

Accordo di Programma per la riqualificazione e lo sviluppo del Quartiere fieristico

ai sensi dell'art. 60 della Legge regionale n. 24/2017

Variante al PUG

Relazione urbanistica
Valsat

Relazione urbanistica	1
1. Premessa	2
1.1 Presupposti della variante urbanistica	2
1.2 Quadro delle varianti	3
1.3 Aspetti patrimoniali	5
1.4 Percorso procedurale	5
2. Verifica della strategia del PUG	6
2.1 Strategie urbane	6
2.2 Proposta di adeguamento dell'Azione 3.3e	14
2.3 Strategia locale	16
2.4 Valsat del PUG	17
2.5 Elementi di contrasto/non conformità con il PUG	19
2.6 Adeguamento della tavola dei Vincoli	24
3. Progetto urbano	28
3.1 Relazione illustrativa	28
3.2 Scheda norma	33
3.3 Inquadramento cartografico/Area oggetto di accordo	40
3.4 Proposta di modifica al perimetro del territorio urbanizzato	43
3.5 Relazione economico finanziaria	45
3.6 Cronoprogramma delle opere	46
Valsat	49
1. Premessa	50
2. Descrizione del progetto	52
3. Analisi delle alternative	53
4. Verifica di conformità a vincoli e prescrizioni	54
5. Sostenibilità e misure di mitigazione	64
6. Piano di monitoraggio	86

Relazione urbanistica

1. Premessa

1.1 Presupposti della variante urbanistica

Obiettivo di questo elaborato, allegato quale parte integrante all'Accordo di programma, è quello di definire contenuti di variante urbanistica verificando le condizioni di conformità delle opere, degli interventi e del programma di intervento alle disposizioni del PUG e del PTM, che, in corso di Conferenza dei Servizi preliminare, sono entrati pienamente in vigore superando la pianificazione previgente (Psc, Poc, Rue, Ptcp) che inizialmente costituiva il necessario riferimento per tali valutazioni. L'attuale assetto dell'insediamento della Fiera di Bologna discende dall'attuazione del "piano particolareggiato del Quartiere Fieristico", approvato dal Consiglio comunale nel 2006 e successivamente modificato con Variante approvata dalla Giunta comunale nel 2015, ancora vigente sebbene pressoché interamente attuato.

Il suo sviluppo, che si configura come ampliamento del polo funzionale individuato dal Ptcp e confermato dal PTM (polo integrato metropolitano), è stato definito originariamente attraverso l'"Accordo territoriale per il potenziamento del quartiere fieristico" sottoscritto ai sensi dell'art.15 della Lr 20/2000 tra Provincia di Bologna (oggi Città metropolitana), Comune di Bologna e BolognaFiere S.p.A. in data 25 gennaio 2002.

L'accordo, che quantifica in circa 50.000 mq la superficie espositiva necessaria, oltre a circa 20.000 mq di superfici a servizio, in aggiunta a quanto già realizzato e pianificato, ha demandato la definizione del disegno urbanistico alla concertazione che si sarebbe svolta nell'ambito dei nuovi strumenti di pianificazione disciplinati dalla Lr 20/2000, poi terminata nel 2008 con l'approvazione del Psc e l'individuazione di uno specifico ambito per nuovi insediamenti.

Nell'accordo territoriale è inoltre prevista la possibilità di localizzare nell'ambito nord-est servizi e superfici a supporto dell'attività fieristica o con essa compatibile e viene posta quale condizione per l'ampliamento una fascia verde di rispetto ambientale a ridosso dell'asse tangenziale – autostrada.

Successivamente, in conseguenza delle mutate esigenze del quartiere fieristico, in un contesto urbano in forte trasformazione, la Società e i medesimi enti territoriali hanno sottoscritto a partire dal 2013 una serie di protocolli di intesa che, senza rimettere in discussione le quantità insediative, hanno rinnovato e ridefinito gli obiettivi e la strategia di sviluppo del quartiere, fino alla sottoscrizione, il 9 gennaio 2020, del protocollo approvato con delibera di Giunta Comunale PG 544238 del 5 dicembre 2019, al quale è allegato il *master plan* che definisce le linee guida del progetto urbano costitutivo del presente accordo.

Nel frattempo anche il quadro della pianificazione urbanistica e territoriale è mutato e, prima il Comune di Bologna (PUG), poi la Città metropolitana (PTM), hanno adottato i nuovi strumenti ai sensi della Lr 24/2017, entrambi in regime di salvaguardia al momento di attivazione del procedimento del presente accordo di programma.

Considerato che gli strumenti allora vigenti e quelli adottati - in ragione della non conformità delle scelte insediative di pianificazione propria di Psc e PUG, per quanto previsto dalle relative leggi - non consentivano di realizzare il progetto urbano condiviso attraverso il masterplan, si è reso inizialmente necessario predisporre la variante urbanistica al Psc e al Rue, e verificare la coerenza del progetto con il

PUG.

Con l'entrata in vigore del PUG e del PTM rimane comunque la necessità di definire la variante urbanistica conseguente all'approvazione dell'accordo di programma e procedere nel contempo con un aggiornamento dell'accordo territoriale del 2002 al fine di renderlo adeguato ai contenuti dei protocolli che lo hanno seguito e, soprattutto, ai contenuti dei nuovi strumenti di pianificazione ex Lr 24/2017.

L'approvazione dell'accordo e la sua entrata in vigore non modificheranno tuttavia il perimetro del polo integrato metropolitano individuato dal PTM in continuità con il polo funzionale definito nel PTCP.

Il progetto urbano ricomprende territorialmente anche il quartiere fieristico esistente pertanto comporterà la modifica del piano attuativo ancora in vigore, limitatamente al perimetro di intervento e alla localizzazione della nuova capacità insediativa attribuita dall'accordo, fatta salva la possibilità di inserimento di nuove funzioni che possano essere considerate "a supporto" o "compatibili" con l'attività fieristica, e sostenibili dal punto di vista insediativo.

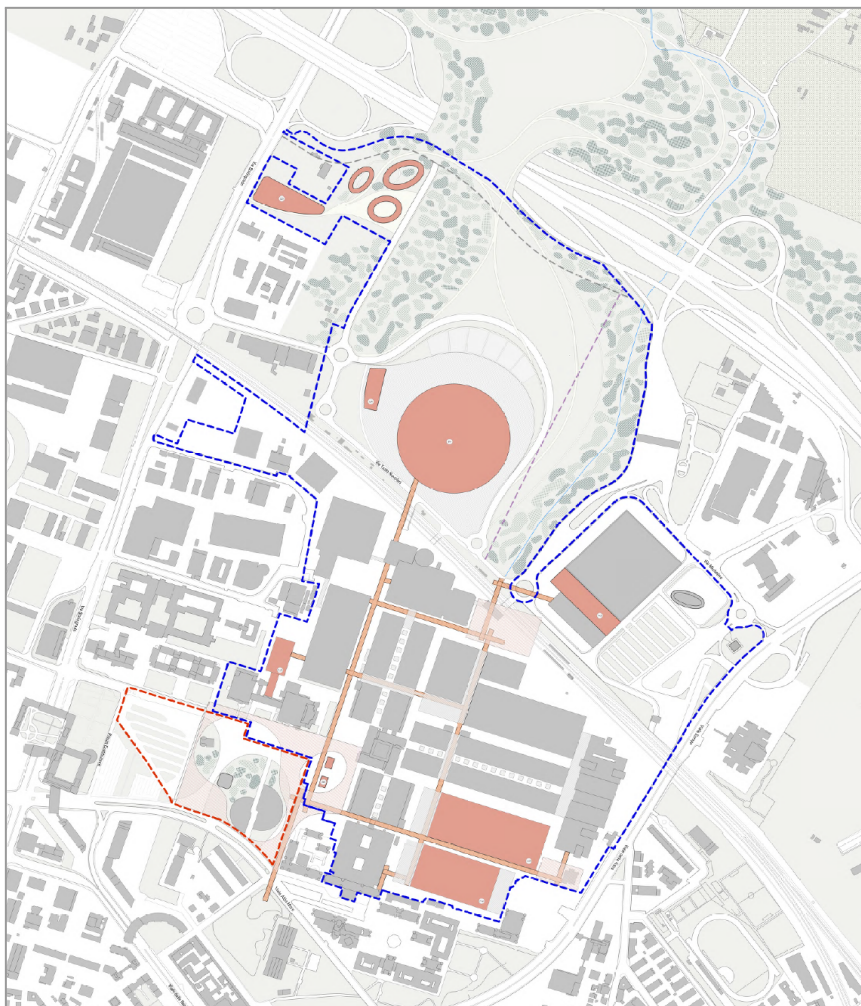
1.2 Quadro delle varianti

Nel presente documento sono verificati in particolare gli aspetti di contrasto tra il progetto e la disciplina del PUG per evidenziare gli elementi di variazione rispetto alla pianificazione vigente.

E' importante premettere che con questo accordo vengono localizzate le quantità insediative indicate nell'accordo territoriale contestualmente aggiornato, che comporta un adeguamento della strategia del PUG, attraverso un progetto urbano avente i contenuti di accordo operativo (o di piano attuativo di iniziativa pubblica), secondo quanto disciplinato dall'art. 38 della Lr 24/2017, per tutta l'area oggetto di trasformazione, prevedendo margini di flessibilità in grado di consentire possibili modifiche progettuali in relazione alle condizioni di sostenibilità verificate in sede di accordo, con riferimento a usi considerati a supporto o compatibili con le attività fieristiche e individuati un uno scenario alternativo a quello inizialmente prefigurato, di cui è emersa la necessità nel corso della Conferenza dei servizi preliminare.

Tale scenario si ispira alle linee di mandato 2021-2026 della Giunta comunale di Bologna, che esprime l'opportunità di coinvolgere il quartiere fieristico nella realizzazione di un nuovo "distretto per l'intrattenimento", per gestire al meglio lo spazio pubblico della città, di giorno e di notte, valorizzando il lavoro degli operatori notturni e sostenendo lo sviluppo delle industrie culturali e creative, e propone una maggiore integrazione con il progetto "Via della Conoscenza", attraverso l'introduzione di usi di carattere direzionale in sinergia con il polo metropolitano e centro dell'innovazione costituito dal Tecnopolo di Bologna.

L'accordo di programma supera il vigente PUA relativo al quartiere esistente per quanto riguarda il perimetro di attuazione dello strumento (con conseguente aggiornamento della scheda 21 del documento Profilo e conoscenze del PUG) e l'aumento della sua capacità insediativa, consentendo, attraverso il secondo scenario, la possibilità di insediamento di nuovi usi ricreativi sempre in una logica di supporto o compatibilità con le attività espositive proprie dell'attività fieristica.



Master plan allegato al Protocollo d'Intesa 2020

L'accordo di programma è anche lo strumento negoziale attraverso cui saranno attribuiti ulteriori diritti edificatori per il completamento autonomo della porzione non più soggetta a strumento preventivo, ovvero al lotto di proprietà Cotabo oggetto di stralcio dal perimetro del Pua, in ragione degli accordi intercorsi negli ultimi anni tra i soggetti interessati (Comune di Bologna, BolognaFiere, CoTaBo).

Attraverso l'accordo di programma vengono inoltre confermati, i diritti riconosciuti dall'Amministrazione con atto di compravendita Rep. n. 35350 fasc. n.10479 (riferiti all'inclusione nel perimetro d'intervento dell'area "Palazzo dei Congressi"), le quantità insediative relative a edifici di interesse e non sostituibili per BolognaFiere e sarà rinnovata la previsione a destinazione ricettiva che era indicata all'art. 20 del previgente Psc (scheda d'ambito n.137 "Fiera Michelino) da attuare originariamente con Piano Particolareggiato (ex comparto R5.1.n) nel frattempo decaduto.

I diritti edificatori acquisiti da BolognaFiere relativi a edifici in parte demoliti e in parte da demolire a nord della cintura ferroviaria non vengono invece considerati ai fini del calcolo della quantità insediativa attribuita dall'accordo.

La realizzazione dell'intervento comporterà una modifica del perimetro del territorio urbanizzato e conseguentemente del territorio rurale della pianura che verrà recepita nella cartografia quando la trasformazione sarà conclusa.

La Tavola dei Vincoli viene infine adeguata in relazione allo specifico elaborato "Vincoli - Infrastrutture, suolo e servitù - scala 1:5000" in ragione del mutato assetto della viabilità e della conseguente necessità di aggiornamento delle fasce di rispetto stradale, nonché delle fasce di rispetto relative alle condizioni limite di emergenza sismica.

1.3 Aspetti patrimoniali

Nel corso della Conferenza dei Servizi preliminare il proponente ha acquisito al proprio patrimonio immobiliare i terreni necessari all'attuazione dell'accordo di cui non era ancora proprietario al momento dell'istanza di avvio del procedimento. Si dà inoltre atto che il proponente BolognaFiere Spa agisce anche in rappresentanza di proprietari di aree comprese nel perimetro dell'accordo tramite atto di procura.

L'Amministrazione comunale, in adempimento degli impegni sottoscritti in sede di protocollo d'intesa, ha conferito a BolognaFiere le aree nella propria disponibilità con atto Rep 89949 del 23 dicembre 2022 in attuazione di quanto deciso dal Consiglio comunale con delibera DC/2022/98 PG 822425/2022.

1.4 Percorso procedurale

Il proponente ha presentato istanza di avvio del procedimento di accordo di programma ai sensi dell'art.60 della Lr 24/2017 in data 21 dicembre 2020.

Nel frattempo la Città metropolitana di Bologna ha istituito un tavolo tecnico per l'aggiornamento dell'accordo territoriale ai sensi dell'art.58 della Lr 24/2017, da sottoscrivere nell'ambito del medesimo accordo.

In conformità a quanto concordato nell'ambito del Protocollo d'intesa, ovvero entro 60 giorni dal ricevimento della documentazione necessaria ad attivare il procedimento, integrata in data 18 marzo 2021, e a seguito della predisposizione da parte dell'Ufficio di Piano degli elaborati relativi alle variazioni agli strumenti urbanistici - comprensivi di Valsat - conseguenti all'approvazione dell'accordo, il Sindaco di Bologna ha convocato la conferenza preliminare dei soggetti partecipanti. L'espressione dell'assenso preliminare all'accordo, da parte del rappresentante del Comune di Bologna, è preceduto da una determinazione dell'organo consiliare.

La proposta di accordo di programma e della documentazione allegata su cui viene espresso il consenso unanime da parte dei partecipanti alla Conferenza è depositata e pubblicata contemporaneamente ai fini della procedura urbanistica e ambientale - verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 (*screening*) - onde evitare la duplicazione delle forme di partecipazione ai procedimenti.

2. Verifica della strategia del PUG

2.1 Strategie urbane

La strategia urbana mirata allo sviluppo del quartiere fieristico è delineata dalla Disciplina del PUG con riferimento all'obiettivo 3 *“Attrattività e lavoro”*, da attuare attraverso l'azione *“Sostenere la qualificazione dei poli metropolitani integrati in luoghi da abitare inseriti nel contesto”*, in particolare l'Azione specifica 3.3e *“Fiera di Bologna: sviluppare la multifunzionalità del polo, migliorando le modalità di accesso alle diverse scale”*, che attualmente assume gli indirizzi condivisi con BolognaFiere S.p.A nel Protocollo d'intesa e dovrà essere oggetto di specifico adeguamento a seguito dell'entrata in vigore dell'accordo di programma per recepirne i contenuti come indicato nella proposta di modifica dei contenuti dell'Azione 3.3e.

Il progetto urbano allegato al presente accordo di programma, che è stato sviluppato proprio a partire dallo schema di assetto allegato a tale intesa, supera parzialmente il *master plan*, e quindi quanto indicato dal PUG per la trasformazione urbana, in coerenza con l'accordo territoriale contestualmente aggiornato, che consente la possibilità di localizzare una quantità insediativa superiore ai limiti originariamente indicati in ragione di un maggiore addensamento e dell'introduzione di una flessibilità rispetto agli usi ammessi nel quartiere esistente.

Gli interventi di addensamento riferiti al riconoscimento di ulteriori quantità insediative nell'area del Palazzo dei Congressi (sub comparto A0) e in quella a est del Parcheggio Michelino (sub comparto A1) sono coerenti con l'Azione 1.1c *“Favorire interventi di riuso e rigenerazione urbana delle aree edificate e dei suoli antropizzati”*, che consente proprio nelle parti di città da rigenerare la possibilità di presentare proposte di questo tipo di interventi nel rispetto delle condizioni di sostenibilità definite dalle azioni di Piano.

Con riferimento all'art. 43 del PTM si può concludere che l'intervento deve portare a una complessiva valorizzazione del polo funzionale, rispondere all'incremento di resilienza e accessibilità e favorire aspetti di riqualificazione dell'esistente e rigenerazione delle parti interessate, oltre a concorrere al fondo di perequazione del PTM.

L'Accordo territoriale che accompagna l'Accordo di programma ha quindi il compito di ridefinire le scelte strategiche riguardanti la rigenerazione dell'esistente e l'evoluzione dell'assetto territoriale e le tipologie di attività insediabili, indicando gli aspetti di cui al comma 5 dell'art. 43 del PTM (direttrici di sviluppo e consolidamento, condizioni di sostenibilità, risorse necessarie in relazione agli interventi previsti, le fonti finanziarie, la programmazione temporale e l'attuazione degli interventi, le azioni necessarie per assicurare la sostenibilità e la tutela occupazionale negli insediamenti, gli interventi finalizzati alla riduzione diretta e indiretta degli inquinanti emessi in atmosfera).

L'Accordo territoriale tiene anche in considerazione le indicazioni della griglia degli elementi strutturali di cui all'art. 16 - Ecosistemi agricoli - del PTM, con particolare riferimento alla fascia del Savena Abbandonato.

Azione 3.3e

Fiera di Bologna: sviluppare la multifunzionalità del polo, migliorando le modalità di accesso alle diverse scale

> Descrizione

La Fiera di Bologna è uno dei poli metropolitani integrati che contribuisce in modo decisivo al posizionamento del sistema metropolitano e all'implementazione delle condizioni di attrattività della città. Il quartiere fieristico (gestito da Fiere Internazionali di Bologna SpA - Bologna Fiere) consente di realizzare manifestazioni fieristiche a carattere locale e metropolitano, regionale, nazionale e internazionale. Al quartiere fieristico sono inoltre associate strutture che permettono lo svolgimento di attività convegnistiche, congressuali, espositive, culturali, dello spettacolo e del tempo libero. Accanto agli interventi di potenziamento e riqualificazione delle strutture del polo sono necessari investimenti per il miglioramento dell'accessibilità alle diverse scale.

Il PTM, ai sensi art. 41 della LR n. 24/2017, disciplina le modalità di attuazione degli interventi di rigenerazione ed eventuale ampliamento dei poli metropolitani integrati, con particolare riferimento alla necessità di prevedere la sottoscrizione dell'Accordo Territoriale. La perimetrazione del campo di applicazione rispecchia l'individuazione del PTM che dovrà essere aggiornata in sede di nuovo Accordo.

> Campo di applicazione

L'azione si applica ai seguenti elementi del Catalogo dati cartografici:

- Fiera di Bologna [>>](#).

> Indirizzi per le politiche urbane

Il Comune, la Città Metropolitana e Bologna Fiere collaborano all'implementazione di politiche che, in occasione delle più importanti manifestazioni fieristiche, siano in grado di estendere al territorio cittadino e metropolitano effetti positivi legati allo svolgimento delle fiere sia sul piano del coinvolgimento della città come meta di visita turistica da parte degli utenti delle manifestazioni fieristiche sia sul piano delle ricadute culturali e ricreative delle manifestazioni sulla città. Possono essere programmate iniziative che valorizzino in maniera temporanea sia edifici dismessi o poco utilizzati che lo spazio pubblico, per il quale sono favoriti allestimenti legati al tema delle manifestazioni fieristiche, con l'obiettivo di sperimentare nuove modalità di fruizione dell'insieme degli spazi in grado di innescare ripercussioni virtuose sulla qualità urbana e sulla vita degli abitanti delle zone circostanti.

Il Comune ha individuato come progetto per il miglioramento dell'accessibilità la realizzazione della Linea Rossa tranviaria, che serve la Fiera con tre fermate corrispondenti ai suoi principali accessi e la integra con la mobilità metropolitana.

> Indirizzi per le trasformazioni urbane

All'interno del perimetro definito in maniera ideogrammatica dal Piano sulla base del Protocollo condiviso tra Città Metropolitana, Comune e Bologna Fiere in data 8 gennaio 2020, Bologna Fiere completa gli interventi di ristrutturazione e potenziamento in corso, con riferimento ai titoli edilizi oggi validi, e programma la realizzazione di nuovi interventi di sviluppo e riqualificazione. In particolare:

- si proseguono gli interventi di riqualificazione e ampliamento del quartiere fieristico perseguendo l'obiettivo della massima integrazione urbana possibile coinvolgendo nei progetti piazza della Costituzione e le zone che costituiscono l'accesso Nord - Michelino;
- l'accessibilità carrabile dal sistema autostradale e l'utilizzazione del parcheggio Michelino sono integrate con l'arrivo della linea tranviaria e l'implementazione di un centro di mobilità, come previsto dal PUMS in vigore;
- viene realizzato un nuovo padiglione multiuso connesso ai percorsi del quartiere, al parcheggio Michelino, alla via Stalingrado e in prospettiva collegabile al Parco Nord;
- l'integrazione urbana e paesaggistica è assicurata da nuovi edifici e funzioni e da un nuovo assetto paesaggistico delle aree comprese tra il sistema Autostrade-Tangenziale e la linea ferroviaria di cintura;
- Bologna Fiere prosegue inoltre il suo lavoro di continuo adeguamento delle strutture e dei servizi esistenti per rispondere in maniera aggiornata alle richieste del mercato fieristico internazionale e ad altri possibili usi integrabili nel contesto, nonché al soddisfacimento di sempre nuovi requisiti di sostenibilità e compatibilità ambientale, salvaguardando la logica di qualità architettonica di edifici e spazi di percorrenza, che ha contraddistinto nel tempo la sua azione;
- in relazione all'enorme impatto in termini di microclima che l'area del polo fieristico origina, si richiede la predisposizione di uno specifico studio di approfondimento in merito, prodromico alla predisposizione di uno specifico progetto di mitigazione degli impatti e contenimento degli impatti prodotti con interventi che utilizzino in via prioritaria soluzioni riconducibili alle *Nature Based Solutions* (NBS).

La trasformazione delle aree interessate dall'accordo può contribuire inoltre al raggiungimento degli obiettivi che sostanziano la "visione" complessiva del piano attraverso ulteriori azioni di carattere più generale, nel seguito esaminate in relazione alla proposta progettuale e al contesto in cui si inserisce.

Resilienza e ambiente

Favorire la rigenerazione di suoli antropizzati e contrastare il consumo di suolo

Azione 1.1a - Favorire il recupero e l'efficientamento del patrimonio edilizio esistente

Campo di applicazione: Sub comparto A0

L'azione non si applica direttamente con la trasformazione urbana pianificata - che nel quartiere storico è riconducibile a interventi di addensamento e sostituzione -, tuttavia non si può escludere la qualificazione edilizia di edifici esistenti che potrebbero essere oggetto di intervento diretto nell'ambito della riqualificazione del QF nel suo complesso.

Azione 1.1c - Favorire interventi di riuso e rigenerazione urbana delle aree edificate e dei suoli antropizzati

Campo di applicazione: Sub comparto A0, Sub comparto A1.

Si applica attraverso le misure di sostenibilità inserite nella Valsat del presente accordo riferite agli interventi di addensamento (Palazzo dei Congressi, parcheggio Michelin e adiacente struttura ricettiva).

Azione 1.1d - Prevedere interventi di de-sigillazione e de-pavimentazione dei suoli

Campo di applicazione: progetto urbano complessivo

L'azione si intende applicata sia nella porzione storica del quartiere, di cui si dovrà dimostrare in sede di rilascio del titolo edilizio l'adeguatezza dei sistemi di laminazione, che in quella oggetto di ampliamento con riferimento controllo dei volumi di deflusso meteorico scaricati nel ricettore Savena Abbandonato.

Sviluppare l'ecorete urbana

Azione 1.2a - Salvaguardare la biodiversità e i principali servizi ecosistemici di collina e di pianura

Campo di applicazione: Sub comparto A2, Comparto B, Comparto C

L'azione si intende applicata poiché, anche se la porzione di territorio agricolo residuale oggetto di trasformazione viene parzialmente edificata in ragione del prevalere degli obiettivi dell'azione 3.3e, permane una significativa area su cui è previsto l'aumento delle dotazioni ecologiche, con particolare riferimento alle fasce di salvaguardia, mitigazione e ambientazione dell'asse autostradale tangenziale.

Azione 1.2b - Potenziare l'infrastruttura verde urbana

Campo di applicazione: progetto urbano complessivo

L'azione si applica attraverso specifica condizione di sostenibilità riferita alla componente RIE nella Valsat del presente accordo.

Azione 1.2c - Costruire un'infrastruttura blu urbana

Campo di applicazione: progetto urbano complessivo

L'azione si applica attraverso specifica condizione di sostenibilità riferita alla componente Acque nella Valsat del presente accordo in relazione al ripristino idraulico del Savena abbandonato al quale dovrà essere garantita idonea funzionalità.

Azione 1.2d - Mantenere in alveo le portate naturali e ridurre i prelievi da acque di falda

Campo di applicazione: progetto urbano complessivo

L'azione si applica attraverso specifica condizione di sostenibilità riferita alla componente Acque nella Valsat del presente accordo

Prevenire e mitigare i rischi ambientali

Azione 1.3a - Contenere i rischi naturali

Campo di applicazione: progetto urbano complessivo

L'azione si intende applicata attraverso le misure finalizzate al rispetto dei vincoli e delle tutele richiamati con particolare riferimento alla pericolosità idraulica e al rischio sismico.

Azione 1.3c - Mitigare l'effetto isola di calore in ambito urbano e introdurre misure finalizzate all'adattamento climatico degli edifici

Campo di applicazione: progetto urbano complessivo

L'azione, richiamata anche nell'azione 3.3e (scheda del polo integrato metropolitano) si applica attraverso specifica condizione di sostenibilità riferita alla componente Energia ed emissioni nella Valsat del presente accordo, ovvero dimostrando che il benessere microclimatico sull'area interessata dall'intervento nello scenario di progetto è mantenuto o è migliorato rispetto allo stato di fatto.

Azione 1.3d - Ridurre l'esposizione della popolazione agli inquinamenti e rischi antropici

Campo di applicazione: progetto urbano complessivo

Inquinamento acustico/atmosferico: l'azione si intende applicata poiché la trasformazione non prevede usi abitativi e la dotazione di verde pubblico, che non contiene attrezzature per la sosta prolungata delle persone è stata progettata principalmente con funzione di mitigazione dell'asse autostradale/tangenziale

Inquinamento elettromagnetico: l'azione si intende applicata attraverso il rispetto dei limiti imposti dal vincolo e l'interramento dell'esistente elettrodotto di media tensione.

Stabilimenti a rischio di incidente rilevante: l'azione non si applica poiché non interessa aree a rischio di incidente rilevante.

Sostenere la transizione energetica e i processi di economia circolare

Azione 1.4a - Promuovere e incentivare diverse forme di efficientamento energetico e l'equa accessibilità a servizi energetici a basso impatto ambientale

Campo di applicazione: progetto urbano complessivo

L'azione si applica attraverso specifica condizione di sostenibilità riferita alla componente Clima ed Energia nella Valsat del presente accordo.

Azione 1.4b - Programmare la diffusione di impianti di produzione energetica da fonti rinnovabili creando reti di distribuzione locale

Campo di applicazione: progetto urbano complessivo

L'azione si applica attraverso specifica condizione di sostenibilità riferita alla componente Clima ed Energia nella Valsat del presente accordo.

Azione 1.4c - Incentivare l'economia circolare dei materiali da costruzione e da scavo

Campo di applicazione: progetto urbano complessivo

L'azione si applica attraverso specifica condizione di sostenibilità riferita alla componente Suolo e sottosuolo nella Valsat del presente accordo.

Azione 1.4d - Incrementare il riciclo e ridurre la produzione dei rifiuti

Campo di applicazione: progetto urbano complessivo

L'azione si applica attraverso specifica condizione di sostenibilità riferita alla componente Rifiuti nella Valsat del presente accordo.

Abitabilità e inclusione

Garantire la diffusione di una rete equilibrata di attrezzature e servizi di qualità

Azione 2.2a - Favorire la riqualificazione e la realizzazione delle dotazioni territoriali

Campo di applicazione: progetto urbano complessivo

L'azione si intende applicata attraverso il reperimento delle dotazioni nel rispetto del RE e la loro realizzazione secondo il cronoprogramma allegato alla convenzione urbanistica.

L'accordo prevede la possibilità di realizzare le dotazioni in modo differenziato per gli interventi riferibili all'addensamento del quartiere esistente con la condizione che le specifiche urbanizzazioni e misure di sostenibilità siano preventive o contestuali alle trasformazioni.

Azione 2.2b - Sostenere una equilibrata diffusione di spazi per la cultura

Campo di applicazione: progetto urbano complessivo

L'azione si intende applicata poiché il progetto urbano risponde all'obiettivo di diversificazione dell'offerta cittadina in tema di spazi dedicati a eventi sportivi e ricreativi e culturali.

Azione 2.2c - Favorire i servizi e le attività commerciali di vicinato

Campo di applicazione: comparto B

Il primo scenario insediativo prevede l'insediamento di medio-piccole e/o una medio-grande strutture commerciali per una Sv complessiva inferiore a 2.500 mq: questa azione, in contrasto con la disciplina di PUG, consegue dalle previsioni dell'accordo territoriale del polo metropolitano integrato aggiornato in sede di accordo di programma. Nel caso del secondo scenario proposto l'azione si intende applicata poiché si prevede l'insediamento di una medio piccola struttura commerciale, inferiore ai 1.500 mq di Sv.

Azione 2.2d - Sostenere una logistica urbana sostenibile

Campo di applicazione: comparto C

Il progetto prevede che al comparto C avente destinazione ad attività logistica sia assegnata una superficie utile pari a 1.500 mq, in contrasto con la disciplina di PUG che ne prevede la possibilità di insediamento solo all'interno del territorio urbanizzato. Si precisa che tale uso si intende comunque ammissibile solo in quanto funzionale alle attività del Quartiere fieristico.

Ridisegnare gli spazi e le attrezzature

Azione 2.3a - Rendere la città universalmente accessibile

Campo di applicazione: progetto urbano complessivo.

L'azione si intende applicata con riferimento alla progettazione degli spazi pubblici e ad uso pubblico.

Azione 2.3b - Realizzare spazi aperti ed edifici pubblici di alta qualità architettonica e ambientale

Campo di applicazione: progetto urbano complessivo.

L'azione si intende applicata con riferimento alla progettazione degli spazi pubblici e ad uso pubblico.

Azione 2.3c - Rinnovare lo spazio stradale in termini di qualità formale ed ambientale, accessibilità e sicurezza

Campo di applicazione: progetto urbano complessivo

L'azione si intende applicata con riferimento alla progettazione della nuova viabilità e agli interventi previsti su quella esistente (via Zambecari/via Ondina Valla). L'accessibilità al trasporto pubblico locale è garantita attraverso il centro di mobilità metropolitano "Michelino".

Conservare i caratteri del paesaggio storico urbano rinnovandone il ruolo

Azione 2.4c - Garantire la conservazione del patrimonio d'interesse storico architettonico e culturale testimoniale

Campo di applicazione: Sub comparto A0, Sub comparto A2

Per quanto riguarda il quartiere storico l'azione si intende applicata attraverso una modalità attuativa riferita agli interventi di addensamento che imponga la coerenza del loro inserimento in relazione agli edifici di interesse storico architettonico del moderno presenti.

Per quanto riguarda gli edifici e i ruderi di interesse documentale siti nel territorio non urbanizzato compreso tra la cintura ferroviaria e l'asse autostradale tangenziale, l'azione non trova applicazione poiché la loro conservazione rende inattuabile il progetto urbano, considerato in questo caso interesse pubblico prevalente dalla norma stessa che comunque prevede la necessità di dimostrare l'impossibilità di tale conservazione e prescrive che la demolizione possa avvenire solo contestualmente all'inizio lavori dell'opera oggetto di accordo.

