

**PROGETTO DI VALORIZZAZIONE COMMERCIALE E
RIQUALIFICAZIONE URBANA DELL'AREA MAZZINI – EMILIA
LEVANTE (EX FIAT) – DAGNINI – ORTI**

Variante al Progetto
approvato con Delibera di Giunta Prog. n.742/2000,
P.G. n. 115455/2000
ai sensi dell'art. 8 della L.R. n. 14/99

INDICE

PREMESSA	3
SINTESI DELLE OSSERVAZIONI/PROPOSTE DI ADESIONE PERVENUTE	4
CONTENUTI DEFINITIVI DELLA VARIANTE AL PROGETTO DI VALORIZZAZIONE COMMERCIALE DELL'AREA DELIMITATA DALLE VIE MAZZINI, EMILIA LEVANTE (EX FIAT), DAGNINI, ORTI	7
Area Dagnini-Orti	7
Riutilizzo dell'Area ex FIAT	7
Competenze e partecipazione economica	15
Descrizione sintetica dell'intervento relativo alla riqualificazione del mercato riionale di via Sigonio	16

PREMESSA

Il presente documento rappresenta la stesura della Variante al Progetto di Valorizzazione Commerciale dell'Area delimitata dalle vie Mazzini, Emilia Levante (ex FIAT), Dagnini, Orti adottata con delibera di Giunta Prog. n. 299/2002 del 30.07.02, P.G. n. 127337/2002, integrata sulla base delle osservazioni e/o proposte di adesione presentate dai soggetti interessati (operatori e cittadini, singoli ed associazioni) riassunte nelle sezioni seguenti ed a cui viene data puntuale risposta.

SINTESI DELLE OSSERVAZIONI/PROPOSTE DI ADESIONE PERVENUTE

Proposta di adesione presentata da Immoservice S.r.l. per il riutilizzo dell'area ex FIAT – registrata al P.G. n. 145497/02 del 10.09.2002 e successive integrazioni depositate in data 10.10.02 e 06.03.03.

Immoservice S.r.l., in qualità di proprietaria dell'immobile sito in via Emilia Levante n. 8 (ex proprietà FIAT) ha presentato una proposta di adesione alla Variante, tesa alla riqualificazione dell'area mediante il riuso dell'immobile ex FIAT, attualmente privo di funzioni. L'intervento proposto risponde ai seguenti obiettivi:

- modernizzazione e sviluppo della rete commerciale, garantendo al contempo il giusto equilibrio tra le diverse forme distributive, mediante la realizzazione di un complesso commerciale di vicinato che consenta l'insediamento di medie superfici di vendita non alimentari, di attività di ristorazione e servizi al fine di integrare utilmente l'offerta esistente;
- configurazione di un intervento a servizio del segmento dei residenti della porzione est di Bologna e di coloro che accederanno alla città utilizzando l'area come punto di interscambio Servizio Ferroviario Metropolitano (di seguito denominato SFM)-Trasporto Pubblico a Guida Veicolata (di seguito denominato TPGV)-BUS;
- realizzazione di servizi ed infrastrutture di supporto all'area di progetto.

La proposta è risultata in linea con quanto previsto dalla Variante al Progetto di Valorizzazione Commerciale.

Osservazione presentata dal Comitato degli operatori delle vie Dagnini-Orti e strade limitrofe – registrata al P.G. n. 149286/2002 del 17.09.2002.

Il Comitato degli operatori delle vie Dagnini, Orti e strade limitrofe, ha presentato un'osservazione alla Variante al Progetto di Valorizzazione Commerciale, di seguito sintetizzata: "..... Nell'ambito delle azioni di rifacimento del manto stradale e dei marciapiedi previste dalla variante, il Comitato ritiene tuttavia opportuna una valutazione dell'Amministrazione Comunale anche sulla riprogettazione dell'area di sosta situata sul marciapiede che costeggia il portico di via Dagnini situato nella direzione via degli Orti-Sigonio (...) con contestuale verifica della corsia riservata ai bus di via Dagnini posizionata in direzione Sigonio dall'incrocio Orti-Dagnini"

Di concerto con il Settore Mobilità Urbana, si prevede l'approfondimento delle problematiche evidenziate relative alla sosta ed alla circolazione in via Dagnini; mentre saranno attuati gli interventi del "Progetto Pilota per la realizzazione di interventi sperimentali multisetoriali per migliorare la sicurezza stradale".

