



Finanziato dall'Unione europea
NextGenerationEU



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA



Comune di Bologna



PUMS
BOLOGNA METROPOLITANA

M2 C2 Investimento 4.2 "Sviluppo trasporto rapido di massa"

RTI Progettisti:

SYSTRA

SOTECNI
SYSTRA GROUP



STUDIO MATTIOLI
Ambiente - Ingegneria - Energia



PROGETTO DEFINITIVO DELLA SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD LINEA VERDE)

Procedura Di Assoggettabilità A V.I.A. Nodo di Interscambio Corticella (Screening Ambientale) INTEGRAZIONI A SEGUITO DI RICHIESTE DI CHIARIMENTI SUL NODO DI INTERSCAMBIO

COMUNE DI BOLOGNA
SETTORE MOBILITA' SOSTENIBILE E INFRASTRUTTURE

IL DIRETTORE DEL SETTORE
ING. CLETO CARLINI

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
ING. GIANCARLO SGUBBI

IL DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO
ING. MIRKA RIVOLA

SEGRETERIA TECNICA

ing. Barbara Baraldi
arch. Virginia Borrello
ing. Giulio Cimbali
geom. Agnese Fero
ing. Stefania Guadagnini
geom. Luciano Notte
ing. Lisa Ombra
ing. Marco Pesare

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

RESPONSABILE DI COMMESSA
ING. PAOLO MARCHETTI

COORDINATORE TECNICO
ING. ALESSANDRO PIAZZA

SISTEMA TRANVIARIO
ING. SANTI CAMINITI

ARCHITETTURA E INSERIMENTO URBANISTICO
ARCH. SEBASTIANO FULCI DE SARNO

OPERE A VERDE
ARCH. NICOLA CANTARELLI

OPERE STRUTTURALI
ING. STEFANO TORTELLA

SEGNALAMENTO E TELECOMUNICAZIONI
ING. ANGELA TORTORELLA

AMBIENTE
PROF. MATTEO MATTIOLI

SICUREZZA
ARCH. SERGIO MOSCHEO

ARCHEOLOGIA
DOTT. CRISTINA BIGAZZI

BIM MANAGER
GEOM. MIRKO CASAROLI

RESP. INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE
ING. SANTI CAMINITI

IMPIANTI TECNOLOGICI
ING. SIMONE VILLA

STUDI TRASPORTISTICI
ING. ANDREA SPINOSA

VIABILITA' INTERFERENTE E SOTTOSERVIZI
ING. PIETRO CAMINITI

IDRAULICA E IDROLOGIA
ING. ANDREA BENVENUTI

DEPOSITO
ING. GIORGIO COLETTI

ARMAMENTO
ING. MAURIZIO FALZEA

GEOLOGIA E GEOTECNICA
DOTT. GEOL. ANTONIO PAONE

TRAZIONE ELETTRICA
ING. DOMENICO D'APOLLONIO

IMPIANTI MECCANICI
ING. SALVATORE GIUA

COMMESSA	FASE	LOTTO	WBS	DISCIPLINA	TIPO	NUMERO	REV.	SCALA	NOME FILE	
B381	C	D	X00	V00	URB	RG	XX	A	-	B381C-D-X00-V00-URB-RG-XX-A

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
A	Gen. 2024	EMISSIONE	RTP	PIAZZA	S. CAMINITI
B	-	-	-	-	-
C	-	-	-	-	-
D	-	-	-	-	-

1. PREMESSA

Il presente documento ha lo scopo di fornire chiarimenti sul funzionamento del nodo di interscambio di Corticella a seguito di richieste pervenute durante le fasi di concertazione della procedura di assoggettabilità a V.I.A (screening ambientale).

In particolare, la relazione fornisce indicazioni sui percorsi seguiti dalle componenti della mobilità interessati dal nuovo nodo, e, da un punto di vista costruttivo, sulla quota finale di realizzazione della nuova infrastruttura rispetto alla quota del piano campagna attuale dell'area su cui verrà realizzato il nodo.

2. NODO DI INTERSCAMBIO E MOVIMENTAZIONI INTERNE

Il presente paragrafo descrive i percorsi individuati in progetto per permettere ai Bus extraurbani di raggiungere il nuovo terminal ad essi destinato, per permettere ai mezzi privati di raggiungere il nuovo parcheggio multipiano, e sui percorsi pedonali di connessione tra le nuove strutture e la fermata tranviaria “Shakespeare”, punto terminale del nodo di interscambio.