Azione 2.4d - Valorizzare l'architettura e gli agglomerati di interesse culturale e testimoniale del Secondo Novecento

Campo di applicazione: Sub comparto A0

L'azione si intende applicata con una modalità attuativa riferita agli agglomerati d'interesse culturale e testimoniale del Secondo Novecento che costituiscono il nucleo storico del quartiere fieristico finalizzata al rispetto dei caratteri del disegno urbanistico originario, realizzando gli interventi di addensamento e sostituzione urbana in analogia ai piani di iniziativa pubblica.

Attrattività e lavoro

Sostenere una complessiva re-infrastrutturazione urbana

Azione 3.1b - Garantire il miglioramento delle infrastrutture urbane con gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia

Campo di applicazione: progetto urbano complessivo.

L'azione si intende applicata con riferimento alle nuove urbanizzazioni.

Azione 3.1d - Qualificare ruolo e riconoscibilità delle porte di accesso alla città e realizzare un sistema di centri di mobilità

Campo di applicazione: Sub comparto A1

Il progetto urbano interagisce direttamente con il centro di mobilità Michelino, che costituisce elemento fondamentale per l'accessibilità pubblica e privata al quartiere fieristico comprensivo delle nuove funzioni ricreative e di spettacolo (parcheggio scambiatore, capolinea linea Rossa del tram e terminal area Fiera) con il quale si deve integrare.

Azione 3.1e - Migliorare la funzionalità del sistema autostrada-tangenziale, mitigando gli impatti e riqualificando le aree di contatto con la città

Campo di applicazione: Sub comparto A2, comparto B, Comparto C

L'azione si intende applicata attraverso la progettazione della fascia boscata a integrazione delle misure di sostenibilità già previste dal progetto del "Passante di nuova generazione".

Azione 3.1f - Realizzare la rete tranviaria urbana

Campo di applicazione: progetto urbano complessivo

L'azione si intende applicata attraverso la realizzazione della prima linea del tram (Linea Rossa), che, partendo dal capolinea di Borgo Panigale e proseguendo lungo via Marco Emilio Lepido, collega alcuni dei principali poli della città quali l'Ospedale Maggiore e, attraversando il centro storico, la Stazione ferroviaria di Bologna centrale e l'Autostazione delle corriere, fino a raggiungere attraverso una diramazione il capolinea Fiera e l'insediamento CAAB/Meraville/F.I.Co. Il quartiere fieristico è servito da 3 fermate: via A. Moro (palazzo degli Affari), via della Fiera (sede RAI/terza torre Regione) e capolinea Michelino (centro di mobilità metropolitano).

Azione 3.1g - Estendere ed integrare la trama portante della rete ciclabile urbana ed extraurbana

Campo di applicazione: progetto urbano complessivo

L'azione si intende applicata attraverso la progettazione di nuovi percorsi ciclabili collegati alla rete cittadina, che, proseguendo quelli previsti nell'ambito del progetto definitivo della Linea Rossa del tram, e integrandosi con quelli realizzati da ASPI/Autostrade Spa nell'ambito del Passante Urbano, garantiranno il collegamento tra viale Europa e via Stalingrado (Tecnopolo) in direzione est-ovest e il collegamento con il parco Nord in direzione nord-sud.

Sostenere la qualificazione dei poli metropolitani integrati in luoghi da abitare inseriti nel contesto

Azione 3.3e - Fiera di Bologna: sviluppare la multifunzionalità del polo, migliorando le modalità di accesso alle diverse scale

Campo di applicazione: progetto urbano complessivo

L'azione si intende applicata attraverso l'approvazione del presente accordo che aggiorna contestualmente anche l'Accordo Territoriale di riferimento e sarà oggetto di adeguamento dopo la sua entrata in vigore, come meglio specificato nel seguente paragrafo.

2.2 Proposta di adeguamento dell'Azione 3.3e

L'azione specifica che detta gli indirizzi per lo sviluppo del quartiere fieristico viene in parte superata dai contenuti dell'accordo, pertanto si propone di adeguare questa parte della Disciplina come di seguito riportato.

Azione 3.3e

Fiera di Bologna e Tecnopolo: sviluppare la multifunzionalità dei poli, migliorando le modalità di accesso alle diverse scale

> Descrizione

La Fiera di Bologna è uno dei poli metropolitani integrati che contribuisce in modo decisivo al posizionamento del sistema metropolitano e all'implementazione delle condizioni di attrattività della città. Il quartiere fieristico (gestito da Fiere Internazionali di Bologna SpA - Bologna Fiere) consente di realizzare manifestazioni fieristiche a carattere locale e metropolitano, regionale, nazionale e internazionale. Al quartiere fieristico sono inoltre associate strutture che permettono lo svolgimento di attività convegnistiche, congressuali, espositive, culturali, dello spettacolo e del tempo libero. Accanto agli interventi di potenziamento e riqualificazione delle strutture del polo sono necessari investimenti per il miglioramento dell'accessibilità alle diverse scale. La multifunzionalità del quartiere può essere ulteriormente incentivata in relazione allo sviluppo di altre politiche del Comune, come quelle legate alla "Città della Conoscenza" e quelle legate allo sviluppo di un distretto per l'intrattenimento legato ad una migliore diffusione delle attività di questo tipo nella città. Di particolare rilevanza la presenza limitrofa del polo metropolitano integrato del Tecnopolo Manifattura, che rappresenta un nodo fondamentale della "Città della Conoscenza" ed è l'Hub della Data Valley, l'articolato ecosistema innovativo dell'Emilia-Romagna basato su ricerca, imprese e competenze, di crescente importanza internazionale. Questi importanti comparti urbani sono accessibili, ma non connessi, da via Stalingrado, oggi connotata da caratteri di mera arteria infrastrutturale.

3123

Il PTM, ai sensi art. 41 della LR n. 24/2017, disciplina le modalità di attuazione degli interventi di rigenerazione ed eventuale ampliamento dei poli metropolitani integrati, con particolare riferimento alla necessità di prevedere la sottoscrizione dell'Accordo Territoriale. La perimetrazione del campo di applicazione che attualmente rispecchia l'individuazione del PTM sarà aggiornata in sede di Accordo.

3124

> Campo di applicazione

L'azione si applica ai seguenti elementi del Catalogo dati cartografici:

- Fiera di Bologna >>.

3125

> Indirizzi per le politiche urbane

Il Comune, la Città Metropolitana e Bologna Fiere collaborano all'implementazione di politiche che, in occasione delle più importanti manifestazioni fieristiche, siano in grado di estendere al territorio cittadino e metropolitano effetti positivi legati allo svolgimento delle fiere sia sul piano del coinvolgimento della città come meta di visita turistica da parte degli utenti delle manifestazioni fieristiche sia sul piano delle ricadute culturali e ricreative delle manifestazioni sulla città. Possono essere programmate iniziative che valorizzino in maniera temporanea sia edifici dismessi o poco utilizzati che lo spazio pubblico, per il quale sono favoriti allestimenti legati al tema delle manifestazioni fieristiche, con l'obiettivo di sperimentare nuove modalità di fruizione dell'insieme degli spazi in grado di innescare ripercussioni virtuose sulla qualità urbana e sulla vita degli abitanti delle zone circostanti. Si intendono insediabili attività legate allo sviluppo di un distretto per l'intrattenimento legato ad una migliore diffusione delle attività di questo tipo nella città.

3126

Il Comune ha individuato come progetto per il miglioramento dell'accessibilità la realizzazione della linea Rossa tranviaria, che serve la Fiera con tre fermate corrispondenti ai suoi principali accessi e la integra con la mobilità metropolitana.

3127

Il Comune individua l'arteria di via Stalingrado come sistema portante e connettivo del quartiere fieristico e del Tecnopolo, e di numerose aree adiacenti attuate, in trasformazione o dismesse, valorizzandone il ruolo attraverso la visione strategica di un asse urbano innovativo, cardine della progettualità del distretto. Si indirizza l'insieme delle azioni progettuali all'ottenimento di un tessuto integrato, variegato, vissuto, attivo.

> Indirizzi per le trasformazioni urbane

All'interno del perimetro definito dal Piano sulla base dell'Accordo di programma con valore di Accordo Territoriale sottoscritto tra Città Metropolitana, Comune e BolognaFiere in data 8 gennaio 2020, BolognaFiere completa gli interventi di ristrutturazione e potenziamento in corso, con riferimento ai titoli edilizi oggi validi, e programma la realizzazione di nuovi interventi di sviluppo e riqualificazione. In particolare:

3128

- riqualificazione e ampliamento del quartiere fieristico perseguendo l'obiettivo della massima integrazione urbana possibile coinvolgendo nei progetti piazza della Costituzione e le zone che costituiscono l'accesso Nord - Michelino;
- integrazione dell'accessibilità carrabile dal sistema autostradale e l'utilizzazione del parcheggio Michelino sono integrate con l'arrivo della linea tranviaria e l'implementazione di un centro di mobilità, come previsto dal PUMS in vigore;
- realizzazione di un nuovo padiglione multiuso connesso ai percorsi del quartiere, nella parte nord del polo (connesso anche al parcheggio Michelino, alla via Stalingrado e in prospettiva collegabile al parco Nord), oppure nella parte sud (connesso agli ingressi da via Aldo Moro e viale della Fiera);
- assicurazione dell'integrazione urbana e paesaggistica verso nord, tramite nuovi edifici e funzioni che realizzino un nuovo assetto paesaggistico delle aree comprese tra il sistema Autostrade-Tangenziale e la linea ferroviaria di cintura

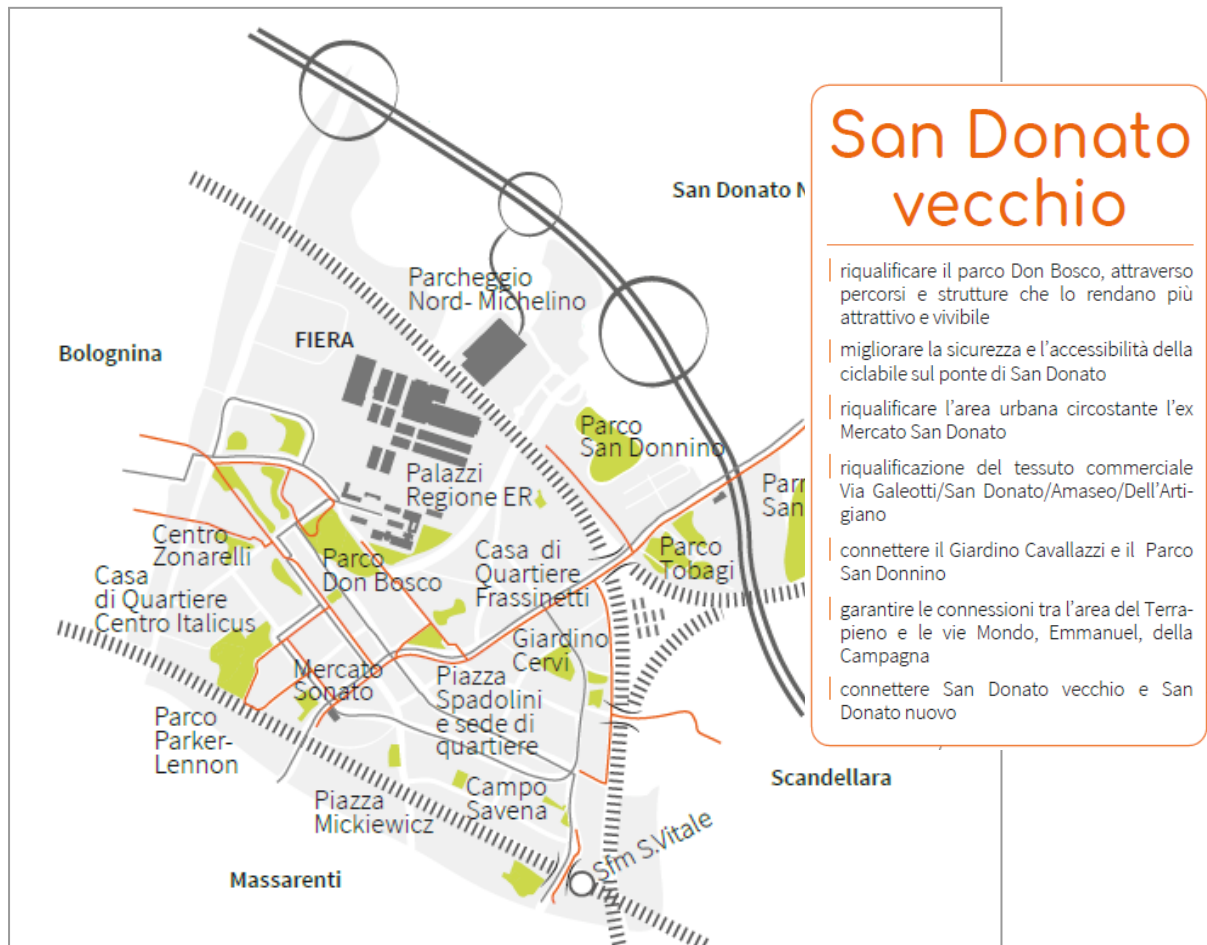
- continuo adeguamento delle strutture e dei servizi esistenti per rispondere in maniera aggiornata alle richieste del mercato fieristico internazionale e ad altri possibili usi integrabili nel contesto, nonché al soddisfacimento di sempre nuovi requisiti di sostenibilità e compatibilità ambientale;
- in relazione all'enorme impatto in termini di microclima che l'area del polo fieristico origina, si richiede la predisposizione di uno specifico studio di approfondimento in merito, prodromico alla predisposizione di uno specifico progetto di mitigazione degli impatti e contenimento degli impatti prodotti con interventi che utilizzino in via prioritaria soluzioni riconducibili alle *Nature Based Solutions* (NBS).

Per quanto riguarda il Polo metropolitano integrato del Tecnopolo, nell'ambito del procedimento unico ex art. 36 octies Lr 20/2000, approvato dalla Regione con DGR 2150/2015, è stato contestualmente approvato il P.O.C. "Riqualificazione e recupero funzionale dell'ex Manifattura Tabacchi per la realizzazione del Tecnopolo di Bologna", con delibera di Consiglio comunale O.d.G. n. 371 del 14 dicembre 2015 Pg. n. 376812/2015. Il masterplan allegato costituisce un fondamentale riferimento per l'approvazione dei progetti. I futuri interventi saranno localizzati con procedimento unico come individuato dall'art. 53 della Lr 24/2017. L'articolazione della porzione a nord di via della Manifattura, dove andranno collocati nuovi volumi tecnici non inizialmente previsti, sarà oggetto di nuovo disegno. L'integrazione del Tecnopolo alle aree fieristiche e multifunzionali prospicienti il fronte opposto di via Stalingrado, e la riqualificazione dell'asse stradale sono obiettivi da perseguire con i progetti di completamento della struttura.

2.3 Strategia locale

La strategia locale, che misura il livello di vivibilità delle singole parti della città mappando per ognuna rischi, opportunità e obiettivi specifici per guidare attraverso l'ascolto dei cittadini gli interventi migliorativi pubblici e privati a quel territorio, è rappresentata nella scheda "San Donato Vecchio" di cui il quartiere fieristico rappresenta un elemento di forte connotazione, senza costituire tuttavia una vera centralità per gli abitanti, che risiedono prevalentemente nella parte storica dell'areale.

In questo contesto l'inserimento del progetto di sviluppo della fiera, accompagnato dall'implementazione di funzioni ricreative e dalla realizzazione di un parco urbano in relazione diretta con il corridoio del Savena Abbandonato, potrebbe creare occasioni di fruizione di un'area fino ad oggi poco interessante per i residenti, che si inserisce a pieno titolo nel sistema complessivo delle dotazioni verdi che saranno realizzate per rendere sostenibile il potenziamento dell'asse autostradale e tangenziale.



2.4 Valsat del PUG

La rispondenza del progetto urbano agli indicatori individuati dalla Valsat del PUG, con riferimento alla necessità di miglioramento dell'accessibilità del polo fieristico potenziato, è valutabile principalmente nel suo livello di integrazione con il centro di mobilità metropolitana "Michelino", dove si attesta il capolinea del trasporto pubblico (linea Rossa del tram) e si concentra una quota importante della sosta privata (parcheggio esistente). La presenza del vicino casello autostradale e della fermata ferroviaria sulla linea di cintura (ancorché utilizzata sono occasionalmente), nonché la prevista realizzazione del "terminal area Fiera" dedicato linee bus private a percorrenza extraurbana nel parcheggio a raso adiacente il capolinea tranviario, renderanno l'accesso nord al polo fieristico determinante per la sua attrattività e per la possibilità di svolgere anche contemporaneamente diverse manifestazioni in un'ottica di ottimizzazione degli spazi. Questa opportunità è rivolta anche alla fruizione dell'edificio polivalente in grado di ospitare eventi ricreativi e sportivi di grande importanza, la cui distanza dal centro di mobilità, compatibile con lo spostamento a piedi, impone tuttavia la progettazione di un percorso adeguato a ospitare consistenti flussi di persone.

> Fiera di Bologna: interventi di miglioramento dell'accessibilità

Situazione attuale



Profilo e conoscenze > scheda 13

La Fiera di Bologna è uno dei poli metropolitani integrati che contribuisce in modo decisivo al posizionamento del sistema metropolitano e all'implementazione delle condizioni di attrattività della città. Il quartiere fieristico consente di realizzare manifestazioni fieristiche a carattere locale e metropolitano, regionale, nazionale e internazionale. Al quartiere fieristico sono inoltre associate strutture che permettono lo svolgimento di attività convegnistiche, congressuali, espositive, culturali, dello spettacolo e del tempo libero.

Tendenza da monitorare

Accanto agli interventi di potenziamento e riqualificazione delle strutture del polo, sono necessari investimenti per il miglioramento dell'accessibilità alle diverse scale.

Trend

> Fiera di Bologna: interventi di miglioramento dell'accessibilità [n.]

Valore di riferimento

Valore attuale

Trend atteso

-

-



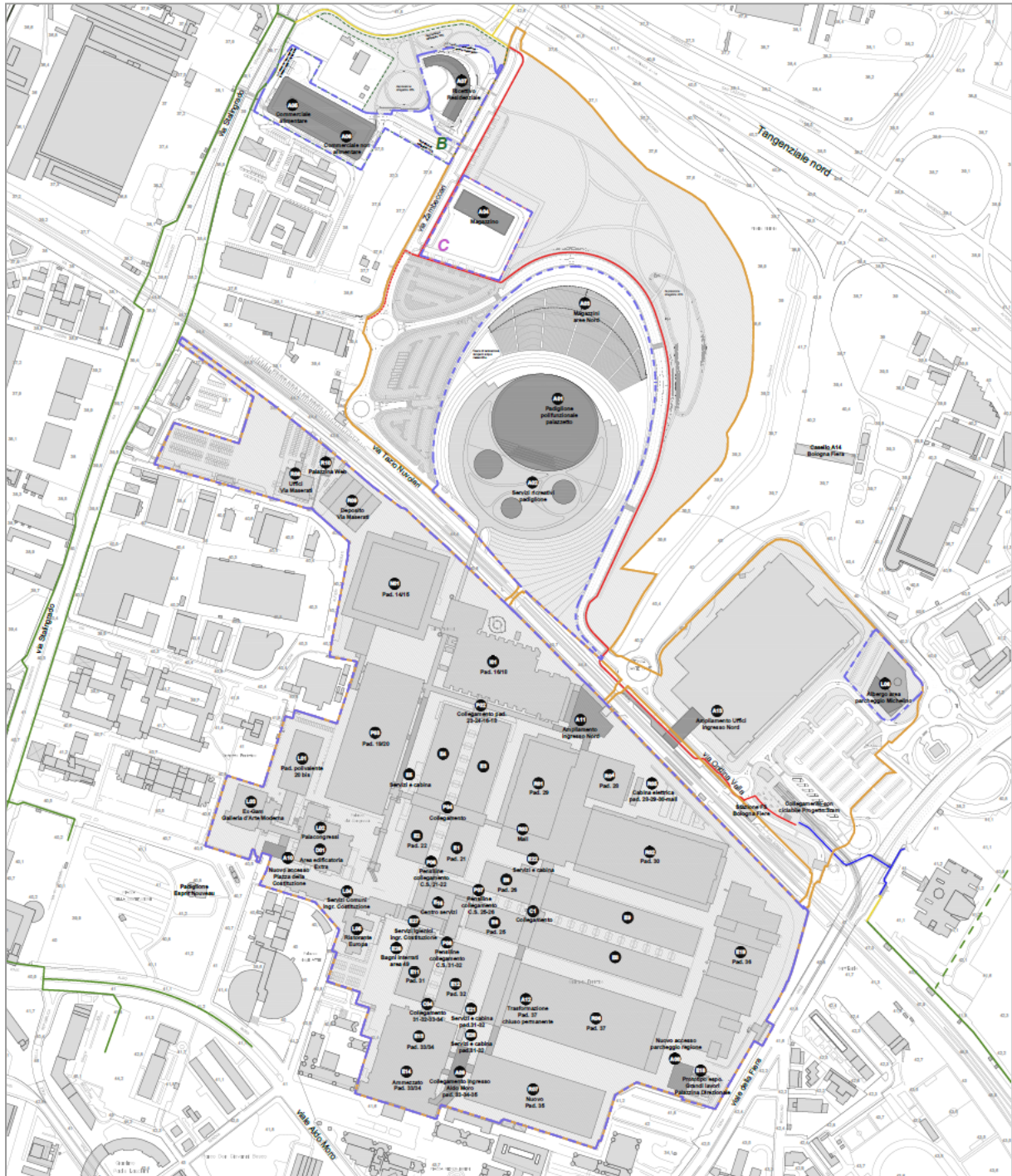
Ipotesi di perfezionamento dell'indicatore

Per quanto riguarda la mobilità ciclabile il progetto garantisce la continuità con gli interventi previsti in via Ondina Valla dal progetto definitivo del tram fino al collegamento con la rete ciclabile di via Stalingrado attraverso il nuovo percorso previsto in fregio alla nuova viabilità pubblica in sostituzione dell'attuale via Tazio Nuvolari. Quest'ultimo sarà raccordato a nord, attraverso la riqualificazione di via Zambeccari, con gli interventi a carico di ASPI/Autostrade Spa per la realizzazione del passante autostradale, e più a sud direttamente con la porzione di via Stalingrado che intercetta via Zambeccari. Tuttavia in sede di progettazione esecutiva, come indicato nelle misure di sostenibilità della Valsat del presente procedimento, occorrerà attenersi a quanto previsto nell'ambito del progetto della linea tranviaria e andranno puntualmente sviluppati aspetti di dettaglio per quanto riguarda i punti di connessione tra i due interventi, assicurando la piena coerenza tra gli stessi, tenendo conto anche degli sviluppi progettuali riguardanti l'area destinata a struttura ricettiva a nord del centro di mobilità. Inoltre sarà necessario rivalutare il tracciato dei nuovi percorsi in funzione dello schema del Biciplan di Bologna, completando il collegamento con l'asse Stalingrado attraverso la realizzazione "extra comparto" di corsia riservata in sede stradale a partire dalla rotatoria posta all'intersezione con via Zambeccari, e garantire la continuità ciclopeditonale nelle rotatorie di via Zambeccari e Nuvolari.

Il nuovo assetto viario nel suo complesso (carrabile e ciclo pedonale) dovrà essere verificato, nel rispetto della vigente normativa, nella fase esecutiva di progettazione, sia dal punto di vista dimensionale che funzionale, con particolare riferimento a:

- sezione trasversale della porzione di percorso ciclabile in sede propria affiancato da percorso pedonale in fregio alla nuova viabilità di collegamento (2 m per il pedonale e minimo 2,5 m di percorso ciclabile privo di qualsivoglia interferenza), che devono risultare tra loro ben differenziati;

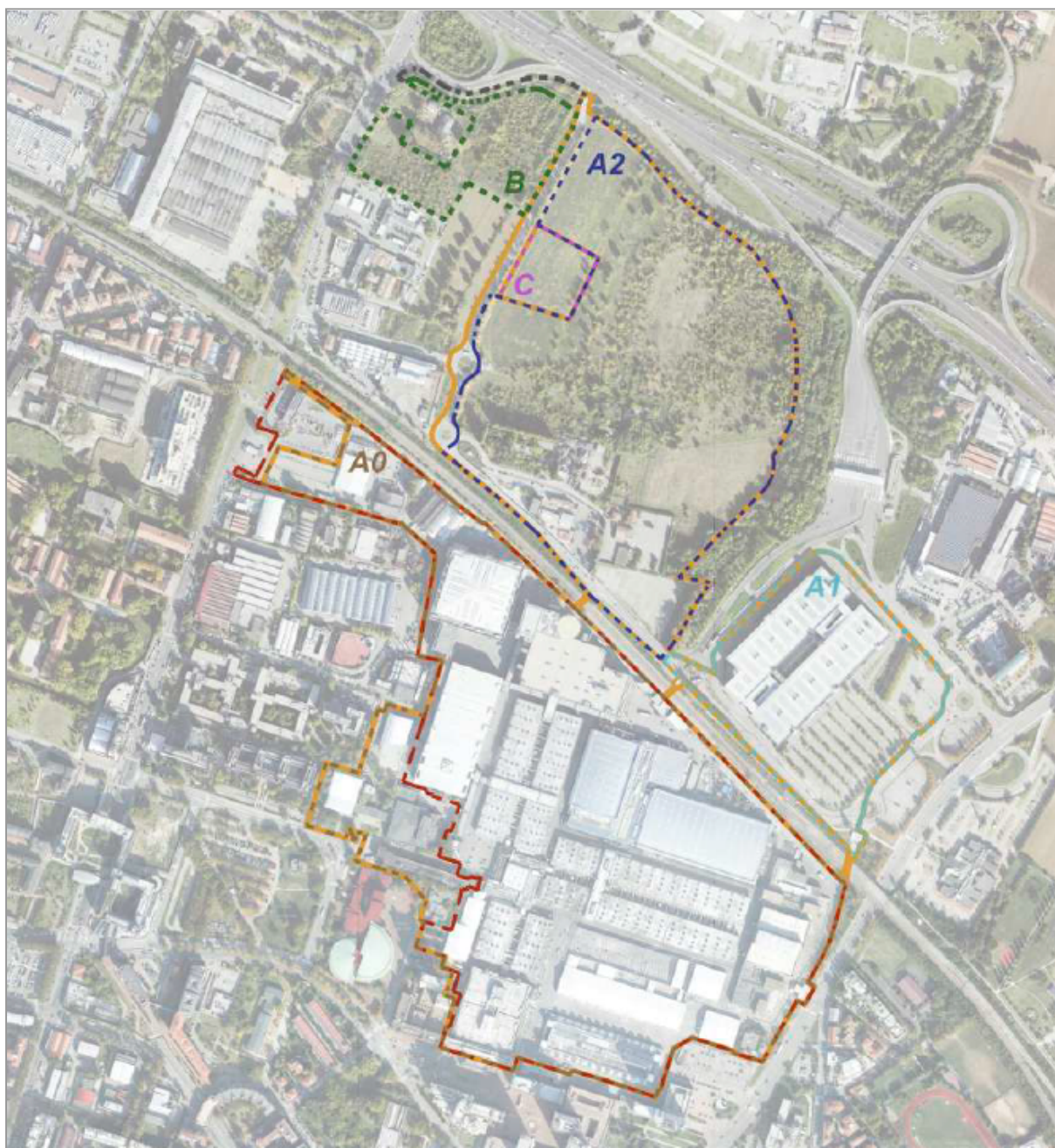
- intersezioni e punti di accesso carraio in funzione della tipologia di veicoli che dovranno utilizzare tali percorsi, come, ad esempio, i mezzi pesanti in accesso alla struttura commerciale;
- raggi di curvatura dei percorsi ciclabili e dei rami di ingresso/uscita dalle rotonde oggetto di adeguamento;
- continuità ciclo-pedonale in corrispondenza degli attraversamenti medesimi;
- assetti circolatori dei parcheggi pubblici.



Schema accessibilità ciclabile

2.5 Elementi di contrasto/non conformità con il PUG

Le aree oggetto del progetto urbano di potenziamento della fiera, sono comprese in parte all'interno del territorio urbanizzato e del polo metropolitano integrato (quartiere esistente/sub comparto A0, area parcheggio Michelino/sub comparto A1, porzione del nuovo padiglione polivalente (scenario 1) o ad uso esclusivamente fieristico (scenario 2)/sub comparto A2) e in parte nel territorio rurale adiacente, il quadrante tra la ferrovia e l'autostrada e via Stalingrado (porzione del nuovo padiglione polivalente o esclusivamente fieristico (scenario 2)/sub comparto A2, comparto B, comparto C) interessato dall'espansione della fiera e dall'insediamento di altre funzioni.



Individuazione delle aree oggetto di accordo

Il Protocollo d'Intesa e il relativo *master plan* sono stati condivisi prima dell'avvio del procedimento di formazione del PUG, che ne ha recepito, come risulta dalla verifica di coerenza, i principali contenuti. Ci sono però alcuni aspetti, definiti nel PUG in relazione a tutta la città e a temi generali per il governo del territorio, che non sono riscontrabili positivamente in relazione al progetto di sviluppo del quartiere fieristico, e che è importante evidenziare in quanto si tratta di aspetti "in variante" alla disciplina del Piano oggi pienamente in vigore.

2.5.1 Aumento di densità nel quartiere fieristico esistente (azione 1.1b)

La parte relativa al quartiere fieristico nel territorio urbanizzato, a sud della cintura ferroviaria, corrispondente alla porzione di territorio soggetta alla disciplina del vigente PUA, è definita come Parti di città da completare (azione 1.1b) nelle quali il Piano privilegia il completamento degli interventi urbanistici in corso di attuazione di cui la Fiera fa parte (si veda scheda 21 di Profilo e conoscenze) e *su istanza dei proprietari convenzionati, compatibilmente con gli obiettivi stabiliti dal presente Piano, possono essere valutate proposte di variante per rispondere ad eventuali nuove esigenze legate all'adeguamento alle strategie del PUG e all'evoluzione nel tempo della domanda. Le modifiche possono riguardare gli usi ammessi nel comparto ma non possono aumentare le capacità edificatorie né ridurre le quantità di dotazioni stabilite dalle convenzioni vigenti.*

Il caso della Fiera è del tutto particolare in quanto non si tratta di modificare funzioni, quanto di consentire alcuni interventi mirati di addensamento in punti strategici per la riqualificazione del quartiere storico, secondo quanto già prefigurato dal Protocollo. L'insediamento nel quartiere esistente di nuovi usi non direttamente legati alle attività espositive, ma compatibili con esse - anche nella prospettiva di un nuovo distretto per l'intrattenimento per meglio gestire lo spazio pubblico della città - attualmente non previsti dal progetto urbano ma consentiti dalle norme del presente accordo (uso D3), conferma tuttavia la necessità di superare i limiti della Disciplina di PUG.

2.5.2 Nuova urbanizzazione del territorio rurale

Per quanto riguarda la parte che coinvolge il territorio rurale e che quindi si configura come nuova urbanizzazione (fattispecie generalmente non prevista dal PUG) sono da considerarsi in prima istanza le indicazioni del PTM inerenti la griglia degli elementi strutturali e le norme di cui all'art. 4.2 relative all'espansione dei poli esistenti.

Si rileva che non vi sono per l'area del quadrante interessato specifiche indicazioni di esclusione. Trattandosi di un intervento che coinvolge anche una parte esterna al territorio urbanizzato, si richiama l'art. 43 del PTM, in particolare i punti 11 e 12:

11. (P) La localizzazione di un nuovo polo funzionale metropolitano integrato, ammessa in aree interne al Territorio urbanizzato o ad esso strettamente contigue, deve necessariamente rispettare le seguenti condizioni:

a) in caso di collocazione all'interno degli ambiti produttivi, deve essere garantita l'accessibilità diretta all'ambito dalla rete autostradale o dalla grande rete e deve sussistere il collegamento anche con una stazione ferroviaria, secondo i parametri e i criteri di accessibilità stabiliti dal PUMS e sviluppati nel Quadro conoscitivo diagnostico del PTM;

b) in caso di collocazione all'interno dei centri urbani, deve essere garantita la prossimità alle fermate del TPM e la capacità delle infrastrutture viarie di accesso di sostenere i nuovi flussi così come prevedibili, senza superare i livelli di congestione;

c) deve essere un'adeguata connessione alla rete ciclabile definita dal Biciplan metropolitano anche mediante ampliamento della rete ciclabile comunale

d) la capacità delle reti per la fornitura idrica ed energetica nonché per la raccolta e lo smaltimento dei reflui di sopperire adeguatamente alle esigenze del nuovo polo;

e) la salvaguardia degli ecosistemi naturali e delle risorse storico-culturali del corrispondente contesto territoriale;

f) l'attivazione della rigenerazione urbana, in particolare mediante il recupero di strutture dismesse o sottoutilizzate.

