

Stadio Renato Dall'Ara Progetto di Ristrutturazione e Ammodernamento

Procedimento per la localizzazione e l'approvazione del
Progetto Definitivo
ai sensi dell'art.1 comma 304 della Legge 147/2013

Proposta di
Relazione delle controdeduzioni

Indice

Relazione delle controdeduzioni	3
P.G. n. 73860/2022 del 13 febbraio 2022 - Marco Mazzoni	3
Riassunto osservazione	3
Controdeduzione	5
P.G. n. 87656/2020 del 21 febbraio 2022 - comitati “Salviamo il CRB” e “Difendiamo Via Piave”	7
Riassunto osservazione	7
Controdeduzione	10
P.G. n. 87660/2022 del 21 febbraio 2022 - Patrizia Mengoli	16
Riassunto osservazione	16
Controdeduzione	16
P.G. n. 87664/2022 del 22 febbraio 2022 - Michele Cristiani (in rappresentanza dei condomini di via Porrettana nn. 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31, 33.	18
Riassunto osservazione	18
Controdeduzione	18

Relazione delle controdeduzioni

P.G. n. 73860/2022 del 13 febbraio 2022 - Marco Mazzoni

Riassunto osservazione

L'osservazione pone due quesiti sulla viabilità:

a) Accesso e parcheggi tifosi ospiti

il progetto non spiega come risolvere il problema dell'accesso dei tifosi ospiti allo stadio durante le partite ad esclusione di alcuni passaggi in cui si propone di *"delineare l'area riservata ai tifosi ospiti ed i percorsi per i veicoli al parcheggio antistadio"* senza proporre alcuna soluzione concreta. Si richiede di analizzare e chiarire il punto con soluzioni concrete.

b) Viabilità Stadio

Il cittadino richiede indicazioni più precise e soluzioni concrete riferite al *"potenziamento dei mezzi pubblici e delle mobilità su due ruote"* ritenendo che il progetto non dia numeri sulla riduzione attesa della congestione nelle ore di partita.

Controdeduzione

Il progetto prevede importanti cambiamenti che modificheranno la domanda di mobilità:

1. riduzione della capienza massima dell'impianto, che passerà da 36.000 a circa 30.140 spettatori; si tratta di una riduzione del 17%, alla quale corrisponderà una riduzione della domanda di trasporto;
2. riduzione dei posti destinati agli spettatori ospiti, pari quasi al 50% (da 2.500 a 1.545), che comporterà, anche in questo caso una minore quantità di pullman e di auto correlati ai loro spostamenti;
3. spostamento dell'ingresso degli spettatori ospiti da via Menabue a via dello Sport;
4. nuova disponibilità di parcheggi nell'ambito AIR (area di influenza ristretta, corrispondente alla zona ed alla viabilità nell'immediato intorno dell'impianto sportivo, compresa tra via Irma Bandiera, via Montefiorino, via Valdossola, il canale di Reno, via Andrea Costa e via Porrettana), che consentirà miglioramenti nella gestione della sosta su strada;
5. gli effetti generati dal nuovo assetto dell'offerta di modalità di spostamento alternative all'auto privata sulle scelte, da parte degli spettatori, dei mezzi di trasporto per il raggiungimento dell'impianto.

Lo svolgimento di manifestazioni di eventi sportivi "stanziali in luoghi aperti al pubblico con elevato numero di partecipanti" comporta quasi sempre la necessità per l'Amministrazione di adottare specifici provvedimenti di traffico al fine di garantire le esigenze di mobilità dei cittadini e di coloro che partecipano agli eventi.

Ai sensi del punto 4.5.9 del PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano di Bologna) l'Amministrazione, assieme agli organizzatori dell'evento, intende incentivare l'utilizzo di tutte le forme di trasporto alternative a quello veicolare privato, mediante l'istituzione di navette bus, percorsi temporanei ciclabili e aree di sosta per biciclette.

In particolare per gli eventi che si svolgono allo Stadio Dall'Ara, il Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture di concerto con la Polizia Municipale a seguito di specifiche ordinanze gestiscono i provvedimenti di mobilità idonei a garantire l'accessibilità e la sosta veicolare di coloro che risiedono in prossimità degli impianti, e l'individuazione di aree di sosta per coloro che partecipano alla manifestazione. I suddetti provvedimenti verranno costantemente monitorati ed aggiornati anche in funzione delle esigenze comunicate dagli organi preposti alla gestione della sicurezza pubblica.

Il Comune nell'ottica di una diversione modale ha già in parte attuato alcuni interventi sui percorsi ciclo-pedonali di collegamento con lo Stadio (attraversamento pedonale semaforizzato di viale Gandhi - Tolmino all'altezza di via Piave/Sacco e Vanzetti), altri in corso di valutazione (percorso che sottopassa l'Asse Sud-Ovest a collegamento con il Parcheggio Ghisello attraverso il parco Nicholas Green) e quello relativo alla scala di collegamento tra via Pietro Nenni e la pista ciclopedonale sottostante.

