



O. d G n. 16/2003
 PG n. 36358/2003

OGGETTO: RICHIESTA DI PARERE IN MERITO A: VARIANTE AL PIANO PARTICOLAREGGIATO DELLA ZONA R3.28 – I.C.B. (APPROVATO CON ODG 103 DEL '96) COMPORTANTE VARIANTE GRAFICA E NORMATIVA AL PRG VIGENTE.

Il Consiglio del Quartiere San Vitale,
 nella seduta del 6 marzo 2003

Considerato

che sulla zona esiste un Piano Particolareggiato approvato dal Consiglio Comunale nel 1996, nel quale si prevedeva la realizzazione di una serie di edifici destinati a uffici (U 3/1 - centri direzionali e fieristici), con l'integrale destinazione della Superficie Utile edificabile (circa 31.200 mq) a tale funzione;

che la variante oggetto del presente parere prevede l'introduzione nel comparto di nuove funzioni, tra cui le due principali sono quella ricettiva (U35) e di spettacolo (U4), che vanno a ridurre sensibilmente (a circa 13.000 mq) la funzione terziaria a vantaggio di un mix più bilanciato, soprattutto in termini di distribuzione oraria degli accessi e quindi del traffico veicolare;

che nel dicembre 2002 sono state apportate ulteriori modifiche alla distribuzione degli usi interni al comparto, abbassando ulteriormente la superficie destinata ad usi direzionali a vantaggio di quella dedicata alle attrezzature per lo spettacolo;

Preso atto

del nuovo piano particolareggiato, i cui contenuti di maggior interesse urbanistico sono qui sintetizzati:

Ubicazione	Triangolo sito tra la Tangenziale, la linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore, la via Larga
Dimensioni	45.000 mq
Stato attuale	Presenza di resti di fondamenta di un impianto ceramico chiuso e demolito – area abbandonata ed effettivamente soggetta a degrado.
Caratteristiche ambientali	Area fortemente critica per inquinamento acustico e atmosferico, a causa degli imponenti flussi veicolari già oggi in transito negli assi stradali intorno

Contenuti del progetto:

	<i>uso</i>	<i>dimensioni</i>	<i>altezza</i>	<i>capienza</i>	<i>carichi</i>
comparto A	albergo	tot. 5.900 mq	da 30 a 40 mt	280 posti letto	(70 addetti, 210 utenti)
comparto B	multisala, 14 sale	7.400 mq	da 11 a 18 mt copertura a verde	3.100 posti	(35 addetti, 2500 utenti)
comparto C	Torre uffici *	12.400 mq	120 mt (25 piani fino a 100 metri + cuspide)		370 addetti +730 utenti
comparto D	negozi, servizi, ristorazione	5.500 mq	8.5 mt		60 addetti +470 utenti
TOTALI		32.100 mq	max 120 metri		4.500 accessi/giorno

Standard offerti e realizzati direttamente dal proponente

Parcheggi P1	320 posti pubblici a raso (15.000 mq)
Parcheggi P3	50 posti pertinenziali a raso + 950 in 2 piani interrati (28.000 mq)
Verde	33.000 mq sul terreno sito in via del Terrapieno, sistemato a parco pubblico e arredato
Opere stradali	cessione di 3.600 mq per realizzazione a carico del proponente di opere stradali: <ul style="list-style-type: none"> • 2 rotonde (1 alla confluenza dello svincolo della tangenziale, 1 di fronte al Pianeta); • strada di collegamento tra le due rotonde • ponte ciclopedonale sopra la ferrovia interrata, • pista ciclabile larga 2,5 metri lungo la linea ferroviaria e attraverso il comparto
Varie	Illuminazione pubblica, vasche di laminazione, allacciamento utenze, ecc.

Standard offerti ma la cui realizzazione dipende da soggetti diversi dal proponente

Cessioni	cessione di 6.500 mq per la realizzazione del "IV petalo" dello svincolo della tangenziale (solo cessione, esecuzione a carico di Società Autostrade).
Contributi	2.300.000 Euro per la realizzazione dell'interramento della Veneta (ad opera dell'Ente competente)

Valore totale dichiarato degli standard offerti: 5.600.000 Euro

Impatto del nuovo PP sulla mobilità locale

	<i>oggi</i>	<i>domani</i>	
rete locale	7500 mt	8500 mt	Nota: si tratta di previsioni valide solo a condizione che la linea ferroviaria venga interrata.
velocità in ora di punta	18 kmh	24 kmh	
tempo totale viaggio	411 ore	359 ore	Diversamente, per esplicita ammissione da parte dello Studio di Impatto Ambientale (pag. 72 e 90) nessuna di queste previsioni è più attendibile
rete con IC > 1	45%	38%	
rete con IC < 0,75	35%	47%	
densità media flusso	1.434	1.309	
frequenza treni/giorno	23	160	