12. (P) Gli ampliamenti dei Poli esistenti sono assoggettati alle medesime condizioni localizzative previste per i nuovi Poli funzionali metropolitani integrati.

Il PUG non prevede in linea di massima la possibilità di intervento al di fuori del perimetro del territorio urbanizzato, tuttavia considera questa possibilità per il rafforzamento di funzioni già insediate, a cui si può certamente ricondurre il Quartiere fieristico, come è specificamente richiamato dall'azione 3.3e [par. 0065] della Disciplina di Piano:

Ad integrazione degli interventi di riuso e rigenerazione urbana, sono ammessi limitati casi di edificazione all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato, ovvero di nuova urbanizzazione, finalizzati comunque a migliorare la qualità urbana e ambientale del territorio mediante il rafforzamento di funzioni già insediate.

Pertanto l'Accordo di Programma conforma le previsioni relative alle funzioni complementari (ricettivo e commerciale) recependo il protocollo 2020 e l'accordo territoriale vigente e in itinere, anche in variante a questo aspetto del PUG.

Gli interventi complementari di nuova urbanizzazione riferiti ai comparti B (ricettivo e commerciale), aventi Superficie territoriale pari a 32.809 mq, concorrono alla quota complessiva del consumo di suolo ammissibile definita dall'art. 6 della Lr 24/2017 in quanto non riconducibili alle esclusioni di cui al comma 5 punto b, come invece il sub comparto A2 e il comparto C (piccola logistica a servizio del quartiere fieristico).

2.5.3 Nuovi usi commerciali (azione 2.2c)

Relativamente agli usi, oltre a quanto indicato nell'azione specifica 3.3e, sono da considerarsi i condizionamenti dell'azione 1.3d e dell'azione 2.2c. L'inserimento di previsioni diverse da quelle strettamente legate alle attività della fiera, e che si possono in qualche modo considerare ad esse complementari, nasce da una valutazione relativa al "completamento" morfologico e funzionale della parte di territorio urbanizzata tra le vie Stalingrado e Zambeccari.

Il progetto prevede nell'assetto di cui allo Scenario insediativo 1, l'insediamento di due strutture commerciali (SV = 1.500 mq/alimentare e SV = 2.000 mq/non alimentare) in un unico edificio, che la Città metropolitana ritiene in contrasto con le possibilità di insediamento previste all'art.44 delle norme del PTM.

Sarà pertanto necessario, in sede di progettazione definitiva dell'intervento, ricondurre la tipologia commerciale a quella definita dal Glossario del PTM di livello comunale, ovvero non superiore complessivamente a 2.500 mq di Sv, come peraltro già previsto nel secondo scenario insediativo

Il contrasto con l'azione 2.2c "Favorire i servizi e le attività commerciali di vicinato" riferito alla medio grande struttura, anche di rilievo comunale e quindi insediabile in conformità al PTM, può essere superato solamente con l'adeguamento dell'accordo territoriale che viene perfezionato contestualmente all'accordo di programma:

Non è ammesso l'insediamento di attività commerciali in grandi strutture e centri commerciali (E1) né in medio grandi strutture (E2) attraverso la realizzazione di interventi urbanistici, ad eccezione di previsioni conseguenti Accordi Territoriali riferiti ai poli metropolitani integrati. [par. 2107]

2.5.4 Logistica (azione 2.2d "Sostenere una logistica urbana sostenibile")

Il contrasto con l'azione 2.2d "Sostenere una logistica urbana sostenibile" riferibile alla "piccola logistica" (max 5.000 mq) prevista nel comparto C è riferita alla sua collocazione al di fuori del perimetro del territorio urbanizzato.

[2117] Nel territorio comunale è escluso l'insediamento di grande logistica e l'insediamento della media logistica è ammesso solo nell'area produttiva pianificata di Bargellino come definito nell'Azione 3.2c. L'insediamento della piccola logistica è ammesso nel territorio urbanizzato come definito nell'Azione 3.2b, ad esclusione del tessuto della città storica - nucleo di antica formazione.

Nonostante l'area sia entrata nella disponibilità patrimoniale di BolognaFiere s.p.a. e le norme condizionino l'insediamento di tale uso solo in funzione delle attività del Quartiere fieristico (consentendo eventualmente di trasferire la quantità insediativa nel sub comparto A2 con destinazione d'uso D1), la possibilità di attuare il progetto urbano allegato costituisce variante al PUG nell'ambito del presente accordo.

2.6 Adeguamento della tavola dei Vincoli

Nel paragrafo sono riportate le modifiche introdotte dall'accordo di programma alla vigente Tavola dei Vincoli, che sarà oggetto di adeguamento al termine del procedimento di approvazione del presente accordo.

Gli adeguamenti sono illustrati, per maggior comprensione della modifica, con estratti in scala 1:5000 delle tavole originali in scala 1:20.000 "Infrastrutture suolo e servitù" (fascia di rispetto stradale) e "Rischio sismico" (fascia lungo la viabilità di emergenza) e conseguono alla sostituzione dell'attuale via Tazio Nuvolari con la viabilità pubblica di collegamento est ovest, che sarà realizzata nell'ambito dell'attuazione del sub comparto A2.

Eventuali modifiche all'assetto stradale di tale viabilità, qualora non si tratti di adeguamento compreso all'interno della fascia di rispetto, comporterà la localizzazione dell'opera stradale trattandosi di nuova infrastrutturazione.

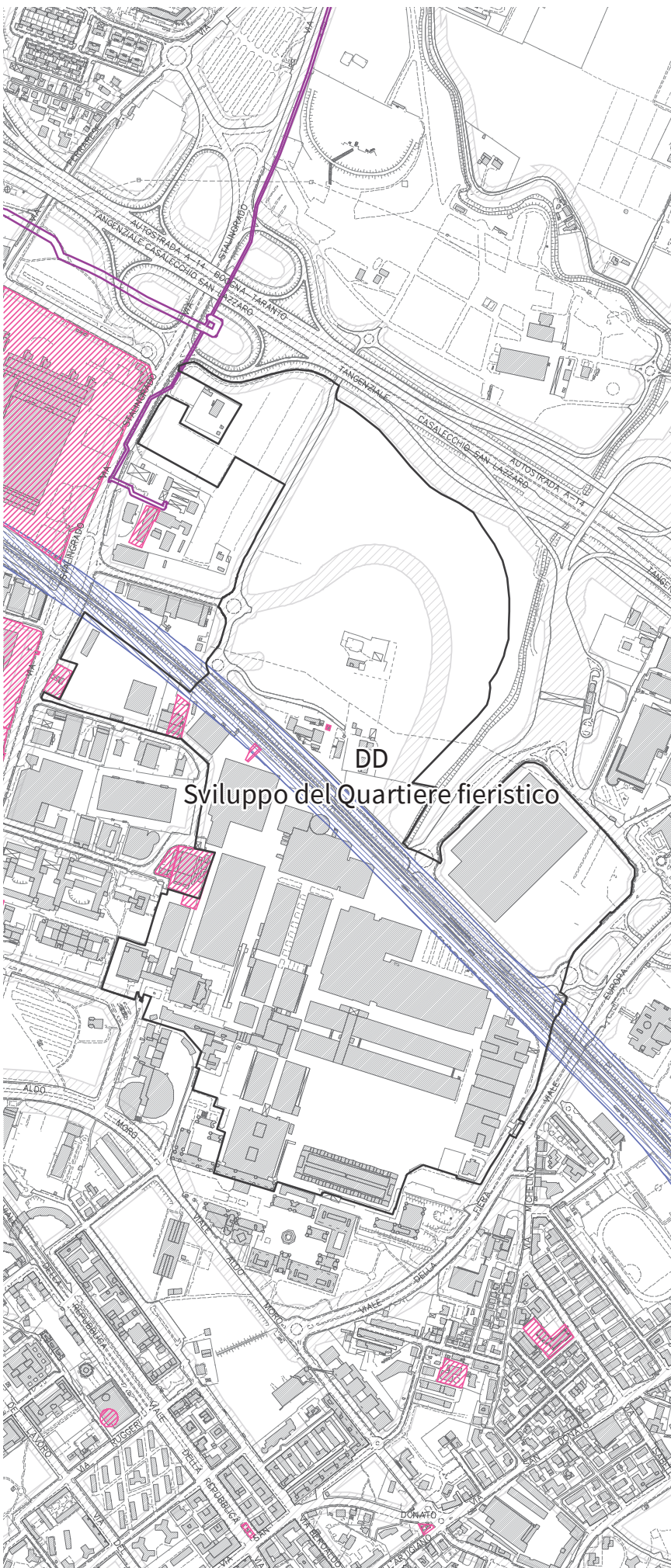
In conseguenza della modifica della perimetrazione del Territorio Urbanizzato a seguito dell'attuazione dell'accordo dovrà inoltre essere adeguato l'elaborato riferito alla tutela "PTM - Ecosistemi naturali e limitazioni per gli interventi all'esterno del territorio urbanizzato", di cui si propone a seguire l'estratto modificato in scala 1:5000.

Tavola dei vincoli > Vincoli Infrastrutture, suolo e servitù

piano
urbanistico
generale



adeguamento



Sviluppo del Quartiere fieristico 

Ferrovie 

Strade 

Gasdotti 

Depuratore 

Cimiteri 

Aree a rischio di incidente rilevante 

Aree percorse da incendi 

Siti oggetto di procedimento di bonifica 

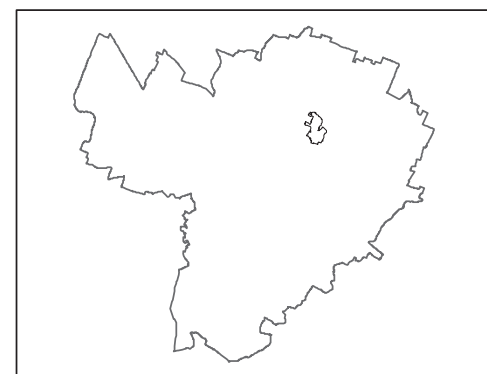
Servitù militari

Fascia del dominio ai 20mt 

Fascia del dominio ai 100mt 

Fascia del dominio ai 200mt 

Fascia del dominio ai 500mt 



Scala 1:5.000
Sistema di coordinate cartografiche: UTM/RER

adeguamento

Sviluppo del Quartiere fieristico

Ecosistema delle acque correnti

Fasce perfluviali di pianura

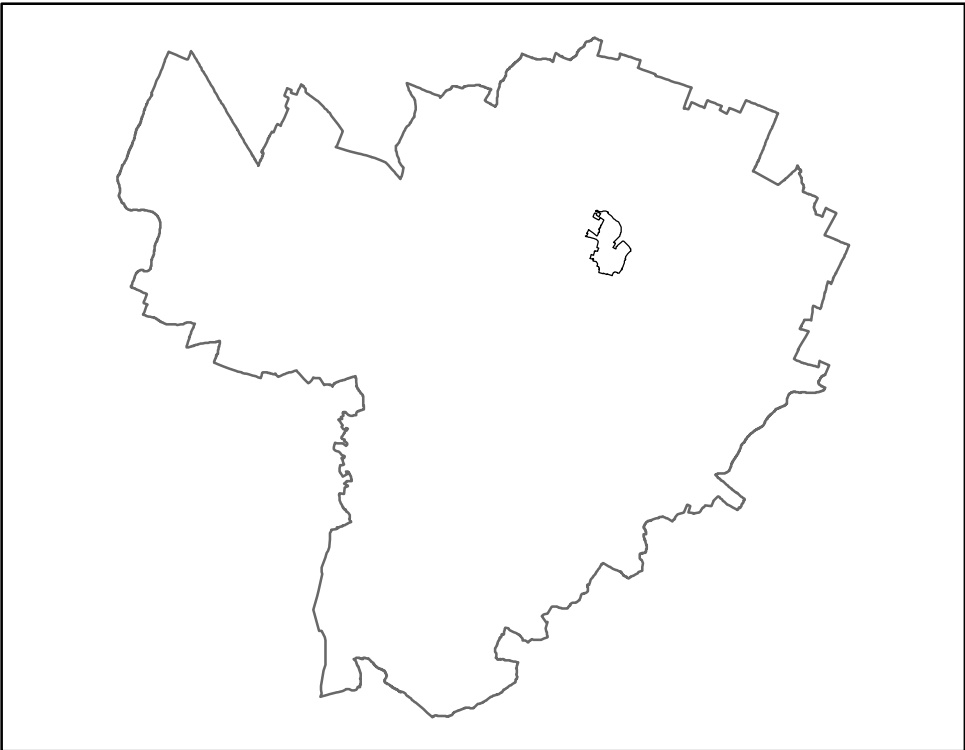
Ecosistema forestale

Ecosistema arbustivo

Limitazioni per gli interventi all'esterno
del territorio urbanizzato

Perimetro del territorio urbanizzato

DD
"Sviluppo del Quartiere fieristico"



3. Progetto urbano

3.1 Relazione illustrativa

Lo sviluppo del quartiere fieristico, inizialmente concepito come semplice ampliamento del quartiere esistente, è stato ripensato più volte nel corso degli ultimi anni fino alla proposta di progetto urbano allegata al presente accordo, elaborato sulla base degli indirizzi del protocollo d'intesa sottoscritto a gennaio 2020 e dell'assetto descritto nell'allegato *masterplan* condiviso con il Comune e la Città metropolitana di Bologna.

All'idea originaria di estendere a nord, oltre la cintura ferroviaria, il disegno urbano del quartiere esistente e i suoi percorsi espositivi è subentrata quella di intervenire sulla parte storica in modo più consistente, per rafforzare i servizi soprattutto in corrispondenza dei diversi accessi, primo fra tutti quello Nord, e creare un polo specialistico in grado di assorbire contemporaneamente pubblici diversi ed eventi fieristici distinti. Si propongono inoltre interventi di addensamento riferiti al riconoscimento di ulteriori quantità insediative nell'area del Palazzo dei Congressi e in quella adiacente al Parcheggio Michelino.

Le aree a nord oltre la fascia di cintura ferroviaria, appaiono da un lato vocate ad allargare il perimetro dell'area espositiva, rappresentando l'unica possibilità di espansione del quartiere fieristico nelle sue immediate adiacenze - in grado di garantire fra l'altro la possibilità di usufruire, attraverso la sdemanializzazione di via Tazio Nuvolari, di un nuovo asse carrabile di penetrazione a servizio dello stesso - e dall'altro offrono l'occasione di creare nuove connessioni tra spazi urbani che sono oggetto di trasformazione.

Nel caso del primo scenario insediativo proposto in sede di accordo è la multifunzionalità a distinguere il padiglione progettato oltre la cintura ferroviaria, collegato fisicamente con il quartiere esistente e al tempo stesso elemento fortemente caratterizzante l'immagine del suo rinnovamento. Nelle intenzioni del proponente il nuovo edificio è concepito per offrire oltre ai propri servizi anche nuove funzioni e spazi aperti alla cittadinanza. Il progetto intende infatti ridefinire i limiti del quartiere fieristico integrandolo compiutamente alla vita della città anche al di fuori del tradizionale calendario di eventi espositivi, attraverso l'offerta di spazi estremamente flessibili in grado di ospitare alternativamente campionati nazionali ed europei di pallacanestro o concerti e spettacoli per una capienza di circa 15.000 spettatori, con la possibilità di utilizzare anche un'arena all'aperto.

Con l'introduzione del secondo scenario questa flessibilità di usi viene localizzata nel quartiere esistente, con una capienza di spettatori leggermente inferiore, mantenendo la destinazione della porzione in ampliamento ad attività unicamente espositive.

Nel primo scenario completano il disegno dell'ampliamento edilizio nel territorio non ancora urbanizzato altre funzioni complementari e di servizio, quali un edificio destinato alla logistica in

adiacenza al padiglione polivalente, e, nell'area posta tra via Stalingrado e via Zambecari, in prossimità dello svincolo autostradale, un insediamento commerciale e una struttura ricettiva.

Anche questa proposta viene parzialmente modificata nel secondo scenario insediativo che limita significativamente la presenza di strutture commerciali ed elimina la struttura ricettiva a favore dell'insediamento di usi di carattere direzionale connessi alle sfide dell'innovazione digitale in grado di interagire con l'adiacente Tecnopolo.

Funge da collegamento verde in entrambe gli scenari il grande parco urbano che si sviluppa a partire dalla fascia del Savena Abbandonato, tutelata anche paesaggisticamente, e che, abbracciando l'arena del nuovo padiglione, occupa lo spazio aperto compreso tra la nuova viabilità di collegamento Ondina Valla/Stalingrado e l'asse autostradale, proseguendo oltre la via Zambecari in fregio alla ciclabile di collegamento con via Stalingrado e il comparto del Tecnopolo. Il progetto del parco contribuisce, attraverso il rafforzamento della fascia boscata già richiesta, alla mitigazione dell'asse autostradale, compensando con le nuove piantumazioni le porzioni di bosco esistente interferenti con lo sviluppo del quartiere fieristico e pertanto oggetto di abbattimento.

Partendo da via Zambecari, l'area è prevalentemente dedicata a spazi di sosta e ristoro con viali alberati, a ridosso degli insediamenti che a seconda dello scenario insediativo sono previsti a destinazione commerciale, direzionale o ricettiva. Al centro del parco, la piazza grande, un ampio spazio a prato libero destinato ad ospitare eventi e manifestazioni all'aperto, attività sportive, attività temporanee, è conclusa tra due viali alberati. La zona nord est del parco è caratterizzata da isole biotiche ad alta e media intensità adatte alla conservazione di specie di interesse anche naturalistico; a est, è riprodotto un brano di bosco planiziale, gestito a evoluzione semi-spontanea, quale elemento di ripopolamento della fauna di passaggio o per nidificazione; a nord è prevista una quinta arborea-arbustiva con funzioni di mitigazione dall'asse viario, posta su un rilevato per potenziare la barriera. Una attenzione particolare è posta nel controllo dei deflussi idrici meteorici: ciò avviene prevedendo la raccolta delle acque sia dai parcheggi che dalle coperture a verde pensile, che sono poi convogliate in un bacino temporaneo di accumulo, gestito a zona umida semipermanente, con recapito finale nel Savena Abbandonato.

L'obiettivo generale per la qualità urbana del progetto di intervento sul quartiere esistente, è quello di migliorare la fruibilità e l'accessibilità, qualificandolo dal punto di vista ambientale e nel rispetto dei valori storici architettonici del moderno. Il suo ampliamento nel territorio adiacente dovrà produrre nuove dotazioni, attraverso una serie di interventi di urbanizzazione capaci di dare servizio a questa porzione di territorio rurale rimasta interclusa dal passante autostradale tangenziale per riconnetterla al resto della città e valorizzarne l'elemento di valore storico paesaggistico principale (Savena Abbandonato) che entri in relazione con un nuovo parco urbano e una fascia boscata a mitigazione dell'infrastruttura.

Con riferimento al sistema delle infrastrutture per la mobilità, l'obiettivo di miglioramento in termini di accessibilità ciclopeditone e sosta coincide con la trasformazione di via Nuvolari-via Valla in un vero e proprio asse a prevalenza pedonale e ciclabile in continuità con la previsione del Centro di mobilità metropolitano che si colloca in prossimità del Parcheggio Michelin. La diversa collocazione del padiglione polivalente prevista dal secondo scenario insediativo nella porzione sud del quartiere esistente comporta la necessità di prevedere all'interno del quartiere un percorso sicuro per gli

spettatori degli eventi non fieristici che dovranno raggiungere questi spazi a partire dal centro di mobilità.

Il nuovo parco, progettato per ospitare anche eventi culturali ed attività sportive, costituirà una nuova centralità attorno cui connettere le aree in trasformazione, collegandole tra loro fisicamente attraverso il completamento della rete di percorsi ciclopeditoni esistenti.



Planimetria delle aree verdi a nord della cintura ferroviaria



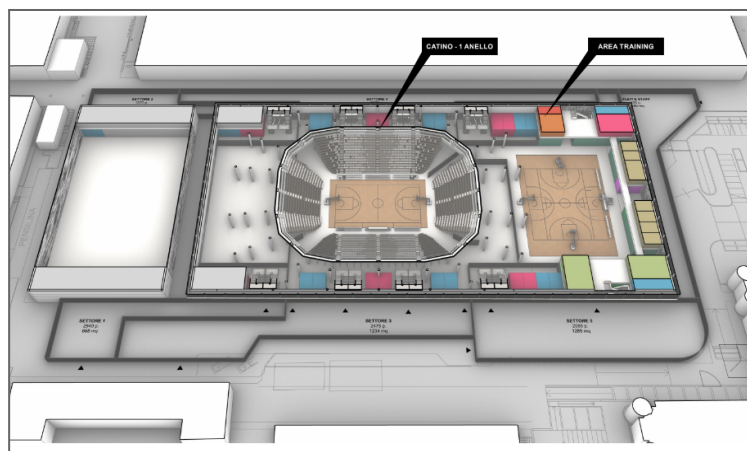
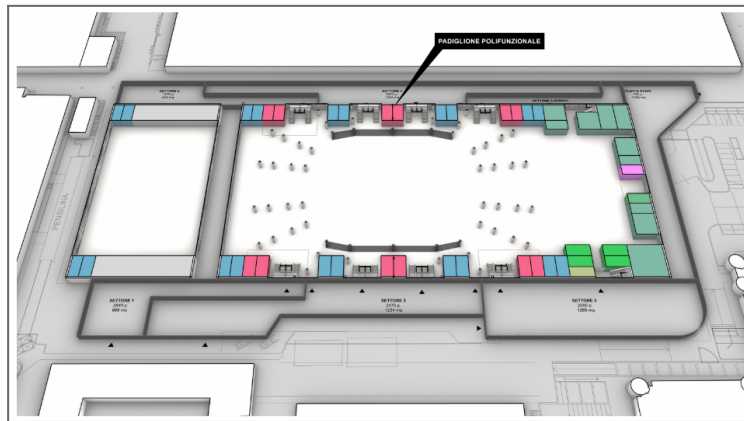
Ampliamento quartiere fieristico e area logistica - Scenario insediativo 1



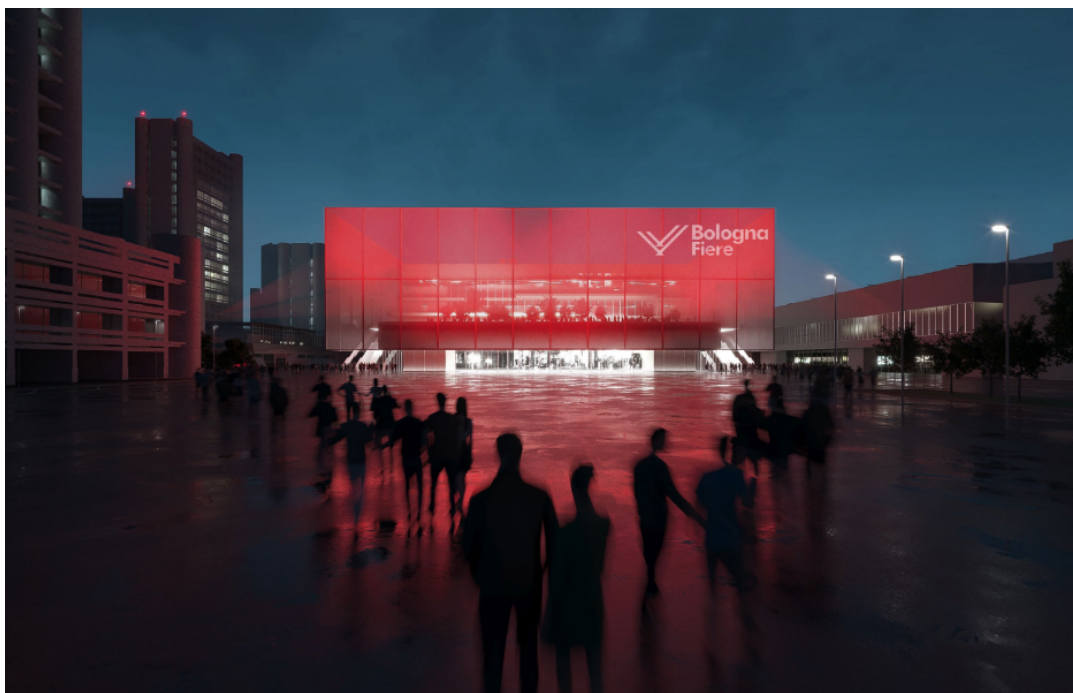
Nuova struttura commerciale - Scenario insediativo 1 (via Stalingrado)



Nuova struttura ricettiva - Scenario insediativo 1 (via Zambeccari)



Nuovo padiglione multifunzionale 35 - Scenario insediativo 2



3.2 Scheda norma

I contenuti della presente scheda normativa si intendono integralmente allegati all'accordo di programma quale disciplina per l'attribuzione delle quantità insediative previste dal progetto urbano a cui si aggiunge quella attribuita al lotto oggetto di stralcio dal quartiere esistente.

[Art.1] Natura e oggetto del progetto urbano

1. *Obiettivi del Progetto Urbano.* Il progetto recepisce l'istanza di riconfigurazione e ampliamento del quartiere fieristico esistente a partire dal *master plan* condiviso dalla società BolognaFiere con gli Enti territoriali attraverso il Protocollo d'Intesa PG n. 8488/2020 del 9 gennaio 2020, e in attuazione degli obiettivi indicati nel relativo Accordo Territoriale aggiornato nell'ambito del presente accordo di programma che rispondono anche a una maggiore integrazione con il progetto denominato "Via della Conoscenza", con particolare riferimento alla connessione con il Tecnopolo, nonché a una partecipazione significativa alla costituzione del nuovo "distretto per l'intrattenimento" e alla strategia dell'"Impronta Verde".

2. *Valenza del Progetto Urbano* Il progetto, che presenta i contenuti di accordo operativo ai sensi dell'art. 38 della Lr 24/2017, articolandosi in due scenari insediativi alternativi in riferimento unicamente agli usi previsti per le attività complementari a quella espositiva, disciplina l'ampliamento del quartiere fieristico in aree non ancora urbanizzate di cui all'art. 35 della medesima legge, contigue al polo funzionale. Nel contempo prevede la riqualificazione della sua parte storica attraverso interventi di addensamento e miglioramento della qualità urbana superando il Piano urbanistico Attuativo (Pua) ancora vigente, con riferimento al perimetro di attuazione, alla capacità insediativa ammessa al suo interno, e alla possibilità di introdurre nuovi usi per attività ricreative, con esclusione delle multisale cinematografiche.

[Art.2] Elaborati costitutivi del Progetto urbano

1. *Oggetto.* Gli elaborati costitutivi del Progetto urbano descrivono *l'assetto urbanistico ed edilizio dell'ambito territoriale interessato, comprensivo, assieme agli interventi di interesse privato, sia delle dotazioni territoriali, infrastrutture e servizi pubblici correlati all'intervento che il privato si impegna a realizzare, in conformità alle previsioni della strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale, sia delle eventuali misure di compensazione e di riequilibrio ambientale e territoriale e dotazioni ecologiche e ambientali stabilite dalla Valsat dell'accordo, nonché dall'atto conclusivo della procedura di screening.* Comprende pertanto anche il progetto definitivo delle opere pubbliche che saranno realizzate per l'urbanizzazione e la sostenibilità ambientale degli interventi previsti.

2. *I documenti.* La documentazione è puntualmente descritta nell'elenco elaborati allegato al progetto urbano (elaborato 00_00_00_Elenco documenti.pdf).

[Art.3] Assetto urbanistico

1. Descrizione. L'area dedicata allo sviluppo del quartiere, molto articolata, è individuata dal PUG, in parte nel Territorio urbanizzato (parti di città da completare e parti di città da rigenerare), e in parte in territorio rurale di pianura. La capacità insediativa massima è definita dall'Accordo Territoriale e dal Protocollo d'intesa in 270.000 mq di Superficie Utile, comprensiva della Su già attuata nell'ambito del vigente PUA a cui si aggiungono, la quantità insediativa già attuata relativa agli edifici rientranti nel perimetro del quartiere esistente (Ambito 124 previgente Psc) e quanto già riconosciuto patrimonialmente dall'Amministrazione comunale, che qui si intendono localizzati (Palazzo dei Congressi – Rep.n. 35350 fascicolo n.10479 del 20/12/2000), la capacità insediativa riferita a edifici in cui vengono svolte funzioni essenziali per l'attività fieristica e che pertanto non potranno essere demoliti, nonché quella corrispondente alla conferma della previsione ormai decaduta del Piano Particolareggiato relativo al comparto R5.1.n.

Si intende inoltre localizzata una Superficie Utile pari a 1.224 mq, originariamente attribuita al lotto catastalmente identificato al Foglio 80, mappale 2050 (Lotto Cotabo), stralciato dal perimetro di intervento del PUA 2015 in sede di Accordo di programma.

Il perimetro di attuazione del progetto urbano comprende interamente la porzione di polo metropolitano integrato costituita dal quartiere fieristico storico a sud dell'asse ferroviario di cintura, sorto negli anni '60 a partire dal disegno urbano originario di Leonardo Benevolo, integrato a sud ovest con alcuni edifici/centralità di rilevante impatto per l'intera città quali l'ex Galleria di Arte Moderna e il Palazzo dei Congressi e a nord est con l'area destinata a ospitare attività a servizio del polo fieristico caratterizzata dalla presenza del parcheggio Michelino. L'ampliamento nel territorio non ancora urbanizzato a nord della cintura ferroviaria, è contraddistinto nella sua porzione sud da alcuni edifici esistenti in stato di collabenza e/o dismessi, a est dalla presenza dell'ambito fluviale del Savena Abbandonato, a nord dall'asse stradale della Tangenziale, a ovest da un insediamento di carattere artigianale e dall'asse di via Stalingrado su cui si affaccerà il Tecnopolo di Bologna, in corso di realizzazione.

2. Parametri urbanistici edilizi.

AREA INTERESSATA DALL'ATTUAZIONE DELL'ACCORDO

STER complessiva = 715.809 mq

SU complessiva = 325.712 mq

di cui 223.256 mq attualmente esistenti e 102.456 mq oggetto di nuova attribuzione

PROGETTO URBANO RIQUALIFICAZIONE E SVILUPPO QUARTIERE FIERISTICO

STER = 705.658 mq (al netto del lotto oggetto di stralcio dal vigente PUA)

SU complessiva = 324.488 mq, di cui 223.256 mq attualmente esistenti (197.043 mq attuati nell'ambito del vigente PUA, 26.213 mq non inclusi nel vigente PUA e compresi con il presente accordo nel perimetro del quartiere fieristico) e 101.232 mq oggetto di nuova attribuzione, di cui 36.026 riferiti all'addensamento del quartiere esistente A0 come perimetrato in ampliamento dall'accordo.

Sono pertanto oggetto di localizzazione le seguenti quantità edificatorie:

Comparto A (quartiere fieristico sviluppo e riqualificazione)

STER = 650.705 mq; SU max = 84.732 mq

Sub comparto A0 (quartiere storico ammodernamento/riqualificazione)

STER = 352.772 mq

SU max = 36.026 mq

di cui 22.900 mq di nuova edificazione o trasformazione, 5.626 mq riferiti a edifici in cui vengono svolte funzioni essenziali per l'attività fieristica che non saranno demoliti e 7.500 mq riconosciuti dall'Amministrazione comunale con atto Rep. n. 35350 fascicolo n.10479 del 20/12/2000

Sub comparto A1 (riqualificazione parcheggio Michelino)

STER = 84.604 mq

SU max = 11.206 mq

di cui 10.206 mq per la nuova conformazione della previsione decaduta (PP R.5.1n)

Sub comparto A2 (sviluppo quartiere)

STER = 213.329 mq

SU max = 37.500 mq

Comparto B (sviluppo insediamento commerciale e ricettivo)

STER = 32.809 mq

SU max = 15.000 mq

Comparto C (sviluppo area logistica)

STER = 10.670 mq

SU max = 1.500 mq

AREA STRALCIATA DAL PUA 2015

Lotto Cotabo

Sf = 10.151 mq

SU max = 1.224 mq oltre a quanto già realizzato in attuazione del previgente PUA

3. Destinazioni d'uso.

PROGETTO URBANO RIQUALIFICAZIONE E SVILUPPO QUARTIERE FIERISTICO

Il Quartiere Fieristico è prevalentemente destinato ad uso fieristico, riconducibile alla categoria funzionale D come definita dal vigente Regolamento Edilizio: sono ammessi all'interno del comparto altri usi, considerati di "supporto" o "complementari" alle attività fieristiche, appartenenti alle categorie funzionali B (turistico ricettiva), C (produttiva), D (direzionale) ed E (commerciale) con i limiti e la localizzazione indicati nei due scenari insediativi proposti e di seguito specificati.

