



1. PREMESSA

Facendo seguito a quanto consegnato nel progetto esecutivo della Linea verde in ottemperanza ai decreti della Regione Emilia-Romagna determina Num. 6531 del 27/03/2023 avente per oggetto *"PROVVEDIMENTO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA (SCREENING) RELATIVO AL PROGETTO "SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD LINEA VERDE - DIRETTRICE CORTICELLACASTEL MAGGIORE)", LOCALIZZATO NEI COMUNI DI BOLOGNA E CASTEL MAGGIORE (BO), PROPOSTO DAL COMUNE DI BOLOGNA"* (documento B381C-E-X00-EGG-XXX-RT-02-D - Relazione di ottemperanza alle prescrizioni del Decreto di Screening), e determina Num. 1920 del 01/02/2024 avente per oggetto *"PROVVEDIMENTO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA (SCREENING) RELATIVO AL PROGETTO "SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (LINEA VERDE - TRATTO NORD) RIGUARDANTE LO SPOSTAMENTO DEL NODO DI INTERSCAMBIO E DELL'AREA DI RICOVERO TRAM A CORTICELLA IN UN'AREA A NORD DI VIA SHAKESPEARE, A SEGUITO DELLA DIVERSA COLLOCAZIONE DEL CAPOLINEA NORD DELLA LINEA VERDE IN PROSSIMITÀ DELLA STAZIONE SFM DI CORTICELLA"* LOCALIZZATO NEL COMUNE DI BOLOGNA (BO), PROPOSTO DAL COMUNE DI BOLOGNA" (documento B381C-E-X00-EGG-XXX-RT-03-B - Relazione di ottemperanza alle prescrizioni del Decreto di Screening), di seguito alcune precisazioni a completamento di quanto riportato nei suddetti documenti.

In particolare:

- DET n. 6531 del 27/03/2023

Prescrizione 19

il sottopasso tramviario "Passante" in progetto risulta localmente interferente con il sistema acquifero A1c sede della falda più superficiale e poiché non è possibile escludere tale interferenza, dovrà essere studiata la presenza di tale falda mediante l'utilizzo di altre indagini geognostiche, ad esempio quelle effettuate per il Passante, o mediante nuove

indagini geognostiche, al fine di accertare la necessità di sistemi drenanti atti all'allontanamento delle acque in fase di cantiere e di interventi di impermeabilizzazione per la fase di esercizio;

Nella relazione di verifica di ottemperanza (B381C-E-X00-EGG-XXX-RT-02-D) si dichiara che *“Le indagini effettuate prima dell’inizio della progettazione esecutiva hanno confermato la presenza della falda lungo l’area oggetto della realizzazione del sottopasso, il cui andamento è riportato nello stralcio del profilo geologico presentato tra gli elaborati di progetto.*

Della presenza della falda si è tenuto conto anche nella fase di progettazione delle opere di sostegno previste per la realizzazione del nuovo sottopasso.”

A integrazione di quanto sopra riportato si precisa che, per quanto attiene lo smaltimento delle acque durante le fasi realizzative, l'acqua eventualmente emunta in fase di scavo sarà scaricata nei collettori fognari esistenti, mentre l'opera di progetto verrà realizzata con utilizzo di pali secanti che limitano l'infiltrazione laterale dell'acqua, nonché impermeabilizzazione per "chiudere" la nuova struttura in c.a..

- DET n. 1920 del 01/02/2024

Prescrizione 8

il bilancio arboreo e il bilancio della CO2 dell’intera linea dovranno essere aggiornati in fase esecutiva considerando le modifiche sopraggiunte, prevedendo anche un monitoraggio post operam sul “bilancio della CO2” della linea, in relazione alla crescita delle alberature piantumate a compensazione e all’effettiva riduzione indotta nell’uso dei mezzi privati a combustibile fossile;

A integrazione di quanto riportato nel documento B381C-E-X00-EGG-XXX-RT-03-B, per quanto attiene il bilancio arboreo, in base alle tavole consegnate e a quanto riportato nella Relazione tecnico illustrativa, per interferenze con la nuova infrastruttura, il progetto esecutivo prevede 90 abbattimenti arborei, compensati da 526 reimpianti, in un rapporto

ampiamente superiore a quello prescritto dal Regolamento del Verde comunale (1:6 rispetto a 1:2).

Come conseguenza di ciò, per quanto attiene il bilancio della CO₂, nella relazione tecnica illustrativa delle opere a verde (documento B381C-E-X00-V00-URB-RT-01-B) è riportato il raffronto, in termini di CO₂ potenzialmente assorbita annualmente e stoccata tra le alberature oggetto di abbattimento e quelle di nuovo impianto, sviluppato utilizzando i fogli di calcolo elaborati con il progetto Rebus della Regione Emilia-Romagna.

Considerando inoltre il mancato assorbimento causato dal soil sealing presso il Capolinea Nord, è stimato che il progetto delle opere a verde della linea verde tranviaria generi un incremento della capacità di assorbimento pari a 109.562 kg CO₂/anno.

Per la parte relativa all'effettiva riduzione del traffico privato si deve demandare alla fase di esercizio. Tuttavia, come esplicitato nella Relazione Generale dello Studio Trasportistico parte integrante del progetto esecutivo (documento B381C-E-X00-V00-URB-RT-01-B), vengono fornite le seguenti informazioni:

	Scenario Attuale	Scenario di Riferimento	Scenario di Progetto
Trasporto privato Spostamenti/giorno	1.994.186	1.983.952	1.971.788

Quindi nello scenario di progetto si riscontra una riduzione degli spostamenti su trasporto privato pari allo 0.7%, che in termini di veicoli*km produce una riduzione di 70.000 Veic*km/giorno, pari a di circa 20 milioni di veic*km/anno, che equivalgono a -4.414,83 tonnellate di CO₂ equivalente all'anno.

Viene infine precisato che rispetto ad altri fattori, come i consumi energetici dell'infrastruttura, non sono sopraggiunte modifiche tali da generare cambiamenti significativi.