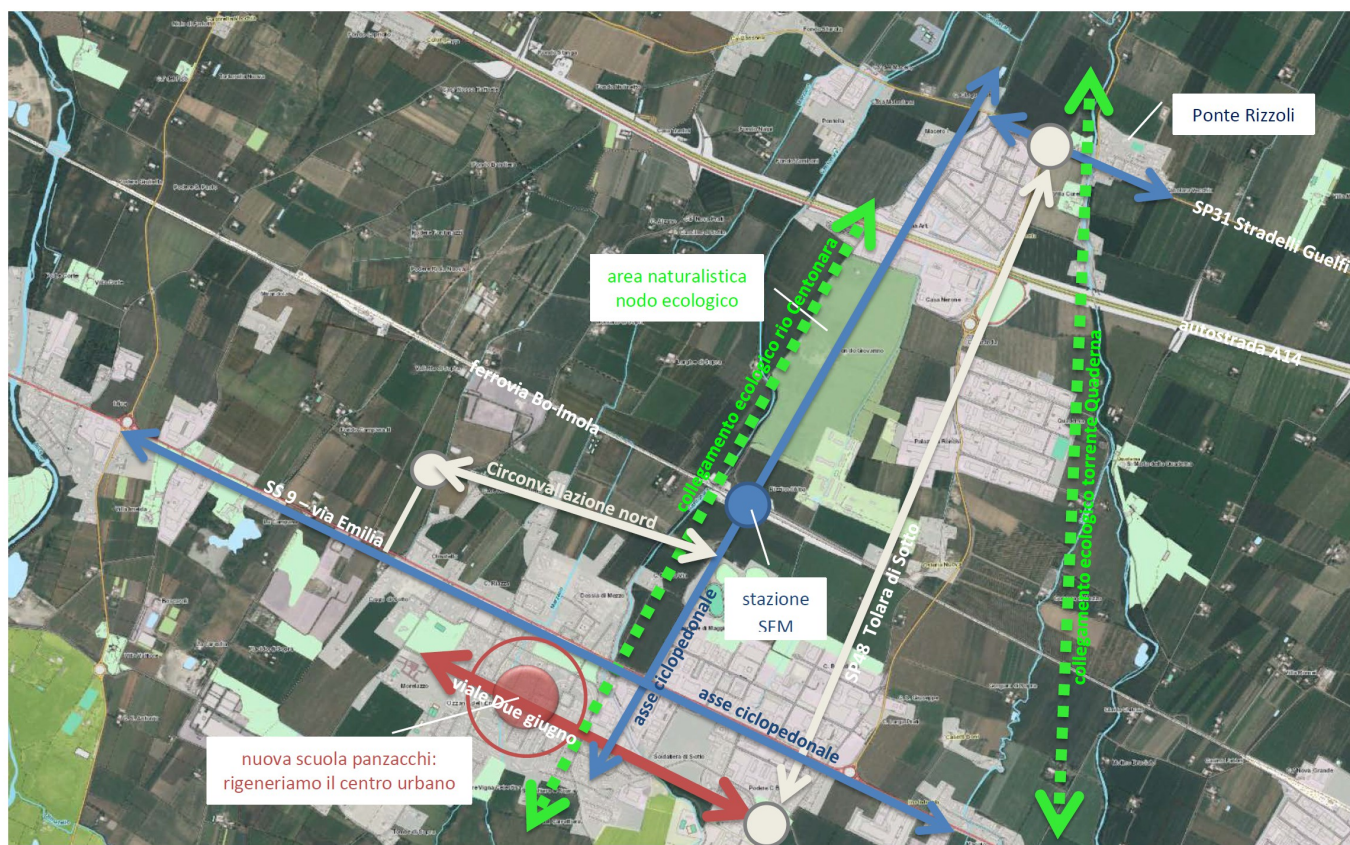




**Comune di Ozzano dell'Emilia**  
Città metropolitana di Bologna

## **STRATEGIA PER LA RIGENERAZIONE URBANA** **nuova scuola Panzacchi: rigeneriamo il centro urbano**



Settore Programmazione e Gestione del territorio  
Servizio Opere pubbliche e Ambiente  
coord. arch. Francesca Gozzi

approvato con delib. GC n. 95 del 14.09.2018

La nuova legge regionale 24 del 2017 parla di strategia per la qualità urbana ed ambientale con l'obiettivo di rafforzare e l'attrattività e la competitività dei centri urbani. Questo obiettivo si raggiunge tramite la crescita dei servizi, l'incremento qualitativo e quantitativo degli spazi pubblici, la valorizzazione del patrimonio identitario, culturale e paesaggistico, il miglioramento della qualità ambientale, lo sviluppo della mobilità sostenibile e l'incremento della resilienza del sistema costruito nei confronti dei cambiamenti climatici. Una pluralità di obiettivi che il nuovo Piano Urbanistico Generale dovrà gestire e che dovrà essere il quadro di riferimento per gli accordi operativi e per i piani attuativi di iniziativa pubblica. Gli obiettivi centrali della strategia sono la riduzione del consumo di suolo, il miglioramento delle dotazioni territoriali e delle infrastrutture e lo sviluppo della mobilità sostenibile.

Come abbiamo visto la rigenerazione urbana racchiude una pluralità di interventi e azioni sul territorio di iniziativa pubblica e privata. Al Comune spetta la regia di questa pluralità di interventi. Per questo è necessaria una strategia che si compone degli elementi di programmazione della pianificazione territoriale e della programmazione delle opere pubbliche, ponendosi obiettivi di qualità. La strategia si pone degli obiettivi concreti di medio e lungo termine calati sulla realtà territoriale. Gli elementi che compongono la strategia di rigenerazione urbana sono anche risultato di percorsi partecipativi con la cittadinanza (esperienza ripetuta più volte ad Ozzano) che poi diventano piani e dei documenti programmatici di mandato dell'amministrazione.

Centrale per la rigenerazione del centro urbano del capoluogo di Ozzano dell'Emilia è il progetto della nuova scuola media Panzacchi che per la sua posizione baricentrica consente di realizzare nuovi spazi pubblici dove ora c'è un polo scolastico costituito da edifici separati e collegati da un percorso pedonale.

Il progetto della nuova scuola media sarà il motore di una rigenerazione dell'intero Polo scolastico che da agglomerato di plessi distinti e separati prenderà sempre più la forma di un campus dove gli spazi esterni pedonali verdi, attrezzati per lo sport o pavimentati siano condivisi e aperti a tutti. E' già stato riqualificato un campo da basket pubblico nell'area di pertinenza della scuola primaria Ciari: inizialmente non è stato facile far accettare la condivisione dello spazio, molto fruito durante tutta la giornata da ragazzi e giovani; quest'anno invece i genitori della scuola hanno voluto donare alcune panchine da collocare intorno al campo.

Il tema del centro urbano riconoscibile come luogo di comunità è evidente anche perché il centro storico di Ozzano è a San Pietro in zona collinare, esterno a quello che è diventato il centro abitato. Una piazza esiste già è piazza Allende costruita completamente negli anni '80, ma sicuramente non ha mai funzionato come luogo di aggregazione e socializzazione, e ben presto è stata trasformata in parcheggio che si alterna con il mercato settimanale.

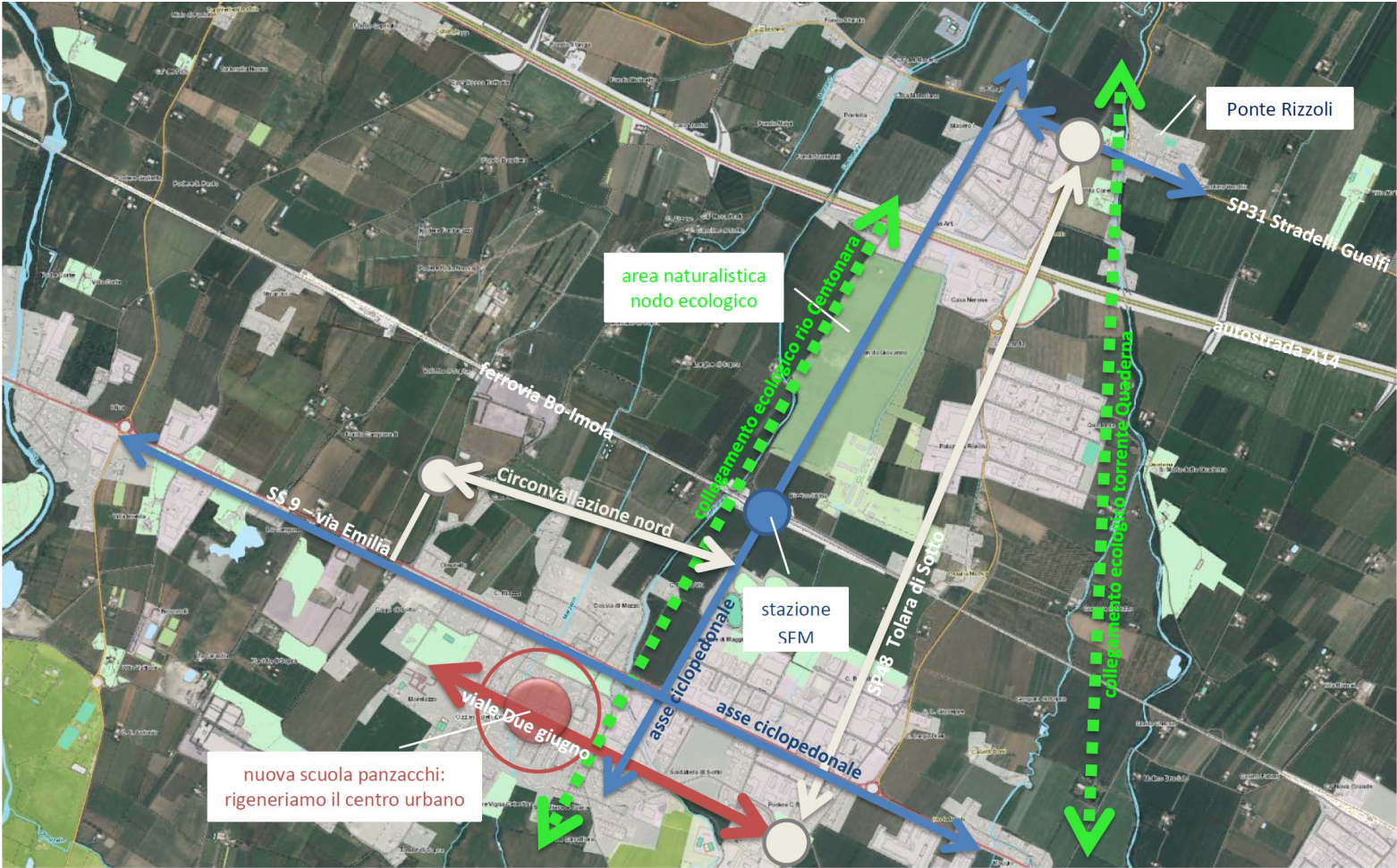
Il principale luogo di socializzazione è il Polo scolastico e dell'infanzia che si attesta sul viale pedonale "delle Scuole". La necessità di intervenire sulla struttura della scuola media ha rilanciato l'idea di realizzare un luogo comunitario che andasse oltre la funzione scolastica. Dopo avere fatto la scelta di demolire l'attuale scuola e di ricostruirla in sito, l'amministrazione comunale ha intrapreso un percorso per arrivare ad un progetto di riqualificazione complessiva dell'area.

