



Dipartimento di Sanità Pubblica
UO Igiene e Sanità Pubblica degli Ambienti di Vita (SC)

Il Direttore

Agenzia Regionale Per La
Prevenzione, L'Ambiente E L'Energia
Dell'Emilia Romagna - Area
Prevenzione Ambientale Metropolitana
(Bologna)
aoobo@cert.arpa.emr.it

OGGETTO: SCREENING - SECONDA LINEA TRAMVIARIA DI BOLOGNA (TRATTO NORD LINEA VERDE - DIRETTRICE CORTICELLA CASTEL MAGGIORE) - Comune di Bologna - FASC RER 1311/63/2022 - Espressione parere

A seguito dell'incontro tecnico tenutosi in data 27/02/23 nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA del progetto denominato "Seconda linea tramviaria di Bologna (Tratto Nord Linea Verde - Direttrice Corticella-Castel Maggiore)",

- considerato che la presente linea tramviaria è parte integrante della strategia finalizzata a cogliere gli obiettivi generali del PUMS, approvato nel 2019, relativi al superamento dei limiti di capacità dell'attuale offerta di Trasporto Pubblico e all'offerta di un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata offrendo una nuova rete portante del TPM;
- ritenuto che l'opera nella sua complessità sia costituita da tutte le quattro linee di trasporto pubblico di su tramvia;
- esaminata le integrazioni inviate il 13/02/23 e preso atto che la documentazione prodotta deve portare alla determinazione sull'assoggettabilità a VIA della nuova Linea Verde;
- preso atto di quanto indicato nel PUMS, ovvero che *".... sfruttando il proprio valore normativo cogente e sovra-ordinato in tema di pianificazione della mobilità alla scala metropolitana e al fine di dare piena attuazione alle strategie indicate dal Piano, il PUMS propone uno snellimento dell'iter di adozione/approvazione dei suddetti Programmi di attuazione, e relativi strumenti di attuazione così da favorire l'immediata applicabilità del loro contenuto programmatico ideogrammatico, prescrittivo e descrittivo, purché in coerenza con quanto disposto dal PUMS"*;
- preso atto che nell'incontro tecnico del 27/02/23 è emerso che vari aspetti di impatto ambientale e di fattibilità del progetto stesso non sono stati adeguatamente valutati, aspetti che i progettisti hanno dichiarato che saranno sviluppati nel progetto definitivo;



si rileva che la realizzazione di un'opera così complessa e articolata, di cui il presente tratto nord fa parte, non modifica il territorio solo in corrispondenza del tracciato della tramvia, ma inevitabilmente comporta cambiamenti sostanziali anche del territorio urbanizzato che la circonda e che con essa interagisce dinamicamente. Essa infatti determina modifiche al traffico privato e pubblico, alla qualità dell'aria, al clima acustico, all'accesso ai servizi in genere.

La scrivente U.O. evidenzia di seguito, per gli aspetti di competenza, i contenuti che necessariamente devono essere presenti nella documentazione di progetto al fine di avere un quadro complessivo dell'impatto sul territorio, sia in fase di cantiere che nella successiva fase di esercizio.

Relativamente alla linea in oggetto:

- preso atto che l'unico punto di rimessaggio dei tram, almeno per la linea rossa e la verde, sarà il deposito posto a Borgo Panigale, si ritiene necessario approfondire la gestione degli accessi alla viabilità laterale rispetto alla via Emilia e l'impatto acustico. Per quanto riguarda questo ultimo aspetto la considerazione riportata a pag. 70 del documento "Progetto di fattibilità tecnica ed economica della seconda linea tramviaria di Bologna", rev.0 Febr.2023, ovvero che "*Tale impatto - 24 passaggi complessivi su un totale di 468 passaggi a/r valutati per la prima linea tramviaria -, è stato ritenuto non significativo*", e che a pag. 102 dello stesso documento paiono essere 28, deve essere supportata da una valutazione quantitativa tramite simulazione; quanto richiesto anche in virtù del fatto che i suddetti transiti avverrebbero verosimilmente nella fascia notturna, così come individuata dalla normativa acustica. La suddetta valutazione dovrà contenere tutti gli elementi utili, cioè il numero massimo di convogli destinati al rimessaggio e l'intervallo orario, serale e mattutino, di transito
- le integrazioni fornite in merito alle mitigazioni acustiche ipotizzate rispettivamente per i tratti di via Sant'Anna, via Byron e via Ferrarese (manto stradale fono assorbente e riduzione della velocità di circa 10 km/h) e per gli imbocchi/uscite dei due sottovia (manto stradale fono assorbente) dichiarano l'ovvio miglioramento del clima acustico generale, allegando mappe di confronto tra lo scenario attuale e quello di progetto con mitigazioni. Tali mappe non consentono tuttavia la necessaria analisi puntuale del clima acustico, pertanto si richiede che le variazioni di livello sonoro siano quantificate per ogni ricettore considerato, anche alla luce del fatto che alcuni ricettori (110-111-112), sebbene si dichiara per essi il rispetto dei limiti acustici, mostrano un peggioramento del clima acustico notturno. Date le criticità diffuse emerse in termini di impatto acustico e ai fini della tutela della popolazione, si ritiene necessaria una valutazione ancora più approfondita della componente rumore. Il progetto in esame presenta un oggettivo impatto per cui risulta necessaria l'adozione di tutte le mitigazioni ritenute efficaci (e dimostrata con modelli di simulazione) per il miglioramento del clima acustico lungo l'intera linea della tramvia
- è necessario fornire un elenco di tutti i ricettori sensibili (scuole di ogni ordine e grado, servizi educativi, strutture sanitarie con degenza, RSA) e comunque tutti quelli ubicati in zone di Classe acustica I entro una fascia di 500 metri dai binari della linea tramviaria (verosimilmente già individuati nello studio preliminare, vedi pag. 69 del citato documento); tale elenco, dovrà essere mantenuto aggiornato



