Comune di Bologna
Dipartimento Qualità della Città
Settore Urbanistica
Ufficio per la tutela del paesaggio

OGGETTO: autorizzazione paesaggistica ai sensi del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i., Parte Terza (Beni Paesaggistici), riguardante il progetto dell'infrastruttura di trasporto rapido di massa per il collegamento denominata "People Mover" ed in particolare per la realizzazione di n. 2 ponti di attraversamento rispettivamente del Fiume Reno e del Canale Navile. (PG 237080/2010) – Variante a seguito delle modifiche apportate in zona Stazione FS
Relazione Tecnica Illustrativa

La presente relazione sostituisce quella già depositata agli atti della Conferenza dei Servizi del 9.06.2010 con PG n. 148899/2010, in quanto in sede di conferenza dei servizi della procedura di VIA, sono state espresse da RFI richieste puntuali relative alla progettazione in zona Stazione FS derivanti da vincoli conseguenti ai lavori dell'Alta Velocità. In particolare, per problemi statici e al fine di migliorare i collegamenti interni tra la Stazione AV, il People Mover e i binari in superficie, RFI ha richiesto di modificare la posizione della Stazione del People Mover in zona FS, spostandola verso ovest.
Di conseguenza sono state apportate modifiche alla collocazione e all'assetto architettonico della stazione del People Mover nella stazione ferroviaria.
Questa nuova relazione si rende inoltre necessaria in quanto nella precedente istruttoria non erano state evidenziate le soluzioni volte ad eliminare le interferenze con i sottoservizi esistenti, che prevedono l'interramento di una linea di Media Tensione di Enel ubicata tra il sistema autostrada/tangenziale e la sponda sinistra del Fiume Reno. Questo comporta la necessità di demolire un traliccio esistente (posto al di fuori delle fasce di tutela) e la posa di un nuovo traliccio all'interno della fascia di tutela fluviale.

Quindi le varianti apportate non incidono in maniera significativa nelle aree sottoposte ai vincoli di cui all'art. 142 del DLgs, ma ai fini di una corretta valutazione dell'inserimento paesaggistico della nuova infrastruttura è opportuno considerare il progetto in maniera unitaria.

Gli interventi oggetto di richiesta di autorizzazione paesaggistica sono ricompresi all'interno del progetto di collegamento rapido Stazione Aeroporto, meglio noto come " People Mover". Nel dettaglio le opere ricadenti in area sottoposta ai vincoli di cui all' Art. 142 del DLgs 42/2004 riguardano l'attraversamento del Fiume Reno e del Canale Navile. Per meglio valutare la ricaduta dell'opera nei contesti oggetto di tutela vale la pena di illustrare brevemente la consistenza dell'opera nonché il suo tracciato e le stazioni.

Il tracciato del People Mover sarà perlopiù in ambito prevalentemente extraurbano e correrà su di una monorotaia sopraelevata, ad una altezza media di 5 metri dal piano di campagna, sostenuta da pile distanziate tra loro di oltre 20 mt. La scelta progettuale del percorso sopraelevato anziché a raso come la totalità delle infrastrutture viarie presenti oggi sul territorio, è motivata da un minor utilizzo di territorio e dalla scelta di non interrompe le consuetudini di percorrenza del territorio