Verranno definite nel dettaglio con il Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture le aree di sosta ciclabili, sulla base delle reali necessità dell'area, sia nelle giornate con evento sportivo che in quelle ordinarie, con individuazione degli spazi di ingombro necessari per permettere un utilizzo delle stesse senza creare intralcio alle altre categorie di utenza, in particolar modo ai pedoni. Il Comune ha chiesto al BFC che gli spazi per rastrelliere per biciclette all'interno dell'area dello Stadio possano essere utilizzati sia nei giorni di partita che in quelli senza partita in relazione ai nuovi usi previsti all'interno dello Stadio stesso.

Anche le aree dedicate alla sosta ciclomotori e motocicli dovranno essere opportunamente concordate da parte dell'attuatore con gli uffici competenti in funzione delle effettive necessità, senza penalizzare eccessivamente l'offerta di sosta auto per i residenti.

Non meno importante è la richiesta del Comune di Bologna al BFC in sede di Conferenza dei servizi, di estendere la presenza degli *steward*, che al momento è prevista solo nelle aree interne allo stadio, anche fuori dall'area dello Stadio in modo da operare in sinergia con la Polizia Locale per agevolare l'indirizzamento di tutte le categorie di utenti nei giorni di evento sportivo e ridurre al minimo la congestione di ogni categoria di utente.

Infine il progetto in relazione all'offerta di sosta introduce l'aumento di capacità del parcheggio Antistadio (~199 p.a.) di cui una parte sarà riservata agli autobus, la cui gestione nei giorni ordinari dovrà essere concordata con il Comune, il BFC si è reso disponibile ad attivare nuove forme di convenzioni con i proprietari di aree di sosta private che non vengono utilizzate o parzialmente utilizzate in occasione degli eventi sportivi, tale approccio risulta di fondamentale importanza per il reperimento di sosta aggiuntiva strutturata in sostituzione di quella emergenziale che viene autorizzata durante l'evento sportivo.

Si precisa che la domanda di sosta generata dalle nuove attività nelle giornate senza evento sportivo verrà tutta soddisfatta all'interno della struttura.

In conclusione, nelle giornate con evento sportivo, la riduzione dei posti destinati agli spettatori ospiti, quasi pari al 50% (da 2.500 a 1.545), comporterà, una fisiologica riduzione di persone, di pullman e di auto correlati ai loro spostamenti; l'Amministrazione istituirà specifiche ordinanze\provvedimenti di mobilità

atti a garantire l'accessibilità e la sosta veicolare di coloro che risiedono in prossimità degli impianti, e l'individuazione di aree di sosta per coloro che partecipano alla manifestazione coerentemente con le misure di sicurezza previste.

Va comunque evidenziato anche l'obiettivo che si pone l'Amministrazione nel lungo periodo, ovvero offrire agli utenti sempre maggiori servizi diversificati portandoli all'abbandono dell'auto privata per recarsi allo Stadio, con una diminuzione di oltre il 10%, mediante una migliore offerta di Trasporto Pubblico Locale, il servizio di *bike sharing*, potenziamento offerta bici e moto.

In riferimento al Trasporto Pubblico Locale (TPL) il PUMS della Città Metropolitana di Bologna, approvato nel 2019, prevede la realizzazione di 5 linee tranviarie, che saranno dotate di parcheggi di interscambio, ed in particolare in prossimità dello Stadio sarà localizzata la linea tranviaria Blu Casalecchio - Centro - San Lazzaro.

Al momento la Giunta comunale ha approvato gli indirizzi per avviare la progettazione del tratto sud-ovest della "Linea Blu", sulla direttrice Bologna - Stadio Dall'Ara - Casalecchio di Reno, è stata bandita la gara per la progettazione di fattibilità tecnica ed economica interamente finanziata da due contributi ministeriali e la commissione di gara del Comune di Bologna ha esaminato le offerte dei partecipanti secondo le procedure previste dal codice appalti.

Il tracciato nel territorio comunale seguirà il percorso che dal capolinea di via dei Mille proseguirà in via Marconi, via Sant'Isaia, via Andrea Costa, servendo lo Stadio Dall'Ara, per poi continuare sulla via Porrettana, fino al centro di Casalecchio di Reno.

La "Linea Blu" si dovrà collegare funzionalmente alla tratta nord della "Linea Verde", già finanziata e in corso di progettazione, andando così a costituire la seconda linea tranviaria della rete bolognese, che collegherà Casalecchio a Corticella e Castel Maggiore passando per Bologna.

Questa configurazione della rete tranviaria composta da due linee (la Rossa sulla direttrice ovest-nord/est e la Verde/Blu sulla direttrice nord/sud) costituirà l'assetto della prima fase di attuazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile che, a regime, prevede una rete di trasporto pubblico con 4 linee tranviarie (Rossa, Verde, Blu, Gialla) interconnesse tra loro, con le linee filoviarie esistenti e di progetto e con scambi nelle principali stazioni del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Una volta in esercizio, i cui tempi si sperano anticipati rispetto a quelli previsti dal PUMS, la linea tranviaria potrà fornire un ulteriore miglioramento del servizio, per capacità di trasporto, comfort e prossimità allo Stadio.

Oltre alla "Linea Blu", contribuiranno al potenziamento del TPL la "Linea Rossa" - che collegherà Borgo Panigale - Centro - Pilastro\Fiera, in esercizio dal 2026 - e la "Linea Gialla" - viale Gandhi\stazione SFM di Casteldebole, esercizio previsto dal 2030.

