

Oggetto: proposta di assenso alla localizzazione di un "Nuovo fabbricato ad uso ferroviario all'ex scalo Ravone" nell'ambito della conferenza dei servizi convocata da Rete Ferroviaria Italiana Spa ai sensi del combinato disposto degli artt. 53-bis, comma 1, e 48, comma 5 del D.L.77/2021, convertito, con modificazioni, dalla L. 108/2021 e s.m.i., svolta in forma semplificata ai sensi dell'art. 14-bis della L. 241/1990 e s.m.i. e con le tempistiche di cui all'art. 13 del D.L. 76/2020 convertito dalla L. 120/2020 e s.m.i.

Nota tecnica.

Premessa

Nel marzo 2022 Comune di Bologna, Ferrovie dello Stato Spa, RFI Spa, Grandi Stazioni Retail Spa, Trenitalia Spa e FS Sistemi Urbani Srl hanno siglato un Protocollo d'intesa per la riqualificazione delle aree ferroviarie del territorio di Bologna.

Successivamente l'intervento denominato "Distretto ex Scalo Ravone" (<https://crescebologna.it/progetti/distretto-ex-scalo-ravone>), riguardante la rifunzionalizzazione ecosostenibile di più di 10 ettari di una area ferroviaria dismessa per realizzare un distretto del mutualismo dell'innovazione sociale e dell'economia collaborativa, è stato inserito nei fondi europei "New Generation Eu" finanziati all'interno della Missione 5 Componente 2 Investimento 2.2 "Progetti Urbani Integrati" del PNRR, in particolare nel "Piano Integrato Rete Metropolitana per la Conoscenza: La Grande Bologna".

Per la realizzazione di tale progetto è stata individuata una parte dell'ex Scalo Ravone, area dismessa da RFI, oggi di proprietà FS Sistemi Urbani Srl e con delibera di Giunta comunale PG n. 685016/2023 è stato approvato il relativo Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, apposto il vincolo preordinato all'esproprio e dichiarata la pubblica utilità; con sentenza del TAR Emilia-Romagna n. 430 del 17 giugno 2024 è stata stralciata dagli atti della procedura espropriativa l'area identificata catastalmente al Foglio 108 particella 392 sub 5 (oggi particella 499) al fine di individuare una soluzione per la delocalizzazione del Polo Manutentivo esistente in uso a RFI, oggetto della presente nota tecnica.

In data 29 luglio 2024 è stata avviata la conferenza di servizi decisoria per l'approvazione del progetto definitivo relativo al PUI richiamato in quanto sono state apportate alcune modifiche ed integrazioni rispetto al PFTE già approvato e per l'apposizione, ai sensi degli artt. 10 e 12 del Dpr 327/2001, del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità per l'area individuata catastalmente al foglio 108 particella 499 su cui insiste l'attuale Polo Manutentivo ferroviario.

Dipartimento urbanistica, casa, ambiente e patrimonio

Settore ufficio di piano

Unità intermedia programmi urbanistici pubblici

40129 Bologna - piazza Liber Paradisus, 10

051 219.4874

claudio.bolzon@comune.bologna.it

urbanistica@pec.comune.bologna.it

Quadro degli interventi

Il progetto riguarda il nuovo insediamento di un fabbricato in un'area di proprietà FSSU Srl, identificata catastalmente al foglio 108 particella 392/parte che verrà trasferita a RFI con separato atto, posta subito a nord del parcheggio "Tanari" e attualmente utilizzata come deposito di materiali di risulta e/o di stoccaggio raggiungibile a mezzo rotaia, requisito indispensabile per consentire le attività dell'unità di "Cantiere Meccanizzato"; il nuovo edificio sarà adibito ad usi connessi all'attività ferroviaria (magazzini, uffici e spogliatoi per il personale addetto) ed è funzionale al corretto esercizio della linea. La sua realizzazione è necessaria affinché RFI delocalizzi gli attuali uffici e magazzini, cioè il Polo Manutentivo, che insistono nella porzione dell'ex Scalo Ravone (particella 499) in cui questa amministrazione deve attuare l'intervento PUI richiamato in premessa e finanziato con i fondi PNRR.

