



Area Pianificazione Territoriale e mobilità sostenibile
Servizio Pianificazione del Territorio

Al **Comune di Bologna**
Dipartimento Lavori Pubblici, Verde e
Mobilità
Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture
c. a. ing. Giancarlo Sgubbi

Bologna 12/12/2023

Oggetto: SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA – LINEA VERDE
“Procedimento unico” di cui all'art.53 della L.R. 24/2017, finalizzato alla localizzazione dell'opera con contestuale adeguamento della Tavola dei Vincoli, all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, all'approvazione del progetto definitivo e dichiarazione di pubblica utilità dell'opera. Conferenza di servizi decisoria art. 14 e seguenti, legge n. 241/1990 – Forma simultanea in modalità sincrona

Riscontro integrazioni

Con riferimento alla nota PG 803084 del 01/12/2023, acquisita da questa Amministrazione con PG 72486 del 04/12/23, con cui il Comune di Bologna condiviso tramite apposito drive le integrazioni progettuali e comunicato i termini per l'emissione dei pareri da parte degli enti convocati alla terza seduta della Conferenza di Servizi, fissata per il 14/12/23, con la presente nota si trasmette il puntuale riscontro di competenza della Città metropolitana di Bologna.

Riscontro in merito all'aggiornamento ed integrazione del progetto

(valutazioni e prescrizioni del Servizio Mobilità Sostenibile)

Si prende atto dell'assetto progettuale alternativo sviluppato per il nodo di interscambio, il quale riposiziona l'area da dedicarsi a Terminal Bus lungo Via Shakespeare in adiacenza alla fermata del tram anch'essa ricollocata sul lato nord della medesima via, permettendo l'interscambio tram/bus sulla medesima banchina. La linea tranviaria, quindi, insieme alla relativa fermata, sono state riprogettate a nord di via Shakespeare in diretta prossimità degli stalli di sosta delle linee bus extraurbane che si attesteranno a Corticella.

Tale nuova configurazione tiene conto delle osservazioni formulate rispetto alla necessità di ridurre al minimo la "penalizzazione" per gli utenti del trasporto pubblico su gomma provenienti dalla direttrice nord, imposta dalla rottura di carico bus-tram. Inoltre su via Shakespeare,

AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E MOBILITÀ SOSTENIBILE

Servizio Pianificazione del Territorio

Via Zamboni n. 13 - 40126 Bologna - Tel. 051 6598777 - 6598802 - mariagrazia.murru@cittametropolitana.bo.it
www.cittametropolitana.bo.it - Posta certificata: cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it

sempre nelle vicinanze della fermata del tram è stata prevista un'ulteriore coppia di fermate per le corse passanti dei bus.

Vista la rilevanza strategica di tale **nodo nel suo ruolo di Centro di Mobilità**, in cui confluiranno da nord le principali linee di trasporto pubblico su gomma ed in cui sarà previsto l'attestamento della Linea Metrobus Galliera in coerenza con la rete definita dal PUMS, la quale si fonda sull'interscambio tra diversi sistemi di trasporto e sull'intermodalità con mobilità attiva e motorizzata, **si indicano a seguire gli accorgimenti tecnici, in qualità di prescrizioni per la fase di progettazione esecutiva e realizzativa**, da svilupparsi con soluzioni ed interventi ad hoc per garantire la massima funzionalità, accessibilità, sicurezza e comfort del nodo e delle reti ad esso afferenti.

Si prescrivono pertanto:

- la realizzazione di un unico sistema di copertura che comprenda tutti gli attraversamenti pedonali in continuità e ad integrazione della pensilina prevista per il Terminal Bus per garantire un collegamento protetto da eventi piovosi e sole fino alla fermata tranviaria, a partire dal parcheggio multipiano e nell'area interessata dall'interscambio tram/bus, con particolare cura di qualità architettonica, illuminazione e segnalamento anche in un'ottica di accessibilità universale;
- l'inserimento di adeguate dotazioni di fermata per i bus elettrici nel Terminal, in corrispondenza dei punti di ricarica rapida, in accordo con il gestore;
- l'introduzione di spazi di sosta per le biciclette al piano terra del parcheggio multipiano, in qualità di edificio multifunzionale, in cui sono da prevedersi un numero di posti adeguato (anche per cargo e bici speciali), punti di ricarica elettrica ed eventuali altri servizi (ciclofficina, infopoint, nolo, ...), ad integrazione dell'offerta di sosta della ciclostazione sul lato sud, insieme alla realizzazione di tutti gli interventi necessari per garantirne un'adeguata accessibilità ciclabile;
- l'adeguamento della pista ciclabile monodirezionale a sud di via Shakespeare in bidirezionale per il solo tratto compreso tra la nuova ciclostazione ed il primo attraversamento verso la banchina di fermata del tram, al fine di permettere l'accesso al parcheggio bici di mano ed in sicurezza anche da parte dei ciclisti provenienti da est ed evitare comportamenti ed usi impropri del percorso monodirezionale; conseguentemente l'attraversamento andrà adeguato come ciclopedonale;
- rispetto alla nuova rotatoria in particolare in relazione alla mobilità attiva:
 - adeguata risoluzione delle interferenze in attraversamento in particolare sul lato nord, per garantire massima sicurezza e visibilità a ciclisti e pedoni data la molteplicità dei flussi coinvolti (bus e auto);
 - riconfigurazione dei raccordi dell'anello ciclabile alla pista con un andamento adatto alla percorrenza in bicicletta, attraverso l'eliminazione degli "angoli retti", nonché di eventuali ostacoli sul percorso; i raggi di curvatura dovranno essere pari ad almeno 5 metri secondo le disposizioni del DM 577/99.

