

AREA Pianificazione Territoriale e Mobilità Sostenibile

Servizio Pianificazione del territorio

RELAZIONE ISTRUTTORIA

OGGETTO:

SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA – LINEA VERDE

in Comune di

BOLOGNA

PROCEDIMENTO:

Procedimento Unico ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017
per l'approvazione del Progetto Definitivo
e la localizzazione dell'opera in variante al PUG di Bologna

Bologna 1 febbraio 2024

Allegato n. 1 all'Atto del Sindaco metropolitano di Bologna

Sommario

QUADRO DI RIFERIMENTO.....	4
Premesse e quadro normativo	4
Fasi del procedimento espletate.....	4
Descrizione del progetto	5
Localizzazione del progetto in variante al PUG	6
VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA.....	7
Valutazioni della Città metropolitana espresse nelle precedenti fasi procedurali in merito alla localizzazione dell'opera in variante al PUG vigente	7
Coerenza con il PTM e PUMS.....	8
Valutazione della Variante.....	10
Valutazioni rispetto alla mobilità sostenibile.....	11
VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE (VALSAT)	13
Esiti della consultazione	13
Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (valsat).....	14
PARERE IN MATERIA DI VINCOLO SISMICO E VERIFICA DI COMPATIBILITÀ CON LE CONDIZIONI DI PERICOLOSITÀ	14
VALUTAZIONI CONCLUSIVE	14
ULTERIORE SEGNALEZIONE IN MERITO ALLE COMPETENZE SUL PROCEDIMENTO DI VARIANTE IN OGGETTO	15
ALLEGATI	15

QUADRO DI RIFERIMENTO

PREMESSE E QUADRO NORMATIVO

La L.R. 24 /2017 sulla “Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio”, in vigore dal 1° gennaio 2018 definisce i nuovi strumenti urbanistici comunali, con contenuti innovativi rispetto ai previgenti, e indica i relativi procedimenti di approvazione. La suddetta normativa prevede all'art. 53 “Procedimento unico” una particolare procedura per l'approvazione del progetto definitivo o esecutivo di opere pubbliche e opere qualificate dalla legislazione di interesse pubblico, di rilievo regionale, metropolitano, d'area vasta o comunale non previste dal PUG ovvero in variante.

La proposta in oggetto promossa ai sensi dell'art. 53 di cui sopra riguarda, nello specifico, il tratto nord della Linea Verde, la seconda linea della rete tranviaria di trasporto pubblico a servizio di Bologna prevista dal PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, approvato il 27/11/2019 con Delibera di Consiglio Metropolitano n. 54/2019) nell'ambito del potenziamento della rete portante del trasporto pubblico urbano di Bologna.

Il primo passo verso la realizzazione della rete tranviaria della città di Bologna è stato fatto con la redazione del Progetto Definitivo della “Linea Rossa” dal Capolinea di Borgo Panigale, nella zona ovest della città, ai due capolinea “Michelino” e “Facoltà di Agraria”, collocati rispettivamente nella zona nord-est ed est della città, e la successiva approvazione, da parte del Comune di Bologna, del Progetto Esecutivo (con determinazione dirigenziale P.G. n. 296373/2023 del 24/04/2023).

Il secondo passo è stato costituito dall'approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) del tratto Nord relativo alla seconda linea tranviaria, denominata “Linea Verde” (Delibera di Giunta P.G. n. 79477/2022), sottoposto a procedura di Screening Ambientale dell'opera, conclusasi con la Determina della Regione Emilia e Romagna, N. 6531 del 27/03/2023, nella quale è stato determinato di escludere l'opera dalla ulteriore procedura di V.I.A. ai sensi dell'art. 11, comma 1, della L.R. 4/2018, a condizione che vengano rispettate le condizioni ambientali indicate nel provvedimento medesimo.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con proprio Decreto n. 448 del 16/11/2021 in attuazione di quanto previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), ha assegnato le risorse destinate alla *misura M2C2 – 4.2 Sviluppo trasporto rapido di massa* inserendo l'intervento Linea Verde tra le nuove opere da finanziare interamente con fondi PNRR (Allegato 1 del Decreto), stabilendo, tra gli altri, l'obbligo dell'affidamento dei lavori entro il 31 dicembre 2023 (pena la revoca del finanziamento); pertanto al fine di consentire il rispetto delle tempistiche di cui sopra il Comune di Bologna ha proceduto ad affidare (con atto dirigenziale P.G. n. 286635/2023 del 21/04/2023) l'attività di redazione del Progetto Definitivo dell'opera.

Il Comune di Bologna ha pertanto avviato l'iter previsto dall'art. 53 della L.R. 24/2017, mediante il “Procedimento Unico”, ai fini della “localizzazione dell'opera ed approvazione del Progetto Definitivo, comportante contestuale apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità dell'opera”.

