

# Comuni di Casalecchio di Reno e Zola Predosa Città Metropolitana di Bologna

## PROGETTO DI TRASFORMAZIONE URBANISTICA ALLEGATO ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA PER IL POLO FUNZIONALE DI ZONA B

SOGGETTO ATTUATORE



**SHOPVILLE GRAN RENO S.r.l.**  
Via Fabio Filzi n.25  
20124 - Milano

SPAZIO PER PROTOCOLLO U.T.

PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA, STRUTTURALE



Ing. Stefano Neri

PROGETTAZIONE IMPIANTI ELETTRICI

SY.TEC S.r.l.

Dott. Ing. Luciano Grulla

PROGETTAZIONE IMPIANTI MECCANICI

Studio Nocera S.r.l.

Ing. Filippo Borrini

CONSULENTI OPERE A VERDE:

Studio Silva S.r.l.

Consulenza a progettazione ambientale

Dott. Marco Sassatelli

### PROGETTO ESECUTIVO

TITOLO ELABORATO

RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA

REV	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	CONTROLLATO	APPROVATO
00	04.2019	emissione	LG	S.R.	S.N.
01	06.2019	AGGIORNAMENTO - RAPPORTO INTERMEDIO n°2 DI VERIFICA	LG	SR	SN
02	07.2019	varianti non sostanziali	LG	SR	SN

SCALA

-

TAVOLA

**RT.01**

**PROGETTO ESECUTIVO**  
**DI TRASFORMAZIONE URBANISTICA ALLEGATO**  
**ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA**  
**PER IL POLO FUNZIONALE DI ZONA B**

**RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA**

**AREA DI INTERVENTO N°6**

Il Progetto di trasformazione urbanistica allegato all'Accordo di Programma per il Polo Funzionale della Zona "B" all'interno dei Comuni di Casalecchio di Reno e Zola Predosa ricomprende una serie di interventi migliorativi alla viabilità attuale.

In particolare dalle analisi trasportistiche condotte sul traffico dallo Studio *Righetti&Monte* per il Polo Funzionale della Zona B a cavallo tra i Comuni di Casalecchio e di Zola emerge la necessità di modificare vari punti nevralgici dell'assetto stradale attuale al fine di incrementare il livello di servizio delle infrastrutture della zona che, dallo studio sopra, durante le ore di punta risulta spesso raggiungere le classi di funzionamento più basse. Oltre ad intervenire sulle infrastrutture stradali è prevista anche la realizzazione di un nuovo parcheggio nella fascia a verde tra la recinzione dell'Autostrada del Sole A1 e l'attuale sede di Via Monroe. Queste ultime opere sono ricomprese all'interno dell'area di intervento n° 6 dell'A.D.P. e sono l'oggetto della presente relazione.

Prima dell'inizio dei lavori di scavo nell'area di intervento, come da prescrizioni contenuta nella determina di approvazione del progetto definitivo, verranno concordate con la Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia-Romagna tempi e modi delle indagini archeologiche preventive e/o in corso d'opera.

**AREA DI INTERVENTO n° 6**

E' prevista la realizzazione di un nuovo parcheggio nella fascia a verde tra la recinzione dell'Autostrada del Sole A1, e l'esistente Via Marilyn Monroe, ad una distanza minima dai sottoservizi Pol Nato e Metanodotto, come da normative al fine di garantire il rispetto delle fasce di

sicurezza e come da richieste della società Autostrade per l'Italia Spa che, in deroga alle nuove disposizioni, ha modificato la larghezza richiesta per la fascia di rispetto da 12 a 10m.

Uno dei tratti di tubazione Snam scorre per un lungo tratto parallelamente all'Autostrada e proprio in posizione centrale rispetto a quest'ultima e Via Monroe, tagliando in due parti l'area che era stata destinata a parcheggio nelle configurazioni di progetto antecedenti. Tale posizione risulta di fatto incompatibile con le distanze minime di sicurezza dai tubi imposte da Snam.