- la fase di cantierizzazione deve essere dettagliata nei seguenti punti:
 - crono programma, evidenziando le aree del territorio che presentano cantieri interferenti
 - progressione spaziale delle aree di cantiere, specificando se sono previsti eventuali macro cantieri
 - nell'approfondimento in merito al clima acustico connesso alla realizzazione dei tre sottovia, se da un lato si comprende che al momento non è possibile determinare le caratteristiche di dettaglio dei macchinari di cantiere (pag. 119 del citato documento), tuttavia l'approccio del proponente non potrà non essere quello di impiegare le attrezzature, in base al livello tecnologico disponibile, che producono minor impatto ambientale. Per quanto riguarda le fasi di utilizzo, non si ritiene cautelativo rimandare all'organizzazione propria dell'appaltatore l'individuazione delle fasce temporali (pag. 119 idem), in particolare quelle dedicate alle lavorazioni acusticamente più impattanti. Si ritiene che questo aspetto organizzativo, con immediate ricadute di impatto ambientale, debba essere presente sin da questa fase di verifica di assoggettabilità. Analogamente a quanto osservato per lo studio di clima acustico di via Sant'Anna, via Byron e via Ferrarese, si rileva che le mappe, pur fornendo una visione d'insieme, non consentono tuttavia la necessaria analisi puntuale del clima acustico, necessaria soprattutto per i numerosi ricettori sensibili ubicati, come indicato nella relazione, in prossimità dei tre interventi. Tale valutazione deve essere eseguita anche per la fase di esercizio della tramvia
 - per ogni cantiere, individuazione degli accessi e dei percorsi sulla strada pubblica dei mezzi ad esso dedicati; individuare per ogni cantiere il luogo di conferimento del materiale di risulta
 - modalità di rilievo e comunicazione in tempo reale delle eventuali criticità emerse in fase di lavorazione e successive azioni di intervento
- descrivere in modo più dettagliato la modalità di impiego del tratto di tramvia ubicato in via dei Mille
- descrivere dettagliatamente le modifiche che verranno apportate al servizio di trasporto pubblico e alla viabilità privata durante la fase di cantierizzazione e quella di esercizio
- produrre descrizione dettagliata della gestione delle emergenze sia in fase di cantiere che in fase di esercizio. In particolare a pag. 103 del citato documento si descrive uno scenario estremamente critico secondo cui "la conformazione della nuova sezione stradale impone la necessità che i mezzi di soccorso, qualora impediti a transitare sulla corsia stradale, debbano poter utilizzare la sede tranviaria per raggiungere la loro destinazione finale." Si richiede di indicare in dettaglio le modalità di gestione della viabilità tramviaria nei suddetti frangenti
- descrivere gli accordi, già definiti o che si intendono definire, con il gestore del servizio di smaltimento rifiuti, per lo spostamento dei contenitori dei rifiuti presenti lungo l'attuale viabilità, e con quello per la pulizia periodica delle strade, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio
- rappresentare le piste ciclabili previste lungo il tracciato della linea del tram evidenziando i punti di snodo/attraversamento ed evitando scelte che non garantiscano la sicurezza dell'utenza debole, come alcune rappresentate nei rendering presenti nella documentazione prodotta.

Al fine di cercare di armonizzare, per quanto possibile, l'impatto del presente progetto con il territorio è indispensabile, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, che l'Amministrazione Comunale competente



comunichi tempestivamente agli esecutori della linea ogni nuovo intervento previsto sul territorio stesso, che possa interferire con il progetto in esame.

Distinti saluti.

Firmato digitalmente da:

Patrizia Maurizi

Responsabile procedimento:
Mara Giacometti