FASI DEL PROCEDIMENTO ESPLETATE

Con nota del **16/08/23** (acquisita dalla Città metropolitana di Bologna con PG 49487), il Comune di Bologna ha avviato il “*Procedimento Unico*” di cui all'art.53 della L.R. 24/2017, relativo alla *Seconda Linea Tranviaria di Bologna – Linea Verde*, “*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*”.

Il Comune ha ravvisato, inoltre, la necessità di approvazione della localizzazione dell'opera in variante agli strumenti urbanistici vigenti come meglio dettagliato nei paragrafi successivi. Con la nota sopra richiamata (PG 49487/2023) è stata indetta la Conferenza dei Servizi ai sensi dell'art. 14 e seguenti, legge n. 241/1990, di cui si sono svolte 3 sedute:

- 12 settembre 2023 (verbale acquisito con PG 54504 del 14/9/23),
- 5 ottobre 2023 (verbale agli atti con PG 59237 del 9/10/23),
- 14 dicembre 2023 (verbale agli atti con PG 76979 del 20/12/23).

Con la medesima nota del 16/08/23, è stata condivisa la documentazione tramite weblink, a cui sono seguite, mediante successive trasmissioni da parte del Comune di Bologna, diverse integrazioni concluse con nota acquisita con PG 5828 del 31/01/2024.

Avendo preliminarmente verificato la non assoggettabilità a VIA del PFTE dell'opera, (Determina Reg. N. 6531 del 27/03/2023), con nota del 30/01/2024 (agli atti con PG 5473), il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia-Romagna ha trasmesso l'esito (favorevole con prescrizioni) della "verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali" contenute nella Determina n. 6531/2023 (contributo della CM alla verifica di ottemperanza trasmesso con PG 74781 del 12/12/23).

Nell'ambito procedimento in oggetto la Città metropolitana di Bologna ha trasmesso i propri contributi e richieste di approfondimento/integrazioni con le seguenti note:

- **PG 53253 dell'8/9/23**, contenente i primi riscontri della disamina della documentazione progettuale e con la quale, confermando una sostanziale coerenza con PTM/PUMS (come già valutato per il PFTE), sono stati richiesti specifici approfondimenti sul tema della mobilità, nonché sull'iter procedurale, in particolare in merito alla motivazione della variante al PUG (come meglio specificato al paragrafo successivo);
- **PG 67521 del 13/11/23**, secondo riscontro ed richiesta di integrazioni, a seguito della prima seduta di CdS del 12/9/23 (verbale acquisito con PG 54504 del 14/9/23), nonché in risposta alla "*Nota di riscontro ai chiarimenti sull'iter procedurale della richiesta di integrazioni e approfondimenti*", trasmessa dal Settore Ufficio di Piano del Comune di Bologna con PG 668180 del 10/10/23 e acquisita da questa Amministrazione con PG 59605 del 10/10/23;
- **PG 74781 del 12/12/23**, terzo riscontro in merito all'assetto progettuale alternativo sviluppato per il nodo di interscambio (valutazioni e prescrizioni del Servizio Mobilità Sostenibile, come richiamate nei paragrafi successivi), nonché in merito alla variante urbanistica (a cura del Servizio Pianificazione del territorio).

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il tracciato della Linea Verde, dal capolinea su Via dei Mille al capolinea Nord di Corticella, lungo poco più di 6.70 km, di cui 1,2 chilometri in sovrapposizione alla Linea rossa, 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 via Shakespeare per il tratto finale. Lungo il tracciato sono collocate 2 capolinea e 15 fermate, di cui 3 in comune con la realizzanda Linea Rossa.

In particolare, i primi 320m si sviluppano su un tracciato di nuova realizzazione lungo via dei Mille, da Piazza dei Martiri fino all'intersezione con via Indipendenza, da qui la linea Verde "confluisce" nella Linea Rossa, percorrendo in entrambe le direzioni i medesimi binari. Questa configurazione viene mantenuta fino a P.zza dell'Unità (per uno sviluppo di circa 1,17 km), dopodiché il tracciato della linea Verde si distacca dai binari della linea Rossa subito dopo la fermata di via Ferrarese, svoltando in direzione ovest (su via Mazza), per poi imboccare a nord via Corticella e svilupparsi nel quadrante nord della città di Bologna fino al capolinea di Corticella per ulteriori 5,22 km.

Il tratto compreso tra le fermate Gorky e Shakespeare, per una lunghezza di circa 900 m, non presenta linea di contatto per la circolazione dei mezzi tranviari (tratta Catenary free), consentendo la circolazione in promiscuo con le vetture private lungo il tratto di viabilità esistente.