Comparto A (quartiere fieristico)

Sub comparto A0 (quartiere storico riqualificato)

[D1] attività direzionali in strutture complesse (centri di attività terziarie; edifici e aggregati, agenzie, aziende pubbliche e private; fiere ed esposizioni merceologiche; centri congressuali e di ricerca).

E' ammissibile, nel rispetto degli usi legittimamente in essere e delle condizioni di sostenibilità dell'insediamento valutate in riferimento allo scenario insediativo 2, il seguente uso:

[D3] servizi ricreativi (oltre 250 mq di Su), spettacolo, sport, cultura, tempo libero (impianti per lo spettacolo sportivo quali stadi e palasport; multiplex e multisala cinematografici, cinema, teatri; spazi espositivi e museali; discoteche e sale da ballo; centri e sale polivalenti; centri per il fitness e la pratica sportiva, piscine, palestre) con esclusione di multiplex e multisala cinematografica per una Su max pari a 11.500 mq.

Sub comparto A1 (riqualificazione parcheggio Michelino)

[B1] accoglienza in strutture ricettive e alberghiere di cui alla LR 16/2004, con esclusione delle attività individuate nella categoria funzionale residenziale per una Su max pari a 10.206 mq;

[D1] attività direzionali in strutture complesse (centri di attività terziarie; edifici e aggregati, agenzie, aziende pubbliche e private; fiere ed esposizioni merceologiche; centri congressuali e di ricerca) per una Su max pari a 1.000 mq;

Sub comparto A2 (sviluppo quartiere)

[D1] attività direzionali in strutture complesse (centri di attività terziarie; edifici e aggregati, agenzie, aziende pubbliche e private; fiere ed esposizioni merceologiche; centri congressuali e di ricerca);

E' ammissibile, nel rispetto delle condizioni di sostenibilità dell'insediamento valutate in riferimento allo scenario insediativo 1, il seguente uso:

[D3] servizi ricreativi (oltre 250 mq di Su), spettacolo, sport, cultura, tempo libero (impianti per lo spettacolo sportivo quali stadi e palasport; multiplex e multisala cinematografici, cinema, teatri; spazi espositivi e museali; discoteche e sale da ballo; centri e sale polivalenti; centri per il fitness e la pratica sportiva, piscine, palestre) con esclusione di multiplex e multisala cinematografica e per una Su max pari a 17.500 mq.

Comparto B (sviluppo commerciale e ricettivo/direzionale)

Con riferimento allo scenario insediativo 1 sono ammessi i seguenti usi:

[B1] accoglienza in strutture ricettive e alberghiere di cui alla LR 16/2004, con esclusione delle attività individuate nella categoria funzionale residenziale per una Su max pari a 10.000 mq.

[E3] commercio alimentare in medio-piccole strutture (con superficie di vendita superiore a 250 fino a 1.500 mq); sono altresì compresi i "complessi commerciali di vicinato" o "gallerie commerciali di vicinato" di cui al punto 1.7 della deliberazione CR n. 1253/99 e s.m.e i. [alimentare];

[E2] commercio non alimentare in medio-grandi strutture (con superficie di vendita superiore a 1.500 fino a 2.500 mq) o equivalenti aggregazioni di esercizi commerciali come i "complessi commerciali di vicinato" o le "gallerie commerciali di vicinato" di cui al punto 1.7 della deliberazione CR n. 1253/99 e s.m.e i. [non alimentare].

E' ammissibile unicamente l'insediamento di strutture commerciali di rilievo comunale ai sensi del Glossario delle tipologie commerciali del PTM, ovvero nel limite dei 2.500 mq complessivi di Superficie di Vendita.

Con riferimento allo scenario insediativo 2 sono ammessi i seguenti usi:

[E3] commercio alimentare in medio-piccole strutture (con superficie di vendita superiore a 250 fino a 1.500 mq); sono altresì compresi i "complessi commerciali di vicinato" o "gallerie commerciali di vicinato" di cui al punto 1.7 della deliberazione CR n. 1253/99 e s.m.e i. [alimentare] all'interno di edifici aventi Su max pari a 2.500 mq;

[D1] attività direzionali in strutture complesse (centri di attività terziarie; edifici e aggregati, agenzie, aziende pubbliche e private; fiere ed esposizioni merceologiche; centri congressuali e di ricerca); nonché, previa specifica valutazione di sostenibilità dell'insediamento, i seguenti usi:

[C1] produzione industriale e artigianale di beni (comprese le attività connesse alla produzione: laboratori di sperimentazione e ricerca, uffici tecnici, amministrativi e commerciali)

[E7] garage, autorimesse private a pagamento in struttura o a raso, noleggio e custodia di automezzi in

struttura o a raso, artigianato di servizio all'auto; Rimessaggio roulotte, autocaravan, autoveicoli nuovi e usati, ecc., con vendita.

Con riferimento a entrambi gli scenari è inoltre sempre possibile la destinazione nel limite del 20% della Su ammissibile nel comparto dei seguenti usi complementari:

- [D2] attività direzionali svolte in singole unità immobiliari integrate in edifici che comprendono altri usi e attività (studi professionali, agenzie varie, attività di prestazione di servizi amministrativi, bancari, assicurativi, finanziari, di intermediazione, di ricerca e simili; centri civici e centri sociali; sedi di associazioni sindacali, politiche, di categoria, culturali, sportive, previdenziali, assistenziali e simili); ad esclusione di centri civici e centri sociali; sedi di associazioni sindacali, politiche, di categoria, culturali, sportive, previdenziali, assistenziali e simili;
- [E4] commercio in strutture di vicinato (con superficie di vendita fino a 250 mq), artigianato (con SU fino a 250 mq), attività di servizio alla casa e alla persona (compresi centri estetici, parrucchieri); servizi ricreativi, esposizioni senza vendita e/o depositi autonomi con SU fino a 250 mq; ad esclusione di artigianato (con SU fino a 250 mq), esposizioni senza vendita e/o depositi autonomi con SU fino a 250 mq;
- [E8] attività di pubblico esercizio (esercizi di somministrazione di alimenti e bevande: bar, ristoranti, trattorie, pizzerie).

Comparto C (sviluppo area logistica)

- [C2] magazzinaggio, spedizione e logistica (raccolta, conservazione, smistamento, movimentazione delle merci), depositi con SU superiore a 250 mq, commercio all'ingrosso), ad esclusivo servizio delle funzioni fieristiche insediate.

AREA STRALCIATA DAL PUA 2015

Lotto Cotabo

- [D1] attività direzionali in strutture complesse (centri di attività terziarie; edifici e aggregati, agenzie, aziende pubbliche e private; fiere ed esposizioni merceologiche; centri congressuali e di ricerca);

4. *Dotazioni.* Il progetto urbano definisce le dotazioni da realizzare per la sua completa attuazione, anche in modalità differenziata per gli interventi di addensamento del quartiere esistente nel rispetto di quanto definito dall'art.9, lett.e) della Lr 24/2017 e meglio precisato nel relativo Atto di coordinamento approvato con Dgr n.110 del 28/01/2021.

Per quanto riguarda gli interventi di nuova urbanizzazione devono comunque essere verificate le seguenti dotazioni in coerenza con le condizioni di sostenibilità definite dall'azione 2.2a della Disciplina di PUG:

- funzioni Turistico-ricettiva (B), Direzionale (D) (ad esclusione dei servizi scolastici D4 e D5 ed universitari D6) e Commerciale (E): 100 mq complessivi, di cui non oltre 40 mq per parcheggi pubblici per l'urbanizzazione (PU);
- funzione Produttiva (C): 15% della superficie territoriale interessata.

Per il completamento del lotto non compreso nel Progetto urbano sono dovute le seguenti dotazioni: PU = 40% SU; V = 60% SU, ovvero ne è ammessa la monetizzazione alle condizioni indicate al paragrafo 2085 dell'Azione 2.2a.

Per tutti gli interventi dovranno inoltre essere garantite le dotazioni pertinenziali previste dalla normativa vigente, ovvero reperite in modalità differenziata per gli interventi di sostituzione/addensamento nel quartiere esistente dimostrando adeguate condizioni di accessibilità attraverso la rete di trasporto pubblico in conformità alla presente Valsat, ad esclusione dell'albergo

5. Misure per la sostenibilità.

Le misure per la sostenibilità, descritte nella Valsat, parte integrante del Progetto Urbano sono da recepire in fase di progettazione definitiva degli interventi e costituiscono elemento di valutazione al fine del rilascio dei titoli abilitativi.

6. Strumenti e modalità di attuazione. Gli interventi relativi al progetto urbano saranno attuati secondo la presente disciplina di dettaglio con le modalità stabilite nella convenzione urbanistica, da sottoscrivere nei termini stabiliti dall'accordo di programma.

7. Disposizioni particolari. Gli interventi relativi al completamento del lotto oggetto di stralcio dal perimetro di intervento del vigente PUA saranno attuati con intervento diretto.

[Art.4] Efficacia delle disposizioni, entrata in vigore, durata delle previsioni

1. Attivazione interventi edilizi e urbanistici. I progetti definitivi degli interventi previsti sono attuabili nelle modalità stabilite dalle presenti norme e nel rispetto delle condizioni di sostenibilità della Valsat.

2. Validità. Le previsioni del presente Progetto urbano, entrano in vigore dalla data di pubblicazione sul BUR della pubblicazione del decreto di approvazione dell'accordo di programma e sono efficaci nei termini di validità dell'Accordo secondo il cronoprogramma indicato nella relativa convenzione urbanistica.

Nell'ambito del decennio di validità fissato a partire dalla data di entrata in vigore dello strumento, e allo scadere di ogni termine definito nel crono programma, gli interventi in esso previsti e non attuati perderanno automaticamente validità, senza necessità di ulteriori e specifici provvedimenti, fatto salvo quanto indicato nell'accordo per cause non imputabili ai soggetti attuatori.

Alla decorrenza del termine di validità dell'accordo, nelle aree non attuate si applica l'art. 8 Lr 15/2013. La previsione riferita all'intervento diretto attuabile non compreso nel Progetto urbano assume efficacia con l'entrata in vigore dell'accordo di programma per un tempo non superiore a 5 anni.

3. Cessazione di efficacia. Alla data di scadenza dell'accordo perdono efficacia le previsioni in esso contenute relativamente a tutti gli interventi che non siano stati eseguiti e ultimati entro il termine indicato nel cronoprogramma delle opere pubbliche e private indicato nella convenzione urbanistica e comunque entro il termine massimo di 10 anni.

Il titolo edilizio riferito all'intervento diretto attuabile nel lotto non compreso nel Progetto urbano dovrà essere presentato entro il termine di 5 anni allo scadere dei quali potrà essere presentata istanza di procedimento unico ai sensi dell'art.53 della Lr 24/2017.

Decorsi i termini di inizio e fine lavori di cui all'art.19 della Lr 15/2013 i titoli edilizi decadono di diritto per la parte non eseguita.

[Art.5] Modifiche al Progetto Urbano

1. *Varianti specifiche.* Durante il periodo di vigenza dell'accordo possono essere approvate varianti specifiche allo stesso, che non incidano sul dimensionamento complessivo e che non alterino significativamente il disegno del progetto urbano nel rispetto di quanto stabilito dalle presenti norme. Non si considerano varianti le modifiche al disegno dei lotti d'intervento che confermano il rapporto tra l'estensione delle dotazioni e quello delle aree destinate ad intervento privato, per ogni comparto e sub comparto identificato dal progetto urbano.

2. *Valutazione di sostenibilità.* In caso di varianti al progetto urbano è necessario rivedere la Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale effettuata in occasione del presente accordo, aggiornando il quadro di riferimento con le nuove previsioni introdotte.

[Art.6] Rapporto con il PUG

1. *Coerenza con le strategie del PUG.* Il progetto urbano è predisposto in coerenza con le azioni del PUG e le prescrizioni espresse nella relativa Disciplina di Piano, fatto salvo per quanto evidenziato come elemento di contrasto con la vigente disciplina al capitolo 2 punto 2.4 del presente documento.

2. *Interventi e Strategia locale.* La programmazione delle opere pubbliche porta alla realizzazione delle dotazioni territoriali che producono l'implementazione delle strategie di qualità urbana, prefigurate nel PUG dalle schede di Strategia locale.

[Art.7] Rapporto con il Regolamento Edilizio

1. *Rinvio.* Per gli aspetti di carattere regolamentare, legati alle procedure e alla definizione di termini impiegati (tipi di intervento, usi, disposizioni inerenti i materiali urbani, dotazioni territoriali), si rinvia al RE.

[Art.8] Impegni convenzionali

1. *Convenzione urbanistica.* Lo schema di convenzione urbanistica, che disciplina i rapporti derivanti dall'attuazione degli interventi previsti dal Progetto urbano, deve essere conforme ai contenuti dell'accordo di programma e a quanto disciplinato nel vigente "Regolamento per l'esecuzione delle opere di urbanizzazione da realizzarsi a scomputo degli oneri di urbanizzazione".

3.3 Inquadramento cartografico/Area oggetto di accordo

Il perimetro dell'area sottoposta alla scheda norma del presente accordo di programma è individuato nei seguenti stralci cartografici in scala 1:5000 sulla strategia di Piano "Attrattività e lavoro" e su alcuni livelli significativi della cartografia di PUG.

attrattività e lavoro

Sviluppo del Quartiere fieristico 


Aree prossime ai
centri dell'innovazione 

Fiera di Bologna 

Tecnopolo 

Perimetro del territorio urbanizzato 

Territorio rurale della pianura 

Aree interessate dal progetto di
potenziamento in sede del sistema
autostrada-tangenziale 

Sistema autostrada-tangenziale
- aree distanti 100 metri 

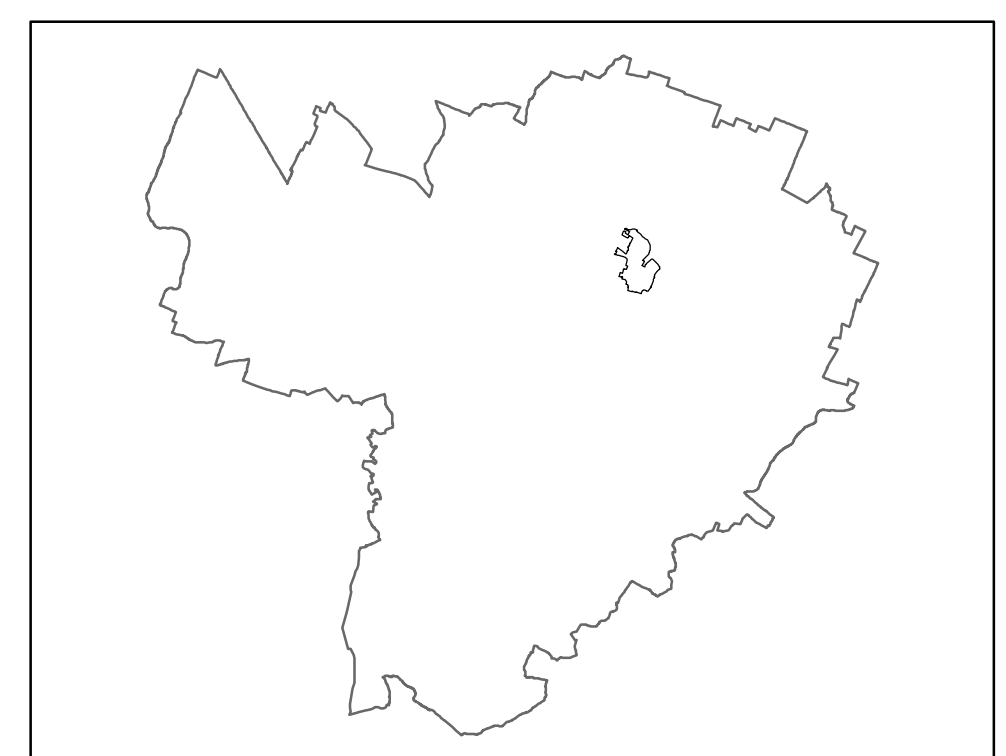
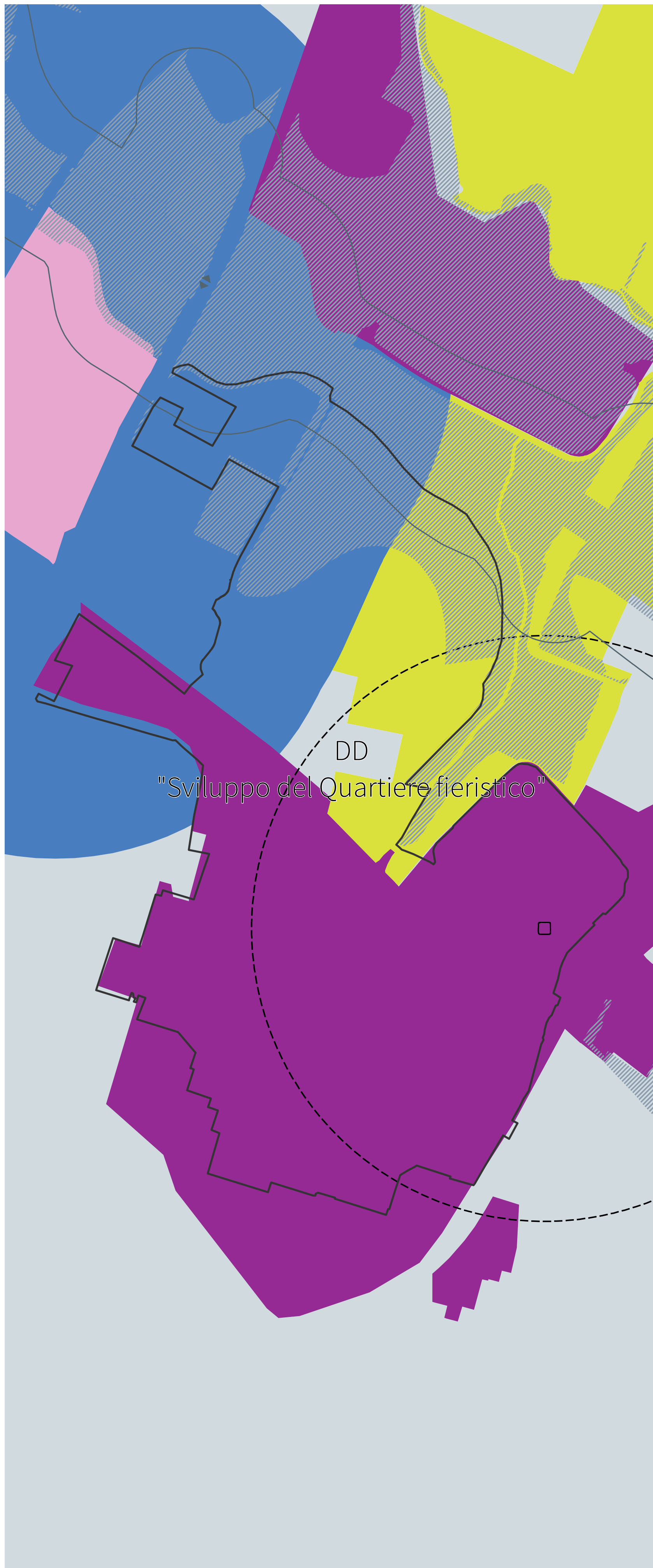
Porte di accesso alla città 

Centri di mobilità e ambiti prioritari di
rigenerazione urbana di rilievo metropolitano

centri di mobilità 

ambiti prioritari di rigenerazione
urbana di rilievo metropolitano 

Territorio comunale 



per orientarsi

Sviluppo del Quartiere fieristico

Perimetro del territorio urbanizzato

Edifici d'interesse

Edifici d'interesse storico-architettonico

Edifici d'interesse culturale e testimoniale

Edifici d'interesse storico-architettonico del Moderno

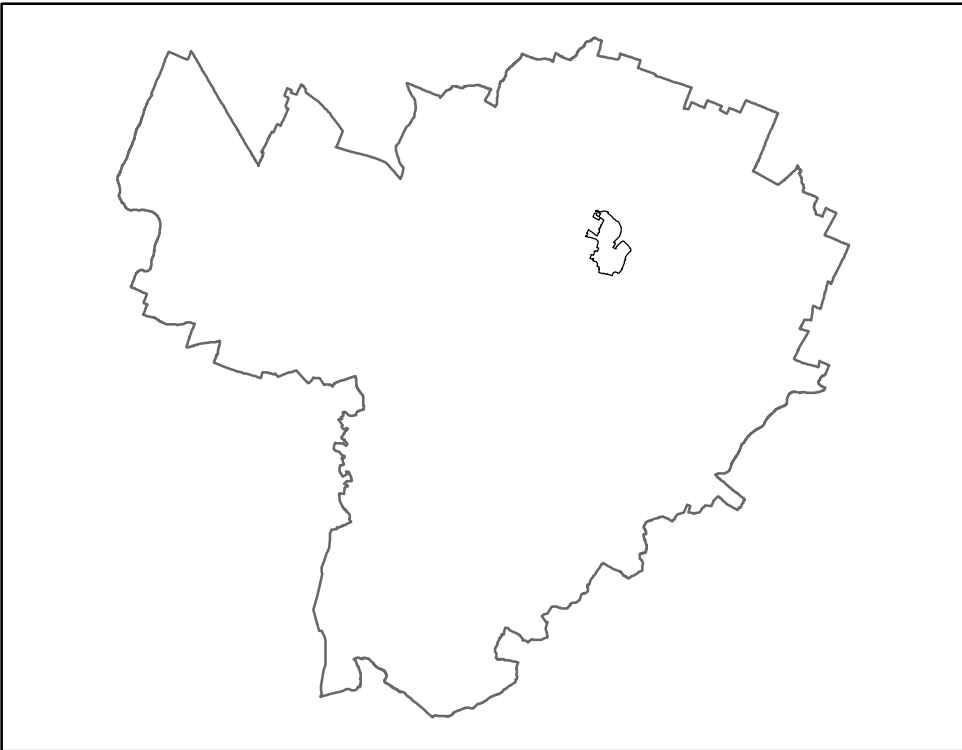
Edifici d'interesse culturale e testimoniale del Secondo Novecento

Patrimonio edilizio esistente

Parti di città da completare

Parti di città da rigenerare

Accessibilità alla rete portante del trasporto pubblico locale



3.4 Proposta di modifica al perimetro del territorio urbanizzato

Il perimetro del territorio urbanizzato sarà modificato in conseguenza degli interventi di nuova urbanizzazione previsti dall'accordo di programma come meglio precisato nel seguente stralcio cartografico.

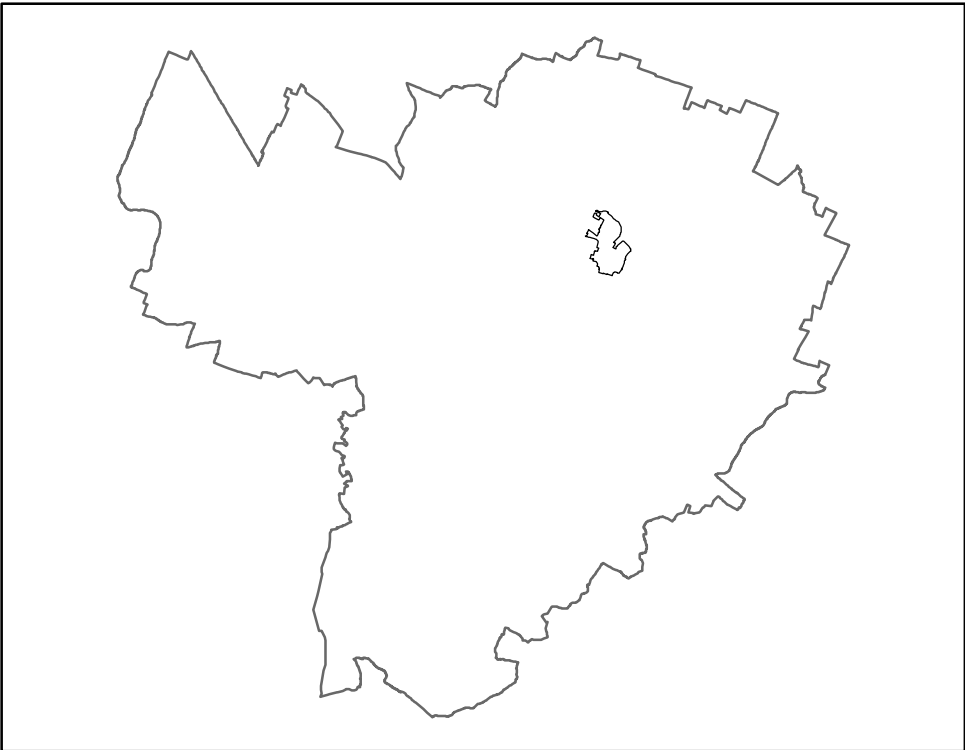
adeguamento

Sviluppo del Quartiere fieristico

Perimetro del territorio urbanizzato

Territorio rurale della pianura

DD
"Sviluppo del Quartiere fieristico"



3.5 Relazione economico finanziaria

La presente relazione sulle condizioni di fattibilità economico-finanziaria dell'opera è redatta in ottemperanza a quanto prescritto, sulla base della relazione predisposta dal proponente ai sensi dell'art. 38 della Lr 24/2017 per gli accordi operativi e allegata all'accordo di programma.

In assenza di un progetto definitivo delle opere private i dati inseriti nel documento si fondano su una stima parametrica verosimile, effettuata sulla base delle consistenze previste nel progetto urbanistico e di dati storici relativi ad analoghi progetti, suddivisa per tipologia di destinazione d'uso.

Il proponente valuta pertanto economicamente e finanziariamente sostenibile il progetto a seguito delle seguenti considerazioni.

Comparto A (potenziamento del quartiere fieristico/eventi sportivi e ricreativi)

L'investimento complessivo ammonta a 90,5 milioni di Euro, di cui 10 milioni di euro relativi alla disponibilità delle aree, comprensivo anche delle quote riferite all'addensamento del quartiere esistente (sub comparti A0-A1) e alla realizzazione dell'attività logistica (comparto C), ritenute poco significative. Il vigente Piano Economico Finanziario fa emergere la sostenibilità dell'operazione, intesa sia in termini economici – margini e risultato netto positivi già dal primo anno di gestione – sia in termini finanziari grazie alla adeguata struttura (circa 70% debito, circa 30% capitale proprio di Bolognafiere) a sostegno del programma di investimento e delle esigenze legate al *ramp-up* della struttura, come testimoniato dalle disponibilità liquide sempre positive. Dal punto di vista patrimoniale gli inevitabili risultati in perdita degli anni di costruzione della struttura risultano facilmente sostenibili grazie all'importante dotazione patrimoniale della società. I tempi di ritorno dell'investimento risultano abbastanza lunghi, ma in linea con le operazioni similari a quella in oggetto e più in generale con le operazioni caratterizzate da una così rilevante componente immobiliare.

Comparto B (attività commerciali/ricettive)

L'investimento complessivo ammonta a 35 milioni di euro, di cui poco meno del 50% coperto con mezzi propri da BolognaFiere e il resto con finanziamenti bancari e autofinanziamento della gestione operativa. I risultati in termini di utili garantiscono una redditività allo sviluppatore nel periodo considerato e garantiscono la piena copertura della quota annua di ammortamento dell'investimento ed il pagamento della struttura finanziaria ipotizzata.

I costi presunti delle opere pubbliche realizzate nell'ambito del progetto urbano, desunti dal computo metrico estimativo delle stesse, vengono stimati dal proponente indicativamente in € 9.575.345,74.

Nell'ambito della Conferenza dei Servizi il Comune di Bologna ha conferito in proprietà a Bolognafiere i beni oggetto di proprietà pubblica, e sta definendo in contraddittorio con il Comune il presunto valore del contributo straordinario, pari al 50% del maggior valore generato dalla trasformazione (MVG), che si calcola come differenza tra il valore di mercato del bene per effetto della trasformazione ($V_{m_post} - K_{post}$) e il valore di mercato di partenza (V_{m_ante}).

Il 50% dell'importo così stimato e il 50% delle opere di urbanizzazione secondaria saranno oggetto di conferimento al Fondo perequativo metropolitano. Tali valori saranno calcolati in maniera aggiornata e definitiva, secondo norme e tariffe vigenti, al momento del rilascio dei titoli edilizi.

3.6 Cronoprogramma delle opere

Le opere pubbliche e private del progetto urbano saranno attuate nel rispetto della convenzione urbanistica nei termini indicati dal cronoprogramma delle opere ai sensi dell'art. 38 della Lr 24/2017.

Nei dieci anni previsti per l'attuazione del piano sono articolati i seguenti stralci funzionali del progetto, che saranno realizzati in coerenza con il piano d'investimento del proponente e con una tempistica che dovrà essere parzialmente coordinata con quella delle opere potenzialmente interferenti, quali il passante autostradale e il progetto della Linea Rossa del Tram.

