



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

Relazione illustrativa

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

Relazione illustrativa	5
Allegati:	13
-verbale Conferenza dei Servizi del 25/09/2013	
-osservazioni Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici, Conferenza dei Servizi del 25/09/2013	

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

Premessa

"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. La società è stata costituita in data 14 settembre 1961 con atto a ministero notaio Cesare Sassoli, Rep. 49520/13664 ed il Comune di Bologna detiene le azioni della società dal 1968.

Con deliberazione consiliare P.G. n. 73183/2009 il Comune di Bologna ha autorizzato il mantenimento della partecipazione nella società Autostazione S.p.A., in adempimento a quanto richiesto dal comma 27, art. 3, L. n. 244/2007, ed ha contestualmente autorizzato la trasformazione del tipo societario in società a responsabilità limitata, con omologazione della medesima al modello in house providing a capitale sociale esclusivo di Comune e Provincia di Bologna, previo acquisto delle azioni dei soci privati.

Con delibera del Consiglio Comunale P.G. n. 73183/2009 e Delibera del Consiglio Provinciale n. 49 del 21.04.2009 I.P. 1610/2009 gli Enti Pubblici Soci hanno ritenuto che l'esistenza di un terminale per l'accoglienza dei mezzi per il trasporto pubblico di linea su gomma per la città di Bologna fosse una condizione essenziale a consentire un'efficace regolazione del traffico per il trasporto collettivo ed insieme una facilitazione per l'accesso dei passeggeri al Centro Storico configurando per l'Autostazione un ruolo di moderna "porta di accesso" per Bologna. Gli stessi Enti Pubblici Soci hanno ritenuto altresì che le scelte strategiche e operative connesse alla gestione del servizio svolto dall'Autostazione siano "strumentali e funzionali alla realizzazione delle proprie finalità istituzionali e pertanto si renda opportuno mantenere in capo alla Società la gestione dell'intero immobile" principalmente in considerazione dello sviluppo dei servizi da rendersi ai passeggeri attraverso la destinazione dei locali commerciali collocati all'interno dell'Autostazione ma, non secondariamente, in considerazione di ulteriori valorizzazioni dell'immobile da realizzarsi nel futuro anche in ragione delle trasformazioni urbanistiche, logistiche e di interesse commerciale che interverranno nell'area successivamente alla realizzazione della nuova stazione ferroviaria e quindi all'utilizzo intermodale dei mezzi di trasporto pubblico. Con queste motivazioni il Comune e la Provincia di Bologna hanno deliberato di trasformare la natura giuridica della Società in S.r.l. e l'omologazione della medesima al modello "in house providing" così come previsto dall'art. 13 del D.L. 4/7/2006 n° 223 e s.m.i. quale società strumentale per lo svolgimento del servizio di gestione del Terminal bus della città di Bologna.



COMUNE DI BOLOGNA / PIANO OPERATIVO COMUNALE / 2009

VARIANTE / RIQUALIFICAZIONE DELL'AUTOSTAZIONE DELLE CORRIERE

In coerenza con quanto sopra 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, con la stessa delibera del 15/4/2009, ha deciso di concedere un nuovo diritto di superficie oneroso a partire dal 1/1/2011 per la durata di trenta anni e fino al 31/12/2040 per l'area di terreno della superficie catastale di mq. 17.880, con sovrastante stazione terminale di partenza e transito degli autoservizi pubblici di linea in concessione facenti capo alla città di Bologna, sita nell'area compresa tra piazza XX Settembre, Viale Masini e le Mura di Porta Galliera in Bologna, di proprietà del Comune di Bologna medesimo, rendendo così sostenibile economicamente e finanziariamente la pianificazione degli investimenti volti allo sviluppo immobiliare dell'edificio in questione.

Le scelte strategiche dell'Amministrazione societaria sono rivolte, oltre che allo sviluppo della struttura come moderno hub di scambio del trasporto passeggeri, all'obiettivo della riqualificazione e valorizzazione dell'immobile finalizzando molte energie nel corso degli ultimi anni a tale progetto con la consapevolezza delle potenzialità connesse alla posizione dell'edificio nel contesto della città e per rispondere alla necessità di rinnovare le prestazioni funzionali del terminal, di incrementare l'appetibilità dei servizi commerciali offerti all'interno dell'edificio mediante una nuova organizzazione degli spazi nonché il rinnovamento di una parte delle destinazioni d'uso.

