

Variante
Piano Operativo Comunale
Intervento di riqualificazione
dell'Autostazione delle corriere di Bologna

Dichiarazione di sintesi della VALSAT

Adozione

Delibera di C.C. n. 222 del 12 / 05 / 2014

Approvazione

Delibera di C.C. n. del / / 2014

Segretario Generale

Luca Uguccioni

Assessore Urbanistica, Città Storica e Ambiente

Patrizia Gabellini

Direttore Settore Piani e Progetti Urbanistici

Francesco Evangelisti



COMUNE DI BOLOGNA / PIANO OPERATIVO COMUNALE / 2009

VARIANTE / RIQUALIFICAZIONE DELL'AUTOSTAZIONE DELLE CORRIERE



Indice

Dichiarazione di sintesi	5
Allegati:	12
- pareri delle Autorità Ambientali	
- note del Comune di Bologna in merito ai pareri pervenuti	

Gruppo di lavoro

Rosanna Bandini, Barbara Baraldi, Claudio Bolzon, Laura Cantagalli, Nadia Cattoli, Maxia Cazzola, Lara Dal Pozzo, Donatella Di Pietro, Valentina Disarò, Francesco Evangelisti, Marco Farina, Giovanni Fini, Costanza Giardino, Stefania Gualandi, Fiorenzo Mazzetti, Roberta Mazzetti, Marika Milani, Serena Persi Paoli, Claudio Savoia, Giancarlo Sgubbi, Nelvis Sovilla, Francesco Tutino, Paola Vita, Daniele Zappi.



COMUNE DI BOLOGNA / PIANO OPERATIVO COMUNALE / 2009

VARIANTE / RIQUALIFICAZIONE DELL'AUTOSTAZIONE DELLE CORRIERE

Dichiarazione di sintesi

Il presente documento costituisce la Dichiarazione di Sintesi, ai sensi dell'art. 5 comma 2 della LR 20/00 e smi, inerente la procedura di Valsat svolta relativamente alla Variante al POC per l'intervento di riqualificazione dell'edificio dell'Autostazione delle corriere di Bologna.

L'area in esame si trova in posizione strategica sia rispetto al centro della città sia rispetto ai principali sistemi di trasporto e comunicazione, in particolare con la Stazione Centrale delle ferrovie con la quale è in diretto collegamento, e confina a sud con le mura cittadine e il Parco della Montagnola, a nord con viale Masini, a ovest con via dell'Indipendenza e a est con via Capo di Lucca.

Il Ptcp della provincia di Bologna inserisce l'area all'interno del Polo funzionale della Stazione di Bologna (art. 9.4): lo stesso perimetro è confermato dal Psc, art. 8.2. Il Piano della Mobilità Provinciale individua l'area Stazione-Autostazione come internodo tra la Ferrovia, il Sistema Ferroviario Metropolitano, il Trasporto Pubblico Locale e il trasporto privato su gomma. L'area oggetto di trasformazione è classificata come **Ambito storico tessuti compatti n 15**, come stabilito dal Psc del Comune di Bologna. L'edificio dell'Autostazione inoltre ricade all'interno del "Piano di valorizzazione Commerciale e Qualificazione dell'area compresa tra Stazione Centrale, Bovi Campeggi, Manifattura delle Arti e piazza dell'VIII Agosto", ed è classificato dal Rue come Edificio di interesse documentale del moderno (art. 57 del Rue).

"Autostazione di Bologna S.r.l." è una società strumentale di Comune e Provincia di Bologna per lo svolgimento del servizio di gestione del terminal delle corriere soggetta alla direzione e al coordinamento dei due enti.

Il Comune di Bologna, vista la proposta del Consiglio d'Amministrazione della Società inerente un primo intervento di riqualificazione dell'immobile e la previsione degli investimenti necessari per realizzarlo, nel 2009, ha deciso di concedere un nuovo diritto di superficie oneroso a partire dal 1/1/2011 per la durata di trenta anni per l'area di terreno con sovrastante stazione di proprietà del Comune di Bologna medesimo.

La variante al POC propone alcuni interventi volti alla riqualificazione della autostazione, coerentemente con uno studio di fattibilità, presentato dalla società "Autostazione di Bologna" al Comune ed alla Provincia di Bologna.

La proposta, valutata da un tavolo tecnico interistituzionale, è stata assunta dalle Amministrazioni locali, che hanno predisposto un documento di indirizzo per le successive fasi di progettazione.

Tale documento, nel richiamare l'indicazione di Polo funzionale attribuita alla infrastruttura dal PTCP, ne ha confermato il carattere strategico nell'ambito del sistema della mobilità metropolitana. Peraltro, alla luce della specificità degli interventi proposti che confermano sia il ruolo del polo funzionale così come definito dal PTCP, sia quanto previsto dall'Accordo Territoriale firmato nel luglio del 2006 relativo al Polo Funzionale della nuova Stazione Ferroviaria di Bologna in relazione alle connessioni con l'Autostazione e piazza XX Settembre, non si è ravvisata la necessità di sottoscrivere uno specifico Accordo Territoriale.



COMUNE DI BOLOGNA / PIANO OPERATIVO COMUNALE / 2009

VARIANTE / RIQUALIFICAZIONE DELL'AUTOSTAZIONE DELLE CORRIERE

Lo Studio di Fattibilità definitivo è stato trasmesso all'Amministrazione Comunale nel giugno 2013, PG 153028/13, e con Delibera di Giunta P.G. 159716/2013 del 09/07/2013, riconoscendone i numerosi elementi di interesse pubblico, è stato dato mandato di avviare il procedimento di inserimento dell'intervento di riqualificazione dell'Autostazione in variante al POC vigente. Nel settembre 2013 si è riunita la Conferenza dei Servizi, convocata da Autostazione di Bologna srl, per la valutazione dello Studio di Fattibilità, che si è conclusa senza rilevare motivi ostativi al proseguimento dell'iter progettuale; alla conferenza oltre al proponente l'intervento ed il Comune di Bologna, hanno partecipato Arpa, Ausl, Soprintendenza per i beni architettonici e per il Paesaggio, Hera, Consorzio della chiusa di Casalecchio e del canale di Reno, Telecom, Lepida spa, SRM Reti e mobilità. A seguito delle indicazioni ricevute nell'ambito della Conferenza, lo studio di Fattibilità è stato integrato con materiale sostitutivo e con documentazione integrativa.

La variante urbanistica si è resa necessaria poichè compete al Piano Operativo Comunale la possibilità di attivare negli Ambiti Storici, per motivi di interesse pubblico puntualmente determinati, specifici interventi in deroga ai principi stabiliti dall'art. A-7 comma 3 della Lr 20/2000; in questo caso la deroga si sostanzia nella possibilità di ampliamento fino a un massimo di 1450 mq (Sul) e 5150 mc. Con la presente variante viene inoltre introdotta la possibilità di insediare anche attività alimentari all'interno della struttura, accogliendo l'indirizzo delle più recenti normative di settore.

Il progetto da predisporre potrà prevedere una ampia gamma di funzioni integrative in grado di rendere maggiormente funzionale ed accogliente l'autostazione: si assumono come obiettivi primari la razionalizzazione dell'accesso da piazza XX settembre, la migliore utilizzazione del parcheggio interrato, la migliore qualificazione degli spazi commerciali e dei pubblici esercizi al piano terra e la riutilizzazione degli spazi la primo piano per usi direzionali e ricettivi. L'intervento prevede inoltre la riqualificazione di spazi pubblici esterni all'area in diritto di superficie alla società Autostazione di Bologna s.r.l., richiamati alle lettere d) ed e) del paragrafo 3. Dotazioni territoriali della Scheda Norma.