Comparto A (quartiere fieristico)

Opere pubbliche

Sub comparto A2 (ampliamento quartiere):

- 2°- 2° anno _ (S03) nuova viabilità sostitutiva di via Tazio Nuvolari (interferenza cantiere ASPI)
- 3°- 4° anno _ ripristino idraulico del Savena Abbandonato
- 2°-3° anno _ (P13) parcheggi pubblici in linea lungo nuova viabilità (interferenza cantiere ASPI)
- 5°- 6° anno _ (V02) parco urbano e fascia boscata (interferenza cantiere ASPI)
- 2° anno _ (P12) parcheggio pubblico lato ovest edificio polivalente
- 6° anno _ (C01) pista ciclabile in via Ondina Valla (interferenza cantiere Linea Rossa del Tram)

Opere private

Sub comparto A2 (ampliamento quartiere): 1°-2° anno

Sub comparto A0 (addensamento quartiere storico): pad. 35 1°-2° anno/altri interventi 8° - 9° - 10° anno

Sub comparto A1 (struttura ricettiva parcheggio Michelino): 9°- 10° anno

Comparto B (destinazioni complementari)

Opere pubbliche

- 6° anno _ (P11) parcheggio pubblico lato ovest edificio polivalente (interferenza cantiere ASPI)
- 1° anno _ (S01) (S02) sottoservizi e pista ciclabile
- 3° anno _ (V03) parco urbano area ovest Zambeccari

Opere private

Area commerciale/ricettiva ovvero commerciale/direzionale: 1°-2°-3° anno

Comparto C (destinazione a servizio del quartiere fieristico)

Opere pubbliche

- 7° anno _ (S02) sottoservizi e pista ciclabile (interferenza cantiere ASPI)
- 8° - 9°- 10° anno _ (P14) parcheggio pubblico via Zambeccari (interferenza cantiere ASPI)
- 8° - 9° - 10° anno _ (V01) parco urbano (interferenza cantiere ASPI)

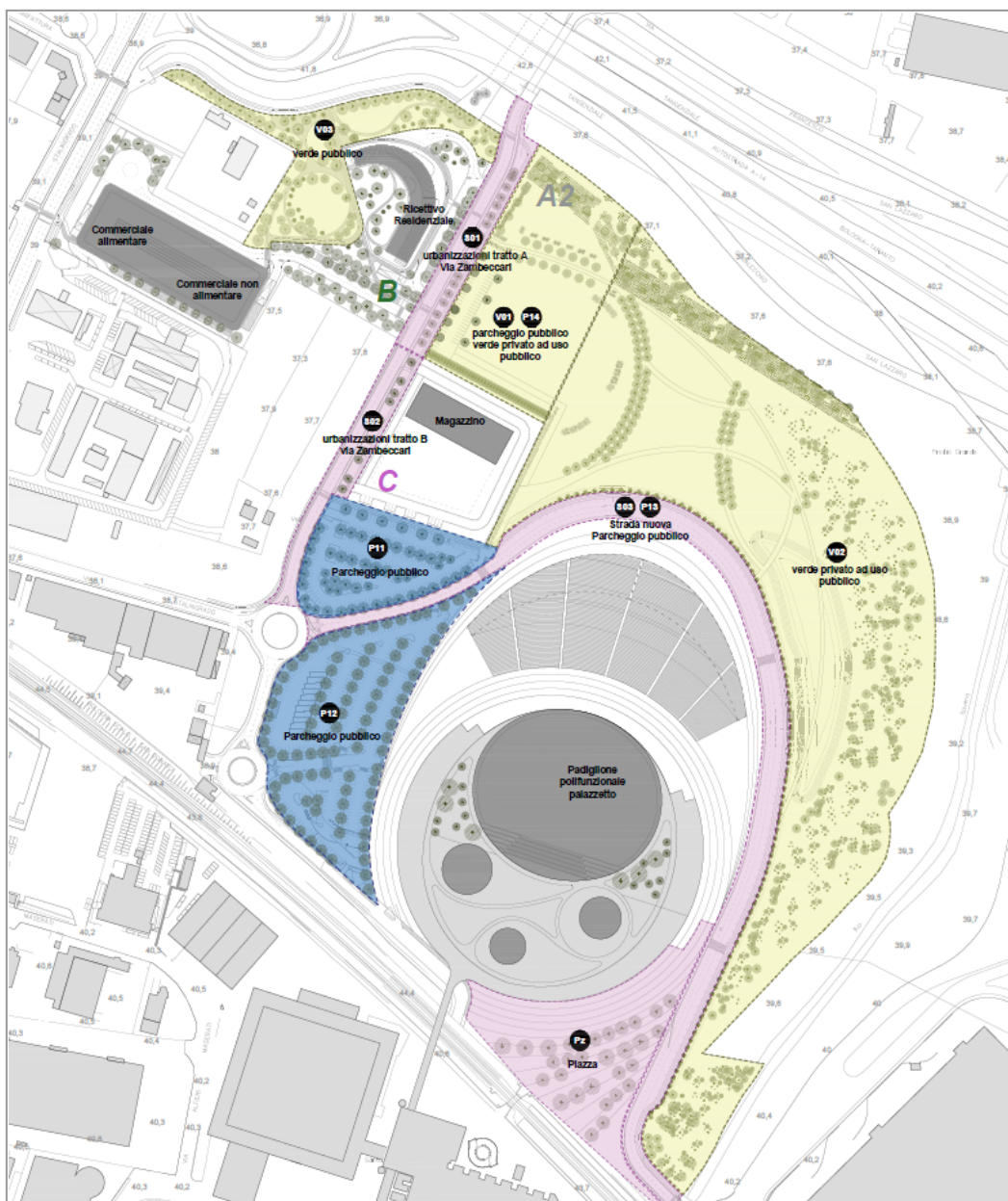
Opere private

Area logistica: 9°-10° anno (interferenza cantiere ASPI)

CRONOPROGRAMMA DELLE OPERE

Realizzazione delle opere	anno 0	anno 1	anno 2	anno 3	anno 4	anno 5	anno 6	anno 7	anno 8	anno 9	anno 10
COMPARTO A0 Edifici in ambito del Quartiere storico		Pad35	Pad35								
COMPARTO A1 Albergo											
COMPARTO A2 Padiglione Fiera											
P12 Parcheggio ovest NP											
P13 Parcheggio lungo nuova strada			*	*		*	*				
V02 Parco urbano Savena Abbandonato			*	*		*	*				
S03 Strada nuova			*	*		*	+++				
C01 Ciclabile via Ondina Valla											
COMPARTO B Direzionale Commerciale											
P11 Parcheggio sud est							*				
V03 Parco urbano ovest											
S01+S02 Sottoservizi, ciclabile											
COMPARTO C Magazzino											
P14 Parcheggio										*	*
V01 Parco urbano Savena Abbandonato ovest									*	*	*
S02 Sottoservizi, ciclabile								*			

* la realizzazione delle opere dipende dal cantiere autostrade
+++ le opere dovranno essere coordinate con il progetto del Tram linea rossa
NOTA BENE
1. Le opere relative ai comparti devono considerarsi indipendenti le une dalle altre
2. Tutte le tempistiche di realizzazione delle opere di urbanizzazione dovranno considerarsi in funzione delle riconsegne delle aree da parte dei cantieri limitrofi con interesse di pubblica utilità (TRAM linea rossa, AUTOSTRADE realizzazione del passante di mezzo, SNAM nuovi tracciati gasdotti, HERA realizzazione collegamento termovalorizzatore, TECNOPOLO)



Individuazione degli stralci funzionali delle opere pubbliche

Valsat

1. Premessa

La procedura di Valsat, a livello regionale, è normata dall'articolo 18 della Lr 24/17 e s.m.i. ed è finalizzata a valutare gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione dei piani.

Ai sensi dell'art. 18, nel "documento di Valsat", costituente parte integrante del piano sin dalla prima fase della sua elaborazione, sono individuate e valutate sinteticamente, con riferimento alle principali scelte pianificatorie, le ragionevoli alternative idonee a realizzare gli obiettivi perseguiti e i relativi effetti sull'ambiente e sul territorio. Sono inoltre individuati, descritti e valutati i potenziali impatti delle soluzioni prescelte e le eventuali misure idonee ad impedirli, mitigarli o compensarli; sono inoltre definiti gli indicatori pertinenti indispensabili per il monitoraggio degli effetti attesi sui sistemi ambientali e territoriali.

Nel caso specifico la presente valutazione si intende direttamente allegata all'accordo di programma.

Come previsto dal comma 4 dell'art. 18, accompagna il presente documento, un elaborato autonomo, la "Sintesi non tecnica", con l'obiettivo di rendere più facilmente comprensibile, anche ad un pubblico di non addetti ai lavori, il processo di valutazione svolto e gli esiti dello stesso.

Le valutazioni che seguono sono state redatte sulla base della documentazione predisposta dal soggetto attuatore, consegnata congiuntamente alla richiesta di avvio della procedura e poi integrata a seguito delle richieste presentate in sede di Conferenza dei servizi preliminare, nel corso della quale il recepimento di nuovi indirizzi strategici dell'Amministrazione comunale si è concretizzato nella previsione di uno scenario insediativo alternativo del Progetto urbano, che, mantenendo inalterato l'assetto complessivo infrastrutturale, porta ad una rivisitazione ed una ricollocazione di alcuni usi complementari alle attività espositive, come meglio descritto al successivo capitolo 2.

In particolare il documento di Valsat trova i principali riferimenti nello studio di compatibilità ambientale (elaborato "PU_SPEC_07_Studio di Compatibilità Ambientale"), che ha valutato entrambi gli scenari proposti, e nelle diverse relazioni specialistiche che hanno consentito di analizzare e approfondire le tematiche ambientali e progettuali.

Il progetto urbano è soggetto infine a verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi degli articoli 10 e 11, della Lr 4/2018 "Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti" in quanto trattasi di un progetto ricadente nell'Allegato B.3 al punto: "*B.3. 4) Progetti di sviluppo di aree urbane, nuove o in estensione, interessanti superfici superiori ai 40 ettari*". Le condizioni ambientali dettate all'esito di detto procedimento saranno recepite in sede di approvazione dell'accordo di programma.

I contenuti della Valsat, in risposta a quanto dettato dalla Lr 24/2017 e s.m. e i., sono stati così suddivisi:
Sintetica descrizione dell'intervento previsto

Inquadramento progettuale.

Analisi delle alternative considerate

Verifica delle diverse possibili alternative e ipotesi localizzative in funzione degli obiettivi di sviluppo del sistema ambientale, definendo le ragioni e i criteri che hanno sostenuto le scelte.

Verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni

In applicazione dell'art. 37, comma 4 della Lr 24/2017, è stato analizzato il sistema dei vincoli e delle tutele, così come riportato nella Tavola dei Vincoli approvata con delibera di Consiglio comunale PG n. 63845/2020, attraverso una nota sulla coerenza e compatibilità di quanto oggetto di pianificazione con la tutela/vincolo che interessa l'area.

Sono state pertanto esaminate le tavole che riguardano le seguenti tutele:

- Risorse idriche e assetto idrogeologico;
- Stabilità dei versanti;
- Elementi naturali e paesaggistici;
- Testimonianze storiche e archeologiche;
- Rischio sismico;

e le tavole che riguardano i seguenti vincoli:

- Infrastrutture, suolo e servitù;
- Infrastrutture per la navigazione aerea 2;
- Elettromagnetismo.

Valutazione delle componenti ambientali maggiormente impattate

Per la valutazione delle componenti ambientali vengono analizzati e valutati gli impatti generati dal progetto in relazione alle condizioni dettate dal PUG e in riferimento alle seguenti componenti:

- mobilità;
- aria;
- rumore;
- acque superficiali;
- verde;
- suolo, sottosuolo e acque sotterranee;
- paesaggio;
- energia;
- elettromagnetismo;
- rifiuti.

A seguire sono individuate le misure di sostenibilità identificabili quali azioni di mitigazione e compensazione degli effetti attesi, che si traducono anche in prescrizioni per la fase progettuale successiva.

Piano di monitoraggio

Completa il documento la sezione del Piano di monitoraggio ambientale. Ai sensi dell'art. 18 del DLgs 152/2006 *“il monitoraggio assicura il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei piani e dei programmi approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive. Il monitoraggio è effettuato dall'Autorità competente anche avvalendosi del sistema delle Agenzie ambientali e dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale”*.

2. Descrizione del progetto

Le aree interessate dall'accordo riguardano una superficie territoriale complessiva pari a 715.809, collocata nel quadrante nord est della città, di cui 705.658 mq compresi nel progetto urbano di sviluppo del quartiere fieristico e suddivisi in 3 comparti territoriali di attuazione, che prevedono due scenari insediativi alternativi di riferimento:

1. **Comparto A**, con St di 650.705 mq, articolato in:

sub comparto A0: Quartiere Fieristico esistente al di sotto del fascio dei binari, ripеримetrato per comprendere strutture di fatto già integrate e funzionali al quartiere fieristico (ex GAM, palazzo dei Congressi, asta di ingresso da piazza della Costituzione) ed escludere quelle che non ne fanno più parte, quali la cosiddetta area "Cotabo", su via Stalingrado. L' intervento di sostituzione e addensamento urbano finalizzato nel primo scenario insediativo a riqualificare prevalentemente il sistema dei contenitori già esistenti e degli ingressi, viene, nel secondo scenario, implementato con la trasformazione di uno dei padiglioni obsoleti in edificio polivalente da utilizzare anche ad uso ricreativo e spettacolo (palazzo dello sport) consolidando la situazione attuale che vede già il funzionamento di uno spazio per attività sportive (partite di basket) allestito provvisoriamente all'interno dell'attuale padiglione 37;

sub comparto A1: Parcheggio Michelin e aree ad esso antistanti, comprendente tra l'altro la previsione di una destinazione ricettiva, conformemente a quanto previsto dal Piano Particolareggiato Settore R5.1n, previsto dal PRG '85 e dalla Convenzione di costruzione e gestione del 04/08/2006 del parcheggio Michelin;

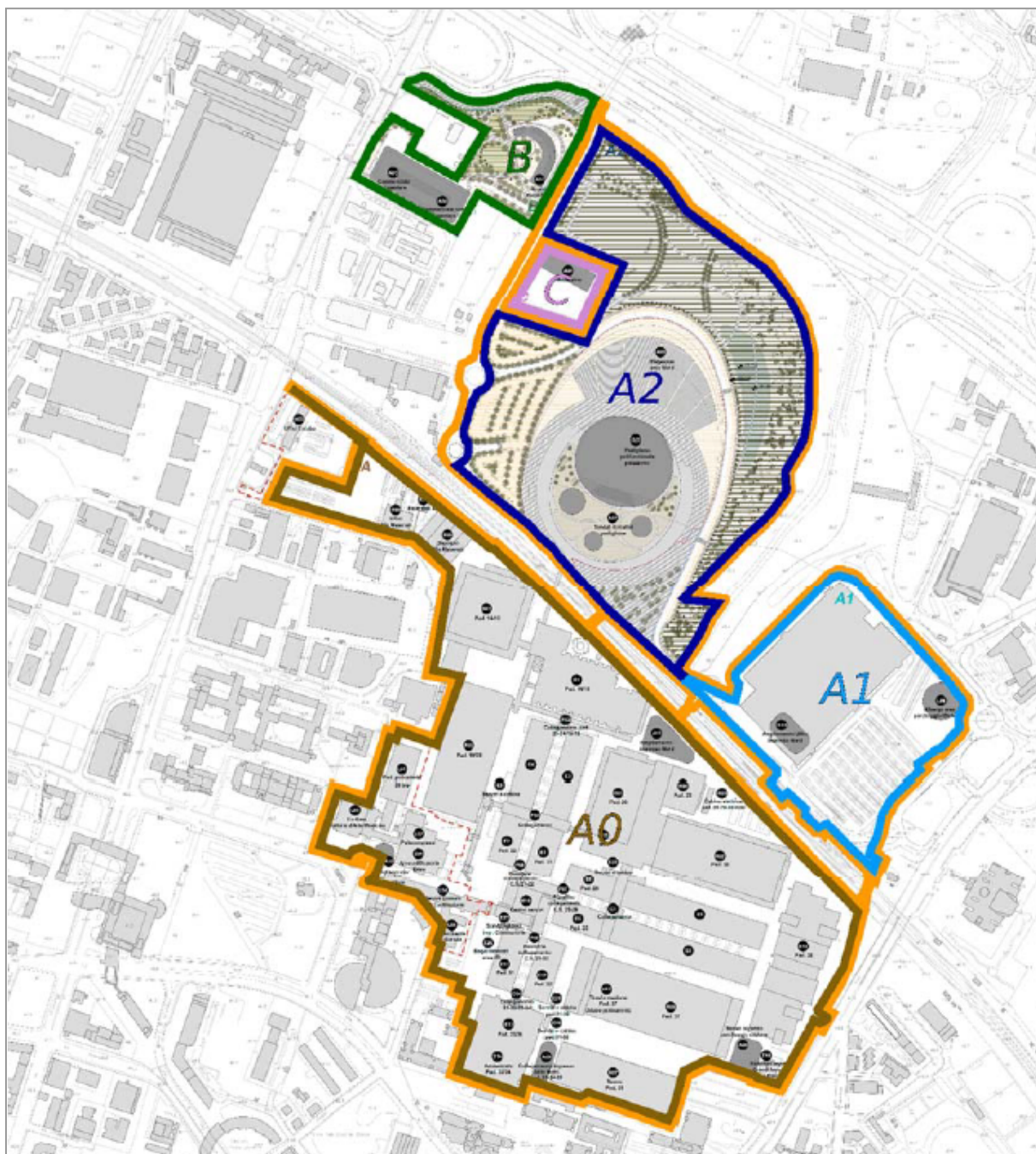
sub comparto A2: nuovo padiglione/edificio posto nell'area prevalentemente non urbanizzata a nord del fascio dei binari, destinato a ospitare a seconda dello scenario insediativo una struttura multifunzionale (scenario 1) con arena spettacoli all'aperto oppure una struttura espositiva tradizionale (scenario 2), e comprendente nuove dotazioni territoriali fra cui un parco urbano in continuità con l'area verde del Savena Abbandonato;

via Zambeccari: strada urbana a servizio dei diversi ambiti di intervento.

2. **Comparto B**: porzione non urbanizzata a ovest di via Zambeccari, destinata a ospitare, a seconda dello scenario insediativo, un nuovo insediamento di carattere ricettivo e commerciale (scenario 1) oppure direzionale e commerciale (scenario 2) e relative dotazioni territoriali.

3. **Comparto C**: porzione non urbanizzata a est di via Zambeccari, su cui è prevista la costruzione di un edificio a destinazione logistica/magazzino (a servizio dell'attività fieristica) e relativi spazi aperti funzionali (piazzale e viabilità interna al lotto) in adiacenza al sub comparto A2

Le opere pubbliche di maggior rilevanza sono rappresentate dalla nuova viabilità di collegamento tra viale Europa e via Stalingrado in conseguenza dell'eliminazione di via Tazio Nuvolari, la rifunzionalizzazione di via Ondina Valla per la gestione dei flussi pedonali provenienti dal Centro Metropolitano di Mobilità "Michelino", la realizzazione di un parco urbano e di una fascia boscata a mitigazione dell'infrastruttura autostradale e l'integrazione della rete dei percorsi ciclabili in continuità con interventi che saranno realizzati da ASPI/Autostrade Spa e Tper finalizzati al collegamento con il parco Nord e il parco San Donnino.



Individuazione dei comparti di attuazione del progetto urbano

3. Analisi delle alternative

La soluzione progettuale viene presentata come l'unica perseguibile per rispondere alla necessità di ampliamento del quartiere fieristico e nel contempo garantire continuità funzionale con la sua parte esistente, in particolare per quanto riguarda la collocazione delle nuove attività espositive/ricreative. Il contesto urbano consolidato entro cui si inserisce il quartiere esistente non ammetterebbe infatti uno

sviluppo in nessun'altra direzione. La Strategia del PUG, la relativa Valsat, all'azione 3.3e indica le politiche urbane e le trasformazioni urbane da applicarsi alle aree coinvolte.

I vincoli infrastrutturali condizionano sensibilmente il disegno urbano in relazione all'opportunità di collocazione delle aree verdi con funzione di compensazione e mitigazione in prossimità dell'asse autostradale tangenziale e delle funzioni complementari, volte all'integrazione tra Fiera e Tecnopolo, nella porzione compresa tra la nuova area espositiva a nord della linea ferroviaria di cintura e via Stalingrado.

Si rimanda allo studio di compatibilità ambientale la disamina dell'alternativa zero (denominata scenario tendenziale di riferimento), presa in considerazione e confrontata con lo scenario di progetto e quello attuale.

4. Verifica di conformità a vincoli e prescrizioni

In conformità a quanto prescritto dall'art. 37 comma 4 della Lr 24/2017 - *"Nel documento di Valsat di ciascun strumento urbanistico o atto negoziale che stabilisca la localizzazione di opere o interventi in variante alla pianificazione è contenuto un apposito capitolo, denominato "verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni", nel quale si dà atto analiticamente che le previsioni del piano sono conformi ai vincoli e prescrizioni che gravano sull'ambito territoriale interessato"* - si riporta la puntuale analisi della Tavola dei vincoli allegata al PUG approvato con delibera di Consiglio comunale PG 342648/2021.

A ogni tutela o vincolo che interessa l'area in esame, di seguito elencato, corrisponde una nota sulla coerenza e compatibilità della trasformazione. Le definizioni delle tutele/vincoli interessati dal progetto sono riportate nell'elaborato di Variante "Schede dei vincoli".

TUTELE – RISORSE IDRICHE E ASSETTO IDROGEOLOGICO

Alvei attivi e invasi dei bacini idrici [ramo morto Savena Abbandonato]

Gli Alvei attivi, art. 4.2 del PTCP, sono gli spazi normalmente occupati da masse d'acqua in quiete o in movimento, comprensivi delle superfici che li delimitano, del volume di terreno che circoscrive tali spazi e che interagisce meccanicamente o idraulicamente con le masse d'acqua contenute in essi e di ogni elemento che partecipa alla determinazione del regime idraulico delle masse d'acqua medesime, con riferimento a eventi di pioggia con tempi di ritorno di 5 -10 anni. Gli alvei attivi sono destinati al libero deflusso delle acque e alle opere di regimazione idraulica e di difesa del suolo.

Il perimetro del Progetto urbano si sovrappone molto limitatamente al perimetro della tutela relativa al canale superficiale Savena Abbandonato nella parte più a sud a partire dal rilevato ferroviario. In quella posizione è già presente l'attraversamento di via Tazio Nuvolari. Il Progetto proposto non prevede interventi di modifica al corso d'acqua nella sua configurazione attuale, pertanto si considera rispettoso della tutela. In sede di Conferenza dei Servizi è stato acquisito il parere dell'ente gestore del corso d'acqua superficiale in ragione di ulteriori interventi necessari

per lo scarico delle acque meteoriche e per il ripristino della funzionalità idraulica del corso d'acqua.

Reticolo idrografico coperto [derivazione Canaletta Reno 75]

Comprende le fasce di tutela dei corsi d'acqua coperti e delle relative opere di regimazione finalizzate a garantire la possibilità di accessi tecnici per vigilanza, manutenzione ed esercizio delle opere di bonifica.

Le modalità di tutela sono disciplinate dall'articolo 4.2 e 4.3 del PTCP relativo agli alvei attivi e alle fasce di tutela fluviale. Gli atti vietati sono rappresentati dal RD n. 523 del 1904.

In tali aree sono vietate tutte le opere che comportano impedimento alla possibilità di accesso alle ispezioni e alla manutenzione e/o alla possibilità di ripristino o di realizzazione di nuove ispezioni ai relativi manufatti previsti a ogni confluenza fra canalizzazioni.

Il Progetto urbano, che intercetta il canale interrato, realizzato con uno scatolare in cemento 1200x1000 mm, che collega la canaletta consortile Reno 75 presente lungo via Stalingrado al canale Savena Abbandonato, nel tratto compreso tra la prosecuzione di via Nuvolari (tra le due rotatorie esistenti) e lo stesso canale, propone lo spostamento del tratto interessato dal Sub comparto A2 in una posizione compatibile con l'edificazione del nuovo padiglione polivalente, anche in funzione delle necessità di accesso e di ispezione. Nella nuova canalizzazione, che raccoglierà le acque meteoriche del Sub comparto A2 e dei comparti B e C, dovranno confluire anche le acque meteoriche provenienti dal Tecnopolo e dai comparti ex Caserma Sani e Casaralta, fino al recapito finale in Savena Abbandonato.

In sede di Conferenza dei Servizi è stato appurato che la condotta appartiene al demanio comunale anche se non gestita da Hera, pertanto sulla demolizione della porzione interferente con il progetto urbano non è necessario acquisire ulteriori pareri.

Fasce di tutela fluviale [ramo morto Savena Abbandonato]

La finalità primaria delle fasce di tutela fluviale è quella di mantenere, recuperare e valorizzare le funzioni idrauliche, paesaggistiche ed ecologiche dei corsi d'acqua. In queste aree valgono le prescrizioni stabilite ai commi 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 dell'art. 4.3 del Ptcp, che recepisce e integra i contenuti degli artt. 17 e 34 e dell'Elaborato M del PTPR, dell'art. 18 del PSAI, nonché le corrispondenti norme degli altri Piani Stralcio di Valsat Assetto idrogeologico di cui all'art. 1.4. Sono ammissibili interventi di: manutenzione di infrastrutture e impianti esistenti; ristrutturazione, ampliamento, potenziamento di infrastrutture e impianti esistenti non delocalizzabili; realizzazione ex-novo, quando non diversamente localizzabili, di attrezzature e impianti che siano previsti in strumenti di pianificazione provinciali, regionali o nazionali, oppure che abbiano rilevanza meramente locale, in quanto al servizio della popolazione di non più di un comune ovvero di parti della popolazione di due comuni confinanti. Gli atti vietati sulle acque pubbliche, gli alvei, le sponde e le difese sono rappresentati dal RD n. 523 del 1904.

Il perimetro del Progetto urbano si sovrappone molto limitatamente al perimetro della tutela nella parte più a sud dove il corso d'acqua prende inizio dal corpo del rilevato ferroviario. In quella posizione è già presente l'attraversamento di via Tazio Nuvolari. Il Progetto urbano prevede la sostituzione dell'attuale via Nuvolari con un nuovo asse stradale che, staccandosi dall'attuale, compie una traiettoria curvilinea prima di ricollegarsi alla rotatoria già esistente a ovest all'intersezione con via Zambeccari. Il nuovo tracciato stradale si svolge completamente all'esterno dell'area di tutela ad eccezione di una piccola sovrapposizione nella curva di raccordo tra la nuova

sede stradale e quella esistente, tale da poter ritenere inalterato il valore della tutela. Anche il progetto del parco urbano, a nord est della nuova strada, si sovrappone all'ambito di tutela fluviale, mantenendo comunque la fascia di verde attualmente presente sul lato ovest del canale e la relativa funzione idraulica, e ponendosi come obiettivo il recupero e la valorizzazione delle sue funzioni paesaggistiche ed ecologiche rispetto allo stato attuale. In sede di Conferenza dei Servizi è stato acquisito, il parere dell'ente gestore del corso d'acqua superficiale in ragione di ulteriori interventi necessari per lo scarico delle acque meteoriche e per il ripristino della funzionalità idraulica del corso d'acqua.

Aree potenzialmente interessate da alluvioni poco frequenti – Reticolo principale

Aree potenzialmente interessate da alluvioni poco frequenti – Reticolo secondario

Aree potenzialmente interessate da alluvioni rare – Reticolo principale

Le aree potenzialmente interessate da alluvioni poco frequenti sono individuate con riferimento al fenomeno delle inondazioni generate dal Reticolo naturale principale e secondario in relazione agli scenari con tempo di ritorno di riferimento fra 100 e 200 anni. Per gli interventi urbanistici è richiesta la redazione di una relazione tecnica di valutazione del rischio idraulico che dimostri, attraverso adeguate misure progettuali, la sostenibilità delle previsioni facendo riferimento alle possibili alternative localizzative e all'adozione di misure di riduzione della vulnerabilità dei beni e delle persone esposte. I contenuti della relazione tecnica e le prescrizioni progettuali per gli interventi sugli edifici da adottare per la mitigazione dei danni sono definiti all'art. 27-E18 del Regolamento Edilizio.

Il Progetto urbano si colloca in un vasto ambito a nord est del comune di Bologna interessato da questa tutela e la documentazione e la valutazione del rischio, che rimane valida per entrambi gli scenari insediativi proposti, è stata inserita nella Relazione di compatibilità idraulica (Elaborato PU-SPEC-09).

TUTELE – ELEMENTI NATURALI E PAESAGGISTICI

Boschi e aree assimilate ai sensi del D.lgs. 34/2018

La tutela si applica ad ogni superficie corrispondente alle caratteristiche individuate dal D.Lgs. 34/2018. Gli interventi ammessi sono quelli disciplinati dal D.Lgs. 34/2018 e, per le attività di gestione forestale, dal Regolamento forestale regionale approvato con decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 122 del 30 luglio 2018. Le trasformazioni del bosco sono sottoposte al procedimento autorizzativo previsto dall'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 – ad eccezione degli interventi di cui all'Allegato A del Dpr n. 31 del 13 febbraio 2017 “Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata” - e dal D.Lgs. 34/2018.

In sede di Conferenza dei Servizi è stata svolta una serie di rilievi del popolamento forestale presente nell'area, finalizzati ad individuare e perimetrare le aree “assimilabili a bosco” ai sensi del D.lgs. 3 aprile 2018, n. 34, e fornire indicazioni di massima sulle misure di compensazione e mitigazione da adottare in fase di cantiere (Relazione - Indagine forestale URB-A Verde 10), che si intendono condizionate al perfezionamento dell'autorizzazione paesaggistica.

Fiumi torrenti e corsi d'acqua di interesse paesaggistico [ramo morto Savena Abbandonato]

Comprendono i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal Testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con Regio Decreto n. 1775 del 11 dicembre 1933 e

le relative sponde o piedi degli argini, entro una fascia di 150 metri ciascuna. Questi beni di interesse paesaggistico non possono essere distrutti né essere oggetto di modificazioni che rechino pregiudizio ai valori protetti. Sono sottoposti al procedimento autorizzativo previsto dall'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 o dall'art. 3 del Dpr n. 31 del 13 febbraio 2017 "Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata", ad eccezione degli interventi rientranti nell'Allegato A del medesimo Dpr.

La fascia di tutela del Savena Abbandonato interessa una porzione del progetto quasi interamente destinata a parco urbano se non per una piccola porzione del padiglione polivalente (Sub comparto A2).

Nella documentazione progettuale è presente la Relazione Paesaggistica redatta in conformità a quanto richiesto dalla normativa vigente in materia (DPCM 12/12/2005 "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali del paesaggio di cui al D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42.") i cui contenuti sono stati sottoposti alla competente Soprintendenza in sede di Conferenza dei Servizi, anche ai fini del vincolo relativo al D.Lgs. 34/2018, al fine dell'ottenimento dell'Autorizzazione Paesaggistica nell'ambito del procedimento di accordo di programma.

TUTELE – TESTIMONIANZE STORICHE E ARCHEOLOGICHE

Zone a media potenzialità archeologica

Zone a bassa potenzialità archeologica

Quasi tutta l'area in esame ricade in zona a media potenzialità archeologica, ad eccezione di una piccola porzione del sub comparto A1 su cui insistono una parte del parcheggio del Terminal Area Fiera e una parte del lotto destinato a ospitare la nuova struttura ricettiva.

Le zone a media potenzialità archeologica sono aree periferiche rispetto a quelle dove è riconoscibile l'impianto urbano dell'età preromana e romana in cui la probabilità di rinvenimenti archeologici è da verificare alla luce dei dati informativi acquisiti e aggiornati dalla Soprintendenza per i Beni archeologici. Per questo tipo di zone ogni intervento che presuppone attività di scavo e/o movimentazione del terreno è preventivamente sottoposto alla competente Soprintendenza per i Beni archeologici che, nell'ambito della conferenza dei servizi potrà subordinare l'intervento a indagini archeologiche preventive.

Edifici di interesse culturale e testimoniale [corte rurale "Colombara" via Stalingrado 67]

Sono denominati "di carattere culturale e testimoniale" gli edifici che testimoniano appunto i caratteri peculiari del paesaggio urbano e rurale, con valori di facciata e di impianto tipologico nei quali si possono riconoscere ancora oggi gli elementi distintivi e che non hanno subito modifiche sostanziali nel tempo.

Nonostante la disciplina preveda l'obbligo di garantire il recupero di detto patrimonio e delle relative pertinenze, nonché la valorizzazione della memoria storica e l'inserimento coerente dei nuovi interventi, il progetto urbano prevede la demolizione di tutta la corte denominata "Colombara", a cui appartiene l'edificio oggetto di tutela, che è situato proprio a margine del territorio urbanizzato a nord della cintura ferroviaria, nel punto in cui è prevista l'edificazione del nuovo padiglione polivalente. In questo caso la norma di piano, dimostrata l'impossibilità di

attuare le previsioni oggetto di accordo di programma salvaguardando il bene tutelato, consente che l'interesse pubblico ad esse sotteso possa prevalere su quello relativo al valore culturale testimoniale dell'edificio, che in questo caso appare peraltro fortemente compromesso dalle condizioni di abbandono e dallo stato di collabenza delle strutture come documentato nell'elaborato PU_spec_08.

Edifici di carattere culturale e testimoniale del Secondo Novecento

[Ex GAM- Palazzo dei Congressi- Servizi comuni ingresso Costituzione - Centro servizi – padiglioni 21-22-25-26-31-32-33/34]

Sono denominati “di carattere culturale e testimoniale del secondo Novecento” gli edifici individuati sulla base dell'attenzione e del riconoscimento critico loro attribuito dalla letteratura di settore e dagli organi competenti (Ministero Beni Culturali e Istituto Beni Culturali), realizzati a partire dal 1950 fino alla fine del secolo scorso. Si persegue un completo utilizzo degli edifici e una valorizzazione della memoria storica dei luoghi, consentendone l'adattabilità alle mutate esigenze insediative nel rispetto dell'impianto urbanistico e dei caratteri architettonici originari, desumibili dalle ricerche d'archivio.

Gli edifici oggetto di tutela nel presente accordo sono situati tutti nel cuore del quartiere esistente (sub comparto A0), il cui disegno originario, risalente al 1965, si sviluppa a partire dall'unico ingresso pedonale in Piazza della Costituzione, lungo assi ortogonali, incernierati sul volume centrale costituito dal centro servizi e fortemente caratterizzati architettonicamente dalla presenza delle strutture metalliche in vista. L'espansione della Fiera è proseguita per giustapposizioni nelle aree laterali (negli anni '70 pad.29-30, negli anni '80 i pad.33/34-35) con la contestuale realizzazione di nuovi ingressi al pubblico, verso aree che nel frattempo si erano urbanizzate (Fiera District e Parcheggio Michelino), fino a quando, negli anni '90, il Piano Particolareggiato ad opera dell'arch. Leonardo Benevolo ha ridefinito il nucleo del quartiere fieristico realizzando corpi di collegamento trasversali fra i padiglioni del gruppo originario.