Con il fine di perseguire tali indirizzi il Consiglio di Amministrazione societario ha approvato il 31/01/2011 uno Studio di Fattibilità mirato a razionalizzare gli spazi per renderli massimamente funzionali alle proprie necessità e per ottimizzarne la redditività; a seguito di tale approvazione la Società ha chiesto a Comune e Provincia di Bologna di valutare i contenuti della proposta contenuta nello studio suddetto e a tal fine è stato istituito un gruppo di lavoro congiunto tra il Comune di Bologna, la Provincia di Bologna e la Società Autostazione S.r.l. al fine di valutare le proposte progettuali e definire in maniera condivisa le procedure più adeguate ed utili alla approvazione dei progetti.

Il tavolo ha proceduto nella valutazione del progetto e ha redatto un documento di indirizzi i cui contenuti sono stati illustrati sia alla Quarta Commissione Consiliare della Provincia di Bologna in data 24/05/2012 con parere favorevole all'orientamento espresso dalla Giunta Provinciale in data 29/05/2012 che alla Commissione Consiliare Territorio e Ambiente del Comune di Bologna in data 4/04/2012 che ha approvato il medesimo documento, poi oggetto di informazione alla Giunta nella seduta del 22/05/2012. Lo Studio di Fattibilità, riveduto alla luce del Documento di Indirizzi, è stato presentato all'Assemblea dei Soci il 25/01/2013; il Piano Industriale 2013-2014, la cui approvazione è stata autorizzata dalla Giunta Comunale con delibera 6094/2013 del 22/01/2013, riporta gli obiettivi per la riqualificazione dell'Autostazione.

L'ipotesi si è concretizzata scegliendo dal punto di vista delle procedure di attivare l'intervento di riqualificazione nelle modalità della finanza di progetto ex art. 153 D.Lgs. 12-4-2006 n° 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" mediante la pubblicazione di un bando di gara avente come base il presente Studio di fattibilità con i contenuti fissati dall'art. 14 del DPR 2007/2010.

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, per la valutazione dello Studio di Fattibilità, che si è conclusa senza rilevare motivi ostativi al proseguimento dell'iter progettuale; a seguito delle indicazioni ricevute nell'ambito della Conferenza, lo studio di Fattibilità è stato integrato con materiale sostitutivo contrassegnato da P.G. 297195/2013 del 20/11/2013, e successivamente con documentazione individuata con PG 48292 del 18/02/2014.

Contenuti e obiettivi dell'intervento

L'edificio oggetto di intervento è censito al catasto foglio 162, mappali 69, 68, 41, 1, 76, 2, 75, 63, 7, 32, 40; l'area è invece individuata al foglio 162, mappali 200 e 201. Dall'analisi dei vigenti strumenti di governo del territorio emerge che la pianificazione provinciale in vigore conferma l'interesse dell'area in esame individuata, unitamente alla Stazione Centrale, come "polo funzionale" ovvero tra le "parti del territorio ad elevata specializzazione funzionale nelle quali sono concentrate, in ambiti identificabili per dimensione spaziale ed organizzazione morfologica unitaria, una o più funzioni strategiche o servizi ad alta specializzazione economica, scientifica, culturale, sportiva, ricreativa e della mobilità. I poli funzionali sono inoltre caratterizzati dalla forte attrattività di un elevato numero di persone e di merci e da un bacino d'utenza di carattere sovra comunale, tali da comporre un forte impatto sui sistemi territoriali della mobilità e conseguentemente sul sistema ambientale e della qualità urbana" (art. A-15 L.R. 20/2000). L'art. 9.4 delle Norme del Ptcp elencando i poli funzionali presenti sul territorio provinciale di Bologna, tra cui la Stazione Centrale e l'Autostazione, indirizza la progettazione verso numerosi obiettivi tra cui il



miglioramento "dell'accessibilità del polo alla scala urbana e territoriale, sia con il trasporto collettivo che con quello privato e la mobilità non motorizzata" e l'integrazione del mix funzionale, dove consentito dall'accessibilità. 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. Alla luce del progetto della nuova Stazione ferroviaria, risulta preminente la verifica di accessibilità e integrazione tra il trasporto collettivo su gomma, pubblico e privato, e il traffico ferroviario, metropolitano o regionale/nazionale, integrazione che garantisca la buona interazione tra i diversi poli individuati nel territorio bolognese, tra cui per esempio gli ospedali, l'aeroporto, la fiera e l'università.