La modalità di definizione progettuale e di realizzazione degli interventi sarà attuata con una finanza di progetto, sulla base dello studio di fattibilità e delle linee guida, una volta approvata la variante al POC.

6

Costituiscono elaborati di variante, oltre alla Relazione Illustrativa, l'elaborato Normativo, il Documento Programmatico per la qualità urbana, la Relazione di fattibilità economico-finanziaria, il documento di Valsat, lo Studio geologico sismico, la tavola 1 del POC e la tavola dei vincoli.

Il Piano è stato presentato al Quartiere San Vitale: il Consiglio ha espresso parere favorevole, PG 92303/14 del 02/04/2014.

La variante è stata quindi adottata con Delibera di CC n 116943/2014 del 12/05/2014.

Il Piano adottato, comprensivo del Documento di Valsat, è stato inviato agli Enti interessati e alle autorità ambientali (Arpa, Ausl, Soprintendenza per i Beni Archeologici, Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici, Autorità di Bacino del Reno, Consorzio della Chiusa di Casalecchio).

La variante è stata pubblicata sul Bollettino Ufficiale Telematico (BURERT) della Regione Emilia Romagna n. 170 del 18 giugno 2014; nel periodo di deposito, dal 19/06/2014 al 18/08/2014, non sono pervenute osservazioni in merito al Piano adottato.

Le autorità ambientali competenti si sono espresse con parere favorevole con prescrizioni (vedi Allegato 1).

In data 10/10/2014, P.G. 290982/14, il Comune di Bologna ha inviato alla Provincia una Documentazione integrativa contenente una nota di commento ai pareri pervenuti (vedi Allegato 2) con la quale si dà atto di come verranno recepite le prescrizioni, o si motiva il mancato recepimento.

In base a tali pareri, la Provincia di Bologna, in quanto autorità competente per la procedura di Valsat, con Delibera di Giunta Provinciale n° 441, P.G. 164214 del 18/11/2014, ha espresso le proprie valutazioni ambientali ai sensi dell'art. 5, comma 7, della vigente LR n. 20/2000, e le riserve al Piano ai sensi dell'art. 34 comma 6 della medesima LR.

In merito alla Valsat, la Delibera conclude come segue:

“Acquisita e valutata tutta la documentazione presentata, nonché i pareri degli Enti competenti in materia ambientale, la Provincia di Bologna esprime una valutazione positiva sulle previsioni della variante al POC e sulla ValSAT, a condizione che siano recepite le valutazioni riportate nell'allegato parere in materia di vincolo sismico e che siano esplicitamente previsti gli approfondimenti richiesti dagli Enti competenti in materia ambientale.”

Tutele e vincoli interessanti l'area

Per verificare la coerenza dell'opera con i vari strumenti di pianificazione vigenti, è stata analizzata la Tavola Unica del PSC, in quanto sintesi dei vincoli e tutele dello strumento urbanistico comunale e di quelli sovraordinati.

E' stata pertanto predisposta la Tavola dei vincoli e, ai sensi dell'art. 19.3. quinquies della L.R. 20/2000, sono stati sinteticamente riportati le tutele ed i vincoli, desunti dalla Tavola, che hanno ricadute sull'area interessata dalla trasformazione, con una nota in merito alla loro compatibilità rispetto all'intervento di progetto.

L'area è interessata dalle seguenti tutele e vincoli:

Tutele

Elementi naturali e paesaggistici

- Beni paesaggistici tutelati dalla normativa precedente il D.Lgs.42/2004
- Testimonianze storiche e archeologiche*
- Zona di media potenzialità archeologica
- Viabilità storica tipo II

Vincoli

Infratrutture, suolo e servitù



COMUNE DI BOLOGNA / PIANO OPERATIVO COMUNALE / 2009

VARIANTE / RIQUALIFICAZIONE DELL'AUTOSTAZIONE DELLE CORRIERE

- Strade
- Pericoli per la navigazione aerea: tipologia 2 (Tav. PC01A), tipologia 4a - Impianti eolici - area di incompatibilità assoluta (Tav. PC01C)
- Superfici di delimitazione degli ostacoli: superficie conica - pendenza 1:20
- Ostacoli alla navigazione aerea: aree interessate da superfici di delimitazione degli ostacoli a quota variabile (allegato A)

Elettromagnetismo

- Elettrodotti ad alta e media tensione
- Cabine ad alta e media tensione
- Emissione radio/televisiva: area di localizzazione degli impianti
- Impianti di telefonia mobile: area con divieto di localizzazione

Dall'esame eseguito non sono emersi elementi in contrasto con tali strumenti.

Sintesi degli effetti valutati nel Documento di Valsat

Nella scheda di ValSAT del Piano adottato sono state analizzate le componenti ambientali che possono essere influenzate dall'attuazione del progetto di riqualificazione, presentando sia le valutazioni proprie di ogni singola matrice, sia verificando il rispetto delle misure di sostenibilità indicate nella Valsat del PSC per ogni componente. Sono inoltre state individuate le mitigazioni e compensazioni necessarie per il rispetto delle misure di sostenibilità.

Le componenti analizzate sono:

- Aria
- Rumore
- Acqua
- Suolo e sottosuolo
- Rifiuti
- Energia
- Elettromagnetismo
- Verde e spazio pubblico
- Mobilità.

Da tali valutazioni è emerso che il nuovo carico urbanistico ed i nuovi flussi conseguenti la riqualificazione del complesso edilizio non determinano una modifica sostanziale del carico veicolare, delle emissioni e concentrazioni in atmosfera, della ricadute acustiche e sul sistema idrico esistente.

Si è ritenuto comunque importante prevedere alcune misure per la sostenibilità quali:

- la sistemazione dell'area esterna verso piazza XX Settembre, creando una piazza pedonale qualificata.
- la valorizzazione del percorso a lato della mura, creando un collegamento pedonale e/o ciclabile tra la zona dell'Autostazione e di Piazza XX Settembre con via del Pallone e via Capo di Lucca.

- la messa in sicurezza ed il miglioramento dei percorsi e degli attraversamenti pedonali nei pressi dell'accesso di via Capo di Lucca.

Da un punto di vista acustico, è stato richiesto di presentare la DOIMA nelle successive fasi progettuali, analizzando in particolare l'ubicazione delle eventuali aree di carico/scarico merci, e il posizionamento dei nuovi impianti tecnici, al fine di limitare quanto più possibile le immissioni sonore presso i ricettori potenzialmente impattati, tra i quali la confinante zona verde, prevedendo se necessario soluzioni di mitigazione.

Relativamente al sistema idrico le misure di sostenibilità individuate riguardano:

- il controllo dei consumi (max di 130 l/ab/g);
- la realizzazione di reti separate con recapito alla fognatura pubblica mista delle acque nere;
- per le acque bianche, la valutazione del loro riuso o la predisposizione di sistemi di drenaggio nel terreno o il recapito nell'adiacente Canale Aposa - Moline, previo nullaosta del Consorzio della Chiusa di Casalecchio.

Relativamente al carico sul sistema fognario, la riqualificazione potrà portare un minor carico sulle fognature in quanto è prevista la riduzione di impermeabilizzazione in piazza XX Settembre.

Per gli aspetti del suolo e sottosuolo, relativamente alla presenza dell'officina e della centrale termica, in quanto potenzialmente contaminanti, nelle successive fasi di progettazione saranno da accertare le attività svolte in sito ed eventualmente predisporre un piano di indagine ai sensi dell'articolo 242 del DLgs 152/2006 e smi.

Le misure per la sostenibilità relative all'aumento della produzione dei rifiuti, conseguente all'aumento del carico urbanistico, consistono nell'individuazione di spazi idonei per il deposito delle diverse frazioni e la facilità di accesso per il ritiro da parte del Gestore del servizio. La taratura del servizio di raccolta verrà effettuata sulla base della quantità di rifiuti prodotti e della verifica sulla assimilabilità ai rifiuti urbani.

