

Comune di Bologna
Settore Mobilità sostenibile e Infrastrutture
protocollogenerale@pec.comune.bologna.it
c.a. Direttore Cleto CARLINI
cleto.carlini@comune.bologna.it
c.a. RUP Giancarlo SGUBBI
giancarlo.sgubbi@comune.bologna.it

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 - Trasmissione parere.

La SRM è prioritariamente convocata alla Conferenza dei Servizi di cui all'oggetto stante la sua condizione di delegataria per conto del Comune e della Città metropolitana di Bologna, sulla base di una specifica convenzione, ai sensi della LR 30/98, delle funzioni di verifica della sicurezza di percorsi e fermate del Tpl. L'art. 28, comma 7, della LR richiamata stabilisce che “le funzioni relative alla sicurezza, qualora non di competenza dello Stato, spettano all'ente competente per l'istituzione e l'affidamento in gestione dei servizi”.

Con riferimento alla nota di pari oggetto ricevuta a mezzo pec in data 16 agosto¹ e all'integrazione trasmesso a mezzo email del 08.11.2023², richiamate le note già trasmesse in data 11.02.2021 (Prot. SRM U21/153 e U2021/154), la scrivente SRM formula proprio parere di competenza.

Circa la sua funzione di proprietaria dei beni essenziali per l'esercizio del trasporto pubblico locale (Tpl) metropolitano ai sensi della LR 30/98, in particolare dell'art. 13, comma 3, si ribadisce quanto già segnalato in merito alla progettazione definitiva della Linea Rossa per quanto concerne le pensiline, le paline intelligenti e la rete filoviaria impattate.

Circa gli aspetti infrastrutturali e di servizio, richiamato quanto sopra, si riscontra nel merito il progetto definitivo trasmesso:

- l'organizzazione della circolazione veicolare lungo l'itinerario della Linea Verde prevede alcuni tratti dell'asse viario percorribili solo a senso unico, in particolare nel tratto compreso fra piazza dell'Unità e via Sant'Anna: via di Corticella nel tratto fra le intersezioni con via Passarotti e piazza dell'Unità è a senso unico con direzione centro; via di Corticella e via Bentini nei tratti fra le intersezioni con via Stendhal e via Sant'Anna sono a senso unico con direzione periferia; piazza dell'Unità - anche a seguito della pedonalizzazione del lato ovest - non è più percorribile in direzione nord-sud. Ciò comporta l'impossibilità per le corse scolastiche esistenti (urbane ed extraurbane) e per eventuali servizi sostitutivi tramviari su gomma di effettuare servizio sui medesimi percorsi. Lungo l'itinerario non sono inoltre indicate fermate per il Tpl su gomma. L'integrazione progettuale trasmessa specifica che “i servizi scolastici (corse e linee esclusivamente scolastiche) non sono stati oggetto di pianificazione in queste fasi di progettazione”, al netto della ipotesi di collegamento con l'Istituto Aldini-Valeriani di cui al punto successivo; la ridefinizione dei servizi TPL a seguito dell'entrata in servizio della Linea Verde sarà quindi l'occasione per individuare le corse scolastiche e i relativi itinerari al fine di garantirne la continuità di esercizio;

