COMUNE DI BOLOGNA
DIPARTIMENTO QUALITA' DELLA CITTA'
SETTORE URBANISTICA

UFFICIO PER LA TUTELA DEL PAESAGGIO

Oggetto:
Autorizzazione paesaggistica per la realizzazione di n. 2 ponti di attraversamento rispettivamente del **Fiume Reno** e del **Canale Navile e per lo spostamento di un traliccio ENEL nei pressi dell'attraversamento tangenziale/autostrada (denominato interferenza 5) in relazione all'opera pubblica denominata PEOPLE MOVER**

Fiume Reno	vigente
Ambito	N. 166 – Ambito di valore naturale e ambientale – art. 70 del RUE
	VER – Aree verdi di valore naturale e ambientale
VINCOLI/CLASSIFICAZIONE :	Beni paesaggistici tutelati dall' Art. 136 del D.Lgs 42/2004

Canale Navile	vigente
Ambito	N. 54 – Ambito infrastrutturale – art. 67 del RUE
VINCOLI/CLASSIFICAZIONE :	Beni paesaggistici tutelati dall' Art. 136 del D.Lgs 42/2004

Descrizione dell'intervento proposto:

Gli interventi oggetto di richiesta di autorizzazione paesaggistica sono ricompresi all' interno del progetto di collegamento rapido Stazione Aereoporto, meglio noto come " People mover". Nel dettaglio le opere ricadenti in area sottoposta ai vincoli di cui all' Art. 136 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. Il tracciato del People Mover sarà perlopiù in ambito prevalentemente extraurbano e correrà su di una monorotaia sopraelevata, ad una altezza media di 5metri 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 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 prtenze 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 svincola 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 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, incanalarsi nell'area dell'ex sedime del binario ferroviario dismesso per il raccodo 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.
Per quanto riguarda le opere da realizzarsi in zona sottoposta a tutela ai sensi dell'Art. 142 Dlgs 42/2004 per la presenza del Fiume Reno, 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.

Descrizione contesto paesaggistico

Il contesto paesaggistico dell'intervento è quello dell'area urbana bolognese, nella zona della periferia a nord nord-ovest, ovvero in una parte di territorio dalla morfologia pianeggiante con un

livello di antropizzazione molto elevato, inoltre una parte significativa del tracciato, nei pressi del Fiume Reno, è occupata da cave parzialmente attive e solo in piccola parte esaurite, già ripristinate e portate al loro assetto definitivo, in particolare occorre precisare che il tracciato del People Mover attraversa il fiume Reno poco più a sud dell'autostrada A14 Bologna Taranto/Tangenziale.
Il fiume Reno 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, attraversa la parte occidentale del territorio comunale per circa 8 KM, separando il quartiere Borgo Panigale, sulla riva sinistra, dal quartiere Reno e Navile sulla sponda destra.
L'habitat che si rileva oggi si può definire di tipo "seminaturale", le sponde fluviali si presentano rivestite di fasce di vegetazione igrofila di ampiezza variabile composte da cannucce, radi arbusti di salice, isolati pioppi e robinie.

Nel percorso di collegamento dall'aeroporto alla stazione ferroviaria il tracciato interseca anche il Canale Navile parallelamente ai binari ferroviari già esistenti e quindi in un punto nel quale la modificazione antropica prodotta dalle infrastrutture esistenti e la natura stessa del canale con le sponde in cemento e la presenza di vecchi edifici industriali fanno sì che lo stesso venga inglobato dalla città e dalle attività dell'uomo in genere.
Il canale Navile, si origina dalle acque del Canale di Reno, di cui di fatto è la continuazione a nord della città, prende questo nome uscendo dal centro storico ed è stata una delle opere artificiali che hanno segnato la storia più recente della zona Lame e di tutta Bologna.
Il contesto paesaggistico nel quale si andrà a inserire l'opera di fatto risulta già fortemente antropizzato.

Coerenza dell'intervento proposto con gli obiettivi di qualità paesistica

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 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....* "

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 a diventare 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.

Pertanto risulta conforme alle previsioni di PSC per quanto riguarda la città della Ferrovia e coerente con gli obiettivi del PSC ed in particolare con il progetto "La città del Reno" cioè la strategia che identifica il paesaggio del fiume come nuovo legante di una città metropolitana discontinua, costituita da insediamenti prevalentemente residenziali, una città da riconoscere in quanto tale e da riqualificare lavorando prevalentemente sulle connessioni trasversali, pedonali e ciclabili, sui nuclei di centralità dei quartieri esistenti, sulle relazioni con le altre città.
Risulta inoltre non in contrasto con gli obbiettivi di qualità paesaggistica legati alla presenza del fiume Reno, perché non pregiudica l'identità e la percezione sociale del luogo anche in considerazione del fatto che non è compromessa la fruizione del progetto del parco fluviale, inteso quale componente fondamentale per la compensazione dell'opera, in coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica richiesti. Mentre per quanto riguarda l'attraversamento del canale Navile lo stato dei luoghi risulta già talmente compromesso dalla rete di binari esistenti che la percezione visiva dell'insieme non viene di fatto alterata dall'aggiunta della monorotaia del People Mover.

In C.Q.A. e P. integrata per parere

Data 01/10/2010

PRATICA IN ELENCO
G.E.I. n. 13

Il Tecnico
Geom. Daniela Monti

top 5

N. pratica: 237080/2010

Commissione Integrata del 05/10/2010

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

237080/2010 fap 6

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.

p. Il Segretario della Commissione

~~Cella: 207~~

UTP

Predisposto atto autorizzativo

Alessandro Gavioli

26 OTT. 2010