A livello di pianificazione comunale, il perimetro del polo funzionale riportato dal Ptcp è confermato dal Psc, art. 8.2, e riportato nella Carta Unica del Territorio. L'area oggetto di trasformazione è classificata come **Ambito storico tessuti compatti n 15**, come stabilito dal Psc del Comune di Bologna approvato con delibera del C.C. n 133 del 14/07/2008. 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", Pg n.: 304107/2007, Prog. n. 416/2007, data seduta Giunta: 28 dicembre 2007. In tale documento si stabilisce che, limitatamente al fabbricato dell'Autostazione, è possibile 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.

Il Psc si interessa sotto vari aspetti a questa porzione urbana, che rappresenta un punto nodale del sistema di interscambio delle infrastrutture e quindi di incontro delle sette Città (tavola Sistema delle Infrastrutture). L'art. 31 del Psc ricorda che i punti di scambio modale devono essere abbinati a parcheggi che garantiscano l'accessibilità alla città storica e il servizio a funzioni di grande accesso. La situazione Stazione Centrale segnala la necessità dell'area di migliorare i varchi, soprattutto sul retro del lotto in oggetto, e conferma la presenza di dotazioni di posti auto.

L'edificio è inoltre classificato dal Rue come Edificio di interesse documentale del moderno (art. 57 del Rue): nel documento di Indirizzi condiviso con la Provincia sono stati individuati gli elementi architettonici che caratterizzano e definiscono il valore del fabbricato. In particolare, si chiede di mantenere leggibile il fronte principale, contraddistinto dal profondo sporto del primo piano e dall'elegante scansione ritmica del piano. Si chiede di conservare e valorizzare le pensiline degli autobus e il prospetto laterale sui viali ad esse collegato, ripensando il sistema di comunicazione pubblicitario. Si chiede infine di ripensare la copertura come un piano di qualità, eliminando gli elementi non necessari, ordinando e organizzando quelli necessari.

Il piano industriale 2013-2014 individua come obiettivi per la riqualificazione la razionalizzazione del piazzale di manovra e dell'accesso da piazza XX Settembre, la migliore utilizzazione del parcheggio interrato, il potenziamento degli usi commerciali e paracommerciali al piano terra e la riutilizzazione del primo piano

come uffici o ricettivo.

L'intervento di riqualificazione che si intende attuare conferma sia il ruolo di polo funzionale, così come definito dal Ptcp, sia quanto previsto dall'Accordo Territoriale firmato nel luglio 2006 relativo al Polo funzionale della nuova Stazione Ferroviaria di Bologna in relazione alle connessioni con l'Autostazione e Piazza XX Settembre. A seguito della condivisione degli obiettivi nell'ambito del tavolo tecnico intrapreso tra Comune e Provincia di Bologna, non si ravvisa la necessità di sottoscrivere un nuovo Accordo Territoriale non trattandosi in questo caso dell'introduzione di nuovi poli o di rilevanti ampliamenti dell'area di insediamento di un polo esistente.

L'area dell'Autostazione e delle aree monumentali limitrofe riveste grande importanza urbana, poiché costituisce un unico spazio caratterizzato in un duplice ruolo:

- filtro tra lo snodo viabilistico dei viali di circonvallazione e il centro storico;
- prospettiva riconoscibile di un'arteria importante e significativa come Via Indipendenza.

Una delle maggiori difficoltà di questo luogo è probabilmente dovuta al fatto che attualmente le molteplici funzioni ospitate e i loro spazi, che lavorano per sequenze e per utenze isolate, sono frammentari, non integrati e non percepibili come insieme. Via Indipendenza è oggi una forte cesura tra luoghi distanti e diversi, una spina che collega un polo di forte identità, costituito dal sistema delle piazze centrali, con un incrocio anonimo e dispersivo.