Relativamente agli aspetti energetici, si prevede una sostanziale diminuzione dei consumi di energia primaria e la riduzione delle emissioni di CO2 in atmosfera, grazie alla riqualificazione del sistema edificio/impianto.

Dovranno essere previsti impianti ad energia rinnovabili, ed in particolare di solare termico e fotovoltaico con pannelli piani su falde secondarie, al fine di minimizzarne l'impatto visivo dal Parco della Montagnola, nel rispetto dei vincoli imposti dal RUE.

Ai fine della sostenibilità è comunque importante tendere al raggiungimento della classe energetica "A" con interventi di isolamento sull'involucro edilizio, compatibili con il rispetto dei vincoli imposti dal RUE.



COMUNE DI BOLOGNA / PIANO OPERATIVO COMUNALE / 2009

VARIANTE / RIQUALIFICAZIONE DELL'AUTOSTAZIONE DELLE CORRIERE

L'impatto potenziale relativamente all'elettromagnetismo potrebbe essere rappresentato dalla realizzazione di una nuova cabina MT/bt nella medesima posizione di una cabina esistente, ma con trasformatori di potenza superiore. Le misure di sostenibilità consistono essenzialmente nella verifica dei limiti normativi vigenti ed in prescrizioni costruttive/gestionali.

Relativamente al verde e spazio pubblico la sostenibilità dell'intervento è legata allo sviluppo e al miglioramento delle connessioni con le aree verdi limitrofe, in particolare con il giardino della Montagnola attraverso il percorso in fregio alle vecchie mura, in modo da aumentare anche la permeabilità est-ovest tra le aree antistanti l'Autostazione su via Indipendenza e via Capo di Lucca - via del Pallone. Inoltre la realizzazione della piazza pubblica sulla porzione di Piazza XX Settembre antistante l'Autostazione favorirà la ricucitura degli spazi verdi presenti.

Relativamente agli aspetti di mobilità per la sostenibilità dell'intervento sono indicati gli approfondimenti da effettuare nelle successive fasi progettuali, in particolare lo studio dell'assetto circolatorio all'intersezione tra via Capo di Lucca e viale Masini.

Conclusioni

Il Comune di Bologna, visti i pareri delle Autorità Ambientali competenti, il parere espresso dalla Provincia di Bologna ai sensi dell'art. 5 comma 7 della LR 20/00 e s.m.i, in sede di approvazione della Variante ha provveduto a recepire le prescrizioni formulate dagli Enti, così come controdedotte nella nota inviata alla Provincia di Bologna. Tale recepimento e accoglimento ha consentito di perfezionare le disposizioni del POC in materia ambientale, garantendo un esito che può essere definito di piena sostenibilità ambientale e territoriale delle trasformazioni previste dalla Variante.

ALLEGATI



BO/M

Bologna

- 9 LUG 2014

**Ministero dei beni delle attività
culturali e del turismo**

*Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici
per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia
Via IV Novembre 5, 40123 Bologna
telefono 051-6451311 fax 051-6451380*

*Al Comune di Bologna
Dipartimento Riqualificazione Urbana
Piazza Liber Paradisus, 10
40124 BOLOGNA
protocollogenerale@pec.comune.bologna.it*

e p. c.

*Alla Direzione Regionale per i Beni Culturali
e Paesaggistici dell'Emilia-Romagna
Strada Maggiore, 80
40124 BOLOGNA
mbac-dr@mailcert.beniculturali.it*

*Alla Soprintendenza per i Beni
Archeologici dell'Emilia Romagna
Via Belle Arti, 52
40122 BOLOGNA
sba-ero@beniculturali.it*

*prot. 9640
class. 34.19.04*

*Risposta al foglio n. 168982/2014
(ns. prot. 8065 del 13.06.2014)*

OGGETTO : Comune di Bologna – Immobile e area di pertinenza denominato Autostazione in Viale Masini e Via Indipendenza;

Variante al POC finalizzata all'inserimento dell'intervento di riqualificazione dell'autostazione delle corriere di Bologna, individuata dal PSC come "Ambito Storico" (art. 60 del RUE). Adozione. Deposito degli atti per osservazioni.

L.R. n. 20/2000 e s.m.i.

Parere

In riferimento all'oggetto ed alla richiesta pervenuta con nota indicata a margine, esaminata la documentazione trasmessa, visto l'art. 3 del D.D.R. del 18.03.2014, questa Soprintendenza ribadisce quanto rilevato con nota n. 16454 del 29.10.2013 le cui osservazioni, anticipate in sede di conferenza di servizi, si richiamano e si riportano di seguito.

"L'area oggetto dello studio di fattibilità è ricompresa in ambito di tutela paesaggistica con D.M. del 21.03.1956 (ex Legge 1497/1939), tuttora valido ai sensi dell'art. 157 della Parte Terza del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.

Si rileva inoltre, che sul confine meridionale della suddetta area sorgono i " ruderi dell' antica Cittadella e del contiguo tratto di mura del sec. XIV" (foglio 162, p.lla A) (tutelati con D.M. del

16.03.1960, emesso ai sensi della Legge 1089/39) e che in generale il contesto urbano in cui si inserisce l'autostazione comprende beni culturali quali il Parco della Montagnola (tutelato con D.D.R. del 30.12.2009, emesso ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.), il Cassero di Porta Galliera (tutelato con D.M. del 16.03.1960 ex Legge 1089/39), il complesso della stazione ferroviaria centrale (tutelato con D.S.R. del 22.11.2002 ex D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.), Piazza XX Settembre e il Ponte di Galliera e spazi pubblici (vie e piazze) tutelate ai sensi dell'art. 10 comma 4 lett.g) del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.

Pertanto, vista l'elevata valenza architettonica ed urbanistica del contesto di riferimento e la conseguente rilevanza dell'autostazione quale elemento di collegamento dello spazio urbano in esame, appare necessario acquisire un quadro conoscitivo più ampio, che indichi, attraverso opportuni elaborati, gli immobili interessati - sia direttamente che indirettamente - ivi inclusi i beni culturali esistenti al contorno e gli spazi di connessione relativi.

Considerato inoltre che nell'area comprendente Piazza XX Settembre e Viale Pietramellara sono previste rilevanti trasformazioni connesse anche al sistema della mobilità urbana (sottopassaggi, stazione filo tramviaria, ecc.) è necessaria una valutazione più esaustiva, sulla base di riflessioni complessive che tengano anche conto delle numerose e significative trasformazioni storiche dell'area, nell'intento di mettere a punto un progetto che eviti l'inserimento di opere, prive di interrelazioni, e/o semplicemente giustapposte tra loro.

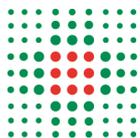
Infine si osserva che la documentazione pervenuta non si sviluppa con un approccio metodologico finalizzato all'analisi e allo studio degli impatti sui beni culturali presenti e pertanto non consente una valutazione degli interventi ipotizzati.