Risalgono alla metà degli anni '70 la sede storica della Galleria d'Arte Moderna e il Palazzo della Cultura e dei Congressi progettati rispettivamente dall'arch. Leone Pancaldi e dall'arch. Melchiorre Bega.

Il centro servizi e i padiglioni, oggetto di tutela in quanto edifici di interesse, sono inoltre compresi nel perimetro di uno degli agglomerati d'interesse culturale e testimoniale del Secondo Novecento, ovvero parti di città pianificate con strumento urbanistico attuativo riconosciute dalla letteratura come significative, all'interno delle quali non sono ammessi interventi di addensamento o sostituzione a meno che non vengano proposti attraverso Piani attuativi di iniziativa Pubblica.

Il progetto urbano, che si attua in questo caso attraverso accordo di programma e si può assimilare a piano di iniziativa pubblica, propone di intervenire con nuove volumetrie solo ai margini del quartiere, in corrispondenza degli accessi al polo fieristico senza interessare direttamente edifici oggetto di tutela, sostituire un padiglione ormai vetusto (pad.35) e conformare in modo definitivo quello recentemente realizzato con copertura non permanente (pad 37).

Tuttavia gli interventi, in entrambi gli scenari insediativi proposti, dovranno garantire adeguata qualità architettonica e un corretto inserimento rispetto agli edifici tutelati, dimostrando di rispettare i caratteri del disegno originario in cui saranno inseriti.

Sistema storico delle acque derivate - canali superficiali [ramo morto Savena Abbandonato]

Il sistema storico delle acque derivate è costituito dai corsi d'acqua artificiali ancora presenti nel territorio, dai relativi manufatti idraulici (chiuse, mulini, condotte, ecc.) e dai ponti, pedonali e carrabili, che li attraversano. Finalità della tutela è la conservazione di questi elementi, che sarà accompagnata da azioni volte a renderli riconoscibili e fruibili.

Il perimetro del Progetto urbano si sovrappone molto limitatamente al perimetro della tutela relativa al canale superficiale Savena Abbandonato nella parte più a sud a partire dal rilevato ferroviario. In quella posizione è già presente l'attraversamento di via Tazio Nuvolari. Il Progetto proposto non prevede interventi di modifica al corso d'acqua nella sua configurazione attuale, pertanto si considera rispettoso della tutela.

TUTELE – RISCHIO SISMICO

Microzone omogenee in prospettiva sismica – Zone stabili suscettibili di amplificazione 1A

Microzone omogenee in prospettiva sismica – Zone di attenzione per la liquefazione 2A

Il Piano fornisce lo studio di microzonazione sismica di II livello al fine di concorrere alla riduzione del rischio sismico attraverso analisi di pericolosità ed orientare le scelte localizzative, le trasformazioni urbane e la realizzazione delle opere verso scenari di prevenzione e mitigazione del rischio sismico così come specificato nella Dgr 630/2019.

Per gli interventi urbanistici nelle porzioni interessate da trasformazione urbanistica sono richiesti i seguenti livelli di approfondimento:

- nelle zone stabili 1A (caratterizzate da contrasti di impedenza moderati o non significativi nei primi 30 metri), si ritiene sufficiente lo studio di MS di livello 2 contenuto nel Quadro Conoscitivo del PUG e relativi approfondimenti;
- nelle zone di attenzione per liquefazione 2A, si richiedono approfondimenti della MS di livello 3 (Dgr 630/2019). Dovranno essere eseguite opportune indagini geognostiche/geofisiche e dovrà essere verificata la reale presenza di condizioni predisponenti la liquefazione e/o la densificazione (stima del potenziale di liquefazione/densificazione e dei cedimenti attesi).

Il Progetto urbano ricade per la parte a nord-ovest (comparti B e C e parte del Sub comparto A2) nelle zone di attenzione per liquefazione 2A e per la parte a sud ovest (restante parte del Sub comparto A2 e Sub comparto A1) nelle zone stabili suscettibili di amplificazioni 1A. Il Sub comparto A0, ovvero il quartiere esistente, ha una parte minoritaria a ovest facente parte delle zone di attenzione per liquefazione 2A, mentre la restante parte si trova nelle zone stabili suscettibili di amplificazioni 1A. Tra gli elaborati del Progetto urbano viene presentata la Relazione Geologica, idrogeologica e sismica (Elaborato PU-SPEC-02), a cui si rimanda per le verifiche e le valutazioni effettuate, e in cui viene analizzata la risposta sismica locale.

Condizioni limite per l'emergenza – Fascia di 30 m lungo la viabilità e attorno alle aree di emergenza

Il Piano fornisce l'analisi della Condizione Limite per l'Emergenza in caso di sisma (CLE) che individua il sistema di gestione per l'emergenza in "edifici strategici" e "aree di emergenza" e nei relativi assi di accessibilità/connessione e le unità/aggregati strutturali interferenti con tale viabilità e/o aree di emergenza.

Gli interventi di trasformazione urbanistica devono dimostrare di non incrementare le condizioni di interferenza su Edifici Strategici, su Aree di Emergenza e sulla viabilità di connessione o di accesso al fine di garantire e migliorare l'accessibilità alle funzioni strategiche e quindi l'efficienza del sistema di gestione dell'emergenza. Gli interventi di trasformazione urbanistica che riguardano

fabbricati individuati come interferenti dagli elaborati della CLE devono tendere alla riduzione/eliminazione delle condizioni di interferenza.

Il Progetto urbano non interessa edifici individuati nella CLE come strategici, mentre rientrano tra le strade per cui viene indicata la fascia di rispetto di 30 m: via Stalingrado e il relativo svincolo sud della tangenziale, via Tazio Nuvolari e via Francesco Zambecari, nonché la viabilità intorno al parcheggio Michelino.

Per quanto riguarda via Tazio Nuvolari è prevista la sdemanializzazione e la sostituzione con un nuovo tratto stradale atto a ripristinare la connessione tra la rotatoria all'intersezione con via Ondina Valla e quella di via Stalingrado (ramo interno) a ovest e quindi il collegamento previsto dalla CLE. Via Francesco Zambecari, oggetto di adeguamento dei collegamenti pedonali e ciclabili, sarà a tutti gli effetti una viabilità pubblica e manterrà le medesime dimensioni di carreggiata. Nel comparto B, a nord ovest, in prossimità di via Zambecari il progetto prevede la realizzazione di un nuovo edificio a destinazione ricettiva posto ad una distanza di poco inferiore ai 30 m dall'asse della strada che dovrà essere pertanto essere collocato nel rispetto della condizione prevista dalla CLE per gli interventi edilizi. Anche nel sub comparto A1, a nord est, il progetto prevede la realizzazione di una nuova struttura ricettiva, la cui collocazione dovrà pertanto rispettare i limiti imposti dalla tutela.

VINCOLI – INFRASTRUTTURE SUOLO SERVITÙ

Ferrovie [Linea di Cintura]

La presenza dell'infrastruttura ferroviaria genera una zona di rispetto pari a trenta metri dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia al fine di salvaguardare la sicurezza e la regolarità dell'esercizio delle ferrovie.

Il Progetto urbano, all'interno del sub comparto A2 prevede interventi che vanno a collocarsi all'interno della fascia ferroviaria, per cui, all'atto della presentazione dei titoli edilizi afferenti tale area, il proponente dovrà acquisire la relativa autorizzazione in deroga all'art.49 del DPR 753/80 dal gestore della rete ferroviaria RFI.

Strade [via Stalingrado-via Zambecari-via Nuvolari-via Valla-via Alfieri Maserati-viale Europa-via Michelino-piazza della Costituzione]

La presenza delle infrastrutture stradali genera una zona di rispetto al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale, e mantenere una fascia non edificata, utilizzata per l'esecuzione di lavori per l'impianto di cantiere e per l'eventuale allargamento della sede stradale, la cui dimensione è fissata in base al ruolo assegnato alle singole strade dal Psc con riferimento alla classificazione operata dal "Nuovo Codice della Strada" e dal PTM.

Le tabelle contenute nel RE definiscono, rispettivamente all'interno e all'esterno del centro abitato, le fasce di rispetto delle infrastrutture stradali per le nuove costruzioni, gli interventi di demolizione e ricostruzione o gli ampliamenti fronteggianti le strade, in relazione alle classi funzionali definite dal PGTU e con riferimento alla classificazione operata dal "Nuovo Codice della Strada" e dal PTM.

Tutti gli interventi previsti dal progetto urbano, interamente compreso nel perimetro del centro abitato, risultano compatibili con le fasce di rispetto esistenti e aggiornate a seguito della modifica apportata in sede progettuale alla viabilità pubblica. L'area di intervento del progetto urbano non presenta dirette interferenze con la viabilità autostradale ed è compatibile con la relativa fascia di

rispetto come indicato nell'ultimo parere reso dal concessionario e confermato dal Ministero concedente in sede di Conferenza dei Servizi.

Una porzione della sede stradale di via Nuvolari, già conferita dal Comune patrimonialmente a BolognaFiere, sarà oggetto di sdemanializzazione solamente a seguito dell'entrata in esercizio della viabilità alternativa di progetto.

Gasdotti [via Stalingrado]

La presenza dei gasdotti genera zone di rispetto di dimensione variabile a seconda della pressione massima di esercizio, del diametro della condotta e della natura del terreno così come indicato nella tabella 2 del Dm 17 aprile 2008, al fine di garantire la sicurezza dell'infrastruttura e di prevenire i danni causati da incendi ed esplosioni. La posizione della rete deve essere considerata indicativa e l'esatta localizzazione sul territorio dei metanodotti potrà essere individuata puntualmente dal gestore.

Le previsioni di intervento sul margine ovest del comparto B del Progetto urbano interferiscono in modo molto limitato con la presenza del gasdotto e con le sue fasce di rispetto, tuttavia in sede di Conferenza dei Servizi è stato acquisito il parere del gestore che dichiara la non interferenza dei lavori con impianti presenti. Nuovi interventi proposti dai gestori potranno essere autorizzati solo nel rispetto del progetto urbano in corso di approvazione.

Siti oggetto di procedimento di bonifica ai sensi del D. Lgs. 152/06 e ss. mm. e ii.

L'individuazione dei siti contaminati in cui è stata rilevata un'alterazione delle matrici ambientali è finalizzata ad evidenziare quelle aree nelle quali, a seguito di specifici interventi, è stato verificato che la qualità delle matrici stesse e i livelli di esposizione dei bersagli umani siano accettabili per l'uso a cui detti siti sono o saranno destinati. Le aree individuate possono essere oggetto di limitazioni d'uso, temporanee o permanenti.

Nell'area oggetto di intervento è presente un sito sottoposto a bonifica all'interno del Sub comparto A2, in corrispondenza del luogo in cui era collocato il distributore di carburante a servizio della società Cotabo, trasferita in altro luogo. L'attività di bonifica ai sensi del D. Lgs. 152/06 e ss. mm. e ii. attualmente in corso verrà conclusa contestualmente all'inizio del cantiere degli interventi del Sub comparto A2.

Tranvia [Capolinea Linea Rossa]

Ai sensi del primo comma dell'art. 51 del Dpr 11 luglio 1980, n. 753, la fascia di rispetto per le tranvie è di sei metri da misurarsi dal piede esterno della più vicina rotaia. Tale fascia è stata recentemente recepita nella Tavola dei vincoli in sede di approvazione del progetto definitivo della prima linea tranviaria (Procedimento unico ai sensi dell'art.53 della Lr 24/2017) che prevede un capolinea a lato del Parcheggio Michelino. Il progetto urbano non prevede comunque interventi significativi che possano interferire con tale vincolo.

VINCOLI – INFRASTRUTTURE PER LA NAVIGAZIONE AEREA 2

L'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac) in materia di sicurezza aeronautica per la costruzione e gestione degli aeroporti, ha individuato le zone da sottoporre a vincoli e le relative limitazioni necessarie per evitare la costituzione di ostacoli e potenziali pericoli alla navigazione aerea. All'interno delle aree valgono le limitazioni stabilite nell'elaborato "Mappe di vincolo. Limitazioni relative agli ostacoli e ai pericoli alla navigazione aerea". Enac ha individuato alcune tipologie di attività e di manufatti che, se ubicati nelle aree circostanti all'aeroporto, possono generare una situazione di

eventuale pericolo. L'art. 711 del Codice della navigazione aerea prescrive che la realizzazione di opere e l'esercizio di attività che costituiscono un potenziale pericolo alla navigazione aerea sono subordinati all'autorizzazione di Enac. L'area oggetto di intervento è interessata in particolare dalle seguenti tipologie di vincolo.

Ostacoli alla navigazione aerea - aree interessate da superfici di delimitazione degli ostacoli a quota variabile (Allegato A) [intero progetto urbano]

Le limitazioni in altezza o di quota in sommità delle nuove costruzioni o delle estensioni di quelle esistenti sono determinate da Enac in applicazione del Capitolo 4 del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti.

L'area del Progetto urbano rientra nei limiti delle Aree interessate da superfici di delimitazione degli ostacoli a quota variabile per le quali nell'allegato A alla Relazione tecnica del Regolamento Enac viene fornito l'elenco delle mappe catastali su cui sono riportate, attraverso linee o curve di isolivello, le quote massime delle nuove edificazioni al fine di rispettare le superfici di delimitazione degli ostacoli, determinate in funzioni delle caratteristiche fisiche e operative dell'aeroporto di Bologna. Il Progetto urbano, per quanto desumibile dalla documentazione presentata è rispettoso dei limiti imposti dal vincolo.

Superfici di delimitazione degli ostacoli - superficie conica – pendenza 1:20

[sub comp. A0 parte-sub comp. A1 parte-sub comp. A2- comparto B-comparto C]

Superfici di delimitazione degli ostacoli - superficie di avvicinamento – pendenza 1:50; pendenza 1:40; quota 186,67 mt [sub comparto A1 parte]

Superfici di delimitazione degli ostacoli - superficie di avvicinamento – pendenza 1:50; pendenza 1:40; quota 186,67 mt [sub comparto A1 parte]

Superfici di delimitazione degli ostacoli - pista di salita al decollo – pendenza 1:50 [sub comparto A0 parte]

Il vincolo è costituito da una serie di superfici che non devono essere “forate” dagli ostacoli, ovvero piani orizzontali o inclinati che si estendono nello spazio circostante il sedime aeroportuale e hanno il compito di determinare zone in cui un eventuale ostacolo di altezza superiore causerebbe interferenza al regolare svolgimento delle manovre di decollo e atterraggio o circuitazione di aeromobili. Le superfici di delimitazione degli ostacoli calcolate per l'aeroporto di Bologna dal Regolamento Enac consentono di definire i limiti da non superare per gli ostacoli alla navigazione aerea e le condizioni per evitare i pericoli per la navigazione aerea.

Il Progetto urbano rientra nei limiti delle Aree interessate da superfici di delimitazione degli ostacoli a quota variabile e nei limiti del territorio (impronta sul territorio della superficie conica) soggetto a limitazioni riguardo i pericoli alla navigazione aerea di Tipologia 2.

Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 1 (Tav.PC01A)

[Sub comparto A2]

Il vincolo impone limitazioni per laghetti e bacini d'acqua e piantagioni in quanto potenziali fonti attrattive di fauna selvatica nell'intorno aeroportuale, con particolare riferimento a quella volatile.

Il progetto urbano prevede la piantumazione di una vasta superficie destinata a parco urbano e fascia boscata di mitigazione, nonché la realizzazione di una depressione artificiale destinata alla laminazione delle acque meteoriche di circa 2000 mc. Nell'ambito della progettazione definitiva degli interventi sarà necessario acquisire il relativo nulla osta dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac), non ancora depositato in sede di Conferenza dei Servizi preliminare, svolgendo le

valutazioni di compatibilità in riferimento alle possibili mitigazioni, come disposto dalle Linee guida di Enav.

Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 2 (Tav.PC01A) [intero progetto urbano]

Il vincolo prevede limitazioni per manufatti con finiture esterne riflettenti e campi fotovoltaici di dimensione complessiva superiore a 500 mq, per luci pericolose e fuorvianti, per ciminiere con emissione di fumi, per antenne e apparati radioelettrici irradianti. In sede di progettazione definitiva degli interventi, per manufatti di considerevoli dimensioni che presentino estese vetrate o superfici esterne riflettenti, e per i campi fotovoltaici di dimensioni consistenti (impianti di dimensione complessiva superiore a 500 mq), dovrà essere presentato a ENAC uno studio che valuti l'impatto del fenomeno della riflessione della luce, comportante eventuale abbagliamento ai piloti impegnati nelle operazioni di atterraggio e di circuitazione. ENAC valuterà la sussistenza di condizioni di potenziale pericolo e l'accettabilità del livello associato di rischio per la navigazione aerea. In merito agli apparati radioelettrici irradianti, poiché non è prevista l'installazione di antenne si ritiene che il vincolo non abbia ricadute sull'intervento.

Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 3 - Limiti sorgenti laser proiettori (Tav.PC01B)

[Comparto A]

Il progetto dovrà tenere conto delle limitazioni previste dal "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" di Enac che autorizza l'eventuale impiego della sorgente laser solo nel rispetto delle cautele indicate al capitolo 6 paragrafo 1.3.3.

Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 4a - Impianti eolici – Area di incompatibilità assoluta (Tav.PC01C)

Il progetto non prevede l'installazione di tali impianti pertanto il vincolo non ha ricadute sull'intervento.

VINCOLI – ELETTROMAGNETISMO

Elettrodotti ad alta e media tensione

All'interno di queste fasce valgono le limitazioni stabilite all'art. 4 comma 1 lettera h della L. n. 36 del 22 febbraio 2001 "Legge quadro sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici". E' necessario che tutti i luoghi in cui è possibile la permanenza di persone per più di 4 ore non siano interessati da DPA di linee AT/MT e cabine esistenti né dalle DPA delle Sottostazioni e delle linee MT di progetto.

Sia nel comparto B che nel Sub comparto A2 nella situazione attuale si riscontra la presenza di linee aeree di trasporto dell'energia in media tensione. La presenza di tali linee risulta incompatibile con gli interventi previsti dal PU nei due ambiti e il progetto delle relative opere di urbanizzazione ne prevede l'interramento, in accordo con le indicazioni che dovranno essere fornite dall'ente gestore/proprietario delle linee, e nel rispetto delle norme vigenti in materia.

Qualora si rendesse necessario interrare rete interrata ai sensi della Lr 8/20233 il procedimento dovrà essere avviato all'atto della presentazione dei relativi titoli edilizi. Diversamente l'incompatibilità potrà essere risolta attraverso le altre modalità previste dalla legge.

Cabine di trasformazione primarie (AT/MT) e secondarie (MT/BT)

Il rilievo effettuato nell'ambito del Progetto urbano ha evidenziato, in accordo con la cartografia del RE, la presenza di una sola cabina di trasformazione MT/BT all'interno del Sub comparto A2 a servizio delle preesistenze insediative nei pressi di via Nuvolari, che sarà sostituita da una nuova

cabina di trasformazione MT/BT, a servizio del complesso edilizio del nuovo edificio polifunzionale/padiglione espositivo, posizionata a nord ovest dello stesso in prossimità della nuova viabilità. Per il comparto B, attualmente non servito, è prevista la realizzazione di due nuove cabine di trasformazione MT/BT una a servizio delle attività ricettive/direzionali, l'altra a servizio di quelle commerciali. La collocazione di queste nuove cabine di trasformazione avverrà nel rispetto della normativa vigente.

Emittenza radiotelevisiva: Area di divieto localizzazione impianti

Il vincolo è presente in tutta l'area oggetto di trasformazione ma non ha effetto sul progetto non essendo prevista alcuna localizzazione di tali impianti. Il vincolo risulta pertanto rispettato.

5. Sostenibilità e misure di mitigazione

Le presenti valutazioni sono espresse ai sensi del punto 4.1.1 della Valsat del PUG, con riferimento alle strategie e alle azioni inerenti il progetto in esame, nonché agli approfondimenti specialistici presentati, tenendo conto che anche per quanto riguarda gli interventi di nuova urbanizzazione localizzati nelle aree immediatamente esterne al territorio urbanizzato la trasformazione dovrà rispettare le condizioni di sostenibilità e le prescrizioni che la disciplina del PUG detta per il territorio urbanizzato.

Di seguito l'individuazione delle condizioni di sostenibilità per gli interventi urbanistici attraverso le quali è stata operata una verifica del progetto urbano e sono state individuate azioni di mitigazione e compensazione degli effetti attesi, tradotte anche in prescrizioni per la fase progettuale successiva.

SUOLO/VERDE/ECOSISTEMI (1.1, 1.2, 1.3) = PU_SPEC_04 caratterizzazione preliminare + PU_SPEC_02 geologica + PU_PRG_11a, b permeabilità e RIE

Condizioni:

Nel territorio comunale gli interventi urbanistici devono:

(1.1d): contribuire all'incremento della dotazione di suoli permeabili e al miglioramento del drenaggio urbano al fine di migliorare la risposta idrologica del territorio compatibilmente con la tutela qualitativa delle falde e la stabilità dei versanti e del sottosuolo, secondo le indicazioni del Regolamento Edilizio – artt. 51 e 53.

(1.2a): aumentare le dotazioni ecologiche, con particolare riferimento alle fasce di salvaguardia, mitigazione e ambientazione lungo le principali infrastrutture, a partire dall'asse Autostrada-Tangenziale, e alle fasce filtro delle attività produttive non agricole (fasce verdi polifunzionali);

(1.2b): migliorare il valore dell'indice di riduzione dell'impatto edilizio (RIE) rispetto allo stato di fatto; predisporre un'analisi qualitativa dei servizi ecosistemici erogati mettendo a confronto lo stato di fatto e quello di progetto; realizzare dotazioni di verde pubblico, misure di compensazione e riequilibrio ambientale e dotazioni ecologiche e ambientali come indicato nell'Azione 2.2a e porre a dimora nuove

alberature di alto fusto nelle aree verdi private di pertinenza. Le nuove dotazioni di verde pubblico e le aree verdi private devono essere prioritariamente realizzate nelle aree dove i suoli si presentano integri (rispetto alle prestazioni ecosistemiche e quindi dal punto di vista chimico, fisico e biologico) o comunque meno antropizzati.

Verifica di coerenza e misure di sostenibilità

Si premette che gli effetti individuati per la trasformazione sono riferiti a entrambi gli scenari insediativi proposti per il Progetto urbano in quanto prescindono dalle destinazioni d'uso, mentre sono collegati all'articolazione planimetrica e volumetrica degli interventi, al consumo di suolo permeabile, alle relazioni con la vegetazione e il paesaggio esistenti.

RIE

In questa fase, la documentazione relativa all'indice RIE va riferita al perimetro dell'intervento urbanistico di nuova realizzazione (sub-comparto A2 + comparto B + comparto C) e deve rispondere all'*Azione 1.2b del PUG* (migliorare il valore dell'indice RIE rispetto allo stato di fatto, garantendo comunque un valore del RIE di progetto di almeno 4); essa deve pertanto contenere il calcolo del RIE e relativo elaborato grafico dello stato di fatto e dello stato di progetto, dimostrando il rispetto di quanto sopra riportato.

Si prende atto dell'impossibilità del progetto di attenersi al criterio di miglioramento dell'indice RIE (stato di progetto migliorativo rispetto allo stato di fatto) nonostante siano stati messi in atto accorgimenti progettuali finalizzati a ridurre l'impatto edilizio dell'intervento e si rileva che il RIE dello stato di progetto, calcolato nel perimetro dell'intero intervento urbanistico, ha un valore pari a 5,89 che soddisfa il valore obiettivo di $RIE \geq 4$.

Le aree che saranno oggetto di attuazione mediante titolo edilizio dovranno comunque, singolarmente e al netto delle aree da cedere come dotazioni pubbliche, conseguire un valore RIE non inferiore a 4.

Nel caso il progetto del verde subisca delle modifiche rispetto a quanto esaminato gli elaborati di riferiti al calcolo del RIE dovranno essere aggiornati e rivalutati.

Nella documentazione progettuale originale presentata mancavano informazioni di dettaglio e valutazioni ambientali relativamente agli interventi previsti nei sub comparti A0 e A1 che, come dichiarato nello Studio di Compatibilità Ambientale, *"(...) sono identificate nella planimetria del progetto urbano in forma ideogrammatica"*, rimandando la trattazione al momento dell'istanza dei singoli titoli edilizi. E' stato pertanto necessario integrare la documentazione agli atti della conferenza con considerazioni e informazioni sulle prestazioni dei nuovi interventi nei sub comparti A0 e A1 in termini di permeabilità e microclima. Considerato il livello di definizione raggiunto si rimanda una valutazione puntuale degli interventi in sede di progettazione definitiva, in cui si dovrà dimostrare di aver privilegiato soluzioni atte a migliorare l'indice RIE, e, ove possibile e compatibilmente con l'uso e la fruizione delle varie aree, di aver incrementato pavimentazioni permeabili o semipermeabili.

Con riferimento al sub comparto A2, dovrà essere rivalutato in sede di progettazione definitiva, anche se per ora indicato in via meramente esemplificativa, l'utilizzo della pavimentazione "N 7 - Pavimentazioni in prefabbricati in CLS riempiti di substrato e inerti" per l'area della piazza pedonale in adiacenza ai binari ferroviari in relazione alla compatibilità di tale materiale con l'uso pubblico previsto e con particolare attenzione all'accessibilità delle persone con disabilità, tenendo

conto che per questa tipologia costruttiva la percentuale di superficie inerbita (e, conseguentemente, di foratura) deve essere pari ad almeno il 40%.

Si prende atto che per il comparto C, è stata recepita l'indicazione di realizzare un tetto verde e pareti verdi per il nuovo edificio da destinare a magazzino (A04) al fine di migliorare anche l'inserimento nel contesto, così come è stato previsto il tetto verde per la struttura ricettiva (comparto B) e per i nuovi padiglioni fieristici (comparto A).

VERDE

In sede di conferenza è stato chiarito come viene assolto l'obbligo di dotazione territoriale dovuta come verde pubblico da cedere all'Amministrazione in riferimento al sub comparto A2 e al comparto C. Il parco verrà ceduto all'Amministrazione – ad esclusione dell'area su cui insiste la vasca di laminazione - prevedendo nella relativa convenzione urbanistica che la gestione manutentiva ordinaria, straordinaria e la custodia dell'area rimangano in capo a BolognaFiere, e demandando a una fase successiva la sottoscrizione di uno specifico accordo per le sue modalità di gestione.

Considerato che tutta l'area a nord del padiglione polivalente è prevista attualmente come campo base per il cantiere di ampliamento del sistema Tangenziale/Autostrada, era stato richiesto di valutare almeno due scenari attuativi: uno senza l'interferenza con il cantiere autostradale (attualmente presente nella documentazione) e uno che preveda la realizzazione del parco alla sua conclusione, con conseguenti modifiche dello stato di fatto riportato nella tavola degli abbattimenti (URB-A_VERDE_02) e del progetto del verde, con nuovi reimpianti in luogo di alberi in mantenimento. In entrambi i casi i terreni dovranno essere conformi ai valori di Concentrazione Soglia di Contaminazione (CSC) della colonna A (siti a verde/residenziale) della Tab. 1 All.5 del Titolo 5 Parte IV del D.lgs. 152/2006.

Considerato che la valutazione del secondo scenario introduce una serie di condizioni ad oggi non del tutto prevedibili (stato di riconsegna dell'area da parte di ASPI/autostrade Spa, stato dei terreni, la presenza o meno di sottoservizi, etc..) si prescrive che al momento della riconsegna delle aree BolognaFiere aggiorni e integri quanto finora presentato aggiornando lo stato di fatto degli abbattimenti e il progetto del verde.

Il progetto ha inoltre recepito la richiesta di approfondimento sullo stato di evoluzione naturale dell'area che in alcuni punti si può configurare come bosco, effettuando una puntuale ricognizione e calcolando le compensazioni di legge, che dovranno essere verificate puntualmente nella successiva fase progettuale.

E' stato prodotto il maggior dettaglio progettuale richiesto per la fascia boscata di mitigazione (sesto di impianto, specie e profondità): la verifica puntuale del raccordo con il progetto di autostrade, dimostrante che la profondità complessiva della fascia multifunzionale sia almeno di 30 metri dalla base del rilevato stradale e di cui almeno 20 entro il confine di proprietà, sarà effettuata compiutamente nella fase progettuale successiva.

Il progetto del comparto C necessita particolare attenzione per l'inserimento dell'area logistica nel contesto: oltre a quanto già previsto dal PUG in tema di miglioramento delle condizioni microclimatiche (tetto verde), è stato richiesto di schermare il lotto con doppio filare arboreo perimetrale e una siepe schermante polispecifica e di aumentare la permeabilità, compatibilmente con le funzioni, attraverso l'uso dei materiali delle pavimentazioni, al fine di evitare la netta cesura tra il parcheggio pubblico P11 e l'area del parco. Si da atto che con l'aggiornamento degli elaborati

ARC-C_GEN_01 e ARC-C_GEN_02 relativi al progetto edilizio preliminare del comparto C, sono state introdotte soluzioni con un minore impatto ambientale demandando la definizione di maggior dettaglio della tecnica costruttiva e dell'involucro edilizio alla successiva fase progettuale. Con riferimento alla richiesta di doppi filari di mitigazione sui confini del comparto C, considerato che i doppi filari arborei e/o siepe schermante polispecifica previsti dal progetto sono in parte contenuti nella superficie fondiaria privata e in parte nelle aree oggetto di cessione al fine di non penalizzare la funzionalità logistica prevista dell'uso specifico si prescrive per la successiva fase di approfondimento progettuale di valutare la possibilità di prevedere tutte le mitigazioni richieste all'interno del comparto privato.

Considerato che i nuovi involucri edilizi, con funzione turistico-ricettiva (B) e direzionale (D) hanno l'obbligo di realizzazione di tetti verdi si prende atto delle modifiche apportate al progetto preliminare delle coperture degli edifici del comparto B e di quanto indicato negli schemi tipologici riferiti ai sub comparti A0 e A1, che saranno oggetto di verifica puntuale in sede di titolo edilizio.

Il progetto dei parcheggi a raso è stato aggiornato come richiesto nel rispetto del nuovo RE e del Regolamento del Verde che prevedono almeno 1 albero ogni 3 stalli auto e aiuole alberate di almeno 2 metri di larghezza (interno cordolo) ed evidenziando nelle sezioni trasversali gli accorgimenti per realizzare il miglior drenaggio possibile all'interno delle aree verdi, che dovranno essere progettate leggermente ribassate rispetto al piano stradale. Tali elementi saranno oggetto di verifica puntuale in fase di rilascio del titolo edilizio per le opere di urbanizzazione. In fase di perfezionamento del progetto Urbano allegato all'accordo dovrà essere verificata la coerenza tra i diversi elaborati in merito al numero degli esemplari arborei effettivamente oggetto di piantumazione allegando una tabella di riferimento distinta per stralci funzionali per la contabilizzazione degli stessi in fase di rilascio dei vari titoli edilizi.

SUOLO E BONIFICHE

In relazione agli esiti delle indagini eseguite nell'area interferente con il futuro cantiere autostradale, si prende atto dell'attuale conformità all'uso a verde dell'area, ribadendo la necessità di una caratterizzazione successiva alla rimozione del cantiere e comunque preventiva alla realizzazione del parco. Nel caso in cui, a seguito della cantierizzazione autostradale, che troverà sede temporanea nell'ampia area verde tra l'ampliamento della Fiera e il tracciato dell'infrastruttura, le indagini ambientali richieste mostrino che i suoli non risultano idonei alla trasformazione prevista, si dovrà avviare l'iter previsto dall'art. 242 del DLgs 152/06 e smi.