Tenuto conto della natura strategica riconosciuta del complesso dell'Autostazione e considerata l'opportunità per l'intero ambito urbano di riferimento di massimizzare le possibilità di sviluppo, il progetto di riqualificazione della Autostazione dovrà realizzare gli obiettivi di riorganizzazione e ottimizzazione degli spazi funzionali ai servizi propri di Autostazione, razionalizzazione e potenziamento degli usi complementari di carattere commerciale al piano terra e di carattere direzionale - ricettivo al piano primo oltre a migliorare e valorizzare l'utilizzazione dei parcheggi al piano seminterrato.

Le nuove funzioni e gli interventi edilizi destinati alla concretizzazione degli obiettivi di riqualificazione saranno caratterizzati da parametri che dovranno garantire le relazioni con il contesto e la tutela dell'edificio attuale.

Oggetto della variante al Poc

Compete al Piano Operativo Comunale (Poc), ai sensi dell'art. 4.2 del Quadro Normativo del Psc, la possibilità di attivare negli Ambiti Storici, entro il proprio periodo di validità, per motivi di interesse pubblico puntualmente determinati, specifici interventi in deroga ai principi stabiliti dall'art. A-7 comma 3 della Lr 20/2000 (art.27 del Psc); in questo caso la deroga a tali principi si sostanzia nell'aumento volumetrico che la tavola 1.6 dello Studio di Fattibilità indica come corrispondente a un aumento di superficie utile lorda di circa 1.400 mq. I motivi di interesse pubblico, sanciti dalla Delibera di Giunta n.139 P.G. 159716/2013 del 09/07/2013, si possono riassumere in:



1_la valorizzazione degli spazi pubblici adiacenti all'edificio, che costituiscono un accesso preferenziale alla città storica e che, nonostante le oggettive potenzialità, sono oggi caratterizzati da carente qualità urbana;

2_la razionalizzazione della funzione principale dell'area, la stazione delle corriere, che ricopre un riconosciuto ruolo centrale della rete del trasporto pubblico ed è parte integrante del sistema di accesso su ferro e gomma alla città;

3_un migliore utilizzo del parcheggio interrato, in posizione strategica per l'accesso ai servizi di trasporto e al centro storico;

4_un miglioramento della sicurezza e un completamento dei percorsi di mobilità lenta limitrofi all'edificio.

La razionalizzazione e riqualificazione dell'edificio avviene attraverso un modesto ampliamento volumetrico concentrato al piano terra del complesso: l'intervento dovrà in ogni caso tutelare gli elementi di pregio del fabbricato, individuati nel Documento di Indirizzi e richiamati nelle Schede Norma. La densità edilizia risultante è inferiore ai limiti individuati dalla normativa nazionale, D.M. 1444/68. 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, così come risultante dalla Direttiva Europea cosiddetta Bolkenstein e dal suo recepimento effettuato dal decreto legge n° 201 del 6 dicembre 2011 convertito con legge n° 214 del 22/12/2011.

Obiettivi della trasformazione

Come detto sopra, l'area dell'Autostazione è un internodo fondamentale nell'accesso alla città, sia intesa nella sua interezza di agglomerato urbano, sia, per la posizione sul confine costituito dai viali di circoscrizione, al centro storico monumentale. L'intervento di riqualificazione dovrà concentrarsi perciò non solo sull'aspetto puramente edilizio, ma dovrà proiettarsi all'esterno, cercando di ricucire uno spazio pubblico oggi frammentato e di difficile fruizione, nonostante le grandi potenzialità e la presenza di importanti vestigia storiche.

Dovranno, in particolare, essere riviste le modalità di accesso all'area sia sul fronte che sul retro, segnalando nuovi percorsi e nuove possibilità di collegamento. L'area pubblica sul fronte dell'edificio, di cui rappresenta diretta pertinenza, dovrà essere riqualificata e destinata interamente alla fruizione pedonale. L'intervento dovrà perseguire, studiando soluzioni efficaci e predisponendone la possibilità di realizzazione, l'unitarietà dello spazio costituito da piazza XX Settembre, piazza di Porta Galliera e il piazzale, rivalutandone sia il ruolo di cerniera tra il centro storico e i viali sia il ruolo di ingresso a via Indipendenza e al cuore delle piazze centrali.