Esprime le seguenti valutazioni

- A. L'intervento in oggetto è certamente pesante e di forte impatto sul territorio; il progetto appare consapevole di questo nel proporre soluzioni e standard al quale il territorio non può essere insensibile, in quanto se realizzati nei tempi e nei modi giusti, e collegati ad altri interventi che il Quartiere ha più volte segnalato e sollecitato, andrebbero a mitigare situazioni di sofferenza già ad oggi esistenti.
- B. Il comparto, che per la criticità ambientale non potrebbe accogliere funzioni residenziali o di pubblico servizio (scuole, servizi alla persona, ecc), si presta più di altri ad un insediamento di attività (quali uffici, cinema, albergo) attrattive di accessi, grazie alla presenza di infrastrutture che permettono di realizzare un sistema di accessibilità plurima (tangenziale, stazione del SFM, viabilità ordinaria, pista ciclabile di nuova realizzazione). Tuttavia l'assorbimento del carico aggiuntivo sarà possibile solo a condizione che vi sia un coordinamento di tutti gli interventi (quelli dentro e quelli fuori dal comparto, quelli a carico dell'attuatore e quelli a carico di altri) che permettano di rendere effettivi i diversi sistemi di accessibilità e la fluidificazione del traffico prima dell'apertura al pubblico del nuovo complesso.
- C. In questa prospettiva, non possiamo non rimarcare, qui come in numerosi altri progetti sottoposti al parere di questo Quartiere, la carenza – da parte dell'Amministrazione Centrale – di un disegno urbanistico complessivo entro cui collocare sia i carichi che gli standard proposti dall'intervento.

Tutto questo considerato e valutato, il Quartiere San Vitale sottopone al Comune di Bologna le seguenti osservazioni:

1. MOBILITÀ

- 1.1. Si apprezza nel nuovo piano particolareggiato la migliore distribuzione temporale del traffico conseguente alla destinazione della SU a funzioni diverse (albergo e cinema) rispetto a quello approvato nel '96 ed oggi vigente. Il fatto che la multisala eserciti la propria funzione attrattiva in tempi alternati rispetto agli uffici (ovvero dopo le 19.00 e il sabato e la domenica), e che l'albergo distribuisca gli accessi su orari non coincidenti con quelli di punta della zona (tra le 18 e le 19) permette di ridurre l'apporto di traffico aggiuntivo nell'ora di punta da 490 nuovi veicoli (secondo il PP approvato) a 298 (secondo il nuovo PP).
- 1.2. Va tuttavia segnalato che in termini assoluti il carico aggiuntivo di accessi e di veicoli (rispettivamente 4.500 e 2.400 nelle 24 ore) aumenta, il che può rappresentare un fattore di ulteriore aggravio delle condizioni acustiche e ambientali per la zona residenziale posta nella parte nord di via Larga, già oggi sofferente di un indebito transito di mezzi pesanti indotto dalle attività industriali ubicate in zona Roveri. Questo rende particolarmente urgenti gli interventi di mitigazione della velocità del traffico leggero e di deviazione del traffico pesante su altre vie di accesso, che non interferiscono con insediamenti residenziali (come quelle interne al comparto industriale).
- 1.3. Vi sono poi vari interventi sulla viabilità esterna al comparto (già richiesti dal Quartiere e segnalati all'amministrazione centrale anche da cittadini della zona) miranti a fluidificare il traffico e a mitigare i disagi da esso indotti, che davanti al progetto del nuovo complesso appaiono indispensabili per la sostenibilità urbanistica del nuovo insediamento: di essi riportiamo di seguito un sommario elenco.