Iter procedimentale

Premesso che le opere ferroviarie sono soggette alle disposizioni di cui all'art. 25 della Legge 17 maggio 1985 n. 210, con nota del 24 aprile 2024 (registrata al Protocollo Generale con n. 287879/2024) RFI Rete Ferroviaria Italiana Spa - Gruppo ferrovie dello Stato italiane - Direzione Operativa Infrastruttura Territoriale Bologna - ha convocato la conferenza dei servizi ai sensi del combinato disposto degli artt. 53-bis, comma 1, e 48, comma 5, del D.L. 77/2021, convertito, con modificazioni, dalla L. 108/2021 e s.m.i., svolta in forma semplificata ai sensi dell'art. 14-bis della L. 241/1990 e s.m.i. e con le tempistiche di cui all'art. 13 del D.L. 76/2020 convertito dalla L. 120/2020 e s.m.i, per l'approvazione del progetto definitivo del nuovo fabbricato ad uso ferroviario presso l'ex scalo Ravone di Bologna.

In data 9 maggio 2024 con nota PG n. 317339/2024, considerata la natura strategica e non conformativa del Pug, è stata evidenziata la non conformità del progetto agli strumenti urbanistici comunali in quanto la nuova volumetria eccede i limiti ammessi dalla Disciplina del Piano per gli interventi edilizi anche considerando che l'insediamento non è compensato dal recupero della volumetria legittima esistente di altri immobili nella disponibilità dell'Ente proponente; al contempo è stato chiesto di:

- definire, d'intesa con l'Amministrazione, la regolamentazione del parcheggio "Tanari" - come anche previsto dal Protocollo d'intesa siglato nel marzo 2022 già richiamato - ritenuto strategico in quanto parcheggio scambiatore, quindi dotazione di intermodalità fondamentale per la città, anche tenendo presente che il "Distretto dell'Ex Scalo Ravone" è stato progettato come distretto *Car-Free* proprio in considerazione dell'ambito territoriale in cui è inserito e della presenza di tale infrastruttura che ha una capienza di circa 750 posti auto;
- integrare la documentazione illustrando la rispondenza del progetto alle *Condizioni di sostenibilità* che il Piano definisce per gli interventi urbanistici anche in riferimento ai contenuti della variante al Pug+ adottata dal Consiglio comunale e in regime di salvaguardia.

RFI ha riscontrato, con nota PG n. 376305/2024 del 4 giugno 2024, evidenziando che le richieste riferite alle condizioni individuate dal Pug, quindi anche dal Pug+, potranno essere in parte recepite nelle successive fasi di progettazione mentre le tempistiche imposte (realizzazione dell'intervento entro il 31 marzo 2025) e le risorse finanziarie a disposizione non consentono un adeguamento progettuale complessivo ritenendo inoltre la richiesta inerente il parcheggio Tanari *"non conferente al presente iter approvativo"*; quindi ha sollecitato in data 2 luglio l'espressione del parere di competenza (PG n. 442952/2024). Infine in data 22 luglio 2024 (PG n.

506992/2024) RFI ha confermato i contenuti della precedente nota e l'intenzione di procedere con la delocalizzazione del Polo auspicando la positiva e celere conclusione del procedimento avviato.

Sintesi del progetto

Il nuovo fabbricato ospiterà magazzini, uffici e spogliatoi per il personale di alcune unità interne a RFI ed è suddiviso in due strutture:

- edificio per gli uffici, spogliatoi e locali interni su due livelli (H = 9,35 m);
- capannone per magazzini (H = 11,70 m) che comprende: Area TLC, Area Squadra Ponti, Area Cantiere Meccanizzato in cui entrano due binari.