Indici e usi

La superficie utile lorda (Sul) massima realizzabile è pari a 1450 mq; gli usi non ammissibili esclusi nell'ambito sono

- deposito e stoccaggio a cielo aperto (2c)
- commercio in grandi strutture e centri commerciali (4a)
- commercio in medio-grandi strutture (4b) *
- distribuzione di carburanti (4f)
- accoglienza in strutture all'aperto attrezzate (5b)
- usi rurali (8)

Limitatamente all'edificio dell'Autostazione, il "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, 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.

Sono ammessi in subordine alla verifica di ammissibilità di cui all'art. 29 del Rue i seguenti usi:

(2a) produzione industriale e artigianale di beni: impatto sulla mobilità e sul traffico, impatto sul sistema di gestione dei rifiuti urbani, rischio d'incidente, rischio d'inquinamento da rifiuti, uso/movimentazioni di sostanze nocive e pericolose, rumore;

(2b) magazzinaggio, spedizione e logistica, commercio all'ingrosso: impatto sulla mobilità e sul traffico, impatto sul sistema di gestione dei rifiuti urbani, uso/movimentazione di sostanze nocive e pericolose;

(3a) attività direzionali in strutture complesse: impatto sulla sosta, impatto sulla mobilità e sul traffico, impatto su reti e impianti energetici;

(4f) distribuzione carburante: rischio d'incidente, mobilità e traffico;

(4g) garage e autorimesse private a pagamento e artigianato di servizio all'auto: rischio d'inquinamento da rifiuti, rumori;

(6a) spettacolo, sport, cultura, tempo libero in grandi strutture o complessi di capienza oltre i 400 utenti contemporanei: impatto sulla sosta, impatto sulla mobilità e sul traffico, impatto sul sistema di gestione dei rifiuti urbani.

(7d) servizi per la mobilità: impatto sulla mobilità e sul traffico.

Per quanto riguarda la qualità ambientale, edilizia e architettonica degli interventi, la riqualificazione sarà progettata con la finalità di realizzare elevate condizioni relativamente ai requisiti fissati dal Rue per lo spazio aperto pubblico e d'uso pubblico, per le infrastrutture, per lo spazio edificato (con particolare riferimento agli articoli 39, 54, 56 e 57).



COMUNE DI BOLOGNA / PIANO OPERATIVO COMUNALE / 2009

VARIANTE / RIQUALIFICAZIONE DELL'AUTOSTAZIONE DELLE CORRIERE

Costituiscono parte integrante e sostanziale del presente provvedimento di variante al Poc la Scheda norma predisposta dal Comune per gli interventi di trasformazione, il Documento programmatico per la qualità urbana, la Relazione di fattibilità economico-finanziaria, il documento di Valutazione preventiva della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT), lo Studio geologico e sismico del comparto e i relativi allegati, la Tavola 1 del Poc in variante, la Tavola dei vincoli.

I contenuti della scheda norma, definiti anche sulla base degli indirizzi e orientamenti espressi con atti formali da parte del Comune e della Provincia nella fase precedente la presentazione dello Studio di Fattibilità, sono stati condivisi con la Società e definiscono le invarianti e le condizioni che l'intervento realizzato dovrà garantire per il miglioramento della qualità urbana.

Il Comune, ai sensi dell'art. 5 della LR n. 20/00, come modificata e integrata dalla LR n. 6/2009, trasmetterà il Piano Operativo Comunale (Poc) adottato ai soggetti competenti in materia ambientale per acquisirne il parere e la Provincia di Bologna, in veste di Autorità competente, si esprimerà in merito alla valutazione ambientale nell'ambito delle riserve al piano adottato, di cui all'art. 34, comma 6, previa acquisizione delle osservazioni presentate.

Le procedure di deposito, pubblicazione, partecipazione e consultazione previste dall'art. 34 della LR n. 20/00 sostituiscono ad ogni effetto gli analoghi adempimenti previsti ai fini della valutazione ambientale.

Strumenti e modalità di attuazione

L'intervento sull'area dell'Autostazione si attua mediante intervento edilizio diretto, fatto salvo quanto previsto dall'art. 4 delle N.T.A. del Piano Operativo degli Insediamenti Commerciali, previa approvazione del progetto preliminare (individuato attraverso il bando di gara citato in premessa) da parte della Conferenza dei Servizi indetta da Autostazione di Bologna S.r.l., in quanto ente non territoriale competente; per l'esecuzione delle opere pubbliche esterne all'area in diritto di superficie il progetto sarà approvato in linea tecnica dal competente Settore dell'Amministrazione Comunale.