Tema connesso con la rigenerazione del centro urbano è quello della mobilità sostenibile, Il Comune di Ozzano con il percorso partecipativo *Collaborazione in Movimento* (ottobre 2016 - aprile 2017) – che ha avuto il co-finanziamento regionale ai sensi della LR 3/2010 – ha posto particolare attenzione al tema della mobilità sostenibile al fine di incentivare la propria comunità (residenti, studenti universitari, attività produttive) in particolare all'utilizzo del trasporto pubblico su ferro, quale opportunità di spostamento a scala metropolitana. Il completamento della rete delle ciclovie esistenti è sicuramente strategico per collegare il centro con la periferia e con le fermate del servizio pubblico (stazione SFM e autobus di linea sulla statale via Emilia).

Dopo gli anni in cui la crisi, che ha colpito pesantemente il settore dell'edilizia, il Comune è riuscito ad avviare la realizzazione di opere infrastrutturali tramite accordi con i privati, fermi da molti anni. Si tratta di interventi sulla viabilità importanti a livello locale una rotonda sulla via Emilia (all'altezza dello stabilimento IMA) con una bretella di collegamento al centro urbano e dal completamento della tangenziale nord. Sta per partire anche la progettazione esecutiva della rotonda di Ponte Rizzoli all'intersezione SP31 Stradelli Guelfi / SP48 Tolara di Sotto prevista dal protocollo d'intesa con Autostrade fin dal 2012.

Gli interventi sulle infrastrutture viarie sono strategici per il territorio ozzanese attraversato da tre infrastrutture stradali di importanza regionale e nazionale: la statale via Emilia, la provinciale 31 Stradelli Guelfi e l'Autostrada A14 Bologna Taranto oltre che dalla linea ferroviaria Bologna -Rimini.

In particolare la rotonda e la bretella di Tolara di sopra/Nardi consentiranno di ridurre il traffico sulla via Emilia in corrispondenza del più grande stabilimento IMA. Anche la rotonda di Ponte Rizzoli è un'opera importante per la sicurezza stradale e per gli abitanti della frazione.



## 1. ANALISI URBANA E QUADRO DIAGNOSTICO

### 1.1 Spazi aperti, funzioni pubbliche, luoghi della comunità

L'analisi delle criticità è partita anche dai contributi che i cittadini hanno apportato già in fase di formazione del Quadro Conoscitivo del PSC. Dalle osservazioni dei partecipanti sono emerse le criticità del territorio per chi lo abita. Ozzano era percepito essenzialmente come un "dormitorio" per la **mancanza di strutture di attrazione culturale, di spazi aperti di aggregazione e di luoghi di comunità.**

Rimane irrisolto in particolare il tema di un **centro urbano riconoscibile come luogo identitario di comunità** come era emerso nel percorso partecipato condotto nella fase di elaborazione del PSC.

*"Una delle esigenze principali riscontrate è la necessità di creare un luogo centrale e riconosciuto, la "piazza" che funga da luogo d'incontro e di socializzazione della comunità- La mancanza di un tale luogo è dovuta essenzialmente ad uno sviluppo frammentato del territorio e ad una mancanza, in passato di un disegno urbano complessivo. L'attuale Piazza Allende, davanti alla biblioteca comunale è utilizzata come parcheggio per le auto, è carente di strutture aggreganti e solo in occasione del mercato settimanale diventa luogo di aggregazione. Anche perché per come è collocata piazza Allende gira le spalle alla via principale viale Il Giugno. La piazza quindi non può essere un luogo isolato, ma deve essere inserita in un contesto dinamico e quindi trovarsi su uno dei principali assi della viabilità.*

Il tema della piazza pubblica luogo di aggregazione rimane ancora irrisolto: Ozzano non ha un centro storico e l'unica piazza, costruita negli anni '80, è ormai ridotta a parcheggio. Lo spazio pubblico di aggregazione e socializzazione molto frequentato è l'area del Polo scolastico tra viale Il Giugno e il Parco della Resistenza.

Il polo scolastico è situato tra viale Il Giugno e il parco della Resistenza ed è composto da cinque plessi scolastici dal nido d'infanzia alla secondaria di primo grado. Sul territorio vi sono altre due primarie la storica "Minghetti" sulla via Emilia e la "Gnudi" nella frazione Mercatale. Le scuole dell'infanzia pubbliche sono in tutto quattro e due nidi d'infanzia.

Il **patrimonio di edilizia scolastica** è adeguato alla popolazione del territorio comunale (dai nidi di infanzia alla primaria) e, dopo le **verifiche strutturali e sismiche** effettuate negli ultimi anni, si è reso necessario programmare i necessari interventi di consolidamento e adeguamento, con un vero e proprio progetto comunale denominato *Scuole sicure* che ha impegnato e impegna in buona parte il Piano pluriennale degli investimenti:

- scuola primaria Minghetti, intervento di adeguamento sismico (realizzato nel 2010))
- scuola primaria a materna Gnudi a Mercatale, intervento di consolidamento (realizzato, anno 2017) e intervento di miglioramento (in programma, anno 2018) ;
- nido d'infanzia Fresu, interventi realizzati nel 2012;
- scuola dell'infanzia Rodari, intervento di miglioramento sismico (in corso di realizzazione, finanziamento anno 2017).

In tema di **riqualificazione energetica** sono già stati realizzati interventi nella scuola primaria Ciari e alla materna Don Milani con l'installazione di pannelli fotovoltaici.

Nel 2019 è previsto l'intervento di riqualificazione energetica del nido d'infanzia Angela Fresu che consiste nel rifacimento degli impianti e nella coibentazione di tutte le superfici perimetrali (cappotto, tetto e isolamento del solaio a terra con inserimento di riscaldamento a pavimento). L'intervento è cofinanziato con contributo regionale a seguito della partecipazione al bando regionale per la riqualificazione energetica degli edifici pubblici finanziato dal POR -FESR 2014- 2020 asse 4.

L'edificio scolastico che ospita la **scuola secondaria di primo grado E. Panzacchi** è quello nel quale si sono riscontrati più problemi e non solo di tipo strutturale.

Il plesso ospita attualmente 6 sezioni per un totale di 423 alunni ed è collocato al centro del paese in ambito urbano consolidato.

La costruzione, che non rientra tra i beni architettonici sottoposti a vincoli di tutela per interesse storico-artistico, risulta costituita dall'aggregazione di tre corpi di fabbrica, realizzati per aggiunte successive in momenti storici distinti, come segue:

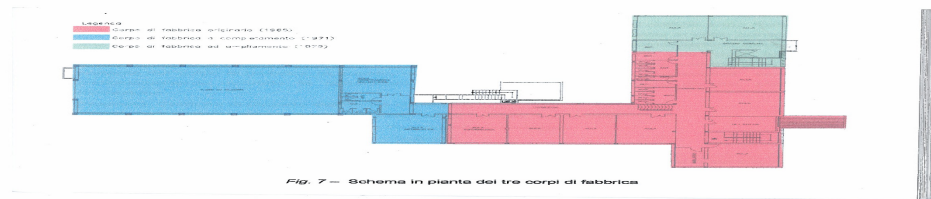


Fig. 7 - Schema in pianta dei tre corpi di fabbrica

- corpo di fabbrica originario, realizzato nel 1965
- corpo di fabbrica palestra, completato nel 1971
- corpo di fabbrica ampliamento, lato ovest, completato nel 1979

a questi tre corpi di fabbrica sono stati aggiunti nel tempo due elementi accessori:

- scala di sicurezza esterna in acciaio, eseguita nel 1992;
- il vano ascensore interno al corpo di fabbrica realizzato nel 1979, realizzato nel 1994.

Nel corso del 2010/2011 il Comune ha condotto verifiche tecniche e di sicurezza sismica di cui all'OPCM 3362/2004 che hanno evidenziato numerosi elementi di vulnerabilità nei tre corpi di fabbrica nei confronti dell'azione sismica e che l'attuale grado di sicurezza nei confronti dell'azione di forze orizzontali riferito alla attuale normativa sismica è abbastanza basso.

Viste le numerose carenze evidenziate dalle verifiche l'Amministrazione comunale nel 2012 ha affidato un incarico per uno studio di fattibilità degli interventi finalizzati al miglioramento sismico. L'ipotesi prevedeva una serie di interventi su molta parte della struttura portante, il rifacimento completo del vano ascensore e della scala di sicurezza; interventi che la stessa progettista definisce come invasivi e molto onerosi. La stima complessiva delle sole opere di miglioramento sismico ammontava - nel 2012 - € 1.800.000.

