



Comune  
di Bologna

# Tram Linea verde

## Diramazione Nord - Corticella

Procedimento unico ai sensi dell'art. 53 della Legge regionale n. 24/2017 per l'approvazione del Progetto Definitivo e la localizzazione dell'opera pubblica in variante

## Relazione urbanistica

# Indice

Premessa	1
Contenuti di variante urbanistica	1
Quadro degli interventi	2
Sintesi del progetto	3
Inquadramento urbanistico territoriale	7
Proposta di modifica degli elaborati di piano	12

## Premessa

L'articolo 53 della Lr 24/2017 disciplina il "Procedimento unico", che viene promosso in questo caso dal Comune di Bologna per l'approvazione e conseguente realizzazione delle opere pubbliche relative alla nuova linea tranviaria, acquisendo all'interno della Conferenza dei Servizi 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. Ai sensi del citato articolo 53, co. 5 *"l'espressione della posizione definitiva degli enti titolari degli strumenti di pianificazione cui l'opera o l'intervento comporta variante è subordinata alla preventiva pronuncia degli organi consiliari, ovvero è soggetta, a pena di decadenza, a ratifica da parte dei medesimi organi entro trenta giorni dall'assunzione della determinazione conclusiva della conferenza di servizi"*.

In sede di procedimento unico viene effettuata anche la procedura di *screening*, già svolta sul progetto di fattibilità tecnica e conclusasi con Determina della Giunta Regionale n. 6531 del 27 marzo 2023 che ha escluso di assoggettare il progetto alla ulteriore procedura di V.I.A., limitatamente allo spostamento del nodo di interscambio e dell'area ricovero tram a Corticella in ragione della diversa collocazione del capolinea nord, ovvero della modifica apportata al progetto in sede di livello definitivo, ritenuta sostanziale ai fini della valutazione.

## Contenuti di variante urbanistica

Il procedimento unico art. 53 Lr. 24/2017, può avere valore ed effetto di variante al Piano, come disciplinato dal punto 0.1e *Varianti al Piano* della Disciplina di PUG.

La realizzazione dell'opera non è attualmente inserita nella strategia del Piano che, non essendo conformativo del territorio, indica in maniera strategica l'obiettivo di integrare la rete di trasporto pubblico con nuove linee di tipo tranviario richiamando il PUMS, senza però localizzare puntualmente i tracciati della nuova infrastruttura (Azione 3.1f - *Realizzare la rete tranviaria urbana*).

Il progetto della linea verde del Tram, prevede inoltre la 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 (Azione 2.2a - *Favorire la riqualificazione e la realizzazione delle dotazioni territoriali*), e infatti l'azione 3.1f sopra richiamata non si applica al Territorio Rurale. Si propone pertanto di implementare l'Azione 3.1f - *Realizzare la rete tranviaria urbana* della disciplina del PUG introducendo il riferimento all'opera oggetto del presente procedimento nel paragrafo relativo agli indirizzi delle politiche urbane.

Le opere previste in Territorio Rurale sono inoltre sottoposte alle limitazioni per gli interventi all'esterno del territorio urbanizzato prescritte dal PTM, con particolare riferimento all'ecosistema delle acque correnti (fasce perfluviali di pianura). Considerato che nell'area oggetto di tutela ricadono sia l'adeguamento di infrastrutture stradali esistenti (nuova rotatoria/ponte attraversamento Navile), sia la realizzazione di nuovi volumi fuori terra (polo intermodale), consistenti in opere di nuova

urbanizzazione localizzate nell'area individuata dal PTM tra i *Varchi*, da *salvaguardare e da deframmentare per consentire la connettività ecologica tra le aree agricole*, la realizzazione del progetto comporta una riduzione del varco agricolo oggetto di tutela.

In conseguenza della localizzazione della linea tranviaria, e a seguito della realizzazione delle opere previste dal progetto definitivo, è pertanto necessario procedere con i seguenti adeguamenti cartografici:

- adeguamento del perimetro del TU per la realizzazione delle opere previste in territorio rurale ;
- adeguamento della Tavola dei Vincoli per la modifica del perimetro delle Limitazioni per gli interventi all'esterno del territorio urbanizzato;
- adeguamento della tavola dei Vincoli per l'attribuzione di una nuova fascia di rispetto, definita, ai sensi del primo comma dell'art. 51 del Dpr 11 luglio 1980, n. 753, in sei metri misurati dal piede esterno della più vicina rotaia, che limita l'uso del territorio in quanto vincolo di inedificabilità relativa).

La localizzazione dell'opera, comporta infine l'acquisizione delle aree da parte dell'Ente mediante apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e produce quindi effetto di inedificabilità in funzione della loro futura espropriazione per fini di pubblico interesse.

## Quadro degli interventi

Il PUMS della Città Metropolitana di Bologna, approvato nel 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 e composto da quattro linee tra loro interconnesse:

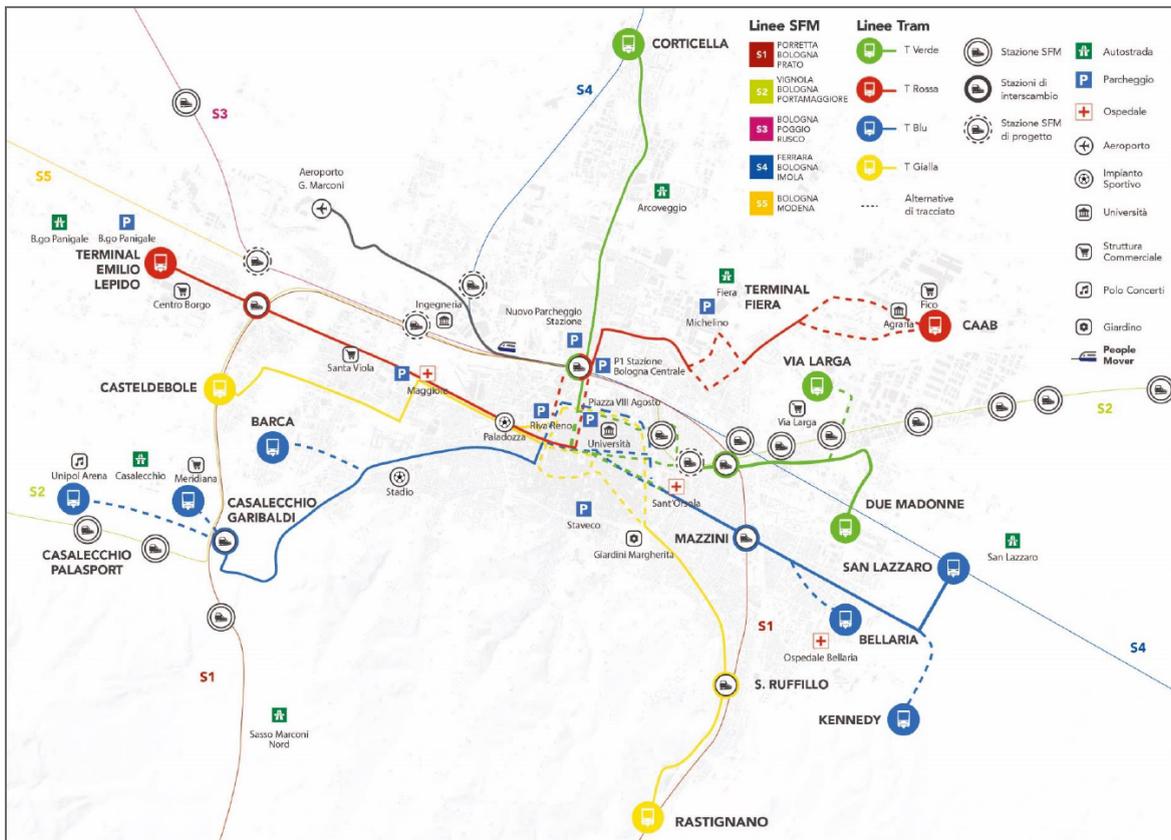
- Linea Rossa: Terminal Emilio Lepido–Terminal Fiera–Facoltà di Agraria/CAAB
- Linea Verde: Corticella–Deposito Due Madonne
- Linea Gialla: Rastignano–Casteldebole
- Linea Blu: Casalecchio–San Lazzaro

I rami delle 4 linee, collegate con le linee filoviarie esistenti e di progetto e con scambi nelle principali stazioni del Servizio Ferroviario Metropolitano, sono stati individuati considerando le direttrici principali e maggiormente cariche dell'attuale sistema di trasporto pubblico su gomma.

La prima a essere localizzata attraverso l'approvazione del progetto definitivo tramite un procedimento unico ai sensi dell'art.53 della Lr 24/2017 è stata la Linea Rossa (Borgo Panigale-Fiera-Facoltà di Agraria Caab), attualmente in fase di realizzazione.

