

 Atto di Consiglio	Ufficio di Piano Urbanistico Coproponenti: Mobilità Sostenibile e Infrastrutture	N. Proposta: DC/PRO/2026/3
Oggetto: PROCEDIMENTO UNICO AI SENSI DELL 'ART. 53 DELLA L.R. 24/2017 PER L'APPROVAZIONE DELLA PROJECT REVIEW DELLA COMPONENTE FILOVIARIA DEL PROGETTO INTEGRATO DELLA MOBILITÀ BOLOGNESE (P.I.M.BO). RATIFICA DELLA DETERMINAZIONE DI CONCLUSIONE DELLA CONFERENZA DI SERVIZI DG /PRO/2026/9		

La Giunta propone al Consiglio la seguente deliberazione .

IL CONSIGLIO

PREMESSO che l'intervento denominato Progetto Integrato della Mobilità Bolognese (P.I.M.BO):

nasce per soddisfare, in ambito urbano e metropolitano, una maggiore domanda di mobilità pubblica nell'ottica di una visione sostenibile e intermodale del trasporto passeggeri;

è stato finanziato recuperando i fondi stanziati per la Metrotranvia di Bologna ai sensi della legge n. 443/2001 (Legge Obiettivo per il finanziamento delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale);

per come delineato nell'ambito del progetto definitivo - approvato dal CIPE (oggi CIPESS) con deliberazione n. 92/2017 del 22 dicembre 2017 - comprende una serie di interventi suddivisi in due lotti funzionali, che riguardano sinteticamente:

- per il 1° lotto funzionale:
 - o il completamento, nel territorio comunale, del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM), con la realizzazione delle fermate Prati di Caprara e Zanardi, il completamento delle fermate Borgo Panigale Scala e San Vitale-Rimesse, l'adeguamento delle fermate San Ruffillo e Fiera, e la realizzazione di una serie di opere di miglioramento dell'accessibilità alle stazioni e fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano;
 - o la "riconoscibilità" delle stazioni del SFM;
 - o la riorganizzazione ed il potenziamento della rete di trasporto pubblico urbano mediante lo sviluppo della rete filoviaria urbana bolognese con la realizzazione delle opere stradali e di alimentazione elettrica, comprese le sottostazioni, e la fornitura di materiale rotabile filoviario (n° 55 nuovi filobus);
- per il 2° lotto funzionale:
 - o il completamento dell'interramento della tratta urbana della linea

ferroviaria SFM2 Bologna-Portomaggiore;

prevede per la sua realizzazione il coinvolgimento di tre diverse stazioni appaltanti: TPER S.p.A. per gli interventi relativi alla filoviarizzazione e parte delle opere di accessibilità alle fermate SFM; RFI S.p.A. per le opere di completamento del SFM e di accessibilità alla fermata SFM Borgo Panigale Scala; FER s.r.l per il progetto di riconoscibilità delle fermate SFM e per l'intervento di interrimento della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore;

è stato oggetto di due diversi accordi di programma per la definizione dei ruoli e dei rapporti tra i soggetti a vario titolo coinvolti, l'ultimo dei quali, di aggiornamento e sostituzione di quello del 2012, è stato approvato per il Comune di Bologna con deliberazione di Consiglio comunale PG n. 276684/2021, e poi stipulato il 2 agosto 2021 con la Regione Emilia-Romagna, la Città Metropolitana di Bologna, il Comune di Casalecchio di Reno, Tper S.p.A., e l'Agenzia della Mobilità S.R.M. S.r.l.;

anche a seguito di chiarimenti e nuove disposizione del CIPE, come indicato in tale accordo di programma, vede il Comune di Bologna nel ruolo di beneficiario/aggiudicatore del finanziamento ministeriale, oltre che di ente responsabile della procedura di approvazione della Project Review di cui si dirà nel seguito;

