la piantumazione di nuove alberature sul lato nord di via Ferrarese, a compensazione degli alberi abbattuti. Inoltre, si prevede di aggiornare l'andamento planimetrico del tracciato allo scopo di salvaguardare tutte le alberature presenti anche sul lato nord di Piazza dell'Unità.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Saranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 3. Circolazione stradale

OSSERVAZIONE N.19_b

Protocollo Generale n. 679169/2023

Contenuto sintetico

RICHIESTE:

"... 1) se si sia tenuto conto degli scenari di riduzione dei flussi che, da previsioni, interesseranno il tracciato dell'Asse dell'89, sulla base delle politiche del PUMS, a seguito della realizzazione del progetto Passante di mezzo, ma anche a seguito di azioni di restringimento stradale previsti in altri tratti (vedi Via Liberazione) contestualmente alla Linea Rossa.

2) Per quale ragione, in corrispondenza di via Mazza, si sia proceduto a inserire due corsie dedicate al tram (nella medesima direzione), anziché utilizzare un unico binario, e perché si sia prevista una sola corsia dedicata alla mobilità privata (determinando di conseguenza l'esigenza del tunnel): si fa a tal fine presente che via Mazza presenta una sezione ben più ampia di via Liberazione, dove il progetto prevede la collocazione di 2 corsie tram e 2 di mobilità privata a raso, rendendo ancora meno comprensibile tale scelta;

3) Si chiede per quale ragione si sia scelto di non operare, come di consueto si fa nell'introduzione di un nuovo sistema tranviario, alcuno studio complessivo sulla mobilità del quartiere, finalizzato a sfruttare, attraverso modifiche circolatorie, gli spazi già oggi sottoutilizzati, o resi disponibili dalla realizzazione della nuova infrastruttura. L'elaborazione di tale studio, contestualmente al progetto, risulta a nostro avviso indispensabile perché solo attraverso tale analisi si può dimostrare l'esigenza o meno di realizzazione del tunnel e perché, e, in caso di esito positivo, si potrebbero perseguire importanti obiettivi di riqualificazione del quartiere, in particolare a favore della mobilità pedonale e ciclabile..."

Deduzioni

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica e il progetto definitivo della Linea Verde tranviaria tengono conto di tutti gli scenari previsti dai piani sovraordinati vigenti oltreché del progetto della Linea Rossa, in corso di realizzazione; in entrambe le fasi di progetto, oltre che nella procedura di assoggettabilità a VIA (screening), sono stati inoltre sviluppati appositi studi trasportistici facenti della documentazione ufficiale riguardante l'infrastruttura in questione. Pertanto si conferma che le scelte progettuali sono state assunte sulla base degli esiti dei suddetti studi ed analisi modellistiche.

Per quanto riguarda la scelta di prevedere due binari affiancati in luogo del singolo binario in corrispondenza di via Mazza, essa è prioritariamente legata a garantire un corretto ed efficace esercizio delle due linee tranviarie (Linea Rossa: itinerario Fiera - Borgo Panigale, Linea Verde: itinerario Via dei Mille - Corticella) al fine di evitare possibili interferenze e accodamenti delle vetture circolanti nelle diverse direzioni. Si tratta infatti del principale punto di snodo tra le due linee tranviarie provenienti dal tratto di sovrapposizione tra le stesse.

Esito

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 7. Altro

OSSERVAZIONE N.19_c

Protocollo Generale n. 679169/2023

Contenuto sintetico

I sottoscrittori del documento di osservazioni presentano inoltre una **PROPOSTA DI UNO STUDIO URBANO A SCALA DI QUARTIERE** con indicazione degli elementi di cui dovrebbe tenere conto:

- “...
● *il sottoutilizzo degli spazi presenti lungo via Tibaldi [...]*
● *Il futuro sottoutilizzo della corsia preferenziale lungo via Creti [...]*
● *Il futuro sottoutilizzo della corsia preferenziale posta a ovest di Piazza dell'Unità [...]*
...”

che consentirebbe di raggiungere i seguenti obiettivi:

- “...
1. *lungo la direttrice est-ovest, assicurare una riduzione dei flussi che interessano l'asse Liberazione-Mazza-Bolognese, tale da rendere non necessaria la realizzazione del sottovia di via Mazza e consentire quindi la salvaguardia dei 22 platani;*
2. *lungo la direttrice nord-sud, assicurare l'aumento della pedonalità e delle aree verdi di piazza dell'Unità. L'obiettivo è quello di eliminare qualsiasi attraversamento in direzione nord-sud, tranne il tram, pedonalizzando di fatto la piazza.*
...”

Deduzioni

Relativamente alla prima parte dell'osservazione si richiama integralmente quanto già dedotto relativamente all'osservazione 19_a.