Osservazione presentata dall' arch. Masetti Roberto – registrata al P.G. n. 164367/2002 del 10.10.2002.

L'arch. Masetti Roberto, residente nella zona, ha presentato un'osservazione relativa alla Variante al Progetto di Valorizzazione Commerciale in merito a "..... problematiche sulla qualità ambientale urbana, che impongono necessariamente un riesame approfondito del complesso organismo urbanistico di periferia, caratterizzato dalla sovrapposizione di agglomerati residenziali, di attività produttive, commerciali e di servizio, spesso incongrue tra loro". L'osservazione è articolata per punti, di seguito riportati:

1. "l'area oggetto del progetto presenta delle limitazioni fisiche dal punto di vista urbanistico non indifferenti (vedi i due assi, viario - via Mazzini e via Emilia Levante e ferroviario, anche se di prossima declassificazione);
2. mancano totalmente in zona (a differenza degli insediamenti Fossolo 1 e 2 e di quelli a ridosso del parco pubblico ex Lunetta Gamberini) aree a verde attrezzato e di parcheggio pubblico, per soddisfare uno standard urbanistico che, in questo mega agglomerato abitativo di periferia, è insufficiente;
3. tutta l'area scoperta ex Fiat ha potenzialità tale da poter soddisfare l'assoluta mancanza di verde e di parcheggi;
4. l'esigenza in loco di spazi commerciali (soprattutto nel settore alimentare) più facilmente fruibili dai residenti esiste, ma non con quell'assillo che si vuol far credere;
5. la presenza di un efficiente supermercato dotato anche di parcheggio interrato a fianco del complesso ex Fiat può essere penalizzante per un'attività commerciale al minuto in settori già coperti da quello (l'esperienza in periferia è determinante);
6. un mercatino rionale per derrate alimentari già esiste e funziona bene in via Sigonio;
7. l'attraversamento delle vie Mazzini, Dagnini (tratto tra via degli Orti e via Mezzofanti) e degli Orti sono ad alto rischio per i pedoni;
8. non è concepibile la sosta di vetture in seconda fila sulle medesime vie ad alto scorrimento;
9. l'Ufficio Postale di via Mazzini (di rilevante utilizzo locale e non) è in posizione disgraziata per la normale fruizione da parte di utenti motorizzati;
10. vi sono fin troppi distributori di benzina in poche centinaia di metri nel tratto Mazzini-Emilia Levante (da via Ernesto Masi al Pontevecchio);
11. la presenza del Pontevecchio, non ultimo, costituisce un ostacolo in sede di riqualificazione ambientale o di rivisitazione urbanistica (non sarà anch'esso sottoposto al vincolo monumentale della locale Soprintendenza per i Beni e le Attività Culturali ?). Con la sua

dichiarata inalterabile conservazione può determinare scelte incongrue, per niente innovative né funzionali;

12. vi è la forte incidenza sull'assetto del Liceo Scientifico "E. Fermi", che produce un notevole incremento di presenze giornaliere in loco;.....".

La risposta viene articolata rispetto ai punti dell'osservazione:

1. *la realizzazione dell'Alta Velocità non porterà ad un declassamento della linea ferroviaria, come ipotizzato dallo scrivente, poichè i treni dirottati sulla nuova linea saranno sostituiti da una maggiore frequenza dei treni locali, che saranno integrati nel SFM. Pertanto l'ipotesi di utilizzare la massicciata ferroviaria in maniera alternativa all'attuale appare non praticabile;*
2. *nella stesura definitiva della Variante al Progetto di Valorizzazione Commerciale è accolta la proposta di realizzare parcheggi pubblici lungo la massicciata della ferrovia;*
3. *l'insediamento nell'area ex FIAT prevede la realizzazione di aree verdi, così come richiesto;*
4. *l'insediamento nell'area ex FIAT consente la realizzazione di parcheggi anche a servizio degli operatori esistenti;*
5. *l'insediamento nell'area ex FIAT non prevede strutture alimentari;*
6. *è prevista la riqualificazione del mercato rionale nella sede attuale, più adatta alla tipologia di insediamento;*
7. *il problema degli attraversamenti pedonali sarà affrontato all'interno del "Progetto Pilota per la realizzazione di interventi sperimentali multisettoriali per migliorare la sicurezza stradale", coordinato con il presente progetto;*
8. *osservazione condivisibile;*
9. *benchè appaia verosimilmente difficile il trasferimento dell'Ufficio Postale di via Mazzini, di proprietà dell'Ente Poste Italiane S.p.a., si concorda sulla criticità rilevata;*
10. *è prevista l'eliminazione del distributore vicino al Pontevecchio nell'ambito della realizzazione del progetto TPGV;*
11. *anche il Pontevecchio vedrà notevoli mutamenti indotti dalla realizzazione delle fermate del SFM e del TPGV;*
12. *sarà la realizzazione del progetto TPGV a dare risposta.*