Il contributo potenziale di questa linea sarà minore, ma certamente non trascurabile, soprattutto se combinato con l'offerta di servizi integrati di interscambio (come il bus navetta ed il *bike sharing*) con l'utilizzo dell'SFM in corrispondenza delle stazioni di Casteldebole, Borgo Panigale e Prati di Caprara.

Nel lungo termine pertanto, in relazione al potenziamento della rete e del servizio di Trasporto Pubblico, in occasione dei *Match Day* ci si attende una consistente diversione modale degli utenti dall'auto privata al TPL; tale diversione renderà possibile una riduzione della pressione di sosta sulla viabilità circostante

l'impianto sportivo, causa di disagi per i residenti (sosta sulla viabilità locale) e per la circolazione generale (sosta sulla grande viabilità). Ci si aspetta inoltre che nel lungo termine, con le misure sopra illustrate si giungerà ad una diversione modale che farà passare l'attuale utilizzo dell'auto privata da 43,71% a 32,49% in particolare a favore del TPL.

P.G. n. 87656/2020 del 21 febbraio 2022 - comitati "Salviamo il CRB" e "Difendiamo Via Piave"

Riassunto osservazione

L'osservazione, presentata dai comitati "Salviamo il CRB" e "Difendiamo Via Piave", segnala:

1. Criticità del progetto

1.1 Da stadio multisport pubblico a stadio calcistico in mano privata da destinarsi ad usi commerciali.

Il progetto trasforma la fruizione multisportiva dello stadio in monosportiva e, visti i limiti di capienza dell'impianto, non punta ad una fruizione calcistica di eccellenza, ma ad una fruizione di livello medio se non mediocre, risultando così funzionale agli interessi calcistici e non calcistici di un solo privato quale il Bologna FC. Infatti, nella relazione riepilogativa del progetto si prevedono usi commerciali dello stadio 7 giorni su 7 e non è affatto chiaro se e quale uso pubblico e sociale possa essere garantito alla cittadinanza, comprese le fasce meno abbienti e non paganti della popolazione.

1.2 Impatto estetico

La copertura progettata sopravanza di 22 metri la struttura attuale di circa 14 metri di altezza.

Le immagini del progetto, per lo più dall'alto, non rendono la visuale di chi si trova a livello della strada, nelle case e nelle aree limitrofe allo stadio. In base alle buone prassi correnti, i render progettuali devono essere forniti anche ad altezza d'uomo.

La copertura bianca, totalmente in contrasto con lo stile architettonico di zona e calata come un corpo alieno sullo stadio, oscurerebbe la vista di San Luca e del paesaggio collinare, sia per i cittadini del quartiere sia per coloro che vengono a visitare la nostra città come turisti e/o come tifosi. In breve, la nuova struttura, anziché valorizzare l'esistente ed armonizzarsi con il contesto, coprirebbe come un guscio tutti gli elementi architettonici caratteristici dello stadio (tra cui la torre di Maratona) e del paesaggio circostante, nascondendo le bellezze storico-architettoniche e paesaggistiche della zona alla vista.

L'altezza complessiva e la forma della copertura andrebbero riviste. Ci si domanda, se è ancora possibile considerare a livello progettuale l'abbassamento del campo di gioco e dello spazio circostante al campo, in modo da ricavare più posti in basso e, di conseguenza, ridurre l'altezza della struttura di copertura.

Infine, il colore bianco, oltre a non armonizzarsi con il contesto tipico bolognese, risulta di difficile mantenimento a causa dei fattori climatici e di inquinamento. Si teme infatti che l'annerimento progressivo della struttura a causa degli inquinanti e degli agenti atmosferici restituirebbe l'immagine di uno stadio più vetusto, sporco e compromesso di quanto non sia quello attuale, con conseguente danno all'immagine della città.

1.3 Manutenzione ed efficienza energetica

Oltre a non apparire di agevole manutenzione, la copertura con la sua forma tondeggiante non sembra idonea all'installazione di pannelli fotovoltaici e solari. Gli unici interventi di efficientamento energetico riguardano l'antistadio, con la copertura di pannelli fotovoltaici di 2.200 mq di superficie.

Anche dal punto di vista dell'efficienza energetica, pur con tutte le difficoltà di intervento su una struttura storica, il progetto dello stadio appare insoddisfacente. Su tale importante aspetto, ci si poteva aspettare di più nel 2022.

2. Pre-condizioni per l'approvazione del progetto

2.1. La governance del bene pubblico stadio

Già prima della presentazione del progetto, l'Amministrazione comunale avrebbe dovuto intraprendere due passi fondamentali: 1) da una parte, definire le condizioni della partnership pubblico privato e degli usi dello stadio, ponendo dei vincoli a carico del privato, sia per la realizzazione, sia per l'uso e la sua conservazione; 2) dall'altra, pianificare gli interventi e definire le condizioni per la vivibilità e la viabilità del quartiere e della città.

2.2 Vivibilità, viabilità e traffico

Anche gli interventi attinenti alla mobilità e al traffico dovevano essere, a nostro avviso, discussi analizzati e pianificati dall'Amministrazione comunale prima dell'approvazione del progetto stadio.