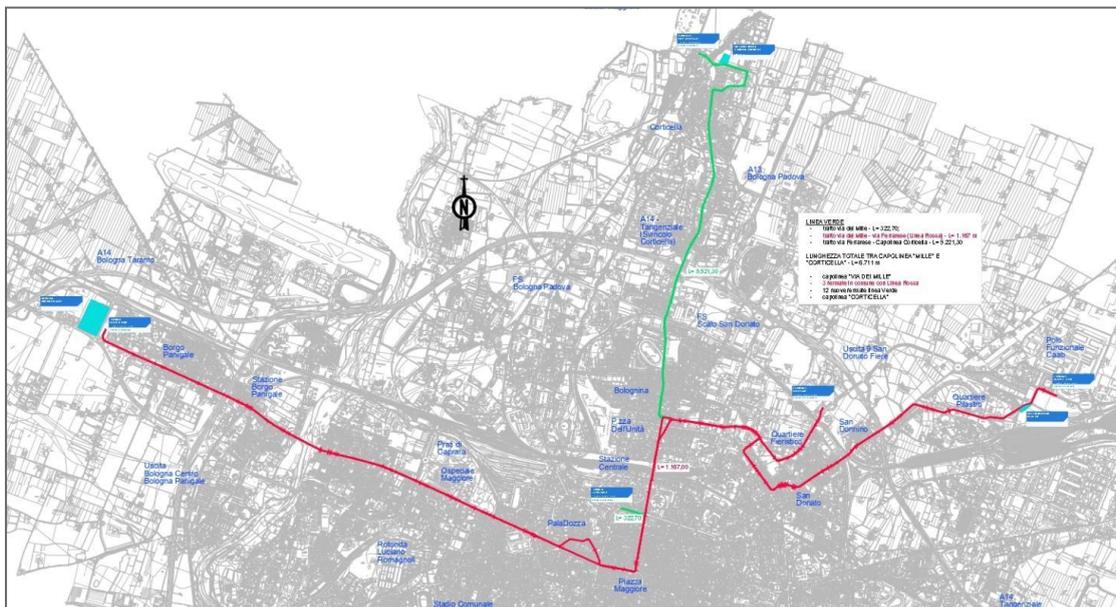
Il presente procedimento è finalizzato alla localizzazione del tratto nord della Linea Verde (diramazione Corticella/Castelmaggiore), già finanziato, a cui si dovrà collegare il tratto ovest della Linea Blu (diramazione Casalecchio di Reno), per cui è in corso di affidamento il progetto di fattibilità tecnica economica.

La progettazione del tratto est della Linea Verde si svolgerà invece in una fase successiva, così come lo sviluppo del progetto del tratto est (diramazione Due madonne) della Linea Blu. A seguire è previsto il completamento della rete con la realizzazione della Linea Gialla.



## Sintesi del progetto

Il tracciato della Linea Verde tratto nord, dal capolinea su Via dei Mille al capolinea Nord di Corticella, misura poco più di 6.70 km e si sviluppa quasi interamente sull'asse sud-nord costituito da via Indipendenza, via Matteotti, via Corticella, via Bentini, per poi deviare leggermente e percorrere via S. Anna, via Byron e infine via Shakespeare. Lungo il tracciato, oltre ai suddetti capolinea, sono collocate 15 fermate, di cui 3 in comune con la realizzanda Linea Rossa.



La linea è divisibile in tre macro-tratte: i primi 320 m ca. di nuova realizzazione lungo via dei Mille, il cui capolinea diventerà, quando la seconda linea sarà completata con il suo ramo sud, una semplice fermata intermedia, la tratta lungo via Indipendenza e via Matteotti in cui una doppia comunicazione semplice (una per ogni binario) permette alla linea Verde di “confluire” sulla Linea Rossa: (ca. 1,2 km.) e il tratto di nuova infrastruttura che parte da Piazza dell’Unità, raggiunta la quale il tracciato piega prima sulla sinistra per poi imboccare a nord via Corticella e svilupparsi nel quadrante nord della città di Bologna fino al capolinea Corticella, lunga poco più di 5,2 km.

In quest’ultimo tratto sono previste le opere più rilevanti:

- un sottovia stradale collocato lungo l’asse costituito da via Ferrarese/via Mazza/Piazza dell’Unità/Via Bolognese ad esclusivo utilizzo dei mezzi su gomma, monodirezionale con due corsie di marcia per eliminare le interferenze con la circolazione delle vetture tranviarie, in un’area particolarmente sensibile dove le due linee, Rossa e Verde, si separano venendo da sud, o confluiscono venendo rispettivamente da est e da nord, con una frequenza per direzione che potrebbe raggiungere anche il passaggio di una vettura ogni 2,5 minuti per direzione di marcia;
- un parcheggio multipiano tra le vie Saliceto e Ferrarese, inserito tra la sede Tper ed il parco della Zucca;
- un nuovo sotto-attraversamento della ferrovia lungo via Corticella, in sostituzione dell’attuale sottovia a luce singola;
- un sottopasso ad esclusivo utilizzo del tram in corrispondenza dello svincolo esistente della tangenziale di Bologna su via Corticella, la cui rampa di ingresso inizia subito dopo l’intersezione con via Giuriolo e finisce poco prima della rotatoria sud, per una lunghezza di ca. 150 m;
- la sistemazione pedonale dell’area ad ovest della piazza dell’Unità mediante la realizzazione di una pavimentazione lapidea (cubetti di porfido) senza soluzione di continuità tra il fronte degli edifici ed il bordo delle aiuole esistenti;
- una nuova rotatoria nel tratto finale di via Shakespeare, all’intersezione con via Bentini, che consente anche l’accesso al nuovo polo di interscambio modale collocato a nord della medesima strada;
- un polo modale di interscambio nell’area interclusa tra la viabilità a sud, il centro sportivo a est e il canale Navile a ovest, costituito da un parcheggio multipiano fuori terra per i mezzi privati su gomma, un capolinea a raso per i mezzi pubblici extraurbani che provengono da nord dall’area del Comune di Castelmaggiore, e sul lato destro, un’area di ricovero notturno per i mezzi tranviari, equivalente a quanto previsto per l’area ricovero “Pilastro” della linea Rossa, con 4 binari per permettere di attestare la sera le prime vetture che inizieranno il servizio nelle prime ore della giornata successiva.
- un nuovo ponte di attraversamento del Canale Navile collocato a sud di quello esistente in via Bentini, lungo 59 m e ad esclusivo utilizzo delle vetture tranviarie: attraverso questa nuova infrastruttura la linea raggiungerà il nuovo capolinea nord “Corticella”, collocato in corrispondenza del piazzale della omonima stazione ferroviaria SFM.
- una rampa compresa tra muri in c.a. lungo via Bentini per permettere alla sede tranviaria di passare dalla quota della viabilità esistente di arrivo del ponte Navile alla quota del sedime ferroviario in prossimità del capolinea della stazione SFM di Corticella.

Per garantire un elevato numero di passeggeri, aumentare le prestazioni del servizio, garantire un adeguato valore di velocità commerciale e limitare i possibili perditempo lungo il tragitto da un capolinea ad un altro, il tram correrà lungo una sede completamente riservata, dove i veicoli si muovono liberamente senza rischio di casuali rallentamenti legati alla presenza di altro mezzo di trasporto pubblico o privato, ad eccezione del solo tratto insistente sulle via S. Anna e Byron, in cui, percorrerà una sede promiscua con il traffico privato. Inoltre, per l'eliminazione di ogni forma di "concorrenza" al tram da parte degli altri sistemi di trasporto pubblico, il progetto prevede un riassetto complessivo di tutte le linee che attualmente transitano lungo i 6 km del percorso di progetto, con l'eliminazione delle linee "parallele" alla linea tranviaria e l'interruzione delle linee ad essa trasversali, creando un sistema "a pettine" per portare i passeggeri alle fermate del tram.

L'inserimento della nuova infrastruttura comporta anche la realizzazione di interventi volti all'integrazione della tranvia con il tessuto esistente, alla ricucitura dei tessuti della frangia urbana e al rafforzamento delle connessioni fra le diverse componenti ecologiche, naturali e paesaggistiche.

Tra questi è compresa la realizzazione di importanti dotazioni di verde in prossimità del capolinea nord, in aree attualmente comprese in territorio rurale, in cui sono previsti interventi di incremento della fitomassa arborea:

- area 1 (a sud di Via Bentini) con piantumazione di 250 nuovi alberi e 107 arbusti, per una superficie boscata di 8.739 mq;
- area 2 (a nord di Via Bentini) con piantumazione di 88 nuove alberi e 39 arbusti, per una superficie boscata di 3.122 mq.

Si stima che il progetto delle opere a verde della linea tranviaria verde di Bologna generi una capacità di assorbimento pari a 168.435 kg CO<sub>2</sub>/anno equivalenti.