Per quanto riguarda il lato est di piazza dell'Unità si informa che verrà mantenuto l'attuale regime circolatorio che prevede esclusivamente il transito dei mezzi autorizzati.

Per quanto riguarda la restante parte della piazza è intenzione dell'Amministrazione promuovere un'apposita ed autonoma attività di progettazione dedicata alla riqualificazione della piazza stessa, a seguito della realizzazione delle linee tranviarie. Anche la parte ovest della piazza sarà oggetto di tale intervento e si conferma l'intenzione di limitare significativamente i transiti veicolari sulla piazza, promuovendone la vocazione pedonale.

Il limite d'intervento del progetto della Linea Verde tranviaria non comprenderà pertanto la parte ovest della piazza, che non sarà, quindi, direttamente interessata dalla nuova infrastruttura.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 4. Scelte progettuali di carattere generale

OSSERVAZIONE N.20_a

Protocollo Generale n. 679179/2023

Contenuto sintetico

L'Osservazione è relativa alla previsione di realizzazione del sottopasso di via Ferrarese, considerato troppo impattante sulle alberature esistenti (22 platani di via Ferrarese e alberature di via Mazza), conseguente all'aver "... ritenuto di affiancare, e non di sovrapporre, su via Mazza le due linee tranviarie [...]; in conseguenza di tale scelta, l'asse stradale di via Mazza verrà fortemente ridotto di sezione [...]: è anche da tale strozzatura, oltre che dalla scelta di non operare una revisione più complessiva della mobilità pubblica e privata del quartiere, che deriva la "necessità" di procedere all'interramento della via...".

Deduzioni

In sede di progettazione esecutiva, pur confermando la realizzazione del sottovia stradale di via Ferrarese, si prevede di operare una modifica progettuale che consenta una significativa riduzione dell'impatto dell'opera sulle alberature esistenti. In particolare, l'obiettivo della modifica progettuale ha il fine di salvaguardare il filare di platani posto sul lato sud dell'area verde al centro di detta via e, nello specifico, consisterà:

- nella modifica dell'andamento planimetrico del sottopasso e delle relative rampe di accesso;
- nella riduzione da due ad una delle corsie carrabili in direzione ovest della strada posta in superficie, anche al fine di connotare tale tratto stradale come viabilità di rango locale a servizio di residenti e delle attività frontiste.

Si conferma altresì la piantumazione di nuove alberature sul lato nord di via Ferrarese, a compensazione degli alberi abbattuti. Inoltre, si prevede di aggiornare l'andamento planimetrico del tracciato allo scopo di salvaguardare tutte le alberature presenti anche sul lato nord di Piazza dell'Unità.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Saranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 4. Scelte progettuali di carattere generale

OSSERVAZIONE N.20_b

Protocollo Generale n. 679179/2023

Contenuto sintetico

L'osservazione è corredata da una **PROPOSTA** di organizzazione alternativa della viabilità che non prevede l'interramento dell'asse stradale Ferrarese/Mazza/Bolognese considerata *"...meno impattante, più economica (in termini di risorse e tempi di cantierizzazione), più efficiente e più coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientali dichiarati dall'Amministrazione comunale nel PUG e nel PPTU Bologna Città 30."* La nuova proposta assume la previsione progettuale tranviaria quale invariante, ed è finalizzata a coniugare *"...la realizzazione della rete tranviaria e la realizzazione di Bologna Città 30 nell'ottica di evitare una pericolosa contraddizione tra tali impegnative progettualità."*

CRITICITA' PRESENTI NEL PD legate all'intervento di realizzazione del sottopasso:

- abbattimento di numerose alberature;
- spazio urbano impoverito;
- creazione di un corridoio a senso unico a due corsie che costituirà *"...necessariamente un "acceleratore" dei flussi..."*;
- *"...In Piazza dell'Unità, viene mantenuta la corsia (non è chiaro se riservata al TPL) sul lato ovest della Piazza, la cui eliminazione era stata prevista con il progetto PIMBO, ..."*
- reintroduzione in Piazza dell'Unità della mobilità privata sul tratto est con conseguente rischio di incrementare i flussi di mobilità privata anche nel tratto nord di via Matteotti;
- *"...Non viene superata, infine, l'interferenza stradale presente tra via Matteotti e l'asse Algardi-Albani: si tratta già oggi di una degli incroci caratterizzati da maggiore incidentalità stradale e la presenza del tram rischia di peggiorare la situazione..."*

OPPORTUNITA' NON COLTE DAL PD in merito a *"...spazi attualmente sottoutilizzati, o che si libereranno a seguito dell'entrata in funzione del tram..."* riferite in particolare a:

- sottoutilizzo degli spazi presenti lungo via Tibaldi;
- futuro sottoutilizzo della corsia preferenziale lungo via Creti;
- futuro sottoutilizzo della corsia preferenziale posta a ovest di Piazza dell'Unità

DESCRIZIONE SINTETICA DELLA PROPOSTA:

"...