- Rotatoria in viale Lenin, necessaria a mitigare la congestione che si crea nel tratto compreso tra l'incrocio con via Guelfa (caricato del traffico di ingresso e di uscita dall'Esselunga), l'incrocio con lo svincolo della Tangenziale e l'incrocio con la strada di accesso all'Hotel Boscolo.
- Rotatoria in via Larga, presso l'incrocio con via del Carrozzaio, necessaria a moderare la velocità di transito dei veicoli che nel tratto verso nord raggiunge punte tali da rappresentare un elemento di insicurezza e di pericolo per i residenti, oltre che un fattore di forte inquinamento acustico. Tale intervento è stato oggetto in passato, oltre che di documenti prodotti da questo Quartiere, anche di alcuni incontri tra cittadini ed amministrazione centrale.
- Due rotatorie in via del Terrapieno, in corrispondenza con i due svincoli della tangenziale, e soluzione dell'imbuto costituito dallo sbocco di via del Terrapieno sul sistema Mondo/Beroaldo, che potrebbe costituire una alternativa di penetrazione in città in grado di sgravare l'asse Massarenti, soggetto a congestione per molta parte della giornata.
- Raccordo tra via dell'Industria ed asse Lungo Savena, indispensabile a sgravare via Larga dal traffico industriale che indebitamente attraversa un insediamento residenziale andando a penalizzare fortemente le condizioni di vita (anche in orari notturni) dei residenti. In attesa di tale raccordo, si rammenta al Comune di Bologna la richiesta (fortemente espressa dai residenti nel comparto di via Larga, e fatta propria da questo Quartiere) di provvedimenti urgenti che da subito indirizzino il traffico indotto dalle attività produttive e logistiche presenti nella zona industriale Roveri a non transitare da via Larga ma ad utilizzare il più possibile la rete viaria interna al comparto industriale.
- Ristrutturazione della viabilità pedonale nelle vicinanze dell'intervento in oggetto, per migliorare radicalmente l'attuale situazione del tutto inadeguata.

In assenza di tali interventi "di contorno", anche la maggiore recettività veicolare resa possibile dalle opere stradali e dalle cessioni di standard offerte dai proponenti all'interno del comparto, finirebbe per andare in crisi pochi metri fuori dal comparto, laddove permanessero le strozzature che già oggi causano frequenti congestioni.

1.4. La previsione di una sistemazione della viabilità in 2 fasi (si vedano le tavole 20, I fase, e 21, II fase), dove la prima rappresenta una soluzione provvisoria in assenza di interramento della linea ferroviaria, se è pienamente comprensibile da parte dei proponenti (dai quali non dipende l'effettivo interramento), appare inaccettabile sul piano urbanistico. Se infatti con l'attivazione del SFM si passerà, sia pure gradualmente, da 23 a 160 treni al giorno, appare del tutto evidente come i soli flussi veicolari attuali saranno in grado di determinare una situazione esplosiva non solo per via Larga, ma anche per l'intero snodo Tangenziale – Massarenti – Lenin – Mattei.

Inoltre, tutto lo Studio di Impatto Ambientale, nella parte riferita alla mobilità, è condotto nell'ipotesi dell'interramento (si veda a pag. 72 dello Studio di Impatto Ambientale allegato al progetto: *"Per lo scenario di riferimento futuro è stata comunque assunta la configurazione definitiva, che vede il completamento dei seguenti interventi..."*, tra cui il nuovo svincolo autostradale e l'eliminazione del passaggio a livello. Idem a pagina 90)

Il carico urbanistico indotto dal nuovo complesso esige quindi che l'interramento non sia considerato un intervento che potrà attuarsi in una fase successiva, ma una condizione irrinunciabile per la sostenibilità (e quindi l'ammissibilità) dell'intervento stesso, e con tempi di attuazione che non possono essere posteriori, ma devono essere precedenti o contestuali all'edificazione del nuovo comparto.

1.5. Un discorso analogo va fatto per la realizzazione del nuovo svincolo della tangenziale, anch'esso a carico di un soggetto diverso dal proponente, che va pianificato in modo che sia pronto prima dell'apertura al pubblico del nuovo comparto.

2. INTERRAMENTO E SFM

A proposito dell'interramento, è necessario richiamare qui un ragionamento più generale che va oltre i limiti del comparto di attuazione del PP oggetto di questo parere, ma che non può andare da esso disgiunto.

2.1. L'interramento della linea Bologna-Portomaggiore è un'opera di cui già oggi si sente la drammatica necessità, ogni qualvolta (al mattino e alla sera) via Massarenti viene bloccata dalla chiusura dei passaggi a livello di via Libia e via Rimessa. L'aumento di frequenza dei treni costituirà un elemento progressivamente acutizzante delle sofferenze della mobilità nell'intero quadrante nord-est della città, che risulta letteralmente spaccato in due da una barriera sempre meno tollerabile. Paradossalmente qualcuno potrebbe auspicare, come palliativo a tale sofferenza, una attuazione

ritardata o indebolita del servizio SFM. Il Quartiere San Vitale ritiene proprio dovere esprimere l'estrema pericolosità di questa prospettiva per il futuro di Bologna.