PREMESSO altresì che:

il 5 novembre 2019 il Comune di Bologna manifestava al Ministero dei Trasporti l'intenzione di voler avviare gli interventi del primo lotto nella misura in cui gli stessi fossero risultati coerenti con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) riservandosi, ove necessario, di procedere alla revisione del progetto nel caso di accertata incompatibilità con lo scenario prefigurato nel PUMS;

il PUMS della Città metropolitana di Bologna - adottato nel novembre 2018, approvato nel novembre 2019 ed entrato in vigore l'8 gennaio 2020 - ha previsto una rete portante del trasporto pubblico metropolitano basata sul Servizio Ferroviario Metropolitano e su un nuovo sistema di trasporto rapido di massa di tipo tranviario per l'area urbana di Bologna, integrato con il trasporto pubblico su gomma;

con l'approvazione da parte del Comune di Bologna, il 2 dicembre 2019, del nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) come strumento di attuazione di breve periodo del PUMS, si è quindi resa necessaria una specifica variante a P.I.M.BO, cosiddetta "Project Review della componente filoviaria" (di seguito anche solo "Project Review), che potesse garantire la piena integrazione dell'assetto di rete filoviaria di P.I.M.BO con la rete tranviaria prevista da PUMS e PGTU, evitando sovrapposizioni e interferenze;

con delibera di Giunta comunale PG n. 320863/2021, il Comune di Bologna ha approvato in linea tecnica il Progetto di fattibilità tecnico-economica (PFTE) della Project Review e, contestualmente, il nuovo Quadro Economico del progetto;

con decreto interministeriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 125 dell'11 maggio 2023 è stato autorizzato il Comune di Bologna, in qualità di ente beneficiario dei finanziamenti, all'utilizzo del contributo statale per la realizzazione di P.I.M.BO;

con nota dell'11 novembre 2024, TPER ha trasmesso il progetto definitivo della Project Review, chiedendo contestualmente per la sua approvazione l'attivazione del procedimento unico previsto dall'art. 53 della L.R. 24/2017, per consentire contestualmente all'approvazione del progetto la localizzazione dell'opera ai fini urbanistici, l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità;

CONSIDERATO che:

il 18 febbraio 2025 il Comune di Bologna (Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture) ha avviato formalmente il procedimento unico in questione, indicando la conferenza di servizi prevista dal medesimo art. 53, in forma simultanea ed modalità sincrona;

la conferenza di servizi, tenutasi nelle sedute del 25 marzo, 1 luglio e 6 ottobre 2025, si è conclusa con esito positivo e giudizio unanime favorevole degli enti partecipanti;

il Comune di Bologna, con deliberazione di Giunta comunale DG/PRO/2026/9, ha adottato la determinazione di conclusione, con esito positivo, della conferenza di servizi relativa al procedimento unico (di seguito solo "determinazione conclusiva"), comportante, oltre all'approvazione del progetto definitivo della Project Review della componente filoviaria di P.I.M.BO, la localizzazione dell'opera ai fini urbanistici, l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità;

VISTO quanto disposto dal comma 5 del citato art. 53, secondo cui *"l'espressione della posizione definitiva degli enti titolari degli strumenti di pianificazione cui l'opera o l'intervento comporta variante è subordinata alla preventiva pronuncia degli organi consiliari, ovvero è soggetta, a pena di decadenza, a ratifica da parte dei medesimi organi entro trenta giorni dall'assunzione della determinazione conclusiva della conferenza di servizi"*;

RITENUTO dunque, sulla base delle considerazioni che seguono, di ratificare, ai sensi dell'art. 53, comma 5, della L.R. 24/2017, la suddetta determinazione conclusiva;

DATO ATTO che la Project Review, come meglio indicato nella relazione urbanistica allegata:

in generale, rispetto al progetto definitivo approvato con la deliberazione CIPE n. 92/2017, prevede interventi a stralcio e interventi aggiuntivi conseguenti all'introduzione delle linee tranviarie nella rete del trasporto pubblico locale bolognese;

propone la sostituzione della flotta di veicoli filoviari 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; i nuovi filobus, attrezzati per la ricarica in movimento, possono compiere tratte molto significative senza necessità di essere collegati al bifilare; analogamente, gli autobus elettrici alimentati a idrogeno hanno una notevole autonomia, potendo così svolgere gli stessi profili di missione dei sistemi filoviari, ma con una minore rigidità di percorso;