CONTENUTI DEFINITIVI DELLA VARIANTE AL PROGETTO DI VALORIZZAZIONE COMMERCIALE DELL'AREA DELIMITATA DALLE VIE MAZZINI, EMILIA LEVANTE (EX FIAT), DAGNINI, ORTI

AREA DAGNINI-ORTI

La Variante al Progetto di Valorizzazione Commerciale prevede l'approfondimento delle criticità, evidenziate dal progetto stesso e dagli operatori, delle aree di sosta situate in via Dagnini.

Tale approfondimento verrà eseguito dal Settore Mobilità Urbana e riguarderà le modalità di sosta e di circolazione lungo la via stessa.

In particolare dovranno essere prese in considerazione le seguenti ipotesi:

- spostamento dei posti auto a rotazione sulla carreggiata (attualmente si trovano sul marciapiede) anche attraverso il ridimensionamento del marciapiede di accesso al portico;
- realizzazione di stalli a pettine in sostituzione di quelli esistenti con la creazione di golfi e ridimensionamento del marciapiede, esistente, di accesso al portico;
- verifica della possibilità di eliminazione della corsia preferenziale direzione nord (nell'ambito della revisione del sistema delle corsie preferenziali attualmente allo studio) al fine di acquisire più spazio da dedicare alla sosta e al carico/scarico delle merci.

Inoltre in via Dagnini è previsto il rifacimento dell'illuminazione pubblica. Gli interventi dovranno essere coordinati nella tempistica e nella progettazione.

Non essendo pervenute nell'area Dagnini-Orti proposte e/o osservazioni per l'apertura di nuove medie strutture di vendita (fino a 600 mq. per il settore alimentare e fino a 800 mq. per il settore non alimentare) singolarmente valutabili, si ritiene che in generale l'area stessa non presenti caratteristiche urbanistiche e dotazioni infrastrutturali tali da giustificare l'estensione di questa possibilità in futuro. Di conseguenza, nell'area sarà possibile presentare Iniziative di Riqualficazione Commerciale, singolarmente valutabili, nel rispetto della vigente normativa.

RIUTILIZZO DELL'AREA EX FIAT

L'osservazione presentata dalla società promotrice appare in linea con le indicazioni contenute nella Variante al Progetto di Valorizzazione Commerciale approvata.

Sono tuttavia individuate le seguenti prescrizioni:

DIMENSIONAMENTO DEL COMPLESSO COMMERCIALE DI VICINATO

L'intervento di trasformazione dell'ex complesso industriale FIAT in complesso commerciale di vicinato prevede la realizzazione di:

- medie strutture di vendita (< 1500 mq.) del settore non alimentare per una superficie di vendita massima complessiva pari a 5000 mq.;
- esercizi commerciali di vicinato (< 250 mq.) e/o artigianato di servizio per una superficie di vendita complessiva non inferiore a 1500 mq.;
- 4 esercizi pubblici per la somministrazione di alimenti e bevande (due con licenza Tipo A e due con licenza Tipo B);
- uffici ed altre attività di servizio per i restanti 4890,00 mq.

