

PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA DI OPERE PRIORITARIE CONTENUTE NEL PUMS: PARCHEGGIO INTERRATO PIAZZA ROOSEVELT

Documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOC.F.A.P.) ai sensi dell'art. 41 comma 1 e 2 D.Lgs. 36/2023 e dell'art. 2 dell'ALLEGATO I.7 del D.Lgs. 36/2023

Indice generale

1. Premessa	2
2. Soluzione zero	3
3. Soluzioni alternative	3
4. Disponibilità dell'area	3
Descrizione soluzione alternativa progettuale 1	4

1. Premessa

Il documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP) costituisce la prima fase di elaborazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, nel caso in cui quest'ultimo sia redatto in due fasi successive. Il DOCFAP è redatto nel rispetto dei contenuti del quadro esigenziale (elaborato all'interno del DIP). Il DOCFAP sviluppa un confronto comparato tra alternative progettuali che perseguono i traguardati obiettivi. Le alternative progettuali da prendere in considerazione e analizzare possono indicativamente riguardare, a titolo di esempio:

- la localizzazione dell'intervento per le opere di nuova costruzione;
- le scelte modali e le alternative di tracciato per le infrastrutture di trasporto;
- l'alternativa tra la realizzazione di una nuova costruzione o il recupero di un edificio esistente, ovvero il riutilizzo di aree dismesse o urbanizzate o degradate, limitando ulteriore consumo di suolo in applicazione dell'art. 23, comma 6, del D.Lgvo 50/2016;
- le diverse soluzioni tipologiche, tecnologiche, impiantistiche, organizzative e finanziarie da adottare per la realizzazione dell'intervento, anche in relazione agli interventi su opere preesistenti, nonché per quest'ultime, le diverse modalità e tecniche d'intervento;
- le alternative di approvvigionamento idrico e/o gli interventi per migliorare l'efficienza delle reti di distribuzione.

Il DOCFAP prende in considerazione e analizza anche la cosiddetta "soluzione zero", ossia l'ipotesi di non realizzazione dell'intervento, al fine di consentire un confronto comparato tra le diverse opzioni alternative. Per interventi di adeguamento o ampliamento di opere esistenti, il DOCFAP evidenzia altresì, per ciascuna delle alternative progettuali previste nel quadro esigenziale, gli impatti sul contesto territoriale, ambientale e paesaggistico, nonché sulle caratteristiche storiche, architettoniche, strutturali e tecnologiche dell'opera oggetto d'intervento. In considerazione dell'alternativa progettuale individuata nel presente DOCFAP, "soluzione alternativa 1", per la stessa la Stazione Appaltante redigerà il relativo Documento di Indirizzo alla Progettazione DIP. Individuata l'alternativa progettuale complessivamente "preferibile", il documento di indirizzo alla progettazione (DIP) disciplina la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE).

Il presente DOCFAP nasce dall'esigenza di individuare un'area adeguata dal punto di vista localizzativo, dimensionale e di accessibilità per la realizzazione di un parcheggio interrato per rispondere alle mutate esigenze della domanda di sosta esistente, a seguito della riorganizzazione dello spazio pubblico prevista nel progetto di tramvia (linea rossa), all'interno del centro storico di Bologna.

Per la localizzazione di tali aree si è proceduto con l'individuazione di una fascia di pertinenza del tracciato della linea rossa, di larghezza 250 metri lineari, lungo le vie S. Felice, Ugo Bassi e Indipendenza.

All'interno di tale fascia sono state individuati gli spazi pubblici disponibili, per dimensioni e accessibilità, potenzialmente idonee alla realizzazione di un parcheggio pubblico interrato di capienza di riferimento pari a circa 250 posti auto.

Alla luce di quanto sopra nel seguito del presente DOCFAP verranno disaminate le predette soluzioni ed in particolare la soluzione alternativa prescelta, per la quale dovranno essere sviluppati i successivi livelli di progettazione.

2. Soluzione zero

L'alternativa "0" consiste nel lasciare inalterata la situazione; in tal caso l'area di Piazza Roosevelt non verrebbe interessata da trasformazione alcuna, motivo per cui tutte le matrici ambientali non subirebbero modifiche e/o alterazioni rispetto allo stato attuale.

In tal caso, dato atto che con la realizzazione della Linea Rossa del Tram si verranno a perdere circa 250 posti auto in centro storico, la mancata realizzazione del parcheggio implicherebbe un disequilibrio a sfavore dei utenti nel Centro Storico.