nello specifico 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), esercita con filonodati IMC, prevedendo un tracciato alternativo agli assi stradali destinati alla linea rossa tranviaria;
- 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 prevista nel precedente progetto su via Pelagio Palagi tra via Schiassi e via Massarenti;
- la realizzazione di impianti di ricarica ai capolinea dove è prevista l'attestazione in marcia autonoma dei filobus IMC, degli autobus elettrici e degli autobus elettrici FCEV la cui fornitura è nell'ambito del progetto stesso;
- la realizzazione di una stazione di ricarica per bus elettrici del tipo Opportunity, autobus FCEV e filobus IMC all'interno del deposito di via Due Madonne e all'interno del deposito di via Battindarno;

CONSIDERATO, dal punto di vista urbanistico, che:

le aree oggetto di intervento risultano quasi interamente incluse all'interno del

perimetro del territorio urbanizzato, con la sola eccezione del capolinea di via Corelli compreso nel territorio rurale della collina;

i due nuovi tratti di linea filoviaria (19 e 25) attraversano i tessuti della Città Storica sia nel tratto di Pelagio Palagi compreso tra via Schiassi e Mazzini sia nel tratto da via Don Minzoni per le vie Casarini, Malvasia, Vittorio Veneto e Pasubio; la linea 19 prosegue poi in aree classificate come "Città da rigenerare";

le opere previste sono coerenti con la strategia "Sostenere una complessiva re-infrastrutturazione urbana" delineata dal Piano Urbanistico Generale (PUG), come modificato dalla variante in vigore dal 4 dicembre 2024 (Variante 1), 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 3.1f "Realizzare la rete tranviaria urbana", ove richiama la rete complementare di trasporto pubblico;

si rende comunque necessaria la puntuale localizzazione dell'opera ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;

in riferimento al capolinea Corelli, l'area d'intervento è compresa in area fluviale dove de-sigillare, rispetto alla quale il PUG, tra le condizioni di sostenibilità per gli interventi urbanistici, richiede 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" (Disciplina del Piano, azione 1.1d, paragrafo v1.1076); il progetto esecutivo, redatto in sede di appalto integrato, garantirà l'individuazione di ulteriori aree da de-sigillare di misura superiore a quelle sigillate con l'intervento in progetto della Project Review;

DATO ATTO che le aree oggetto di intervento sono state individuate cartograficamente e che tale cartografia, unitamente alla relativa scheda descrittiva allegata alla relazione urbanistica, sarà integrata 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) nell'ambito della scheda denominata "Progetto integrato della mobilità bolognese - primo lotto funzionale" di cui costituisce un aggiornamento;

CONSIDERATO che:

la localizzazione in oggetto è esclusa dalla valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat) ai sensi dell'art. 19, comma 6, lett. b) della L.R. 24/2017 poiché non riguarda le tutele e le previsioni di piano sugli usi e le trasformazioni dei suoli e del patrimonio edilizio esistente, ma si limita a introdurre, rispetto al progetto

approvato con delibera CIPE n. 92/2017, “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 di localizzazione finalizzata all'apposizione del vincolo espropriativo riguardante opere comunque ammesse dallo strumento urbanistico vigente, si ritiene rientri inoltre nella fattispecie indicata all'art. 19, comma 6 lett. e) della L.R. 24/2017, secondo cui sono escluse da Valsat le “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”;

PRESO ATTO che gli elaborati progettuali, nonché quelli relativi alla localizzazione urbanistica e all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, sono stati depositati tramite pubblicazione sul sito web dell'Amministrazione per un periodo di sessanta giorni (come indicato nel relativo avviso sul BURERT n. 387 del 18/12/2024), affinché chiunque potesse prenderne e presentare le proprie osservazioni;

VISTE le osservazioni pervenute - in parte a seguito degli incontri e delle interlocuzioni svolte con cittadini e amministratori condominiali - come riportate nell'allegato documento di controdeduzioni, in cui è puntualmente indicato come se ne è tenuto conto nell'ambito del procedimento;

