

**Settore Pianificazione Territoriale
Servizio Pianificazione del Territorio**

RELAZIONE ISTRUTTORIA

OGGETTO:

**Localizzazione con effetto di variante al PUG del Comune di Bologna
ed approvazione del Progetto Definitivo della Project Review
P.I.M.BO, comportante contestuale
apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e
dichiarazione di pubblica utilità dell'opera**

Comuni di
BOLOGNA e CASALECCHIO DI RENO

PROCEDIMENTO:

**Procedimento unico ai sensi dell'art. 53, comma 1, lett. a)
della Legge Regionale Emilia-Romagna n. 24/2017**

Bologna, 16 giugno 2025
Allegato n° 1 all'Atto del Sindaco del 19/06/2025

INDICE

1. INQUADRAMENTO

2. FASI DEL PROCEDIMENTO ESPLETATE

3. CONTENUTI DELLA PROPOSTA

4. LA PROPOSTA DI VARIANTE URBANISTICA

5. COERENZA CON IL PTM

6. COERENZA CON IL PUMS

7. COERENZA CON LO STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE (PUG)

8. VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA DI VARIANTE

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

10. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

ALLEGATI

1. INQUADRAMENTO

Come richiamato nella Relazione Generale di inquadramento del progetto, l'obiettivo complessivo di tutti gli interventi di P.I.M.BO è di costituire un sistema integrato di trasporto passeggeri intermodale di ambito urbano e metropolitano bolognese, in grado di soddisfare una maggiore domanda di mobilità pubblica, garantendo quindi uno spostamento della diversione modale verso l'utilizzo del trasporto pubblico.

Avendo i principali strumenti di pianificazione, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile PUMS e Piano Generale del Traffico Urbano PGTU approvati nel 2019, riconosciuto l'esigenza di una progressiva transizione verso la tecnologia tranviaria sulla rete di trasporto pubblico urbano, si è reso opportuno aggiornare attraverso un processo di revisione (Project Review) l'assetto previsto per l'esercizio filoviario del progetto P.I.M.BO, il cui Progetto Definitivo era stato approvato dalla Delibera CIPE 92/2017, in modo da garantire la possibilità di svolgimento di un servizio efficace ed efficiente per entrambe le reti, tranviaria e filoviaria.

Al fine di dar seguito alle previsioni del PUMS è stato definito che la direttrice tranviaria con il maggiore rapporto costi-benefici nel completare la rete individuata dalla linea tranviaria Borgo Panigale Fiera/CAAB (linea Rossa) e dal TPGV Crealis (linee filoviarie 12 e 15) è quella Corticella – Stazione – Marconi – Casalecchio, rendendo conseguentemente necessario intervenire sui tracciati filoviarini originariamente previsti nel progetto P.I.M.BO per evitare un'indebita sovrapposizione tra gli impianti di trazione del tram e della filovia.

Peraltro, come specificato nella Relazione Generale di inquadramento del progetto, dalla data di approvazione del progetto P.I.M.BO da parte del CIPE (2017), le soluzioni tecnologiche adottate in campo filoviario sono state oggetto di innovazioni tecnologiche sostanziali ed assolutamente migliorative delle prestazioni dei veicoli sia a livello di funzionalità, sia a livello ambientale.

Nella Project Review si è proposta quindi, oltre alla modifica dell'assetto della rete filoviaria, la sostituzione della flotta di veicoli filoviarini full electric con una flotta di filobus dotati della tecnologia IMC (In Motion Charging) e con autobus elettrici alimentati a idrogeno e dotati della tecnologia a Fuel Cell FCEV al fine di realizzare una rete portante di filobus ed autobus elettrici con ricarica di tipo opportunity che assicuri, sulle direttrici principali, un trasporto di massa di superficie eco-sostenibile al massimo livello e garantisca la totale intermodalità con la rete tramviaria su ferro prevista dal PUMS e con la rete ferroviaria metropolitana (comprendente le fermate del SFM e anche la stazione AV/AC di Bologna).

2. FASI DEL PROCEDIMENTO ESPLETATE

Tper SpA, in qualità di soggetto attuatore del complessivo progetto P.I.M.BO e Stazione Appaltante della Project Review ha redatto la suddetta Project Review e inviato un avviso di avvio del procedimento oggetto della presente relazione istruttoria, acquisito agli atti della Città Metropolitana in data 18/12/2024 con PG 83880.

