

 Atto di Consiglio di Quartiere	Quartiere San Donato - San Vitale	P.G. N.: 18243/2021 N. O.d.G.: 2/2021 Data Seduta : 19/01/2021 ☐ Dati Sensibili <b style="color: purple;">Favorevole
Oggetto: ESPRESSIONE DI PARERE DEL QUARTIERE SAN DONATO -SAN VITALE IN MERITO ALLA PRIMA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA -"LINEA ROSSA": APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO .		
- Espressione di parere -		

Informazioni Iter

IL CONSIGLIO DEL QUARTIERE SAN DONATO-SAN VITALE

riunito nella seduta del 19 gennaio 2021

VISTA

la richiesta di parere pervenuta, ai sensi degli artt. 10 e 11 del Regolamento sul decentramento, dalla Segreteria Generale in data 4 dicembre 2020, P.G. n. 493010/2020 del 25 novembre 2020, avente ad oggetto "PRIMA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA - "LINEA ROSSA": APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO. RICHIESTA PARERE AI QUARTIERI INTERESSATI" e relativi allegati;

PREMESSO CHE

- con atto del Sindaco Metropolitano n. 248 del 27 novembre 2018 la Città Metropolitana di Bologna ha adottato il PUMS;
- con delibera di Giunta P.G. n. 502446/2018 in pari data il Comune di Bologna ha adottato il PGTU;
- la Regione Emilia-Romagna ha successivamente emanato parere motivato di VAS con delibera della Giunta regionale n.1498/2019;
- entrambi gli strumenti di programmazione sono stati quindi approvati definitivamente con delibera di Consiglio Metropolitano n.54/2019 e delibera di Consiglio Comunale P.G. n. 540417/2019;
- il PUMS prevede, nel suo assetto a regime, una rete di trasporto pubblico comprendente 4 linee tranviarie interconnesse tra loro:

- a) Linea Tram Rossa: Terminal Emilio Lepido-CAAB
- b) Linea Tram Gialla: Casteldebole–Rastignano
- c) Linea Tram Verde: Dep. Due Madonne–Corticella
- d) Linea Tram Blu: Casalecchio–San Lazzaro

CONSIDERATO CHE

- durante l'anno 2018 sono state avviate in coerenza con l'impianto pianificatorio di cui sopra le procedure finalizzate alla progettazione della prima linea tranviaria di Bologna (rossa);
- la progettazione di fattibilità della Linea Rossa del tram si è sviluppata su un percorso di circa 15 km, dal capolinea ovest posto a Borgo Panigale fino al capolinea est posto in via Fanin presso la Facoltà di Agraria nel quartiere S.Donato-S.Vitale;

- dalla Zona Fiera si dirama un'ulteriore tratto di linea di 1,3 km verso il capolinea nord posto presso il parcheggio Michelino,
- la Linea Rossa, in coerenza con le indicazioni del PUMS:
 - a) collega diversi quartieri della città oltre ad importanti polarità, quali l'Ospedale Maggiore e la Zona Fiera, attraversando il centro storico di Bologna;
 - b) intercetta lungo il percorso, con apposite fermate, la Stazione ferroviaria Bologna Centrale e l'Autostazione, oltre alla stazione SFM di Borgo Panigale;
 - c) prevede la realizzazione o il potenziamento di alcuni parcheggi di interscambio con la rete portante del trasporto pubblico metropolitano e in particolare un terminal a nord nell'area Fiera-Michelino e un terminal a ovest all'intersezione tra via Marco Emilio Lepido e via Persicetana, a intercettare il traffico privato, proveniente dalla rete autostradale/tangenziale e da alcune importanti direttrici stradali, le linee di trasporto pubblico extraurbane ed alcune autolinee nazionali e internazionali;