Rispetto allo sviluppo del tracciato e alle sue dotazioni sono da considerarsi le seguenti **prescrizioni alla progettazione esecutiva**, le seguenti:

- adeguato dimensionamento delle banchine di fermata (tram) e attestamento (bus) in base al massimo carico di utenti in trasbordo nell'ora di punta; in particolare tale parametro dovrà essere applicato nel dimensionamento di tutte le fermate del tram lungo il tracciato della linea, in cui si prevede l'interscambio con il servizio di trasporto pubblico scolastico;
- inserimento di adeguati spazi di ricovero per le bici in tutte le nuove aree di sosta, anche oggetto di riorganizzazione e qualificazione, nonché nei nuovi parcheggi multipiano (parcheggio di Via Saliceto,...) e presso le nuove fermate del tram, con un'offerta di posti bici adeguatamente dimensionata anche per la ricarica elettrica, individuando una sistemazione e tipologia che favorisca sicurezza e presidio sociale anche in relazione alle funzioni e spazi pubblici di prossimità; in particolare nel caso si tratti di rastrelliere si dovranno preferire con struttura coperta e con sistema di ancoraggio ad archetto;

- il Piano di Cantierizzazione nelle sue diverse fasi dovrà tenere in considerazione tutti i flussi di mobilità coinvolti, vista anche la sovrapposizione di più cantieri (Linea Rossa, Passante, ...), in particolare individuando i necessari percorsi pedonali e ciclabili alternativi e temporanei

Si riportano infine le seguenti **raccomandazioni da valutarsi in fase attuativa**:

- necessità di inserimento di semaforo a chiamata per l'attraversamento nord-sud di Via Shakespeare, in vista anche della sua riconfigurazione come ciclopedonale;
- in coerenza con quanto previsto per l'attuazione della Città 30, opportunità di introdurre interventi di moderazione del traffico e di qualificazione con istituzione del limite dei 30 km/h, in particolare nei tratti in cui la mobilità ciclistica è prevista in promiscuo e ogni volta che sia necessario garantire particolare sicurezza a pedoni e ciclisti;
- opportunità di qualificazione di via Bassanelli con l'occasione dell'inserimento della nuova fermata bus dedicata all'Istituto Superiore Aldini, a partire dal nuovo parcheggio previsto, per garantire massima accessibilità e percorribilità sia a piedi che in bici della via stessa anche in promiscuo con interventi mirati e qualificanti l'ambiente stradale e lo spazio pubblico;
- possibilità di attestare la sezione delle piste ciclabili bidirezionali, ove previste, ad un dimensionamento ottimale che si consiglia superiore al minimo da normativa pari a 2,5 m per aumentare la fruibilità del percorso.

Riscontro in merito al Procedimento Unico ex art. 53 della L.R. 24/2017 per l'opera nella sua interezza

(valutazioni del Servizio Pianificazione del territorio)

Esaminata la documentazione integrativa, condivisa dal Comune di Bologna tramite apposito drive, si rileva che questa non risulta integrata con gli approfondimenti e i relativi elaborati richiesti con nota PG 67521 del 13/11/23 dal Servizio Pianificazione del territorio in merito alla variante urbanistica.

Ferme restando le dettagliate valutazioni e richieste specificate nella suddetta nota del 13 novembre, a cui si rimanda, si richiamano a titolo esemplificativo alcuni degli elaborati richiesti e di cui non si è trovato riscontro nella documentazione integrativa:

“Elaborati di variante” al PUG (cartografici e/o normativi) che evidenzino le azioni del Piano che richiedono una modifica, le modifiche al tracciato ipotizzate con il progetto rispetto a quello previsto nel PUG, le modifiche alle relative fasce di rispetto, evidenziando anche le eventuali conseguenti modifiche normative alla disciplina del piano stesso.