Sia la cantierizzazione, sia la messa in servizio di uno stadio 7 giorni su 7 hanno un impatto decisivo sulla vita, la vivibilità e la viabilità del quartiere e della città.

Ad oggi, non ci risulta che vi sia una programmazione. Chiediamo che venga discusso e deliberato un piano esaustivo prima di approvare definitivamente il progetto stadio.

2.3 Sport nel quartiere Porto Saragozza e a Bologna

A partire dal 1928, anno di costruzione dello Stadio, fino all'inizio degli anni novanta, l'Amministrazione comunale ha lavorato per fare di questo quadrante della città un punto di riferimento dello sport bolognese ed offrire ai bolognesi una pluralità di attrezzature e luoghi vocati allo sport.

Già si è detto dello Stadio, concepito in funzione sia del campo da calcio, sia dell'impianto di atletica e costruito a ridosso dei portici ed in armonia con essi. L'antistadio, le due piscine, una olimpionica scoperta e l'altra di 25 metri coperta, il velodromo, i campi da tennis, la piscina e il palazzetto del CRB, rappresentano davvero il sogno sportivo realizzato dai bolognesi.

Con il progetto è evidente l'impoverimento dell'offerta per le famiglie e i bambini del quartiere Porto Saragozza e di quelli limitrofi, proprio in un momento storico in cui, anche a seguito della crisi pandemica, è maggiore la domanda di luoghi grandi e vivibili deputati allo sport. È altresì evidente che Bologna, in questo modo, rinuncia a ospitare eventi nazionali e internazionali non solo nella disciplina regina, cioè l'atletica, ma anche in altri sport non calcistici che a Bologna sono molto praticati come il tennis. Senza tuttavia, poter, anche per quanto riguarda il calcio, ospitare partite davvero importanti, per i limiti di capienza dello stadio.

3. Conclusioni sull'interesse pubblico

Pur essendo favorevoli alla conservazione dello Stadio, a condizione che si valorizzi e non si snaturi o svilisca il contesto esistente a beneficio di tutti i cittadini, pensiamo che l'interesse pubblico si sia smarrito e temiamo che non sia sufficientemente tutelato e presidiato.

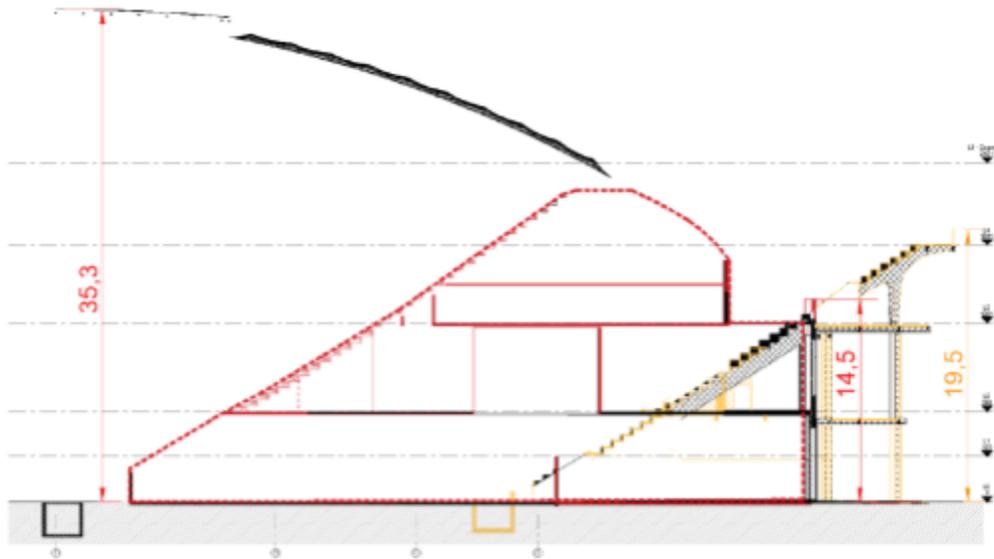
La mancanza di progettualità pubblica intorno allo Stadio e sugli usi pubblici dello stadio unita alle criticità del progetto ci impongono di chiedere all'Amministrazione comunale quali effettivi benefici ricavino i bolognesi a fronte dei grandi e non risolti problemi sopra evidenziati.