In relazione alle Definizioni tecniche uniformi regionali il volume totale (VT) della nuova costruzione è pari a circa 36.850 mc e la superficie utile (SU) di progetto è pari a circa 4.300 mq. E' prevista la realizzazione di un impianto fotovoltaico di potenza pari a 220 kW disposto su una superficie in copertura di circa 1.000 mq.

Considerando un numero di addetti contemporaneo pari a 60, nelle aree pertinenziali esterne sono previsti 60 posti auto a raso, in parte con pavimentazioni semipermeabili (520 mq), per un'area di sosta complessiva di circa 2.260 mq parzialmente ombreggiata da 14 nuovi alberi; è prevista la predisposizione di 1 colonnina di ricarica elettrica ogni 8 posti auto (8 predisposizioni) e l'installazione di 20 posti bici in rastrelliere su spazi pertinenziali.

Le restanti aree esterne serviranno al movimento dei mezzi di ingresso a magazzino e officina.

Il progetto mira a realizzare la maggior quantità possibile di pavimentazioni permeabili/semipermeabili compatibilmente alla funzione a servizio della rete ferroviaria del nuovo fabbricato che comporta il passaggio di mezzi pesanti.

Inquadramento urbanistico territoriale e coerenza/conformità al PUG e al Regolamento edilizio

L'area d'intervento si trova all'interno del Territorio urbanizzato ed è compresa all'interno dell'ex Scalo ferroviario Ravone in *Parti di città da rigenerare*. Trattandosi di un'opera ferroviaria, l'intervento deve essere più specificatamente inquadrato nella strategia urbana *Sostenere una complessiva re-infrastrutturazione urbana* (3.1) ed è in linea con gli indirizzi del Piano riferiti all'azione 3.1a della Disciplina che prevede che tutte le reti infrastrutturali e i loro nodi debbano essere mantenute in efficienza e sviluppate in modo da permettere alle attività di usufruire del migliore supporto su tutto il territorio urbanizzato. Tuttavia confermata la natura strategica e non conformativa del Pug, valutato che trattasi di nuova volumetria e che l'insediamento non è compensato dal recupero della volumetria legittima esistente di altri immobili nella disponibilità dell'Ente proponente, l'intervento non può essere considerato conforme alla disciplina del Piano, vigente e adottato, pertanto occorre acquisire, nell'ambito del procedimento avviato dal proponente, il parere del Consiglio comunale in merito alla nuova localizzazione dell'infrastruttura ferroviaria.

Le funzioni svolte non sono riconducibili alle destinazioni d'uso definite dal Regolamento edilizio, ma riguardano una infrastruttura per l'urbanizzazione degli insediamenti e in quanto tale non sono richieste ulteriori dotazioni territoriali (PU/V), mentre sarebbe richiesta una dotazione di parcheggi pertinenziali (PE) pari al 10% del VT di progetto (3.685 mq corrispondenti a circa 148 posti auto) che non viene interamente reperita ritenendo sufficienti, in ragione della specificità dell'attività da insediare, che necessita di volumetrie idonee allo svolgimento delle attività di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, i 60 posti auto previsti in funzione del personale addetto contemporaneamente presente.

Si prende atto di quanto dichiarato in merito al rispetto della disciplina delle distanze.

In riferimento alle richieste di integrazione formulate in data 9 maggio 2024 con nota PG n. 317339/2024 circa la rispondenza del progetto alle *Condizioni di sostenibilità* che il Piano definisce per gli interventi urbanistici, preso atto dei riscontri del proponente e delle relative motivazioni, si formulano nei paragrafi che seguono alcune prescrizioni per le successive fasi progettuali/esecutive dando altresì atto degli ulteriori aspetti di non conformità.

Considerato inoltre che gli interventi urbanistici sono soggetti al parere obbligatorio della Commissione per la qualità architettonica e il paesaggio (art. 1 co. 2 del Regolamento edilizio) si evidenzia che in data 9 maggio la stessa ha espresso parere favorevole con la prescrizione che nelle successive fasi di progetto venga approfondito lo studio delle facciate longitudinali attraverso l'uso di cromie atte a integrare maggiormente l'edificio nel contesto e al fine di ridurre l'impatto della volumetria rispetto alla intervisibilità dal contesto urbano in fase di sviluppo.