Il tracciato termina con l'attraversamento del canale Navile, mediante la realizzazione di un nuovo ponte collocato a sud di quello esistente, lungo 59 m, ad esclusivo utilizzo delle vetture tranviarie; la linea raggiungerà il nuovo capolinea nord "Corticella", collocato in corrispondenza del piazzale della omonima stazione ferroviaria SFM.

Il progetto prevede le seguenti opere connesse:

- un parcheggio pubblico multipiano in via Saliceto, con due piani fuori terra (superficie di 4.310 mq per il piano terra e 2.360 mq a piano, con una capacità complessiva di 199 posti), con ingresso sia da via Saliceto che da via Ferrarese con una corsia d'accesso;
- un sottopasso carrabile che corre lungo l'asse via Ferrarese – via Bolognese, funzionale alla riduzione delle interferenze tra il traffico veicolare est-ovest ed i flussi tramviari del nuovo tratto della Linea Verde;
- una nuova area di parcheggio in via Bassanelli (in area di pertinenza dell'Ippodromo, oggi utilizzata per lo smistamento della sabbia dell'Ippodromo, a nord degli edifici delle scuderie);
- nuovo sottopasso tramviario lungo via di Corticella, tra via di Saliceto (a sud) e via della Croce Coperta (a nord);
- una nuova rotatoria nel tratto finale di via Shakespeare, all'intersezione con via Bentini, che permetterà l'accesso al nuovo polo di interscambio modale (descritto al punto successivo), collocato a nord di via Shakespeare, nell'area interclusa tra la viabilità a sud, il centro sportivo a est e il canale Navile a ovest;
- 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 di Castel Maggiore, e sul lato destro, un'area di ricovero notturno per i mezzi tramviari con 4 binari, per permettere di attestare la sera le prime vetture che inizieranno il servizio nelle prime ore della giornata successiva.

LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO IN VARIANTE AL PUG

Come illustrato nella *Relazione urbanistica* (trasmessa dal Comune di Bologna e acquisita con nota PG 78036 del 27/12/2023), la realizzazione dell'opera non è attualmente inserita nel PUG 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)*".

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.

Nel territorio rurale 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)*.

Pertanto ritenendo che l'azione 3.1f sopra richiamata non si applichi al territorio rurale, il Comune di Bologna propone 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.

Con particolare riferimento alle opere previste in territorio rurale, la relazione urbanistica sopra richiamata evidenzia che dette opere "*sono sottoposte alle limitazioni per gli*

interventi all'esterno del territorio urbanizzato prescritte dal PTM, con particolare riferimento all'ecosistema delle acque correnti (fasce perifluviali di pianura)", nonché all' "area individuata dal PTM tra i Varchi da salvaguardare e da deframmentare per consentire la connettività ecologica tra le aree agricole", di cui la realizzazione del progetto comporta una riduzione.

In conseguenza della localizzazione della linea tranviaria in variante al PUG e della realizzazione delle opere previste dal progetto definitivo, il Comune ritiene, pertanto, necessario procedere con le seguenti modifiche al PUG:

- Modifica dell' Azione 3.1f - Realizzare la rete tranviaria urbana della Disciplina del PUG, con l'introduzione del riferimento all'opera oggetto del presente procedimento nel paragrafo relativo agli indirizzi delle politiche urbane;
- Modifica della scheda 21 del quadro conoscitivo del Piano "Profilo e conoscenze" e relativo approfondimento "d. Dimensione urbana" (di cui si presenta una proposta da perfezionare a seguito della valutazione delle misure di sostenibilità in sede di Conferenza dei Servizi);
- Adeguamenti cartografici (di cui la relazione riporta i relativi estratti) e in particolare:
 - adeguamento del perimetro del territorio urbanizzato 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, di sei metri misurati dal piede esterno della più vicina rotaia (ai sensi del DPR n. 753/1980), che limita l'uso del territorio in quanto vincolo di inedificabilità relativa.

Si dà atto, inoltre, che la localizzazione dell'opera, comporta l'acquisizione delle aree da parte dell'Amministrazione comunale mediante apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e produce quindi effetto di inedificabilità in funzione della loro futura espropriazione per fini di pubblico interesse.

VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA

VALUTAZIONI DELLA CITTÀ METROPOLITANA ESPRESSE NELLE PRECEDENTI FASI PROCEDURALI IN MERITO ALLA LOCALIZZAZIONE DELL'OPERA IN VARIANTE AL PUG VIGENTE

Esaminata la documentazione iniziale resa disponibile dal Comune di Bologna, non ravvisando in prima istanza aspetti di variante al PUG di Bologna per la localizzazione dell'opera, in quanto già prevista nello strumento urbanistico, la Città metropolitana, ha richiesto (con nota PG 53253 dell'8/9/23) alcune integrazioni e chiarimenti ritenute necessarie ai fini delle valutazioni di competenza che la Città metropolitana di Bologna è chiamata ad esprimere nell'ambito della procedura in oggetto, richiedendo in particolare di chiarire *"in maniera univoca se la proposta si configuri in variante o meno al PUG, evidenziando che in caso di variante dovrà essere redatta, oltre alla Valsat, tutta la documentazione di variante al PUG stesso"*.