CONDIZIONI PER LA PROGETTAZIONE EDILIZIA

Rispetto alla proposta presentata è stata rilevata una criticità relativa al fronte strada di via Emilia Levante:

- l'intervento non dovrà modificare il rapporto volumetrico tra la palazzina uffici dello stabilimento ex FIAT (da conservare) ed il corpo di fabbrica adiacente. Attualmente infatti i due corpi di fabbrica non sono allineati e la palazzina uffici è più avanzata verso il filo strada di 2-4 mt. rispetto all'altro edificio. Il profilo complessivo del fronte deve essere mantenuto in quanto evidenzia l'architettura pregevole e la funzione direzionale della palazzina rispetto al fabbricato adiacente. Pertanto si richiede il mantenimento dell'edificio ristrutturato sul filo edificato attuale;
- l'area di proprietà antistante i fabbricati verrà progettata definitivamente nell'ambito del progetto per la realizzazione del TPGV, in corso di definizione. All'interno di tale area dovrà essere realizzato un percorso pedonale sicuro e riparato dal traffico stradale, anche attraverso interventi di potenziamento delle alberature esistenti da salvaguardare, evitando atti che possano danneggiare gli apparati radicali aumentandone la superficie di pertinenza permeabile in modo da configurare un viale alberato.

Il progetto edilizio dovrà contenere una valutazione della possibilità tecnica ai fini di soddisfare i requisiti Brick, per il risparmio energetico, nonché per un miglioramento del microclima ambientale.

DOTAZIONI URBANISTICHE ED INFRASTRUTTURALI

Contemporaneamente all'intervento edilizio di ristrutturazione dell'edificio esistente saranno realizzati i parcheggi pubblici dovuti ai sensi della vigente normativa in termini di standard urbanistici e dotazioni pertinenziali nella misura di:

- P1 = mq. 3905,00
- P3 = 329 posti auto

Inoltre sarà realizzata un'area verde V1, prospiciente via Fossolo, per complessivi 8010 mq.

Il dimensionamento degli standard di cessione deve essere calcolato sulla base delle superfici commerciali massime realizzabili ed autorizzabili così come sopra riportate.

La Variante al Progetto di Valorizzazione Commerciale valuta e prevede il massimo carico urbanistico commerciale ammissibile corrispondente alla superficie utile di valorizzazione commerciale massima, quindi sia le dotazioni pertinenziali che i parcheggi P1 da cedere all'Amministrazione Comunale (standard) sono calcolati in rapporto proporzionale a tali valori anche nell'ipotesi che nella fase successiva alla stipula della convenzione la richiesta di concessione edilizia non preveda la realizzazione della superficie utile o della superficie di vendita massima ammissibile.

I parcheggi P1 ed il verde V1 dovranno essere realizzati all'interno della proprietà.

Non è ammessa la monetizzazione.

Contestualmente a tali dotazioni sarà realizzata una strada parallela alla massicciata ferroviaria di collegamento tra la via Fossolo e la via Emilia Levante, così come previsto nel PRG vigente. La realizzazione dell'infrastruttura è necessaria al nuovo insediamento al fine di creare gli accessi carrabili all'area. La strada è però utile anche al quartiere, in quanto servirà per accedere alla fermata del SFM, che sarà costruita in corrispondenza del Pontevecchio.

Tutti i parcheggi pubblici sono previsti direttamente accessibili dalla nuova strada di PRG ed utilizzabili anche per le altre funzioni presenti nell'area: implementano cioè la scarsa dotazione di posti auto della zona.

Il progetto prevede la localizzazione di parcheggi pubblici tra la nuova strada di PRG e la massicciata ferroviaria, al fine di dotare la nuova fermata SFM di posti auto direttamente utilizzabili. Tali parcheggi, in parte, costituiscono lo standard di P1 da cedere all'Amministrazione Comunale, da parte della proprietà che realizza il complesso commerciale, e sono collocati entro l'area di proprietà. Per la quota eccedente lo standard di P1, al servizio della fermata SFM, Immoservice S.r.l. si impegna alla loro realizzazione previo accordo del Comune con Ferrovie dello Stato (di seguito denominate F.S.), in quanto tali aree resteranno di

proprietà F.S..

Tale intervento comporterà un impegno coordinato da parte del soggetto attuatore e delle F.S. (proprietà) in accordo con il Settore Ingegneria Civile e Infrastrutture – U.I. Infrastrutture - del Comune di Bologna, autore ed attuatore del progetto della nuova stazione.