Vincoli e tutele

Circa i vincoli e le tutele insistenti sull'area si richiamano i contenuti della Relazione tecnica generale (elaborato 03_TG--I003R2 - par. 2.1) evidenziando in particolare:

- Zone a media potenzialità archeologica per cui ogni intervento che presuppone attività di scavo e/o movimentazione del terreno è subordinato all'ottenimento del parere preventivo della competente Soprintendenza in relazione a quanto previsto dall'art. 22 del Regolamento edilizio (punto 1.6).
- Pericoli per la navigazione aerea/Tipologia 2 - Manufatti con finiture esterne riflettenti e campi fotovoltaici di dimensione complessiva superiore a 500 mq per cui, essendo l'impianto localizzato all'interno della superficie orizzontale interna, deve essere acquisito il parere/nulla osta di ENAC in relazione al fenomeno della riflessione della luce che può comportare un eventuale abbagliamento ai piloti impegnato nelle operazioni di atterraggio e di circuitazione.

Circa gli aspetti di vigilanza su opere e costruzioni per la riduzione del rischio sismico si evidenzia la disposizione della Lr 19/2008 inerente le opere di competenza statale la cui valutazione tecnica e amministrativa dei progetti e l'attività di vigilanza sulla loro sicurezza sismica viene mantenuta alle amministrazioni dello Stato.

In relazione alla fascia di rispetto stradale (intesa come corridoio infrastrutturale) rappresentata cartograficamente nella Tavola di vincoli - considerato che in occasione della Proposta di Piano urbanistico generale era stato valutato opportuno adeguare il vincolo stradale inserendo le nuove previsioni riferite al completamento della rete viaria del comparto Ravone nell'ambito di quanto programmato dal POC Rigenerazione di patrimoni pubblici (ovvero: *"il completamento della rete viaria mediante la realizzazione di un nuovo asse stradale a sud del fascio dei binari, che colleghi via Tanari a via Burgatti e che, oltre a garantire l'accesso al comparto, funga da supporto alla direttrice principale Emilia Ponente-Saffi"*) anche individuate nel Piano Generale del Traffico Urbano PGTU quale parte della rete secondaria di quartiere - si dà atto della compatibilità dell'intervento e del fatto che in relazione al progetto del nuovo asse viario si dovrà successivamente provvedere alla revisione di tale vincolo.

Riepilogo prescrizioni

Oltre a richiamare quanto già riportato in relazione ai vincoli e alle tutele insistenti sull'area, si formulano le seguenti prescrizioni per le successive fasi progettuali/esecutive:

- si chiede l'elaborazione della documentazione di impatto acustico (Doima) riferita alle sorgenti di rumore introdotte dal nuovo fabbricato (sia come impianti tecnici, sia come attività lavorative svolte presso di esso) che dimostri il rispetto dei limiti di rumore nei confronti dei

nuovi edifici residenziali previsti a nord-est del "Distretto Ex Scalo Ravone" considerando i limiti assoluti di 60/50 dB;