In risposta alle richieste di chiarimenti sull'iter procedurale riportate nella nota CM di cui sopra (ribadite in sede di CdS), con la *"Nota di riscontro ai chiarimenti sull'iter procedurale della richiesta di integrazioni e approfondimenti"*, trasmessa dal Settore Ufficio di Piano con PG 668180 del 10/10/23 (agli atti con PG 59605 del 10/10/23), il Comune ha motivato gli aspetti di variante al PUG, precisando (fra l'altro) che:

- il PUG di Bologna non ha effettuato una puntuale individuazione della linea verde tranviaria tale da produrre gli effetti localizzativi e apposivi del vincolo preordinato

- all'esproprio, effettuando solamente una previsione di tipo strategico attraverso l'azione della *Disciplina 3.1f Realizzare la rete tranviaria urbana* - peraltro riferita solo al TU;
- la localizzazione dell'opera ha come effetto l'acquisizione delle aree da parte dell'Ente mediante apposizione del vincolo preordinato all'esproprio nonché la generazione delle fasce di rispetto tranviario, di cui all'art. 51 del Dpr. 753/80, le quali limitano l'uso del territorio in quanto costituiscono un vincolo di inedificabilità relativa e che ciò non possa costituire solo un mero aggiornamento cartografico della Tavola dei Vincoli.

Preso atto di quanto motivato dal Comune, sono seguite fra il Servizio Pianificazione del territorio della Città metropolitana e il Comune di Bologna successive interlocuzioni di chiarimento e coordinamento sul tema (sia in sede di CdS, che tramite note formali), al fine di consentire a questa Amministrazione di rendere il proprio parere di competenza, a valle dell'acquisizione di tutta la documentazione necessaria (quale ad esempio Valsat aggiornata, elaborati di variante, esiti della consultazione), nel rispetto dei tempi fissati dal RUP in sede di Conferenza di Servizi.

Si evidenzia che a seguito del parere non favorevole della Soprintendenza Speciale per il PNRR (espresso nell'ambito della terza seduta di Conferenza di Servizi del 14/12/23), il Comune di Bologna (con nota agli atti con PG 3694 del 22/01/24), ha dato riscontro dell'esito di un apposito tavolo di confronto e approfondimento (con Soprintendenza Speciale PNRR e SABAP) finalizzato al "*superamento delle criticità evidenziate*", da cui sono conseguite alcune modifiche al progetto, precisando che dette integrazioni non comportano variazioni sostanziali rispetto a quanto condiviso nell'ambito della Conferenza di Servizi con tutti i soggetti coinvolti.

COERENZA CON IL PTM E PUMS

Con riferimento al Piano Territoriale Metropolitan si evidenzia che l'opera nel suo complesso è interessata dalle seguenti interferenze:

- Territorio urbanizzato di Bologna - art. 7 (per la maggior parte del tracciato e delle opere connesse, interessando nel primo tratto anche il Polo funzionale metropolitano integrato – Stazione FS di Bologna)
- Fasce perifluviali di pianura – art. 22 (tratto in prossimità del Canale Navile)
- Scenari di pericolosità idraulica (PGRA): scenari P2 e P1 da reticolo naturale principale (Torrente Navile) e reticolo secondario di pianura (art. 30)
- Gestione acque meteoriche: ambito di controllo degli apporti d'acqua
- Aree suscettibili di effetti locali: Area B - Depositi di margine appenninico-padano; L - Zona di attenzione per instabilità da liquefazione/densificazione – art. 28
- Ciclabili di pianura di supporto alla connettività ecologica – artt. 46, 47
- Viabilità storica (via di Galliera) – art. 47 (tratto Corticella) - Viabilità storica (prima individuazione) – All. B – Art. 8.5 PTCP
- Corridoi ecologici multifunzionali dei corsi d'acqua – art. 22
- Varchi nelle discontinuità fra abitati - artt. 18,47
- Alvei attivi (Navile) - Allegato B PTM – Art. 4.2 PTCP
- Fasce di tutela fluviale – All. B – Art. 4.3 PTCP.