ALLEGATI

STUDIO DI FATTIBILITA' INERENTE LA RIQUALIFICAZIONE E VALORIZZAZIONE DEL COMPLESSO
"AUTOSTAZIONE"

CONFERENZA DI SERVIZI EX ART. 14 L. 241/90

Verbale della 1^a seduta del 25/09/2013

Il giorno 25 settembre 2013, alle ore 10.00, presso la sede del Comune di Bologna, Piazza Liber Paradisus 10, sala 902, si è tenuta la prima seduta della Conferenza di Servizi per l'acquisizione di pareri, nulla osta, intese, accordi relativi allo studio di fattibilità inerente la riqualificazione e valorizzazione del complesso "Autostazione" di Bologna

Partecipano alla seduta:

Comune di Bologna: Dott.ssa Marika Milani, Arch. Valentina Disarò

Autostazione: Andrea Leonardi Presidente di Autostazione, Gabriele Benazzi (RUP), Ing. Gaetano Miti

Studio Conato: Arch. Fabio Conato, Arch. Silvano Fabrizio.

Arpa: Ing. Stefano Curcio

Hera: Franca Mimmi

Soprintendenza per i Beni Architettonici e il Paesaggio: Arch. Paola Zigarella

Consorzio Canale Reno: dott. Fabio Marchi

SRM Reti e mobilità: Marco Amadori

Lepida Spa: Paolo Pollastri

Telecom: Michele Zanobi

AUSL Bologna: Mariaelisa Damiani

Alle ore 10:00 si apre la Conferenza con l'introduzione e il saluto della Dott.ssa Milani nella veste di Capo Dipartimento Riqualificazione Urbana e membro del CDA di Autostazione S.r.l. illustrando la duplice finalità della procedura di cui la Conferenza dei Servizi fa parte: l'emanazione di un Bando di gara per attivare

l'intervento di riqualificazione nelle modalità della finanza di progetto ex art. 153 D.Lgs. 12-4-2006 n° 163 e l'inserimento nella variante al POC dell'intervento.

Prende la parola il Presidente Leonardi illustrando come l'idea di riqualificare l'autostazione proviene già da un lavoro di tre anni che ha impegnato due Consigli di Amministrazione, dalla condivisione con il Comune e Provincia di Bologna, ed è stato preparato da una procedura di graduale dismissione di numerosi spazi all'interno dell'immobile giungendo ad un punto di non ritorno per cui è necessario procedere con tempistiche certe alla pubblicazione del Bando di Project financing.

Il Presidente Leonardi passa la parola all'Arch. Conato che ha curato la redazione dello Studio di Fattibilità che specifica come questa conferenza dei servizi è stata convocata al fine di poter inserire all'interno dello Studio tutte le indicazioni, i pareri e le invariabili che consentiranno al promotore di formulare un progetto preliminare adeguato alle aspettative.

L'arch. Conato illustra gli elaborati dello studio di fattibilità evidenziando le criticità dello stato attuale, gli obiettivi per la riqualificazione e gli schemi progettuali che comunque non sono da intendersi vincolanti.

1° intervento Arch. Paola Zigarella, Soprintendenza per i Beni Architettonici e il Paesaggio

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 Cittabella 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 di 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.

Si precisa infine che per le eventuali opere comportanti scavi dovrà essere coinvolta la Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia-Romagna; in tal caso si rammenta quanto previsto dall'art. 17 comma 3 lett.

n) del D.P.R. n. 233/2007 e s.m.i. relativamente alle competenze della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici.

L'arch. Conato dopo aver dato delle indicazioni in merito al coordinamento che sino ad ora c'è stato con il Comune in merito agli interventi di trasformazione previsti nella zona della Stazione e ne approfitta per chiedere a questo punto se dal punto di vista dei vincoli esistenti è pensabile un collegamento diretto tra il parco della Montagnola e la copertura dell'edificio dell'Autostazione e la risposta dell'arch. Zigarella è stata che l'area è molto particolare, data la presenza sia di vincoli diretti che indiretti e che la valutazione potrà esserci sulla base di un progetto definitivo o esecutivo; comunque un progetto di qualità potrebbe comunque autorizzato, anche se la questione è delicata e che la decisione sarebbe comunque del Sovrintendente.