IL SOPRINTENDENTE
(arch. Paola Grifoni)



Responsabile del procedimento: Arch. Paola Zigarella





Dipartimento di Sanità Pubblica
Area Igiene e Sanità Pubblica
UOC Igiene e Sanità Pubblica Città
UOS Igiene Edilizia/Urbanistica

Il Responsabile

Comune Di Bologna - Protocollo
Generale
protocollogenerale@pec.comune.bologna.it
c.a. Arch Francesco Evangelisti

OGGETTO: Variante al POC finalizzata all'inserimento dell'intervento di riqualificazione dell'Autostazione delle corriere di Bologna

In esito alla VS nota Protocollo 168982/2014 del 9/6/2014, preso atto degli obiettivi di miglioramento e delle finalità dell'intervento di riqualificazione, volte a valorizzare gli spazi pubblici adiacenti all'edificio, razionalizzando la funzione principale dell'area, oltre a migliorare l'utilizzo del parcheggio interrato e la sicurezza e il completamento dei percorsi di mobilità lenta limitrofi all'edificio, ai sensi dell'art. 5 della L.R. 20/2000, si esprime parere favorevole condizionato all'adozione delle misure di sostenibilità indicate nella ValSAT, richiamando in particolare l'attenzione sulla necessità di:

1. Individuare soluzioni progettuali volte al contenimento dell'impatto dei flussi veicolari sulla rete stradale di confluenza, con particolare riferimento ai flussi in ingresso e uscita dal parcheggio interrato:

- razionalizzazione dei flussi veicolari, ciclabili e pedonali all'intersezione tra via Capo di Lucca e viale Masini al fine di limitarne al minimo le interferenze reciproche;
- mantenere a doppio senso di marcia la rampa di ingresso/uscita dal parcheggio su viale Masini per non sovraccaricare l'uscita su via Indipendenza con la totalità dei flussi generati dal nuovo intervento.

2. Prevedere un efficace azione di coordinamento per garantire la compatibilità del futuro cantiere con la presenza di attività che dovranno continuare il proprio lavoro e la continuità dei servizi di autostazione.

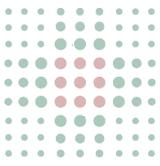
3. Verificare, in conformità a quanto previsto nell'articolo 49 del RUE, la possibile delocalizzazione della cabina esistente per la quale è previsto il potenziamento, garantendo in ogni caso che tutte le distanze di prima approssimazione (DPA) associate alla rete di trasporto, distribuzione e produzione dell'energia elettrica esistenti o di nuova realizzazione, anche a servizio degli impianti di produzione di energia rinnovabile, non interessino zone in cui è prevista la presenza di persone per periodi superiori a 4 ore giornaliere.

UOS Igiene Edilizia/Urbanistica

Via Boldrini 12 – 40121 Bologna (BO)
Tel . +39.051.639.2905 Fax . +39.051.255340
segreteria.ediliziacentro@ausl.bologna.it
dsp@pec.ausl.bologna.it

Azienda USL di Bologna

Sede legale: via Castiglione, 29 - 40124 Bologna
Tel +39.051.6225111 fax +39.051.6584923
Codice fiscale e partita Iva 02406911202



Qualora non sia possibile eliminare l'interferenza delle DPA, sarà necessario schermare gli elementi che provocano le emissioni.

Firmato digitalmente da:
Mariaelisa Damiani

Responsabile procedimento:
Mariaelisa Damiani

UOS Igiene Edilizia/Urbanistica

Via Boldrini 12 – 40121 Bologna (BO)
Tel . +39.051.639.2905 Fax . +39.051.255340
segreteria.ediliziacentro@ausl.bologna.it
dsp@pec.ausl.bologna.it

Azienda USL di Bologna

Sede legale: via Castiglione, 29 - 40124 Bologna
Tel +39.051.6225111 fax +39.051.6584923
Codice fiscale e partita Iva 02406911202



Bologna, 21 LUG 2014

MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI
Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna
- Bologna -

Cod. Fisc. 80076750373

Al Comune di Bologna
Dipartimento di Riqualificazione Urbana
Piazza Liber Paradisus 10
40124 Bologna
Protocollogenerale@pec.comune.bologna.it

Prot. N. 8442 Pos. Archivio 8/2 Class. 319011 Risposta al Foglio del
Allegati Div. Sez. N.

OGGETTO: BOLOGNA – Immobile e area di pertinenza denominato Autostazione in Viale Masini e via Indipendenza – Variante al POC finalizzata all’inserimento dell’intervento di riqualificazione dell’autostazione delle corriere di Bologna, individuato dal PSC come “Ambito Storico” – Adozione – Deposito degli Atti per adozione

p.c. Alla Direzione Regionale
per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna
Strada Maggiore 80 Bologna
FAX 051-4298277

p.c. Soprintendenza Beni Architettonici
e paesaggistici per le province di Bologna
Modena e Reggio Emilia
via IV novembre 5 – 40123 Bologna
fax 051-~~264248~~ 6451380

Con riferimento all'oggetto,

- **Presa visione** della documentazione trasmessa
- **tenuto conto** della natura pubblica del committente e del carattere di pubblica utilità dell'opera in oggetto;
- **considerato** quanto prescritto dall'art. 28, comma 4 del D.Lgs. 42/2004 ("Codice dei beni culturali e del paesaggio", con successive integrazioni e modifiche) e dagli artt. 95-96 del D. Lgs. 163/2006 ("Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE")
- **considerato** che l'area in oggetto ricade in una fascia territoriale a media potenzialità archeologica, caratterizzata dalla presenza di resti strutturali di epoca postantica riconducibili al sistema difensivo di XIV secolo e al successivo sviluppo urbanistico;
- **vista** la documentazione d'archivio in proprio possesso;
- **considerato** che nell'area, sono stati eseguite indagini archeologiche preventive e scavi sia a seguito di interventi di riqualificazione del Cassero di Porta Galliera e del piazzale antistante l'Autostazione, sia nell'ambito di verifica preventiva dell'interesse archeologico propedeutico all'intervento di riqualificazione della Stazione ferroviaria ;
- **preso atto** che nello studio di fattibilità non è stata compresa la relazione archeologica preliminare prevista dall'art. 95, c. 1 del D. Lgs. 163/2006;
- **ritenuto**, tuttavia, di non esercitare in questo caso specifico la facoltà, prevista dalla legge, di richiedere la redazione e l'invio della relazione archeologica preliminare, in quanto i dati d'archivio sono sufficientemente esaustivi;
- **considerata** l'elevata valenza architettonica ed urbanistica del contesto di riferimento
- **ravvisato**, sulla base della raccolta e dell'elaborazione degli elementi conoscitivi in proprio possesso, l'esistenza di un interesse archeologico nell'area oggetto di intervento di riqualificazione;

questa Soprintendenza, ai sensi dell'art. 95, c. 3 del D. Lgs. 163/2006, ritiene che tutti gli interventi che potranno essere previsti nell'area dell'autostazione dovranno essere assoggettati alla procedura della "verifica preventiva dell'interesse archeologico" prevista dagli artt. 95-96 del citato decreto e definita dal punto di vista operativo dalla circ. 10 del 15/06/2012 della Direzione Generale per le Antichità del Ministero per i Beni e le Attività Culturali ("Procedure di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi degli artt. 95 e 96 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i. Indicazioni operative in merito alle attività di progettazione ed esecuzione delle indagini archeologiche").

Ai sensi dell'art. 96, c. 1, dovrà essere prevista, pertanto, in fase di progettazione preliminare l'esecuzione di indagini preventive (carotaggi e/o saggi archeologici) tali da assicurare un'adeguata campionatura dell'area interessata dai lavori e da permettere di valutare la presenza, la consistenza e la profondità degli eventuali depositi archeologici. Come previsto dal medesimo articolo, qualora all'esito delle indagini preventive emergano elementi archeologicamente significativi, si procederà, in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, all'esecuzione di sondaggi e scavi in estensione, a seguito dei quali si valuterà la compatibilità dell'opera pubblica con la tutela del patrimonio archeologico e potranno rendersi necessarie modifiche anche sostanziali del progetto.

La lettura dei carotaggi e l'assistenza all'esecuzione dei saggi archeologici preventivi, nonché degli eventuali sondaggi e scavi successivi, dovranno essere affidati ad operatori archeologi di provata professionalità esterni all'Amministrazione, che opereranno sotto la direzione scientifica di questa Soprintendenza e dovranno mettersi in contatto con il Funzionario territorialmente competente.