1. *lungo la direttrice est-ovest, assicurare una riduzione dei flussi che interessano l'asse Liberazione-Mazza-Bolognese, tale da rendere non necessaria la realizzazione del sottovia di via Mazza e consentire quindi la salvaguardia dei 22 platani;*
2. *lungo la direttrice nord-sud, assicurare l'aumento della pedonalità e delle aree verdi di piazza dell'Unità. L'obiettivo è quello di eliminare qualsiasi attraversamento in direzione nord-sud, tranne il tram, pedonalizzando di fatto la Piazza e valorizzandola come cuore verde della Bolognina."*

Nel dettaglio la proposta prevede:

1. Riorganizzazione dell'asse Tibaldi-Creti
2. Pedonalizzazione di Piazza dell'Unità
3. Conseguente modesta riorganizzazione degli assetti circolatori della zona

Deduzioni

In sede di progettazione di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) e nella successiva fase di verifica di assoggettabilità a VIA (Screening) sono già state effettuate le valutazioni di possibili alternative progettuali alla realizzazione del sottopasso. In particolare, a seguito di specifica richiesta di integrazioni da parte della Regione Emilia-Romagna, nel febbraio 2023 è stato prodotto un apposito documento (disponibile sulla pagina del sito VIA della Regione al link <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb/ricerca/dettaglio/5759>) contenente (al punto 4) anche uno studio trasportistico integrativo per valutare scenari alternativi all'interramento delle corsie per il traffico veicolare su via Ferrarese e via Mazza, basati sul riassetto circolatorio del quadrante nord di Bologna; tali scenari riprendono, in buona sostanza, anche quello proposto nell'osservazione, ma dette alternative hanno evidenziato il peggioramento della situazione complessiva dell'area della Bolognina con l'incremento del traffico privato su strade con conformazione non adatte a sostenere un aumento di flussi viabilistici e registrando il peggioramento delle condizioni di deflusso veicolare con situazioni di congestione della rete stradale.

Pertanto, pur non escludendo in futuro possibili riorganizzazioni degli assetti circolatori della zona, non si ritiene di potere prescindere dall'intervento previsto su via Ferrarese, via Mazza e via Bolognese. Tale intervento non è quindi da considerare come un elemento finalizzato all'attrazione di nuovi flussi veicolari, bensì a garantire una piena funzionalità delle nuove linee tranviarie, assicurando altresì una migliore vivibilità della zona, limitando l'insorgere di situazioni di congestione del traffico. Si precisa, a tale riguardo, che l'asse stradale in questione è stato già a tale scopo regolamentato con limite a 30 km/h nell'ambito del PPTU Bologna Città 30.

Per quanto riguarda il lato est di piazza dell'Unità si informa che verrà mantenuto l'attuale regime circolatorio che prevede esclusivamente il transito dei mezzi autorizzati.

Per quanto riguarda la restante parte della piazza è intenzione dell'Amministrazione promuovere un'apposita ed autonoma attività di progettazione dedicata alla riqualificazione della piazza stessa, a seguito della realizzazione delle linee tranviarie. Anche la parte ovest della piazza sarà oggetto di tale intervento e si conferma l'intenzione di limitare significativamente i transiti veicolari sulla piazza, promuovendone la vocazione pedonale.

Il limite d'intervento del progetto della Linea Verde tranviaria non comprenderà pertanto la parte ovest della piazza, che non sarà, quindi, direttamente interessata dalla nuova infrastruttura.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Saranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 4. Scelte progettuali di carattere generale

OSSERVAZIONE N.20_c

Protocollo Generale n. 679179/2023

Contenuto sintetico

L'Osservazione è riferita alla previsione di realizzazione del nuovo parcheggio multipiano in via Saliceto/Ferrarese in quanto, a fronte dell'offerta di (soli) 85 posti auto in più rispetto agli attuali 100:

- comporterà la scomparsa di un *"...sistema ecologico di una quarantina di alberi di diverse maturità..."*
- potrebbe essere sostituito dall'utilizzo dei 48 garage di proprietà comunale sottoutilizzati esistenti a ridosso dell'attuale parcheggio o dall'utilizzo, previa convenzione con la proprietà, del parcheggio del Consorzio Officine Minganti;
- precluderà l'attuale funzione di collegamento tra via Ferrarese e via Saliceto svolta dal parcheggio esistente;
- creerà una frattura nell'attuale paesaggio urbano;
- non consentirebbe di perseguire l'obiettivo di un potenziamento dell'attuale verde del Giardino della Zucca e del contiguo verde "di raccordo" che interessa l'attuale parcheggio a raso.