Dal punto di vista strettamente numerico il progetto, oltre ai 338 alberi per interventi di forestazione urbana, prevede l'impianto di 443 alberature viarie lungo il tracciato della tranvia e in corrispondenza delle nuove aree a parcheggio, per un totale di 781 nuovi elementi arborei.

Considerata la necessità di abbattimento di 220 elementi per le interferenze con il nuovo sedime stradale e i relativi sottoservizi, il bilancio arboreo netto è pari a + 561 alberi.

Nell'ambito della riqualificazione dell'ambiente stradale sono previste nuove dotazioni di sosta pubblica in sede propria (a raso in via Bassanelli e via Shakespeare, in struttura multipiano in via Saliceto e via Shakespeare) corredate da aree verdi predisposte per il loro ombreggiamento, in un'ottica di miglioramento del microclima urbano. In prossimità della fermata Shakespeare, sarà realizzata anche una ciclostazione avente una superficie coperta di circa 70 mq, con capacità pari a 60 stalli per biciclette. Nell'ambito del parcheggio Bassanelli, infine, è prevista l'installazione di rastrelliere volte ad aumentare l'offerta di stalli per la sosta delle biciclette in corrispondenza della scuola (18 stalli).

In corrispondenza degli assi stradali la ridefinizione delle dimensioni della carreggiata per garantire il transito del tram e gli spazi per le fermate dedicate, l'allargamento dei marciapiedi, la realizzazione di nuove piste ciclabili o ciclopedonali, percorsi pedonali e stalli di sosta ha determinato:

- la riprogettazione delle alberate viarie;
- l'inserimento di nuove aree verdi a servizio della mobilità (aiuole stradali e rotatorie);

- il potenziamento di parchi e giardini esistenti: “Giardino 3 ottobre 2013”, porzione su via di Corticella del “Parco dei Giardini Via dell’Arcoveggio”, Parco su via del Tuscolano e Parcheggio di Via Piero Gobetti (porzione del “parco Trilogia Navile”);
- il potenziamento dell’arredo urbano.

Lungo il tracciato sono riscontrabili due tipologie di fermata – centrale e laterale – che si adattano di volta in volta alle sistemazioni stradali di linea in modo da integrarsi, al meglio, con il contesto urbano. La pavimentazione prevista è in granito “crescentone” con lastre tagliate a filo sega e poste a correre per la dimensione maggiore della banchina; i cigli saranno dello stesso granito con lavorazione a bocciarda per massimizzare la visibilità dei salti di quota; i sistemi di orientamento LOGES saranno, invece, in pietra artificiale con colorazione a contrasto chiaro/scuro rispetto alla pavimentazione di banchina.

Previste anche due tipologie di pensilina: laterali e centrali, entrambe con struttura metallica a portale con copertura in vetro strutturale.

Lungo la linea saranno collocate due cabine di trasformazione elettriche (Sottostazioni Elettriche – SSE) necessarie all'alimentazione elettrica della tramvia e delle relative utenze, realizzate con struttura in cemento armato e tamponamenti in blocchi di calcestruzzo alveolato autoclavato rivestiti con intonaco e tinteggiatura, di seguito descritte:

- Sottostazione elettrica fuori terra su via Stendhal (dimensioni: 15m x 11 m x 1.70m (h));
- Sottostazione fuori terra capolinea/deposito via Shakespeare (dimensioni: 15m x 15m x 1.70 m (h)) necessaria per l'alimentazione dell'area, della tranvia, dotata di un locale per la consegna di MT da parte di Hera e di un ulteriore locale destinato alla collocazione degli apparati necessari per alimentare elettricamente il capolinea dei Bus extraurbani.

Il cronoprogramma delle opere prevede indicativamente l’inizio dei lavori nel mese di aprile 2024 e la fine dei lavori nel mese di giugno 2026, per una durata complessiva di circa due anni, come si evince dall’elaborato Cronoprogramma dei lavori ([Elaborato B381C-D-X00-DTE-XXX-CR-01-A](#)). La tempistica sarà meglio definita nella progettazione esecutiva senza trascurare i vincoli temporali dettati dal P.N.R.R. con i cui fondi l’opera verrà realizzata.

Infatti, nel novembre 2021, con Decreto ministeriale n. 448/2021, il primo tratto della Linea verde è stato inserito tra le opere che, in attuazione di quanto previsto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, godranno delle risorse destinate alla misura "M2C2 – 4.2 Sviluppo trasporto rapido di massa" e ha visto il riconoscimento dell'intero finanziamento pari a 222.142.224,26 euro.

Per la descrizione completa del progetto si rinvia alla Relazione Generale ([elaborato B381C-D-X00-EGG-XXX-RG-01-A](#))

## Inquadramento urbanistico territoriale

In termini generali le opere sono coerenti con la strategia delineata dal PUG attraverso l'Azione 3.1f *Realizzare la rete tranviaria urbana* laddove è richiamato il PUMS, i cui indirizzi per le politiche urbane si ritiene siano stati adottati nell'ambito del finanziamento del progetto di fattibilità tecnica economica dell'opera, tuttavia la natura non conformativa del piano rende necessaria la loro localizzazione in sede di progetto definitivo e di conseguenza l'adeguamento della disciplina.

Le aree oggetto di intervento risultano quasi interamente incluse all'interno del perimetro del territorio urbanizzato con la sola eccezione del tratto corrispondente all'intersezione tra via Bentini e via Shakespeare, all'attraversamento del Canale Navile e al polo modale di interscambio, che ricadono nel territorio rurale di pianura.

La linea attraversa i tessuti della Città Storica nel tratto iniziale di via dei Mille e in quello in cui si sovrappone alla Linea Rossa. A partire dalla sua immissione da piazza dell'Unità in via di Corticella il tracciato prosegue prevalentemente nella Città da rigenerare.

Per la realizzazione delle opere è necessario apporre il vincolo preordinato all'esproprio su alcune aree di proprietà dei soggetti individuati dal piano particellare e dal relativo elenco ditte (elaborati [B381C-D-X00-ESP-XXX-ED-01-E](#), [B381C-D-X00-ESP-XXX-ED-02-D](#), [B381C-D-X00-ESP-XXX-ED-03-B](#), [B381C-D-X00-ESP-XXX-PC-01-E](#), [B381C-D-X00-ESP-XXX-PC-02-E](#), [B381C-D-X00-ESP-XXX-PC-03-E](#), [B381C-D-X00-ESP-XXX-PC-04-E](#), [B381C-D-X00-ESP-XXX-PC-05-E](#)) in relazione alle quali verranno espletate le procedure di cui alla Lr 37/2002 a carico del Comune di Bologna in qualità proponente l'opera.

Considerato che tali opere non sono state prese in esame specificatamente in sede di Valsat del PUG, poiché in quel momento non era disponibile un livello progettuale adeguato corredato di documentazione ambientale coerente, si da atto che il progetto definitivo depositato agli atti della Conferenza è corredato da Valsat elaborata ai sensi dell'art.18 della Lr 24/2017 (elaborato [Relazione di Valsat](#)) che contiene anche la puntuali analisi dei vincoli e delle tutele interferenti.

La trasformazione specifica è stata valutata in rapporto alle Strategie urbane del PUG necessarie a conseguire gli obiettivi del Piano, esaminando le Condizioni di sostenibilità per gli interventi urbanistici in relazione alle parti di città interessate e alla tipologia degli interventi previsti, ovvero:

- territorio comunale (Azione 1.2c *Costruire un'infrastruttura blu urbana*, Azione 1.2e *Migliorare la qualità delle acque superficiali*, Azione 1.3c *Mitigare l'effetto isola di calore in ambito urbano e introdurre misure finalizzate all'adattamento climatico degli edifici*, Azione 1.3d *Ridurre l'esposizione della popolazione agli inquinamenti e rischi antropici*, Azione 1.4a *Promuovere e incentivare diverse forme di efficientamento energetico e l'equa accessibilità a servizi energetici a basso impatto ambientale*, Azione 1.4c *Incentivare l'economia circolare dei materiali da costruzione e da scavo*, Azione 2.2a *Favorire la riqualificazione e la realizzazione delle dotazioni territoriali*, Azione 2.3a *Rendere la città universalmente accessibile*, Azione 2.3c *Rinnovare lo spazio stradale in termini di qualità formale ed ambientale, accessibilità e sicurezza*, Azione 3.1d *Qualificare ruolo e riconoscibilità delle porte di accesso alla città e realizzare un sistema di centri di mobilità*, Azione 3.1e *Migliorare la funzionalità del sistema autostrada-tangenziale, mitigando gli impatti e riqualificando le aree di contatto con la città*, Azione 3.1g *Estendere ed integrare la trama portante della rete ciclabile urbana ed extraurbana*);

- territorio urbanizzato (Azione 1.1c *Favorire interventi di riuso e rigenerazione urbana delle aree edificate e dei suoli antropizzati*, Azione 1.2b *Potenziare l'infrastruttura verde urbana*, Azione 2.1e *Coinvolgere le comunità attraverso processi partecipativi*, Azione 2.3b *Realizzare spazi aperti ed edifici pubblici di alta qualità architettonica e ambientale*, Azione 2.4a *Difendere l'abitabilità e i caratteri della città storica*, Azione 2.4c *Garantire la conservazione del patrimonio d'interesse storico architettonico e culturale testimoniale*, Azione 2.4d *Valorizzare l'architettura e gli agglomerati d'interesse culturale e testimoniale del Secondo Novecento*, Azione 3.1a *Ricostruire la mappa unica delle reti infrastrutturali, dei nodi e delle intersezioni, dei gestori*, Azione 3.1b *Garantire il miglioramento delle infrastrutture urbane con gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia*, Azione 3.1c *Favorire la distribuzione e il coordinamento delle infrastrutture digitali*, Azione 3.1f *Realizzare la rete tranviaria urbana*, Azione 3.3b *Stazione ferroviaria di Bologna Centrale e Autostazione di Bologna: integrare le aree di accesso, transito e sosta con qualificate funzioni urbane*, Azione 3.4c *Sviluppare reti di percorsi e sentieri sicuri connessi con gli itinerari turistici nazionali ed europei*);
- territorio rurale della pianura (Azione 1.2a *Salvaguardare la biodiversità e i principali servizi ecosistemici di collina e di pianura*).