In data 18/02/2025 con nota acquisita agli atti della Città Metropolitana di Bologna al PG 10632, il Comune di Bologna, in qualità di amministrazione

precedente e soggetto beneficiario/aggiudicatore, ha indetto la Conferenza di Servizi decisoria, ai sensi dell'art. 14, comma 2, Legge n. 241/1990, in forma simultanea ed in modalità sincrona, finalizzata alla localizzazione dell'opera ed approvazione del Progetto Definitivo della Project Review P.I.M.BO, comportante contestuale apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità.

Il progetto proposto rientra tra quelli previsti dall'art. 53, comma 1, lettera a), della L.R. n. 24/2017 e viene promosso dal Comune di Bologna per l'approvazione e conseguente realizzazione delle opere pubbliche relative alla filoviarizzazione delle linee portanti afferenti alla Project Review del progetto P.I.M.BO. Nell'ambito del presente procedimento occorre infatti espletare nuove procedure espropriative e acquisire, all'interno della Conferenza di Servizi, tutte le intese, concessioni, autorizzazioni, licenze, pareri, nulla osta, assensi comunque denominati necessari all'approvazione del progetto definitivo, nonché alla localizzazione dell'opera comportante apposizione di vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità.

La Città Metropolitana di Bologna, nell'ambito della Conferenza di Servizi indetta dal Comune, ha richiesto integrazioni documentali e chiarimenti in data 05/03/2025 con nota PG 15394 ed in data 06/03/2025 con PG 15771.

In data 25/03/2025 è stata effettuata la prima seduta di Conferenza di Servizi, nella quale sono state illustrate la proposta progettuale e le richieste di integrazioni e chiarimenti formulate dagli Enti coinvolti in Conferenza. E' stato, altresì, dato un primo riscontro a quanto richiesto in merito agli aspetti urbanistici connessi all'approvazione della project review in esame, come da verbale acquisito agli atti della Città Metropolitana di Bologna al PG 21504 del 31/03/2025.

La documentazione integrativa, prodotta da Tper SpA a riscontro alle richieste di integrazioni documentali o chiarimenti pervenute in sede di prima seduta, è stata acquisita al PG 33259 del 19/05/2025 ed il Comune di Bologna, con nota acquisita agli atti della Città Metropolitana al PG 31986 del 14/05/2025 ha convocato una seconda seduta, conclusiva della Conferenza di Servizi, fissando al 20/06/2025 il termine ultimo per gli Enti in indirizzo per esprimere il proprio parere di competenza.

3. CONTENUTI DELLA PROPOSTA

Come si evince dalla relazione urbanistica redatta a cura dell'Ufficio di Piano del Comune di Bologna, la Project Review del progetto P.I.M.BO relativo alla filovia essenzialmente prevede:

- lo stralcio degli interventi inerenti la realizzazione della linea filoviaria 12 nella tratta compresa tra Piazza XX Settembre ed il capolinea SFM Corticella, della linea 19 nella tratta compresa tra il centro di Bologna ed il capolinea del Pilastro e della linea 15 nella tratta compresa tra il centro ed il Comune di Casalecchio di Reno;
- la realizzazione delle opere civili ed impiantistiche necessarie per l'elettrificazione della linea filoviaria 19 Ovest (Casteldebole), prevedendo un

tracciato alternativo agli assi stradali destinati alla linea rossa tranviaria, ed in particolare l'eliminazione del percorso filoviario di via San Felice – via Riva di Reno – via Saffi a favore dell'elettrificazione del nuovo tracciato previsto lungo le vie Don Minzoni – Parmeggiani – Casarini – Malvasia – Vittorio Veneto – Pasubio – Marzabotto. In via dello Scalo sarà realizzata una nuova sottostazione elettrica (SSE) interrata necessaria all'alimentazione elettrica;

- la realizzazione delle opere civili ed impiantistiche necessarie per l'elettrificazione della linea filoviaria 25 Est nel tratto di via Pelagio Palagi tra via Schiassi e via Mazzini, in luogo dell'elettrificazione su via Pelagio Palagi tra via Schiassi e via Massarenti prevista dal progetto approvato nel 2017;