RILEVATO CHE

- nel corso del 2019 l'Amministrazione Comunale ha svolto, con il supporto organizzativo della Fondazione Innovazione Urbana, un articolato percorso di informazione e di coinvolgimento della cittadinanza, con questionari, spazi informativi nei quartieri con postazioni fisse e mobili e con una serie di assemblee che si sono tenute per le varie zone interessate dal tracciato della Linea Rossa. Tale percorso ha raccolto i risultati delle attività svolte in un apposito Report, che è stato allegato alla delibera con cui la Giunta Comunale ha approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica della Linea Rossa e che ha contribuito alla formulazione di specifici indirizzi per la predisposizione del progetto definitivo dell'opera;
- con D.M. 607/2019 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha approvato il riparto di risorse destinate ai sistemi di trasporto rapido di massa, assegnando al Comune di Bologna la somma di euro 509.644.482,60 specificamente vincolata alla realizzazione della Linea Rossa;
- successivamente è stato sviluppato il progetto definitivo per il quale è attualmente in corso la procedura di approvazione, mediante il "Procedimento Unico" di cui all'art.53 della L.R. 24/2017, 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;
- l'iter approvativo si svolge in unica fase sul progetto definitivo, acquisendo all'interno della Conferenza dei Servizi tutte le intese, le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i pareri, i nulla osta, gli assensi comunque denominati necessari, in base alla vigente normativa, per le approvazioni sopra indicate e la conseguente realizzazione del progetto in oggetto;
- con riferimento ai Quartieri interessati dal progetto, i cui Presidenti e Direttori sono stati invitati a partecipare alle sedute della Conferenza dei servizi, è stato richiesto di depositare agli atti della Conferenza stessa i pareri espressi dai rispettivi Consigli di Quartiere ai sensi degli artt.10 e 11 del Regolamento sul Decentramento

ATTESO CHE

- nell'ambito del procedimento in corso, allo scopo di favorire la conoscenza del progetto della Linea Rossa e di facilitare la possibilità di formulare eventuali osservazioni e richieste da parte delle persone interessate si è proceduto, d'intesa con l'Assessorato alla Mobilità, i Quartieri interessati dal progetto, il Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture e con il supporto organizzativo della Fondazione Innovazione Urbana, a organizzare una serie di

incontri informativi dedicati alla varie zone in cui è stato suddiviso il tracciato della linea tranviaria, per illustrare il progetto definitivo e rispondere alle domande poste dai partecipanti;

- per il Quartiere San Donato-San Vitale, tali incontri pubblici si sono svolti in data 15 dicembre 2020, relativamente alla zona San Donato, ed in data 17 dicembre 2020 relativamente alla zona Pilastro, entrambi alla presenza dell'Assessore alla Mobilità, del Presidente del Quartiere e dei tecnici comunali competenti;
- in data 12 gennaio 2021 si è svolta in modalità videoconferenza la seduta pubblica della Commissione Urbanistica e Mobilità del Quartiere San Donato-San Vitale, convocata in seduta congiunta con le omologhe Commissioni dei Quartieri Borgo Panigale-Reno, Navile, Porto-Saragozza e Santo Stefano, nella quale i tecnici comunali ed i progettisti hanno ulteriormente illustrato il progetto definitivo della Linea Rossa
- il progetto definitivo della Linea Rossa è stato formulato tenendo conto delle richieste dei Quartieri interessati e – per quanto riguarda specificamente il Quartiere San Donato-San Vitale – anche di molte delle richieste espresse dai cittadini durante gli incontri pubblici

VALUTA POSITIVAMENTE

- la realizzazione di un moderno servizio di trasporto pubblico tramviario, che costituisce per Bologna non soltanto un'importante opportunità di efficacia, efficienza, velocità e sostenibilità ambientale negli spostamenti delle persone, ma anche un'occasione per implementare interventi di riqualificazione urbanistica diffusa.
- l'infrastruttura tramviaria della Linea Rossa, che rappresenta un fondamentale strumento di "ricucitura urbana" per il Quartiere San Donato-San Vitale e di rafforzamento della connessione agli altri punti nevralgici della città, nell'ambito di un sistema complessivo di trasporto pubblico che dovrà essere caratterizzato da una compresenza sempre più virtuosa ed efficace di tram, autobus e ferrovia;
- il tracciato della Linea Rossa prefigurato nel progetto definitivo che – per quanto concerne più specificamente il Quartiere San Donato-San Vitale – collegando il comparto CAAB-Centro Direzionale-Facoltà di Agraria, il Pilastro, il Quartiere Fieristico, le zone San Donnino e San Donato centrale al resto della città, risponde pienamente alle esigenze di intercettare il maggior numero possibile di utenti e valorizzare le centralità urbane interessate dal tracciato stesso;
- la valorizzazione del parcheggio Michelino anche nella sua funzione di scambiatore, contemplata nel progetto definitivo della Linea Rossa, costituisce il raggiungimento di un obiettivo da sempre perseguito dal Quartiere San Donato-San Vitale e richiesto dalla cittadinanza;
- la soluzione prefigurata nella gestione del transito veicolare nella Via San Donato in rapporto ai progetti della Linea Rossa e del "Passante di Bologna", mediante la previsione di realizzazione (a carico della società Autostrade per l'Italia S.p.A.) di una bretella di collegamento, a nord del tracciato della tangenziale, tra la Via San Donato e l'uscita 8-bis, con conseguente eliminazione dell'attuale uscita 9 e realizzazione di una rotatoria in Via San Donato all'altezza dell'intersezione con Via del Pilastro. Tale intervento adempie ad una precisa richiesta del Consiglio di Quartiere San Donato-San Vitale (con O.d.G. n. 49/2016, P.G. n. 351867/2016 del 25 ottobre 2016) e consente non solo di allontanare il traffico veicolare dalla zona urbanizzata del "Villaggio Lercaro", ma anche di garantire maggiore fluidità e sicurezza alla circolazione in Via San Donato, eliminando da un lato le intersezioni semaforiche attualmente presenti presso le rampe dell'uscita 9, continuando dall'altro lato a garantire un collegamento rapido (non semaforizzato) delle zone San