A partire dal febbraio 2021, all'interno del più ampio percorso "un tram per Bologna" che la Fondazione per l'Innovazione Urbana ha avviato già nel 2019 in stretta collaborazione con il Comune di Bologna all'avvio della progettualità della nuova rete tranviaria cittadina, si è svolto anche il confronto con i cittadini, che sono stati informati e consultati attraverso l'organizzazione di incontri pubblici, punti informativi, incontri dedicati, questionari.

A seguire una tavola di inquadramento dell'opera nella strategia del vigente PUG articolata in tre stralci cartografici.



Tram Linea verde  
diramazione Nord-Corticella

Perimetro del territorio urbanizzato

Territorio rurale della pianura

Edifici d'interesse

Storico-architettonico

Culturale e testimoniale

Storico-architettonico del Moderno

Culturale e testimoniale del Secondo Novecento

Edifici privi di particolare interesse  
nei tessuti della città storica - ES

Patrimonio edilizio esistente

Parti di città da completare

Parti di città da rigenerare

Tessuti della città storica

Nucleo di antica formazione

Quartieri giardino

Tessuto compatto

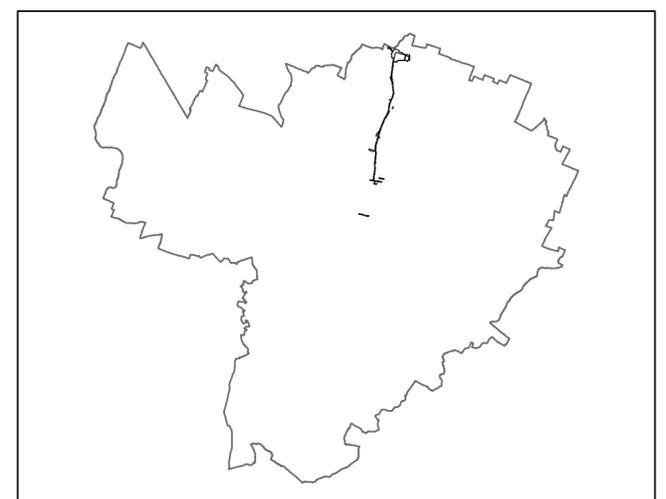
Accessibilità alla rete portante  
del trasporto pubblico locale

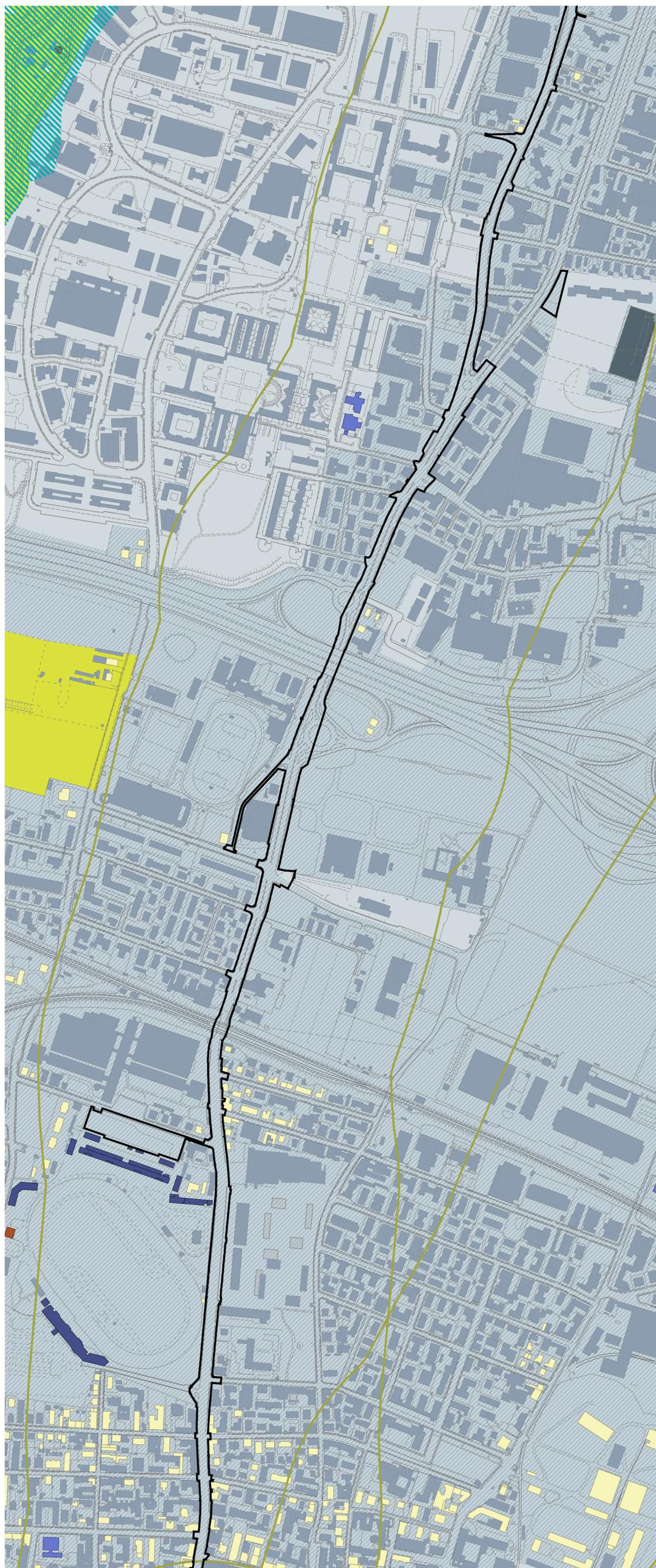
Aree fluviali dove de-sigillare

Centri di mobilità e ambiti prioritari di  
rigenerazione urbana di rilievo metropolitana

Centri di mobilità

Ambiti prioritari di rigenerazione  
urbana di rilievo metropolitano





Tram Linea verde  
diramazione Nord-Corticella 

Perimetro del territorio urbanizzato 

Territorio rurale della pianura 

Edifici d'interesse

Storico-architettonico 

Culturale e testimoniale 

Storico-architettonico del Moderno 

Culturale e testimoniale del Secondo Novecento 

Edifici privi di particolare interesse  
nei tessuti della città storica - ES 

Patrimonio edilizio esistente 

Parti di città da completare 

Parti di città da rigenerare 

Tessuti della città storica

Nucleo di antica formazione 

Quartieri giardino 

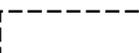
Tessuto compatto 

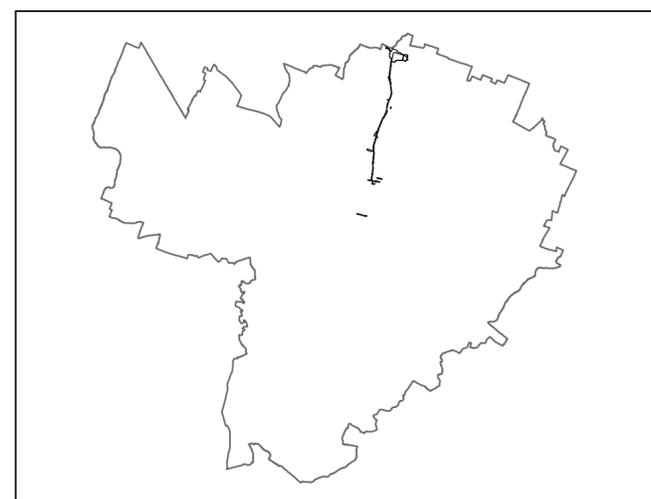
Accessibilità alla rete portante  
del trasporto pubblico locale 