Prima dell'attuazione del progetto SFM, l'intervento nell'area ex FIAT garantirà la dotazione e la funzionalità dei parcheggi P1 realizzati sulle aree cedute dalla proprietà, dimensionate in funzione delle superfici utili realizzate.

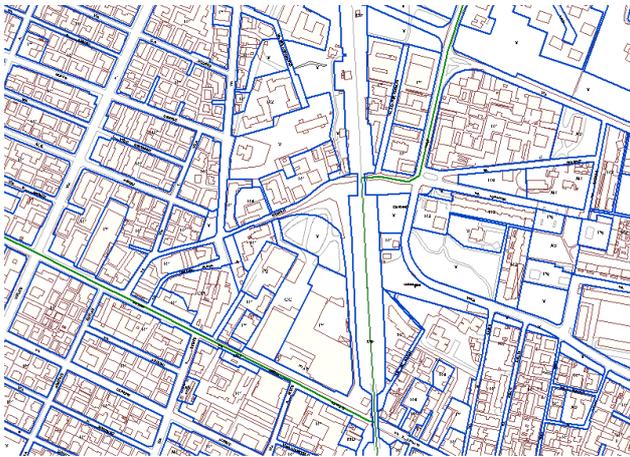
La nuova strada sarà dotata di percorsi pedonali e ciclabili continui su entrambi i lati, raccordati con quelli esistenti nel quartiere e con quelli previsti per la nuova stazione metropolitana e il TPGV.

L'intersezione con via Emilia Levante dovrà essere sistemata in attesa della realizzazione del sistema TPGV per impedire tutte le manovre di svolta a sinistra. Eventualmente potrà essere valutato l'inserimento di un impianto semaforico, in sincronia con quello esistente, all'incrocio tra via Emilia Levante e via Sigonio, che potrà permettere lo svolgimento di tutte le manovre nel solo periodo antecedente la realizzazione del sistema di trasporto rapido di massa.

L'intersezione di via Fossolo con la nuova strada di PRG sarà risolta con un sistema a rotatoria e, come emerge dallo studio allegato alla proposta di adesione presentata (allegato Tav. n.2 – Scala 1:500 - "Viabilità e verde pubblico"), si prevede il raddoppio del sottopassaggio ferroviario.

E' inoltre necessario procedere alla risoluzione dell'incrocio Fossolo-Felsina ("rotondina") che deve essere contestuale alla realizzazione dell'intervento. Pertanto l'attivazione dell'autorizzazione commerciale per medie strutture è subordinata alla risoluzione del nodo infrastrutturale, mentre per la realizzazione della seconda canna del sottopasso ferroviario (intervento ritenuto comunque indispensabile per un miglior assetto infrastrutturale dell'intera area) è consentita una tempistica differenziata da valutare in apposita convenzione tra l'Amministrazione Comunale e le F.S..

Il nuovo assetto infrastrutturale dovrà svilupparsi all'interno dell'area appositamente perimetrata nel PRG vigente. Le sezioni stradali (nuova strada di PRG: corsia di 3,5 mt.) ed il dimensionamento delle rotonde dovranno essere concordati con il Settore Ingegneria Civile e Infrastrutture ed il Settore Mobilità Urbana del Comune di Bologna.



PRG vigente.

La realizzazione delle reti fognarie dovrà essere concordata con il Settore Ingegneria Civile e Infrastrutture del Comune di Bologna e dovrà riguardare:

- le acque meteoriche e non
- una relazione idraulica per il dimensionamento e la tipologia delle reti per le acque bianche e miste

così come descritto nelle note tecniche fornite dal Settore Ingegneria Civile e Infrastrutture in occasione della Conferenza dei Servizi del 18.12.2002.

Per quanto riguarda la rete di illuminazione pubblica, oltre a tener conto delle prescrizioni generali contenute nelle *Specifiche Tecniche* (P.G. n. 196520 del 28.11.2001), dovrà essere effettuata un'indagine sullo stato di fatto al fine di valutare le interconnessioni esistenti con la nuova rete tenendo conto del progetto di SFM.

La realizzazione delle reti di illuminazione pubblica dovrà essere concordata con il Settore Ingegneria Civile e Infrastrutture del Comune di Bologna.