IL SOPRINTENDENTE
Dott. Marco Edoardo Minoja
IL FUNZIONARIO TERRITORIALMENTE COMPETENTE
Dott. Renata Curina



Referente istruttoria:
Dott.ssa Renata Curina

Autorità di Bacino del Reno

PO Assetto Rete Idrografica

Bologna, 4 Settembre 2014

Prot. AR/2014/1084

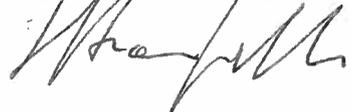
Comune di Bologna
Dipartimento Riqualificazione Urbana
Settore Piani e Progetti Urbanistici
Piazza Liber Paradisus, 10 - torre A
40129 Bologna (BO)

Oggetto: Variante al POC finalizzata all'inserimento dell'intervento di
riqualificazione dell'autostazione delle corriere di Bologna.
(Vs. richiesta di parere inviata tramite PEC Prot. 168982/2014)

Si comunica che la variante in oggetto non è sottoposta al parere
dell'Autorità di Bacino in quanto essa non appare interessare aree nelle quali è
previsto tale parere.

Cordiali saluti.

Ing. *Gabriele Strampelli*



CONSORZIO della CHIUSA di CASALECCHIO e del CANALE di RENO
Via della Grada 12 40122 Bologna
Tel.051.6493527 Fax 051.5280238

Prot.Ilo cons.le n.733

Spett.le
COMUNE DI BOLOGNA
Settore Piani e Progetti Urbanistici
Alla c.a. dell'Arch. Francesco Evangelisti

Dalla visione degli elaborati inviati , risulta che di fatto i lavori non interessano la struttura originale del canale e non impediranno il regolare e continuo flusso dell'acqua, pertanto questo Consorzio non eccepisce alcunché all'esecuzione degli stessi. Gli eventuali materiali accidentalmente caduti nell'alveo dovranno essere, prima della conclusione dei lavori, raccolti e trasportati in discarica. L'immissione delle acque chiare, come già segnalato nella conferenza dei servizi, è compatibile con le funzioni svolte dal canale per cui se ne raccomanda la realizzazione. Con l'occasione, si chiede una tavole indicante la presenza dei servizi che attraversano il canale, ciò al fine di evitare , in occasione di futuri lavori, pericolosi contatti.

Distinti saluti

IL SEGRETARIO
Dott. Fabio Marchi

Protocollo n. PGB0/2014/12796
Bologna, 19/09/2014
Rif. Prot. ARPA PGB0/2014/7886 del 09/06/2014
Fascicolo 2014/XXXI.001/73
SINA 2046/14

Spett.le
Comune di Bologna
Dipartimento Riqualificazione Urbana
Settore Piani e Progetti Urbanistici
U.I. Giuridico Amministrativa
P.zza Liber Paradisus, 10 - Torre A
40129 Bologna
protocollogenerale@pec.comune.bologna.it

Oggetto: Variante al POC Comune di Bologna – Intervento di riqualificazione dell’Autostazione delle corriere. Provvedimento adottato dal Consiglio Comunale con Delibera OdG n. 222 del 12/05/2014. Vs Rif. PEC prot. 168982/2014 del 09/06/2014.

Trattasi di Variante al vigente Piano Operativo Comunale (POC) adottata con Delibera C.C. OdG n. 222 PG n. 116943 del 12/05/2014

Edificabilità complessiva:

Superficie Territoriale (St) = 17.880 mq

Sul esistente seminterrata = 10.860 mq

Vt esistente = 45.780 mc

Sul in ampliamento = fino a un massimo di 1450 mq

Vt in ampliamento = 5150 mc, di cui 425 mc posizionabili in copertura.

Tra le opere di riqualificazione previste vi sono:

- l’ampliamento, da realizzarsi principalmente sul retro dell’edificio, nel limite il rapporto con le pensiline, mentre al di sotto dell’aggetto del fronte;
- l’eliminazione del parcheggio a raso antistante il fronte dell’edificio ed in fregio alla via Indipendenza;
- la realizzazione di un’unica centrale termica e frigorifera ad alto rendimento ed un impianto solare termico e fotovoltaico;
- il miglioramento degli accessi pedonali e ciclabili ed i collegamenti con il parco Montagnola, il centro storico e con gli altri punti di interesse costituenti il polo funzionale della stazione;
- l’incremento della disponibilità di posti auto del parcheggio interrato.

Le opere di riqualificazione ed ampliamento dell’Autostazione si attuano mediante intervento edilizio diretto.

Per quanto attiene agli **Usi** previsti si rileva:

- l'uso “commercio in medio-grandi strutture (4b)“, è previsto nella scheda norme, mentre nella relazione illustrativa risulta sia tra quelli non ammissibili esclusi nell'ambito che tra quelli ammessi in subordine alla verifica di ammissibilità di cui all'art. 29 del Rue. Si precisa comunque che l'insediamento di tale uso, perché riconducibile alla definizione di **centro commerciale** di cui al Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 114 e quindi di insediamento compreso nell' Allegato IV punto 7 b della parte seconda del D.Lgs 152/06, è **subordinato alla verifica di assoggettabilità ai sensi del D.Lgs 152/06 da gestirsi nell'ambito delle procedure contenute nella LR 9/99.**
- l'uso “distribuzione di carburanti (4f)” non è previsto nella scheda norme, mentre nella relazione illustrativa risulta sia tra quelli non ammissibili esclusi nell'ambito che tra quelli ammessi in subordine alla verifica di ammissibilità di cui all'art. 29 del Rue
- si esprimono perplessità relativamente all'uso 5a - Accoglienza in alberghi, pensioni, motel, locande, ostelli, studentati, in ragione della compatibilità acustica di difficile raggiungimento soprattutto nel periodo notturno.

Si rende pertanto almeno necessario un allineamento della documentazione di variante e, nel caso di insediamento dell'uso 4b, si rende necessaria anche la verifica di assoggettabilità nell'ambito della quale ARPA si riserva di esprimersi compiutamente.

Per quanto attiene alla matrice **acque** si rileva:

- l'area é già fortemente impermeabilizzata;
- con la riduzione delle zone di parcheggio esterno al di sotto delle quali non sono presenti locali interrati, è prevedibile una maggiore permeabilità dell'area ed un minor carico sulle fognature;
- e' prevista la realizzazione di reti fognarie interne separate per acque reflue domestiche e meteoriche e, per queste ultime, l'eventuale realizzazione di sistemi di recupero e/o drenaggio. Per quanto riguarda la predisposizione di sistemi di drenaggio nel terreno per lo smaltimento di acque meteoriche si precisa che la soluzione è applicabile esclusivamente al suolo o nei suoi strati superficiali in quanto lo scarico nel sottosuolo è vietato (vedasi DGR 286/2005 punto 9 e D.Lgs 152/06 art. 104)

Si valuta invece positivamente il recapito della rete separata acque meteoriche nel Canale Aposa Moline, peraltro già richiesto dal Consorzio della Chiusa di Casalecchio nel corso della Conferenza dei Servizi de 25/09/2013.

Eventuali acque reflue industriali, diverse da quelle considerate, dovranno essere recapitate alla pubblica fognatura acque reflue urbane mediante rete fognaria interna separata.

Per quanto riguarda i vincoli derivanti dalla presenza di **campi elettromagnetici** a bassa ed alta frequenza si dichiara:

- che l'impatto potenziale può essere dovuto, relativamente alle Alte frequenze, alla presenza degli impianti di telefonia mobile, relativamente alle Basse frequenze, alla presenza di cabine MT/bt e cavi MT, nonché alla riqualificazione degli impianti e delle fonti energetiche di approvvigionamento.
- la realizzazione di una nuova cabina MT/bt nella medesima posizione di una cabina esistente ma con trasformatori di potenza superiore e, qualora non sia possibile eliminare l'interferenza delle DPA con le aree in cui è prevista la permanenza di persone per periodi superiori a 4 ore/giorno, sarà necessario schermare gli elementi che provocano le emissioni.
- La realizzazione di tutte le eventuali nuove linee MT in cavo interrato ed elicordato.