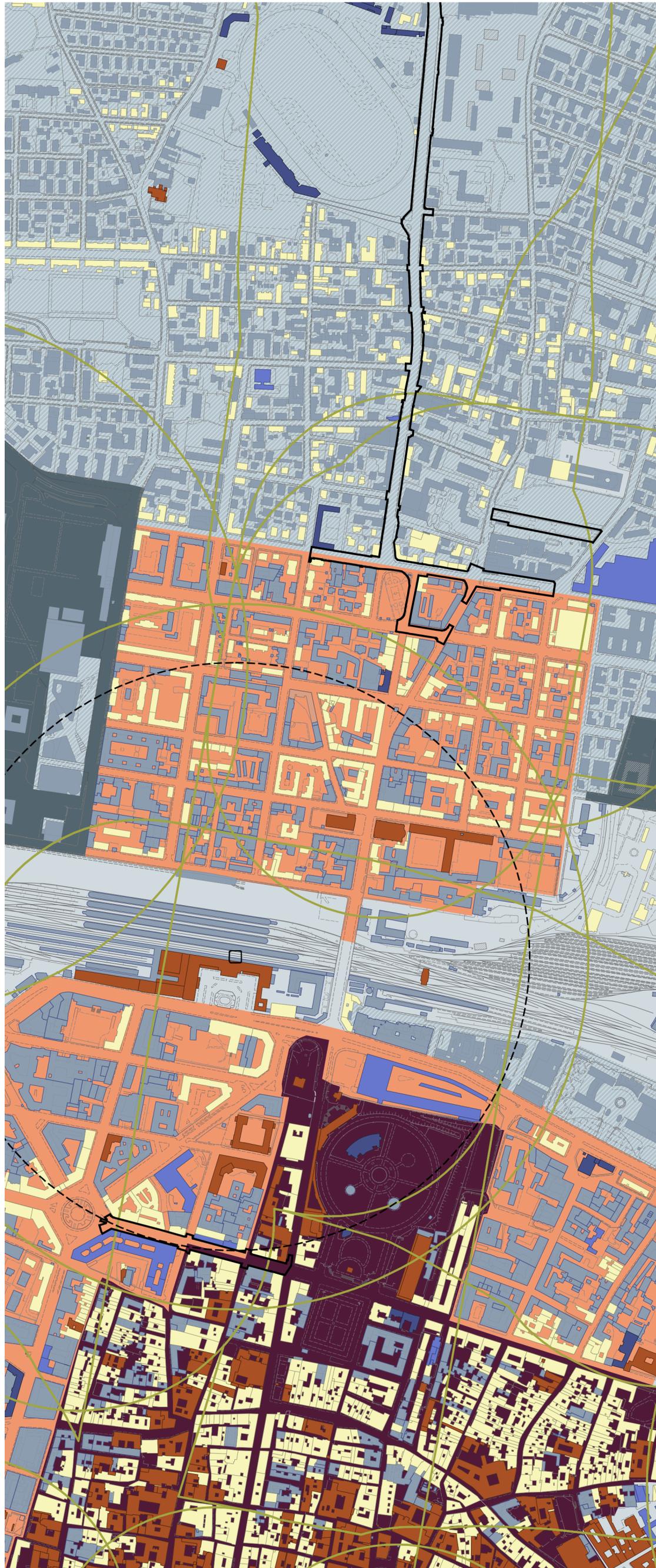
Aree fluviali dove de-sigillare 

Centri di mobilità e ambiti prioritari di  
rigenerazione urbana di rilievo metropolitana

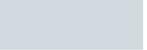
Centri di mobilità 

Ambiti prioritari di rigenerazione  
urbana di rilievo metropolitano 





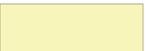
Tram Linea verde  
diramazione Nord-Corticella 

Perimetro del territorio urbanizzato 

Territorio rurale della pianura 

Edifici d'interesse

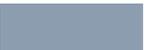
Storico-architettonico 

Culturale e testimoniale 

Storico-architettonico del Moderno 

Culturale e testimoniale del Secondo Novecento 

Edifici privi di particolare interesse  
nei tessuti della città storica - ES 

Patrimonio edilizio esistente 

Parti di città da completare 

Parti di città da rigenerare 

Tessuti della città storica

Nucleo di antica formazione 

Quartieri giardino 

Tessuto compatto 

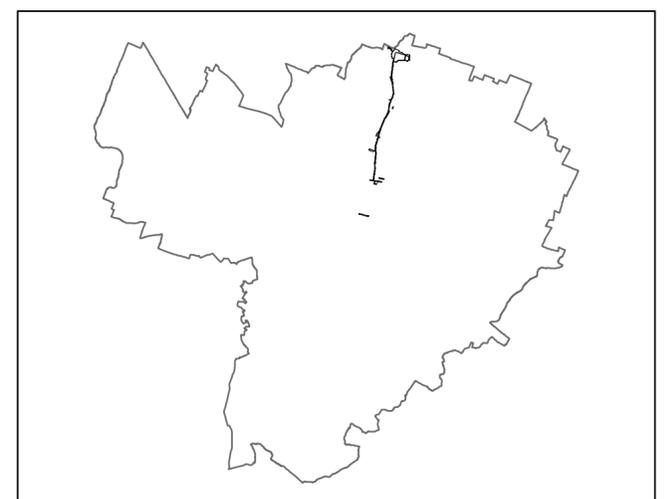
Accessibilità alla rete portante  
del trasporto pubblico locale 

Aree fluviali dove de-sigare 

Centri di mobilità e ambiti prioritari di  
rigenerazione urbana di rilievo metropolitana

Centri di mobilità 

Ambiti prioritari di rigenerazione  
urbana di rilievo metropolitano 



## Proposta di modifica degli elaborati di piano

Si propone di modificare la Disciplina del PUG adeguando la strategia specifica riferita alla realizzazione della rete tranviaria cittadina, ovvero l'Azione 3.1f, di cui si riporta il testo coordinato con le modifiche apportate (testo sottolineato).

In esito all'approvazione del progetto definitivo la Linea verde - diramazione nord sarà inoltre inserita con apposita scheda specifica tra gli interventi in corso di attuazione elencati nella scheda 21 del quadro conoscitivo del Piano "Profilo e conoscenze" e relativo approfondimento "d. Dimensione urbana", di cui si presenta una prima proposta da perfezionare a seguito della valutazione delle misure di sostenibilità proposte nella Conferenza dei Servizi in corso di svolgimento.

Per quanto riguarda la cartografia di Piano le modifiche consistono nell'adeguamento del perimetro del territorio urbanizzato e del perimetro delle aree sottoposte alle limitazioni per gli interventi al di fuori del territorio urbanizzato prescritte dal PTM, in conseguenza degli interventi previsti in territorio rurale. Gli elaborati saranno oggetto di effettivo aggiornamento solo a seguito della realizzazione dell'opera pertanto in sede di procedimento unico si propongono i relativi estratti cartografici illustrativi delle modifiche che saranno apportate.

La Tavola dei Vincoli sarà inoltre adeguata per l'introduzione della fascia di rispetto della nuova infrastruttura, che ha effetto immediato a seguito dell'approvazione del progetto, in occasione del primo aggiornamento utile e conformemente a quanto proposto nei relativi estratti cartografici.

## Adeguamento della strategia - "Disciplina del piano"

### Azione 3.1f

#### Realizzare la rete tranviaria urbana

##### > Descrizione

Uno dei temi fondamentali che il PUMS affronta riguarda il potenziamento della rete portante del trasporto pubblico urbano. La nuova rete di trasporto pubblico urbano, per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale e, soprattutto, al fine di soddisfare i consistenti incrementi di domanda attesi da trasferimento modale, prevede il passaggio dal sistema su gomma/filoviario attuale ad un sistema integrato da linee di tipo tranviario, superiori per capacità, velocità e qualità funzionale sia reale che percepita.

3036

La prima linea tranviaria che viene realizzata è la Linea Rossa, che si sviluppa tra Borgo Panigale e la zona del Pilastro e del CAAB (Distretto nord-est), con una diramazione verso la Fiera. La Linea Rossa, già interamente finanziata dallo Stato, è il primo tratto di una serie di linee progressivamente implementate che andranno a costituire la nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano), secondo quanto stabilito nel PUMS. Il nuovo assetto si pone l'obiettivo di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico per offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata, anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro, e di completare la rete portante metropolitana, il tutto in un unico sistema tariffario integrato metropolitano e con una chiara riconoscibilità del servizio per i cittadini, i *city user* e i turisti.

3037

##### > Campo di applicazione

L'azione si applica ai seguenti elementi della Tavola dei Vincoli - Altre perimetrazioni:

- territorio urbanizzato >>.

3038

Ai fini dell'applicazione della presente azione si rimanda alla trattazione della rete tram nell'elaborato Profilo e conoscenze - Scheda 66 >> e relativo approfondimento.