AMBIENTE

Il progetto dovrà contenere:

- un dettagliato rilievo nello stato di fatto delle essenze vegetali esistenti (dimensione, posizione, specie e stato fitosanitario) all'interno del perimetro di proprietà e nelle fasce immediatamente confinanti. Si rileva la presenza di un pregevole esemplare di quercia da salvaguardare. Il progetto dovrà contenere anche le specifiche tecniche per la tutela delle alberature esistenti nella fase di cantierizzazione delle opere;

- una tavola per le deroghe al Regolamento Edilizio in materia di tutela delle alberature esistenti;
- una nuova modellazione del suolo, una sistemazione vegetale che con la scelta delle essenze vegetali, comprese quelle di arredo alle infrastrutture, svolga anche la funzione di mitigazione nei riguardi delle fonti di inquinamento, primo fra tutte il traffico urbano. Assicurare cioè gruppi arborei consistenti in margine alla viabilità ed internamente all'area con effetto schermante e di microclima locale e definire le connessioni vegetali con le altre aree verdi limitrofe (corridoi ecologici);
- uno spazio ludico per fasce di età 0-9 anni, oltre all'arredo per la sosta e ricreazione (panchine, cestini portarifiuti, rastrelliere e portabiciclette). Devono inoltre essere collocati i cartelli comportamentali e un impianto irriguo di minima per l'irrigazione di soccorso e ali gocciolanti per i gruppi arbustivi e gli impianti lineari;
- la rete di circolazione dei percorsi pedonali deve essere distinta dalla rete dei percorsi ciclabili. Il percorso all'interno del parco dovrà essere solo pedonale, lasciando il ciclabile tangente all'area verde;
- il ripristino del muro di confine ad ovest, per protezione verso la strada privata esistente.

La realizzazione dell'area verde pubblica sarà concordata nei dettagli con il Settore Manutenzione e Conduzioni dell'Amministrazione Comunale.

Ai fini del rilascio del titolo edilizio dovranno essere approfonditi e verificati dal punto di vista dell'impatto ambientale i seguenti temi:

Campi elettromagnetici

Si richiede di verificare il rispetto della L.R. n. 30/2000 e della Direttiva Regionale Applicativa del 20.02.2001, n. 197 concernente "Norme per la tutela della salute e la salvaguardia dell'ambiente dall'inquinamento elettromagnetico". Si segnala che le cabine elettriche di trasformazione MT/BT dovranno essere collocate esternamente alla fascia di rispetto indicata da Enel, in relazione alle caratteristiche degli impianti, per il perseguimento dell'obiettivo di qualità di 0,2 micro Tesla valutato ai ricettori. I ricettori sensibili dovranno essere esterni alle fasce di rispetto dalle linee elettriche indicate. Si rimarca inoltre che nell'area è ad oggi presente un'antenna provvisoria di radio telefonia mobile Omnitel (denominata Murri). Risulta dunque necessario verificare il rispetto dei limiti previsti dalla L.R. n. 30/2000 e quanto stabilito dal protocollo di intesa firmato dal Comune di Bologna e dai Gestori degli impianti di telefonia.

Ciclo delle acque superficiali

Si richiede di valutare la predisposizione di sistemi e/o tecnologie per il risparmio idrico al livello di scala edilizia.

Suolo e sottosuolo

Si richiede l'elaborazione di una Relazione geologica. Alla richiesta del titolo edilizio dovrà inoltre essere allegata una Relazione geotecnica ai sensi del D.M. 11.03.1988, nella quale analizzare in particolare le problematiche connesse alla stabilità delle pareti di scavo per la realizzazione di eventuali nuove opere interrato.

Al fine di definire un quadro di riferimento esaustivo del rischio di contaminazione del suolo, si richiede:

- un approfondimento dell'analisi storica delle attività svolte che permetta di localizzare in dettaglio la distribuzione areale delle diverse fasi produttive e dei depositi di materiale nonché la tipologia di possibili reflui solidi o liquidi e di individuare le aree di maggior criticità dove eventualmente procedere a verifiche analitiche;
- l'individuazione nel comparto di eventuali cabine elettriche di trasformazione contenenti Poli Cloro Bifenile (PCB);
- il reperimento della carta delle fognature storiche, se disponibile presso le pratiche edilizie autorizzate.