In merito alle interferenze richiamate, non si riscontrano in linea generale incompatibilità, tenuto conto della previsione nel PUMS e nel PTM dell'infrastruttura in oggetto, individuata come "*rete tranviaria di progetto*" (all'interno della rete portante del TPM). Si evidenzia inoltre, oltre all'interesse pubblico delle opere pubbliche in progetto, anche che la localizzazione delle stesse è prevalentemente all'interno del territorio urbanizzato del Comune di Bologna (la cui disciplina è demandata al Comune in applicazione del principio

di competenza di cui agli artt. 24 e 41 della LR 24/17, richiamati agli artt. 4 e 7 del PTM) ad eccezione di alcune opere individuate come “*manufatti complementari e di servizio essenziale all'intervento di pubblica utilità*”.

Relativamente alla previsione del PUMS e del PTM si evidenzia nello specifico che i tracciati delle reti infrastrutturali, comprensive della rete tranviaria, come specificato all'art. 46 comma 5 del PTM, sono riportati nella Carta della struttura del PTM e gli elementi di previsione si riferiscono allo scenario a regime del PUMS.

Il comma 6 del suddetto art. 46 del PTM specifica, in particolare, che i tracciati delle reti infrastrutturali “*sono individuati ai sensi dell'art. 41, comma 7, della legge regionale Emilia-Romagna n. 24/2017 ad ogni conseguente effetto, potendo comunque essere specificati e/o modificati in sede progettuale, fermo restando che la puntuale localizzazione delle corrispondenti opere pubbliche o di interesse pubblico è di competenza degli strumenti urbanistici e/o degli altri atti a cui la disciplina normativa vigente rimette la produzione dei medesimi effetti localizzativi e appositivi del vincolo preordinato all'esproprio, nel rispetto delle forme e dei dispositivi procedurali previsti dall'ordinamento nazionale e regionale*”.

Con riferimento a quanto riportato nella *Relazione urbanistica* (richiamata al paragrafo precedente) in merito alle opere “*sottoposte alle limitazioni per gli interventi all'esterno del territorio urbanizzato prescritte dal PTM, con particolare riferimento all'ecosistema delle acque correnti (fasce perifluviali di pianura)*”, nonché all' “*area individuata dal PTM tra i Varchi da salvaguardare e da deframmentare per consentire la connettività ecologica tra le aree agricole*”, si specifica quanto segue:

Le **fasce perifluviali di pianura** individuate nella *Carta degli ecosistemi* ricomprendono:

a) ambiti di tutela paesaggistica di cui all'art. 4.3 delle norme del PTCP allegato al PTM in quanto costituente pianificazione regionale e, in particolare, recepimento e integrazione degli artt. 17 e 34 del PTPR;

b) fasce di pertinenza fluviale della pianificazione di bacino vigente (ivi individuate graficamente o, se non individuate, definite in conformità alle disposizioni della pianificazione di bacino stessa), in cui rientrano anche le aree ad alta probabilità di inondazione e le aree esondabili per piene con tempo di ritorno di 200 anni.

Relativamente a quanto sopra appare utile richiamare:

- le disposizioni di cui all'art. 4.3 “Fasce di tutela fluviale (FTF)” delle norme del PTCP allegato al PTM (costituente pianificazione regionale) con particolare riferimento al comma 5 “**Infrastrutture e impianti di pubblica utilità**”, lettera c) che prevede la **possibilità di realizzazione ex novo delle attrezzature ed impianti**, quando non diversamente localizzabili, previsti in strumenti di pianificazione provinciale, regionale o nazionale (in merito a detta tutela, si richiama anche il parere favorevole con prescrizioni specificate nel parere espresso da SABAP, relativamente all'area sottoposta a tutela ai sensi dell'art. 142 c. 1 lett. c) per il Canale Navile)
- le disposizioni di cui **all'allegato 1 al PTM** Linee Guida “**Pianificazione per ecosistemi**” in attuazione delle norme del PTM (ai sensi dell'art. 15, comma 8) e, in particolare, quanto indicato al paragrafo “*Politiche e regole di gestione delle Fasce perifluviali di pianura*” in relazione alle “*Infrastrutture viabilistiche e tecnologiche*” di pubblica utilità, laddove ammette la possibilità di prevedere interventi di manutenzione, ampliamento, potenziamento o la realizzazione ex novo di infrastrutture a rete e impianti tecnici di pubblica utilità previsti da strumenti di pianificazione nazionali, regionali o provinciali.

Visto quanto sopra si da, altresì, atto dei pareri espressi in merito dagli Enti competenti con particolare riferimento al parere dell'Agenzia per la sicurezza territoriale e la protezione civile della Regione Emilia Romagna (prot. 22/12/2023.0090618.U, agli atti con PG 78239 del 28/12/23) e il parere della Soprintendenza Speciale PNRR (agli atti con PG 5113 del 29/1/24).

