

Realizzazione della strada IN870 dalla Rotonda Mafalda di Savoia al tratto terminale della cd Asta principale Variante di Rastignano.
Approvazione del progetto definitivo
(art. 36 octies LR 20/00 e s.m. e i.).

Variante Piano Operativo Comunale
(art. 21 - Completamento strada IN870)

Segretario Generale
Luca Uguccioni

Assessore Mobilità e Trasporti
Andrea Colombo

Assessore Urbanistica, Ambiente, Qualità Urbana e Città Storica
Patrizia Gabellini

Direttore Mobilità Sostenibile
Cleto Carlini

Direttore Settore Urbanistica Edilizia
Mauro Bertocchi

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Premessa

La presente variante al vigente Piano Operativo Comunale (Poc), approvato con Delibera Consiliare n. 144 del 04/05/2009, comprende il completamento del progetto stradale IN870 Quinquies, appartenente alla rete principale prevista dal Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Bologna, la riqualificazione del tratto finale di via Corelli, con la realizzazione di parcheggi e piste ciclopedonali e la realizzazione di aree di mitigazione e di compensazione con funzione di verde fruibile e di zona filtro.

Tale variante si rende necessaria per adeguare il progetto della strada "Completamento Strada IN870", inserito con un livello di progettazione preliminare nel Poc 2009, a seguito delle modifiche derivanti dalla progettazione definitiva.

Il progetto del tracciato del tratto finale della Strada IN870 Quinquies inserito in Poc collegherà la rotonda Mafalda di Savoia, in cui termina il tratto già costruito, che ha assunto le denominazioni di Viale Lungosavena e Viale Josemaria Escrivà, con la Variante in progetto della Strada Provinciale n. 65 "della Futa".

In questo modo viene data continuità all'asse stradale lungo Savena alternativo al transito lungo la strada della Futa, consentendo così di ridurre il carico di traffico veicolare attualmente presente su via Toscana e di apportare sensibili benefici in termini di mobilità e qualità ambientale.

Ad oggi infatti, gli insediamenti della valle del Savena, dalla zona di San Ruffillo alla zona di Pianoro, sono collegati alla città di Bologna unicamente attraverso la vecchia SP 65 della Futa che ha ormai più i connotati di strada urbana che di asse di collegamento tra capoluogo e centri minori. Essa risulta assolutamente inadeguata a sostenere il volume di traffico a cui è quotidianamente soggetta, come testimoniato dalle lunghe file di veicoli che si creano nelle ore di punta, vista la presenza di numerose intersezioni, anche semaforizzate, attività commerciali ed accessi privati.

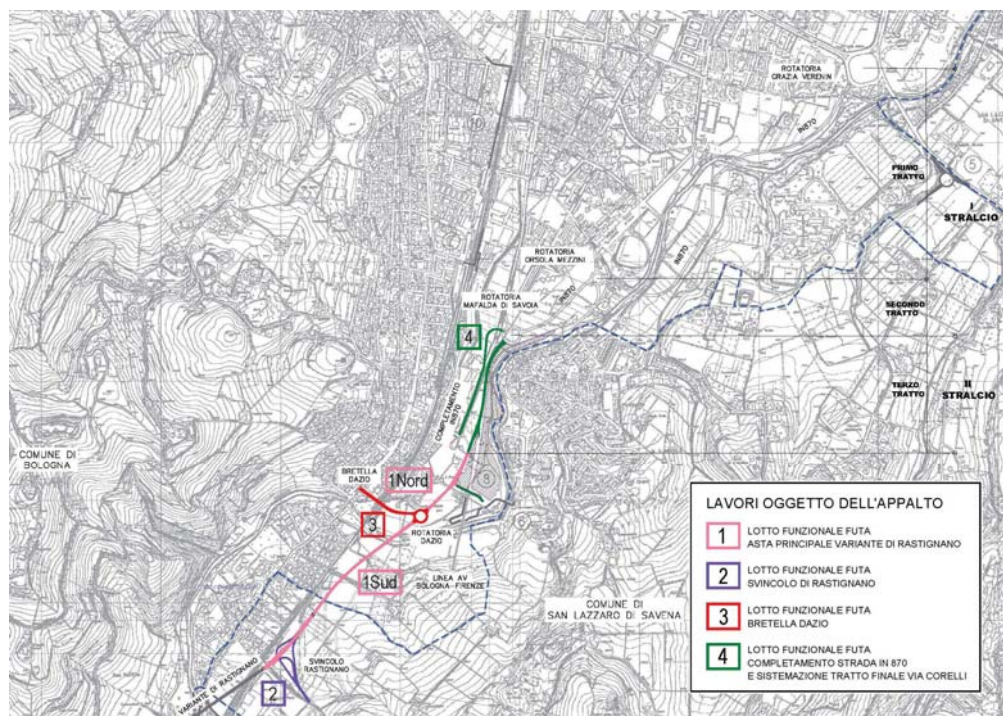
Rispetto al Poc vigente, la perimetrazione delle nuove aree da inserire nella variante in oggetto, derivanti dalle modifiche apportate con la progettazione definitiva, si possono così sintetizzare:

- nuovo tratto di strada per l'accesso al civico 40 di via del Pozzo ed alla piazzola AV che si innesterà sul tratto terminale della nuova SP n. 65 della Futa;
- area interclusa nel braccio della rotonda Mafalda di Savoia che si innesta su via Corelli;
- l'area da sistemarsi a verde a sud della racchetta di via Corelli;
- sistemazione a parcheggi dell'area poste a est di via Corelli;
- altre rettifiche planimetriche di minima entità dovute al maggior dettaglio della progettazione definitiva.

Storia del progetto della strada IN870

Tale intervento rientra, come l'intera strada IN870, tra quelli connessi al Sistema Alta Velocità per via degli Accordi Procedimentali stipulati in data 19 maggio 1999, tra TAV SpA - FIAT Spa, Provincia di Bologna e Comune di Bologna e ancora tra TAV SpA - FIAT Spa, Provincia di Bologna e Comune di San Lazzaro di Savena.

In particolare il progetto della strada IN870, a seguito della presentazione dello S.I.A. del 1997, fu oggetto di valutazione di impatto ambientale e di confronto fra il proponente dell'opera e gli Enti interessati fino alla definizione del tracciato denominato "quinquies", la cui realizzazione veniva prevista per stralci funzionali, ovvero lo stralcio (II) (terzo tratto) oggetto di questa approvazione, e lo stralcio (I) compreso tra la Rotonda Mafalda di Savoia la Rotonda Grazia Verenin già in esercizio che include, interrotto dalla Rotonda Orsola Mezzini, i primi due tratti.



In particolare con la sottoscrizione degli Accordi Procedimentali 1999 fu approvato il progetto definitivo, con relativo corridoio.

6

Dopo la presentazione del progetto esecutivo della strada, come definito negli Accordi Procedimentali, il Comune di Bologna ed il Servizio Metropolitano VIQA, nel febbraio 2000 effettuavano la verifica degli Accordi Procedimentali e sulla base di quanto era emerso in sede di Conferenza dei Settori allargata prendevano atto che la progettazione esecutiva del terzo tratto, quello oggetto della presente variante, doveva essere rimandato in quanto: *"non può essere precisa a causa dei fattori che influenzano la realizzazione dell'opera (tempistica dei cantieri del Nodo e della Tratta, allaccio alla Fondovalle Savena)"*.

Dunque la progettazione esecutiva del tratto di IN870 compreso tra la Rotonda Corelli, oggi Mafalda di Savoia e la racchetta Corelli veniva sospesa e rinviata a tempi successivi.

Nel 2001, su richiesta del Comune di Bologna, del Quartiere Savena e sulla base di richieste avanzate da cittadini all'Osservatorio AV di Quartiere, TAV si impegnava ad elaborare uno studio di soluzioni alternative, rispetto a quella prevista dal progetto definitivo del terzo tratto approvato con gli Accordi Procedimentali del 1999. Lo studio veniva consegnato nel mese di novembre dello stesso anno.

A partire dalla soluzione indicata negli Accordi Procedimentali, le diverse soluzioni progettuali alternative si sviluppavano tutte nel corridoio parallelo all'asta fluviale del Savena compreso tra via Corelli e la galleria artificiale AV, aree interessate in questi anni dai relativi cantieri. Tali soluzioni progettuali avevano in comune gli innesti sulle rotatorie del Dazio e Mafalda di Savoia, ma si differenziavano nel tratto intermedio allontanandosi dal tracciato di via Corelli verso est, al fine di garantire un maggior distacco rispetto alle residenze di via Corelli.