Al fine di rendere possibile il riutilizzo dei materiali non pericolosi risultanti dalle demolizioni ai sensi del D.M. 05.02.1998 *"Individuazione dei rifiuti non pericolosi sottoposti alle procedure semplificate di recupero ai sensi degli artt. 31 e 33 del D.Lgs. n. 22/97"*, preventivamente al rilascio delle autorizzazioni alle demolizioni dovrà essere presentato un documento che contenga:

1. la quantificazione dei materiali non pericolosi ai sensi del D.M. 05.02.1998;
2. la quantificazione dei materiali pericolosi;
3. la quantificazione di altre frazioni di materiali/sfridi di cui non è possibile ipotizzare una separazione per riutilizzo.

Si richiedono inoltre le stime delle quantità dei terreni derivanti dalle operazioni di sbancamento ed indicazioni sul loro riutilizzo, specificando le quantità da riutilizzare in loco per riempimenti e sistemazioni superficiali, ed indicando la destinazione dei volumi eccedenti. Si richiedono infine indicazioni su eventuali riutilizzi di inerti pregiati (es. vendita di ghiaie) e sul trattamento o destinazione di terreni contaminati (rif. bonifica dei suoli).

Inquinamento atmosferico

Dovrà essere effettuata una valutazione della qualità dell'aria a seguito della realizzazione dell'intervento.

Clima acustico

E' necessario, in fase di rilascio dei titoli autorizzatori, presentare una Documentazione di impatto acustico che tenga conto dell'effettivo assetto circulatorio della zona, del progetto TPGV approvato, degli eventuali impianti di condizionamento installati nell'edificio.

Data la nuova destinazione d'uso delle aree, è necessario presentare una proposta di zonizzazione acustica per l'area di progetto (inferiore di una classe rispetto alla zonizzazione attuale, cioè da V a IV classe acustica) e per il verde pubblico. Pertanto i risultati delle simulazioni dovranno essere confrontati con i limiti assoluti di zona proposti. Dovrà inoltre essere verificato il rispetto del criterio differenziale per quanto riguarda gli impianti di condizionamento.

Si fa presente che il Piano di Zonizzazione Acustica prevede, per parte dell'area a verde pubblico, l'attribuzione della terza classe, pertanto dovrà essere verificato il rispetto di tali limiti.



Attuale zonizzazione: l'edificio ex FIAT è classificato in classe V, mentre in futuro, per analogia con il fabbricato limitrofo, dovrà essere classificato in classe IV. La nuova strada di PRG dovrà essere mantenuta in classe III come parte della zona a parco.

Per tutti gli aspetti ambientali il progetto andrà concordato con l'U.I. Qualità Ambientale del Settore Territorio e Riqualificazione Urbana del Comune di Bologna.

L'intervento consente la trasformazione dell'attuale assetto dell'area e la risistemazione di un fronte stradale (via Fossolo) attualmente degradato e abbandonato, utilizzato in maniera spontanea come parcheggio.

I proponenti l'intervento si impegnano a cedere gratuitamente le aree necessarie per l'eventuale realizzazione delle opere per la costruzione della corsia di immissione su via Fossolo, secondo lo schema progettuale in allegato, per migliorare l'accesso al parcheggio del supermercato alimentare confinante, vista la non trascurabile incidenza dei flussi di svolta.

COMPETENZE E PARTECIPAZIONE ECONOMICA

Ai fini di una corretta ripartizione delle competenze onerose per l'attuazione della Variante al Progetto di Valorizzazione Commerciale le opere da attuare nell'intera area oggetto di Variante sono così ripartite:

- a) opere di urbanizzazione strettamente funzionali all'intervento ex Fiat, e pertanto da realizzare a carico del soggetto attuatore:
 - 1. la nuova viabilità di collegamento tra via Fossolo e via Emilia Levante, prevista dal vigente PRG, a seguito di esplicita richiesta dell'attuatore (c.d. IV pacchetto bis - O.d.G. n. 370/2001);
 - 2. la risoluzione dell'incrocio Fossolo-Felsina;
 - 3. i percorsi pedonali e ciclabili.
- b) interventi infrastrutturali previsti dal PRG vigente e dal Piano Urbano Traffico (di seguito denominato P.U.T.) entro il perimetro della Variante al Progetto di Valorizzazione Commerciale da realizzare direttamente dall'Amministrazione Comunale:
 - 1. il sottopasso ferroviario di via Fossolo;
 - 2. la fermata e le opere connesse del SFM;
 - 3. Il progetto TPGV e le opere connesse;
 - 4. il "Progetto Pilota per la realizzazione di interventi sperimentali multisettoriali per migliorare la sicurezza stradale".
- c) interventi infrastrutturali di riqualificazione commerciale direttamente previsti dalla Variante al Progetto di Valorizzazione Commerciale:
 - 1. la sistemazione di via Dagnini (parcheggi, marciapiedi);
 - 2. la ristrutturazione del mercato di via Sigonio;
 - 3. l'illuminazione dei portici di via Mazzini (fino alla Chiesa di S.Maria degli Alemanni).