attraversato. Nello specifico il tracciato ha inizio all'interno dell'aeroporto Marconi, in posizione baricentrica rispetto ai terminal A e B (partenze e arrivi) e collegato direttamente al terminal partenze attraverso una passerella coperta, e termina al Capolinea Stazione F.S. Dal "Capolinea Aeroporto" il tracciato sovrasta Via Triumvirato, si inoltra all'interno della cava Berleta nord, scavalca la complanare tangenziale/autostrada, in corrispondenza dello svincolo Aeroporto, quindi prosegue sopra la cava Berleta sud. Successivamente il tracciato attraversa il fiume Reno, la cava Santa Maria, e sottopassa la bretella dell'Alta Velocità Interconnessione per Venezia, per poi scavalcare la Via Agucchi. Da qui il tracciato entra all'interno del comparto Lazzaretto con relativa fermata intermedia, per poi uscirne sovrapassando i binari della linea Bologna-Padova in corrispondenza del passaggio a livello ferroviario presente in Via Lazzaretto, dove infine si dispone lungo il corridoio tra il confine ferroviario e l'area delle Poste, incanalandosi nell'area dell'ex sedime del binario ferroviario dismesso per il raccordo alle Poste. Mantenendosi lungo il binario ferroviario dismesso, attraversa via Zanardi e scavalca il fascio dei binari per l'Arcoveggio, costeggia la nuova Sede Unica degli Uffici Comunali e termina al "Capolinea Stazione FS" portandosi a raso.
Il progetto attuale delle stazioni, che ha avuto più fasi progettuali, non ultime le richieste di RFI in sede di conferenza, è stato sviluppato tenendo conto del contesto paesaggistico esistente.
Nello specifico le fermate, sono progettate per essere inserite nel contesto urbano con elementi che creino trasparenza e leggerezza, trasmettendo l'idea di movimento, ma che allo stesso tempo riprendano le forme tradizionali dell'edilizia tipica preesistente per ognuno dei luoghi che le stazioni incontrano.
Le stazioni Aeroporto e Lazzaretto sono contraddistinte, contrariamente al capolinea della stazione centrale, dalla sopraelevazione fino alla quota della monorotaia e strutturalmente caratterizzate da una piastra in c.a. sorretta da pile, nella quale trovano posto la banchina e la sede della monorotaia. Da questa base partono dei portali metallici ("costolature") in carpenteria metallica che costituiscono l'ossatura della copertura , la cui pelle esterna è caratterizzata da lamiera stirata metallica pensata come un elemento in grado di definire una volumetria, ma al tempo stesso di lasciare massima permeabilità visiva, per costituire una trasparenza nel contesto urbano. Il rivestimento delle stazioni è di lamiera stirata che, con le sue forature, permette di percepire ed intravedere la struttura che la sorregge (costituita da costole in carpenteria metallica realizzate su disegno), e di dare un senso di leggerezza, con conseguente diminuzione di peso dell'involucro; inoltre l'utilizzo della lamiera stirata permette di far filtrare la luce rendendo più luminosi gli ambienti e creando scenari diversi dovuti all'inclinazione dei raggi solari nei vari momenti della giornata.

Sul lato interno delle stazione i pannelli di lamiera grecata sono verniciati di colore chiaro, per dare un senso di luminosità allo spazio percepito dai passeggeri sulla banchina.
Per dare un effetto di luminosità e per sottolineare gli elementi strutturali all'interno delle stazioni, sono stati previsti faretti, posti al piede di ciascun portale, per ogni lato, oltre alla presenza di proiettori che realizzano l'illuminazione indiretta della stazione nell'area banchina.

Il capolinea dell'Aeroporto si distingue rispetto agli altri edifici dell'intorno diventando, per il viaggiatore, l'indicatore segnaletico del diverso sistema di trasporto: il "People Mover". I passeggeri in arrivo dall'aeroporto tramite una passerella coperta, accedono ad un atrio illuminato di luce naturale da una parete vetrata.
La definizione delle scelte architettoniche, rivolte in particolar modo ai materiali, ha come "idea" quella di realizzare un oggetto architettonico "sospeso" sopra l'area aeroportuale a circa sette metri sopra il piano dei parcheggi a quota stradale.
La lunghezza della struttura è di circa 60 metri, per una larghezza di circa 17 metri. Sono previste due rampe di scale come vie di fuga, segnalate a terra con linee di orientamento a pavimento per disabili. Al piano terra sono presenti soltanto le scale che collegano al piano superiore ed i pilastri che reggono il volume della stazione.
L'accesso dei passeggeri alla stazione, oltre che dal collegamento della passarella coperta, è garantito da un ascensore e da un corpo scala.
La Stazione Lazzaretto, è in posizione baricentrica e risulta ottimale dal punto di vista del funzionamento del sistema. Inserita all'interno della nuova espansione urbanistica del comparto