Va evidenziato inoltre che in questi ultimi anni sono stati effettuati nell'edificio numerosi interventi di manutenzione in somma urgenza, al fine di tamponare al malfunzionamento degli impianti e al degrado della struttura,

In caso dunque di intervento di miglioramento sismico sarebbe stato necessario prevedere il rifacimento completo degli impianti, oltre al ripristino di tutte le finiture (le cui spese sono da sommarsi all'intervento sulle strutture di cui sopra). Dal punto vista funzionale e di ampiezza degli spazi poi la scuola Panzacchi, che ha una superficie complessiva lorda di mq 2.668, di cui 739 mq nell'interrato, è oggi inadeguata per una buona qualità dell'offerta formativa.

La superficie attuale a disposizione - pari a 5,9 mq/alunno - è già notevolmente al di sotto di quanto previsto dal DM 18 dicembre 1975 e le aule non sono sufficientemente capienti per ospitare 25 alunni per classe.

Sarebbe infine necessario un oneroso intervento di riqualificazione energetica sia per migliorare il comfort interno che per conseguire un risparmio energetico.

Da quanto sopra illustrato, si desume che l'edificio esistente (utilizzato per l'unica scuola media del territorio comunale) non risponde più dal punto di vista strutturale, didattico, funzionale ed energetico alle attuali esigenze e pertanto l'Amministrazione Comunale, proprietaria dell'immobile, dopo ulteriori approfondimenti tecnico economici, ha deciso di procedere con la **demolizione e ricostruzione in sito**.

La valutazione è rafforzata anche dalla posizione dell'area interessata, funzionale rispetto all'assetto viario e al polo scolastico di cui è parte.

La necessità di un luogo specialistico per la musica è molto sentita sia ad uso scolastico che per le attività dalla scuola di musica di villa Maccaferri. Un auditorium consentirebbe lo svolgimento di attività didattiche, prove e concerti oltre che venire utilizzato per eventi musicali aperti al pubblico. La sala potrebbe poi essere utilizzata anche per quegli eventi che oggi a Ozzano non trovano spazi abbastanza capienti come proiezioni, conferenze e piccoli spettacoli.

Il Comune di Ozzano è ben dotato di **strutture sportive** ma gli impianti sono considerati **sottodimensionati** rispetto alla domanda della popolazione ancora in crescita demografica. Gli spazi ci sono ma non sono sufficienti per il numero di praticanti ad ogni livello, è sentita la necessità di una nuova palestra soprattutto per il basket che è lo sport più praticato tra i giovani. Mancano anche spazi all'aperto per praticare sia le classiche attività outdoor come pallavolo e basket ma anche skateboard e pattinaggio.

## 1.2 Mobilità pubblica e privata, strade, piste ciclabili

La **rete ciclopedonale** esistente nel territorio comunale di Ozzano dell'Emilia ha una lunghezza lineare complessiva di circa 15 km, concentrata e a distribuzione soprattutto della zona urbana del capoluogo, oltre al collegamento tra questo e la fermata del Servizio Ferroviario Metropolitano SFM (posta a nord della via Emilia a circa 1 km) e con la frazione di Maggio (a est, lungo la stessa strada statale).

A questa trama "urbana" si aggiungono ora quattro nuovi tratti, appena realizzati o in fase di cantiere, per ulteriori 2,4 km circa, che prolungano percorsi urbani per connettere, in sicurezza, insediamenti (anche fuori dal territorio comunale) separati da zone rurali, e che si caratterizzano proprio per i contesti che attraversano divenendo anche tratti per itinerari di fruizione (v. per esempio il percorso che attraversa la zona archeologica di Claterna o il percorso che attraversa il rurale periurbano) di possibile interesse a scala territoriale più ampia, fino a quella metropolitana. Questi i collegamenti interessati:

- il capoluogo con l'insediamento residenziale di recente completamento in via Palazzo Bianchetti a sud, a seguito di un percorso/progetto di bilancio partecipativo svolto a inizio del presente mandato amministrativo nella seconda parte del 2014 (tratto di circa 700 m, finanziato con fondi comunali nel piano delle opere anno 2016);
- i centri urbani lungo l'asse ciclo-pedonale metropolitano della Via Emilia, nell'ambito del progetto cofinanziato dal cosiddetto Bando/Piano Periferie di cui al DPCM 06.12.2016, che ha capofila la Città metropolitana di Bologna. In particolare, il Comune di Ozzano sta realizzando i tratti di collegamento con i territori del comune di San Lazzaro di Savena a ovest e del comune di Castel San Pietro a est (tratti di circa 1, 1 km complessivi, cofinanziati con fondi comunali nel piano delle opere anno 2017);
- la fermata SFM di Ozzano con l'abitato di Osteria Nuova a nord e l'adiacente zona produttiva Quaderna (tratto di circa 600 m, cofinanziato nell'ambito dello stesso Piano Periferie e con fondi propri anno 2017).

Con il percorso partecipativo *Collaborazione in Movimento* (ottobre 2016 - aprile 2017) – che ha avuto il cofinanziamento regionale ai sensi della LR 3/2010 – il Comune di Ozzano dell'Emilia ha posto particolare attenzione al tema della mobilità sostenibile al fine di incentivare la propria comunità (residenti, studenti universitari, attività produttive) in particolare all'utilizzo del trasporto pubblico su ferro, quale opportunità di spostamento a scala metropolitana.

L'esito del percorso ha portato alla redazione di un **Piano** che sviluppa, tra i temi emersi, anche quello della ciclabilità: "fra gli elementi ritenuti strategici e segnalati fra quelli più significativi c'è l'accessibilità alla stazione in bicicletta. Durante il percorso sono state riscontrate alcune criticità in particolare rispetto al ricovero delle biciclette ed in parte rispetto ai **percorsi di collegamento**".

Un altro elemento di criticità per i collegamenti ciclabili è la mancanza di un percorso in sicurezza lungo viale due giugno, arteria centrale del paese su cui si affacciano le scuole e altri punti di aggregazione.

Per quanto riguarda la rete stradale urbana ed extra urbana, già in sede di formazione del PSC, al fine di migliorare la fluidità del traffico emersa la necessità di eliminare la regolazione semaforica delle intersezioni, in particolare sulla via Emilia, introducendo delle rotonde. Il problema è particolarmente significativo nei pressi dello stabilimento IMA, sulla via Emilia all'intersezione con via Tolara di Sopra.

Un'altra criticità del territorio sono le **infrastrutture** che lo "tagliano" in direzione est-ovest la SS9 via Emilia, ferrovia Bologna -Rimini, l'autostrada A14, la SP 31 Stradelli Guelfi"; questa in particolare è caratterizzata dal transito di numerosi mezzi pesanti così come la perpendicolare SP 48 Tolara che serve le zone industriali di Ozzano.

La quantità di traffico, soprattutto pesante, genera inquinamento dell'aria e difficoltà di circolazione in particolare per pedoni e biciclette al fuori delle aree urbanizzate.

## 2. PIANO DI AZIONE: OBIETTIVI E INDICATORI

### 2.1 Spazi aperti, funzioni pubbliche, luoghi della comunità

La strategia che qui è descritta si basa sull'obiettivo e la necessità di fondo di individuare interventi complessi in grado di dare risposte a più esigenze e criticità insieme, in maniera sinergica, in quanto componenti di una visione complessiva e unitaria per il miglioramento della qualità urbana.

In aggiunta, sull'offerta di spazi culturali, l'Amministrazione si è posta l'obiettivo di riqualificare spazi e luoghi esistenti già molto utilizzati con **interventi puntuali**; in particolare:

- sistemazione di spazi all'interno della Villa Maccaferri, di proprietà comunale, nell'omonimo Parco molto frequentato, sede della scuola di musica, del centro Gramsci e del centro giovanile convenzionati con il Comune, per consentire un maggiore accesso ai corsi di musica e alla sala prove. Indicatori: numero di allievi della scuola / numero di corsi / numero di adolescenti al centro giovanile
- sistemazione della sede del gruppo locale degli Alpini in via Collegio di Spagna, per la quale il Comune sta formalizzando un accordo con l'ente proprietario dell'immobile e il gruppo Alpini di Ozzano, per trasformare l'ex cascina rurale in un Centro civico a disposizione di tutte le associazioni locali e dell'intera cittadinanza. Indicatori: numero di frequentanti / numero di associazioni
- realizzazione del Museo archeologico di Claterna all'interno della Biblioteca comunale (il progetto è in corso di redazione, con fondi del bilancio 2018), a servizio dell'attività didattica e conoscitiva del sito archeologico lungo la via Emilia (in loc. Maggio verso Castel San Pietro). Il Comune sta inoltre realizzando una pista pedo-ciclabile – parte del collegamento dell'asse della via Emilia Bologna-Imola – che può anche percorso di visita degli scavi di Claterna. Indicatori : numero di visitatori del museo e dell'area archeologica

Con l'**intervento di ricostruzione della scuola media Panzacchi** invece l'Amministrazione intende perseguire l'obiettivo strategico di riqualificazione dello spazio urbano tra il Polo scolastico e viale Il Giugno realizzando un'area pubblica pedonale la "Piazza delle scuole" con un auditorium e una palestra polivalente. L'auditorium con 250 posti a sedere è aula magna per le scuole (compresa la scuola di musica) ma anche luogo per la comunità, pensato per concerti, spettacoli e attività culturali. Indicatori: numero di concerti/ conferenze/ spettacoli /nr di spettatori.





## 2.2 Mobilità pubblica e privata, strade, piste ciclabili

Il sistema delle **piste ciclabili** come sistema della mobilità realmente alternativo è l'obiettivo strategico dell'amministrazione comunale.

Il territorio di Ozzano ha complessivamente una dotazione di piste per la mobilità ciclabile pari a 1,3 m per abitante residente (al 2014 anno di adozione del PAIR 2020).

Secondo le direttive del Piano Aria Integrato Regionale al 2020 i Comuni interessati devono raggiungere una dotazione pari a 1,5 m/ab ovvero per Ozzano sono da prevedere e realizzare almeno ulteriori 2,6 km di tratti di percorsi a servizio della mobilità sostenibile.

Lo stesso PAIR all'art. 16 dispone inoltre al 2020 il raggiungimento della quota del 20% degli spostamenti urbani tramite mobilità ciclabile (rispetto al dato 2014).