L'unica soluzione percorribile appare quindi quella di non posizionare le aree del nuovo parcheggio direttamente sul tratto di condotta Snam ma di limitare lo sviluppo delle nuove aree di sosta nella fascia a verde, tra il tratto di tubazione sopra citato e il parcheggio esistente cui verrà poi collegato attraverso l'estensione del corsello centrale. Per recuperare l'estensione di superficie a parcheggio persa con questa soluzione rispetto a quelle precedenti, si è deciso di destinare ad area di sosta una parte dell'attuale sede di Via Monroe a lato della carreggiata nel tratto ricompreso tra Via Lennon e l'uscita carico-scarico delle attività commerciali esistenti. L'organizzazione della sede stradale attuale di questo tratto sarà infatti riorganizzata come segue: la circolazione a doppio senso con due corsie per senso di marcia sarà trasformata in senso unico con una corsia di larghezza 5,20 m mentre nella restante parte di carreggiata saranno invece ubicati subito a lato una serie di stalli a 45° rispetto al senso di marcia e un marciapiede rialzato in asfalto di larghezza 1,5m. Complessivamente non sono previsti variazioni di superficie pavimentata: la sezione stradale avrà sempre una larghezza di 12,5 m, soltanto con una diversa distribuzione. Rimarrà invece in essere senza subire alcuna modifica il marciapiede lato Ikea.

La pavimentazione delle nuove aree a parcheggio ubicate in corrispondenza della fascia a verde, sarà interamente (sia stalli che corsello) in betonelle di cls su stabilizzato granulometrico come da richieste dei tecnici di Autostrade. Altra richiesta dei tecnici Snam è stata quella di non modificare la quota del terreno di ricoprimento delle tubazioni che scorrono tra il parcheggio e Via Monroe; quindi le quote del finito del parcheggio, saranno il più simili possibile a quelle del piano di campagna attuale ove possibile.

La sede pavimentata degli stalli disterà dal limite dell'autostrada A1 che scorre parallelamente al parcheggio, come detto sopra, almeno 10m come da indicazioni dei tecnici della società Autostrade per l'Italia Spa.

Alla nuova porzione di parcheggio si accederà sempre attraverso i corselli di uscita ed entrata del parcheggio esistente transitando attraverso lo stesso parcheggio cui è collegato. In questo modo non saranno quindi realizzate nuove interferenze dirette di tipo carrabile con i sottoservizi che si trovano nella fascia a verde lato area di sosta.

Il parcheggio presenterà un corsello centrale per una larghezza minima di 5,50m in corrispondenza dell'area dedicata alla sosta dei motocicli e 6,5 m nelle altre parti e stalli per auto di dimensioni minime pari 5,5x2,50m oltre ad un certo numero di dimensioni maggiorate per la sosta riservata alle auto dei disabili.

Il parcheggio sarà dotato di un impianto di raccolta acque superficiali da realizzare attraverso un sistema di fossi che raccolgono l'acqua piovana della nuova superficie a parcheggio. Tali fossi scorreranno ai margini Sud e Nord del parcheggio e saranno poi convogliati verso una tubazione terminale che s'immetterà nella rete esistente (OVI in cls 1200 x1600) che scorre nei pressi del parcheggio. Per consentire il collegamento tra nuovo e vecchio parcheggio è necessario predisporre un'opera attraversamento del fossato "Ca'di Santa" esistente che attualmente taglia in direzione trasversale la fascia verde da destinare a nuovo parcheggio proprio nei pressi dell'area di sosta esistente. Si è optato per un tipo di attraversamento che non modificasse la condizione naturale dell'alveo e la sezione di minima in cls del fondo. Sempre per limitare gli interventi sull'alveo, l'estensione in lunghezza del manufatto, pari a 10,80 m, sarà quella minima per garantire l'attraversamento del corso d'acqua con solo il corsello carrabile che funge da collegamento tra i due parcheggi e che nel tratto in questione sarà organizzato a doppio senso di marcia per una larghezza complessiva di 6.5m.

Nello specifico la struttura sarà costituita da due fondazioni su micropali di diametro pari a 250mm, interasse 25cm e lunghezza di infissione (a partire dal fondo dell'alveo) di almeno 300 cm; in sommità sarà gettata una trave di correa in c.c.a. sul quale poggerà l'impalcato realizzato tramite la posa di lastre tipo "predalles" da utilizzare come casseri a perdere per il getto di una soletta piena in c.c.a. al di sopra della quale verrà poi posata la sovrastruttura stradale in betonelle per traffico pesante.