- la realizzazione di impianti di ricarica ai capilinea, che garantiranno un rabbocco di energia elettrica ogni qualvolta i mezzi si fermeranno, in modo da consentire l'esercizio in linea per tutta la giornata senza dover ricorrere a ricariche integrative nei depositi. In particolare sulle nuove banchine di sosta saranno posizionati tre macro-elementi fra loro funzionalmente e visivamente collegati: il volume tecnologico composto dalla cabina Enel e dal locale tecnico Tper (o cabina di trasformazione/alimentazione), la pensilina e i punti di ricarica indipendenti costituiti da "alberi/gru" in acciaio. I capilinea interessati dai suddetti interventi sono quelli denominati Giardini, Bertalia, Luxemburg e Corelli in Comune di Bologna e Garibaldi e Casalecchio Casa Conoscenza in Comune di Casalecchio di Reno;

- la realizzazione di una stazione di ricarica dei mezzi all'interno del deposito di via Due Madonne e all'interno del deposito di via Battindarno, siti in Comune di Bologna. In particolare le stazioni di ricarica nei depositi Tper prevedono: il volume tecnologico composto dalla cabina Enel e dal locale tecnico Tper (o cabina di trasformazione/alimentazione), 20 punti di ricarica indipendenti costituiti da "alberi/gru" in acciaio al deposito Due Madonne, 9 postazioni su pali con mensola e 6 colonnine al deposito Battindarno.

A questi si aggiungono interventi afferenti alla "Linea Centro", strettamente connessi alla trazione elettrica, per cui si prevedono unicamente opere filoviarie (ganci, scambi meccanici ecc.) per le quali è comunque necessaria l'imposizione di servitù.

Come sopra detto, il procedimento unico è finalizzato alla localizzazione dell'opera ed approvazione del Progetto Definitivo, comportante contestuale apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità. Dalla documentazione prodotta da Tper SpA si evince in generale che gli interventi previsti comportano essenzialmente l'apposizione di servitù per l'applicazione di ganci agli edifici ed elementi di sostegno delle linee aree. Verranno inoltre interessate dagli interventi porzioni limitate di proprietà private che vengono dichiarate comunque già soggette all'uso pubblico, come marciapiedi, parcheggi o altre aree antistanti agli edifici privati e alcune proprietà saranno interessate da occupazioni temporanee necessarie a svolgere le attività di cantiere.

4. LA PROPOSTA DI VARIANTE URBANISTICA

Come evidenziato nella relazione urbanistica redatta dal Comune di Bologna, le opere da realizzare sono generalmente ammesse dalla Disciplina del Piano (Azione 3.1a - *Ricostruire la mappa unica delle reti infrastrutturali, dei nodi e*

delle intersezioni, dei gestori e Azione 3.1f - Realizzare la rete tranviaria urbana), ma non puntualmente localizzate ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio. Il Comune dichiara inoltre che la realizzazione dell'opera non è attualmente inserita nella strategia del 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 nuovi tracciati della infrastruttura filoviaria e dei necessari impianti tecnologici per cui deve essere apposto vincolo preordinato all'esproprio/servitù"*.

Il Comune propone pertanto l'individuazione cartografica (in scala 1:5.000) delle nuove aree oggetto di intervento come segue:

- tracciato lineare riguardante le nuove linee filoviarie 19 e 25 nei tratti interessati sopra descritti;
- perimetri delle aree d'intervento, ai fini della realizzazione delle stazioni di ricarica presso i depositi Due Madonne e Battindarno e presso i capilinea Corelli, Rotonda Giardini, Bertalia e Luxemburg;
- indicazione puntuale della nuova sottostazione elettrica interrata denominata "Scalo" interna al perimetro del territorio urbanizzato;
- tracciato lineare afferente alla "linea centro" lungo la quale gli interventi saranno connessi alla sola trazione elettrica (ganci, scambi meccanici ecc.), ma comunque oggetto di asservimenti puntuali secondo quanto indicato nel Piano Particellare di Esproprio.