Controdeduzione

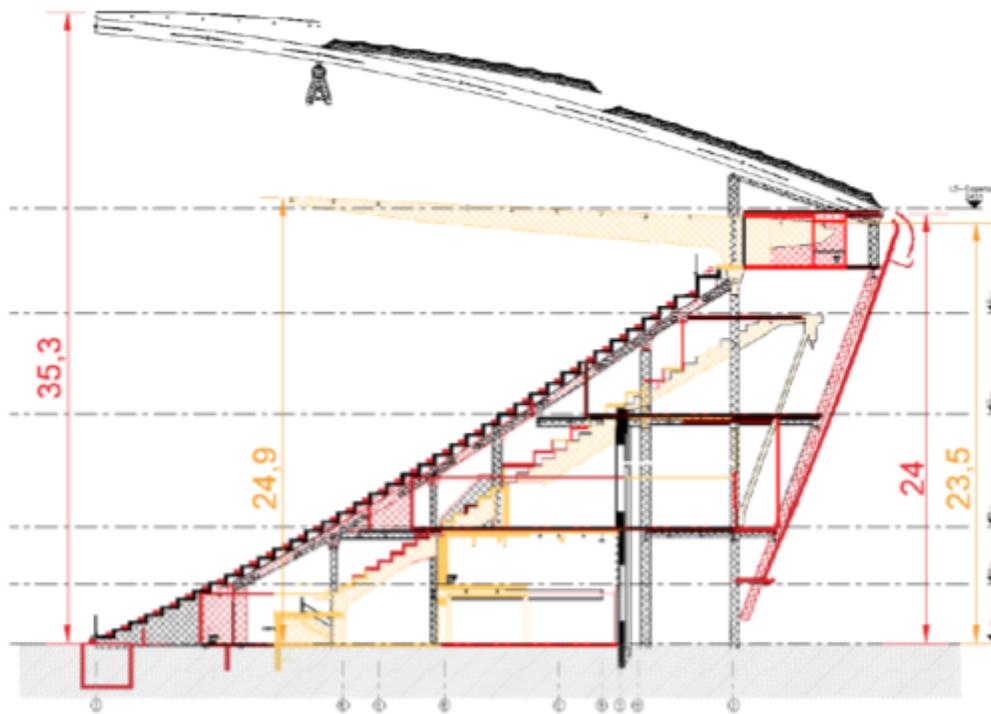
Il progetto attuale dello Stadio consente di realizzare un impianto specifico per il gioco del calcio, con le dotazioni di standard nazionale ed internazionale UEFA categoria 4, relative ad una capienza di circa 30.140 spettatori, tutti posti in condizioni di visibilità ottimale, con la copertura di tutti i posti a sedere. Tale categoria, potrà ospitare le partite di Champions League ed Europa League.

La pista di atletica, in disuso da anni, è stata penalizzata per poter perseguire la categoria UEFA 4. Ma grazie ai fondi del PNRR il Comune riqualificherà l'ambito dell'Antistadio che verrà attrezzato per l'atletica, come nel seguito meglio specificato.

Il progetto definitivo in esame ha tenuto conto dell'impatto visivo della copertura e per renderla meno invasiva e più leggera, è stata arretrata dal paramento murario perimetrale di circa 6 m, lato curve San Luca e Bulgarelli. Ciò, unito al ripristino dell'originaria quota superiore del muro di cinta e a una modellazione della forma volta a tenere bassa la quota di colmo, crea un impatto rispettoso verso la preesistenza. In riferimento all'altezza massima della nuova copertura si specifica che essa è pari a 35,3 m rispetto al piano del campo, pertanto emergerà rispetto alla quota attuale di 15,8 m in corrispondenza delle curve e di 10,4 m in corrispondenza delle tribune.



Altezza massima di stato di fatto e progetto - Sezioni curve



Altezza massima stato di fatto e progetto - Sezioni Tribune

La copertura sul fronte di via Andrea Costa non interferirà con la visuale della Basilica della Madonna di San Luca, in quanto quest'ultima la si vede solo in corrispondenza della piscina. Come si può notare dalle viste elaborate alla quota stradale, di seguito riportate.



Visuale verso Basilica Madonna di San Luca - Situazione attuale



Visuale verso Basilica Madonna di San Luca - Situazione di progetto



vista da piazza della Pace
Stato attuale



vista da via Irma Bandiera
Stato attuale



VISTA DA PIAZZA DELLA PACE – SITUAZIONE DI PROGETTO



vista da via Irma Bandiera
Stato di progetto

In riferimento alla tipologia di copertura, ma non solo, l'elaborazione dell'attuale soluzione progettuale dello Stadio è stato il risultato di una interlocuzione aperta con la Soprintendenza Archeologia, Belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara fin dal 2016, la quale inizialmente chiedeva di *“rivedere gli aspetti strutturali e del rivestimento della nuova copertura al fine di mitigarne l'impatto visivo”*.

La revisione progettuale, ha recepito le prescrizioni formulate dai Comitati Tecnico Scientifici ministeriali, portando ad un nuovo disegno della copertura con altezza massima ribassata e struttura portante a reticolo spaziale tridimensionale che, unitamente all'arretramento rispetto al filo esterno dei prospetti dello Stadio, ha determinato un aspetto complessivo di relativa "leggerezza" e di minore impatto visivo rispetto alle strutture precedentemente previste pertanto la Soprintendenza ha espresso, in data 9

settembre 2016, parere favorevole ad un progetto preliminare, dettando ulteriori condizioni per il successivo progetto definitivo in particolare è stato richiesto di curare *“con la massima attenzione tutti gli aspetti cromatici dei nuovi elementi architettonici e strutturali inseriti all'interno dello stadio con particolare riferimento alla copertura, sia per quanto riguarda la coloritura da adottarsi per il rivestimento esterno sia per quanto riguarda le strutture portanti a vista; al fine di accordare armoniosamente il nuovo con la preesistenza storica andrà pertanto approntato un apposito progetto cromatico complessivo. Analoga massima cura ed attenzione dovrà essere posta nella progettazione di tutti i punti di interferenza tra le nuove strutture e quelle storiche dello stadio al fine di garantire la conservazione e l'integrità dei caratteri peculiari dell'edificio tutelato”*.