Con la documentazione disponibile non è possibile eseguire valutazioni di dettaglio, pertanto si prende atto di quanto dichiarato ricordando che gli usi insediati dovranno essere puntualmente verificati e dimostrati in fase progettuale del permesso di costruire nel rispetto della normativa vigente in materia.

Il parere relativo alla realizzazione della nuova cabina di trasformazione MT/bt ed relativa posa delle linee in media tensione, verrà espresso da ARPA solo a seguito della presentazione da parte del proprietario/gestore, del **progetto definitivo per i nuovi elettrodotti** (cabina di trasformazione e/o nuove linee in media tensione, se necessarie) redatto ai sensi della L.R. 10/93. In relazione a ciò si ricorda che sarà cura del proprietario/gestore delle cabine di trasformazione MT/bt e delle linee in media tensione di fornire le distanze di prima approssimazione riferite dai muri di contenimento del locale di trasformazione (orizzontale e verticale), mentre la proprietà del lotto dovrà indicare le destinazioni d'uso ed i relativi tempi di permanenza (se superiori o inferiori alle quattro ore giornaliere), delle aree eventualmente impattate dalle estensioni delle singole DPA.

Per quanto attiene a **suolo e sottosuolo** non è stata considerata la necessità di procedere o definire le procedure di verifica della qualità dei terreni. Nel caso in cui, nel corso delle operazioni di scavo, vengano individuati eventuali focolai di contaminazione del suolo dovranno essere comunque avviate le procedure di cui al D. Lgs 152/06 parte quarta -Titolo quinto nel testo vigente. La realizzazione delle opere nelle aree eventualmente interessate dalla contaminazione sarà subordinata al rispetto delle prescrizioni contenute nella Delibera Provinciale di approvazione del Piano di Bonifica e/o del Progetto Definitivo di Messa in Sicurezza Permanente.

Per quanto attiene alle **emissioni in atmosfera** della nuova centrale termica e frigorifera si rimandano le valutazioni di merito al procedimento di Autorizzazione Unica Ambientale/ Autorizzazione Energetica, oggi in capo alla Provincia di Bologna, nel merito della quale ARPA è chiamata ad esprimersi.

Per quanto attiene alla **qualità dell'aria**, si richiama quanto contenuto nel **PAIR** (Piano Aria Integrato Regionale) adottato a luglio 2014, ai sensi del quale si ritiene che la Variante al POC in esame debba essere ancora verificata. Manca infatti una valutazione previsionale dettagliata delle conseguenze in termini di emissioni degli inquinanti PM10 ed ossidi di azoto (espressi come NO2). Nel merito si rimanda alle valutazioni dell'Amministrazione Comunale di Bologna.

Per quanto attiene la matrice **rumore**, l'intervento opera in un'area acusticamente critica, tuttavia la natura dello stesso intervento dovrebbe permettere anche una riqualificazione acustica o per lo meno dovrebbe assicurare il non peggioramento del clima acustico già gravemente compromesso principalmente dai viali di circonvallazione e dall'asse via Indipendenza via Matteotti. Così come riportato nelle misure di sostenibilità il progetto deve essere supportato da una documentazione d'impatto acustico, ovvero la progettazione dovrà tener conto delle criticità eventualmente manifestatesi durante lo studio previsionale d'impatto acustico. In proposito si raccomanda di minimizzare gli effetti derivanti dal carico urbanistico e veicolare ottimizzando la viabilità di accesso ed uscita. Particolare attenzione dovrà inoltre essere posta all'ubicazione dell'impiantistica tecnologica, soprattutto in caso di funzionamento della stessa nel periodo notturno. In tal caso la valutazione dell'impatto acustico mediante la previsione del limite di immissione differenziale presso i ricettori più prossimi dovrà essere effettuato secondo un rigoroso criterio del massimo disturbo.

In considerazione del fatto che la scrivente Agenzia non è chiamata ad esprimersi nell'ambito dei procedimenti di permesso di costruire, si rimandano le verifiche di dettaglio alle valutazioni di codesto Comune di Bologna.

L'istruttoria tecnica è stata eseguita da Albertelli Patrizia e Gherardi Maurizio ai quali Vi potrete rivolgere per eventuali chiarimenti.

Cordiali saluti.

La Responsabile del Distretto Urbano
dr.ssa Cristina Regazzi

Documento firmato digitalmente secondo le norme vigenti (D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445; D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e s.m.i.; D.P.C.M. 30 marzo 2009) dal Dirigente di riferimento.

Da sottoscrivere in caso di stampa

La presente copia composta di n. pagine, è conforme in tutte le sue componenti all'originale informatico firmato digitalmente

*Documento assunto agli atti con protocollo n.del
(luogo) (data)(nome- cognome).....
(qualifica)(Firma)*



COMUNE DI BOLOGNA

PROVINCIA DI BOLOGNA
SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
E TRASPORTI
Servizio Urbanistica
Ing. Giuseppe Petrucci
via San Felice, 25
40122 BOLOGNA BO
prov.bo@cert.provincia.bo.it

OGGETTO: VARIANTE AL POC FINALIZZATA ALL' INSERIMENTO DELL' INTERVENTO DI RIQUALIFICAZIONE DELL' AUTOSTAZIONE DELLE CORRIERE DI BOLOGNA, INDIVIDUATA DAL PSC COME "AMBITO STORICO" (ART. 60 DEL RUE).
TRASMISSIONE DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA.

In riferimento alla Vostra comunicazione Prot. 101092 del 25/06/2014, acquisita agli atti dalla scrivente Amministrazione con P.G. 190679/2014, in cui si richiedeva di procedere alla trasmissione di documentazione integrativa relativa alla variante in oggetto, e ai sensi dell'Art. 34, comma 6 della L.R. 20/2000 e s. m. e i siamo a trasmettere la documentazione, di seguito elencata:

- attestazione dell'avvenuto deposito (relata di pubblicazione) dal 19/6/2014 al 18/8/2014;
- protocollo speciale dal quale si evince che non sono pervenute osservazioni;
- parere Ausl, pervenuto tramite PEC in data 22/7/2014, acquisito agli atti del Comune di Bologna con PG n. 212997/2014;
- parere Arpa, pervenuto tramite PEC in data 23/9/2014, acquisito agli atti del Comune di Bologna con PG n. 269084/2014;
- parere Soprintendenza per i beni archeologici, pervenuto tramite PEC in data 21/7/2014, acquisito agli atti del Comune di Bologna con PG n. 213139/2014;
- parere Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici, pervenuto tramite PEC in data 11/7/2014, acquisito agli atti del Comune di Bologna con PG n. 204747/2014;
- parere Autorità di bacino del Reno, pervenuto tramite posta ordinaria in data 9/9/2014, acquisito agli atti del Comune di Bologna con PG n.252811/2014;
- parere Consorzio della chiusa di Casalecchio e del canale Reno, pervenuto tramite PEC in data 16/9/2014, acquisito agli atti del Comune di Bologna con PG n. 261128/2014;

Si informa che nessun riscontro è pervenuto per quanto riguarda il parere richiesto ai sensi dell'Art. 5 della L.R. 20/2000 all'Autorità d'Ambito di Bologna.

Si trasmettono di seguito note di commento ai pareri pervenuti.

Ausl di Bologna - Dipartimento di Sanità pubblica - Area Igiene e Sanità pubblica - UOC Igiene e Sanità Pubblica Città - UOS Igiene Edilia/(PG Comune di Bologna 212997/2014).