Deduzioni

Per riscontrare l'osservazione formulata è in fase di elaborazione una nuova soluzione progettuale relativa al parcheggio multipiano da realizzare tra via di Saliceto e via Ferrarese che verrà sviluppata in modo compiuto e dettagliato in sede di progettazione esecutiva della linea tranviaria.

La nuova soluzione ha l'obiettivo di preservare il 30% circa delle alberature che nel progetto definitivo risultano interferenti con l'opera, attraverso una minore dimensione complessiva in senso trasversale e longitudinale della struttura da realizzare e lasciando a raso le porzioni poste alle due estremità del parcheggio attuale. Verranno inoltre adottate soluzioni per migliorare l'inserimento paesaggistico del nuovo parcheggio nel contesto, come l'utilizzo di adeguati trattamenti per la superficie esterna, mentre nuove alberature a compensazione di quelle abbattute verranno messe a dimora nell'adiacente Giardino della Zucca.

La possibilità di una diversa modalità di utilizzo dei parcheggi esistenti richiamati nell'osservazione verrà anch'essa valutata, ma non si ritiene che possa essere sufficiente e costituire un'alternativa al nuovo parcheggio previsto in progetto, che avrà comunque una capienza complessiva inferiore a 200 posti auto.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Saranno aggiornati gli elaborati del progetto coerentemente a quanto illustrato.

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 3. Circolazione stradale

OSSERVAZIONE N.21_a

Protocollo Generale n. 679202/2023

Contenuto sintetico

La Proprietà esprime preoccupazione sulle conseguenze che le scelte progettuali avranno sulla fluidità della viabilità della zona con conseguente aumento dell'inquinamento.

Chiede:

- conferma che il progetto mantenga la possibilità di percorrere nelle due direzioni il tratto di via di Corticella compreso tra la rotatoria situata a nord della tangenziale e la rotatoria Corticella/Stendhal;
- se sia stata individuata una soluzione concreta per il traffico che risentirà in modo negativo dell'inserimento della tranvia in quanto continueranno a transitare ulteriori linee del trasporto pubblico rispetto a quelle che verranno sostituite dalla tranvia ma soprattutto perché *"...IL TRAFFICO PRINCIPALE DERIVA DA VEICOLI CHE NON POSSONO ESSERE SOSTITUITI DA UNA LINEA TRAM..."*;

Evidenzia che in mancanza di una soluzione concreta per contrastare la maggior paralisi del traffico veicolare gli abitanti della zona verranno condannati a *"...una maggiore esposizione all'inquinamento e alla rumorosità del traffico stradale con i conseguenti pericoli di salute ..."*. A tale scopo suggerisce *"...di evitare che i veicoli >3,5t (tranne autorizzati es. Lidl) passino da tale via deviandoli sulla strada Via Del Tuscolano che ha comunque affacci industriali e sull'area della tangenziale..."* evidenziando comunque che ciò non basterebbe a risolvere il tema della congestione stradale conseguente all'inserimento della tranvia.

Deduzioni

Come è possibile riscontrare dagli elaborati del progetto definitivo già pubblicati si conferma che il progetto mantiene il doppio senso di marcia nel tratto di via di Corticella compreso tra le due rotatorie specificate. Oltre alla sede riservata alla tranvia, posta al centro della carreggiata, vi sarà una corsia veicolare per senso di marcia.

È utile inoltre ricordare che il progetto della Linea Verde tranviaria è stato accompagnato dalla predisposizione di un apposito studio trasportistico (elaborato B381C-D-X00-TRS-XXX-RG-01-C), che evidenzia l'azione indotta dalla linea tranviaria in termini di riduzione di traffico privato, in particolare su via di Corticella, oltre che di un'analisi svolta attraverso un modello di micro-simulazione dinamica (documento B381C-D-X00-TRS-XXX-RT-01-B) che ha permesso di verificare che la soluzione adottata consente, anche in presenza di una importante riduzione della capacità dell'asse stradale di via di Corticella di mantenere un Livello di servizio più che soddisfacente sia sulle intersezioni semaforizzate che sulle due rotatorie di svincolo con la Tangenziale.

Il progetto della linea tranviaria non prevede di porre limitazioni di transito a specifiche categorie di veicoli su via di Corticella. Tuttavia si precisa e si conferma che la maggior parte delle linee bus che transitano su via di Corticella saranno sostituite dalla nuova linea tranviaria o termineranno la loro corsa in corrispondenza del nuovo nodo di interscambio in via Shakespeare. Si tratta in ogni caso di modalità organizzative dei servizi e di regolamentazione del traffico che verranno monitorate nel corso del tempo e potranno anche essere oggetto di modifiche successive. A livello infrastrutturale preme tuttavia evidenziare che l'assetto stradale subirà altre modifiche a seguito degli interventi previsti dal progetto di potenziamento del sistema autostradale e tangenziale di Bologna ("Passante") e dal progetto di ampliamento della A13, che prevede anche l'affiancamento della stessa con due tratti di tangenziale e la creazione di un nuovo svincolo all'altezza di via Aposazza, che ha l'obiettivo di sgravare anche lo svincolo 6 Corticella, riducendo il traffico veicolare sulla stessa via di Corticella.