Donato e Pilastro con la tangenziale e, al contempo, consentendo un aumento della dotazione di verde pubblico e parcheggi nel rione San Donnino

RITIENE ESSENZIALE

una comunicazione istituzionale permanente in capo al Comune di Bologna capace di illustrare non solo le motivazioni della scelta trasportistica, ma anche e soprattutto la visione strategica, le sinergie, le connessioni e le opportunità che da questa scelta si possono generare in tutto il quadrante ovest della città, con particolare attenzione alle dinamiche demografiche, sociali, culturali, economiche, produttive e commerciali dei prossimi 40 anni. Questo, a maggior ragione, se si pensa al collegamento diretto che la Linea Rossa consente con servizi e luoghi cruciali molto fruiti della città come la Facoltà di Agraria, il comparto del CAAB, il Quartiere Fieristico con i relativi servizi e l'adiacente parcheggio di via Michelino, la sede della Regione Emilia-Romagna, la Stazione Centrale e l'Autostazione (nodi fondamentali per l'intermodalità del trasporto pubblico cittadino), il Centro storico di Bologna, l'Ospedale Maggiore e le sedi di altre importanti attività produttive, economiche e culturali della città, come ad esempio la Fondazione Golinelli e la Ducati

SEGNALA

- la necessità di dare corso a reiterati interventi di monitoraggio periodico della qualità dell'aria che consentano di verificarne il miglioramento in ragione della realizzazione dell'opera infrastrutturale e, di conseguenza, i supposti minori carichi di traffico veicolare;
- la necessità inderogabile di provvedere al reintegro della fitomassa arborea interessata dal progetto, attraverso la messa a dimora, nelle aree contigue al passaggio della linea, di un numero idoneo di alberature al fine di integrare ed incrementare quelle per le quali si rende necessaria l'eliminazione;
- l'importanza di prevedere l'estensione della linea rossa ai comuni limitrofi confinanti con il nostro quartiere in coerenza con gli obiettivi di favorire il trasporto pubblico collettivo in tutta l'area metropolitana del PUMS

INVITA

il Sindaco e la Giunta

a porre particolare e puntuale attenzione:

- alla visione urbanistica del territorio in cui l'infrastruttura avrà il suo maggior impatto, con particolare riguardo alle opportunità per riconfigurare e migliorare gli assetti urbani, di viabilità e di contesto esistenti;
- agli ambiti progettuali e tecnici dell'infrastruttura, alla sua caratterizzazione rispetto al rapporto col territorio che dovrà ospitarla e supportarla, nonché ai tempi e ai modi della sua cantierizzazione;
- alla valutazione degli ambiti relativi ai Servizi presenti sul territorio come scuole, servizi sanitari, servizi sociali, uffici pubblici, impianti sportivi, luoghi di culto;
- alla valutazione degli ambiti produttivi che vedono aziende con la necessità di movimentare grossi quantitativi di merci anche attraverso l'impiego di mezzi pesanti;
- alla valutazione della compatibilità tra la presenza dell'infrastruttura e le esigenze di avere fluida, efficace ed efficiente attività dei mezzi delle Forze dell'Ordine, di soccorso, di emergenza, di pronto intervento e di tutti i servizi che operano per la manutenzione e la pulizia della città;
- alle verifiche patrimoniali di ambiti, sia pubblici, sia privati, che, per la loro prossimità all'infrastruttura possano essere funzionali a diminuire e/o superare le criticità legate alla riconfigurazione della viabilità e alla rimodulazione degli stalli di sosta esistenti, che si

prevede possano avere una forte diminuzione lungo il tracciato del Tram. Occorre pertanto ricavare in maniera efficace, nuova, più ampia e funzionale offerta di sosta lungo il tracciato dell'infrastruttura, anche con soluzioni innovative