Le opere che interferiscono con le aree di cui sopra sono state individuate come **“manufatti complementari e di servizio essenziale all'intervento di pubblica utilità”** e come tali non possono essere genericamente ricondotti alle *“nuove urbanizzazioni”*, trattandosi appunto di opere connesse ad una infrastruttura strategica già prevista nel PTM/PUMS (come sopra illustrato), necessarie all'ottimizzazione del suo raccordo ed integrazione con il contesto e con i diversi sistemi di mobilità esistenti; si evidenzia, peraltro, che la soluzione progettuale adottata è il frutto di un confronto tecnico fra gli enti competenti in tema di mobilità, fra cui il Servizio mobilità sostenibile della Città metropolitana, che, come meglio specificato nel paragrafo successivo, ha ritenuto la soluzione progettuale relativa al nodo di interscambio (compresa la nuova rotatoria) come la soluzione ottimale nell'ottica di favorire l'intermodalità e l'accessibilità. Per quanto sopra valutato, **si ritiene la proposta in esame coerente con il PTM**, ferme restando le valutazioni effettuate dagli Enti competenti e le valutazioni più puntuali relative al tema della mobilità sostenibile, riportate al paragrafo “Coerenza con il PUMS e valutazioni rispetto alla mobilità sostenibile”

Relativamente agli aspetti di **coerenza con il PUMS** si dà atto che la Linea Verde costituisce la seconda linea della rete tranviaria di trasporto pubblico a servizio di Bologna, quale parte essenziale del potenziamento della rete portante del trasporto pubblico urbano di Bologna prevista dal PUMS

VALUTAZIONE DELLA VARIANTE

Ferme restando le valutazioni di cui sopra si esprimono di seguito, in relazione alle competenze della Città metropolitana, alcune valutazioni sulla Variante, in ordine ai profili di cui all'art. 46, comma 4, della LR 24/2017:

- 1. Rispetto dei limiti massimi di consumo di suolo, stabiliti ai sensi dell'articolo 6, e osservanza della disciplina delle nuove urbanizzazioni di cui all'articolo 35;**
- 2. Conformità della variante alla normativa vigente e coerenza della stessa alle previsioni di competenza degli altri strumenti di pianificazione;**
- 3. sostenibilità ambientale e territoriale della variante**

Con riferimento al **PUNTO 1** di cui sopra si da atto che il procedimento unico ai sensi dell'art. 53 della LR 24/2017 è stato avviato dal Comune al fine di approvare il progetto definitivo di un'opera pubblica e pertanto, ai sensi del comma 5 dell'art. 6 della stessa Legge regionale, l'area esterna al territorio urbanizzato interessata dalla variante in oggetto non è computata ai fini del calcolo del limite massimo di consumo di suolo.

Con riferimento al **PUNTO 2** di cui sopra per quanto sopra dettagliatamente valutato, si conferma che i contenuti della proposta di variante sono coerenti in via generale con la pianificazione metropolitana (PTM e PUMS) esprime le seguenti valutazioni in merito:

In merito alla localizzazione delle opere in progetto in variante al PUG, si da atto e si condividono gli aspetti di variante delineati dall'Ufficio di Piano del Comune di Bologna (con “*Nota di riscontro ai chiarimenti sull'iter procedurale della richiesta di integrazioni e approfondimenti*”, agli atti con PG 59605 del 10/10/23, e successiva “*Relazione urbanistica*” agli atti con PG 78036 del 27/12/2023), ovvero:

- adeguamenti normativi: implementazione dell'*Azione 3.1f - Realizzare la rete tranviaria urbana* della disciplina del PUG con l'introduzione del riferimento alle opere in oggetto nel paragrafo relativo agli indirizzi delle politiche urbane;
- adeguamenti cartografici:
 - adeguamento del perimetro del TU per la realizzazione delle opere previste in territorio rurale (nuova rotatoria/ponte attraversamento Navile e polo intermodale),
 - adeguamento della Tavola dei Vincoli per la modifica del perimetro delle Limitazioni per gli interventi all'esterno del territorio urbanizzato (limitazioni nelle *fasce perifluviali di pianura* e nei *varchi, da salvaguardare e da deframmentare per consentire la connettività ecologica tra le aree agricole*).
 - 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).

Si precisa che, come descritto sopra, una parte dell'area di intervento ricade all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato definito dal PUG e soggetto alla disciplina del PUG stesso di cui all'azione "*Limitazioni per gli interventi all'esterno del territorio urbanizzato*" e risulta interessato dal sistema delle reti ecologiche di cui all'art. 47, comma 2 lettera c) del PTM (Varchi).

Dando tuttavia atto che il PUG di Bologna non contempla la puntuale ricognizione e identificazione delle aree e degli elementi rappresentati nella Carta delle reti ecologiche, della fruizione e del turismo, si richiama la facoltà indicata all'art. 47, comma 3, del PTM che consente di declinare a scala di maggior dettaglio le tutele individuate nella Carta di cui sopra. A tal fine si dà atto e si condivide la nuova perimetrazione del territorio urbanizzato finalizzata a ricomprendere le opere previste con la contestuale riduzione dell'area sottoposta alle interferenze di cui alla tavola 5 del PTM, ferme restando le eventuali prescrizioni impartite dagli Enti competenti.