Su questo aspetto non si hanno a livello comunale dati reali misurabili sull'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti urbani, ma solo la tendenza in atto sul tipo di mezzo utilizzato o utilizzabile per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro grazie ad una recente indagine che rileva la netta prevalenza attuale dell'uso dell'automobile privata, rispetto al treno o altro mezzo del TPL o alla bicicletta. Su quest'ultima è stato indicato dagli intervistati che "piste ciclabili sicure sono l'elemento che potrebbe spingere ad un utilizzo maggiore".





Rientrano tra gli obiettivi strategici i seguenti collegamenti ciclopedonali:

- l'asse della via Emilia (in sede propria su banchina esistente), in particolare in direzione est, a completamento di tutto il tratto in territorio comunale
- Ozzano–Stazione SFM-zona industriale Ponte Rizzoli–frazione Ponte Rizzoli. I tratti dell'itinerario ciclopedonale di progetto connettono tratti esistenti e in previsione per poter realizzare compiutamente il collegamento stazione SFM-Ponte Rizzoli. Dalla stazione SFM già esiste un percorso ciclopedonale fino al centro paese.

Si inserisce nel miglioramento della viabilità ciclopedonale un importante intervento di **riqualificazione di viale 2 Giugno**, principale arteria del centro abitato. L'intervento prevede l'ampliamento dei marciapiedi e la realizzazione di una pista ciclabile. Verranno eliminate tutte le barriere architettoniche ed inserimento di complementi di arredo urbano. L'intervento si deve connettere con la realizzazione del fronte urbano della nuova struttura scolastica (con auditorium e palestra), in questo modo anche il primo tratto del viale, che è già stato oggetto di interventi di arredo urbano ultimati nel 2012, sarà inserito compiutamente nel disegno complessivo soprattutto per garantire l'intera ciclabilità dell'arteria stradale.

Obiettivo per la **viabilità veicolare** è migliorare la fluidità del traffico sulle principali arterie SS9 via Emilia, SP 48 Tolara di sotto e SP 31 stradelli Guelfi molto congestionate. Oltre a ridurre i tempi di percorrenza e rendere più sicura la circolazione gli interventi previsti dovrebbero contribuire a ridurre l'inquinamento atmosferico.

Indicatori: qualità dell'aria / nr di incidenti stradali rilevati/ tempi di percorrenza/ percentuale degli spostamenti in bicicletta

### 3. INTERVENTI E AZIONI

#### 3.1 Spazi aperti, funzioni pubbliche, luoghi della comunità

##### Intervento NUOVA SCUOLA MEDIA PANZACCHI: RIGENERIAMO IL CENTRO URBANO



Il Comune al fine di individuare una soluzione progettuale innovativa per la **nuova sede della scuola Panzacchi**, sia dal punto di vista dell'immagine generale e di inserimento nel contesto che dell'aspetto architettonico, edilizio, impiantistico, strutturale e funzionale ha scelto di bandire un **concorso aperto di progettazione in due fasi**. Il concorso di progettazione, con il patrocinio dell'Ordine degli Architetti di Bologna, si è svolto tra gennaio maggio 2018, in forma anonima, con il risultato di ottenere dal vincitore il progetto di fattibilità tecnica ed economica. Tutta la documentazione del concorso è visibile sul seguente link <https://www.concorsiarchibo.eu/scuola-media-panzacchi/home>

Nel **disciplinare del concorso** era richiesto ai progettisti di assicurare la sostenibilità ambientale, la sicurezza strutturale nei riguardi delle sollecitazioni sismiche e antincendio, la protezione dall'inquinamento acustico, il risparmio energetico, l'impiego delle fonti energetiche rinnovabili e di materiali eco compatibili, la facilità ed economicità di gestione e manutenzione.

L'obiettivo da perseguire in tema energetico è quello del contenimento dei consumi di energia termica, frigorifera ed elettrica. Si richiede infatti il raggiungimento del **livello nZEB** (si vedano in particolare la DGR 967-2015 e art.7 DGR 1715-2016). Pertanto si dovrà porre molta attenzione alla qualità dell'involucro edilizio proposto, sia in termini di coibentazione e di protezione solare sia di massima efficienza degli impianti e delle relative apparecchiature. Si dovrà inoltre valutare attentamente il contenimento dei costi di costruzione e di manutenzione dell'edificio, prediligendo le tecnologia costruttive atte a garantire un elevato grado di durabilità dei componenti elementari, anche in considerazione del ciclo di vita dell'edificio, stimato in almeno 50 anni.

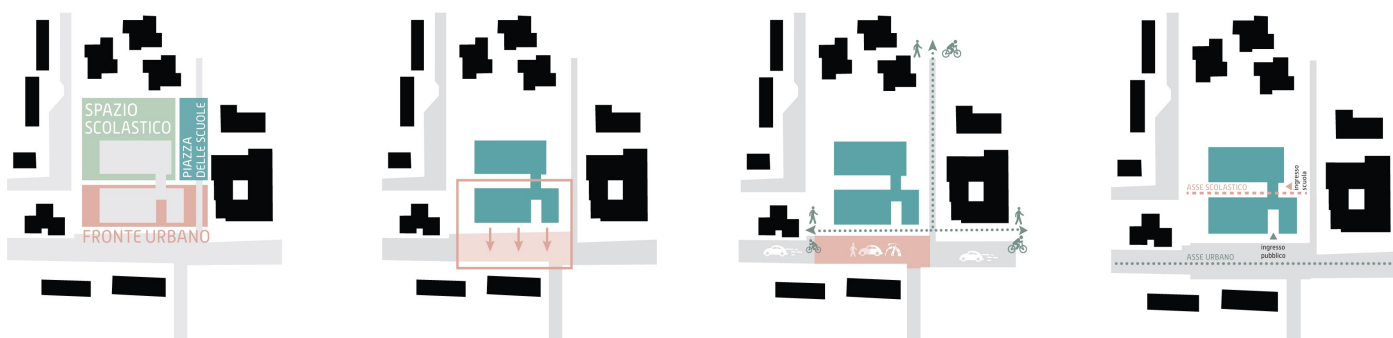
Nel progettare il nuovo edificio si **dovrà tenere conto della dinamica della crescita e decrescita demografica** prevista per gli anni. Già oggi la necessità della scuola è quella di avere una sezione in più rispetto alle sei attuali, passando quindi da 18 classi a 21, per poter fronteggiare l'aumento demografico previsto per i prossimi 4/5 anni. Il numero massimo previsto è pari a 485 alunni. Infatti già oggi il bacino di utenza della scuola si estende oltre i confini comunali fino a Montereenzio e Castel San Pietro Terme. Gli utenti che si rivolgono a questa scuola lo fanno sia per i contenuti della didattica che per la collocazione centrale per i percorsi casa-lavoro dei genitori. Negli ultimi anni non è stato possibile però accogliere tutte le domande di iscrizione.

Il progetto architettonico della nuova scuola dovrà consentire lo sviluppo della già esistente rete educativa di territorio che comprende **attività laboratoriali** extra scolastiche rivolti agli alunni, il coinvolgimento delle famiglie e del personale docente ma anche attività rivolte ai cittadini di tutte le età.

Il nuovo edificio scolastico dovrà favorire il **progetto di "scuola aperta" al territorio** con spazi più ampi per di laboratori e attività culturali rivolti sia agli alunni ma anche alla cittadinanza in risposta all'esigenza di ampliare gli spazi di aggregazione. Ai progettisti è stato richiesto lo studio di spazi polivalenti che siano fruibili e trasformabili sia nel tempo che durante la giornata per adattarsi alle diverse esigenze anche di uso extra-scolastico. L'**auditorium/aula magna**, da progettare come spazio specialistico per eventi musicali, nonché conferenze, cinema deve rispondere alle esigenze della scuola ma anche della comunità ozzanese.

Si dovrà prevedere il disegno degli spazi esterni della scuola per un utilizzo da parte dei ragazzi anche nello svago e tempo libero extra scolastico, ma soprattutto dello **spazio pubblico** che dovrà diventare spazio di sosta e socializzazione.

Il concorso (II fase) si è concluso in maggio 2018, la giuria ha scelto il progetto del gruppo torinese "Area progetti srl, Archisbang associati, Elisa Sirombo, Andrea Cavaliere" con la seguente motivazione "il progetto è giudicato vincitore per la qualità della proposta progettuale nella definizione e qualificazione degli spazi pubblici anche in rapporto al contesto, per la corrispondenza al programma funzionale in merito all'uso della struttura in orario extra scolastico e per l'interesse e la credibilità complessiva della proposta progettuale".