Lazzaretto, all'interno della grande area parco verde al limite dell'area sede dell'università, costituisce elemento di coesione del tessuto urbanistico, facilitando il collegamento tra questa nuova area urbanizzata ed il centro della città.
La fermata Lazzaretto ha un di impianto lineare, costituito da uno sviluppo in lunghezza di oltre 80 metri ed è caratterizzata da due grandi portali (le "costole"), un portale grande ed un portale minore, che costituiscono la vera struttura dell'impianto.
Nella definizione delle scelte architettoniche, operate in particolar modo attraverso i materiali, l'idea è quella di realizzare un oggetto architettonico "sospeso" sopra l'area verde del Lazzaretto.
La stazione, sospesa, appoggia sulle grandi pile; mentre il piano inferiore è caratterizzato da grande area porticata, il piano superiore è caratterizzato dal rivestimento in rete stirata.
Nel pacchetto di copertura, sopra i portali è prevista una orditura strutturale in appoggio per la posa della lamiera grecata preverniciata (che costituisce la chiusura opaca orizzontale della stazione).
Elemento che caratterizza fortemente la funzionalità e l'impatto visivo della Fermata Lazzaretto, al suo interno, è certamente il carro ponte, situato nell'area officina manutenzione.
Per agevolare la fruibilità dei passeggeri sono stati predisposti una scala mobile ed un ascensore per le persone diversamente abili.
Gli spazi di uso comune diventano luminosi ed aperti grazie alla struttura ricoperta dalla rete metallica stirata. In questo caso le falde orientate a sud-ovest sono coperte dai pannelli fotovoltaici che svolgono l'importante funzione di immagazzinare l'energia.
L'orientamento delle strutture costituisce una delle linee guida dell'idea progettuale funzionale alla collocazione dei pannelli fotovoltaici, sia sulla balaustra della passerella sia sulle falde inclinate della fermata Lazzaretto; nel primo caso il disegno nasce per migliorare la resa dei moduli, nel secondo la copertura della stazione è sfalsata per permettere l'inserimento dei pannelli a sud ovest.
Il Capolinea del People Mover in corrispondenza della Stazione FFSS è un elemento funzionale in posizione strategica rispetto al nodo ferroviario bolognese. Esso ha lo scopo di facilitare, grazie ad un collegamento diretto ed immediato, l'interscambio fra i due differenti sistemi di trasporto.
In particolare la posizione della stazione di testa del People Mover consente al passeggero in arrivo dall'Aeroporto differenti possibilità: di uscire direttamente all'esterno verso l'ampio marciapiede antistante via Carracci; di accedere ai binari della stazione FFSS attraverso le scale di collegamento ai sottopassi della stazione ferroviaria, oppure di accedere attraverso il futuro sistema di collegamenti meccanizzati, alla stazione ferroviaria dell'Alta Velocità.
L'architettura del capolinea ripete l'idea delle altre stazioni, pur modificandone alcune caratteristiche. La nuova posizione della stazione del People Morver è ora, nell'assetto modificato, in corrispondenza con la Stazione di Accesso all'Alta Velocità. Tale posizione consente un ottimo "interscambio" tra tre sistemi della mobilità urbana di Bologna: il sistema della Ferrovia in superficie, il sistema dell'Alta Velocità con la stazione posta 20 metri sotto la quota stradale di via Carracci e il sistema del People Mover.
Quindi la posizione della stazione di testa del People Mover consente al passeggero in arrivo dall'Aeroporto differenti possibilità: di uscire direttamente all'esterno, su via Carracci, passando attraverso l'atrio della stazione Alta Velocità e attraversando l'ampio marciapiede antistante la stessa via Carracci, di accedere ai binari della stazione FS attraverso le scale di collegamento (o l'ascensore) o di accedere alla stazione dell'Alta Velocità.
L'architettura del capolinea ripete l'idea delle altre stazioni, elementi progettuali che riprendono le forme architettoniche e le linee dell'architettura rurale della pianura, dove la rete metallica stirata dell'involucro alleggerisce la struttura, dandole trasparenza e integrando la stazione del People Mover al paesaggio moderno del contesto urbano. I portali (le "costole") vera struttura dell'impianto del Capolinea, sono di tre dimensioni: un portale maggiore, un portale medio ed un portale minore.
Inoltre la fermata si distingue, rispetto ai manufatti adiacenti, diventando l'indicatore segnaletico del diverso sistema di trasporto, People Mover, per il viaggiatore.
L'area di competenza assegnata al Concessionario è larga circa 9 metri per una lunghezza di 50 metri. Sul lato di via Carracci è prevista da RFI la realizzazione della stazione per l'accesso all'Alta

Velocità. Tale costruzione è un vincolo fisso. Sull'altro lato invece è presente la banchina di RFI del Binario XV.
Il disegno proposto comprende anche due aree poste all'estremità corta della stazione del People Mover, fuori dall'area di competenza del concessionario. In corrispondenza di queste aree si trovano i collegamenti verticali con i sottopassi pedonali esistenti che collegano tutti i binari della stazione FS a raso. Pertanto, per sviluppare un'immagine complessiva coerente con il nodo, sono in corso di elaborazione degli studi progettuali, coordinati con RFI, da predisporre in fase esecutiva.
Le differenze con la precedente soluzione sono nel dimensionamento della struttura e nella larghezza, oltre che nel raccordo con le scelte obbligate derivate da vincoli di RFI.
Il progetto si sviluppa con l'idea di rendere all'utente una immagine facilmente riconoscibile della stazione del People Mover, dandole un aspetto in sintonia con le altre due stazioni (Lazzaretto e Aeroporto), ed al tempo stesso renderla compatibile con il contesto urbano in cui si inserisce.