Inoltre, come evidenziato anche nell'elaborato *Confronto alternative progettuali su terminal e nodo di interscambio Corticella*, seppure la porzione di territorio interferita dalle opere di cui sopra risulta esterna al territorio urbanizzato (così come individuato nel PTM e nel PUG), occorre tenere, altresì, conto che si tratta comunque di un' "*area libera interclusa nel tessuto urbano residenziale del quartiere Corticella*"; pertanto l'impatto paesaggistico del parcheggio multipiano (il cui progetto prevede comunque misure mitigative), la sua scelta localizzativa va considerata in ragione delle alternative valutate, ritenendo che la soluzione adottata, denominata "*Alternativa 3*", sia "*compatibile con le esigenze progettuali ed il contesto territoriale*", in quanto il nodo di interscambio è "*classificabile come manufatto complementare e di servizio essenziale all'intervento di pubblica utilità*" ovvero di un'opera che come meglio evidenziato nella presente relazione è da ritenersi coerente con la pianificazione metropolitana (PTM e PUMS).

Con riferimento al **PUNTO 3** di cui sopra e ferme restando le valutazioni sopra espresse si demanda al paragrafo "Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (Valsat)".

VALUTAZIONI RISPETTO ALLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Fermo restando quanto sopra evidenziato con riferimento alla coerenza con il PTM e il PUMS si evidenzia quanto segue in merito agli aspetti relativi alla mobilità sostenibile

Tenuto conto del contributo fornito dal Servizio Pianificazione della mobilità sostenibile della Città metropolitana 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, 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**:

- 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 (via Bassanelli,..), anche oggetto di riorganizzazione e qualificazione, nonché nei nuovi parcheggi multipiano (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.

VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE (VALSAT)

ESITI DELLA CONSULTAZIONE

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.

Decorsi 60 giorni dalla suddetta pubblicazione, sono pervenute al Comune di Bologna complessivamente 23 osservazioni nei tempi concessi dalla normativa (ovvero entro il 14/10/2023);

il Comune di Bologna ha quindi proceduto alla verifica delle osservazioni pervenute dai privati provvedendo a redigere apposito documento di controdeduzioni, acquisito con 5777 del 31/01/24 (a cui si rimanda).

Con nota PG 78239 del 28/12/23, sono stati acquisiti i seguenti pareri:

- Agenzia per la Sicurezza Territoriale e la Protezione civile della Regione Emilia Romagna - prot. 22/12/2023.0090618.U;
- AUSL - Dipartimento di Sanità Pubblica - prot. 0121925 del 13/11/2023
- Comando Provinciale Vigili del Fuoco Bologna - prot. 0024453 del 23/08/2023
- Consorzio della Bonifica Renana
- SRM – Reti e Mobilità Srl - prot. 550 del 08/11/2023
- SRM – Reti e Mobilità Srl - prot. 559 del 27/11/2023

- Tper S.p.A. – prot. 14828-2023 del 29/11/2023.

Con successiva nota PG 5113 del 29/1/24, sono stati acquisiti i seguenti pareri:

- ARPAE - Servizio Sistemi Ambientali - Area Prevenzione Ambientale Metropolitana;
- Soprintendenza Speciale PNRR.

Infine con nota PG 5695 del 30/01/24 è stato acquisito agli atti della Città metropolitana anche il parere di ARPAE - Servizio Sistemi Ambientali - Area Prevenzione Ambientale Metropolitana ai sensi dell'art. 19, comma 4 della LR 24/2024.

Con nota PG 5473 del 30/01/24 è stato, altresì, acquisito l'esito, trasmesso dal Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia-Romagna, della *“verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali esigibili nella fase di progettazione definitiva dell'opera, contenute nel provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (Determina n. 6531 del 27/03/2023)”*.

Si dà, infine, atto dell'esito (favorevole con prescrizioni) della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA di cui alla LR 4/18 (screening) relativa alle modifiche progettuali (intercorse rispetto al progetto sottoposto al precedente screening di cui alla Determina Reg. n. 6531 del 27/03/2023), comunicate dal Servizio Regionale Competente nell'ambito della seduta conclusiva di CdS del 1/02/24 e che sarà formalmente trasmesso al RUP per la chiusura del procedimento in epigrafe, a cui si demanda per le puntuali prescrizioni.

VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE (VALSAT)

Considerato che l'art. 19 comma 4 della Lr n. 24/2017 4 dispone che le Autorità competenti per la valutazione ambientale *“esprimono il parere motivato di cui all' articolo 15, comma 1, del decreto legislativo n. 152 del 2006, in sede di CU, nel corso del procedimento unico e nella fase di conclusione dell'accordo di programma in variante ai piani, disciplinati rispettivamente dagli articoli 53 e 60 della legge, acquisendo il parere dell'Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia (ARPAE) relativo unicamente alla sostenibilità ambientale delle previsioni dello strumento urbanistico in esame”* e in applicazione della *“Convenzione in materia di supporto istruttorio di Valsat nei procedimenti rientranti nel campo di applicazione della legge regionale n. 24/2017”* sottoscritta tra la Città metropolitana e ARPAE AACM, in merito alla valutazione di sostenibilità ambientale con la presente si assume integralmente la nota di ARPAE AACM 6116 del 01/02/2024 e il parere di Arpa Emilia-Romagna Area prevenzione ambientale metropolitana (APAM) di cui al PG 5113 del 29/01/24, successivamente integrato con nota PG 5695 del 30/01/24 ai sensi dell'art. 19, comma 4 della Legge regionale 24/2017.

In merito alle valutazioni di sostenibilità territoriale si demanda alle valutazioni di cui al paragrafo *“Valutazione della proposta di variante”*.

PARERE IN MATERIA DI VINCOLO SISMICO E VERIFICA DI COMPATIBILITÀ CON LE CONDIZIONI DI PERICOLOSITÀ

Come valutato e dettagliato nel parere allegato a firma del geologo dell'Area Pianificazione territoriale e della Mobilità sostenibile (a cui si rimanda), le elaborazioni e verifiche effettuate, finalizzate alla definizione e conseguente riduzione del rischio sismico, sono da ritenersi idonee e complete.

Pertanto si esprime parere favorevole al progetto, ferme restando le verifiche specificate nel parere richiamato (PG 4470/2024) da espletare nelle successive fasi di progettazione

VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Acquisita e valutata tutta la documentazione presentata, richiamato quanto dettagliatamente trattato nei paragrafi precedenti, ritenendo l'opera coerente con le

strategie del PTM (comprensivo del PUMS), la Città Metropolitana di Bologna esprime una valutazione positiva sulla variante al PUG, condizionata al recepimento delle valutazioni di cui al capitolo “*Valutazione della proposta*” della presente relazione, del parere in merito alla compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio allegato alla presente, dei pareri degli Enti ambientali, di Arpae APAM e Arpae AACM come richiamati al paragrafo “*La valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (valsat)*” e allegati alla presente.

ULTERIORE SEGNALAZIONE IN MERITO ALLE COMPETENZE SUL PROCEDIMENTO DI VARIANTE IN OGGETTO

Dato atto che oltre alla Città metropolitana, in qualità di autorità competente per la valutazione ambientale della variante urbanistica e in quanto territorialmente interessata dalla localizzazione dell’opera ai sensi del comma 4, lettere b) e d) dell’art. 53 della LR 24/17, sono chiamate a partecipare alla relativa conferenza dei servizi, ai sensi della lettera e) dello stesso comma 4, anche “*le altre amministrazioni chiamate dalla legge ad esprimere il proprio parere, nulla osta o altro atto di assenso, comunque denominato, per l’approvazione delle varianti proposte*”;

Per quanto motivato, pur dando atto che il Comune ha coinvolto in conferenza di servizi, oltre gli Enti competenti in materia ambientale anche la Regione Emilia Romagna, appare utile precisare che le presenti valutazioni della Città metropolitana, così come esplicitate nel presente atto, sono da intendersi come riferibili esclusivamente all’espressione delle valutazioni spettanti alla medesima Città metropolitana in merito alla variante urbanistica in esame e così come motivata dal Comune e, dunque, nei limiti delle relative attribuzioni e competenze normativamente date, rimettendo per l’effetto al Comune ogni conseguente apprezzamento, ai fini del corretto esito del percorso procedimentale, circa l’acquisizione o meno anche delle valutazioni della Regione Emilia-Romagna, in forza delle previsioni normative, segnatamente in ordine ai profili indicati all’art. 46, comma 4, della legge regionale n. 24/2017.

ALLEGATI

Supporto istruttorio Arpae AACM nota 6116 del 01/02/2024

Parere di compatibilità con le condizioni di pericolosità sismica locale del territorio (art. 5, L.R. n. 19/2008) PG 4470/2024

Pareri Arpae APAM PG 5113 del 29/01/24, PG 5695 del 30/01/24.

Il funzionario incaricato
Paola Galloro

Firmato:
La Responsabile
Servizio Pianificazione del territorio
Arch. Maria Grazia Murru

Documento prodotto in originale informatico e
firmato digitalmente ai sensi dell’art. 20 del
“Codice dell’Amministrazione digitale” D.Lgs. n. 82/2005