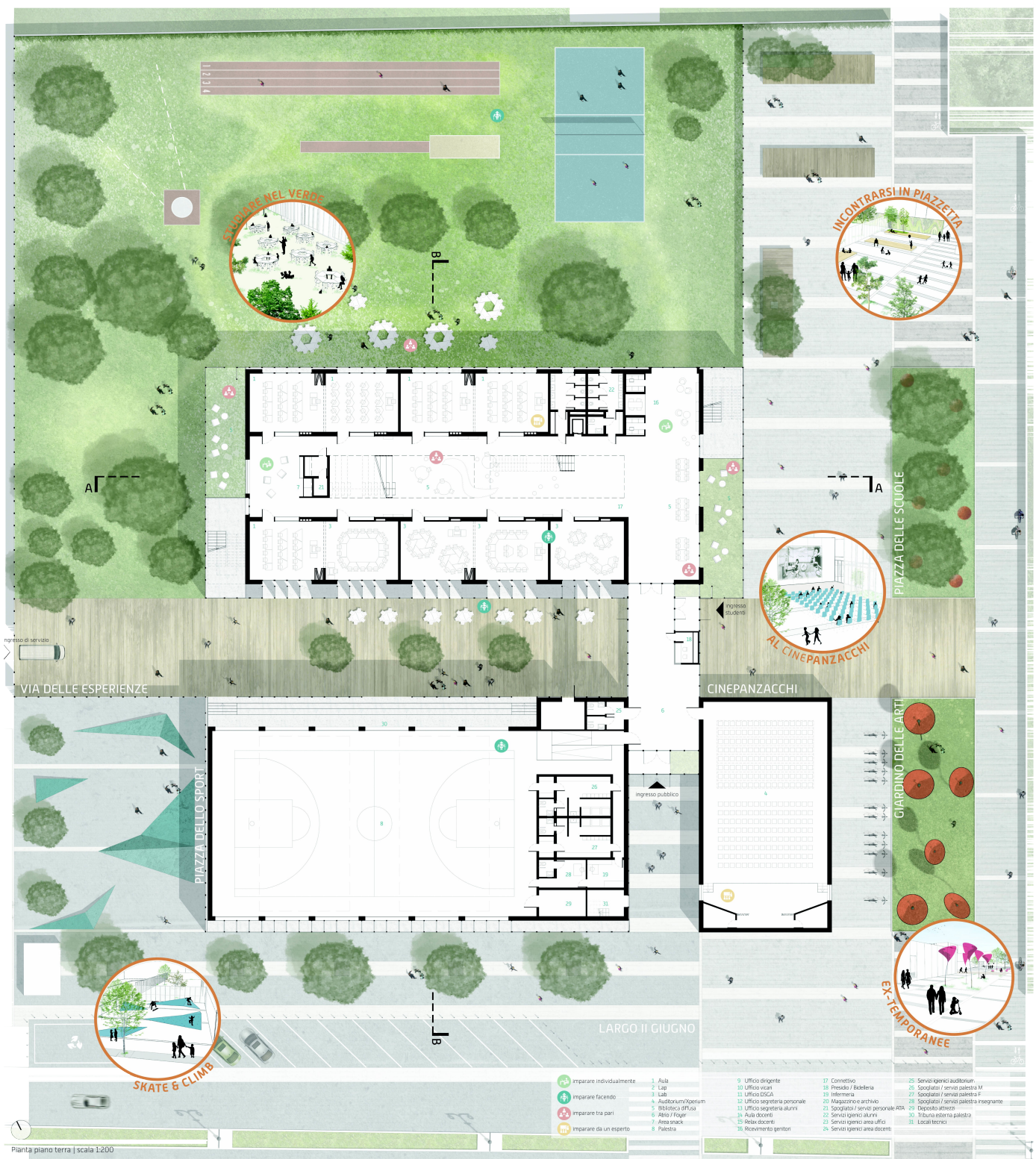


Organizzazione spazio scuola e spazio pubblico

Estensione piattaforma pavimentata come legante urbano

Percorsi pedonali, ciclabili, area carrabile promiscua a traffico rallentato

Ingressi differenziati al complesso pubblico / scuola



## Intervento RIQUALIFICAZIONE ENERGETICA NIDO D'INFANZIA ANGELA FRESU

L'edificio monoplano sede dell'asilo nido d'infanzia comunale Angela Fresu, realizzato nel 1971, è caratterizzato da una notevole dispersione di energia e da uno scarso comfort interno. Il progetto prevede di intervenire sull'involucro edilizio dell'edificio mediante l'isolamento delle pareti verticali opache (cappotto) e delle coperture oltre alla sostituzione degli infissi completata dalla realizzazione di un pavimento radiante a bassa temperatura e basso spessore per le zone destinate all'attività dei bambini.

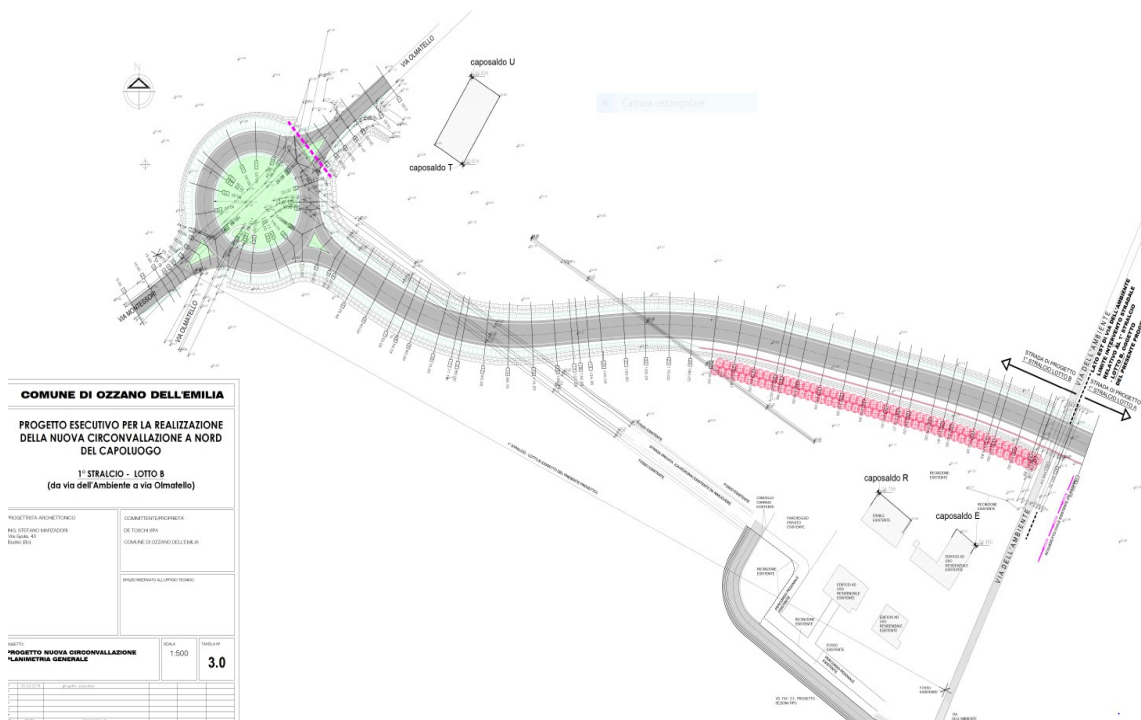
Si interviene poi sull'impiantistica termica con l'installazione di pompe di calore aria/acqua in sostituzione / integrazione del calore proveniente dalla rete di teleriscaldamento alla quale è collegato l'edificio. E' previsto anche un impianto fotovoltaico della potenza di 2,4 kWp ad integrazione dell'impianto fotovoltaico esistente.

### 3.2 Mobilità pubblica e privata, strade, piste ciclabili

#### Intervento BRETELLA DI COLLEGAMENTO VIA EMILIA / VIA TOLARA DI SOPRA E VIA NARDI

La nuova infrastruttura servirà a snellire il traffico sulla via Emilia in prossimità dello stabilimento IMA costituirà un'alternativa per chi deve raggiungere il centro di Ozzano. La nuova rotonda in progetto all'incrocio tra la nuova bretella stradale e via Tolara di Sopra/via Nardi ha un diametro esterno di 30 metri con un'isola centrale a verde di 12 metri ed ha le caratteristiche necessarie per consentire la circolazione degli autobus di linea. La bretella di progetto – strada urbana di tipo F- ha una carreggiata a due sensi di marcia di 9 metri, lungo la bretella sono previsti un marciapiede ed una pista ciclabile di 2,50 metri separate dalla carreggiata da una aiuola verde di 4 metri.

#### Intervento COMPLETAMENTO DELLA “CIRCONVALLAZIONE” NORD

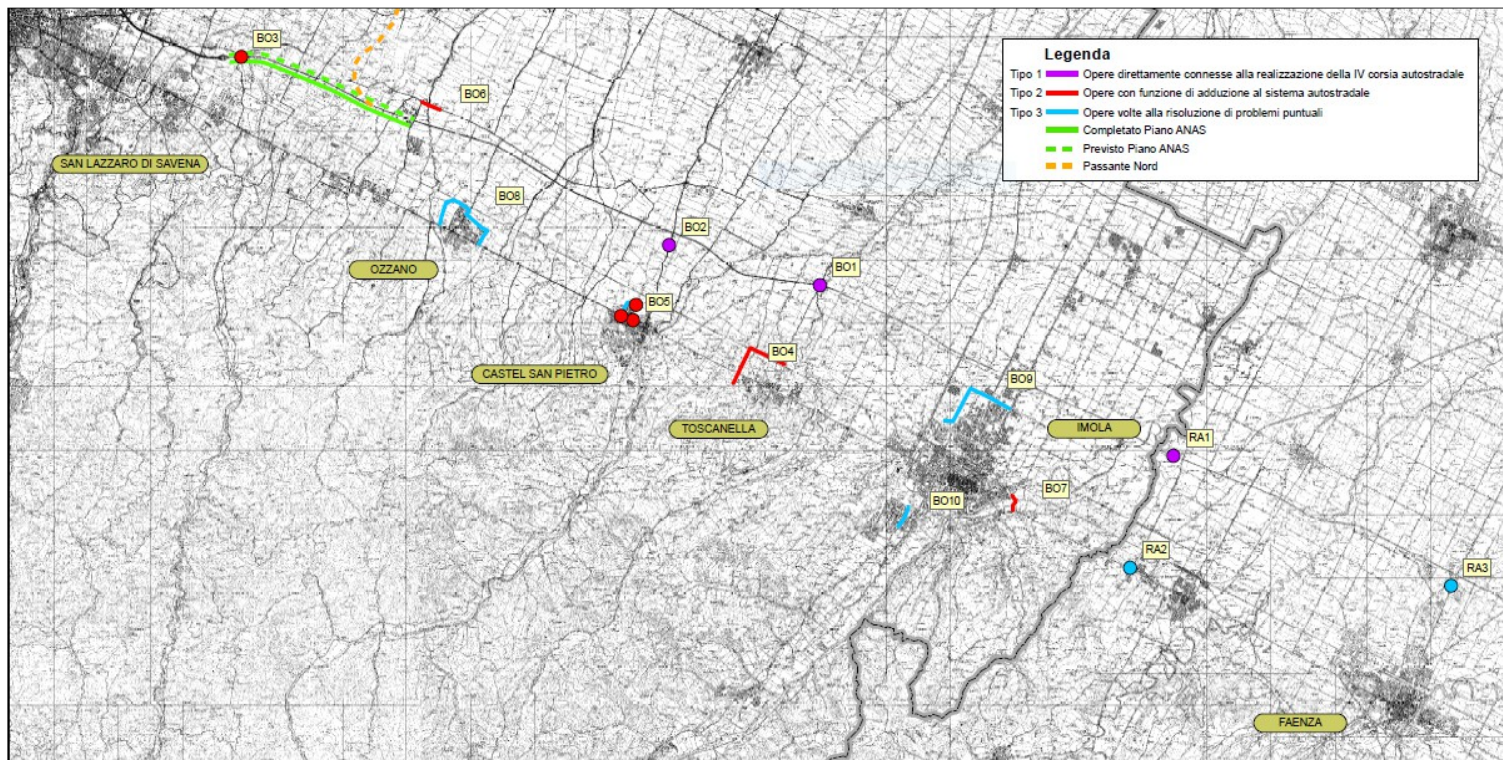


Il nuovo tratto di circonvallazione da via dell'Ambiente raggiunge via Oلماتello, a nord alla via Emilia, la rotonda prevista in via Oلماتello renderà più fluido il traffico. Completato il nuovo tratto la circonvallazione nord partirà dalla stazione SFM (via dello Sport) fino a congiungersi a ovest con via Oلماتello che collega la via Emilia con la SP 31 Stradelli Guelfi. L'intervento è finalizzato a realizzare un percorso di scorrimento alternativo alla via Emilia, per il tratto che attraversa il centro abitato, riducendone i flussi di traffico.