Come precedentemente descritto l'area in cui si svilupperà il parcheggio è soggettata a vari vincoli spaziali dovuti alla presenza di particolari reti e infrastrutture stradali esistenti. Per tale motivo nella fase di progettazione preliminare del parcheggio sono state inviate ai vari enti e/o gestori delle infrastrutture e reti interferenti (Snam Spa, Autostrade Spa, Settore Demanio Idrico di Arpa e il COMANDO RETE POL- Aeronautica Militare) le richieste di parere preventivo sul progetto.

Per quanto riguarda il tratto di Via Monroe interessato dai lavori saranno dismesse le caditoie esistenti in corrispondenza del marciapiede di progetto e sostituite con un sistema di raccolta a bocca di lupo.

## **PAVIMENTAZIONE STRADALE**

La nuova sede del parcheggio sarà invece in betonelle di cls per traffico pesante e il pacchetto avrà le caratteristiche di seguito riportate:

- Betonelle in cls per traffico pesante su sabbietta di allettamento.
- Strato di stabilizzato granulometrico spessore rullato 30 cm.
- Sottofondo in misto riciclato di spessore minimo rullato 20cm.

Il marciapiede lungo Via De' Curtis e a lato di Via Monroe in adiacenza ai nuovi parcheggi, sarà pavimentato in asfalto su soletta in cls armata con rete e.s. poggiante su uno strato di fondazione in stabilizzato granulometrico (spessore minimo 25cm). Le separazioni tra il marciapiede e le strade avverranno con interposizione di cordoli di granito di dimensione 15x25 cm posati su fondazione di cls magro rialzati di circa 15 cm dal piano carrabile. Mentre le cordolature, a raso, bordo aiuola saranno realizzate con elementi in cls 10x10 cm. Sarà invece in betonelle il tratto di marciapiede tra il parcheggio e Via Monroe in quanto interferente con le reti esistenti Snam e Pol-Nato.

Per le pavimentazioni in betonelle dei marciapiedi si prevede che i tratti da realizzare ex novo vengano pavimentati utilizzando betonelle in cls di recupero provenienti dalla demolizione dei tratti esistenti, mentre i tratti di camminamento che non subiscono modifiche manterranno la pavimentazione in masselli esistente.

## **PROTEZIONE CONDOTTE ESISTENTI**

Al di sotto della area di intervento N° 6 scorrono i sottoservizi esistenti della rete gas Snam e dell'oleodotto Pol-nato.

In tutti i punti dove la nuova sede stradale e le reti di progetto intersecheranno tali sottoservizi saranno adottati una serie di accorgimenti a protezione delle reti stesse dove non già esistenti secondo gli standard imposti dalle Società gestori delle infrastrutture: nelle fasi preliminari della progettazione sono state inviate infatti le richieste di parere e autorizzazione alla Società Snam Spa e al COMANDO RETE POL- Aeronautica Militare e con i loro tecnici sono state concordate le soluzioni adottate nei punti d'interferenza.

Nello specifico, nel punto di intersezione tra le condotte Snam esistenti e la rete della pubblica illuminazione di progetto, ubicato nei pressi del collegamento pedonale tra il parcheggio e Via Monroe, saranno posate ad incrocio a protezione della condotta stessa delle lastre in beola della dimensioni minime 50x100x5cm, mentre nel punto in cui la rete della pubblica illuminazione di

progetto attraversa l'oledotto pol-nato, sempre nei pressi del collegamento pedonale, gli standard impongono di proteggere la rete della pubblica illuminazione all'interno di un bauletto di cls da poggiare su una soletta in c.a armata con rete elettrosaldada da estendersi su entrambe i lati per almeno 3 m a partire dall'asse della tubazione pol-nato.

Ad ulteriore protezione sarà da applicarsi ad una distanza di almeno 30 cm dalla rete pol-nato una lastra in polietilene a bassa densità di dimensioni 200x200x0.4cm.

Inoltre in corrispondenza del tratto di sovrapposizione tra il percorso pedonale di progetto e la rete pol-nato saranno da porsi in opera delle lastre in beola da estendersi almeno 1m oltre la sede del percorso pavimentato come riportate nella sezione delle tavole grafiche del presente appalto.

## **PIANO PARTICELLARE DI ESPROPRIO**

L'intervento in oggetto è relativo alla modifica di aree di competenza del Casalecchio di Reno; quindi tutte le aree sono nella disponibilità di tali enti e pertanto non sono previste necessità di esproprio e relativi piani particellari ed occupazione temporanee.