Inoltre il mancato intervento non persegue nemmeno l'obiettivo di recupero e riqualificazione dello spazio pubblico, mantenendo inalterate le attuali funzioni e fruizioni.

3. Soluzioni alternative

Sulla base della metodologia descritta a precedente punto 1, sono state individuate le aree di seguito elencate. Per tali aree viene riportato lo stato dei luoghi e una prima valutazione di merito capacità di soddisfare le esigenze del progetto.

- 1) Piazza Maggiore: spazio non disponibile per evidenti vincoli storico-monumentali e paesaggistici,
- 2) Piazza San Francesco: spazio non disponibile per evidenti vincoli storico-monumentali e paesaggistici.
- 3) Piazza Otto Agosto: l'area presenta caratteristiche dimensionali e di accessibilità idonee; su tale spazio è già stato realizzato l'omonimo parcheggio interrato da 3 piani, da 700 posti auto,
- 4) Parco della Montagnola: l'area presenta caratteristiche dimensionali e di accessibilità moderatamente idonee; su tale spazio è già realizzata la Velostazione per il deposito di biciclette,
- 5) Autostazione: l'area presenta caratteristiche dimensionali e di accessibilità idonee; su tale spazio è già stato realizzato l'omonimo parcheggio interrato da 300 posti auto,
- 6) Piazza Azzarita: l'area presenta caratteristiche dimensionali e di accessibilità idonee; su tale spazio è già stato realizzato dell'omonimo parcheggio pertinenziale interrato da 200 posti auto,
- 7) Largo Caduti del Lavoro / via Riva Reno: le aree presentano caratteristiche dimensionali e di accessibilità idonee; l'ipotesi non è percorribile per la presenza del canale sotterraneo, dei sottoservizi della centrale idroelettrica del Cavaticcio e dell'omonimo parcheggio interrato da 3 piani, da 550 posti auto,
- 8) Piazza Malpighi: l'area non presenta caratteristiche dimensionali e di accessibilità sufficienti per le previsioni di progetto,
- 9) Piazza Galileo: l'area non presenta caratteristiche dimensionali e di accessibilità sufficienti per le previsioni di progetto,
- 10) Piazza Roosevelt: l'area presenta caratteristiche dimensionali e di accessibilità adeguate alle previsioni di progetto.

Per i motivi sopra esposti l'unica scelta di localizzazione del parcheggio (alternativa 1) risulta quella di Piazza Roosevelt, dal momento che è in grado di soddisfare i requisiti dimensionali per morfologia ed ampiezza, nonché per accessibilità e risposta alla domanda di sosta da soddisfare.

Inoltre, sarà possibile intraprendere una iniziativa di riqualificazione degli spazi pubblici. Ad oggi la piazza già oggi svolge la funzione di parcheggio pubblico con circa 140 posti auto. La possibilità di trasferire al piano interrato tale funzione, consente di attuare una significativa trasformazione degli spazi urbani valorizzando le aree di maggior pregio del centro storico di Bologna.

4. Disponibilità dell'area

Le aree analizzate appartengono al demanio comunale.

Descrizione soluzione alternativa progettuale 1

Il Comune di Bologna intende sviluppare un PFTE per un nuovo parcheggio pubblico a due piani interrati in Piazza Franklin Delano Roosevelt - la cui centralità è sottolineata dalla vicinanza con Piazza Maggiore e via Ugo Bassi - con contestuale riorganizzazione funzionale della piazza stessa e delle aree circostanti , ovvero la vicina Piazza Galilei e la viabilità di accesso ed uscita dall'area, andando a verificare la viabilità nell'ambito compreso tra la via Ugo Bassi, Piazza Maggiore-via D'Azeglio, via Barberia e Piazza Malpighi.

Il PFTE dovrà essere redatto unitamente alle indagini preliminari alla progettazione che riguardano, in particolare:

- verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art.41 c. 4 del D.lgs36/2023, allegato I.8;
- indagine geologica, geotecnica, rocce
- indagine acustica
- verifica dei sottoservizi.

Si rinvia al Documento di Indirizzo alla Progettazione (DIP) per tutti gli approfondimenti di dettaglio, relativi all'inquadramento generale, catastale, urbanistico, alla destinazione d'uso e ai vincoli, alla valutazione della sostenibilità ambientale, nonché a tutti gli aspetti necessari per la definizione complessiva degli elementi necessari per la redazione del PFTE.