Per quanto concerne le attività commerciali

IL CONSIGLIO DEL QUARTIERE SAN DONATO-SAN VITALE

PONE ALL'ATTENZIONE

DI SINDACO E GIUNTA

alcune questioni emerse anche nel corso dei confronti pubblici svoltisi nell'ultimo anno o nei contatti diretti con gli operatori delle singole attività presenti sul territorio.

Per tali questioni occorre l'attivazione di un innovativo piano strategico ad hoc per il commercio, finalizzato a valorizzare le realtà del territorio, nonché a valutare il riconoscimento di eventuali incentivi e/o sgravi fiscali a favore della rete commerciale, in ragione e a compensazione dell'oggettivo disagio durante il periodo di cantierizzazione.

In particolare, si avanzano le seguenti proposte:

- prevedere adeguata informazione, con un preavviso di 6 mesi dalla data di inizio dei lavori nei singoli tratti di cantiere (con il dettaglio delle opere e le loro tempistiche), al fine di agevolare la programmazione annuale delle attività (ordini di fornitura, gestione delle pratiche contrattuali con i dipendenti, etc.);
- individuare, di concerto con le Associazioni di categoria e i Quartieri coinvolti, prima dell'inizio dei lavori, aree idonee di parcheggio in prossimità delle vie interessate dai cantieri sulle quali applicare opportune agevolazioni, sia tariffarie (ove previste le strisce blu), sia orarie;
- attivare l'esenzione temporanea del pagamento della sosta, laddove presenti le strisce blu, per i commercianti le cui attività sono interessate dai lavori, per il periodo di svolgimento degli stessi;
- individuare nuove aree di carico/scarico, anche temporanee, il più possibile a ridosso delle attività commerciali interessate dai cantieri;
- cancellazione della tassa di occupazione suolo pubblico per i dehors dei bar e dei ristoranti interessati dai lavori, durante il periodo di cantierizzazione;
- cancellazione della tassa sulle insegne per tutte le attività commerciali interessate dai lavori durante il periodo di cantierizzazione;
- riduzione del 75% della tassa sui rifiuti per il periodo di svolgimento dei lavori nelle specifiche aree interessate dagli stessi;
- istituire un tavolo di monitoraggio permanente tra Associazioni di categoria, Quartieri e Comune sull'andamento dei lavori e sull'efficacia delle misure adottate per le mitigazioni degli impatti economici sulle attività.

Per quanto concerne più specificamente il territorio del Quartiere di riferimento

IL CONSIGLIO DEL QUARTIERE SAN DONATO-SAN VITALE

CHIEDE

AL SINDACO E ALLA GIUNTA

1. che nel progetto esecutivo vengano assicurati interventi:

- a) di ulteriore incremento della dotazione di **parking** nelle aree immediatamente limitrofe a quelle interessate dalla realizzazione della linea tramviaria, con particolare riferimento alle zone Pilastro e Repubblica-Fiera;
- b) in coordinamento con il percorso partecipativo prefigurato nel Piano Periferie e previa condivisione col Quartiere San Donato-San Vitale, di riqualificazione della “**spina verde centrale**” del **Pilastro** rappresentata da Piazza Lipparini e dal giardino Mitilini-Moneta-Stefanini, mantenendo comunque per quest'ultima la possibilità di transito carrabile nel tratto di **Via Svevo** tra Via Casini e l'intersezione con le Vie Pirandello e Deledda, nonché valorizzando il rapporto tra la “spina verde centrale” ed il Parco Pasolini;
- c) previa condivisione degli interventi col Quartiere San Donato-San Vitale, di riqualificazione del **giardino Don Bosco** in zona Fiera, nel senso di valorizzarne la funzione di centralità urbana ed assicurarne i più alti standard di qualità ambientale;
- d) di adeguata accessibilità all'area della **Parrocchia di San Donnino** dal cavalcavia della tangenziale situato in Via San Donato;
- e) in grado di garantire un'adeguata **sicurezza dei percorsi e degli attraversamenti pedonali, dei percorsi ciclabili e delle immissioni carrabili** nelle strade percorse dal tracciato tramviario;