Sono dunque quelle sopra descritte le soluzioni concrete individuate per un'efficace gestione complessiva della mobilità della zona in argomento.

Esito

ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 7. Altro

OSSERVAZIONE N.21_b

Protocollo Generale n. 679202/2023

Contenuto sintetico

Relativamente alla previsione del sottopasso di attraversamento dello svincolo della tangenziale dedicato al transito della tranvia, la Proprietà chiede conferma del fatto che il punto in cui il tram risalirà in superficie sia nei pressi della sua abitazione; in tal caso, sulla base di *“...resoconti di altre situazioni simili in linee Tramviarie in altre città italiane,...”* teme aumento considerevole della *“...rumorosità (Fischi/stridii dei binari, vibrazioni stradali e del mezzo Tram stesso)...”*. Chiede pertanto *“...quali soluzioni intendete percorrere per le proprietà come la mia che, salvo soluzioni importanti, verranno negativamente impattate durante tutto l’orario di operatività del tram?...”*. Teme inoltre per i propri genitori residenti nell’immobile un possibile *“...peggioramento della qualità della vita derivata da tali inconvenienti e dalla rumorosità indotta dal costante passaggio previsto ogni 5 minuti dalle h5.30/6.00 alle ore 00.00), pregiudicandone la salute per il costante traffico e il sonno dalla rumorosità sopra citata...”*.

Deduzioni

Si conferma che la rampa del sottopasso tranviario terminerà in prossimità dell’intersezione di via di Corticella con via della Croce Coperta.

In tale tratto i tram transiteranno a velocità ridotta per la presenza della fermata posta a nord di via Marziale e l’andamento rettilineo del tracciato contribuirà ad avere livelli minimi di rumore legato al contatto ruota/rotaia. Lungo tutto il tracciato della linea tranviaria saranno inoltre adottati appositi sistemi per lo smorzamento delle vibrazioni causate dal passaggio delle vetture tranviarie.

Attraverso tali soluzioni progettuali si ritiene pertanto che l’inserimento della linea tranviaria, accompagnato dall’attesa riduzione del traffico veicolare, non costituisca motivo di peggioramento della qualità della vita dei residenti.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 7. Altro

OSSERVAZIONE N.21_c

Protocollo Generale n. 679202/2023

Contenuto sintetico

Relativamente al tema dell'asservimento previsto nell'immobile di proprietà "...all'altezza circa del mio balcone.." si chiede di "...evitare, studiando soluzioni alternative che non vadano ad impegnare permanentemente la mia proprietà in alcun modo, in alternativa una ben definita intenzione da parte vostra di risarcire il sottoscritto come parte lesa."

Deduzioni

A seguito delle valutazioni condotte in sede di progettazione si conferma la necessità di apporre un gancio alla facciata dell'edificio ai fini del sostegno della linea aerea di alimentazione dei tram. A fronte di detto asservimento sarà riconosciuto un indennizzo.

Si precisa comunque che in questa fase della procedura espropriativa le osservazioni riguardano l'apposizione del vincolo espropriativo. L'ampio contraddittorio relativo alla determinazione della indennità di esproprio, che la disciplina prevista dal combinato disposto di cui alla Legge Regionale n. 37/2002 e Testo Unico, DPR n. 327/2001 riserva alle proprietà, avverrà successivamente all'approvazione del progetto definitivo dell'opera.

Esito

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 1. Limiti di intervento e di localizzazione

OSSERVAZIONE N.21_d

Protocollo Generale n. 679202/2023

Contenuto sintetico

La Proprietà chiede conferma che "...l'esproprio NON prevede in alcun modo alcun elemento di proprietà del condominio ma solo i marciapiedi pubblici? Nell'immagine ingrandita sembra piuttosto palese che nella parte angolare della particella andate a coinvolgere anche il giardino condominiale e i gradoni di proprietà del condominio."

Deduzioni

Come si evince dall'estratto del Piano Particellare (presente anche nel testo dell'osservazione presentata) e dalla planimetria dell'inserimento urbanistico dell'opera (Stato sovrapposto - tavola B381C-D-X00-TRM-URB-D-09-B) del progetto definitivo della Linea Verde tranviaria, l'esproprio riguarderà la porzione di area prospiciente l'edificio sul fronte di via di Corticella, compresa tra i gradoni (esclusi) e la strada, mentre all'angolo con via Marziale il limite di esproprio coinciderà con la recinzione del giardino escludendolo dall'esproprio stesso.