La Soprintendenza in data 23 marzo 2022 ha espresso il proprio parere favorevole sul progetto in esame esprimendo le proprie prescrizioni senza dare alcuna ulteriore indicazione sulla copertura sia sulla tipologia di materiale sia sul colore dello stesso in quanto già fornite

In prossimità della Torre di Maratona è stata progettata una copertura, realizzata in materiale trasparente, che consente dall'interno dello stadio di godere della piena vista della torre.

La membrana di cui è costituita la copertura prevede una laccatura con maggior quantità di PVDF e altri componenti che aumentano le caratteristiche di auto pulizia e durata nel tempo, così da ottenere una garanzia superiore ai vent'anni, inoltre risulta saldabile direttamente solo dopo l'abrasione dello strato protettivo.

Inoltre, la copertura leggera prescelta, con le sue trasparenze, consente il mantenimento dell'erba naturale del campo, cosa non compatibile invece con l'installazione dei pannelli fotovoltaici, che produrrebbero ombre sul campo.

Tuttavia l'edificio a seguito degli interventi di efficientamento sull'involucro e con il sistema impiantistico descritto raggiunge la classe energetica A3, ai sensi della normativa vigente. A causa della particolare conformazione dell'edificio, della destinazione d'uso e del vincolo a cui l'edificio è soggetto, non è stato possibile rispettare esclusivamente l'indice di prestazione termica utile per il raffrescamento in quanto non è stato tecnicamente ed economicamente possibile prevedere dei sistemi oscuranti o ulteriori soluzioni impiantistiche, né per l'interno né per l'esterno, che non compromettesse il vincolo storico e culturale dell'edificio stesso.

Si evidenzia che è prevista la realizzazione al di sopra del parcheggio multipiano di un impianto fotovoltaico FV avente potenza di picco a 600 kWp la cui producibilità annua è stimata essere pari a 627.770 kWh/anno. È ipotizzabile che la totalità dell'energia elettrica prodotta dall'impianto FV sia autoconsumata in situ oltretutto per la climatizzazione invernale e la produzione di ACS anche per l'illuminamento.

Infine al momento il campo da gioco risulta già sotto una quota maggiore di un metro rispetto alla via De Coubertin, un abbassamento del piano in questa fase progettuale, ormai avanzata, comporterebbe la revisione totale del progetto.

La procedura amministrativa da applicarsi per l'approvazione del progetto dello Stadio Dall'Ara è individuata all'art. 1 comma 304 Legge 27 dicembre 2013, n. 147, la normativa favorisce l'ammodernamento degli impianti sportivi esistenti - dunque prediligendo il recupero di impianti esistenti - con particolare riguardo alla sicurezza degli impianti e degli spettatori, attraverso la semplificazione delle procedure e la previsione di modalità innovative di finanziamento. L'approvazione del progetto, nello specifico, avviene mediante conferenza di servizi alla quale sono chiamati a partecipare tutti i soggetti ordinariamente titolari di competenze in ordine al progetto presentato e che può richiedere al proponente modifiche al progetto strettamente necessarie. Le fasi procedurali prevedono quindi una conferenza dei servizi preliminare per la valutazione di un progetto di fattibilità tecnico economica con dichiarazione di pubblico interesse (fase conclusasi in autunno 2020) ed una fase di valutazione del progetto definitivo da parte della Conferenza dei servizi decisoria, attualmente in corso.

Nel caso di interventi da realizzare su aree di proprietà pubblica o su impianti pubblici esistenti, il progetto approvato, previa verifica ai sensi del Codice appalti D.Lgs 163/2006, sarà oggetto di idonea procedura di evidenza pubblica, e alla gara è invitato anche il soggetto proponente.

In riferimento agli aspetti della mobilità si rinvia alle altre controdeduzioni precisando che l'obiettivo del progetto è, oltre a rinnovare la funzionalità come sede per gli eventi sportivi di un bene con valore di pregio storico architettonico, quello di migliorare l'integrazione dello Stadio con il quartiere e la città intera; lo stadio è infatti un importante luogo di fruizione di servizi sportivi, collegato con percorsi ciclabili e pedonali ai luoghi che più caratterizzano la ricreazione urbana e metropolitana, la collina e il fiume Reno.

In questi ultimi mesi l'Amministrazione comunale si è ulteriormente adoperata a migliorare complessivamente l'offerta sportiva per la cittadinanza, ottenendo prima l'appoggio della Federazione Italiana di Atletica Leggera (Fidal) - per il progetto di rigenerazione complessiva dell'area dell'Antistadio Dario Lucchini che prevede il rifacimento della pista di atletica, la cui omologazione era scaduta da 18 anni, con la realizzazione di 8 corsie e la riqualificazione del campo al suo interno con manto erboso naturale - finalizzata all'ottenimento del finanziamento di 4 milioni di euro assegnati tramite il bando PNRR sport. La Giunta comunale ha inoltre approvato un ulteriore finanziamento di 400 mila euro che si aggiungono al finanziamento PNRR, pertanto al momento dell'elaborazione della presente relazione si intende stralciare l'area dell'Antistadio dal presente progetto complessivo di ristrutturazione e ammodernamento dello Stadio Dall'Ara, in modo che il progetto dell'opera pubblica possa seguire le specifiche procedure previste per quelli che hanno ottenuto finanziamenti PNRR seguite direttamente dall'Amministrazione.