Per quanto riguarda il tracciato, l'attraversamento del fiume Reno è stato progettato in analogia al resto della linea. Si è scelto di usare il sistema delle pile singole con la via di corsa in sommità per minimizzare l'impatto ambientale dell'opera (diversamente dal progetto preliminare del Comune di Bologna posto a base di gara che prevedeva lo scavalco del fiume tramite un ponte).
Lo scavalcamento degli argini maestri del Reno è progettato in modo da evitare interferenze che possano minarne l'efficienza idraulica e la stabilità nel tempo e previa consultazione degli enti territoriali preposti.
L'opera consiste nel ponte a nove campate sul fiume con travata tipo Gerber.
La lunghezza totale è pari a 325 metri e prevede campate di luce 40 metri nelle zone di alveo attivo e 35 m. nelle zone in golena in prossimità dei due argini.
La lunghezza delle travate varia invece, a seconda della posizione dei giunti e degli appoggi (pile) fra un massimo di 50 metri ed un minimo di 27,50 metri.
La tipologia della travata è analoga a quella di altre tratte del viadotto.
Tutte le pile presentano la stessa struttura di fusto e di fondazione.
Il fusto è costituito da una colonna in c.a. di sezione quasi ellittica costante per tutta l'altezza, variabile fra 8,00 m. e 11,50 m.
In fase di elaborazione degli studi volti ad eliminare le interferenze con i sottoservizi esistenti, è previsto l'interramento di una linea di Media Tensione di Enel ubicata tra il sistema autostrada/tangenziale e la sponda sinistra del Fiume Reno.Questo comporta la necessità di demolire un traliccio esistente (posto al di fuori delle fasce di tutela) e la posa di un nuovo traliccio all'interno della fascia di tutela fluviale.

L'intervento è in parte compreso in un'area tutelata per legge ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. c) del del D.Lgs 42/2004 e s.m.i., in quanto ricompresa nella fascia di 150 m dall'argine del Fiume Reno, e nella fascia dei 150 m del Canale Navile, come risulta dalla Carta Unica del territorio del PSC vigente.

Il Piano Strutturale Comunale (PSC) vigente, individua l'opera in più Ambiti, in particolare per la parte di opera ricompresa nella fascia di pertinenza del fiume Reno nell'Ambito di particolare Interesse Paesaggistico Ambientale, sistema della collina; per la parte di opera ricompresa nella fascia del Canale Navile nell'Ambito Infrastrutturale.

Il contesto paesaggistico sul quale si interviene è caratterizzato da un paesaggio mutevole, lungo il tragitto si colgono alcuni spaccati del paesaggio metropolitano bolognese, estremamente diversi fra loro, è un contesto parcellizzato dove si accostano, si sovrappongono funzioni e usi diversi.
Le trasformazioni del paesaggio qui si avvertono in modo più evidente che in altri contesti, l'analisi del territorio parte dal capolinea della stazione centrale e arriva al capolinea dell'aeroporto.
Nel contesto della stazione centrale lungo il Ponte di via Matteotti, è forte la riconoscibilità delle aree urbane sviluppate all'inizio del secolo scorso, con gli isolati leggibili da una maglia stradale