Con particolare riferimento all'elaborato *B381C-D-X00-AMB-XXX-RT-02-D - PROCEDURA DI ASSOGGETTABILITA' A V.I.A. NODO DI INTERSCAMBIO CORTICELLA (SCREENING AMBIENTALE) E PROCEDIMENTO UNICO Controdeduzioni pareri* si dà atto, infatti, che questo fornisce riscontri solo in merito a parte delle richieste di integrazione trasmesse dalla Città metropolitana di Bologna con nota PG 53253 dell'8/9/23 (rispetto ai quali si richiama quanto specificato ai punti precedenti dal Servizio Mobilità sostenibile) e che rispetto **al tema della variante urbanistica** non fornisce ulteriori approfondimenti.

Si ritiene opportuno evidenziare, inoltre, che con nota PG 53253 dell'8/9/23 sono stati, altresì, richieste ulteriori valutazioni geologiche e sismiche in corrispondenza degli areali interessati dal progetto del "Parcheggio Corticella" e del "Parcheggio via Saliceto", delle quali non si ravvisa riscontro nella documentazione integrativa prodotta, rispetto ai quali si chiedono eventuali chiarimenti.

Riscontro in merito a verifica di assoggettabilità a VIA della nuova soluzione del nodo di interscambio e verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al procedimento di screening sull'intera opera

Richiamando le valutazioni espresse dalla Città metropolitana di Bologna con nota PG 73995/2022 e successiva nota integrativa PG 13311/2023, nell'ambito dello screening del

Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) dell'opera nel suo complesso, si ritiene che la progettazione definitiva ottemperi gli approfondimenti già richiesti, anche alla luce delle integrazioni pervenute, fatte salve le prescrizioni e raccomandazioni sulla progettazione esecutiva di carattere puntuale specificate ai paragrafi precedenti.

Si dà atto, inoltre, che la nuova configurazione del nodo di interscambio di Corticella risulta rispondente al suo ruolo di Centro di Mobilità come previsto dal PUMS, in cui confluiranno da nord le principali linee di trasporto pubblico su gomma ed in cui sarà previsto l'attestamento della Linea Metrobus Galliera in coerenza con la rete portante definita dal PUMS; la quale si fonda sulla massimizzazione dell'interscambio tra diversi sistemi di trasporto e sull'intermodalità con mobilità attiva e motorizzata, sviluppata adeguatamente nel nuovo assetto in particolare garantendo l'interscambio sulla medesima banchina tra la nuova linea tranviaria e i bus.

Si ritengono pertanto ottemperate le richieste specifiche formulate per il nodo di interscambio, fatte salve le prescrizioni sulla progettazione esecutiva di carattere puntuale riportate nei paragrafi precedenti.

In merito alla coerenza con le tutele del PTM evidenziate nei precedenti contributi della Città metropolitana, infine, si dà atto che come riportato nell'elaborato *B381C-D-X00-AMB-XXX-RT02B - STUDI SPECIALISTICI AMBIENTE Studio Preliminare Ambientale - Area capolinea Corticella, nodo di interscambio intermodale e ricovero mezzi*, l'integrazione progettuale, indicata come "Alternativa 3", costituisce una porzione dell'area che costituiva l'Alternativa 1 esaminata nello Studio Preliminare Ambientale di PFTE.

La tabella riportata nel suddetto elaborato, evidenzia come la soluzione indicata come "alternativa 3" sia compatibile con le esigenze progettuali ed il contesto territoriale, interessando un'area libera interclusa nel tessuto urbano residenziale del quartiere Corticella nel Comune di Bologna.

Si segnala, tuttavia, che a fronte dell'analisi di coerenza con le tutele del PTM riportate nel suddetto elaborato di Studio di Impatto Ambientale, nella documentazione integrativa condivisa dal Comune di Bologna non sono stati inseriti elaborati cartografici di inquadramento nel PTM della specifica modifica progettuale, relativa alla realizzazione del nodo di interscambio a Corticella, da cui si evinca la porzione che ricade al di fuori del Territorio urbanizzato di Bologna. Si ritiene pertanto opportuno corredare le suddette valutazioni con un approfondimento grafico che inquadri l'opera rispetto alle interferenze con le tutele del PTM, così come richiesto anche con precedenti note della Città metropolitana.

La Responsabile del procedimento amministrativo in oggetto, Arch. Maria Grazia Murru (tel. 051/659 8777 – mail: mariagrazia.murru@cittametropolitana.bo.it), nonché la Referente dell'istruttoria tecnica in oggetto, Arch. Paola Galloro (Tel. 051/6598873 - mail: paola.galloro@cittametropolitana.bo.it) si rendono disponibili per ogni eventuale chiarimento ritenuto necessario.

La funzionaria incaricata
Servizio Pianificazione del Territorio
Arch. Paola Galloro

La Responsabile
Servizio Pianificazione del Territorio
Arch. Maria Grazia Murru

(Documento firmato digitalmente)