In questo modo si viene a confermare la vocazione multi-sportiva dell'area alla quale si affiancherà la riqualificazione ad uso sportivo dell'area "ex CRB" per il quale sono in corso le verifiche preliminari da parte degli sviluppatori per la presentazione di un progetto di ristrutturazione dell'intero complesso.

A conferma dell'obiettivo di rafforzare le infrastrutture sportive nel quartiere vale la pena evidenziare come nella rigenerazione del distretto "Ex scalo Ravone" inserito nel progetto bandiera di mandato "Città della conoscenza" si prevede una rifunzionalizzazione ecosostenibile delle aree asfaltate di parte delle aree oggi

ferroviarie con la realizzazione di attrezzature che amplino l'offerta di spazi sportivi inclusivi ed in particolare di un campo di calcio ad 11, area pump track inclusiva (circuito con salite, discese (bump) e curve paraboliche per allenamenti su bicicletta, pattini, skateboard o monopattino), palestra ecosostenibile all'aperto; mentre nell'area adiacente, ove insistono edifici da rifunzionalizzare, si prevede la realizzazione di attrezzature sportive indoor quali: palestra multisport (pallavolo, basket, pallamano, calcio a 5) omologata per una capienza da 500 posti, considerando anche la possibilità di realizzare una palestra all'avanguardia per le persone con disabilità con campo da basket, basket e sitting - volley ed un muro per il boulder (muro da arrampicata sportiva).

P.G. n. 87660/2022 del 21 febbraio 2022 - Patrizia Mengoli

Riassunto osservazione

L'osservazione chiede approfondimenti in merito alle sistemazioni esterne e alle valutazioni in fase di cantiere.

In particolare:

- Relativamente alle sistemazioni esterne, che maggiormente interessano i cittadini e i residenti, il progetto non sembra risolvere le problematiche attuali relative all'accesso e alla sosta della tifoseria ospite, in particolare manca di un Piano di Sicurezza condiviso con i responsabili delle Forze dell'Ordine, che indichi le effettive limitazioni dei cittadini e residenti delle strade vicine all'impianto sportivo (via Andrea Costa, via Porrettana, via dello Sport, ecc.). Le problematiche di vivibilità che attualmente gravano su via Menabue nella soluzione progettuale vengono trasferite su via dello Sport (lato via Porrettana), dove si dovranno contingentare gli spazi e limitare le possibilità di movimento dei residenti per gestire il flusso della tifoseria ospite. Si richiede un approfondimento di tale soluzione ed eventualmente di valutare un'alternativa, come ad esempio individuare un'area di sosta esterna periferica, dove effettuare anche i controlli di sicurezza e il *check-in* allo stadio, in modo da accompagnare la tifoseria ospite con un servizio navetta direttamente all'interno dello stadio;
- visto l'impegno politico e anche economico per arrivare a un progetto che risolva le problematiche della cittadinanza e dei residenti, si chiede di trovare una soluzione che garantisca la sicurezza degli abitanti e la libertà di entrare/uscire dalla propria abitazione. A tal proposito è giusto ricordare che attualmente genitori con bambini piccoli o persone con difficoltà anche gravi non riescono a uscire o rientrare a casa ed è costretta ad aspettare normalmente anche più un'ora nei pressi dei varchi di controllo per avere l'autorizzazione di rientrare alla propria abitazione;
- per quanto riguarda la fase di cantiere negli elaborati non sono presenti approfondimenti relativi all'impatto dei mezzi e movimentazioni di cantiere sulla mobilità nelle strade intorno allo stadio. Le valutazioni acustiche e ambientali sono relative alle lavorazioni all'interno delle aree di cantiere, mentre non prendono in considerazione i movimenti dei mezzi di approvvigionamento,

forniture, trasporto materiali che graveranno nell'area dello stadio. Si chiede un approfondimento in tal senso.

Controdeduzione

Si rimanda alla prima controdeduzione ove vengono illustrate le misure generali che si intendono adottare a seguito della realizzazione del progetto, segnalando in particolare che le ordinanze comunali con le misure che disciplinano la circolazione veicolare in occasione degli incontri di calcio vengono già concordate con la Questura di Bologna e la Polizia locale per motivi di sicurezza pubblica, dettate in particolare dalle disposizioni relative alla prevenzione contro la violenza degli stadi. Si mette in evidenza che gli ospiti che arrivano mediante l'organizzazione delle società sportive o con mezzi collettivi, quali ad esempio i treni, vengono già accompagnati con un servizio navetta allo stadio, più difficilmente questa modalità può essere utilizzata per coloro che raggiungono la città con il mezzo proprio.