¹ Prot. SRM 1414 del 16.08.2023

² Prot. SRM 1900 del 08.11.2023

- i dati di carico a nostra disposizione mostrano che le fermate a servizio dell'Istituto Aldini-Valeriani vedono oggi un numero complessivo di saliti e discesi nella fascia oraria fra le 7:00 e le 9:00 pari a circa 1.500 passeggeri, che si concentrano certamente in un arco temporale più ristretto e presumibilmente coincidente con gli orari di entrata a scuola; analogamente nella fascia oraria fra le 12:00 e le 14:00 il numero complessivo di saliti e discesi è di circa 1.000 passeggeri (inferiore alla mattina, ma prevalentemente in salita, quindi con permanenza dell'utenza in fermata per alcuni minuti). La fermata del tram è stata progettata a centro strada, unica per entrambe le direzioni, e con dimensioni che potrebbero non essere sufficienti a ospitare contemporaneamente tutti i passeggeri. In fase di aggiornamento progettuale è stata proposta l'itinerario per consentire il prolungamento oltre il terminal di Corticella per le corse scolastiche esistenti (suburbane ed extraurbane) e per eventuali servizi sostitutivi tramviari su gomma in direzione Bologna e un itinerario per il ritorno verso il terminal Corticella delle corse prolungate a servizio dell'Istituto Aldini-Valeriani, che vede l'ingresso da via dell'Arcoveggio, la fermata su via Bassanelli e il ritorno lungo via Corticella: questa soluzione a nostro parere può risolvere le problematiche riscontrate, sarà tuttavia necessario - in fase di progettazione esecutiva - definire la riorganizzazione stradale su via Bassanelli al fine di garantire la transitabilità del bus negli orari di punta e uno spazio correttamente dimensionato e in sicurezza per la salita e discesa dei passeggeri;
- la riorganizzazione delle fermate in via dei Mille e la realizzazione della fermata capolinea del tram comportano l'impossibilità di effettuare fermata e sosta di capolinea per le linee bus sub ed extraurbane. In particolare, in via dei Mille effettuano capolinea oggi alcune linee delle direttrici San Vitale e San Donato; via dei Mille è inoltre il punto di sosta e trasbordo anche per tutte le linee del servizio notturno. La ridefinizione dei servizi TPL a seguito dell'entrata in servizio della Linea Verde sarà l'occasione per individuare i nuovi percorsi e fermate per tali linee;
- per quanto concerne la nuova proposta di capolinea bus in via Shakespeare si rileva che sono state prese in considerazioni e integrate le osservazioni avanzate nelle diverse occasioni di confronto: è stata massimizzata la continuità pedonale fra le fermate del TPL su gomma e della fermata del tram; sono state separate le diverse funzioni viarie - TPL, mobilità ciclistica e mobilità veicolare - al fine di evitare possibili interferenze; è stata riorganizzata la banchina di approdo dei bus in modo da aumentare la superficie di attesa per i passeggeri, migliorando contestualmente la manovrabilità dei bus. In fase di progettazione esecutiva si dovranno verificare le dimensioni degli stalli e delle aree di manovra bus e apportare le eventuali necessarie modifiche;
- il livello di dettaglio del documento "Studio trasportistico", già richiamato, consente una prima valutazione qualitativa dei percorsi proposti e della fattibilità delle modifiche per i servizi su gomma, oggetto anche del PFTE; tuttavia definisce alcuni criteri base quali la massimizzazione della gerarchizzazione dei servizi e l'eliminazione, per quanto possibile, della sovrapposizione dei tracciati su gomma con quello della linea tranviaria. L'analisi delle linee su gomma e la loro definizione nel dettaglio dovrà pertanto essere affrontata in sede di riorganizzazione delle linee TPL, come già sopra indicato per quanto riguarda le corse scolastiche.

Rispetto alla sua condizione di delegataria per conto del Comune e della Città metropolitana di Bologna delle funzioni di verifica della sicurezza di percorsi e fermate del Tpl, la SRM conferma la propria disponibilità a supportare il processo di progettazione esecutiva con l'obiettivo di garantire la piena funzionalità in sicurezza dei servizi di Tpl residui su gomma e di contenerne le problematiche in termini di efficacia e di costo, in particolare presso i terminal, dovute essenzialmente al trasbordo e all'inversione di marcia.

Il presente parere è trasmesso agli atti della Conferenza di servizi dopo che la SRM e il RUP, insieme con i progettisti, hanno organizzato e tenuto incontri specifici di confronto.

Cordiali saluti,

L'Amministratore Unico

avv. Giovanni Berti Arnoaldi Veli

(firmato digitalmente)