Nel settembre 2005 il Comune di Bologna comunicava alla Provincia di Bologna e p.c. a TAV e CAVET che, sulla base di valutazioni tecniche dei diversi settori e dell'Osservatorio di Quartiere, tra le soluzioni alternative presentate veniva scelta la soluzione 2 bis, con il tracciato che si allontanava dai fabbricati lungo via Corelli, sovrappoendosi in parte alla galleria artificiale AV, prevedendo, ai fini della mitigazione acustica, la copertura completa del tratto di strada più vicino agli edifici.

Nel febbraio 2006 iniziò la procedura di VIA del progetto di Variante alla SP 65 della Futa per l'abitato di Rastignano. Il progetto definitivo presentato dalla Provincia di Bologna, prevedeva il disegno del tratto terminale a nord tra la nuova rotonda del Dazio e la racchetta Corelli in funzione della scelta della soluzione 2bis, comunicata dal Comune di Bologna.

La procedura di VIA della variante di Rastignano si è conclusa positivamente con deliberazione della Giunta Regionale nel novembre 2008.

Nel frattempo, dicembre 2005, il Comitato di via Corelli, sottoponeva al Comune di Bologna una nuova proposta di tracciato che spostava l'asse stradale da realizzare ancora più ad est delle soluzioni prese in esame, a ridosso del torrente Savena.

L'esame di fattibilità della soluzione proposta dal Comitato di via Corelli e la comparazione delle soluzioni alternative di tracciato, su mandato dell'Osservatorio Ambientale AV del Nodo di Bologna, vennero effettuati dalla Provincia di Bologna – Settore Ambiente, Ufficio VIA, in accordo con il Comune di Bologna con la partecipazione anche del rappresentante del Ministero dell'Ambiente.

L'esito della verifica venne raccolto nel documento *“Terzo tratto della strada IN870 tra la racchetta Corelli e la Rotonda Corelli, ora Mafalda di Savoia, in località San Ruffillo, Bologna”* trasmesso dall'Osservatorio Ambientale agli Enti interessati in data 28/01/2008 registrato con PG Comune di Bologna 27698 del 01/02/2008.

Le conclusioni della verifica giunsero a confermare come preferibile dal punto di vista ambientale la soluzione 2bis, specificando che essendo una variante all'Accordo Procedimentale del 1999, si rendeva necessaria l'approvazione da parte del Comune di Bologna.

Nel documento si metteva inoltre in evidenza che la soluzione 2bis *“permette, in merito all'inserimento paesaggistico nei confronti dell'abitato di San Ruffillo e della Ponticella, nella progettazione esecutiva, la possibilità di mitigare/schermare l'asse infrastrutturale su entrambi i lati, mediante sistemazioni a verde (p.e. fasce boscate), eventualmente prevedendo anche l'integrazione con le mitigazioni acustiche, come nella IN870 già realizzata.”*

Sia il nuovo Psc di Bologna, approvato nel luglio 2008 ed entrato in vigore nel settembre dello stesso anno, che successivamente il primo Poc (Piano Operativo Comunale),

approvato in maggio ed entrato in vigore nel giugno 2009, riportarono il tracciato della soluzione 2 bis come completamento della strada IN870.

Il nuovo progetto del terzo tratto della IN870 veniva sottoposto alla procedura di screening - verifica di competenza provinciale, in quanto intervento classificabile come strada Extraurbana Secondaria tipo C1 come previsto nell'allegato al punto B.2.40 della LR 9/99, conclusasi positivamente con prescrizioni ed esclusione dalla ulteriore procedura di VIA con Delibera di Giunta n. 222/2010 della Provincia di Bologna.

Nell'ambito del rapporto di verifica, si evidenziava che il progetto, seppur adeguato al Psc e già inserito nel Poc, interessava alcune aree che non erano incluse nel Poc stesso mentre altre non appartenenti al progetto erano state inserite.

Tra queste non inserite rientrava una piccola area a sud della Racchetta Corelli per la quale è prevista la sistemazione a verde, la strada di collegamento con la piazzola di emergenza dell'Alta Velocità e con le case in fondo a via del Pozzo, già realizzata come pista di cantiere e le aree su via Corelli, per le quali è prevista la sistemazione a parcheggi e a verde della rotonda.