- 2.2. La drammatica situazione dell'inquinamento atmosferico causata dai motori a combustione interna, unita all'aumento della domanda di mobilità dovuta allo spostamento di residenti nei comuni della provincia (mentre i posti di lavoro e i servizi continuano a concentrarsi nel capoluogo), rendono il trasporto su ferro e quindi l'attivazione piena e convinta del servizio SFM l'unica opzione strategica in grado di migliorare in prospettiva la qualità dell'aria e i tempi di spostamento.

Per rimanere al solo territorio del Quartiere, la piena funzionalità della linea Bologna-Portomaggiore risulta necessaria per rendere sostenibile la presenza all'interno del tessuto urbano di poli funzionali che attraggono decine di migliaia di utenti ogni giorno, come l'Università e l'Ospedale S. Orsola Malpighi (oggetto, quest'ultimo, di ulteriore sviluppo urbanistico con la prevista costruzione di 3 nuovi padiglioni per totali 24.000 mq).

- 2.3. E' del tutto evidente come l'interramento della linea ferroviaria costituisca dunque una scelta irrinunciabile, da pianificare in tempi certi e il più possibile rapidi, che deve essere oggetto di un impegno formale sottoscritto da tutti i soggetti coinvolti (Comune, Provincia e Regione). La disponibilità di UNIFIMM a rendere disponibile una importante quota di risorse per l'interramento deve quindi costituire l'occasione per fissare impegni precisi da parte di tutti gli enti interessati e un calendario rigoroso di interventi.

L'urgenza di tali impegni e di tale calendario risulta evidente se si pensa alla situazione di paralisi che rischia di consolidarsi in assenza di una pianificazione. Se infatti è impossibile potenziare o ammodernare oggi i treni sulla tratta, perché le vetture a gasolio non hanno futuro in una linea destinata all'elettificazione, è altrettanto impossibile pensare ad una elettificazione della linea in superficie, se la sede definitiva sarà quella interrata. Paradossalmente, l'intervento dal quale dipendono tutti gli altri (ovvero l'interramento) appare quello ad oggi meno definito, è questa situazione stende un'ombra molto pesante sul decollo dell'intero SFM e sull'affermarsi della cultura del trasporto collettivo su ferro, senza la quale tuttavia siamo condannati ad un futuro di congestione, disagio e malattia.

3. VERDE PUBBLICO

- 3.1. Il progetto di parco pubblico su via Terrapieno appare interessante e positivo, sia per le dimensioni (33.000 mq), sia per la disposizione di spazi e di arredi (prato, filari alberati, giochi, panchine). Appare invece non positiva la collocazione della strada di accesso al comparto residenziale ubicato ad est del parco, che tagliando in due l'area verde va interrompere la continuità dello spazio protetto dalla circolazione veicolare e a ridurre la percezione dello spazio pubblico. Si ritiene fortemente preferibile la soluzione che risolve l'accesso al comparto residenziale senza segmentare l'area verde, sfruttando la strada già progettata a sud del parco e collegandola al comparto residenziale mediante un braccio che corra lungo il confine est del parco.
- 3.2. Per evitare il rischio di degrado che talvolta rende insicuri gli spazi verdi, si propone la realizzazione entro il parco di un piccolo edificio, dotato di allacciamenti elettrici ed idrici, atto ad ospitare le attrezzature per la cura del verde (in vista di una gestione della manutenzione convenzionata tra Comune e associazioni territoriali), e idoneo come sede di un punto di presenza in grado di svolgere un ruolo di custodia/guardiania o comunque di presidio del parco, sempre in vista di una collaborazione tra amministrazione, associazionismo e volontariato.
- 3.3. Per rendere il parco fruibile e raggiungibile dai cittadini, sarà necessario prevedere vie di accesso che favoriscano la fruizione ai residenti in zona di via Andreini e in zona Massarenti: su questo punto si veda l'odg 1 del 2002 di questo Quartiere, ove si approfondiscono obiettivi e proposte relativi alla creazione di un'ampia zona verde nell'area Scandellara.
- 3.4. Il parco deve rappresentare per l'Amministrazione Centrale il primo tassello di un'opera di tutela e valorizzazione del preziosissimo triangolo di campagna ancora disponibile tra via del Terrapieno, via Scandellara e la Tangenziale, con l'obiettivo di realizzare un polmone verde capace non solo di offrire sollievo alle zone limitrofe, ma anche di costituire una biomassa adeguata a contrastare l'avanzata dell'inquinamento atmosferico in città. La realizzazione del parco a carico di UNIFIMM costituisce una importante opportunità per avviare una fase progettuale che, individuati obiettivi e strumenti per la realizzazione del verde, chiami poi i privati a contribuire con le loro proposte all'interno del progetto pubblico e secondo una logica perequativa (si veda in proposito ancora l'ODG n. 1 del 2002).