Si conferma pertanto che l'esproprio riguarderà solo aree già oggi soggette all'uso pubblico.

Esito

ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 7. Altro

OSSERVAZIONE N.21_e

Protocollo Generale n. 679202/2023

Contenuto sintetico

La Proprietà chiede quali siano le intenzioni dell'Amministrazione in merito all'eventualità che l'immobile perda valore, come pare sia già dimostrato da molteplici studi di associazioni di categoria.

Nel caso specifico, le intenzioni dell'AC dovranno considerare *"...che nel mio caso specifico coinvolgono il punto "gancio su parete esterna" e "risalimento superficie Tram proprio in corrispondenza del mio immobile", dispongo già di perizia immobiliare aggiornata a quest'anno dunque sia ben chiaro che non è mia intenzione soprassedere e se non vi sarà un'intesa amichevole sono già ben documentato tramite pareri legali."*

Deduzioni

Si ritiene che non vi siano elementi del progetto tali da determinare la perdita di valore dell'immobile di cui si tratta a seguito della realizzazione della infrastruttura tranviaria.

Esito

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 7. Altro

OSSERVAZIONE N.21_f

Protocollo Generale n. 679202/2023

Contenuto sintetico

La Proprietà pone il tema di “...INDENNIZZI/SOLUZIONI E RISARCIMENTI PER IL PEGGIORAMENTO DELLA QUALITA’ DELLA VITA E RISCHI DI SALUTE...” dovuti a “rumorosità costante durante l’intero orario di servizio del tram ogni 5min o meno, vibrazioni (di percorso dedicato, passaggio del tram su binario e dell’edificio stesso), impatto generale sulla qualità della vita quotidiana (che si ripercuoterà soprattutto sui miei genitori con patologie già citate in paragrafi precedenti) del cantiere e anche a funzionamento Tram a regime e maggior inquinamento/rumore anche da traffico veicolare che aumenterà con 1 sola corsia disponibile...”

Deduzioni

Come più sopra illustrato nel tratto di via di Corticella di interesse della proprietà i tram transiteranno a velocità ridotta per la presenza della fermata posta a nord di via Marziale e l’andamento rettilineo del tracciato contribuirà ad avere livelli minimi di rumore legato al contatto ruota/rotaia. Lungo tutto il tracciato della linea tranviaria saranno inoltre adottati appositi sistemi per lo smorzamento delle vibrazioni causate dal passaggio delle vetture tranviarie.

Attraverso tali soluzioni progettuali si ritiene pertanto che l’inserimento della linea tranviaria non sia accompagnato da elementi tali da determinare un peggioramento della qualità della vita e rischi per la salute dei residenti.

Si informa altresì che in concomitanza con l’esecuzione dell’opera si procederà a svolgere un apposito Piano di Monitoraggio Ambientale al fine di verificare la piena corrispondenza dei valori attesi degli elementi impattanti con quelli realmente rilevati. Questo anche per consentire l’individuazione di misure correttive e mitigazioni aggiuntive qualora risultassero scostamenti dai limiti consentiti.

Esito

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale

OSSERVAZIONE N.22_a

Protocollo Generale n. 710640/2023

Contenuto sintetico

“... si rappresenta che data l’invasività dell’intervento, l’indennità di esproprio, [...], dovrà indennizzare integralmente l’indubbia perdita di valore che si determinerà in conseguenza del significativo impatto che consegnerà alla prospettata realizzazione dell’opera...”

Deduzioni

Si precisa che in questa fase della procedura espropriativa le osservazioni riguardano l'apposizione del vincolo espropriativo. L'ampio contraddittorio relativo alla determinazione della indennità di esproprio, che la disciplina prevista dal combinato disposto di cui alla Legge Regionale n. 37/2002 e Testo Unico DPR n. 327/2001 riserva alle proprietà, avviene successivamente all'approvazione del progetto definitivo dell'opera, comportante dichiarazione di pubblica utilità.

Esito

NON PERTINENTE

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 7. Altro

OSSERVAZIONE N.22_b

Protocollo Generale n. 710640/2023

Contenuto sintetico

Ad oggi il complesso immobiliare che insiste sulle aree oggetto di osservazione è inutilizzato a seguito della dismissione dell'attività produttiva precedentemente in essere.

La proprietà ha coinvolto alcuni operatori immobiliari per nuove ipotesi di utilizzo delle aree.

La funzione più richiesta è risultata quella commerciale, subordinatamente alla condizione fondamentale di possibilità di realizzare un passo carraio su via di Corticella.