Per dette aree si rilevava la necessità di adeguare lo strumento urbanistico. La presente variante al Poc intende rispondere a tale necessità.

Si dà atto che la documentazione del progetto definitivo è completa di Relazione Paesaggistica (vedi elaborato Intervento 4 - Relazione Paesaggistica AIAR40).

Approvazione progetto definitivo

A seguito dell' "Accordo per l'attuazione delle convenzioni e degli accordi sottoscritti in merito alla realizzazione degli interventi di mitigazione degli impatti viari e socio-ambientali connessi alla realizzazione della Tratta AV Bologna Firenze" tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anas, RFI, Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna, Comuni di Bologna, Pianoro e San Lazzaro di Savena, Parco regionale dei Gessi Bolognesi e Calanchi dell'Abbadessa, sottoscritto il 2 marzo 2011 a Roma, si è stabilito di dare immediato avvio ai seguenti interventi:

- Realizzazione della cosiddetta "asta principale variante di Rastignano" - tratto di collegamento con strada IN870 a Svincolo di Rastignano - localizzata nel territorio del Comune di Bologna e nel Comune di San Lazzaro di Savena;
- Costruzione di un tratto stradale per collegare via Buozzi con la Variante alla SP 65 (cosiddetto svincolo di Rastignano) - localizzata nel territorio del Comune di San Lazzaro;
- Realizzazione del collegamento tra via Toscana e la variante alla SP 65 della Futa con sottopasso sotto la ferrovia storica denominata come "Bretella Dazio", (comprendente anche la rotatoria) localizzata nel territorio del Comune di Bologna;
- Realizzazione della Strada IN870 dalla Rotonda Mafalda di Savoia al tratto terminale della cd Asta principale Variante di Rastignano.

Gli interventi n. 1, 2, 3 - come rappresentati nell'allegato elaborazione grafica - sono parte integrante del progetto "Variante alla SP65 della Futa per l'attraversamento dell'abitato di Rastignano", il cui progetto definitivo complessivo è stato sottoposto a V.I.A. conclusa positivamente con Delibera della Giunta Regionale n. 2013 del 24/11/2008.

L'intervento n. 4 "Realizzazione della Strada IN870 dalla Rotonda Mafalda di Savoia al tratto terminale della cd Asta principale Variante di Rastignano" sarà oggetto dell'iter approvativo qui di seguito descritto.

Il progetto preliminare dell'intervento n. 4 è stato sottoposto a procedura di verifica (screening) di competenza provinciale per i motivi in premessa citati. La procedura si è conclusa con esito positivo (Delibera di Giunta provinciale n. 222/2010 del 9 giugno 2010) escludendo che il progetto debba essere sottoposto ad ulteriore procedura di VIA.

La conclusione del procedimento ha confermato la sostenibilità ambientale del progetto dell'infrastruttura programmata nel Poc 2009.

Nell'ambito del Rapporto di verifica (Provincia di Bologna, Fasc. 11.11.2/6/2010 – PG 91742, maggio 2010) si sono evidenziate delle differenze rispetto a quanto indicato nel progetto dell'intervento inserito nel Poc del Comune di Bologna; in particolare non sono presenti:

- nuovo tratto di strada per l'accesso al civico 40 di via del Pozzo ed alla piazzola AV che si innesterà sul tratto terminale della nuova SP n. 65 della Futa;
- area interclusa nel braccio della rotonda Mafalda di Savoia che si innesta su via Corelli;
- sistemazione a parcheggi dell'area poste a est di via Corelli;
- altre rettifiche planimetriche di minima entità dovute al maggior dettaglio della progettazione definitiva;
- rettifica delle aree inserite erroneamente nel Poc vigente in relazione al *"Completamento strada 870"* (art. 21) i cui mappali risultano già oggetto nella *"Variante grafica al Prg comportante apposizione di vincolo espropriativo, ai sensi del comma 3, art. 17 della Lr n. 9 del 18 maggio 1999 e smi per la realizzazione del progetto di Variante S.P. 65 della Futa-Attraversamento abitato Rastignano, cosiddetta Bretella del Dazio (Quartiere Savena), conseguente la Via positiva di cui alla delibera della Giunta regionale n. 2013 del 24 novembre 2008, pubblicata sul BUR n. 223 del 31 dicembre 2008"*.