regolare a scacchiera, e dall'edilizia tipica dei primi del '900. Il tratto che costeggia i binari e arriva fino alla via Zanardi è caratterizzato da un edificato costruito nel secondo dopoguerra, dove si susseguono aree industriali e produttive alternate a lotti residenziali senza un particolare ordine urbanistico. Si colgono le vedute del paesaggio metropolitano bolognese ad ovest della città, in cui vi è la riconoscibilità delle aree urbane delle prime periferie, con la densità dell'urbanizzazione che man mano che si allarga si riduce, con un il tessuto insediativo localizzato principalmente lungo le principali direttrici viarie e ferroviarie.
È una prima "periferia metropolitana" che ha elementi storici, anche se difficilmente riconoscibili come il Canale Navile che in tutto il tratto del centro storico fino all'attraversamento dei binari è tombato e presenta forti caratteri di artificialità con le sponde del letto cementati, nel tratto del parco di Villa Angeletti riacquista un valore naturale, fatto di vegetazione ripariale spontanea, con un punto di percezione visibile lungo il tragitto di via Dè Carracci dall'ingresso del parco. Il canale Navile, elemento tutelato ai sensi dell'art. 142 del Codice, costituisce un continuo riferimento per il nuovo parco lungo Navile, nella città della tangenziale del PSC, *un percorso verde tra il parco di villa Angeletti e l'antico Borgo di Corticella, è un inserto d igrande valore storico e ambientale per Bologna, impreziosito da una sequenza di antichi manufatti profondamente legati alle vicende economiche e sociali della città dal medioevo a oggi.*
Proseguendo lungo la visone del tracciato nelle trasformazioni del paesaggio si "entra" nel comparto Lazzaretto comparto di nuova urbanizzazione, il cui piano urbanistico prevede la compresenza di abitazioni e di un polo universitario, di attività direzionali, ricettive e commerciali, di servizi pubblici, con un disegno che si ispira alle forme insediative e alle relazioni caratteristiche del centro storico. Si avverte qui in modo più evidente che in altri contesti, la percezione di un paesaggio in trasformazione che darà origine a nuove continuità urbane.
Ma anche qui, come in altri ambiti di pianura, una lettura più attenta porta a vedere come la rete stradale e ferroviaria distribuita nella pianura abbia facilitato lo sviluppo residenziale e industriale di un lembo di territorio altrimenti connotato all'attività agricola, ed è quindi nell'antico nucleo di Bertalia che è evidente una situazioni di frizione fra elementi ormai abbandonati e degradati del paesaggio agrario e nuove estese aree industriali o residenziali.
Ma ciò che caratterizza e movimenta questo paesaggio di pianura, è il corso d'acqua del fiume Reno e il ruolo che il PSC assegna al parco fluviale.
Anche se l'aspetto paesaggistico è stato largamente stravolto dall'attività estrattiva di cava degli anni '60 e '70, in alcuni punti è rimasta una conservazione dell'ambiente agricolo, seppur modificato e non più totalmente caratteristico della pianura bolognese.
Il fiume Reno attraversa la parte occidentale del territorio comunale, separando il quartiere Borgo Panigale, sulla riva sinistra, dal quartiere Reno e Navile sulla sponda destra.
La porzione di area oggetto di intervento è quindi parte integrante del sistema naturalistico del fiume Reno, che scende dalle colline bolognesi attraversando territori con caratteristiche diverse, in cui spiccano situazioni di disomogeneità, dovuti in parte alla forte pressione antropica della città, a spazi di notevole pregio ambientale e naturalistico.
Il Reno deve quindi svolgere la funzione di corridoio ecologico tra la collina e la pianura, di contrapposizione alla densità edilizia, di connessione tra gli spazi abitati sulle sponde con percorsi ciclo-pedonali alternativi alla viabilità carrabile.
il carattere "identitario" rilevante e distintivo di quest'area ai fini dell'attribuzione di nuovi valori di paesaggio è la forte presenza dell'elemento naturale quale il fiume Reno, e il ruolo centrale che esso dovrà assumere per la creazione del grande parco fluviale del progetto della città del Reno, gli interventi dovranno pertanto essere identificativi del luogo.
Infine l'Aeroporto Marconi, che il PSC individua in uno spazio urbano della Città della Ferrovia, *città che ospita le attività attorno alle quali si strutturano le relazioni internazionali, dove la massima accessibilità e la concentrazione di funzioni eccellenti fanno incontrare le tante, diverse popolazioni che contraddistinguono la miscela demografica contemporanea. È la città dove nei prossimi anni si verificheranno le trasformazioni più rilevanti. È la figura urbana che sta al centro della ristrutturazione che il Psc cerca di governare, quella che rappresenta la nuova immagine di Bologna in Italia e nel mondo*...rappresenta l'evoluzione dinamica del territorio ha sovrapposto a contesti naturali più o meno caratterizzanti, una dimensione antropica dominante. E' quel