▪ **Intervento ROTONDA ALL'INTERSEZIONE TRA LA SP 48 TOLARA DI SOTTO E LA SP31 STRADELLI GUELFI IN LOC. PONTE RIZZOLI e COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE**

Il Protocollo d'intesa - sottoscritto nel 2012 - da ANAS, Autostrade per l'Italia, Regione Emilia-Romagna, Province di Bologna e Ravenna, Nuovo Circondario Imolese, Comuni di Castelbolognese, Castel San Pietro Terme, Dozza, Imola, Ozzano dell'Emilia, San Lazzaro di Savena e Solarolo – prevede tra le opere viarie con funzione di adduzione al raccordo autostradale anche l'opera BO6 “ Rotatoria all'innesto della SP48 con la SP 31 con contestuale messa in sicurezza dell'attraversamento dell'abitato di Ponte Rizzoli” .

L'intervento previsto nel protocollo sostituirà l'innesto a raso tra la SP 48 Tolara di sotto con la SP 31 Stradelli Guelfi nell'abitato di Ponte Rizzoli, dalla rotonda è prevista la messa in sicurezza dell'attraversamento dell'abitato che si realizza con attraversamenti e collegamenti ciclopedonali.



4° Corsia A14 - Elenco richieste opere finalizzate all'adduzione al sistema autostradale

RA1	Nuovo casello di Castelbolognese-Solarolo
BO1	Nuovo casello di Toscanella di Dozza
BO2	Adeguamento dell'innesto fra il casello di Castel S.Pietro e la SP.19
BO3	Svincolo di Borgatella sulla Complanare
BO4	Realizzazione di una variante al centro abitato di Toscanella
BO5	Fluidificazione del traffico a Castel S.Pietro mediante la realizzazione di 3 rotonde
BO6	Adeguamento dell'innesto fra la SP.48 e la SP.31 a Ponte Rizzoli
BO7	Nuovo ponte sul fiume Santerno
BO8	Variante all'abitato di Osteria Grande
BO9	Adeguamento della via Lasie a Imola
BO10	Completamento dell'Asse Pedagna
RA2	Sistema di accesso all'area urbana di Castelbolognese - Realizzazione di rotonda fra la SS 9 Via Emilia e la SP 47 Borello Castelnuovo in Comune di Castelbolognese
RA3	Realizzazione dei lavori di riorganizzazione della viabilità di accesso al casello autostradale A14 di Faenza



DIREZIONE GENERALE  
RETI INFRASTRUTTURALI,  
LOGISTICA E SISTEMI DI MOBILITA'

Servizio Viabilità, Navigazione interna  
e Portualità commerciale

22 settembre 2011

Nome file: 4corsiaA14\_BO.mxd

▪ **Intervento NUOVA PISTA CICLABILE DI COLLEGAMENTO TRA PONTE RIZZOLI E LA STAZIONE SFM**



In attuazione delle indicazioni condivise nel percorso partecipato *Collaborazione in Movimento* (ottobre 2016 - aprile 2017), negli investimenti comunali programmati per l'anno in corso 2018 sono compresi:

- l'impegno per la sostituzione delle rastrelliere poste nel lato sud della stazione con un modello che garantisca maggiore sicurezza per lo stazionamento delle biciclette;
- l'impegno alla sostituzione e implementazione del sistema di videosorveglianza presente nell'area della stazione per rispondere alla esigenza di maggiore sicurezza, più volte sollevata e riscontrata negli incontri del percorso.

È stata inoltre completata la verifica dello stato manutentivo dei percorsi ciclopeditoni delle direttrici verso la stazione e dei possibili collegamenti con le frazioni al fine di valutare anche la necessità di eventuali integrazioni e raccordi fra le tratte esistenti. Su questi aspetti, in dettaglio:

- è stato redatto un computo dei costi per la manutenzione e la messa in sicurezza del tratto di pista ciclopeditonale esistente a sud della stazione (che si congiunge alla via Emilia e al capoluogo), da inserire nella prossima programmazione triennale;
- Il Piano per la riprogettazione collaborativa dell'area e dei servizi di mobilità legati alla stazione ferroviaria di Ozzano è stato presentato alla cittadinanza nell'incontro conclusivo del percorso in data 08.04.2017; è consultabile a questo [link](#).

Inoltre nel dare attuazione a quanto emerso dal percorso partecipato e in linea con i principi della LR 10/2017 (v. art. 1 comma 1), l'intervento di collegamento ciclopeditonale fermata SFM-frazione Ponte Rizzoli, per gli ambiti territoriali e gli elementi che attraversa e connette, ha valenze di significativo interesse e funzioni per diversificate tipologie di utenti potenziali.

Le finalità specifiche si possono così sintetizzare:

- messa in sicurezza della circolazione di pedoni e ciclisti soprattutto per l'attraversamento del nastro autostradale e per la presenza di due arterie provinciali con importanti carichi di traffico in prossimità dell'abitato di Ponte Rizzoli (volendo così dare anche seguito al recente intervento comunale di messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale della SP 31 Stradelli Guelfi, ai cui lati sorge l'abitato, con l'installazione di un impianto semaforico a chiamata);
- connessione a servizio degli spostamenti casa-scuola e casa-servizi/capoluogo, ma altresì a servizio della intermodalità con il trasporto su ferro, anche a servizio degli spostamenti per lavoro nella zona produttiva di Ponte Rizzoli;

- cucitura di tratti di viabilità ciclopedonale esistenti e previsti in strumenti attuativi, così da migliorare la connessione tra ambiti tra loro adiacenti pur se diversificati, fino a collegare capoluogo-SFM-zona produttiva-abitato di Ponte Rizzoli;
- I tratti del progetto, che hanno una lunghezza complessiva di circa 2,01 km:
- valorizzazione anche a fini fruitivi di un ambito di grande pregio naturalistico e paesaggistico, limitrofo ai contesti insediati e al contesto urbano del capoluogo, nonché alla direttrice della via Emilia e servito dal Sistema Ferroviario Metropolitano;
- ampliamento della rete pedo-ciclabile del territorio di Ozzano dell'Emilia, per incentivare e invogliare la collettività ad un maggior ricorso alla mobilità sostenibile, per fruire dei vantaggi di natura ambientale, paesaggistica, sportiva che l'ambito consente.

#### ▪ **Intervento RIQUALIFICAZIONE DI VIALE 2 GIUGNO**

Nell'ambito della rigenerazione del centro urbano l'Amministrazione intende completare il progetto di riqualificazione di viale 2 Giugno che è strettamente connesso alla realizzazione della nuova scuola e della nuova piazza. Lungo il viale Il Giugno, parallelo alla via Emilia, che attraversa tutto il centro abitato si attestano sul lato nord il Parco e la villa Maccaferri, il Palazzetto dello Sport, la scuola Panzacchi, la scuola Ciari, la chiesa di S. Ambrogio e la biblioteca comunale. Sul lato sud si trovano la maggior parte delle attività commerciali di Ozzano, bar, farmacia, tabaccheria: un centro commerciale naturale. Questo centro commerciale naturale sarà valorizzato regolando meglio la sosta ed il passaggio pedonale e ciclabile.

#### ▪ **Azione CONTRIBUTI PER L'ACQUISTO VEICOLI IBRIDI, BICICLETTE ELETTRICHE O RICONVERSIONE DI AUTOVEICOLI**

Il Comune di Ozzano, oltre ad implementare la rete ciclopedonale, ha parallelamente introdotto la possibilità per i residenti di richiedere un contributo economico a seguito dell'acquisto di bici a pedalata assistita o veicoli elettrici – il fondo per tale misura è stato raddoppiato nell'ultima modifica del bilancio triennale 2018-2020 – al fine di incentivare l'uso della bicicletta (e dei veicoli a minore impatto sull'ambiente) da parte dei cittadini per i propri spostamenti. Si veda nel sito istituzionale, il bando aperto: <http://www.comune.ozzano.bo.it/eventi/ecoincentivi-acquisto-o-conversione-veicoli-elettrici-o-ibridi>.

## 4. **FATTIBILITA' E GOVERNANCE**

### 4.1 **Spazi aperti , funzioni pubbliche, luoghi della comunità**

#### ▪ **Intervento NUOVA SCUOLA MEDIA PANZACCHI: RIGENERIAMO IL CENTRO URBANO**

La visione progettuale parte dal presupposto di valorizzare la posizione baricentrica del sito come elemento di ricucitura urbana e come occasione per ridefinire un polo culturale attrattivo per il Comune.

**Tre volumi semplici** sono innestati su una maglia modulare regolare, adatta a rispondere alle esigenze di rapidità nella realizzazione dell'intervento, disposti in modo di definire un fronte pubblico sul Viale Il Giugno, lungo il quale si affacciano gli edifici fruibili dal pubblico, palestra ed auditorium.