Si ricorda che la proposta di indagine deve essere concordata con ARPAE e potrà essere attuata in tempi coerenti con la realizzazione dei singoli interventi, preventivamente all'avvio dei lavori; i risultati delle indagini ambientali di caratterizzazione dei suoli da eseguirsi in corrispondenza del sub comparto A2, comparti B e C secondo il piano di indagini presentato da svolgere in contraddittorio con ARPAE APAM, devono essere parte integrante della documentazione da presentare per il rilascio dei titoli abilitativi; considerato che le zone che saranno maggiormente interessate dagli scavi saranno quelle in corrispondenza degli interrati previsti al di sotto della struttura ricettiva/direzionale e commerciale nel Comparto B, e le zone in cui si prevede la realizzazione delle fondazioni dei nuovi edifici, la posa della rete di scarico delle acque nere e bianche a servizio degli stessi, nonché delle condotte e delle vasche di laminazione e recupero delle acque meteoriche, si ritiene opportuno che dette indagini di caratterizzazione, oltre ad attestare l'idoneità all'uso previsto delle aree trasformate, consentano di valutare anche l'idoneità

dei materiali di scavo alla gestione come sottoprodotti.

Si prescrive, anche a seguito degli esiti dell'indagine ambientale di caratterizzazione di cui sopra, che nei singoli titoli abilitativi siano dettagliate le informazioni generali fornite in fase di accordo (demolizioni, fabbisogni, riutilizzi, ...) con riferimento al bilancio complessivo riportato nello Studio di Compatibilità Ambientale e siano definite le modalità di gestione dei materiali derivanti dagli scavi previsti. Nel merito, si ricorda che i materiali derivanti dalle demolizioni di manufatti, pregresse o da realizzarsi (es. piazzali in stabilizzato, sottofondi, riempimenti, ...), sono rifiuti e come tali andranno gestiti, mentre per la gestione dei materiali di scavo, compresa la matrice materiali di riporto, dovrà essere fatto riferimento alla Parte IV Titolo I del DLgs 152/06 e smi e al DPR 120/2017. I singoli titoli abilitativi dovranno inoltre contenere gli elaborati necessari a comprovare il riutilizzo in sito ai sensi dell'art. 185 del DLgs 152/06 e smi e il soddisfacimento degli adempimenti di cui all' art. 24 del DPR 120/2017 nel caso di gestione come sottoprodotto, sempre in riferimento al bilancio complessivo.

Da ultimo, si prescrive che:

- nella gestione dei terreni da scavo, in conformità con la gerarchia indicata dalla normativa ambientale vigente, venga privilegiato il riuso, il riutilizzo e il recupero rispetto allo smaltimento;
- il terreno naturale non inquinato dovrà essere riutilizzato rispettandone la strutturazione ed il profilo, destinandolo alla nuova formazione di suoli efficienti (in riferimento alle principali funzioni fisiche, chimiche e biologiche degli stessi) prioritariamente all'interno dell'area di intervento;
- le aree da destinare a nuove dotazioni di verde pubblico rispettino le concentrazioni soglia di
- contaminazione di cui alla Col. A della Tab. 1 dell'Allegato 5 al Titolo V della Parte IV del DLgs 152/006 e smi;
- le stesse aree siano caratterizzate dalle presenza di terreni a basso grado di antropizzazione, comunque compatibile con quanto previsto dal DPR 120/2017 per la matrice "materiale di riporto" e per le "terre e rocce da scavo", ovvero dovrà essere dimostrata l'idoneità, oltre che qualitativa, anche merceologica dei terreni afferenti alle suddette aree.

ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE (1.2, 1.3) = PU_SPEC_09 compatibilità idraulica + PU_SPEC_03 relazione idraulica

Condizioni:

(1.1d) Gli interventi urbanistici che riguardano la trasformazione di volumi eccedenti i 20.000 mc devono dimostrare il controllo dei volumi di deflusso meteorico scaricati nei ricettori naturali o artificiali. Tali volumi devono essere inferiori ai volumi scaricati nello stato di fatto e devono comunque rispettare i valori di portata massima in uscita dai nuovi insediamenti e gli eventuali volumi di laminazione come definiti nel Regolamento edilizio - art. 53.

(1.2a) migliorare le generali condizioni di sicurezza idraulica e idrologica.

(1.2d) gli interventi urbanistici che riguardano la trasformazione di volumi eccedenti i 20.000 mc devono raggiungere il livello prestazionale eccellente, di cui al Regolamento edilizio - art. 28 - P2 - Risparmio e riuso delle acque; mentre gli interventi urbanistici che riguardano la trasformazione di volumi fino a 20.000 mc devono raggiungere il livello prestazionale migliorativo. accumulare le acque

meteoriche non contaminate, come definite nel Regolamento edilizio - art. 53, e realizzare una rete duale di adduzione e distribuzione per usi compatibili interna ed esterna agli edifici. Le acque meteoriche non recuperate e non contaminate devono essere gestite secondo il seguente ordine di priorità:

- recapitate sul suolo o nei primi strati del sottosuolo, inteso come spessore di profondità massima di 2 m dalla linea di campagna, mantenendo un franco di tutela di copertura e protezione dal primo e più alto livello piezometrico di almeno 1 m, come previsto dalle “Linee guida sull’adozione di tecniche di drenaggio urbano sostenibile per una città più resiliente ai cambiamenti climatici”;
- recapitate in un corpo idrico superficiale limitrofo (eventuali problemi altimetrici dovranno essere superati con adeguate dotazioni impiantistiche e non dovranno di norma costituire motivo di non allacciamento) previa laminazione qualora prevista dagli strumenti di pianificazione di settore o prescritta dall’ente gestore;
- recapitate in una rete fognaria separata bianca;
- solo in ultima istanza recapitate alla fognatura pubblica mista (in questo caso devono essere valutate opere o oneri di compensazione nella misura proporzionale alle portate scaricate).

Gli interventi urbanistici devono:

- verificare la disponibilità di fonti di approvvigionamento alternative (reticolo idraulico, rete industriale, falda superficiale...) qualora le trasformazioni necessitino di un fabbisogno di acqua non potabile (usi diversi dal potabile) in misura maggiore rispetto alle quantità ottenibili dal riuso di acque meteoriche e grigie degli edifici (parte delle acque domestiche derivate dagli scarichi della cucina, della doccia, vasche da bagno e lavandini), come definite nel Regolamento edilizio - art. 28 - P2 - Risparmio e riuso delle acque; adottare soluzioni sostenibili di drenaggio urbano (SuDS) di cui al Regolamento edilizio - art. 53;
- dimensionare le reti considerando un tempo di ritorno di 25 anni. Gli interventi urbanistici da realizzarsi entro la fascia di 300 m dalle principali reti di acqua non potabile (acquedotto industriale Dozza-Frullo, reticolo Bonifica Renana, “tubone” e “tubino” da CER, Canaletta Reno-75), dal Canale di Reno, dal Canale Ghisiliera, dal Cavaticcio, dalla Canaletta Lame o da bacini esistenti, devono riutilizzare le acque del reticolo per usi non potabili compatibili, previa verifica con l’Ente Gestore.

Verifica di coerenza e misure di sostenibilità

Si premette che per quanto attiene il tema del dimensionamento della rete le considerazioni riportate rimangono valide per entrambi gli scenari insediativi proposti dal Progetto urbano che rimangono uguali in quanto a disegno infrastrutturale.

Relativamente ai sub comparti A0 e A1, preso atto dell’integrazione alla documentazione presentata, che ha evidenziato le superfici impermeabili esistenti e i sistemi di laminazione realizzati e in funzione, si conferma la necessità di approfondire e individuare possibili interventi migliorativi del sistema di laminazione e smaltimento in fase di progettazione definitiva degli interventi.

Per quanto riguarda il sub comparto A2, e i comparti B e C sono stati adeguati i sistemi di laminazione previsti a quanto disposto dall’art. 5 delle norme PSAI Navile-Savena Abbandonato, che prescrive un volume di accumulo calcolato sulla superficie territoriale e non su quella di nuova impermeabilizzazione del lotto.

In merito alla laminazione era stato richiesto di uniformare quanto indicato nelle relazioni con quanto rappresentato negli elaborati grafici presentando una tabella riassuntiva indicante le superfici territoriali dei vari sub ambiti, divise in superfici pubbliche e private, i relativi volumi di laminazione previsti da PSAI e come e dove si intende assolverli.

Il progetto urbano ha individuato le superfici e i relativi volumi di laminazione in conformità al PSAI attraverso la tavola URB-B-IM-FO.RT-07. In sede di titolo edilizio dovrà essere verificata puntualmente la norma di PSAI.

Era stato richiesto inoltre un approfondimento idraulico che illustrasse il funzionamento delle depressioni fruibili ipotizzate in progetto indicando il recettore ultimo considerato, le modalità di scarico ipotizzate nelle condizioni di TR 25, 50 e 100/200 anni, indicando anche il massimo battente idrico in tali condizioni.

Pertanto, nelle fasi successive della progettazione, definite nel dettaglio le modalità di drenaggio delle aree, dovranno essere predisposte le simulazioni idrauliche per comunicare il battente massimo per i diversi tempi di ritorno anche in relazione alle modalità di scarico individuate.

La configurazione delle reti fognarie di progetto è coerente con quanto prevede la normativa ed il RE: saranno separate in bianche e nere con recapito delle nere alla fognatura pubblica mista esistente (Vigentino 4000x3000) e delle bianche al Savena Abbandonato.

Al fine di poter servire i nuovi comparti A2, B e C dovrà essere verificata con l'ente gestore l'adeguatezza delle attuali infrastrutture fognarie e acquedottistiche; nel caso si dovesse accertare l'esigenza di incrementare le attuali infrastrutture i costi saranno a carico dell'attuatore. Si prescrive di allegare alla documentazione da presentare per il rilascio del titolo abilitativo gli esiti della verifica di funzionalità ed adeguatezza del manufatto "botte sifone", e si dovrà tener conto anche delle eventuali ulteriori prescrizioni dell'ente gestore. Inoltre la documentazione da presentare per i permessi di costruire delle opere di urbanizzazione del sub comparto A2 e comparto B dovrà dimostrare l'efficienza di scarico delle reti bianche e la conseguente possibilità di fruizione in sicurezza delle aree di laminazione ubicate nelle zone a verde pubblico, ossia lo svuotamento, anche in condizioni di eventi meteorici importanti, delle acque bianche delle nuove condotte fognarie comunali che recapitano nel Savena Abbandonato. Inoltre dovrà essere prevista la riattivazione dello scarico delle acque bianche laminate in uscita dal Parcheggio multipiano Michelino (sub comparto A1) che, unitamente a quelle provenienti dalla struttura ricettiva del comparto A1, dovranno essere laminate e recapitate nel Savena Abbandonato. Si ricorda che per tutti gli scarichi delle acque bianche laminate in uscita dai comparti (A1 A2 B e C) in Savena Abbandonato dovranno essere ottenute le relative concessioni da parte di Arpaè-AACM e il progetto dovrà ottenere il nulla osta idraulico del Servizio Area Reno e Po di Volano.

Relativamente alle valutazioni effettuate nella Relazione di compatibilità idraulica circa l'analisi della pericolosità delle aree in funzione degli allagamenti (PGRA), è stata integrata la documentazione con un rilievo dettagliato delle quote geomorfologiche del terreno dei vari comparti, con indicazione dei principali elementi presenti quali edifici, strade, reti idrauliche, percorsi, aree attrezzate, ecc. utili al fine di valutare gli elementi vulnerabili dei comparti in caso di allagamento e al fine di prevedere quindi idonee misure di protezione e verificare se gli apporti delle acque meteoriche delle nuove aree impermeabilizzate sul Savena Abbandonato possano generare sullo stesso situazioni di rigurgito a monte degli attraversamenti del corpo autostradale.

In via generale si valutano positivamente sia le quote di progetto a cui si attesteranno i piani di calpestio degli edifici nei diversi comparti, generalmente superiori a +40,5 m s.l.m. (comparti B e C), sia l'adozione delle specifiche misure di mitigazione del danno per le persone e le strutture esposte. Un ulteriore carattere a favore di sicurezza, in caso di evento alluvionale eccezionale, è rappresentato dalla oggettiva distanza che intercorre tra l'area d'intervento e l'asta del Canale Navile, ai conseguenti effetti di laminazione/barriera indotti dalla presenza del tessuto urbanizzato e delle infrastrutture interposte e al fatto che il Savena Abbandonato inizia il suo corso a cielo aperto proprio in corrispondenza dell'area in esame. Si ritiene tuttavia necessario, perseguendo il criterio di maggior cautela, che nella documentazione progettuale da presentare per i successivi titoli abilitativi sia fornita una stima del possibile livello del tirante idrico locale derivante da eventi di piena eccezionale con tempi di ritorno paragonabili a quelli definiti dallo scenario di pericolosità individuato dal PGRA (P2 - alluvioni poco frequenti - Tr 100-200 anni), al fine di definire l'effettivo franco di sicurezza a cui si attesteranno i piani di calpestio degli edifici di progetto, avendo cura di riferire le quote di progetto ai capisaldi altimetrici utilizzati dal PSAI.

Dovrà essere verificata con l'autorità competente l'eventuale necessità di interventi di ripristino della funzionalità idraulica del Savena Abbandonato per consentire alle acque bianche scaricate di defluire correttamente a valle, da realizzare con il concorso di tutti i soggetti attuatori dei comparti di prossima attuazione aventi come recapito finale tale corso d'acqua.

Si ritiene che la misura di sostenibilità sarà definita da parte dell'Autorità competente che dispone del quadro completo delle informazioni necessarie, del quale faranno parte anche i dati relativi al Progetto Urbano presentato riportati nella Relazione idraulica aggiornata per i tre comparti (URB-A_IM_FORT_Rel Idrologica Idraulica_Rev.01) e nello SCA (PU-SPEC-07_Rev.01) in cui si è tenuto conto anche degli apporti delle acque meteoriche provenienti dai comparti esterni.

In merito al progetto di rifunionalizzazione, fermo restando che la documentazione presentata dovrà essere approvata e autorizzata dal Servizio Area Reno e Po di Volano in un progetto complessivo che stabilirà i tempi e i modi di realizzazione delle opere indicate, si prescrive che:

- sia verificata con il gestore (Hera), in sede di progettazione, la compatibilità delle portate scaricate nel tratto di monte del Savena Abbandonato con il corretto funzionamento della rete fognaria interferente con lo stesso Savena Abbandonato a valle dell'attraversamento autostradale oltre parco Nord;
- gli interventi di rifunionalizzazione siano completati prima dell'inizio lavori delle opere di urbanizzazione dei comparti del progetto urbano che scaricano nel Savena Abbandonato.

In merito ai consumi idrici e al recupero delle acque meteoriche dei coperti, la Relazione Idrologica e Idraulica, come richiesto, è stata resa coerente con tutte le tavole di progetto.

Riguardo questo tema il primo scenario insediativo, che prevede un maggiore consumo d'acqua, appare quello più cautelativo per la valutazione di sostenibilità della trasformazione, per cui è possibile ritenere che il raggiungimento degli obiettivi venga sicuramente garantito dai volumi di immagazzinamento per esso dimensionati, consentendo anche di raggiungere i livelli prestazionali richiesti.

Tutte le aree private sono dotate di vasche di raccolta, accumulo e riuso delle acque meteoriche diverse da quelle di laminazione o da quelle provenienti da aree pubbliche. Si precisa che nelle tavole di progetto sono stati inseriti i volumi reali sempre maggiori o uguali a quelli determinati con il calcolo analitico in base alla Norma UNI EN 11445. Nella Relazione Idrologica e Idraulica

URB-B-IM-FO.RT-01 al capitolo 10 - RECUPERO ACQUE PIOVANE E RIDUZIONE DEI CONSUMI IDRICI sono riportate le sintesi dei dati richiesti in base alla UNI EN 11445 e quelli di progetto.

Le misure di sostenibilità previste dal progetto consentono, per la maggior parte dei comparti, di ridurre i consumi di acqua potabile garantendo un livello prestazionale di eccellenza così come richiesto dall'azione 1.2d "Mantenere in alveo le portate naturali e ridurre i prelievi da acque di falda" della Disciplina del PUG per gli interventi urbanistici che prevedono la trasformazione di volumi eccedenti i 20.000 mc. Tuttavia in fase di presentazione del titolo edilizio sarà necessario:

- per la struttura ricettiva del comparto B, implementare le misure di risparmio idrico attualmente previste secondo quanto indicato al punto 6 del requisito P2 Risparmio e riuso delle acque dell'art 28 del RE in quanto la richiesta idrica per garantire il livello prestazionale è maggiore dell'afflusso che si genera dalle superfici scolanti;
- per la struttura ricettiva del comparto A1, conseguire i livelli prestazionali di eccellenza relativamente al requisito P2 Risparmio e riuso delle acque dell'art 28 del RE.

Si prescrive infine di implementare gli studi specialistici prendendo in esame anche la fase di cantierizzazione delle opere previste e quindi la relativa gestione delle acque reflue in uscita dalle aree di cantiere e dei relativi consumi idrici.

RUMORE (1.3) = PU_SPEC_06 impatto acustico

Condizioni:

(1.3d): Inquinamento acustico: deve essere conseguito un clima acustico idoneo principalmente attraverso la corretta localizzazione degli usi e degli edifici

Verifica di coerenza e misure di sostenibilità

Si premette che alla luce delle previsioni sul carico urbanistico nei due scenari insediativi proposti, nonché la sostanziale eguaglianza della domanda di movimenti dei veicoli e di distribuzione delle origini-destinazioni è possibile ritenere validi i risultati ottenuti dalle simulazioni operate in riferimento al primo scenario anche per quello alternativo.

Nell'aggiornamento dello "Studio di impatto acustico con valore di Doima e DPCA" sono state approfondite le ricadute acustiche indotte dal progetto di riqualificazione e ampliamento del Quartiere fieristico.

Attraverso il modello previsionale Lima tarato su una campagna di misure traffico/rumore condotta nel novembre 2020 e prendendo a riferimento i dati contenuti nello studio del traffico (rev. 01), sono stati ricostruiti e simulati i seguenti scenari acustici:

- stato attuale nel giorno ferial e con velocità effettive sulla viabilità, stato attuale nel giorno ferial e con velocità rispettose dei limiti;
- scenario tendenziale nel giorno ferial senza evento fieristico, scenario tendenziale nel giorno ferial con grande evento fieristico, scenario tendenziale il sabato con medio evento fieristico;
- scenario di progetto nel giorno ferial senza evento fieristico, scenario di progetto nel giorno ferial con grande evento fieristico, scenario di progetto nel sabato con medio evento fieristico ed evento sportivo serale.

Dal raffronto dei diversi scenari viene evidenziato quanto segue:

- in assenza di eventi fieristici, il progetto di ampliamento non comporta modifiche significative al clima acustico dei ricettori;

- il grande evento fieristico porta ad incrementi medi diurni di 0,5 dBA, con punte di 1,3 dBA, ma senza generare nuove criticità. Nella relazione viene precisato come non sia opportuno considerare i livelli notturni in quanto in tale periodo ci potrebbe essere un utilizzo diverso delle strade rispetto al dato dell'ora di punta del mattino restituito dal grafo (preso a riferimento per le simulazioni acustiche);
- il medio evento fieristico con concomitante partita serale porta ad incrementi medi diurni di 0,5 dBA (con punte di 1,5 dBA) e di 2 dBA notturni (con punte di 4,5 dBA), ma senza generare nuove criticità. In questo scenario i livelli notturni sono ritenuti più attendibili in quanto basati sull'ora di punta serale restituita dal grafo della mobilità.

E' stato quantificato l'impatto indotto da un evento musicale nell'arena esterna, considerando sorgenti sonore tali da garantire il rispetto del limite di esposizione al pubblico (108 dBA) e un'adeguata "copertura sonora" degli spazi fruiti dagli spettatori. In base ai risultati forniti dal modello viene evidenziato come l'evento musicale porti a dei valori massimi di 77,4 dBA presso i ricettori esterni e di 78,9 dBA presso l'albergo di progetto, in linea con i limiti previsti per i concerti all'aperto dalla DGR 1197/2020.

Per il superamento dei limiti in corrispondenza dell'edificio alberghiero, viene dichiarata l'intenzione di ricorrere alla "deroga" concessa dalla Classificazione acustica per tale tipologia di ricettori.

Nella documentazione è specificato che l'edificio polifunzionale, oltre ad ospitare spazi espositivi e di servizi delle manifestazioni fieristiche potrà essere utilizzato in alternativa per ospitare eventi sportivi e/o spettacoli di varia natura sia all'interno che all'esterno (arena) con un massimo di 15.000 spettatori. Per quanto riguarda l'acustica, nel periodo diurno lo scenario più critico è dato dal giorno di punta di una manifestazione fieristica di grandi dimensioni; mentre per il periodo notturno, la situazione di maggiore criticità si avrà in occasione un evento (spettacolo o evento sportivo) con numero massimo di spettatori pari a 15.000 che si svolge all'aperto (arena) e che termina dopo le 22:00.

Per quanto riguarda il rumore delle attività svolte presso l'arena esterna, era stato richiesto di dimostrare il rispetto dei limiti considerando un evento musicale che si svolge in ottemperanza ai "Criteri per la disciplina delle attività rumorose temporanee, in deroga ai limiti acustici normativi" approvati dalla Regione Emilia-Romagna con DGR 1197/2020 (LASmax per il pubblico di 108 dBA, durata del concerto fino alle ore 00.30, altezza delle sorgenti congruente con quella di un palco), eventualmente tenendo conto, per la verifica sul rispetto dei limiti differenziali, di un livello di rumore residuo rappresentativo delle fasce orarie interessate dall'evento.

Le valutazioni effettuate sono state aggiornate con un'analisi volta a valutare la compatibilità dell'area ad ospitare eventi, nel rispetto dei limiti di norma. È stato simulato l'impatto acustico di un evento di dimensioni adeguate ad una struttura come quella in esame, sulla base di dati di letteratura ed esempi assimilabili. Secondo le ipotesi fatte, le verifiche hanno mostrato una compatibilità di tali eventi, sia in caso di inserimento del sito in Tabella 1 del 'Regolamento comunale per la disciplina delle attività rumorose temporanee', sia in riferimento ai limiti di Tabella 2, sia per quanto riguarda l'esposizione del pubblico che i ricettori nell'intorno, senza la necessità di ulteriori mitigazioni oltre a quelle già in progetto, che vedono il palco ad una quota ribassata e le tribune ad altezza crescente con funzione schermante verso i ricettori retrostanti. L'efficacia di tale soluzione dovrà essere riesaminata e verificata in sede di rilascio del relativo titolo abilitativo.

Lo Studio di Impatto acustico (PU-SPEC-06_ Rev-03) con valore di D.O.I.M.A. e D.P.C.A. (ai sensi della Legge n.447 del 24/10/95) è stato inoltre aggiornato per consentire:

- l'integrazione dei dati di *input* con i valori delle velocità utilizzati per le simulazioni dei diversi scenari;
- la considerazione nelle valutazioni anche dei ricettori su via Michelino posti all'esterno della fascia di pertinenza acustica di Viale della Fiera, in modo da verificare la compatibilità del progetto anche per i ricettori ricadenti in IV classe;
- la correzione di alcuni refusi riscontrati: sulle velocità dei veicoli indicate in alcuni tratti stradali; per i livelli presso il piano terra del ricettore (15) in tutti gli scenari; per i livelli acustici riportati nella tabella 5.3 per lo scenario tendenziale e riferita alla giornata del sabato.

Da un'analisi degli impatti sui ricettori esaminati nei diversi scenari si evince che le modifiche più significative riguardano le scuole (6-8-9) collocate lungo viale Aldo Moro.

Per esse è già presente (stato attuale senza fiera) una situazione di criticità acustica, con superamenti di 9÷12 dBA diurni, che viene leggermente attenuata (-0,2/-0,4 dBA) dalle trasformazioni in atto nella città (scenario tendenziale senza fiera).

Gli eventi fieristici annullano tale miglioramento, apportando per questi ricettori un peggioramento di 0,5/0,7 dBA nello scenario tendenziale con grande evento fieristico, con un ulteriore incremento di 0,2 dBA per le modifiche introdotte nello scenario di progetto con grande evento fieristico. Pertanto la differenza tra il progetto con grande evento fieristico e il tendenziale senza evento fieristico è di circa 1 dBA.

Si ritiene opportuno che questi ricettori siano interessati da un'attività di monitoraggio acustico, in modo da valutare l'evolversi del clima acustico e verificare, a seguito delle trasformazioni previste all'interno del sistema Città - Fiera, eventuali azioni da intraprendere per limitare il peggioramento indotto dagli eventi fieristici.

Si richiede pertanto di proporre uno specifico piano di monitoraggio acustico da inserire nel piano di monitoraggio complessivo.

ARIA (1.3) = PU_SPEC_07 compatibilità ambientale

Condizioni:

(1.3d): Inquinamento atmosferico: devono essere realizzati i percorsi ciclabili e pedonali che connettono le parti del nuovo insediamento alle fermate dei servizi di trasporto pubblico, al fine di renderle pienamente accessibili e fruibili dal maggior numero di utenti possibile.

Verifica di coerenza e misure di sostenibilità

Considerato che l'assetto complessivo infrastrutturale rimane inalterato si premette che gli effetti indotti dalla trasformazione nei diversi scenari insediativi proposti, non comportando variazioni significative dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico, possono essere definiti di medesima rilevanza.

Le elaborazioni svolte per gli scenari tendenziale e di progetto mostrano carichi emissivi di entità contenuta imputabili ai nuovi carichi urbanistici, in ragione dei flussi circolanti nel sistema autostrada-tangenziale e nella viabilità circostante. La marcata diminuzione degli inquinanti tra gli scenari futuri e quello attuale è attribuita alla modifica del parco auto circolante previsto dal Pair che tiene conto dell'evoluzione della normativa, delle limitazioni dei veicoli più inquinanti e della

progressiva riduzione delle emissioni in atmosfera consentite. Lo scenario più impattante in termini di contributo emissivo risulta quello di un giorno prefestivo con la contemporaneità di un evento fieristico di media dimensione in concomitanza di concerto o partita. Si stima che tale situazione si possa verificare al massimo 30 volte nell'arco di un anno e che determini un incremento delle concentrazioni degli inquinanti inferiore al 2%.

In considerazione di tali aumenti emissivi, desumibili dai risultati delle simulazioni effettuate, si prescrive di adottare misure di mitigazione idonee a compensare i carichi aggiuntivi indotti dalle trasformazioni in analisi. Nelle successive fasi progettuali dovranno pertanto essere meglio sviluppati i seguenti aspetti:

- l'incentivazione della mobilità sostenibile, garantendo la funzionalità e continuità dei percorsi ciclopeditoni interni ai comparti con le reti esistenti, di progetto e le fermate del Tpl;
- la predisposizione di postazioni per il parcheggio delle biciclette per ciascuna destinazione d'uso, in ottemperanza delle prestazioni minime stabilite dal Regolamento Edilizio - E19 Dotazioni per la mobilità;
- la predisposizione di ulteriori aree di sosta bici su aree pubbliche con tipologia di rastrelliere conforme allo schema progettuale attualmente in uso sul territorio del comune di Bologna, la cui esatta collocazione andrà concordata in fase di progettazione esecutiva;
- la piantumazione di specie arboreo-arbustive particolarmente votate all'assorbimento di sostanze inquinanti e climalteranti, secondo le indicazioni fornite nella componente Verde;
- la realizzazione di tetti verdi anche in abbinamento a impianti fotovoltaici.

Si prescrive inoltre di valutare la possibilità di attivare convenzioni con i gestori dei servizi TPL per incentivare l'accesso alle manifestazioni con mezzi alternativi all'auto privata, dandone adeguata visibilità attraverso i principali canali di comunicazione.

RISCHIO SISMICO (1.3) = suolo e sottosuolo in PU_SPEC_07

Condizioni:

Si richiamano le condizioni indicate nella verifica dei vincoli e delle tutele.

Verifica di coerenza e misure di sostenibilità

Lo studio è stato condotto ai sensi della DGR 630/2019 con approfondimenti specifici di terzo livello.

Sulla base della riscontrata variabilità della profondità del tetto dell'orizzonte ghiaioso, che passa da un minimo di -6,5 m a -18 m dal piano campagna e visto l'esito dell'analisi della risposta sismica locale condotta, si ritiene necessario che la definizione dell'azione sismica delle future opere avvenga mediante analisi numeriche della risposta sismica locale, in luogo dell'approccio semplificato delle NTC, attraverso l'utilizzo di modelli geologico-sismici rappresentativi delle eterogeneità geometriche rilevate nel sottosuolo.

In particolare, le aree di sedime delle future opere dovranno essere investigate da specifiche indagini geognostiche-geofisiche al fine di caratterizzare il sottosuolo con adeguati livelli di approfondimento, in considerazione della presenza di condizioni predisponenti la liquefazione già parzialmente accertate nell'area in esame.

Dallo studio condotto risulta evidente il diverso comportamento meccanico dei due principali settori identificati (a ovest argille prevalenti e ad est sabbie prevalenti) che possono dare origine a

cedimenti differenziali nel caso in cui il sedime degli edifici li coinvolga entrambi. Come evidenziato nello studio, infatti, i due settori hanno anche una differente risposta in termini di suscettibilità alla liquefazione e si concorda con la necessità di progettare misure mitigative del fenomeno nel settore orientale.

Risulta inoltre opportuno che la futura progettazione tenga in considerazione gli esiti della campagna d'indagine geofisica (frequenza fondamentale di vibrazione del terreno) al fine di escludere possibili effetti di doppia risonanza tra il terreno e le strutture di progetto.

Si prescrive pertanto che nella documentazione progettuale da presentare per i successivi titoli abilitativi siano condotti gli approfondimenti sopra richiamati.

SALUTE (1.3) = campi elettromagnetici in PU_SPEC_07

Condizioni:

Sia nel comparto B che nel sub comparto A2 nella situazione attuale si riscontra la presenza di linee aeree di trasporto dell'energia in media tensione. La presenza di tali linee risulta incompatibile con gli interventi previsti dal Progetto urbano nei due comparti e il progetto delle relative opere di urbanizzazione ne prevede l'interramento, in accordo con le indicazioni che dovranno essere fornite dall'ente gestore/proprietario delle linee, e nel rispetto delle norme vigenti in materia.

Verifica di coerenza e misure di sostenibilità

Qualora si rendesse necessario localizzare la nuova rete interrata ai sensi della Lr 8/2023., il procedimento dovrà essere avviato all'atto della presentazione dei relativi titoli edilizi.

CLIMA ED ENERGIA (1.3, 1.4) = PU_SPEC_07

Condizioni:

(1.3c): Tutti gli interventi urbanistici devono contribuire a migliorare le condizioni di comfort termico nel tessuto urbano durante il periodo estivo. Il Regolamento edilizio - art. 28 - P1 Benessere microclimatico definisce inoltre i requisiti degli spazi aperti per l'ombreggiamento ed il contenimento, nel periodo estivo, degli effetti della radiazione solare incidente sugli edifici, la possibilità di funzione refrigerante connessa all'evapotraspirazione della vegetazione (ad es. tetti verdi e pareti verdi) e l'utilizzo di pareti schermanti con produzione di energia.

(1.4a): Gli interventi urbanistici che riguardano trasformazioni di volume eccedenti 20.000 mc, devono raggiungere il livello prestazionale eccellente, di cui al Regolamento edilizio - art. 28 - P3 Sostenibilità energetica ed emissiva

(1.4b): Gli interventi urbanistici che riguardano trasformazioni di volume eccedenti 20.000 mc devono: dimostrare di aver adottato un approccio progettuale integrato volto a favorire il soleggiamento invernale dei sistemi attivi ed ottimizzare le prestazioni passive degli edifici; verificare la possibilità di realizzare, anche parzialmente, una rete locale di distribuzione di energia ottenuta anche da impianti locali di produzione da fonti rinnovabili dotati di opportuni sistemi di accumulo energetico; dimostrare di aver valutato la possibilità di allacciamento alla rete di teleriscaldamento (se esistente di potenza e temperatura adeguate e ubicata ad una distanza inferiore a 1.000 metri ed alimentata almeno al 50% da FER) e la possibilità di utilizzo di sistemi geotermici a bassa entalpia per la climatizzazione (riscaldamento e raffrescamento) degli edifici.

Verifica di coerenza e misure di sostenibilità

MICROCLIMA

Si premette che gli effetti individuati per la trasformazione sono riferiti a entrambi gli scenari insediativi proposti per il Progetto urbano in quanto prescindono dalle destinazioni d'uso degli interventi.