paesaggio più intensamente coinvolto nei processi evolutivi del territorio, con gli interventi che si sono strutturati intorno.
E' quindi nella natura spesso conflittuale di questi scenari mutevoli, che non è solo dovuta a fenomeni frammentari di antropizzazione ma conseguenza del processo di sviluppo della città, che il progetto del People Mover si deve inserire e diventare elemento significativo.
La soluzione progettuale proposta nella scelta dei materiali e delle soluzioni tecnologiche, coniuga l'aspetto tecnologico delle nuove risorse energetiche con l'attenzione rivolta alle problematiche riguardanti la qualità dell'ambiente ed il risparmio energetico.
Queste scelte visibili nella struttura delle stazioni, caratterizzate da portali metallici e rivestimenti in lamiera stirata metallica consentono una maggiore integrazione con l'ambiente dialogando, attraverso una trasparenza non eccessiva, con le architetture preesistenti. Nella scelta dei corpi illuminanti notturni predisposti con un sistema illuminotecnico a luce indiretta che diffondono la luce in maniera omogenea sul pavimento della banchina e che evidenziano le costole della struttura tramite un fascio di luce stretto, sfruttando la tecnologia LED che permette di ottimizzare i consumi e minimizzare la manutenzione dei corpi illuminanti. Così come la via di corsa composta da una monorotaia sopraelevata montata su pile, la cui progettazione diventa un'occasione per creare un lungo nastro di energia con l'inserimento di pannelli fotovoltaici integrati nella balaustra della via di fuga e la cui struttura in conformità con quella delle stazioni, è composta da "costole" in carpenteria metallica rivestite da una rete in lamiera stirata che permette di alleggerire la struttura nella percezione visiva. Scelte che nell'elaborazione progettuale pensata *segnano un percorso integrato con il paesaggio che collega la stazione all'aeroporto, come il percorso che collega San Luca alla città, queste riprendono, per evocazione della forma, l'idea dei tipici portici bolognesi, attualizzando il concetto del sostegno e profilo ma non dimenticando l'architettura tradizionale di Bologna.*
Il PSC individua operazioni imprescindibili al fine di raggiungere gli obiettivi strategici individuati per la Città della Ferrovia,"*...riconfigurazione del sistema di trasporto pubblico urbano e metropolitano, da realizzarsi mediante efficaci collegamenti tra le porte di accesso internazionali e nazionali e la città per quanto riguarda con particolare attenzione per quanto riguarda i principali attrattori di spostamento*" e per la Città del Reno, "*.....conquistare il rapporto con il fiume armonizzando più obiettivi: la sistemazione di un parco metropolitano dove siano gradevoli e rigeneranti soste pigre; la creazione di un sistema confortevole di accessi e percorsi per i singoli aggregati urbani cresciuti a fianco; la salvaguardia e rafforzamento dei capi saldi ecologici. la realizzazione nelle sue diverse parti del parco del Reno....* "
Nel caso dell'intervento in oggetto la pianificazione vigente stabilisce obiettivi di qualità paesaggistica, legati alla presenza del fiume Reno, senza specificarli in maniera dettagliata, affermando comunque le qualità della presenza del corso d'acqua per le funzioni idrauliche, per quelle paesaggistiche ed ecologiche, ma soprattutto per gli obiettivi legati alla fruizione dell'ambiente fluviale per attività ricreative e del tempo libero, soprattutto nel contesto urbanizzato che caratterizza l'area di intervento.
Il progetto complessivo quindi mira da un lato a coniugare l'esigenza di potenziare le infrastrutture necessarie allo sviluppo socio economico della città cercando di contenere l'impatto generato dai mezzi di trasporto, con particolare riferimento alla congestione ed all'inquinamento dell'aria e
dall'altro dall'altra una scelta cosi "forte" sul fiume Reno può portare un nuovo punto di osservazione da e verso il fiume per una nuova architettura, diventando esso stesso, data la forte modificazione antropica prodotta, parte del paesaggio.
Intendendo come paesaggio non quella parte di territorio sinonimo di natura intatta ma quella parte di territorio nel quale l'opera dell'uomo si manifesta, a volte fondendosi con la natura stessa a volte modificandola e adattandola a esigenze specifiche diventando parte di quel paesaggio che è anche specchio di una economia ed una civiltà.