Pertanto con il deposito del progetto definitivo dell'intervento presso il Comune di Bologna da parte di RFI si avvierà l'iter previsto dall'art. 36 octies della LR 20/2000, "Procedimento Unico Semplificato", che prevede l'indizione della Conferenza dei Servizi, che si svolge in unica fase, sul progetto definitivo e consente l'acquisizione di tutte le intese, concessioni, autorizzazioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari in base alla vigente normativa nonché l'approvazione della variante allo strumento urbanistico (Poc) e l'apposizione di vincoli espropriativi.

Classificazione strada

Per quanto riguarda la classificazione stradale dell'asse di nuova realizzazione e di quello oggetto di riqualificazione, al fine di definire le relative fasce di rispetto e al fine del monitoraggio della vigente strumentazione urbanistica, per quanto riguarda il tratto di completamento della strada IN870, coerentemente con la classificazione adottata per l'asse principale della Variante alla SP 65 ed in relazione alla sua ubicazione rispetto alla delimitazione del centro abitato, si assumerà la classificazione di *Strada Extraurbana Secondaria tipo C1*, come da D.Lgs. 30 Aprile 1992 n. 285 e D.M. 5 Novembre 2001 n. 6972, mentre il tratto di Via Corelli oggetto di riqualificazione, in virtù della sua mutata funzione ed in relazione alle sue peculiari caratteristiche, verrà diversamente classificato da

strada di Interquartiere a *Strada Urbana locale Interzonale tipo F*, come da Regolamento Viario Comunale e D.M. del 24/06/1995.

Si stabilisce anche che per la stessa Via Corelli, la fascia di rispetto relativa al lato est dovrà essere definita partendo dal margine esterno della pista ciclabile prevista in progetto.

Si evidenzia infine che la Tavola del Psc "Strategie per la qualità. Infrastrutture per la mobilità scala 1:20.000", da considerare ai fini della definizione delle fasce di rispetto stradale, identifica invece:

- IN870 come *Strada di attraversamento e attestamento urbano di tipo B*, esterna al centro abitato con fascia di rispetto pari a 50 m, in quanto classificata nella rete regionale di base come da Tav. 4A del Ptcp;
- Via Corelli come *Strada non classificata da Psc di tipo F*, interna al centro abitato a lato ovest con fascia di rispetto pari a 10 m e esterna al centro abitato a lato est con fascia di rispetto pari 20 m.

In sintesi dopo l'approvazione del Psc nel luglio 2008, il Ptcp con variante del marzo 2009 ha modificato, indipendentemente dalle caratteristiche geometriche, la classificazione della strada con l'adozione di norma avente valore di direttiva. La Carta Unica del Psc individua la IN870 quale *Strada di attraversamento e attestamento urbano di tipo B e, risultando Viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale e interprovinciale* fuori dal centro abitato, il Quadro Normativo del Psc - articolo 15 *Vincoli* comma 4 - indica una fascia di rispetto pari a 40 m.

La nuova classificazione dell'infrastruttura prevista con la variante del Ptcp individua la IN870 nella *Rete regionale di base*, esterna al centro abitato, per la quale è prevista una fascia di rispetto pari a 50 m che si assume in anticipo con il provvedimento in oggetto in attesa del recepimento nella Carta Unica.

Per quanto riguarda la classificazione stradale del nuovo tratto di via del Pozzo che si collega all'asse di nuova realizzazione e di quello oggetto di riqualificazione, al fine di definire la relative fasce di rispetto e al fine del monitoraggio della vigente strumentazione urbanistica, in relazione alla sua ubicazione rispetto alla delimitazione del centro abitato, si assumerà la classificazione di *Strada locale in ambito extraurbano (tipo F)*, come da D.Lgs. 30 Aprile 1992 n. 285 e D.M. 5 Novembre 2001 n. 6972.

Si evidenzia infine che la Tavola del Psc "Strategie per la qualità. Infrastrutture per la mobilità scala 1:20.000" da considerare ai fini della definizione delle fasce di rispetto stradale, non deve prevedere l'adeguamento grafico in quanto Via del Pozzo nuovo tratto è *Strada non classificata da Psc di tipo F*, esterna al centro abitato con fascia di rispetto pari 20 m.