Un **atrio d'ingresso/ foyer**, collega **la palestra e l'auditorium** all'edificio più grande quello della **scuola** che sta in secondo piano, in una dimensione più raccolta. L'ingresso alla scuola avviene dall'attuale *Passeggiata delle Scuole* ampliata a valorizzare la vocazione aggregativa per alunni e genitori di questo percorso pedonale. La grande disponibilità di superficie dell'auditorium prevede un utilizzo razionale e legato alle attività della scuola, oltre che per manifestazioni di respiro cittadino; è realizzato con tutti gli accorgimenti acustici per l'ascolto della musica; le sedute sono in lieve pendenza, per facilitare la vista del palcoscenico, rialzato. Dotato di 256 posti, oltre a stalli per disabili, contiene, inoltre, sala regia, guardaroba, locali di deposito per gli strumenti musicali dei laboratori scolastici.

La biblioteca assume un ruolo centrale. Diffusa su tutto il piano terra, diviene il connettivo della scuola e si manifesta in forme diverse: emeroteca di fronte all'ingresso, fruibile anche dai genitori; nelle salette per i colloqui genitori/docenti, che quando non sono occupate rappresentano luoghi per lo studio individuale e

silenzioso; lungo lo spazio distributivo del piano, con tavoli e sedute informali; sulla gradonata, con i libri a portata di mano; negli spazi esterni protetti che si creano nelle testate della manica, tra la pelle e le vetrate. Spazi di grande qualità, luminosi, contemporanei, flessibili, per la lettura tradizionale, ma, soprattutto, per esperienze di gruppo e di lettura aumentata. Al primo piano, infine, un locale dedicato ospita parte consistente del patrimonio librario ed ospita una postazione per l'insegnante bibliotecario, che effettua le operazioni di reference e di prestito.

Aperta anche alla comunità la palestra ha una tribuna lineare con partizione vetrata verso l'esterno, che dal *Viale delle Esperienze* consente la fruizione delle attività interne.

I laboratori di arte, musica e scienza si affacciano sull'atrio interno, per l'uso scolastico, e verso il *Viale delle Esperienze*, per la fruizione pomeridiana ed extrascolastica. Un luogo così importante per la vita della comunità deve essere caratterizzato da una **forte identità**, che genera un **senso di appartenenza** e stimola l'utilizzo da parte di studenti, docenti, genitori, cittadini dell'edificio.

Allo stesso modo, i luoghi devono essere caratterizzati da un nome che li identifichi e che li renda parte del linguaggio comune: *la Passeggiata delle Scuole, la Piazza delle Scuole, il Viale delle Esperienze, il CinePanzacchi*: così vengono denominati gli ambiti che definiscono gli **spazi esterni**. Le aree esterne sono a tutti gli effetti parti integranti dello spazio scolastico: tra la palestra e la scuola è localizzato il *Viale delle Esperienze*, luogo di aggregazione con affaccio sulle attività sportive distribuisce, dall'esterno, i laboratori, per l'utilizzo extrascolastico e facilita, durante l'orario scolastico il rapporto tra interno ed esterno; l'ampio spazio verde sul retro è caratterizzato da attrezzature sportive e dalla presenza degli orti didattici, parte integrante del programma didattico.

La salvaguardia delle alberature presenti, alcune delle quali di grandi dimensioni, attribuisce a questo spazio l'aspetto di un parco.

Le **fasi di attuazione** dell'intervento possono essere schematizzate come segue:

- redazione progettazione definitiva/esecutiva entro gennaio 2019;
- richiesta di spazi finanziari per utilizzare l'avanzo di amministrazione del Comune - gennaio 2018;
- in caso di assegnazione del contributo sottoscrizione del contratto di rigenerazione urbana - marzo 2019
- affidamento lavori 1o stralcio entro dicembre 2019
- demolizione dell'edificio esistente entro agosto 2020
- inizio lavori di costruzione palestra settembre 2020
- costruzione della nuova scuola e della palestra entro agosto 2021
- affidamento lavori auditorium e piazza entro dicembre 2020
- inizio lavori auditorium e piazza marzo 2021
- fine lavori auditorium e piazza ottobre 2021

Il **quadro economico complessivo** dell'intervento è il seguente:



**QUADRO ECONOMICO**  
relativo alla demolizione edificio esistente, costruzione nuovo  
complesso scolastico e sistemazioni esterne per nuova piazza

A.1	Demolizione edificio esistente	200.000,00
A.2	Importo lavori costruzione nuovo complesso scolastico e auditorium	5.499.276,00
A.3	Sistemazioni per nuova piazza e viale 2 giugno	800.000,00
<hr/>		
A	Importo Lavori Complessivo (A+B+C)	€ 6.499.276,0
B	Oneri sicurezza	€ 129.985,5
C	IVA 10% su (A+B)	€ 662.926,2
<hr/>		
D.1	Progettazione definitiva ed esecutiva	364.480,00
D.2	Direzione lavori	215.336,00
D.3	Coordinamento sicurezza in fase di esecuzione	103.000,00
D.4	Studio di fattibilità	20.203,59
D.5	C.N.P.A.I.A. (4% su D1+D2+D3+D4)	28.120,78
<hr/>		
D	Totale spese tecniche	€ 731.140,4
E	IVA (22% su D)	€ 160.850,9
H	Imprevisti	€ 115.821,1
<hr/>		
<b>IMPORTO TOTALE</b> intervento		<b>€ 8.300.000,0</b>

*fonti di finanziamento*

FINANZIAMENTO	2018	2019	2020
Fondi bilancio 2018	€ 300.000,00		€ 0,00
Contributo Rigenerazione Urbana		€ 1.000.000,00	€ 0,00
Spazi finanziari da avanzo		€ 2.000.000,00	€ 0,00
Contributo BEI		€ 0,00	€ 2.000.000,00
Vendita azioni HERA		€ 3.000.000,00	€ 0,00
<b>TOTALE</b>	<b>€ 300.000,00</b>	<b>€ 6.000.000,00</b>	<b>€ 2.000.000,00</b>
		<b>€ 8.300.000,00</b>	

Il contributo già assegnato al Comune dalla Regione, a valere sui mutui della Banca Europea di Investimento, è di 2 mln di euro sull'annualità 2020. Per potere affidare i lavori entro il 31 dicembre 2019, come previsto dal bando della rigenerazione urbana è necessario suddividere l'intervento in **due stralci funzionali**. Il primo stralcio funzionale comprenderà la demolizione dell'edificio esistente, la costruzione della nuova scuole e della palestra. Il secondo stralcio funzionale comprenderà la realizzazione del nuovo auditorium e le sistemazioni esterne.

PRIMO STRALCIO – 2019		
Demolizione		€ 200.000,00
Lavori scuola		€ 3.695.850,80
Lavori nuova palestra		€ 1.059.193,60
Oneri per la sicurezza		€ 99.100,87
TOTALE		€ 5.054.145,27
IVA 10%		€ 605.414,53
<b>TOTALE LAVORI CON IVA</b>		<b>€ 5.559.559,80</b>
Spese tecniche e progettazione		€ 541.401,69
Redazione studio preliminare		€ 21.011,74
IVA 22%		€ 123.730,96
<b>TOTALE SPESE TECNICHE</b>		<b>€ 686.144,39</b>
<b>TOTALE LAVORI E PROGETTAZIONE</b>		<b>€ 6.245.704,19</b>
Imprevisti		€ 54.295,81
<b>TOTALE PRIMO STRALCIO</b>		<b>€ 6.300.000,00</b>
SECONDO STRALCIO – 2020		
Lavori Auditorium		€ 644.232,00
Sistemazione area esterna e nuova piazza		€ 900.000,00
Oneri per la sicurezza		€ 30.884,63
TOTALE		€ 1.575.116,63
IVA 10%		€ 157.511,66
<b>TOTALE LAVORI CON IVA</b>		<b>€ 1.732.628,29</b>
Spese tecniche e progettazione		€ 168.726,97
IVA 22%		€ 37.119,93
<b>TOTALE SPESE TECNICHE</b>		<b>€ 205.846,90</b>
<b>TOTALE LAVORI E PROGETTAZIONE</b>		<b>€ 1.938.475,19</b>
Imprevisti		€ 61.524,81
<b>TOTALE SECONDO STRALCIO</b>		<b>€ 2.000.000,00</b>

PRIMO STRALCIO – 2019		
Demolizione		€ 200.000,00
Lavori scuola		€ 3.695.850,80
Lavori nuova palestra		€ 1.059.193,60
Oneri per la sicurezza		€ 99.100,87
TOTALE		€ 5.054.145,27
IVA 10%		€ 605.414,53
<b>TOTALE LAVORI CON IVA</b>		<b>€ 5.559.559,80</b>
Spese tecniche e progettazione		€ 541.401,69
Redazione studio preliminare		€ 21.011,74
IVA 22%		€ 123.730,96
<b>TOTALE SPESE TECNICHE</b>		<b>€ 686.144,39</b>
<b>TOTALE LAVORI E PROGETTAZIONE</b>		<b>€ 6.245.704,19</b>
Imprevisti		€ 54.295,81
<b>TOTALE PRIMO STRALCIO</b>		<b>€ 6.300.000,00</b>
SECONDO STRALCIO – 2020		
Lavori Auditorium		€ 644.232,00
Sistemazione area esterna e nuova piazza		€ 900.000,00
Oneri per la sicurezza		€ 30.884,63
TOTALE		€ 1.575.116,63
IVA 10%		€ 157.511,66
<b>TOTALE LAVORI CON IVA</b>		<b>€ 1.732.628,29</b>
Spese tecniche e progettazione		€ 168.726,97
IVA 22%		€ 37.119,93
<b>TOTALE SPESE TECNICHE</b>		<b>€ 205.846,90</b>
<b>TOTALE LAVORI E PROGETTAZIONE</b>		<b>€ 1.938.475,19</b>
Imprevisti		€ 61.524,81
<b>TOTALE SECONDO STRALCIO</b>		<b>€ 2.000.000,00</b>

#### Intervento RIQUALIFICAZIONE ENERGETICA NIDO D'INFANZIA ANGELA FRESU

Gli interventi di riqualificazione energetica del nido d'infanzia "Angela Fresu" (che si trova all'interno del Polo scolastico) sono previsti nell'estate 2019. L'opera è già iscritta a bilancio per € 300.000, con contributo assegnato POR-FESR 2014-2020 - Bando 2017- contributi per la realizzazione di interventi per la riqualificazione energetica degli edifici pubblici e dell'edilizia residenziale pubblica in attuazione dell'Asse 4 - Priorità di investimento "4C" - Obiettivo specifico 4.1 . Azioni 4.1.1 e 4.1.2. di € 59.5552,49 (pari al 30% degli interventi ammessi) altri € 57.512 sono da richiedere come incentivi del nuovo conto termico erogati dal GSE. A carico del Comune sono i restanti € 182.935 già a bilancio. Questo il quadro economico dello studio di fattibilità approvato.