L'elaborazione della proposta progettuale di trasformazione, ha teso a raggiungere l'obiettivo di collegare due infrastrutture, l'aeroporto e la stazione, che sono oggi parte caratterizzante del paesaggio urbano di Bologna e che a loro volta sono il frutto di importanti trasformazioni antropiche eseguite dall'uomo nel corso dei secoli e specchio dell'economia e del "modo di vita"

delle rispettive epoche di costruzione, mediante la realizzazione di un'opera che per le scelte compiute, rispetto all'utilizzo delle forme, dei materiali e dell'elevata automazione, con il suo carattere "futuristico" potrà anch'essa un domani rispecchiare e ricordare l'epoca in cui fu realizzata. Le soluzioni formali e funzionali adottate, nella tipologia dei materiali e nelle tecnologie costruttive da un lato potrebbero anche valorizzare la presenza del fiume creando l'occasione per dotarlo di una nuova visibilità da un punto di vista sopraelevato, ed inoltre la soluzione prevista potrebbe favorire una nuova relazione tra l'opera pubblica di grandi dimensioni che non cerchi di mimetizzare se stessa ma che addirittura punti a diventare un nuovo elemento caratterizzante del paesaggio, come testimonianza dell'opera e dell'ingegno dell'uomo come negli anni passati lo sono state appunto la ferrovia, l'aeroporto, la tangenziale e l'autostrada.

Le ultime varianti apportate a seguito dei lavori della conferenza, hanno reso necessario una nuova valutazione della Commissione comunale per la Qualità Architettonica e per il Paesaggio, nella seduta del 5 ottobre 2010 inerente la congruità dell'intervento proposto con i valori riconosciuti dal vincolo e la correttezza, formale e sostanziale, dell'intervento proposto in merito al suo inserimento nel contesto urbano, paesaggistico e ambientale, ha espresso il seguente parere:
L'intervento proposto riguarda la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico ad automazione integrale tra l'aeroporto e la stazione ferroviaria di Bologna che, per alcune parti del suo tracciato, attraversa le zone soggette ai vincoli di tutela di cui all'art. 142 del D.lgs. 42/04 relative al fiume Reno e al Canale Navile.
In particolare, l'attraversamento del fiume Reno avviene in un Ambito di valore naturale e ambientale che costituisce un serbatoio di naturalità di alta qualità ambientale e che comprende il corridoio ecologico territoriale del fiume Reno, per il quale gli obiettivi del PSC prevedono la conservazione e l'incremento della biodiversità favorendo le dinamiche naturali, per assicurare gli equilibri ambientali, tutelare le risorse, evitare processi insediativi in situazioni di pericolosità. L'attraversamento del Canale Navile avviene invece all'interno di un Ambito Infrastrutturale fortemente antropizzato, occupato da infrastrutture ferroviarie, per il quale il Psc promuove la realizzazione delle nuove infrastrutture e il mantenimento in efficienza di quelle esistenti, attraverso la realizzazione di adeguate opere finalizzate alla mitigazione ambientale e all'inserimento paesaggistico delle infrastrutture stesse.
La Commissione
- *Preso atto della coerenza dell'opera proposta con gli obiettivi del Piano strutturale comunale e dell'ammissibilità dell'intervento rispetto alle prescrizioni in esso contenute;*
- *Vista la documentazione presentata, gli elaborati progettuali e la relazione paesaggistica;*
- *Valutata la congruenza di quest'ultima rispetto all'intervento richiesto e verificato che dall'esame istruttorio della pratica la detta relazione paesaggistica è coerente con quanto previsto all'allegato B dell'accordo tra Regione Emilia-Romagna, Associazioni delle Autonomie locali e Ministero per i Beni e le Attività Culturali e rispondente alle disposizioni di cui al DPCM 12 dicembre 2005;*
- *Dato atto che i valori riconosciuti dal vincolo riguardano la presenza del Fiume Reno e del Canale Navile, caratterizzati da funzioni ecologiche e paesaggistiche differenti;*
- *Valutato che l'intervento prevede la realizzazione di un'infrastruttura di trasporto pubblico monorotaia sopraelevata realizzata con travi metalliche, sostenuta da pile in conglomerato cementizio armato distanziate fra loro di oltre 20 m e realizzata per il suo maggior sviluppo ad un'altezza media di 5 metri dal piano di campagna, caratterizzata da forme semplici e lineari, ma caratterizzate e disegnate secondo uno stile contemporaneo, e che le tre fermate (Aeroporto, Lazzaretto, Stazione centrale) sono caratterizzate da un design unitario, che prevede l'utilizzo di una schermatura in rete stirata integrata e, dove l'orientamento lo consente, dall'inserimento di pannelli fotovoltaici;*
- *Valutato inoltre che rispetto alla soluzione precedentemente esaminata (PG 119543/2010) è prevista la demolizione del traliccio ENEL esistente in prossimità della diciottesima Pila nei pressi dell'attraversamento tangenziale/autostrada e successiva realizzazione sulla medesima linea a 400 metri circa di distanza di un nuovo traliccio per l' interramento parziale della linea stessa;*