2° Intervento Marco Amadori, SRM Reti Mobilità

Chiede delle indicazioni in merito a quanto indicato nell'elaborato Tav. 05.B relativo ai Percorsi: potenzialità e obiettivi da perseguire in cui si fa riferimento alle problematiche di Via Indipendenza evidenziando come modifiche delle linee di TPL in quel punto comportino ripercussioni e impatti di ampio raggio e suggerendo quindi al promotore del Project Financing di valutarle in collaborazione con il Comune di Bologna, la SRM e la TPER, al fine di proporre modifiche sostenibili sia dal punto di vista tecnico che economico. Chiede poi come inciderà sull'organizzazione del servizio la soppressione dei 3 gates prevista dall'ampliamento sul piazzale.

Risponde il Presidente di Autostazione Leonardi dicendo che è stato implementato recentemente un sistema di gestione dinamico dei gate, che grazie all'utilizzo di uno specifico software e pannelli informativi hanno consentito un incremento di almeno il 20% di caratura in più.

3° Intervento Fabio Marchi, Consorzio Canale Reno

Chiede che sia prevista la separazione tra acque nere e acque bianche e queste ultime possano essere convogliate nel canale.

4° Intervento Franca Mimmi, Hera

Chiede di effettuare una verifica degli scarichi soprattutto se si dovesse verificare un aumento del carico urbanistico; segnala che trattandosi di uno studio di fattibilità non è presente l'elaborato relativo agli scarichi fognari che comunque dovranno essere adeguati secondo quanto previsto dal vigente Regolamento Idrico Integrato e verificati con il gestore della rete fognaria attraverso specifica richiesta di istruttoria e nel caso ci fosse bisogno di fare degli spostamenti per le reti di acqua e gas di prevedere i tempi necessari per il sopralluogo ed invio di specifico preventivo di spesa quantificabili in circa due mesi dalla data di presentazione della specifica richiesta. Si rende disponibile a fornirci il modulo per fare richiesta di acquisizione ufficiale della cartografia Hera e nel caso ci fosse bisogno di fare degli spostamenti per le reti di acqua e gas di prevedere i tempi necessari quantificabili in circa due mesi. Ricorda che sul viale, all'incrocio con via Indipendenza, insiste una cabina di distretto della rete gas, dotata di botola di accesso e sfiati.

5° Intervento Ing. Stefano Curcio Arpa

Chiede delle indicazioni sugli impianti (utilizzo di fonti energetiche alternative) e le relative immissioni in atmosfera e sulla riqualificazione energetica complessiva dell'edificio e sul tema dei flussi veicolari.

Risponde l'Arch. Conato, spiegando come il requisito richiesto per l'edificio è il raggiungimento della classe energetica "A", pertanto in relazione allo stato attuale si prevede una riduzione delle emissioni in atmosfera; per quanto riguarda la mobilità è in corso un confronto con il relativo settore comunale che ha già dato delle indicazioni e che la Valsat dovrà contenere gli elementi relativi allo Studio di Mobilità così come previsto dall'art. 29 del RUE.

6° Intervento Mariaelisa Damiani USL

Fa notare come sia delicata la presenza di un futuro cantiere con la presenza di attività che dovranno continuare il proprio lavoro oltre alla continuità dei servizi di autostazione e che bisognerà prevedere una efficace azione di coordinamento. Inoltre in merito ai flussi veicolari chiede di evitare soluzioni che possano generare stallo veicolare con conseguente inquinamento.

Chiede delle spiegazioni sulle guardianie interrato e sull'ipotesi di futuri posti di lavoro in locali interrati (info point), nel caso di permanenza di personale si dovrà coinvolgere la Medicina del Lavoro.

Infine segnala che l'eliminazione dei servizi previsti al piano interrato dovrà comunque essere bilanciata in altro modo e verificare i requisiti di servizi previsti dal RUE.