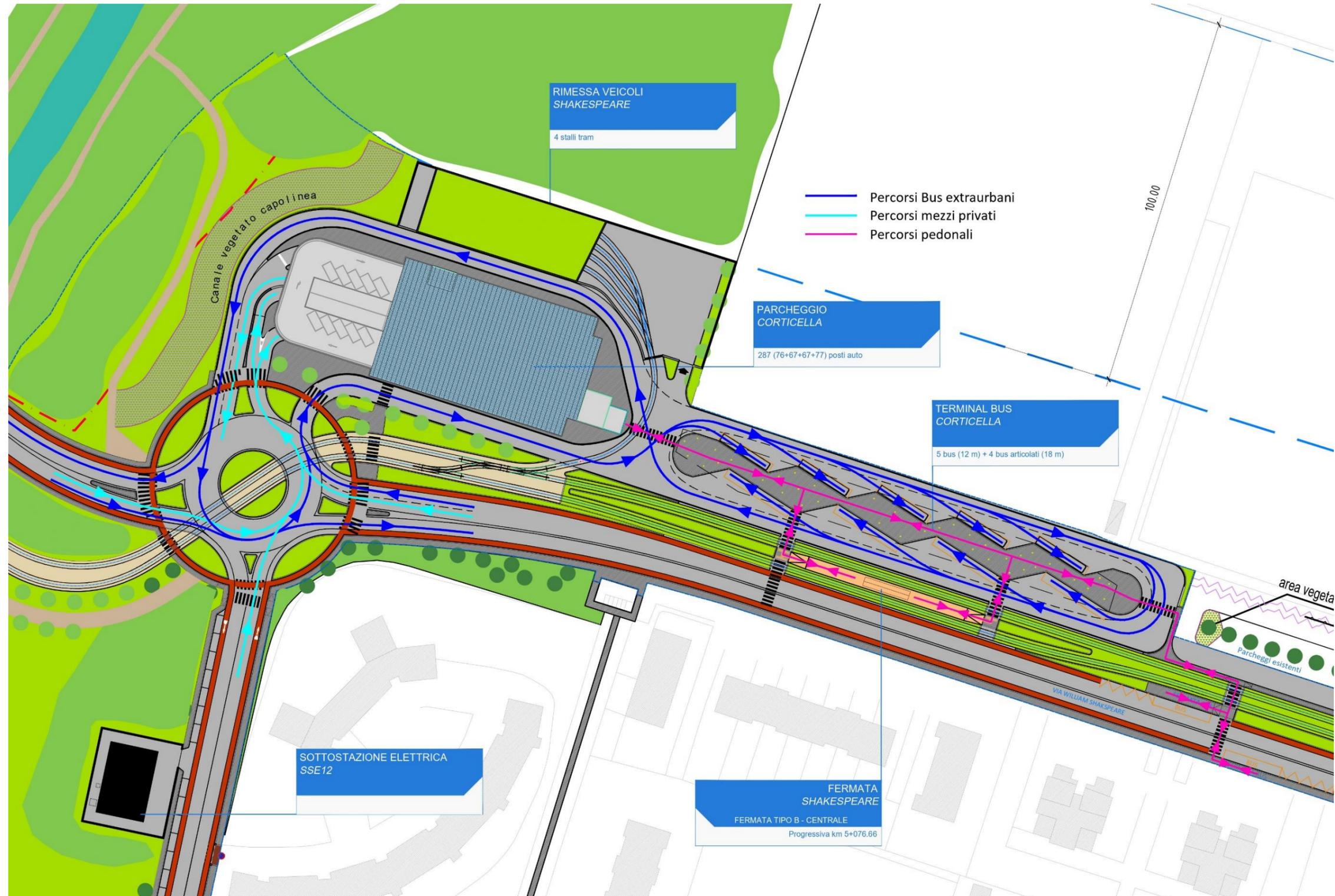
È importante segnalare come rispetto alla prima versione del progetto la modifica principale del nodo ha riguardato il tratto di attraversamento di via Shakespeare, da via Byron a via Bentini, e ha comportato lo spostamento sull’area nord del nuovo nodo di interscambio.