3039

##### > Indirizzi per le politiche urbane

Il Comune avvia la realizzazione della rete tranviaria a partire dalla Linea Rossa (Borgo Panigale - Ospedale Maggiore - via San Felice - via dell'Indipendenza - Stazione Centrale - via Matteotti - Fiera - via San Donato - Pilastro - Facoltà di Agraria/CAAB via Fanin) e dalla diramazione nord della Linea Verde (via dei Mille - via dell'Indipendenza - via Matteotti - piazza dell'Unità d'Italia - via Corticella - via Bentini - via Sant'Anna - via Shakespeare), che, in corrispondenza del centro modale di interscambio, interessa anche una parte del territorio rurale compreso tra il depuratore, il centro sportivo, il canale Navile e via Shakespeare. Il Comune e la Città Metropolitana perseguono nella loro azione gli obiettivi fissati dal PUMS per la realizzazione del servizio TPM, procedendo all'attuazione degli interventi

3040

necessari sulle diverse componenti infrastrutturali (il servizio ferroviario metropolitano, la rete tranviaria e quella di bus ad essa complementare, la rete di metrobus per il collegamento del territorio metropolitano alla città, i Centri di mobilità, i parcheggi di interscambio e attestamento), nonché all'integrazione tariffaria tra i diversi sistemi e alla definizione di una governance unitaria.

#### **> Condizioni di sostenibilità per gli interventi urbanistici**

Le proposte di Accordo operativo o Piano attuativo di iniziativa pubblica devono contenere una documentazione di analisi dell'accessibilità con i servizi di trasporto pubblico attivi al momento della presentazione della proposta e con il progetto complessivo del trasporto pubblico metropolitano (TPM). La proposta deve dimostrare una comoda accessibilità pedonale alle linee portanti del servizio di trasporto pubblico già attive. Nel caso la proposta interessi direttamente la sede di una linea portante del TPM il disegno urbano deve essere compatibile con le indicazioni fornite dal PUMS e dal PGTU o dai progetti delle nuove infrastrutture, se già definiti o approvati.

3041

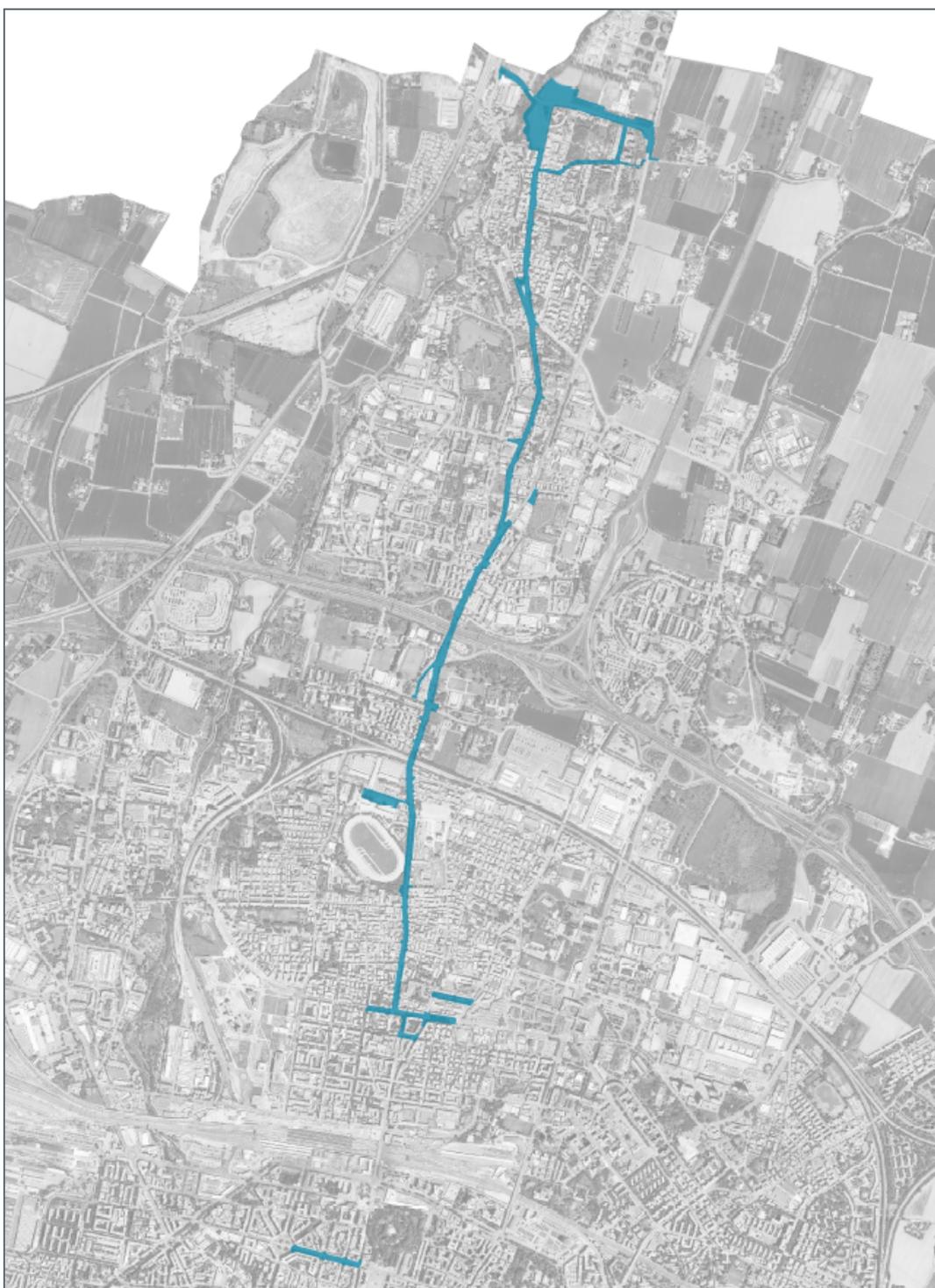
L'eventuale realizzazione di nuove fermate del sistema di trasporto pubblico, connesse alle esigenze della proposta, costituisce intervento di potenziamento delle infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti, secondo quanto previsto dall'art. 25 comma 3 della Lr 24/17.

3042

## *Nuova scheda di approfondimento - "Profilo e conoscenze"*

Linea Verde Diramazione nord - Corticella

199.518 mq Superficie Territoriale - 6,70 km di linea tranviaria



L'opera è parte costitutiva del nuovo sistema di trasporto rapido di massa di tipo tranviario per l'area urbana di Bologna composto da quattro linee tra loro interconnesse, secondo quanto previsto nel PUMS 2019.

## **1. Descrizione del progetto**

Il tracciato della Linea Verde tratto nord, parte dal capolinea collocato su Via dei Mille per arrivare al capolinea Nord di Corticella, nei pressi del centro di mobilità costituito dalla Stazione SFM "Corticella". La linea misura poco più di 6.70 km e si sviluppa quasi interamente sull'asse sud-nord costituito da via Indipendenza, via Matteotti, via Corticella, via Bentini, per poi deviare leggermente e percorrere via S. Anna, via Byron e infine via Shakespeare. Lungo il tracciato, oltre ai capolinea, sono collocate 15 fermate, di cui tre in comune con la realizzanda Linea Rossa. Il capolinea nord, dove è previsto il ricovero dei mezzi tranviari, è costituito da un vero e proprio centro di interscambio modale con il trasporto pubblico su gomma (stazione autolinee extraurbane) e privato (parcheggio multipiano).

## **2. Attuazione**

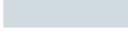
Il cronoprogramma delle opere prevede indicativamente l'inizio dei lavori nel mese di aprile 2024 e la fine dei lavori nel mese di giugno 2026, per una durata complessiva di circa due anni. La tempistica sarà meglio definita nella progettazione esecutiva senza trascurare i vincoli temporali dettati dal P.N.R.R. con i cui fondi l'opera è interamente finanziata attraverso la misura "M2C2 - 4.2 Sviluppo trasporto rapido di massa".

## **3. Condizioni di Sostenibilità**

Al momento dell'elaborazione della presente scheda è in corso la Conferenza di servizi, attraverso cui si stanno raccogliendo i necessari pareri sul progetto, pertanto le puntuali condizioni di sostenibilità potranno essere definite solo al termine della Conferenza stessa e dopo aver fatto le opportune valutazioni sulla Valsat depositata dal proponente.