PRESO ATTO che in data 11 novembre 2025 è stata acquisita l'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'articolo 146 del D.Lgs. 42/2004 (PG n. 819646/2025);

DATO ATTO che:

con deliberazione del Consiglio comunale del 15 dicembre 2025, PG n. 948193/2025, è stata assunta una seconda variante (Variante 2) al PUG, con contestuale decorrenza delle misure di salvaguardia di cui all'art. 27 della L.R. 24/2017;

tale variante, in virtù di quanto disposto dal PUG medesimo (punto 0.1j della Disciplina del Piano) non si applica al progetto in questione in quanto trattasi di procedimento speciale di cui al Capo V del Titolo III della L.R. 24/2017 del quale “sia stata convocata la Conferenza dei Servizi entro la data di adozione del Piano”;

VISTI i pareri favorevoli espressi dai Consigli dei Quartieri interessati, ai sensi degli articoli 10 e 11 del Regolamento sul Decentramento (Borgo Panigale-Reno PG n. 274859/2025, Navile PG n. 218600/2025, Porto-Saragozza PG n. 230206/2025, Santo Stefano PG n. 229916/2025, Savena PG n. 236625/2025), e la mancata espressione nei termini da parte del Quartiere San Donato-San Vitale;

VISTI:

- la relazione urbanistica, con relativa cartografia;
- il documento di controdeduzioni;

allegati parte integrante della presente deliberazione, nonché già parte della determinazione finale;

ATTESO che, ai sensi dell'art. 39 del D.Lgs. 33/2013, la presente deliberazione è pubblicata sul sito web del Comune di Bologna nella sezione Amministrazione Trasparente - Pianificazione e governo del territorio;

RITENUTO di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. 267/2000, in ragione dei termini previsti per la ratifica dall'art. 53, comma 5, della L.R. 24/2017;

PRESO ATTO, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 267/2000, del parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica espresso dal Responsabile del Settore Ufficio di Piano Urbanistico e dal Responsabile del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture;

STABILITO - per le medesime ragioni della citata deliberazione DG/PRO/2026/9, di cui la presente costituisce ratifica - che la presente deliberazione non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economica-finanziaria o sul patrimonio dell'ente, e quindi di non richiedere, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 267/2000, il parere della Responsabile dei servizi finanziari in ordine alla regolarità contabile;

Su proposta del Settore Ufficio di Piano Urbanistico, congiuntamente al Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente e del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, congiuntamente al Dipartimento Lavori Pubblici, Verde e Mobilità;

Sentite le Commissioni consiliari competenti;

DELIBERA

1) DI RATIFICARE, ai sensi dell'art. 53, comma 5, della L.R. 24/2017, la determinazione di conclusione, con esito positivo, della conferenza di servizi relativa al procedimento unico ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017 per l'approvazione della Project Review della componente filoviaria di P.I.M.BO, adottata con deliberazione di Giunta comunale DG/PRO/2026/9;

2) DI DARE ATTO che la deliberazione motivata di conclusione della conferenza di

servizi di cui al punto precedente del presente dispositivo comporta - oltre all'approvazione del progetto e all'acquisizione di tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi, comunque denominati, necessari per la sua realizzazione - la localizzazione dell'opera ai fini urbanistici, l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità;

3) DI DARE ATTO che la deliberazione di conclusione della conferenza di servizi, ai sensi dell'art. 53, comma 10, della L.R. 24/2017, produrrà gli effetti di cui al punto 2 del presente dispositivo dalla data di pubblicazione nel BURERT dell'avviso di avvenuta conclusione, a condizione che alla medesima data essa risulti integralmente pubblicata sul sito web dell'Amministrazione;

4) DI DARE ATTO che, ai sensi dell'art. 39 del D.Lgs. 33/2013, la presente deliberazione è pubblicata sul sito web del Comune di Bologna nella sezione Amministrazione Trasparente - Pianificazione e governo del territorio.

Inoltre, con votazione separata,

DELIBERA

DI DICHIARARE la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. 267/2000.