La documentazione presentata contiene una relazione tecnica sul bilancio del benessere microclimatico (PU-SPEC-10). I valori ottenuti sfruttando tutte le soluzioni mitigative possibili evidenziano un miglioramento dell'indice di Benessere Microclimatico di circa il 9% per i due Sub comparti più critici: A0 e A1. Questo risultato non raggiunge la soglia richiesta ma può essere considerato positivo tenendo conto dei limiti dovuti alle caratteristiche intrinseche dell'area: i due sub comparti della Fiera storica sono infatti densamente edificati e impermeabilizzati e non offrono ampi spazi per poter posizionare superfici verdi. Risultati migliori si ottengono invece per i comparti di nuova urbanizzazione in cui la progettazione ha potuto adottare adeguate misure di qualità del microclima urbano. Il PUG prevede che in caso di documentata impossibilità tecnica a raggiungere il livello prestazionale previsto, debba essere considerata anche l'ipotesi di intervento sugli spazi stradali prospicienti l'area di intervento. Per il progetto in analisi è stata dichiarata l'impossibilità tecnica di raggiungere i livelli prestazionali previsti dal PUG. Si ritiene pertanto il progetto urbano conforme alle prescrizioni della Disciplina di piano a condizione che vengano definite, preliminarmente alla chiusura dell'Accordo di Programma, le possibili soluzioni progettuali che intervengano sugli spazi stradali limitrofi all'area di intervento per migliorare il Benessere Microclimatico complessivo dell'area in recepimento di quanto indicato dall'Azione 1.3c [par.1160].

ENERGIA

Si premette che ai fini della redazione di un bilancio energetico emissivo preliminare, è possibile considerare come cautelativo il primo scenario insediativo proposto. Infatti, ritenendo energeticamente equivalenti le diverse destinazioni previste nel sub comparto A2 (espositivo/ricreativo), si rileva nel comparto B una sostanziale equivalenza nella trasformazione dell'uso ricettivo (scenario 1) in uso direzionale (scenario 2) e un miglioramento nella parziale trasformazione di uso commerciale (scenario 1) in uso direzionale (scenario 2).

Nel comparto A0 la ricostruzione del padiglione 35 mantenendo la destinazione a spazio fieristico-espositivo (scenario 1) o la sua riconversione polifunzionale a spazio ricreativo e per manifestazioni sportive/spazio espositivo (scenario 2) possono ritenersi in questa fase preliminare, energeticamente equivalenti.

Nello "Studio di compatibilità ambientale per la Valsat", al paragrafo dedicato all'Energia e cambiamenti climatici, sono presentate le valutazioni preliminari relative al bilancio dei consumi e delle emissioni a partire dal quadro normativo di riferimento e dalla stima di massima dei consumi futuri. In particolare sono ipotizzati interventi edilizi ad energia quasi zero (NZEB) caratterizzati dalla copertura da FER di almeno il 50% (incrementato del 10% per gli edifici pubblici), dei consumi termici e da una dotazione di FER elettriche pari almeno a $0,5 \text{ kW}$ per ogni 100 mq di SU energetica non residenziale o potenza elettrica non inferiore a $P = S_q/50$. Si ipotizza pertanto che gli edifici saranno in parte connessi alla rete di teleriscaldamento e cogenerazione esistente (mediante cunicolo tecnologico di nuova realizzazione, passante il sedime ferroviario) e in parte serviti da impianti a pompe di calore integrati da impianti fotovoltaici. In particolare per l'intervento sub Ambito 2 si prevede un impianto fotovoltaico di potenza pari a 1082 kWp .

E' descritto il bilancio energetico per ogni edificio e per usi termici ed elettrici finali, che porta nelle conclusioni ad un bilancio energetico ed emissivo totale pari ad un consumo in energia primaria pari a 2607,59 MWh, corrispondente ad un bilancio emissioni pari a 480,3 tonn/anno.

Infine lo studio trasportistico quantifica il carico urbanistico massimo derivante dal progetto pari a 5.270 veicoli giorno, come somma fra veicoli in ingresso ed in uscita.

La richiesta di verifica dei livelli di eccellenza in applicazione del Regolamento Edilizio (RE) contenuta nel documento di orientamento presuppone necessariamente una progettazione impiantistica di dettaglio che in questa fase non può essere effettuata. Il capitolo 4.4 dello SCA contiene comunque una stima dei potenziali impatti in termini di consumi energetici ed emissioni climalteranti degli scenari progettuali proposti in questa fase di accordo di programma.

Si fa presente che in ogni caso il bilancio effettuato nello studio evidenzia come le emissioni climalteranti imputabili alle sorgenti fisse pari a 480 tCO₂eq/anno, siano comunque contenute in relazione all'entità volumetrica dell'intervento proposto. Peraltro, considerando l'orizzonte temporale al 2030, per effetto della riduzione del fattore di emissione legato al consumo dell'energia elettrica (in analogia a quanto indicato nello scenario 3 del PAESC), le emissioni di CO₂ subiscono un taglio di quasi il 50% scendendo a 251 tCO₂eq/anno, valore che potrà essere facilmente compensato mediante interventi di miglioramento nell'area della Fiera esistente o tramite la sottoscrizione di contratti di fornitura a Garanzia di Origine (GO). Si rimanda all'ALL 04 dell'Elaborato 00-00-01- Documento riepilogativo di risposte alle richieste di integrazioni, per un approfondimento delle stime effettuate.

Le trasformazioni descritte individuano un intervento urbanistico che riguarda la trasformazione di una volumetria superiore a 20.000 mc, pertanto è richiesto il raggiungimento del livello prestazionale eccellente di cui al Regolamento Edilizio comunale art. 28 – P3 Sostenibilità energetica ed emissiva.

In questa fase progettuale sono state fornite stime di massima delle emissioni climalteranti dovute ai consumi di energia indotti dal nuovo insediamento e la descrizione/quantificazione delle azioni di mitigazione con impianti solari. Vengono inoltre quantificate le emissioni da sorgenti mobili e la capacità di assorbimento del verde di progetto. E' proposto che tali dati siano perfezionati nelle fasi successive, a livello di progettazione edilizia ed impiantistica di dettaglio.

Premesso che sarà necessario uniformare i contenuti degli elaborati "Studio di compatibilità ambientale per la Valsat" e "Al 04 Bilancio CO₂ e misure adottate" in riferimento sia alle potenze dell'impianto fotovoltaico previsto sia alle stime emissive degli edifici, si dà atto che la progettazione degli edifici A04-A05-A06, è stata rivista prevedendo l'applicazione di sistemi combinati impianto fotovoltaico-tetto verde, dove tecnicamente possibile, allo scopo di massimizzare la potenza fotovoltaica installata sugli edifici e mirare a raggiungere l'indipendenza energetica per singolo fabbricato, che andranno puntualmente dimensionati e verificati in relazione al requisito di eccellenza in sede di titolo edilizio.

L'Azione "1.4b-Programmare la diffusione di impianti di produzione energetica da fonti rinnovabili creando reti di distribuzione locale" della Disciplina del PUG definisce le seguenti condizioni di sostenibilità per interventi urbanistici che riguardano trasformazioni di volume eccedenti 20.000 mc:

- dimostrare di aver adottato un approccio progettuale integrato volto a favorire il soleggiamento invernale dei sistemi attivi ed ottimizzare le prestazioni passive degli edifici;

- verificare la possibilità di realizzare, anche parzialmente, una rete locale di distribuzione di energia ottenuta anche da impianti locali di produzione da fonti rinnovabili dotati di opportuni sistemi di accumulo energetico;
- dimostrare di aver valutato la possibilità di allacciamento alla rete di teleriscaldamento (con particolare attenzione nei casi in cui sia alimentata almeno al 50% da FER) e la possibilità di utilizzo di sistemi geotermici a bassa entalpia per la climatizzazione (riscaldamento e raffrescamento) degli edifici.

In fase di progettazione definitiva degli interventi:

- dovrà essere data risposta alle condizioni di sostenibilità sopra riportate, in particolare attraverso lo studio del soleggiamento e al possibile utilizzo di sistemi geotermici a bassa entalpia per la climatizzazione dovrà essere presentata una stima energetica preliminare alla fase attuativa anche per il sub comparto A0, sulla scorta delle ipotesi di rifunionalizzazione degli spazi esistenti in programma. Dovrà inoltre essere indagata, la possibilità di una ottimizzazione energetica anche di questo sub comparto e l'installazione di pannelli fotovoltaici.

Per quanto concerne gli edifici aventi un contributo emissivo positivo di CO₂ (A05-A06, A07, L06), dovranno essere installati gli impianti FV presso altre strutture all'interno del polo fieristico per la quota necessaria alla compensazione relativa all'edificio. Rispetto alle proposte presentate (Padiglione 16/18 e Parcheggio Michelino) dovrà essere indagata la fattibilità amministrativa/gestionale del previsto fotovoltaico sul Parcheggio Michelino e, in caso di impossibilità, la potenza necessaria dovrà essere installata su altri padiglioni della Fiera.

In fase di presentazione del titolo edilizio dovrà pertanto essere calcolata anche la quota di energia rinnovabile necessaria alla compensazione e dovrà essere progettato e realizzato il corrispondente impianto FV.

RIFIUTI (1.4) = PU_SPEC_07

Condizioni:

(1.4d): Tutti gli interventi urbanistici devono individuare spazi dedicati alla raccolta differenziata dei rifiuti urbani e assimilati, di cui al Regolamento edilizio - art. 54. Gli interventi urbanistici che riguardano trasformazioni di volume eccedenti 20.000 mc e che prevedono l'insediamento di funzioni produttive commerciali con Superficie di vendita superiore a 250 mq devono predisporre uno specifico approfondimento che contenga un'analisi del ciclo dei rifiuti relativo alle nuove funzioni e alle possibili soluzioni per la raccolta e lo stoccaggio dei rifiuti urbani e assimilati in maniera integrata all'interno del nuovo insediamento, come meglio definito nel Regolamento edilizio - art. 27. Lo stesso approfondimento deve essere predisposto per gli interventi urbanistici che riguardano trasformazioni di volume inferiori a 20.000 mc e che prevedono l'insediamento di funzioni commerciali con Superficie di vendita superiore a 250 mq.

Verifica di coerenza e misure di sostenibilità

Le integrazioni prodotte nell'ambito dello studio di compatibilità ambientale (PSU_SPEC_07) riportano in maniera esaustiva una stima della produzione dei rifiuti e la loro gestione sulla base della classificazione dei rifiuti previsti dalla normativa vigente, nonché una preliminare identificazione e dimensionamento delle aree atte alla raccolta.

Non potendo effettuare in questa fase di definizione progettuale una quantificazione esatta dei rifiuti prodotti annualmente dalle attività che si insedieranno, a meno di usi particolari, che andranno valutati caso per caso, è possibile ritenere che le quantità di rifiuti prodotte complessivamente non presenteranno differenze significative nei due scenari insediativi proposti.

La documentazione prodotta si ritiene coerente con quanto disposto dal Regolamento Edilizio, tuttavia sarà necessario, nelle fasi di progettazione successive, procedere ad una identificazione delle aree destinate alla raccolta dei rifiuti anche sulle planimetrie di progetto, così come ad una disamina più puntuale del rifiuto prodotto in relazione alle diverse categorie merceologiche e a una proposta di gestione dello stesso volta a massimizzare gli obiettivi ambientali di raccolta differenziata e riduzione nella produzione del rifiuto.

In merito alla collocazione delle eventuali nuove aree da adibire alla raccolta rifiuti o potenziamento di quelle esistenti tale aspetto progettuale sarà affrontato di concerto con l'Ufficio Gestione Ciclo Rifiuti Urbani del Settore Gestione Bene Pubblico, con l'Ufficio trasformazioni urbane e ciclabilità del Settore Mobilità sostenibile e Infrastrutture e con il gestore del servizio Hera S.p.A. al fine di valutare tutte le interferenze con i percorsi ciclo-pedonali e relativi attraversamenti oltre che le interferenze con le intersezioni e i passi carrai.

INERTI (1.4) = PU_SPEC_07

Condizioni:

(1.4c): Attraverso la presente azione, che si applica al territorio comunale, il Piano vuole contenere il consumo del suolo che deriva dall'approvvigionamento di materie prime naturali, pertanto gli interventi urbanistici devono soddisfare il livello prestazionale migliorativo, definito nel Regolamento edilizio - art. 28 - P5 Economia circolare dei materiali da costruzione e da scavo che prevede un quantitativo di inerti di recupero pari almeno al 35% del volume totale degli inerti necessari alla realizzazione dei nuovi interventi previsti.

Verifica di coerenza e misure di sostenibilità

Nella fase di presentazione dei titoli abilitativi - ove applicabile in relazione alla tipologia di intervento - la documentazione di progetto dovrà contenere:

- specifici elaborati (computo metrico, planimetrie e sezioni) recanti le informazioni circa i volumi di materiale inerte riciclato che si pensa di utilizzare nella realizzazione (es. opera, tipo di lavorazione, quantitativi), utili alla dimostrazione del conseguimento del livello indicato;
- le modalità di gestione dei materiali derivanti dalla demolizione dell'edificio esistente, specificando se gli stessi materiali, adeguatamente trattati, siano poi utilizzati nella nuova realizzazione.

Si precisa inoltre che:

- l'utilizzo di aggregato riciclato è vincolato alla presenza di idonee certificazioni con riferimento almeno i requisiti minimi stabiliti nell'Allegato C della Circolare del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 5205 del 2005;
- la gestione del materiale proveniente dalla eventuale demolizione di pavimentazioni di sottofondi, relitti, ecc deve avvenire secondo la vigente normativa in materia di rifiuti, privilegiando il riuso, il riutilizzo e il recupero rispetto allo smaltimento;

- nel caso in cui si opti per l'utilizzo di un impianti di trattamento rifiuti mobile, si dovranno attivare le procedure di cui all'art. 208 comma 15 del DLgs 152/2006 e s.m.i. (cfr. Comunicazione di campagna con impianto mobile di smaltimento/recupero di rifiuti).

RIGENERAZIONE (2.2, 2.3, 2.4) = PU_SPEC_01 paesaggistica + PU_SPEC_08 edifici di interesse

Condizioni:

(2.3a): In tutti gli interventi urbanistici gli spazi, in particolare gli spazi pubblici e di uso pubblico, devono essere progettati ispirandosi ai principi della “progettazione universale” (design for all). (2.4c): in relazione agli edifici di interesse coinvolti dall'intervento si applica 2210: E' ammessa la demolizione degli edifici d'interesse, qualora l'edificio venga interessato da opere, interventi e programmi di intervento di rilevante interesse pubblico, definiti mediante Accordo di Programma di cui all'art. 59 della l.r. 24/2017 o da opera pubblica o di interesse pubblico ai sensi dell'art. 53 comma 1 lettera a) della l.r. 24/2017, nonché da opere di interesse statale di cui all'art. 54 della l.r. 24/2017. In tal caso il progetto dovrà dimostrare l'impossibilità di conservare i suddetti edifici e la demolizione potrà avvenire solo contestualmente all'inizio dei lavori dell'opera.

Verifica di coerenza e misure di sostenibilità

Si premette che gli effetti indotti dalla trasformazione nei due scenari insediativi proposti si possono ritenere sostanzialmente analoghi.

Il Progetto urbano ha curato la progettazione degli spazi pubblici e di uso pubblico, e dei collegamenti pedonali e ciclabili, che dovranno essere valutati compiutamente in sede di rilascio del titolo edilizio delle opere di urbanizzazione e delle opere private.

Per quanto riguarda la demolizione del nucleo edificato “Colombara”, classificato dal PUG come Edifici di interesse culturale-testimoniale e incompatibile con l'edificazione del sub comparto A2, si prende atto dell'analisi svolta, che evidenzia lo stato di abbandono e crollo e documenta l'assenza di caratteristiche di pregio da conservare, sulla quale è stato acquisito il parere favorevole della CQAP alla necessaria demolizione.

Per quanto attiene la tutela degli edifici e dell'agglomerato di carattere culturale e testimoniale del Secondo Novecento si richiama quanto già indicato in sede di verifica dei Vincoli e delle Tutele al fine di garantire idoneo inserimento degli interventi di sostituzione e addensamento ricadenti all'interno del perimetro dell'agglomerato.

MOBILITA'(2.3, 3.1, 3.3) = PU_SPEC_05 mobilità e traffico

Condizioni:

(1.2a) Nel territorio rurale della pianura, tutti gli interventi di realizzazione o potenziamento della rete stradale primaria, di cui al Regolamento edilizio - art. 35, e tutti gli interventi di nuovo insediamento o ampliamento di funzioni non residenziali e non funzionali all'esercizio dell'attività agricola, devono realizzare fasce verdi polifunzionali di mitigazione e inserimento ambientale.

(1.2b): La realizzazione di parcheggi pubblici realizzati a raso deve garantire la permeabilità delle aree secondo le prestazioni definite dal Regolamento edilizio - artt.38 rispetto al tipo di superficie, alla direzione del deflusso delle acque, al numero minimo delle alberature e la loro localizzazione.

Verifica di coerenza e misure di sostenibilità

Considerato che il territorio rurale è interessato da un intervento di nuova urbanizzazione localizzato nelle aree contigue al territorio urbanizzato la trasformazione deve rispettare le condizioni di sostenibilità e le prescrizioni che la disciplina del PUG detta per il territorio urbanizzato. La previsione della nuova viabilità attorno al Padiglione, nel Sub comparto A2, che sostituisce l'attuale via Nuvolari, è comunque accompagnata dalla progettazione del parco urbano che assume anche funzioni di mitigazione e inserimento ambientale sia dei nuovi edifici che della viabilità. Si precisa che il tratto di strada di via Tazio Nuvolari già patrimonialmente conferito a BolognaFiere potrà essere interdetto alla circolazione solo a completa realizzazione e apertura all'uso pubblico della nuova viabilità di progetto alternativa alla via medesima.

In linea generale, l'assetto viario e lo studio di mobilità sono coerenti con quanto condiviso dal proponente con il settore Mobilità sostenibile e Infrastrutture nel corso dei tavoli tecnici propedeutici alla presentazione dell'istanza di attivazione del procedimento. L'assetto infrastrutturale definito per il primo scenario insediativo viene confermato anche per quello alternativo introdotto in sede di Conferenza dei servizi preliminare.

La sostanziale eguaglianza o miglioramento della domanda di movimenti dei veicoli e di distribuzione delle origini-destinazioni con il secondo scenario insediativo consente tuttavia di ritenere i risultati ottenuti dalle simulazioni validi anche per il secondo scenario insediativo.

In particolare, per comprendere gli effetti sul traffico dell'attuazione del Progetto urbano, sulla base dei relativi valori ottenuti per gli indici trasportistici dalle simulazioni, sono stati valutati i seguenti confronti:

- a. *scenario futuro di Progetto - scenario Tendenziale nel giorno feriale di riferimento*, cioè gli effetti del Progetto urbano a medio termine in un giorno feriale (venerdì) del tempo ordinario, cioè in assenza di manifestazioni fieristiche e altre attività svolte nel padiglione polifunzionale.
- b. *scenario futuro di Progetto - scenario Tendenziale nel giorno feriale con presenza di una grande manifestazione fieristica*, cioè gli effetti del Progetto urbano a medio termine in un giorno feriale di massima attrattività per una grande manifestazione fieristica, in questo caso il padiglione polifunzionale, sia nel primo scenario insediativo che nel secondo, è allestito a uso espositivo-fieristico (sono esclusi altri usi). Questo confronto riguarda uno scenario fortemente cautelativo in quanto previsto per pochi giorni all'anno in corrispondenza dei giorni di picco delle fiere più importanti.
- c. *scenario futuro di Progetto - scenario Tendenziale nel giorno feriale con presenza di una media manifestazione fieristica in abbinamento ad un importante evento sportivo*, cioè gli effetti del Progetto urbano a medio termine in un giorno semifestivo (sabato) di media attrattività per una manifestazione fieristica che, nel primo scenario insediativo, si svolge nei padiglioni del QF a sud della ferrovia (QF attuale), mentre nello stesso giorno si tiene un evento sportivo che impegna per intero la capacità del nuovo padiglione allestito a palazzetto dello sport nel Sub comparto A2. Nel secondo scenario insediativo lo svolgimento di una manifestazione espositiva di media dimensione, è prevista all'interno del Quartiere Fieristico (attuale e a nord della ferrovia), mentre l'evento sportivo, con un numero massimo di spettatori ridotto di un terzo (da 15.000 a 10.000 posti) si svolgerà all'interno del nuovo padiglione multifunzionale previsto in A0 in sostituzione dell'esistente padiglione 35. I due eventi si svolgono naturalmente in spazi diversi e anche in orari diversi: 9-18 per la fiera e 19-20 per la partita di basket, ma hanno in comune una fascia oraria tra le 18 e le 19 in cui i due flussi in uscita e in

ingresso di incrociano e, soprattutto, hanno in comune l'utilizzo del parcheggio multipiano per una parte della sosta delle auto di visitatori/spettatori, maggioritaria nel caso del primo scenario, paritaria rispetto agli altri parcheggi a sud del comparto nel caso del secondo scenario.

Lo studio afferma che il terzo confronto, che ha una probabilità di accadimento di pochi giorni all'anno, è stato sviluppato solo nel caso del primo scenario insediativo che è da ritenersi cautelativo ai fini della verifica dei carichi sulla rete (maggiore incidenza di veicoli attratti dalla manifestazione sportiva con un massimo di circa 4.750 veicoli per il primo scenario contro i circa 3.160 del secondo scenario) e presenta effetti amplificati rispetto a quelli precedenti che non evidenziano particolari criticità.

Lo stato di congestione viene indicato dal modello proprio sugli archi di avvicinamento e di ingresso-uscita ai parcheggi a servizio del nuovo Padiglione, in particolare del parcheggio multipiano Michelino, i cui flussi in uscita per la fiera e in entrata per l'evento sportivo dovranno essere esaminati più in dettaglio con l'utilizzo di un modello di microsimulazione dinamica, in grado di evidenziare gli effettivi livelli di servizio e i punti di criticità, al fine di trovare soluzioni tecniche e/o organizzative, tali da rendere sostenibile anche lo scenario c).

Quest'ultimo tema necessita tuttavia, oltre che di verifiche tecniche, soprattutto di un aggiornamento dei piani di gestione della sosta predisposti in occasione di grandi manifestazioni, messi in atto da Bologna & Fiera Parking, che gestisce il parcheggio Michelino, in coordinamento con gli uffici competenti del Comune e degli altri enti interessati sulla base della convenzione esistente, anche in relazione ai contenuti del Progetto urbano.

Gli aspetti progettuali di dettaglio delle opere di urbanizzazione oggetto del presente piano (comprese le opere oggetto di eventuale adeguamento), dovranno essere progettate in conformità con quanto previsto dalla normativa nazionale e comunale vigente in materia di strade, intersezioni, aree di sosta, piste ciclabili, ecc. (in particolare norme sulla costruzione di nuove strade e intersezioni, Regolamento Viario e Regolamento dei Passi Carrabili del Comune di Bologna, ecc.). Pertanto, nel rispetto della normativa vigente, tutto il nuovo assetto viario (carrabile e ciclo-pedonale) dovrà essere verificato, nella fase esecutiva di progettazione, sia dal punto di vista dimensionale che funzionale (verifica delle intersezioni e dei punti di accesso carraio in funzione della tipologia di veicoli che dovranno utilizzare tali percorsi, come, ad esempio, i mezzi pesanti in accesso alla struttura commerciale; verifica dei raggi di curvatura dei percorsi ciclabili e dei rami di ingresso/uscita dalle rotatorie oggetto di adeguamento; continuità ciclo-pedonale in corrispondenza degli attraversamenti medesimi, assetti circolatori dei parcheggi pubblici; ecc.); Al riguardo si precisa che nell'ottica di creare delle zone a velocità limitata (ad es. Zone 30) risulta opportuno, sempre nella fase successiva di progettazione, valutare opere di moderazione del traffico atte a migliorare le condizioni di sicurezza dell'assetto progettuale proposto;

In merito alla possibilità di realizzare i percorsi ciclabili su sede stradale (due monodirezionali in carreggiata) e non in sede separata in affiancamento al marciapiede come proposto, tenuto conto anche degli aggiornamenti normativi e modifiche al Codice della Strada in tema di ciclabilità, si prende atto delle motivazioni espresse dai progettisti, ovvero di privilegiare il rapporto diretto tra la nuova pista e il parco urbano (con i suoi percorsi interni), rispetto alla soluzione su sede stradale (due monodirezionali in carreggiata sui due lati) con maggiore sicurezza per gli utenti della mobilità in bicicletta". Al riguardo si precisa che il percorso così configurato andrà dimensionato e progettato

garantendo spazi per la componente pedonale e per la componente ciclabile adeguati per dimensioni (2 metri per il pedonale e minimo 2.50 di percorso ciclabile privo di qualsivoglia interferenza) e tra loro ben differenziati.

Si chiede tuttavia di rivalutare i percorsi in funzione di quelli esistenti e in fase di realizzazione, tenendo conto dello schema Biciplan e, in particolare prevedere:

- un collegamento diretto da via Nuvolari a via Stalingrado con percorso a nord che si connette in prossimità dell'attraversamento posto a nord del Tecnopolo e con il sottopasso verso il Parco Nord.
- un collegamento da via Nuvolari a via Stalingrado con tracciato più a sud che si connette attraverso la viabilità "segue numerazioni" di via Stalingrado.
- la ricucitura della continuità ciclo-pedonale nelle rotatorie di via Zambeccari e Nuvolari.

A supporto della mobilità ciclistica dovrà essere applicato ed evidenziato negli elaborati progettuali quanto richiesto all'art. 27 punto E19 del Regolamento Edilizio relativo al parcheggio biciclette e spazi minimi per lavoratori che utilizzano la bicicletta. Inoltre andranno previste anche adeguate aree di sosta bici su aree pubbliche con tipologia di rastrelliere conforme allo schema progettuale allegato (nuova tipologia attualmente in uso sul territorio del comune di Bologna) la cui collocazione esatta su area pubblica andrà concordata in fase di progettazione esecutiva con il Settore Mobilità sostenibile e Infrastrutture.

Si chiede di sviluppare la progettazione del collegamento pedonale tra il Parcheggio Michelino e la piazza d'ingresso al Padiglione polivalente calibrando la sezione pedonale in considerazione del fatto che durante le manifestazioni il flusso pedonale risulta piuttosto elevato ed è fondamentale garantire l'effettiva funzionalità del parcheggio soprattutto in occasione di importanti eventi sportivi o musicali che non prevedono l'accesso dall'interno del quartiere fieristico. Analogo approfondimento è richiesto in caso di attuazione del secondo scenario insediativo, in cui lo spazio polivalente è previsto in sostituzione del padiglione 35.

Si ricorda che tutti i percorsi ciclo-pedonali, e relativi attraversamenti pedonali e/o ciclo-pedonali su strada dovranno essere adeguatamente illuminati con modalità da concordare con la competente "U.O. Illuminazione Pubblica del Settore Gestione Bene Pubblico".

In sede di progettazione esecutiva occorrerà attenersi a quanto attuato nell'ambito del progetto della linea tranviaria e andranno puntualmente sviluppati aspetti di dettaglio per quanto riguarda i punti di connessione tra i due interventi, assicurando la piena coerenza tra gli stessi e ponendo analoga attenzione anche alla definizione progettuale dell'adiacente area con destinazione ricettiva.

La collocazione delle eventuali nuove aree da adibire alla raccolta rifiuti o potenziamento di quelle esistenti dovrà essere affrontato di concerto con l'ufficio Gestione Ciclo Rifiuti Urbani (Settore Gestione Bene Pubblico) di concerto con l'ufficio Trasformazioni Urbane e Ciclabilità (Settore Mobilità sostenibile e infrastrutture) e con il gestore del servizio al fine di valutare tutte le interferenze con i percorsi ciclo-pedonali e relativi attraversamenti oltre che le interferenze con le intersezioni e i passi carrai.

Al riguardo si prende atto che per l'accesso carraio alle nuove strutture commerciali prospicienti la via Stalingrado sono in corso accordi per l'utilizzo di quelli già esistenti nelle adiacenti strutture private in quanto non è possibile aprire nuovi passi carrai sulla via Stalingrado.

Nella fase successiva di progettazione dovrà essere presentato un elaborato grafico relativo alla tavola di segnalamento inerente la disciplina della circolazione delle aree di progetto oggetto di cessione (percorsi ciclo-pedonali, parcheggio pubblico, ecc.) e di quelle esistenti oggetto di eventuali modifiche.

I nuovi passi carrai - e quelli esistenti che saranno oggetto di eventuali modifiche - dovranno essere conformi con quanto prescritto dal Codice della Strada e dal Regolamento dei Passi carrai del Comune di Bologna.

La progettazione dei parcheggi pubblici è avvenuta nel rispetto delle prestazioni definite dal Regolamento edilizio. In osservanza di quanto prescritto all'art. 38 del nuovo Regolamento Edilizio in merito all'adozione di sistemi di drenaggio sostenibile (SUDs), si richiede però che in fase di perfezionamento del progetto delle opere di urbanizzazione anche i corselli di tutti i parcheggi pubblici siano pavimentati in elementi autobloccanti a superficie chiusa ad alto potere drenante, anziché in conglomerato bituminoso; i sottostanti strati di fondazione e sottofondazione sono invece da intendersi invariati.

Con le stesse motivazioni si richiede, nella successiva fase progettuale anche per quanto concerne i percorsi ciclo pedonali, l'impiego del pacchetto che preveda in sostituzione dello strato in cls con rete elettrosaldata proposto, uno strato di uguale spessore in ghiaia lavata, e in sostituzione dello strato di 30 cm in stabilizzato granulometrico proposto, uno strato di 15 cm sempre in ghiaia lavata. Per quanto riguarda il sistema della sosta, analizzato nello studio di compatibilità ambientale in funzione dei diversi scenari di riferimento, tenendo conto degli eventi di maggior richiamo, si ritiene applicabile una modalità differenziata per il reperimento delle dotazioni pubbliche e pertinenziali di parcheggio limitatamente agli interventi di addensamento/sostituzione nel quartiere esistente e a condizione di un approfondimento sulla garanzia di accessibilità complessiva alle aree oggetto di trasformazione, da produrre in sede di titolo edilizio.

RETI (3.1) = PU_PRG_14

Condizioni:

(3.1b) Le proposte di Accordo operativo o Piani attuativi di iniziativa pubblica devono contenere un'analisi dello stato delle reti e della fornitura dei servizi per ogni rete necessaria all'urbanizzazione, dell'impatto dell'intervento proposto sulle reti suddette e del progetto degli interventi ritenuti necessari per garantire un equilibrato inserimento dell'intervento rispetto alle suddette reti.

Verifica di coerenza e misure di sostenibilità

Si premette che gli effetti indotti dalla trasformazione nei due scenari insediativi proposti si possono ritenere sostanzialmente analoghi.

Con riferimento al sistema di laminazione delle reti meteoriche e al rifacimento canaletta di derivazione della Reno 75 al Savena Abbandonato nel tratto interferente con il Progetto urbano è stata predisposta la tavola URB-BIM- FO.RT-05 in cui sono rappresentate nel loro complesso, le reti fognarie in sponda sinistra del Savena Abbandonato. È stata prevista la canaletta 1200x100 dalla rotonda di via Zambeccari al Savena Abbandonato, in sostituzione dello stesso tratto della canaletta esistente che potrà recepire le portate delle nuove urbanizzazioni di Ex Caserma Sani, Casaralta, e Tecnopolo, secondo le portate indicate dai relativi progetti.

Occorre però precisare che:

- la nuova condotta in argomento dovrà aver inizio dall'estremità del tratto di via Stalingrado che si immette nella rotonda su via Zambeccari anziché dal centro di quest'ultima, ossia dal punto in cui l'esistente scolmatore, presenta il primo cambio di direzione a 90° provenendo dall'asse principale di via Stalingrado;
- in tale punto dovrà essere realizzato un pozzetto di ispezione, che ad oggi non risulta presente;
- la nuova condotta dovrà essere ultimata e messa in esercizio prima della dismissione dell'esistente scolmatore.



Individuazione della canaletta esistente

6. Piano di monitoraggio

La proposta di piano di monitoraggio allegata al Progetto urbano è stata redatta sulla base delle analisi e delle evidenze dello Studio di Compatibilità Ambientale e seguendo le indicazioni contenute nelle Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.) predisposte da ISPRA nel giugno 2014.

Il Piano dovrà essere aggiornato e perfezionato in sede di maggior definizione progettuale degli interventi ovvero in sede di rilascio dei titoli abilitativi.