4. PARCHEGGI

4.1. Occorre evitare la situazione per cui la dotazione di P1 (parcheggi pubblici) in superficie venga vanificata dall'utilizzo improprio degli stessi da parte degli addetti alle strutture che avrebbero a disposizione i P3 (parcheggi pertinenziali) interrati, i quali rischiano così di rimanere inutilizzati. Questo sarebbe particolarmente grave perché vanificherebbe totalmente la funzione di interscambio che invece i P1 potrebbero svolgere, vista la vicinanza con la ferrovia e il capolinea della linea bus di prossima elettrificazione.

5. SERVIZI DI QUARTIERE

- 5.1. Il territorio del Quartiere risulta progressivamente carente di spazi per attività culturali o sociali allontanandosi dal centro verso la periferia. In particolare, nella zona di via Larga non esiste alcuno spazio nel quale organizzare attività di qualsiasi tipo a favore di giovani, anziani, famiglie, ecc.
- 5.2. Per ovviare a questo vuoto si chiede di inserire nella convenzione l'impegno del proponente a destinare al Quartiere uno spazio, all'interno del comparto D (Piastra commerciale, destinata a negozi, servizi e ristorazione) di dimensioni analoghe ad un esercizio commerciale (entro i 250 mq), come presidio di quartiere in periferia e come sede per possibili attività di laboratorio, mostre o incontri con la cittadinanza.
- 5.3. Allo stesso scopo si chiede che la multisala venga dall'attuatore offerta al gestore gravata dell'impegno alla concessione gratuita al Quartiere, solo per un numero limitato di sere all'anno, di 1 sala grande da utilizzare per assemblee pubbliche su temi di particolare rilevanza.

Per tutte le considerazioni sopra esposte, il parere del Quartiere San Vitale è da intendersi positivo

se riferito alla realizzazione integrale e contestuale (o anticipata) rispetto a quella dell'intervento in oggetto di tutte le opere di miglioramento della viabilità, sia all'interno che all'esterno del comparto, sia a carico dell'attuatore che a carico di altri soggetti, oltre che naturalmente di tutti gli altri standard previsti in convenzione, con le piccole integrazioni richieste da questo documento.

In parere è da intendersi altresì come

negativo

se riferito alla realizzazione dell'intervento in mancanza di una sola delle seguenti opere:

- interramento della linea ferroviaria;
- realizzazione dello svincolo della tangenziale;
- realizzazione delle opere di fluidificazione e miglioramento della viabilità segnalate dal Quartiere.

Questo in quanto l'aggravio urbanistico apparirebbe in questo caso assolutamente non sostenibile da parte del territorio. Pure con la piena attuazione di tutte le opere, le condizioni che si verranno a creare saranno al limite della sostenibilità, in quanto già oggi la zona soffre di una congestione cronica (si vedano le pagine 49-64 dello Studio di Impatto Ambientale). Il sottile margine di tollerabilità del carico aggiuntivo conseguente alle ipotesi insediative, e il fragile equilibrio della mobilità futura nella zona (che ben si evince dalle pagine 65 a 91 dello Studio di Impatto Ambientale), verrebbero violentemente spazzati via dalla mancata realizzazione di uno solo degli interventi qui citati.

A questo proposito il Quartiere San Vitale sollecita il Comune di Bologna a farsi parte attiva nei confronti dell'Ente competente per la realizzazione dell'interramento della linea ferroviaria, di concerto con la Provincia e a Regione, in modo da addivenire ad una pianificazione certa (anche per quanto riguarda i tempi) di tale interramento, affinché esso avvenga contestualmente alla fase di realizzazione dell'intervento oggetto di questo parere, e comunque prima dell'apertura al pubblico degli edifici così costruiti.

Si invita conseguentemente il Comune a modificare il testo della proposta di Convenzione, laddove all'art. 8 afferma: "In una successiva fase, in subordine alla realizzazione da parte dell'Ente competente dell'interramento della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore e alla conseguente realizzazione di un ponte carrabile e di una pista ciclopedonale, è previsto un assetto definitivo e migliorativo della viabilità dell'intera zona", in quanto sarà l'intero intervento a dovere essere subordinato alla pianificazione dell'opera di interramento.

Si sollecita infine il medesimo Comune a pianificare in tempi rapidi e certi la realizzazione di quelle opere di miglioramento della viabilità in zona sopra citate, oggetto di numerosi documenti prodotti da questo Quartiere e nondimeno di diverse richieste e segnalazioni da parte dei cittadini.