In relazione alle condizioni poste nell'espressione del parere favorevole:

1. Individuare soluzioni progettuali volte al contenimento dell'impatto dei flussi veicolari sulla rete stradale di confluenza, con particolare riferimento ai flussi in ingresso e uscita dal parcheggio interrato:
 - razionalizzazione dei flussi veicolari, ciclabili e pedonali all'intersezione tra via Capo di Lucca e viale Masini al fine di limitarne al minimo le interferenze reciproche;
 - mantenere a doppio senso di marcia la rampa di ingresso/uscita dal parcheggio su viale Masini per non sovraccaricare l'uscita su via Indipendenza con la totalità dei flussi generati dal nuovo intervento.

Si evidenzia che le stesse condizioni espresse dall'Ausl sono riportate sia nell'elaborato Valsat, nel paragrafo dedicato alla Mobilità-misure per la sostenibilità, sia nella Scheda Norma-Condizioni di Sostenibilità, e pertanto costituiscono prescrizioni per le successive fasi progettuali.

2. Prevedere un efficace azione di coordinamento per garantire la compatibilità del futuro cantiere con la presenza di attività che dovranno continuare il proprio lavoro e la continuità dei servizi di autostazione.

Questo aspetto non è trattato direttamente dagli elaborati della variante al Poc ma dallo Studio di Fattibilità alla base. Nell'Allegato A, Relazione Illustrativa Generale, paragrafo A4 si afferma che "per quanto riguarda l'impatto della cantierizzazione, e in considerazione del fatto che le lavorazioni avverranno all'interno di una struttura che dovrà continuare a svolgere la sua funzione principale, dovranno attuarsi tutte le precauzioni per contenere le interferenze al minimo sulla regolarità delle attività. Preliminarmente all'inizio delle operazioni, in accordo anche con il coordinatore della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, l'impresa appaltatrice dovrà individuare aree idonee per l'installazione degli impianti, lo stoccaggio dei materiali, l'ubicazione degli uffici, dei servizi igienici e di quant'altro necessario a permettere un corretto andamento del cantiere. La scelta delle aree dovrà chiaramente essere dettata dal principio di interferire il meno possibile con le attività esistenti questo anche al fine di garantire un elevato livello di sicurezza durante le lavorazioni secondo quanto previsto dalla vigente normativa in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro. In riferimento ai materiali di rifiuto derivanti dall'attività di cantiere si dovrà provvedere al conferimento degli stessi secondo quanto prescritto dalla vigente normativa in materia."

Richiamando la premessa della Relazione Illustrativa della variante al Poc, si ricorda che lo Studio è stato trasmesso all'Amministrazione Comunale in data 20/06/2013, PG 153028/13, e con Delibera di Giunta P.G. 159716/2013 del 09/07/2013, riconoscendone i numerosi elementi di interesse pubblico, è stato dato mandato di avviare il procedimento di inserimento dell'intervento di riqualificazione dell'Autostazione in variante al Poc vigente. In

data 25/09/2013 si è riunita la Conferenza dei Servizi, convocata da Autostazione di Bologna srl (a cui ha partecipato anche l'Ausl), per la valutazione dello Studio di Fattibilità, che si è conclusa senza rilevare motivi ostativi al proseguimento dell'iter progettuale.

3. Verificare, in conformità a quanto previsto nell'articolo 49 del RUE, la possibile delocalizzazione della cabina esistente per la quale è previsto il potenziamento, garantendo in ogni caso che tutte le distanze di prima approssimazione (DPA) associate alla rete di trasporto, distribuzione e produzione dell'energia elettrica esistenti o di nuova realizzazione, anche a servizio degli impianti di produzione di energia rinnovabile, non interessino zone in cui è prevista la presenza di persone per periodi superiori a 4 ore giornaliere. Qualora non sia possibile eliminare l'interferenza delle DPA, sarà necessario schermare gli elementi che provocano le emissioni.

Si evidenzia che le stesse condizioni espresse dall'Ausl sono riportate sia nell'elaborato Valsat, nel paragrafo dedicato all'Elettromagnetismo, e pertanto costituiscono prescrizioni per le successive fasi progettuali.

Soprintendenza per i beni Archeologici dell'Emilia Romagna –(PG. Comune di Bologna 213139/2014)

"Questa Soprintendenza, ai sensi dell'art. 95, c. 3 del D. Lgs. 163/2006, ritiene che tutti gli interventi che potranno essere previsti nell'area dell'autostazione dovranno essere assoggettati alla procedura della "verifica preventiva dell'interesse archeologico" prevista dagli artt. 95-96 del citato decreto e definita dal punto di vista operativo dalla circ. 10 del 15/06/2012 della Direzione Generale per le Antichità del Ministero per i Beni e le Attività Culturali ("Procedure di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi degli artt. 95 e 96 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i. Indicazioni operative in merito alle attività di progettazione ed esecuzione delle indagini archeologiche").

Ai sensi dell'art. 96. c. 1, dovrà essere prevista, pertanto, in fase di progettazione preliminare l'esecuzione di indagini preventive (carotaggi e/o saggi archeologici) tali da assicurare un'adeguata campionatura dell'area interessata dai lavori e da permettere di valutare la presenza, la consistenza e la profondità degli eventuali depositi archeologici. Come previsto dal medesimo articolo, qualora all'esito delle indagini preventive emergano elementi archeologicamente significativi, si procederà, in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, all'esecuzione di sondaggi e scavi in estensione, a seguito dei quali si valuterà la compatibilità dell'opera pubblica con la tutela del patrimonio archeologico e potranno rendersi necessarie modifiche anche sostanziali del progetto."

La Scheda Norma, nel paragrafo Prestazioni, riporta "Il progetto dovrà tenere conto, nel caso prevedesse scavi o movimentazione di terreno, della classificazione dell'area come "a media potenzialità archeologica" (art. 14.5 del Psc) e deve essere preventivamente sottoposto alla competente Soprintendenza per i Beni archeologici che potrà subordinare l'intervento a indagini archeologiche preventive."

La stessa dicitura è riportata anche nella Scheda Valsat_Verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni.

Alla luce del parere pervenuto, il periodo sarà modificato omettendo le parole "nel caso prevedesse scavi o movimentazioni di terreno".

Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici – (PG Comune di Bologna 204747/2014)

"Pertanto, vista l'elevata valenza architettonica ed urbanistica del contesto di riferimento e la conseguente rilevanza dell'autostazione quale elemento di collegamento dello spazio urbano in esame, appare necessario acquisire un quadro conoscitivo più ampio, che indichi, attraverso opportuni elaborati, gli immobili interessati - sia direttamente che indirettamente - ivi inclusi i beni culturali esistenti al contorno e gli spazi di connessione relativi.

Considerato inoltre che nell'area comprendente Piazza XX Settembre e Viale Pietramellara sono previste rilevanti trasformazioni connesse anche al sistema della mobilità urbana (sottopassaggi, stazione filo tramviaria, ecc.) è necessaria una valutazione più esaustiva, sulla base di riflessioni complessive che tengano anche conto delle numerose e significative trasformazioni storiche dell'area, nell'intento di mettere a punto un progetto che eviti l'inserimento di opere, prive di interrelazioni, e/o semplicemente giustapposte tra loro.

Infine si osserva che la documentazione pervenuta non si sviluppa con un approccio metodologico finalizzato all'analisi e allo studio degli impatti sui beni culturali presenti e pertanto non consente una valutazione degli interventi ipotizzati."