- *Valutate anche positivamente le modalità con cui l'opera a partire dalla Stazione attraversa la parte urbana;*
- *Considerato che l'opera intercetta il canale Navile in un'area fortemente antropizzata, dove il canale presenta caratteri di forte artificialità, con sponde e letto cementati e che in corrispondenza dell'attraversamento dei binari ferroviari esso è stato tombato e che pertanto l'inserimento dell'opera in oggetto costituisce un elemento di qualificazione complessiva di un'area già fortemente compromessa;*
- *Considerato, per quanto il fiume Reno, che l'attraversamento avviene a poca distanza dal nastro autostradale tangenziale, in un contesto fortemente degradato caratterizzato dalla presenza di vegetazione prevalentemente di tipo erbaceo, con presenze arboree ed arbustive piuttosto rade, e che la realizzazione dell'opera su pile puntuali garantisce il contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo e non pregiudica la possibilità di realizzazione del parco Lungoreno previsto dal Psc e l'importante funzione di corridoio ecologico svolto dal corso d'acqua, e che gli interventi di compensazione previsti prevedono la ricostruzione di ambienti naturali al fine di superare la frammentazione in microhabitat residui sul territorio per contribuire alla riqualificazione ambientale, paesaggistica e faunistica del territorio fluviale;*
- *Valutato che l'intervento è visibile dall'intorno anche allargato, e che per la caratterizzazione delle sue forme può costituire elemento ordinatore e punto di attrazione visiva, nonché elemento di qualificazione di un paesaggio urbano in alcuni tratti già alterato e compromesso;*
- *Considerato che il processo progettuale seguito nell'elaborazione della proposta, per le scelte compiute rispetto all'utilizzo delle forme e dei materiali, ha evitato qualunque camuffamento o mimetizzazione dell'opera, puntando invece sulla sua riconoscibilità e identificabilità e privilegiando invece l'adozione di interventi di compensazione nell'ambito del fiume Reno, scelte che la Commissione valuta positivamente in relazione al vincolo di tutela;*

la Commissione riconosce la correttezza dell'inserimento dell'intervento nel contesto urbano paesaggistico e ambientale e ritiene che le modificazioni sullo stato del contesto paesaggistico dovute alla sua realizzazione risultino coerenti con gli obiettivi di qualità paesaggistica richiesti dal vincolo fluviale.

Per le ragioni sopra espresse, la Commissione esprime parere favorevole all'intervento

Verificato inoltre che gli elaborati presentati in allegato alla richiesta di autorizzazione risultano completi sia con riferimento alle disposizioni regolamentari edilizie, che alle indicazioni dell'Accordo sottoscritto il 9 ottobre 2003 tra Regione Emilia-Romagna, Associazioni delle Autonomie Locali dell'Emilia-Romagna e Ministero per i Beni e le Attività Culturali (ai sensi dell'art. 46 della Legge Regionale 25 novembre 2002 n. 31), e rispondenti al DPCM 12 dicembre 2005 nel merito della Relazione Paesaggistica, della documentazione tecnica, degli elaborati grafici e della documentazione fotografica prodotta ai fini della verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi.

Lo scrivente ufficio ritiene che l'intervento in oggetto, che per le motivazioni sopra esposte risulta conforme alla disciplina urbanistica e coerente con gli obiettivi di qualità paesistica da essa stabiliti, congruo con i valori specificamente riconosciuti dal vincolo, formalmente e sostanzialmente corretto in merito all'inserimento urbano, paesaggistico e ambientale. Può, inoltre, essere considerato compatibile con il contesto paesistico del territorio, ed in particolare nel contesto paesaggistico vincolato in relazione all'esigenza di rispetto e conservazione dei valori ambientali sopraindicati che hanno dato luogo al provvedimento di vincolo, valori riconosciuti come primari rispetto a qualsiasi altro interesse pubblico o privato.

Bologna lì 14 ottobre 2010

Il responsabile del procedimento
Arch. Paola Bonzi