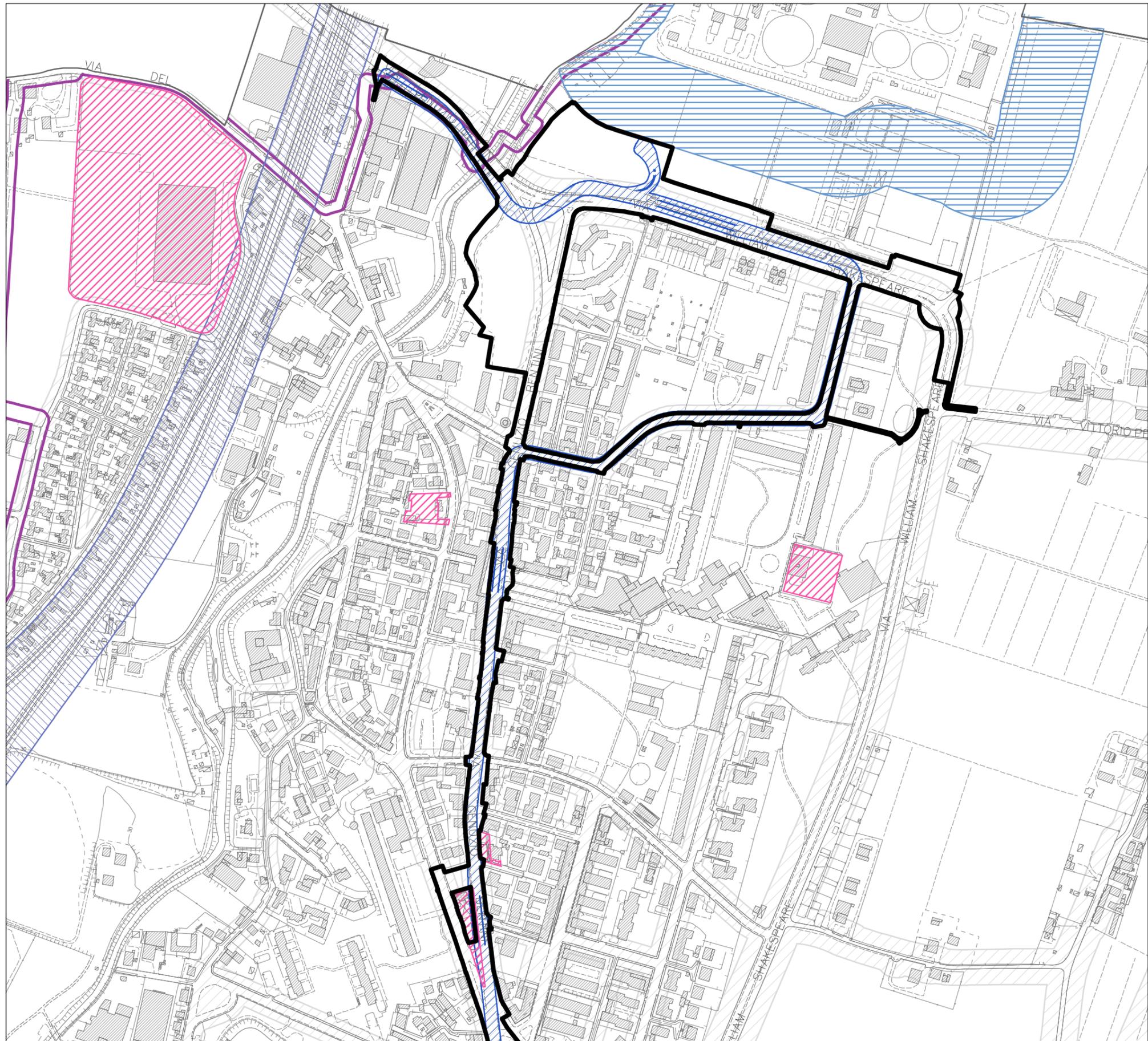
 Perimetro dell'intervento

 Perimetro del territorio urbanizzato



Scala 1:5000





 Perimetro dell'intervento

 Ferrovie  
 Tranvia  
 Strade  
 Gasdotti  
 Depuratore  
 Cimiteri

Aree a rischio di incidente rilevante

 Zona di sicuro impatto - soglia di elevata letalità LFL  
 Zona di danno - soglia di inizio letalità 1/2 LFL  
 Zona di attenzione - soglia delle lesioni reversibili

 Aree percorse da incendi

 Siti oggetto di procedimento di bonifica

Servitù militari

 Fascia del dominio ai 20mt  
 Fascia del dominio ai 100mt  
 Fascia del dominio ai 200mt  
 Fascia del dominio ai 500mt



Scala 1:5000



 Perimetro dell'intervento

 Ferrovie  
 Tranvia  
 Strade  
 Gasdotti  
 Depuratore  
 Cimiteri

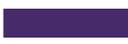
Aree a rischio di incidente rilevante

 Zona di sicuro impatto - soglia di elevata letalità LFL  
 Zona di danno - soglia di inizio letalità 1/2 LFL  
 Zona di attenzione - soglia delle lesioni reversibili

 Aree percorse da incendi

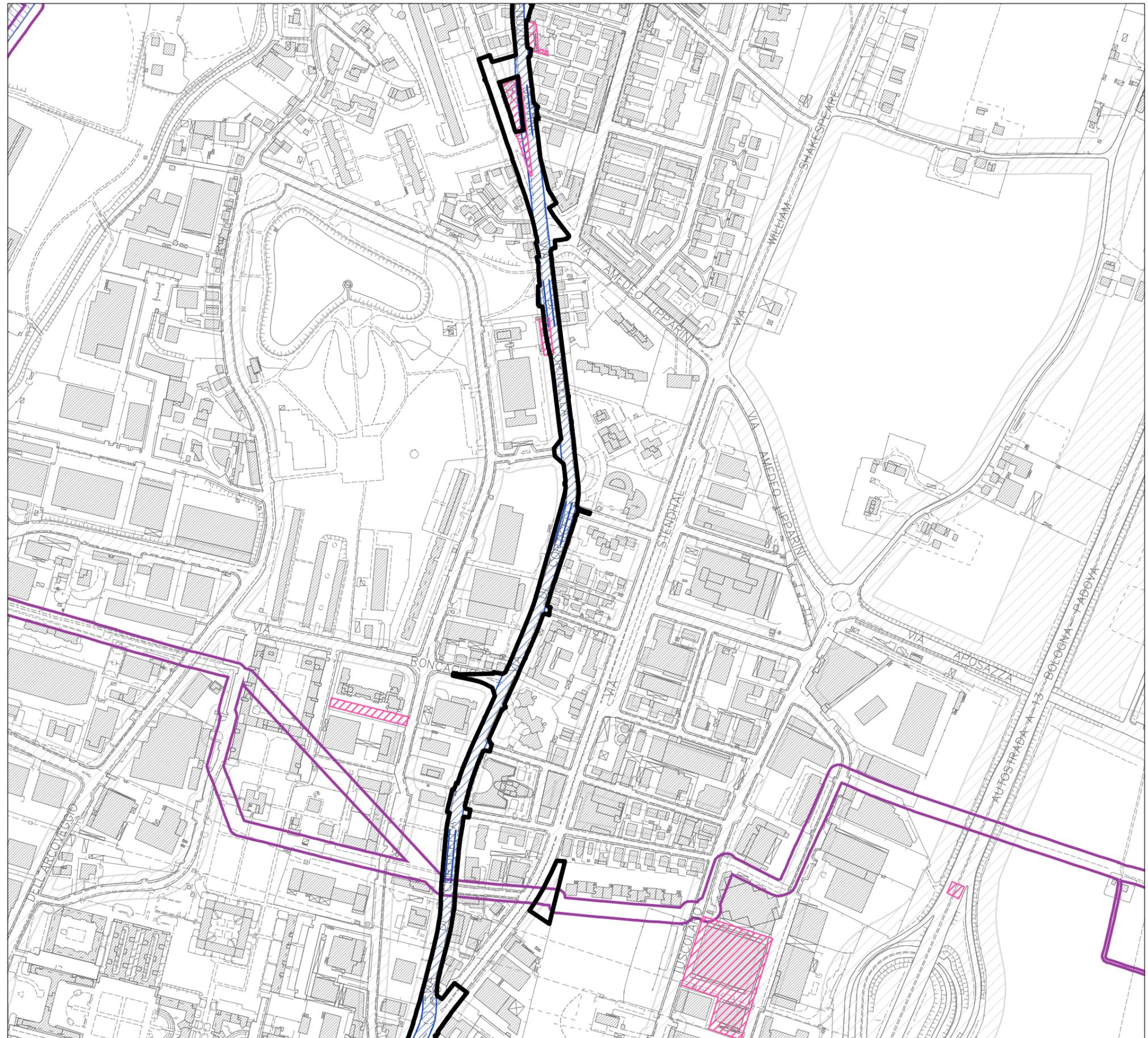
 Siti oggetto di procedimento di bonifica