Tali ultimi interventi potranno essere attuati dall'Amministrazione Comunale utilizzando, oltre ad altri finanziamenti, la partecipazione economica prevista dalla delibera di Giunta Prog. n.444/02.

Si ritiene che gli interventi che i proponenti dovranno realizzare all'esterno dell'area di proprietà siano funzionali anche alla riqualificazione dell'area, pertanto i loro costi potranno essere scomputati dalla partecipazione economica di cui sopra.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO RELATIVO ALLA RIQUALIFICAZIONE DEL MERCATO RIONALE DI VIA SIGONIO

Il progetto interessa un'area mercatale di 625 mq. in cui sono insediati attualmente 11 strutture di vendita (chioschi), che vendono prevalentemente prodotti alimentari, e rappresenta un'attività caratteristica della zona urbana nella quale è inserita. La riqualificazione, oltre a fattori di interesse generale quali il riordino estetico e funzionale, l'adeguamento igienico sanitario e l'abbattimento delle barriere architettoniche, risponde alla necessità di un ammodernamento delle strutture di vendita.

Il progetto potrà consentire, oltre alla riqualificazione architettonica, la riorganizzazione commerciale degli spazi e l'ampliamento delle strutture di vendita, prevedendo il recupero della originaria impostazione fisica del mercato (la piazza quale luogo di scambio) mediante la realizzazione di una copertura idonea a collegare i nuovi chioschi all'area pedonale centrale ed il rifacimento delle infrastrutture di servizio.

Il generale miglioramento dei servizi, da quelli igienici all'accessibilità, e gli interventi di arredo urbano, quali la nuova pavimentazione con pietre naturali, le strutture perimetrali ed una nuova illuminazione, costituiranno fattore di attrazione e sicurezza per i consumatori, contrastando eventuali fenomeni di degrado.

Sulla base di recenti analoghi interventi di ristrutturazione effettuati, il costo complessivo degli interventi è ipotizzato in Euro 800.000 circa, comprendenti gli interventi di parte pubblica relativi alla riqualificazione urbana dell'area e la realizzazione dei nuovi chioschi.

Il progetto, sia nella parti di competenza pubblica che privata, sarà redatto ai sensi delle vigenti normative ed il Settore Ingegneria Civile e Infrastrutture del Comune di Bologna attiverà le procedure ai fini dell'approvazione dello stesso, dai cui elaborati emergeranno le caratteristiche tecniche ed economiche delle opere da realizzare.

Gruppo di lavoro:

*Cinzia Nerastri
Patrizia Corvini
Viviana Degli Esposti
Paolo Gualandi
Paola Vannini
Patrizia Barbi (redazione grafica)
Ing. Roberto Donati*

Consulenza:

*Ing. Vincenzo Abenante
Laura Beccari
ISCOM E.R.
OIKOS RICERCHE S.r.l.*

Collaborazione:

*P.E. Enzo Aldrovandi
Ing. Mauro Bertocchi
Ing. Riccardo Capelli (ATC)
Ing. Fabio Cerino
Dott.ssa Maria Adelaide Corvaglia (ARPA)
Alessandro Cuman (HERA S.p.A.)
Paolo Francia (HERA S.p.A.)
Ing. Paolo Galanti
Arch. Franco Morelli
Dott.ssa Maria Pia Pagliarusco
Gennaro Parlati
Arch. Bruno Piccolo
Geom. Mariano Rivoli
Dott.ssa Nicoletta Toffaletti
Geom. Paolo Zobbi (Dipartimento di Sanità Pubblica)*