Tali elementi e la relativa scheda descrittiva allegata alla Relazione urbanistica saranno integrati nel documento di Piano "Profilo e conoscenze" e relativi approfondimenti conoscitivi (Dimensione urbana - Scheda d4.1.5 *Schede procedimenti unici e altri procedimenti con effetto di variante urbanistica in corso di attuazione*), facente parte del quadro conoscitivo del PUG, in particolare all'interno della scheda denominata *"Progetto integrato della mobilità bolognese (P.I.M.BO) - primo lotto funzionale"*, che, a fronte dell'aggiornamento sopra descritto, viene denominata *"Progetto integrato della mobilità bolognese (P.I.M.BO) - primo lotto funzionale e Project Review"*.

Il Comune di Bologna, nell'ambito delle interlocuzioni avvenute in sede di svolgimento del procedimento, ha evidenziato altresì che le opere previste sono coerenti con la strategia del PUG, che il procedimento è stato attivato per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio quale unico profilo di variante per cui è necessaria la puntuale localizzazione dell'opera e che la scheda di approfondimento relativa a P.I.M.BO, integrata come sopra descritto, sarà aggiornata nel PUG, a dimostrazione dell'effetto di variante allo strumento urbanistico conseguente all'approvazione del progetto in esito alla conclusione del procedimento.

Nella *Relazione Urbanistica* si evidenzia, altresì, che la localizzazione in oggetto è esclusa dalla valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale ai sensi dell'art. 19 co. 6 lett. b) della L.R. 24/2017 in quanto, non riguardando le tutele e le previsioni di piano sugli usi e le trasformazioni dei suoli e del patrimonio edilizio esistente, si limita a introdurre, rispetto al progetto approvato nel 2017, *"modifiche della perimetrazione degli ambiti di intervento che non incidono in modo significativo sul dimensionamento e la localizzazione degli insediamenti, delle infrastrutture e delle opere ivi previsti"*. Trattandosi inoltre della localizzazione finalizzata all'apposizione del vincolo espropriativo riguardante

opere comunque ammesse dallo strumento urbanistico vigente, la proposta in esame rientra anche nella fattispecie indicata alla lettera e) dello stesso comma, ovvero: "*varianti localizzative, ai fini dell'apposizione del vincolo espropriativo, per opere già localizzate e valutate in piani vigenti o per la reiterazione del vincolo stesso*".

Visto quanto sopra la Città Metropolitana di Bologna è pertanto chiamata, sulla base delle disposizioni di cui all'art. 53 della Legge Regionale dell'Emilia-Romagna n. 24/2017 e relativo *Atto di coordinamento tecnico, in merito agli interventi di edilizia residenziale sociale (ERS) e al procedimento unico di cui all'art. 53 della Legge regionale n. 24 del 2017* approvato con Deliberazione di Giunta regionale dell'Emilia-Romagna n. 1577 del 08/07/2024, a valutare gli aspetti di coerenza della proposta con la pianificazione territoriale vigente e ad esprimere le valutazioni di propria competenza con riferimento alla verifica di compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio ai sensi della L.R. 19/2008.

5. COERENZA CON IL PTM

Le aree oggetto degli interventi relativi all'attrezzaggio dei capilinea e dei depositi esistenti ed alla realizzazione della nuova SSE "Scalo" risultano quasi interamente incluse all'interno del perimetro del territorio urbanizzato, con la sola eccezione dell'intervento riguardante il capolinea Corelli in Comune di Bologna, che ricade nel territorio rurale della collina.

Per quanto riguarda le aree ricomprese all'interno del territorio urbanizzato, localizzate in gran parte nel territorio del Comune di Bologna ed in piccola parte nel Comune di Casalecchio di Reno, si rilevano i seguenti temi sulla base dell'analisi della cartografia e della normativa del PTM:

- Art. 7 PTM - Territorio urbanizzato di Bologna e Casalecchio di Reno
- Art. 28 PTM - Aree suscettibili di effetti locali: B - Depositi di margine appenninico-padano (capilinea ITC Luxemburg, Bertalia e Casalecchio Garibaldi, depositi Due Madonne e Battindarno, SSE via dello Scalo), L - Zona di attenzione per instabilità da liquefazione/densificazione (capolinea Rotonda Giardini), AV-e detriti $i \leq 15^\circ$ (capilinea Casalecchio centro)
- Art. 30 PTM - Scenari P1 e P2 derivati dal reticolo naturale principale e secondario (Fiume Reno, Torrente Navile e Torrente Savena)
- Art. 47 PTM - Reti ecologiche, della fruizione e del turismo: Fascia di connessione collina/pianura (direttrice via Emilia) (capilinea Casalecchio Garibaldi, Casalecchio centro, depositi Due Madonne e Battindarno, SSE via dello Scalo) e Varchi (capilinea ITC Luxemburg)
- Artt. 5.2-5.3 PTCP (PTM Allegato A) - Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura: Aree di ricarica di tipo A (capilinea Casalecchio Garibaldi, Casalecchio centro), Aree di ricarica di tipo B (capilinea Rotonda Giardini, ITC Luxemburg e Bertalia, depositi Due Madonne e Battindarno, SSE via dello Scalo), Terrazzi alluvionali (capilinea Casalecchio centro)

- Artt. 6.2-6.8 PTCP (PTM Allegato B) - Elementi a rischio frana (capilinea Casalecchio Garibaldi, Casalecchio centro)

Per quanto riguarda l'area del capolinea Corelli, ricadente nel territorio rurale della collina nelle immediate vicinanze del territorio urbanizzato di Bologna, dalla documentazione progettuale si evince che l'intervento riguarda in particolare la modifica dell'attrezzaggio del capolinea esistente con il posizionamento di una cabina tecnologica (locale Enel e locale tecnico), collocata lungo la banchina presente sul lato est di via Corelli, dove già nella situazione attuale è presente la fermata Tper "Rotonda Corelli".

Con particolare riferimento all'area di cui sopra, rispetto al PTM si rilevano le seguenti e parziali interferenze sulla base dell'analisi della cartografia e della normativa del PTM stesso:

- Art. 21 PTM - Fasce perfluviali di collina e montagna
- Art. 28 PTM - Aree suscettibili di effetti locali: AV-e detriti $i \leq 15^\circ$
- Art. 47 PTM - Reti ecologiche, della fruizione e del turismo: Fascia di connessione collina/pianura (direttrice via Emilia)
- Artt. 5.2-5.3 PTCP (PTM Allegato A) - Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura: Aree di ricarica di tipo D, Terrazzi alluvionali
- Art. 3.1 bis PTCP (PTM Allegato B) - Unità di paesaggio di rango provinciale: Pianura della conurbazione bolognese
- Art. 4.3 PTCP (PTM Allegato B) - Fasce di tutela fluviale

Relativamente a quanto sopra si richiamano:

- l'art 21 del PTM, ed in particolare la definizione delle fasce perfluviali di collina e montagna, individuate nella *Carta degli ecosistemi*, che ricomprendono: gli ambiti di tutela paesaggistica di cui all'art. 4.3 delle norme del PTCP, le fasce di pertinenza fluviale come individuate dalla pianificazione di bacino vigente, le aree di ricarica delle acque sotterranee del pedecollina/pianura classificate di tipo D dal PTA ed i terrazzi alluvionali idrologicamente connessi al corso d'acqua individuati dal PTA;
- 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 b) che con riguardo alle infrastrutture e agli impianti tecnici per servizi essenziali di pubblica utilità, prevede la possibilità di ristrutturazione, ampliamento, potenziamento di infrastrutture e impianti esistenti, quando non diversamente localizzabili;
- 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 perfluviali di collina e montagna e conoidi*" in relazione alle "*Infrastrutture viabilistiche e tecnologiche*" di pubblica utilità, laddove ammette la possibilità di prevedere interventi di manutenzione, ampliamento, potenziamento di infrastrutture a rete e

impianti tecnici di pubblica utilità previsti da strumenti di pianificazione nazionali, regionali o provinciali, o da strumenti di pianificazione comunale nel caso di infrastrutture e impianti di interesse meramente locale.

In merito alle interferenze richiamate, dato il carattere puntuale delle opere di progetto nonché la tipologia rientrante nelle "attrezzature e impianti" di rilevanza locale, ed in particolare trattandosi di interventi consistenti nell'integrazione di infrastrutture ed opere di interesse pubblico con impianti tecnici di modesta entità, nonché di interventi finalizzati all'"attrezzaggio" dei capilinea esistenti non si riscontrano in linea generale incompatibilità e/o elementi ostativi.