Risponde l'Arch. Conato chiarendo che le previsioni per l'info point riguardano dei locali che sono in parte interrati ma che si affacciano su una porzione aperta; per quanto riguarda i servizi igienici questi dovranno essere commisurati agli usi che si insedieranno sempre nell'ottica della riqualificazione e razionalizzazione.

7° Intervento Paolo Pollastri, Lepida Spa (Gestore rete telematica della Regione)

Fa presente che all'interno dell'area è presente un collegamento a fibra ottica di proprietà comunale e che qualora ci fossero delle interferenze o qualora si volesse ampliare il punto di connettività basta farne richiesta; si rende disponibile per eventuali richieste e chiarimenti.

8° Intervento Michele Zanobi, Telecom Italia

Fa notare che la rete di competenza entra in tubazione dalla Via Indipendenza in corrispondenza del piazzale e mediante un pozzetto raggiunge l'edificio per la distribuzione interna.

Si rende disponibile a fornire i riferimenti degli uffici competenti per valutare/pianificare lo spostamento di linee sia durante la fase di cantiere, per assicurare la continuità del servizio, sia per programmare la fase ultima del percorso ottimizzato a regime previo preventivo.

9° Intervento dell'Arch. Valentina Disarò, Comune di Bologna Settore Piani e progetti urbanistici

illustra brevemente quanto comunicato formalmente dai vari settori che si sono espressi:

- Dipartimento Riqualificazione Urbana - Settore Piani e Progetti Urbanistici – Settore Ambiente ed energia;
- Dipartimento cura e qualità del territorio – Settore mobilità sostenibile – Settore Infrastrutture e manutenzione;

CONCLUSIONI

Il Responsabile del Procedimento dichiara pertanto conclusa la procedura di Conferenza di Servizi preliminare alla pubblicazione del bando di gara, avviata in data odierna, si procederà alla convocazione di un'ulteriore riunione dopo l'acquisizione del progetto a valle della procedura di gara.

Il Responsabile del Procedimento, valutato quanto espresso dai Settori Comunali e dagli Enti, le indicazioni contenute nei pareri e nei contributi pervenuti, come riportato nel presente verbale, non rilevando motivi ostativi, propone di proseguire l'iter iniziato con la presente seduta e di procedere con la pubblicazione del bando di gara.

Firme degli intervenuti

Comune di Bologna: Marika Milani 

Valentina Disarò 

Autostazione: Andrea Leonardi 

Gabriele Benazzi 

Gaetano Miti 

Studio Conato: Fabio Conato 

Silvano Fabrizio 

Arpa: Stefano Curcio 

Hera: Franca Mimmi 

Soprintendenza per i Beni Architettonici e il Paesaggio:

Paola Zigarella 

Consorzio Canale Reno: Fabio Marchi 

SRM Reti e mobilita: Marco Amadori



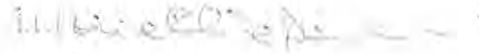
Lepida Spa: Paolo Pollastri



Telecom: Michele Zanobi



AUSL Bologna: Mariaelisa Damiani





BO/M

Bologna

29 OTT 2013

**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*

*All' Autostazione srl
Piazza XX Settembre, 6
40121 BOLOGNA
info@autostazionebo.it*

*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*

*e. p.c.
Al Comune di Bologna
Direttore Piani e Progetti Strategici
Piazza Liber Paradisus, 10
40124 BOLOGNA
protocollogenerale@pec.comune.bologna.it*

prot. 16454
class. 34.19.04

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

Studio di fattibilità per la valorizzazione e la riqualificazione del complesso denominato "Autostazione"

Proponente: Autostazione di Bologna srl

Conferenza di servizi del 25.09.2013

OSSERVAZIONI

In riferimento alla seduta di conferenza di servizi svoltasi il 25.09. u.s., richiamando le considerazioni già emerse nel corso dell'incontro, dal funzionario delegato da questa Soprintendenza - arch. Paola Zigarella – si evidenzia quanto segue.

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.

Si precisa infine che per le eventuali opere comportanti scavi dovrà essere coinvolta la Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia-Romagna; in tal caso si rammenta quanto previsto dall'art. 17 comma 3 lett. n) del D.P.R. n. 233/2007 e s.m.i. relativamente alle competenze della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici.

IL SOPRINTENDENTE
(arch. Paola Grifoni)



Responsabile del procedimento: Arch. Paola Zigarella