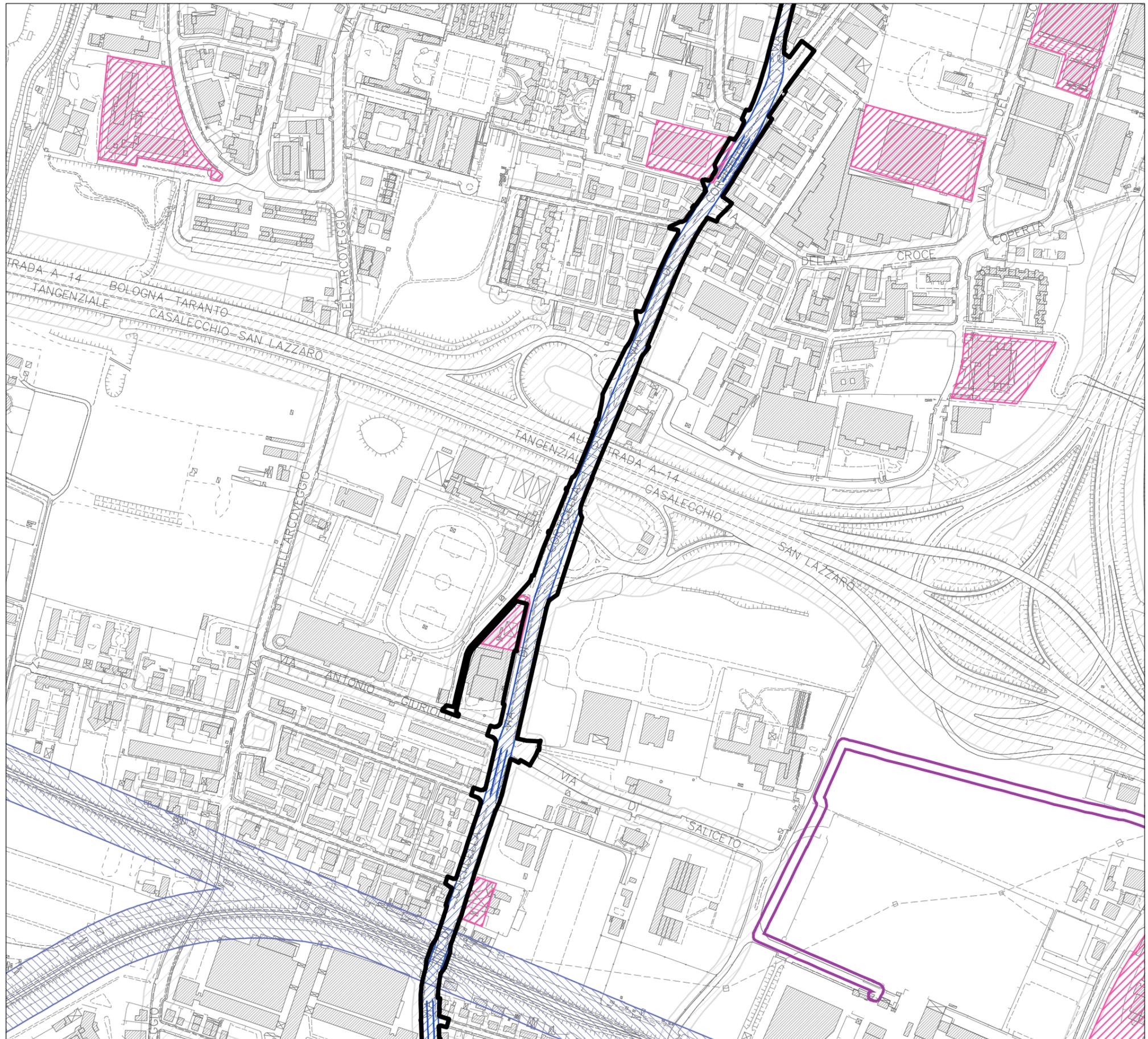
Servitù militari

 Fascia del dominio ai 20mt  
 Fascia del dominio ai 100mt  
 Fascia del dominio ai 200mt  
 Fascia del dominio ai 500mt



Scala 1:5000





 Perimetro dell'intervento

-  Ferrovie
-  Tranvia
-  Strade
-  Gasdotti
-  Depuratore
-  Cimiteri

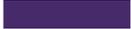
Aree a rischio di incidente rilevante

-  Zona di sicuro impatto - soglia di elevata letalità LFL
-  Zona di danno - soglia di inizio letalità 1/2 LFL
-  Zona di attenzione - soglia delle lesioni reversibili

 Aree percorse da incendi

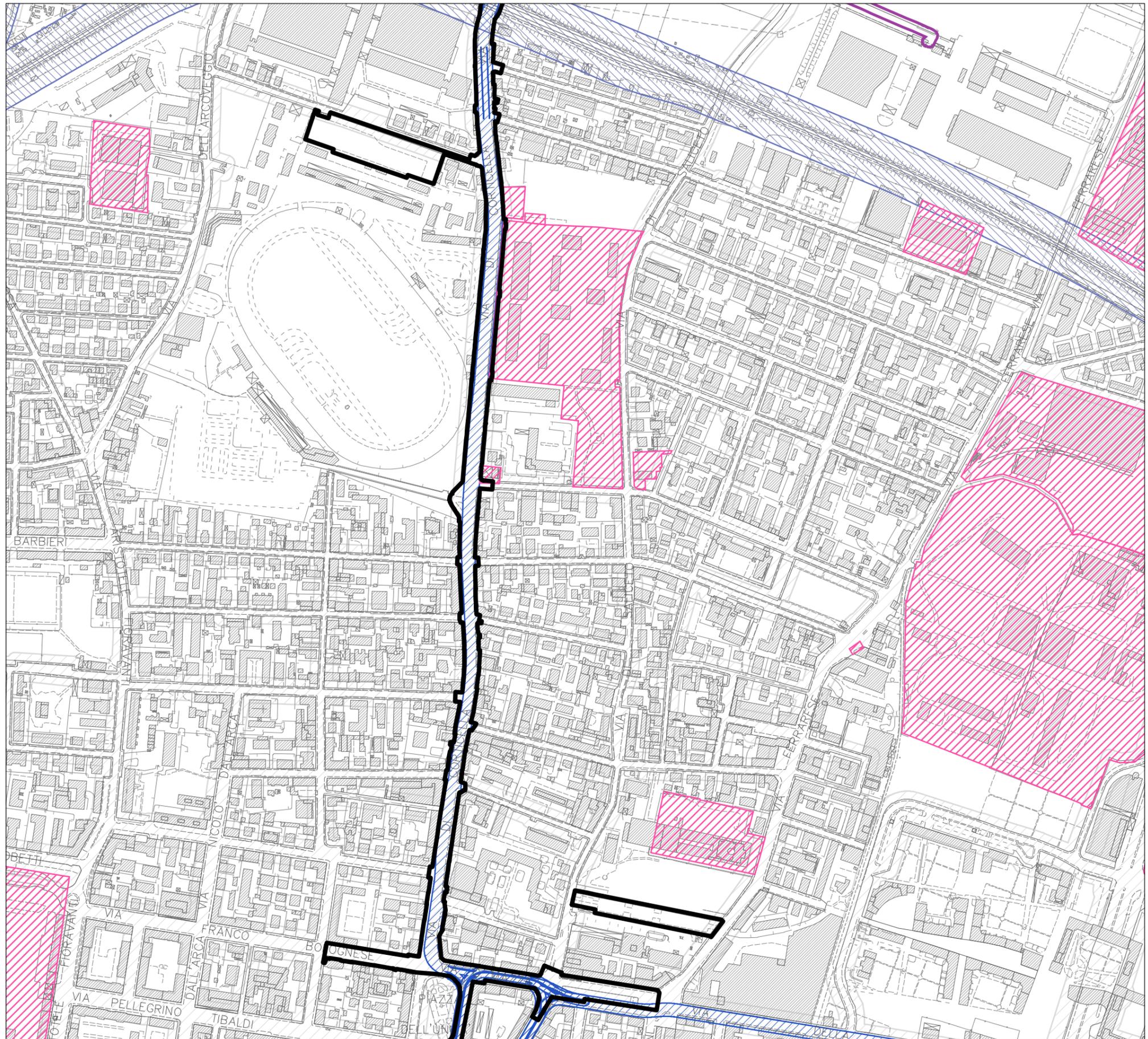
 Siti oggetto di procedimento di bonifica

Servitù militari

-  Fascia del dominio ai 20mt
-  Fascia del dominio ai 100mt
-  Fascia del dominio ai 200mt
-  Fascia del dominio ai 500mt



Scala 1:5000

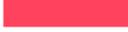


 Perimetro dell'intervento

-  Ferrovie
-  Tranvia
-  Strade
-  Gasdotti
-  Depuratore
-  Cimiteri

Aree a rischio di incidente rilevante

-  Zona di sicuro impatto - soglia di elevata letalità LFL
-  Zona di danno - soglia di inizio letalità 1/2 LFL
-  Zona di attenzione - soglia delle lesioni reversibili

 Aree percorse da incendi

 Siti oggetto di procedimento di bonifica

Servitù militari

-  Fascia del dominio ai 20mt
-  Fascia del dominio ai 100mt
-  Fascia del dominio ai 200mt
-  Fascia del dominio ai 500mt

Scala 1:5000