La proprietà allega estratto di studio di un operatore che prevedeva, a seguito di confronto con l'ufficio passi carrai, la possibilità di ottenere un nuovo passo carraio su via di Corticella.

Ora tale possibilità pare *"...preclusa (o resa assai più difficoltosa) con il passaggio del tram"*.

In subordine sono pervenute richieste per la residenza ma con valori immobiliari più bassi.

Per tutto quanto sopra illustrato la proprietà chiede:

"... a) di consentire la realizzazione di uno o più passi carrai idonei, in sede da definire, sulla via di Corticella..."

Deduzioni

La collocazione del tracciato tranviario sul lato ovest di via di Corticella nonché la tipologia e la frequenza di flussi veicolari correlabili all'attività ipotizzata non sono compatibili con l'apertura di nuovi passi carrai su via di Corticella per le ripercussioni negative che ne discenderebbero sull'esercizio della nuova infrastruttura tranviaria e della rete stradale.

Il lotto risulta peraltro già accessibile anche dalla via dei Giardini e confinante con via del Roncaglio, strade di categoria inferiore a quella di via di Corticella, e pertanto da prediligere per l'autorizzazione di nuovi passi carrai come da art. 2 comma 8 del vigente Regolamento Passi Carrabili.

Analoghi provvedimenti sono già stati adottati o verranno adottati per altre attività commerciali già presenti lungo il medesimo tratto di via di Corticella.

Esito

NON ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 2. Indennità di esproprio/titolo occupazione/intestazione catastale

OSSERVAZIONE N.22_c

Protocollo Generale n. 710640/2023

Contenuto sintetico

La proprietà chiede

"... b) in subordine di riconoscere come indennizzo il minor valore dell'area come differenza tra l'uso commerciale e gli altri usi (come il residenziale)..."

Deduzioni

Si rileva che in questa fase della procedura espropriativa le osservazioni riguardano l'apposizione del vincolo espropriativo. L'ampio contraddittorio relativo alla determinazione della indennità di esproprio, che la disciplina prevista dal combinato disposto di cui alla Legge Regionale n. 37/2002 e Testo Unico DPR n. 327/2001 riserva alle proprietà, avviene successivamente all'approvazione del progetto definitivo dell'opera, comportante dichiarazione di pubblica utilità.

Si precisa comunque sin d'ora che non viene riconosciuto l'indennizzo rispetto ad usi che non sono esistenti al momento della determinazione dell'indennizzo stesso.

Esito

NON PERTINENTE

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 7. Altro

OSSERVAZIONE N.22_d

Protocollo Generale n. 710640/2023

Contenuto sintetico

La proprietà chiede

"... c) in alternativa di riconoscere la possibilità di incrementare la capacità edificatoria realizzabile fino a compensare il minor valore immobiliare..."

Deduzioni

Il PUG vigente, coerentemente alla L.R. 24/2017, è uno strumento di carattere strategico e non "conformativo" se non per gli interventi edilizi diretti, pertanto, unicamente mediante progetti relativi ad interventi urbanistici di rigenerazione urbana è ammissibile, nei limiti del piano stesso, l'addensamento urbano. Il Piano, in tale parte di città, consente entrambe le modalità attuative.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 7. Altro

OSSERVAZIONE N.22_e

Protocollo Generale n. 710640/2023

Contenuto sintetico

La proprietà chiede

"... d) in tutti i casi di esplicitare che i costi di ripristino di recinzioni ed accessi esistenti siano a carico dell'ente espropriante."

Deduzioni

Si conferma che eventuali costi di ripristino dell'attuale recinzione nonché degli esistenti accessi al lotto saranno a carico del progetto della nuova linea tranviaria.

Esito

ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 7. Altro

OSSERVAZIONE N.23_a

Protocollo Generale n. 808103/2023

Contenuto sintetico

Vengono richiamate integralmente le osservazioni già presentate per quanto ancora applicabili, recepite con PG n. 679129/2023. La proprietà ritiene infatti che il nuovo Piano Particellare sia stato modificato tenendo parzialmente conto delle predette osservazioni.

Vengono pertanto riproposte le osservazioni per le quali non si ha evidenza del recepimento:

- 1) **Emerge una contraddizione e/o un non allineamento tra il nuovo piano particellare di esproprio, ove la superficie di esproprio è pari a 588 mq, ed il progetto tecnico definitivo della Tramvia, in quanto quest'ultimo, a differenza del piano particellare, risulta invariato, identico alla precedente pubblicazione avente una superficie maggiore di esproprio.**
- 2) **La costruzione della fermata occluderà l'area dello stabilimento sul lato Nord introducendo muri in cemento armato con strutture scatolari alte circa da m. 3,00 a m.3,80 circa sostenenti un impalcato su cui scorreranno i tram, infossando completamente l'area verso Nord mediante una barriera sia fisica che visiva di fortissimo impatto.**
- 3) **La determinazione del reale impatto del progetto in oggetto sulla eventuale futura riconversione ad uso residenziale o misto, con quota rilevante di residenza del nostro stabilimento consentita dal PUG.**