In riferimento alla gestione della tifoseria ospite, la riduzione del 50% della capienza del settore ad essa dedicata comporterà come già affermato un naturale minore flusso di spettatori. Il nuovo accesso localizzato in via dello Sport condurrà all'interno del recinto dello Stadio tramite un corsello, che porterà al punto di controllo per l'accesso ospiti; l'interferenza tra la tifoseria ospite e quella locale, che accede da via dello Sport sarà risolto con l'utilizzazione di barriere mobili speciali approvate dalle Autorità di Pubblica sicurezza. Gli accessi e le uscite dedicate renderanno il settore ospiti indipendente dal resto delle tribune, che saranno divise mediante divisorii in vetro, è prevista la possibilità di modularne la capienza a seconda delle esigenze della società e del modificarsi delle direttive in merito alla sicurezza negli stadi. Il settore ospiti nel suo complesso è dotato di percorso di esodo verso l'area di servizio annessa, adducendo al parcheggio pullman riservato, attraverso vomitori opportunamente dimensionati ed uscite verso l'esterno.

In riferimento alla cantierizzazione, nella fase successiva di progettazione dovrà essere presentata apposita relazione, corredata da specifici elaborati grafici, che approfondisca tutte le fasi di cantierizzazione previste per l'attuazione dell'intervento.

Ad ogni modo tutte le fasi di cantiere dovranno essere preliminarmente definite e successivamente autorizzate dall'Amministrazione comunale.

Si dovrà, durante la fase di cantiere, curare la continuità dei percorsi pedonali e ciclabili, anche individuando percorsi alternativi che andranno opportunamente segnalati a carico dell'intervento.

Inoltre, nella fase di cantiere verranno adottate le principali misure di mitigazione da attuare, quali gli interventi di bagnatura delle superfici di cantiere e delle aree di stoccaggio, il lavaggio ruote e la copertura dei mezzi d'opera, il ricorso a tecniche di demolizione meno impattanti, l'uso di recinzioni con funzione di impedire la dispersione di polveri. Tali indicazioni saranno implementate successivamente nelle relazioni specialistiche a cura dell'appaltatore.

Al fine di prevenire situazioni residue di criticità, durante le lavorazioni sono previste inoltre delle campagne di monitoraggio di polveri e particolato con mezzo mobile della durata di 2 settimane.

Nello studio di fattibilità ambientale allegato al progetto sono già illustrati i primi contenuti relativi alle fasi e all'organizzazione delle aree di cantiere nonché i primi impatti dello stesso determinate dall'intervento. Tutti gli approfondimenti richiesti saranno eseguiti a carico dell'appaltatore che, ponendo particolare attenzione alle lavorazioni, definirà i dettagli sulle modalità operative, i tempi (per valutare anche la contemporaneità dei mezzi necessari) e le macchine impiegate, con le relative misure di mitigazione nel rispetto dei limiti di legge in materia. Pertanto si conferma che, nella successiva fase progettuale saranno presenti approfondimenti che valuteranno anche l'impatto dei mezzi e movimentazioni di cantiere sulla mobilità nelle strade intorno allo stadio, verranno approfondite le valutazioni acustiche e ambientali delle aree di cantiere e quelle circostanti.

P.G. n. 87664/2022 del 22 febbraio 2022 - Michele Cristiani (in rappresentanza dei condomini di via Porrettana nn. 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31, 33).

Riassunto osservazione

Con l'osservazione si richiede:

- di rivalutare l'accoglienza dei tifosi ospiti facendo in modo che i pullman e mezzi privati dei tifosi possano accedere a parcheggi interni alla zona stadio evitando di occupare Via Porrettana. Questo farebbe sì che i tifosi ospiti, una volta scesi dal pullman possano sostare in aree a loro dedicate interne allo stadio evitando di sostare in strada, sui marciapiedi e sugli usci dei condomini mettendo loro a disposizione inoltre i servizi igienici. L'area che proponiamo è quella del parcheggio da via dello Sport oppure i parcheggi in area campi da basket del Meloncello.
- la demolizione del capannone ex dei vigili del fuoco di fronte ai civici 27-29 o chiediamo che quest'area venga resa disponibile ai residenti tramutandosi in un piccolo parcheggio o in piccola zona verde. Riteniamo questa operazione compensativa rispetto ai disagi generati dalla gestione della partita.

Controdeduzione

Con la nuova configurazione progettuale l'accesso dei tifosi ospiti è già previsto da via dello Sport ed è organizzata affinché non ci siano commistioni con la tifoseria locale.

Al momento le tavole progettuali relative alle planimetrie per la sicurezza e flussi, redatte nello specifico per il CONI, individuano già in via dello Sport lo sbarco dei pullman della tifoseria ospite. Si evidenzia che tale collocazione potrebbe non essere definitiva nel caso dovesse emergere incompatibilità con le

indicazioni che esprimerà la Commissione Provinciale di Vigilanza sui Locali di Pubblico Spettacolo e\o il Comando provinciale dei Vigili del Fuoco.

Si rinvia anche alla prima controdeduzione ove vengono illustrate le misure generali che si intendono adottare a seguito della realizzazione del progetto.

In riferimento la demolizione del capannone “ex dei vigili del fuoco”, situato nell’ambito dell’area dello Stadio, ad oggi il bene immobile è in gestione alla società BFC, il quale non ne prevede la demolizione rimane invece con la sua destinazione originale dedicata alle funzioni di presidio dei Vigili del fuoco.