Per quanto sopra valutato si ritiene la proposta in esame coerente con il PTM, tenuto conto altresì della localizzazione delle opere prevalentemente all'interno del territorio urbanizzato (la cui disciplina è demandata al Comune in applicazione del principio di competenza di cui agli artt. 24, 32 e 33 della LR 24/2017, richiamato agli artt. 4 e 7 del PTM).

6. COERENZA CON IL PUMS

Sulla base delle valutazioni effettuate dal competente Ufficio mobilità sostenibile si evidenzia che la Project Review di (P.I.M.BO) risulta coerente con quanto previsto dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Bologna, che individua una rete portante del trasporto pubblico metropolitano articolata su Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM), rete tranviaria e sistema Metrobus.

L'introduzione della tecnologia tranviaria ha comportato una necessaria rimodulazione del sistema filotranviario originariamente previsto da P.I.M.BO, al fine di evitare sovrapposizioni infrastrutturali e assicurare la piena integrazione tra i diversi sistemi di trasporto, in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità e potenziamento della mobilità pubblica assunti dal PUMS.

Relativamente alla previsione del PUMS e del PTM si evidenzia nello specifico che i tracciati delle reti infrastrutturali, comprensivi della rete del TPM, 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 L.R. 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"*.

Si rileva che la proposta in esame risulta coerente con il PUMS e si rimanda alle valutazioni effettuate con l'Ufficio Mobilità sostenibile della Città metropolitana di Bologna nell'ambito del paragrafo "Valutazioni rispetto alla mobilità sostenibile".

7. COERENZA CON LO STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE (PUG)

Come illustrato nella *Relazione urbanistica*, in termini generali le opere previste sono coerenti con la strategia *Sostenere una complessiva re-infrastrutturazione urbana* delineata dal PUG, come modificato dalla Variante in vigore dal 04/12/2024, attraverso le azioni *3.1a Ricostruire la mappa unica delle reti infrastrutturali, dei nodi e delle intersezioni, dei gestori*, con campo di applicazione esteso al territorio comunale, ove richiama le strutture a servizio della rete del trasporto pubblico e *3.3f Realizzare la rete tranviaria urbana* ove richiama la rete complementare di trasporto pubblico. Tuttavia ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio è necessaria la puntuale localizzazione dell'opera.

Come evidenziato nel precedente paragrafo, le aree oggetto di intervento risultano quasi interamente incluse all'interno del perimetro del territorio urbanizzato come individuato e disciplinato dal PUG di Bologna per l'effetto degli articoli 32 e 33 della Legge Regionale dell'Emilia-Romagna, con la sola eccezione del capolinea di via Corelli, compreso nel territorio rurale della collina.

Nel territorio rurale la disciplina del PUG prevede che per l'ampliamento di attrezzature pubbliche esistenti in aree contigue al Territorio Urbanizzato è *comunque sempre possibile intervenire attraverso procedimento unico di cui all'art. 53 della LR 24/2017 (...) e, se l'intervento è al di fuori del territorio urbanizzato, secondo le indicazioni di cui all'Azione 1.1d, nel rispetto di eventuali tutele ambientali e prescrizioni derivanti dalla pianificazione sovraordinata* (azione 2.2a - v1.2096).

Con particolare riferimento al capolinea Corelli, dalla succitata *Relazione Urbanistica* si rileva che, fatta salva la tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera c) del D.Lgs. n. 42/2004 per cui dovrà essere ottenuta la prescritta autorizzazione, l'area d'intervento è altresì compresa in *area fluviale dove de-sigillare* rispetto alla quale le Condizioni di sostenibilità per gli interventi urbanistici indicano che *"Le aree da de-sigillare, attraverso la rimozione dell'impermeabilizzazione del suolo, devono essere di misura superiore a quelle sigillate con l'intervento urbanistico"* (azione 1.1d - v1.1076).

8. VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA DI 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 dà atto che il procedimento unico ai sensi dell'art. 53, comma 1 lettera a) della L.R. 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 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) e si esprimono le seguenti valutazioni nel rispetto delle prescrizioni e/o indicazioni impartite dagli Enti competenti chiamati ad esprimersi in Conferenza di servizi e alle quali si demanda:

- In merito agli aspetti di variante evidenziati dall'Ufficio di Piano del Comune di Bologna, si dà atto che le opere da realizzare sono generalmente ammesse dalla Disciplina e coerenti con la strategia del PUG e che la scheda descrittiva dell'intervento, facente parte del quadro conoscitivo ed in particolare del documento "Profilo e conoscenze" e relativi approfondimenti conoscitivi (Dimensione urbana - Scheda d4.1.5 Schede procedimenti unici e altri procedimenti con effetto di variante urbanistica in corso di attuazione), sarà aggiornata con l'individuazione cartografica delle nuove aree oggetto di intervento e denominata "Progetto integrato della mobilità bolognese (P.I.M.BO) - primo lotto funzionale e Project Review".
- In merito a quanto evidenziato dal Comune di Bologna rispetto alle condizioni di sostenibilità per gli interventi urbanistici nelle aree individuate dal PUG come aree fluviali dove de-sigillare, si chiede che il progetto delle opere previste per l'attrezzaggio del capolinea Corelli ottemperi alla prescrizione impartita dal PUG ed in particolare che siano individuate le aree da de-sigillare di misura superiore a quelle sigillate con l'intervento in progetto (azione 1.1d - v1.1076), in coerenza con le disposizioni del PUG.
- Rilevato altresì che il Comune ha evidenziato che, per gli interventi previsti nelle aree del capolinea Corelli, dovrà essere altresì valutata la compatibilità rispetto alle limitazioni riferite alla fascia di pertinenza fluviale e agli indirizzi di cui al "Piano Speciale preliminare sulle situazioni di dissesto idrogeologico" approvato con Determina n. 82 del 23/04/2024 del Commissario straordinario di Governo alla ricostruzione nei territori colpiti dall'alluvione nonché rispetto alle disposizioni di cui alla DGR n. 278 del 24/02/2025, si demanda all'Amministrazione comunale ed ai lavori della Conferenza di Servizi la valutazione e approvazione da parte dell'Autorità idraulica competente dello studio di compatibilità idraulica previsto dal succitato Piano Speciale Preliminare e relative misure di salvaguardia.
- Con riferimento alle valutazioni effettuate dal competente Ufficio mobilità della Città metropolitana, per quanto sopra esposto nel paragrafo Coerenza con il PUMS, si esprime parere positivo, ribadendo tuttavia l'opportunità di proseguire con gli approfondimenti rispetto all'integrazione della rete tram, PIMBO, nuove stazioni SFM e Marconi Express, già segnalati con la richiesta di integrazioni trasmessa in data 05/03/2025 con nostro PG n. 15394. Si conferma inoltre la disponibilità della Città Metropolitana di Bologna a partecipare ad eventuali incontri tecnici congiunti, a supporto della prosecuzione delle attività progettuali.

Con riferimento al punto 3 di cui sopra e ferme restando le valutazioni sopra espresse si condivide che, in virtù della tipologia di opere e come evidenziato dall'Ufficio di Piano del Comune di Bologna, la localizzazione in oggetto è esclusa dalla valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale ai sensi dell'art. 19 co. 6 lett. b) e lett. e) della L.R. 24/2017.

9. 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, le elaborazioni e verifiche effettuate, finalizzate alla definizione e conseguente riduzione della pericolosità sismica, sono da ritenersi idonee e complete per questa fase pianificatoria finalizzata alla localizzazione dell'opera, all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, all'approvazione del progetto definitivo e dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.

Pertanto si esprime parere favorevole al progetto, ferma restando l'esecuzione di indagini e verifiche dettagliate nel parere sopra richiamato (PG 40102/2025), da espletare nelle successive fasi di progettazione.

10. 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 paragrafo "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 e dei pareri degli Enti ambientali coinvolti in Conferenza.

ALLEGATI

Parere di compatibilità con le condizioni di pericolosità sismica locale del territorio (art. 5, L.R. n. 19/2008) PG 40102 del 13/06/2025

La funzionaria incaricata
Ing. Beatrice Silvano

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"