L’area interessata dal nuovo nodo di interscambio è delimitata a nord dal limite della fascia di inedificabilità di 100 m dal confine del depuratore esistente, a ovest dal canale Navile, ad est dal centro sportivo e a sud da via Shakespeare: l’intervento si completa con il nuovo capolinea per i bus extraurbani collocato in una fascia stretta e lunga compresa tra il confine sud del centro sportivo e la nuova sede tranviaria collocata a nord di via Shakespeare.



Come è chiaramente rappresentato nell'immagine precedente, la soluzione sviluppata raggiunge l'obiettivo richiesto di concentrare in un'area compatta e di limitate dimensioni tutte le componenti della mobilità presenti nell'area: il capolinea e la prima fermata del sistema tram, il capolinea per i bus extraurbani, il parcheggio per la sosta dei mezzi privati su gomma, la previsione di una doppia fermata contrapposta lungo via Shakespeare nei due sensi di marcia, per lo scambio con gli utenti dei bus urbani.

Ognuna delle componenti sopra descritte ha un itinerario ben definito e rappresentato nell'immagine di seguito riportata.



Bus extraurbani

L'itinerario previsto per i Bus extraurbani è rappresentato nell'immagine sopra riportata dalla linea blu continua: i mezzi prevalentemente provenienti da nord attraverso via Bentini, superato il ponte esistente, transitano sulla nuova rotatoria posta all'intersezione tra via Bentini (nei suoi rami est e sud) e via Shakespeare, si immettono nel corsello di servizio previsto tra la sede tranviaria e il parcheggio multipiano a nord della viabilità esistente, per raggiungere le postazioni di stazionamento, percorrendo la corsia di manovra in senso orario.

Come rappresentato, tutti gli stalli permettono la discesa dei passeggeri sul grande unico marciapiede collocato al centro del nuovo capolinea.

Per uscire dall'area, abbandonata la postazione di sosta, percorrono la corsia sud, spostandosi successivamente sul lato nord dell'area percorrendo la corsia prevista tra il confine settentrionale del parcheggio e la nuova rimessa tram; la corsia terminerà all'intersezione con la nuova rotatoria, attraverso la quale i mezzi potranno dirigersi sia verso nord, sia verso sud qualora debbano raggiungere il centro città.

Come rappresentato nell'immagine, il collegamento pedonale tra il marciapiede del capolinea e la fermata tranviaria, allo scopo di garantire lo scambio modale tra i due sistemi, avviene attraverso due percorsi pedonali posti in posizione simmetrica rispetto al centro del marciapiede che si collegano direttamente alle estremità della fermata tranviaria.

Mezzi privati

Anche i mezzi privati utilizzeranno la rotatoria per raggiungere il nodo, e in particolare il loro punto di arrivo rappresentato dal parcheggio multipiano della capienza di ca. 300 posti.

Lasciata la macchina, un blocco scale collocato sul lato est della struttura, permetterà agli utenti di transitare su un ampio marciapiede e attraversare la viabilità di accesso al terminal bus e, attraverso il marciapiede del capolinea centrale Bus, raggiungere la fermata tranviaria Shakespeare (itinerari rappresentati dalla linea ciano continua).

Percorsi pedonali

I percorsi pedonali sono rappresentati dalle linee viola continue, e come si vede, collegheranno tutti i punti principali del nodo con la fermata tranviaria, garantendo gli spostamenti degli utenti sempre in sicurezza.

Chiaramente gli stessi percorsi verranno utilizzati in verso opposto per chi scenderà dalle vetture tranviarie e raggiungerà le postazioni di sosta dei bus extraurbani o il parcheggio multipiano per i mezzi privati.

Il progetto prevede anche un collegamento pedonale di cui potranno servirsi gli utenti dei bus urbani partendo dalle due fermate collocate lungo via Shakespeare sui due marciapiedi contrapposti e fino alla fermata tranviaria.

3. NODO DI INTERSCAMBIO – QUOTE DI PROGETTO E PIANO QUOTATO STATO ATTUALE

Nelle immagini di seguito allegate, sono riportate l'area su cui verrà costruito il nodo di interscambio (con evidenziato il limite di intervento su cui verranno realizzati rimessa, parcheggio multipiano e terminal bus), e la stessa area riportata sulla restituzione topografica dell'esistente, con individuate le quote del piano campagna attuale (colore blu) e le quote di progetto "finite" (colore rosso), da cui si evince una differenza tra il progetto e l'esistente, con una "ricarica" media di 80 cm ca.