La variante al Poc in oggetto interessa un'area ricompresa in ambito di tutela paesaggistica con D.M. del 21/03/56, sulla quale è stata costruita nel '67 l'Autostazione delle corriere di Bologna e per la quale si propone ora un aumento volumetrico normato dalla scheda competente sia come posizione sia come dimensioni massime, volumetriche e lineari. Queste considerazioni restrittive nascono dalla consapevolezza della delicatezza dell'area, ricca di lasciti monumentali, e del valore architettonico intrinseco dell'edificio dell'Autostazione, come dettagliato sia dal Documento di indirizzi redatto da Comune di Bologna e Provincia di Bologna, sia dallo Studio di Fattibilità presentato da Autostazione al Comune.

La Valsat della variante è stata inviata, come previsto dall'art. 5 della LR 20/2000 e ss.mm. alle autorità ambientali competenti, tra le quali, in virtù dell'esistenza del vincolo sopra ricordato, anche la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici delle Province di Bologna, Modena, Reggio Emilia.

In risposta all'invio, è pervenuto al Comune di Bologna il parere del 09/07/2014, PG 204747 /2014, che, ricordando i vincoli esistenti sull'area e sugli elementi storici limitrofi, constata come la documentazione componente la variante del Poc non consenta loro una valutazione dell'intervento. Discende infatti dal codice dei Beni culturali, 42/2004, che la competenza paesaggistica delle Soprintendenze possa esercitarsi in merito ad un progetto redatto a scale definite e con elevato grado di dettaglio, come evidente dal parere quando parla "di mettere a punto un progetto". E' evidente che la fase di analisi e di progetto è al momento della variante al Poc meramente urbanistica, e che lo sviluppo richiesto dalla Soprintendenza avverrà in una fase successiva condotta da terzi.

Si ritiene inoltre che, relativamente alle competenze del Poc e dello Studio di Fattibilità che ne è alla base, gli aspetti di complessità dell'area legati sia agli aspetti storici-monumentali e ai vincoli da essi derivanti sia all'intrecciarsi di più temi progettuali siano ricordati e posti in grande rilevanza nei vari elaborati, ponendo come obiettivo principale proprio "l'intento di mettere a punto un progetto che eviti l'inserimento di opere, prive di interrelazioni, e/o semplicemente giustapposte tra loro". Le tutele e i vincoli sono infatti enunciati e commentati sia nella Relazione Illustrativa-Contenuti ed obiettivi dell'intervento, sia nella Scheda Norma-Prestazioni. La Tavola dei vincoli esplicita poi i riferimenti normativi istitutivi della tutela, nonché le modalità di attuazione, così come il paragrafo Verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni posto all'interno della Valsat.

Si considera quindi il parere ricevuto come una presa visione del piano urbanistico da parte della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici: il Comune di Bologna,

condividendone le prescrizioni e le indicazioni metodologiche, e ritenendo che i richiami già presenti negli elaborati componenti la variante al Poc siano esaustivi in rapporto allo stadio attuale del processo, ne rimanda i contenuti al momento della presentazione della necessaria istanza di Autorizzazione Paesaggistica da parte del progettista incaricato, atto che si configura come presupposto alla presentazione della richiesta di intervento edilizio diretto.

Il parere pervenuto diventerà parte integrante della variante e inserito tra gli allegati alla Relazione Illustrativa.

Arpa, (PG Comune di Bologna 269084/2014)

In relazione alle osservazioni poste nel parere sopra citato, si specifica quanto segue.

Usi:

L'uso 4b risulta effettivamente non ammesso nell'Ambito Storico, così come riportato nella Relazione Illustrativa, ma, come la stessa recita nella frase successiva, esso è consentito limitatamente all'edificio Autostazione, poichè previsto "dal "Piano di valorizzazione Commerciale e Qualificazione dell'area compresa tra Stazione Centrale, Bovi Campeggi, Manifattura delle Arti e piazza dell'VIII Agosto", Pg n.: 304107/2007, Prog. n. 416/2007, data seduta Giunta: 28 dicembre 2007, il quale permette l'insediamento di medie strutture non alimentari fino alla superficie di vendita massima di 2.500 mq, grazie alle particolari caratteristiche morfologiche, al grado di accessibilità e alla disponibilità di parcheggio, di fatto autorizzando l'uso 4b non ammesso nell'ambito. Come già esplicitato sopra, la variante al Poc consentirà anche l'insediamento di attività commerciali alimentari."

Tra gli usi soggetti alla verifica di ammissibilità non è citato l'uso 4b; la Scheda Norma ammette l'uso come previsto dal Piano di Valorizzazione.

Non sussiste perciò nessun disallineamento tra la documentazione presentata.

In base alla DCR 1253/99 e ss. mm. che delinea nel territorio regionale la normativa sovraordinata inerente il commercio, la Variante al Poc in esame non consente l'insediamento di un centro commerciale, ma al più di un centro commerciale di vicinato, pertanto non soggetto alle disposizioni della LR 9/99 e smi, come peraltro più volte specificato nelle sedi regionali.

L'uso 4f non è ammesso dall'Ambito Storico, mentre è ammesso in subordine alla verifica di ammissibilità di cui all'art. 29 del RUE all'interno della Scheda D'Ambito Tessuti compatti est, ovest e Bolognina storica 2. L'indicazione della Relazione Illustrativa è perciò corretta; per maggior chiarezza, sarà specificato che "Sono ammessi dalla Scheda d'Ambito Tessuti compatti est, ovest e Bolognina Storica in subordine alla verifica [...]". Non si è ritenuto congruente l'uso con l'intento di riqualificazione dell'area oggetto di variante al Poc, perciò tale uso non è stato inserito nella Scheda Norma.

Per quanto riguarda l'uso 5a, esso è ammesso in tutto l'Ambito Storico.

Inoltre, le Norme Tecniche di Attuazione della Classificazione Acustica del Territorio Comunale di Bologna riportano per tale uso, all'art. 2.3.7 Alberghi:

"Per gli edifici alberghieri nei quali non vi siano pertinenze esterne fruibili, in considerazione della presenza dei fruitori prevalentemente in periodo notturno, è ammissibile il solo rispetto dei limiti in tale periodo. Inoltre, in considerazione della limitata permanenza dei fruitori, se è garantita la presenza e il funzionamento di impianti di climatizzazione, è ammissibile il superamento dei limiti acustici in facciata all'edificio, fermo restando l'applicazione dei requisiti acustici passivi degli edifici."

Infine, si ricorda che la normativa vigente in materia prevede che il progetto, al momento

della presentazione del titolo abilitativo dell'opera, sia supportato da una Documentazione di Impatto Acustico, redatta ai sensi della normativa vigente e della Classificazione acustica comunale, come già la Valsat della presente variante al Poc riporta.

Per quanto riguarda le matrici Acque, Campi elettromagnetici, Suolo e sottosuolo, Emissioni in atmosfera, Rumore, le notazioni del parere riprendono i contenuti dell'elaborato Valsat.

Per quanto riguarda la nota attinente la Qualità dell'Aria, e in particolare la richiesta di una valutazione previsionale dettagliata delle conseguenze in termini di emissioni degli inquinanti PM10 ed ossidi di azoto (NO2) in relazione a quanto contenuto nel PAIR adottato a luglio 2014, si precisa che l'articolo 8 e l'articolo 20 comma 2 sono da applicare ai "piani e programmi, generali e di settore". Pertanto, in base al disposto normativo regionale inerente la "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio" – Lr 20/00 e smi, tale norma non deve essere applicata al Piano Operativo Comunale e ai Piani Urbanistici Attuativi, nonché alle loro Varianti.

Si specifica inoltre che una "valutazione dettagliata" di questo come di ogni altra matrice ambientale non può essere eseguita o richiesta nelle valutazioni proprie della Valsat in quanto trattasi di valutazione di effetti del Piano e non di impatti ambientali, propria di fasi valutative inerenti i progetti.

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Arch. Francesco Evangelisti
documento firmato digitale