Deduzioni

- 1) A seguito di quanto evidenziato nelle osservazioni presentate dalla stessa proprietà e recepite con P.G. n. 679129/2023 la soluzione progettuale contenuta nel progetto definitivo è già stata modificata, in modo da limitare il coinvolgimento della proprietà nella procedura espropriativa, ed è stato elaborato un nuovo schema di proposta progettuale che è stato successivamente sottoposto alla proprietà per le valutazioni del caso. L'aggiornamento di tutti gli elaborati del progetto coerentemente alla nuova soluzione progettuale avverrà a valle della conclusione della Conferenza dei Servizi unitamente al recepimento di tutte le prescrizioni che da essa saranno scaturite.
- 2) La nuova soluzione progettuale ha previsto anche una modifica della quota del tracciato della linea tranviaria portandola alla stessa altezza di quella del piazzale antistante gli edifici dello stabilimento, riducendo al minimo l'impatto *"fisico e visivo"* della fermata, mentre le modalità di mitigazione degli impatti dell'infrastruttura sono valutate in ragione dello stato legittimo dei ricettori.
- 3) La nuova soluzione progettuale per la realizzazione dell'infrastruttura tranviaria è stata sviluppata, in relazione alla proprietà in argomento, in modo da non escludere, in base al vigente strumento urbanistico, le opportunità e le condizioni per l'eventuale futura riconversione ad uso residenziale o misto, con quota rilevante di residenza, dello stabilimento, atteso che tale riconversione, qualora attuata, dovrà anch'essa contribuire alla piena integrazione con le infrastrutture per la mobilità che si trovano adiacenti all'area.

Esito

ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto nord Linea Verde)

ARGOMENTO: 7. Altro

OSSERVAZIONE N.23_b

Protocollo Generale n. 808103/2023

Contenuto sintetico

La proprietà presenta inoltre ulteriori soluzioni e richieste:

- **mantenimento oppure rifacimento, in accordo con gli enti e aziende dei servizi interessati, delle cabine ed altri manufatti esistenti sul confine Nord-Est per l'alimentazione di metano ed energia elettrica dello stabilimento, senza danni e/o interruzione della produzione e costi per la proprietà;**
- **realizzazione di barriera acustica lungo l'intero confine dello stabilimento con la nuova infrastruttura tramviaria che garantisca il rispetto dei limiti di legge nei confronti della futura zona prevalentemente residenziale prevista dal PUG in caso di dismissione dello stabilimento.**
- **garanzia da parte del Comune di Bologna della riconvertibilità dell'intera volumetria esistente ad uso residenziale, commerciale, ricettivo, residenze per studenti, servizi privati, etc. già previsti dal PUG in caso di dismissione/trasferimento della attività molitoria, sia nel caso di ristrutturazione dei fabbricati esistenti sia nel caso di demolizione e ricostruzione totale o parziale e che il progetto della Tramvia non ne comprometterà né in toto né in parte la realizzabilità.**

Deduzioni

Si richiama integralmente quanto controdedotto all'osservazione 18_d presentata dalla stessa proprietà (recepita con P.G. n. 679129/2023).

Come già illustrato, il progetto è stato modificato recependo di fatto quanto richiesto al punto 1.

Per quanto riguarda l'eventuale modifica delle utenze attualmente in essere, le stesse verranno effettuate, a carico del progetto della linea tranviaria, in accordo con gli Enti Gestori.

Il progetto esecutivo della linea tranviaria si farà carico della predisposizione delle strutture atte a consentire la realizzazione di una barriera antirumore. Questo intervento potrà essere eventualmente confermato ed attuato solo a seguito di rilievi eseguiti con la tranvia in esercizio nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale. Tali rilievi saranno finalizzati a verificare i livelli acustici prodotti dalla tranvia e la loro compatibilità con le funzioni presenti in ragione dello stato legittimo dei ricettori.

La nuova soluzione progettuale per la realizzazione dell'infrastruttura tranviaria è stata sviluppata, in relazione alla proprietà in argomento, in modo da non escludere, in base al vigente strumento urbanistico, le opportunità e le condizioni per l'eventuale futura riconversione ad uso residenziale o misto, con quota rilevante di residenza, dello stabilimento, atteso che tale riconversione, qualora attuata, dovrà anch'essa contribuire alla piena integrazione con le infrastrutture per la mobilità che si trovano adiacenti all'area.

Esito

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Progetto Esecutivo

Modifica elenco ricettori del Piano di Monitoraggio Ambientale