2. che venga assicurata la **fruizione gratuita ai residenti**, quantomeno in determinate fasce orarie, dell'ampia **area parcheggio situata tra Via Felicori, Viale Aldo Moro e Piazza della Costituzione**;

3. che le aree parcheggio limitrofe al tracciato tramviario vengano dotate di **adeguati impianti di illuminazione pubblica e videosorveglianza**, in modo da garantirne l'utilizzo in piena sicurezza per persone e veicoli;

4. che venga assicurato un efficiente coordinamento tra la Linea Rossa ed il sistema di trasporto pubblico extraurbano;

5. che vengano valutati – previa condivisione col Quartiere San Donato-San Vitale – adeguati interventi per rafforzare la sicurezza e la fluidità del transito veicolare nelle **strade interessate dai flussi conseguenti all'introduzione del nuovo senso unico nel tratto di Via San Donato** ricompreso tra la Rotonda Biavati e l'intersezione con le Vie Andreini e Ferravilla, mantenendo comunque invariata l'attuale dotazione dei posti auto;

6. che nell'ambito del generale ridisegno dei tracciati delle linee di **trasporto pubblico su gomma** complementari all'infrastruttura tramviaria, vengano comunque **garantiti**:

- a) il collegamento mediante trasporto pubblico su gomma **tra il Centro Civico Zanardi e Via Irnerio-Via dei Mille-Via Marconi**, attraverso il tratto della Via San Donato non interessato dalla Linea Rossa;
- b) il trasporto pubblico su gomma nelle **Vie Salgari e Panzini**;
- c) il collegamento mediante trasporto pubblico su gomma del **Pilastro con la zona CAAB-Facoltà di Agraria, nonché con le zone Roveri-Larga-Massarenti e Scandellara**;
- d) il collegamento mediante trasporto pubblico su gomma della **zona San Donato con il Policlinico S.Orsola e la Cirenaica**;

7. che il progetto esecutivo e la successiva fase attuativa assicurino la **minimizzazione** dell'impatto, sui residenti e sulle attività economiche, commerciali e produttive, dei lavori per la realizzazione dell'infrastruttura tramviaria;

8. che venga assicurata particolare attenzione, attraverso appositi strumenti di coordinamento che coinvolgano anche il Quartiere San Donato-San Vitale, alla **cantieristica ed alla minimizzazione dell'impatto dei lavori nelle zone del Quartiere interessate da altre opere pubbliche particolarmente rilevanti**, come la zona San Donato-Fiera (dove è in corso la realizzazione del nuovo "plesso jolly" nell'area del Liceo Copernico e dove nel 2022 è previsto l'intervento di "Nuova costruzione della Scuola secondaria di primo grado Besta", come da Programma triennale dei lavori pubblici e degli investimenti 2021-23), nonché la zona San Donnino-Pilastro-Villaggio San Giorgio, interessata da alcune importanti opere nell'ambito del progetto del "Passante di Bologna"

VALUTA NECESSARIA

la formale costituzione di un gruppo di lavoro interdisciplinare che, per tutto il periodo dei lavori, coinvolga anche il Quartiere San Donato-San Vitale e veda la presenza di tutte le competenze per trattare le varie tematiche, che sia in grado di analizzare in maniera puntuale e capillare ogni singola questione e/o criticità e/o vantaggi per il territorio, non solo in chiave di prossimità, ma anche per consentire una relazione capillare e costante con i residenti e con tutti gli operatori di attività commerciali, produttive e culturali del territorio

Tutto ciò premesso, ai sensi degli artt. 10 e 11 del Regolamento sul decentramento,

IL CONSIGLIO DEL QUARTIERE SAN DONATO-SAN VITALE
fatto salvo quanto fin qui esposto, proposto e richiesto,

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

in merito alla richiesta di parere in data 4 dicembre 2020, P.G. n. 493010/2020 del 25 novembre 2020, avente ad oggetto "PRIMA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA - "LINEA ROSSA": APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO. RICHIESTA PARERE AI QUARTIERI INTERESSATI" e relativi allegati.

PRESENTI	13
ASTENUTI	2 (Mengoli, Pappalardo)
voti FAVOREVOLI	10
voti CONTRARI	1 (Torromino)
Totale consiglieri VOTANTI	11

O.d.G. N. 2/2021 PARERE FAVOREVOLE

Bologna 19/01/2021

Documenti allegati (parte integrante):

Documenti in atti :