QUADRO ECONOMICO DELL'INTERVENTO		
I) LAVORI		
1	A) LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE INVOLUCRO	€ 136.191,40
2	B) LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE IMPIANTISTICA	€ 106.721,00
3	<b>TOTALE LAVORI A BASE D'ASTA</b>	<b>€ 242.912,40</b>
4	Oneri per la sicurezza	€ 3.399,05
5	<b>TOTALE LAVORI e ONERI SICUREZZA</b>	<b>€ 246.311,45</b>
II) SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE		
1	Incentivi per funzioni tecniche personale interno ex art.113 D.Lgs. 50/2016 a carico del Comune	€ 3.467,03
2	Spese tecniche per progettazione, sicurezza, DL e collaudo	€ 16.995,24
3	IVA su spese tecniche (22%)	€ 3.738,95
4	IVA sui lavori (10%)	€ 24.631,14
5	Oneri per pubblicità, pubblicazioni e Osservatorio	€ 250,00
6	Imprevisti	€ 4.606,19
7	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>€ 53.688,55</b>
8	<b>IMPORTO TOTALE</b>	<b>€ 300.000,00</b>

#### 4.2 Mobilità pubblica e privata, strade, piste ciclabili

##### Intervento BRETTELLA DI COLLEGAMENTO VIA EMILIA / VIA TOLARA DI SOPRA E VIA NARDI

La realizzazione dell'infrastruttura è prevista all'interno dell' Accordo per l'attuazione degli ambiti di PSC ANS C1.3 e di RUE AUC4 , - ex art.18 della Legge Regionale 20/2000. Accordo approvato a con delibera Giunta Comunale nr. 46 del 19/04/2017 e sottoscritto in data 03/05/2017 rep. 794/2017 . La variante al POC relativa è stata approvata in Consiglio Comunale il 20/12/ 2017. L'accordo prevede il costo dell'opera di € 1.390.000 a totale carico del soggetto attuatore - De' Toschi spa - e l'apertura del cantiere entro sei mesi dall'approvazione del progetto esecutivo, che è in corso di completamento da parte dei progettisti incaricati A garanzia dell'esecuzione dell'intervento è stata presentata idonea fidejussione bancaria ( Banca di Bologna in data 05/07/2017 nr. 10400/3) .

##### Intervento COMPLETAMENTO DELLA "CIRCONVALLAZIONE" NORD

L'attuazione dell'intervento è prevista all'interno dell' "Accordo per l'attuazione degli ambiti di PSC ANS C2.1 parco Centonara ex art.18 della Legge Regionale 20/2000 sottoscritto in data 03/05/2017 rep. nr. 791/2017. La variante al POC relativa è stata approvata in Consiglio Comunale il 20/12/ 2017. Il costo dell' intervento di € 1.968.000 è totalmente a carico del soggetto attuatore privato De' Toschi spa. A garanzia dell'esecuzione dell'intervento è stata presentata idonea fidejussione bancaria ( Banca di Bologna in data 05/07/2017 nr. 10400/3) .

▪ **Intervento ROTONDA ALL'INTERSEZIONE TRA LA SP 48 TOLARA DI SOTTO E LA SP31 STRADELLI GUELFI IN LOC. PONTE RIZZOLI e COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE**

Nel *Protocollo d'intesa* - sottoscritto in data 13.07.2012, da ANAS, Autostrade per l'Italia, Regione Emilia-Romagna, Province di Bologna e Ravenna, Nuovo Circondario Imolese, Comuni di Castelbolognese, Castel San Pietro Terme, Dozza, Imola, Ozzano dell'Emilia, San Lazzaro di Savena e Solarolo – tra le opere compensative previste è stata individuata anche l'opera BO6 Rotatoria all'innesto della SP48 con la SP 31 con contestuale messa in sicurezza dell'attraversamento dell'abitato di Ponte Rizzoli, con l'impegno da parte di Autostrade per l'Italia del finanziamento di 2mln di euro. La Regione Emilia-Romagna ha l'impegno di coordinare gli Enti attuatori degli interventi indicati nel protocollo (per un importo complessivo di 29,5 mln di euro) che si faranno carico della progettazione, dell'ottenimento delle autorizzazioni, dell'acquisizione dei suoli e della realizzazione degli interventi (artt. 3 e 4). Ad oggi è attesa entro il 2018 la stipula dello specifico accordo, richiamato nel protocollo, per la messa a disposizione dei finanziamenti ivi stabili. La progettazione delle opere è quindi da prevedersi per l'anno 2019.

▪ **Intervento NUOVA PISTA CICLABILE DI COLLEGAMENTO TRA PONTE RIZZOLI E LA STAZIONE SFM**

I tratti del progetto, che hanno una lunghezza complessiva di circa 2,01 km:

- si innestano sul lato nord della stazione SFM in cui è già esistente un tratto di pista di circa 230 m e di tratto asfaltato di circa 120 m, entrambi da sistemare ai fini della sicurezza in quanto ammalorati (tratto 1),
- proseguono lungo via Marconi - strada già a basso traffico ma che si prevede con questo progetto venga interdetta al transito veicolare escluso autorizzati (i residenti e i mezzi a servizio del fondo agricolo) - fino all'incrocio con via della Grafica, dove è previsto un tratto in sede propria fino al sottopasso dell'A14 (per un tratto complessivo di 1,3 km) (tratto 2 e tratto 3),
- riprendono quindi al termine della pista oggetto del PUA con un tratto parallelo alla SP31 Stradelli Guelfi che conduce all'incrocio con la SP48 Tolara di Sotto, dove si attesta il progetto delle opere compensative per la IV corsia dell'A14 (il tratto in progetto è di 360 m circa) (tratto 5).riprendono quindi al termine della pista oggetto del PUA con un tratto parallelo alla SP31 Stradelli Guelfi che conduce all'incrocio con la SP48 Tolara di Sotto, dove si attesta il progetto delle opere compensative per la IV corsia dell'A14 (il tratto in progetto è di 360 m circa) (tratto 5).

Per la realizzazione di questi tratti **il progetto è stato candidato al "Bando per la realizzazione di ciclovie di interesse regionale e promozione della mobilità sostenibile - Fondo sviluppo e coesione infrastrutture 2014-2020 (asse tematico E – altri interventi)"**.

Per la progettazione e realizzazione dei restanti tratti dell'itinerario SFM-Ponte Rizzoli sono invece coinvolti altri soggetti/società; la realizzazione di questi tratti è pertanto esclusa dal presente progetto pur se sarà necessaria una sinergia progettuale per garantire la realizzazione, in forma omogenea, dell'intero itinerario (geometrie, finiture, elementi di servizio e sicurezza, segnaletica e cartellonistica unitaria). In particolare:

- il tratto di pista ciclopedonale a nord del sottopasso autostradale fino all'intersezione con la SP31 Stradelli Guelfi (di circa 810 m) è compreso tra le opere di urbanizzazione primaria da realizzarsi da parte dei lottizzanti nell'attuazione dell'area APEA (Area produttiva ecologicamente attrezzata) di Ponte Rizzoli, previste nel PUA di iniziativa pubblica approvato e ancora vigente (tratto 4); Il *PUA di iniziativa pubblica* relativo al comparto D.3.10 Ponte Rizzoli è stato approvato con delib. CC 27/2008 (si veda in particolare l'elab. DG-4). La *convenzione* di lottizzazione per l'attuazione del PUA, sottoscritta in data 13.06.2011, dispone (punto 9) che tutte le opere previste dal PUA vengano attuate nel termine di 10 anni a decorrere dalla data della stessa convenzione; allo scadere dei 10 anni potranno essere rilasciati nuovi permessi a costruire solo previo aggiornamento e rinnovo della stessa convenzione per le parti non ancora attuate.
- il tratto di pista ciclopedonale, che dall'innesto delle due strade provinciali (SP31 Stradelli Guelfi e SP48 Tolara di Sotto) giunge e comprende l'abitato di Ponte Rizzoli (di circa 330 m), è da prevedersi nella progettazione delle opere compensative individuate per Ponte Rizzoli in relazione alla realizzazione della IV corsia sulla A14 fra Bologna San Lazzaro e la diramazione per Ravenna (tratto 6).

L'intero itinerario SFM-Ponte Rizzoli ha così una lunghezza complessiva di 3,15 km circa.

Anche verso sud, dalla stazione SFM, l'itinerario può proseguire senza soluzione di continuità sul tratto di pista ciclopedonale esistente che si congiunge alla via Emilia ("corridoio" regionale della rete delle ciclovie) e all'abitato del capoluogo con i servizi scolastici, sanitari, sportivi, commerciali ecc. (tratto di circa 1,2 km fino alla statale, da cui parte la trama urbana). La tratta così connessa Ponte Rizzoli - via Emilia/Capoluogo si estende complessivamente per una lunghezza di almeno 4,3 km.

Il quadro economico dell'opera, ammonta a complessivi € 450.000. Nei limiti di quanto stabilito dal bando regionale ciclovie - percentuale massima di cofinanziamento pari al 70% della spesa totale ammissibile, con un limite di € 400.000,00 e con un tetto massimo per le spese generali pari al 10% del costo dell'intervento - la richiesta da parte dell'Amministrazione è di un cofinanziamento massimo pari al 70% per complessivi € 315.000,00, mentre la restante quota pari ad € 135.000,00 sarà finanziata direttamente dall'Amministrazione comunale.

#### ▪ **Intervento RIQUALIFICAZIONE DI VIALE DUE GIUGNO**

L'opera già prevista a bilancio per il 2019 è finanziata con un entrata straordinaria dovuta ad alienazione di un immobile comunale per € 550.000 costo complessivo stimato dallo studio di fattibilità come da deliberazione di Giunta Comunale n. 83 del 6 agosto 2018.