- si richiamano le norme in materia di prevenzione, tutela sanitaria della popolazione e di salvaguardia dell'ambiente dall'inquinamento elettromagnetico in riferimento agli impianti esistenti e di progetto;
- occorre prevedere, anche in concomitanza con le attività di bonifica bellica previste, una specifica caratterizzazione preliminare dei terreni da scavo, al fine di valutare l'effettivo stato qualitativo del suolo/sottosuolo e di individuare l'eventuale presenza di potenziali sorgenti di contaminazione, i cui esiti potranno consentire una corretta definizione delle modalità di gestione dei materiali e condizionare la trasformazione nel caso in cui non sia confermata l'idoneità all'uso dei terreni interessati e sia avviato un procedimento ambientale in materia di siti contaminati;
- il quantitativo di inerti di recupero dovrà essere pari almeno al 35% del volume totale degli inerti necessari alla realizzazione dei nuovi interventi in ottemperanza a quanto previsto per gli interventi urbanistici (Regolamento edilizio, art. 28 - P5 Economia circolare dei materiali da costruzione);
- si chiede di stimare i rifiuti urbani prodotti e di identificare di uno spazio di raccolta nelle pertinenze esterne adeguatamente dimensionato ed accessibile da parte dei mezzi atti alla raccolta (azione 1.4d della Disciplina del Piano) tenendo conto dei protocolli di RFI in materia;
- i locali spogliatoi/docce previsti dal progetto dovranno essere fruibili a tutti i lavoratori che utilizzano la bicicletta per raggiungere il luogo di lavoro in ottemperanza alla prescrizione di cui all'art.27-E11 punto 2.11 del Regolamento edilizio;
- nelle successive fasi di progetto deve essere approfondito lo studio delle facciate longitudinali attraverso l'uso di cromie atte a integrare maggiormente l'edificio nel contesto e al fine di ridurre l'impatto della volumetria rispetto alla intervisibilità dal contesto urbano in fase di sviluppo.

Conclusioni

Prendendo atto delle motivazioni tecnico-economiche evidenziate dal proponente l'intervento di delocalizzazione del Polo Manutentivo che comportano l'accoglimento solo parziale delle richieste formulate dall'Amministrazione al fine di rendere il progetto rispondente agli indirizzi del Piano Urbanistico Generale, in ragione della specificità delle attività da insediare e del prevalente interesse pubblico riferito all'attuazione dell'intervento "Distretto ex Scalo Ravone" - inserito nei Fondi Europei New Generation Eu finanziati all'intero della Missione 5 Componente 2 Investimento 2.2 "Progetti Urbani Integrati" del PNRR - che interessa immobili ancora funzionali all'esercizio ferroviario i quali devono pertanto essere rilocalizzati rispettando le scadenze temporali imposte, si propone l'espressione dell'assenso del Consiglio alla localizzazione dell'opera ferroviaria di interesse dello Stato in variante agli strumenti urbanistici comunali (Pug vigente e adottato) nell'ambito del procedimento avviato da RFI di cui è urgente la conclusione.

In particolare si da atto che costituisce variante localizzativa puntuale, rispetto alle condizioni di sostenibilità delineate dal Pug e dal Pug+ per gli interventi urbanistici:

- la nuova volumetria pari a 36.850 mc;
- la realizzazione, nell'area d'intervento, di parcheggi pertinenziali (PE) in misura inferiore a quanto richiesto dal PUG (10% del VT - azione 2.2a - pari a 3.685 mq a fronte dei circa 2.260 mq previsti) anche in relazione alla Legge 24 marzo 1989 n. 122 e gli stessi, in ragione della

specifica funzione nel nuovo fabbricato e del numero di addetti contemporaneamente presenti per lo svolgimento delle attività;

- i parcheggi pertinenziali proposti a raso e non inclusi nella proiezione della superficie coperta dell'edificio come richiesto dal Piano per gli interventi urbanistici (azione 1.2b);
- pur essendo previste 14 nuove alberature (anziché 20) ad ombreggiamento di parte dell'area di sosta, data la funzione strategica dell'area per la mobilità ferroviaria non è prevedibile la piantumazione di ulteriori nuove specie arboree come richiesto dall'azione 1.2b del PUG e dall'art. 46 del Regolamento edilizio (1 ogni 3 stalli in aiuole di dimensioni minime), tuttavia considerata la disponibilità dovrà essere prevista in altre aree da individuare d'intesa con l'Amministrazione comunale.

Inoltre all'intervento in oggetto, in relazione alla specificità della funzione e dell'interesse dell'opera, non si applicano i seguenti parametri ambientali in variante alla Disciplina del PUG e del PUG+:

- la realizzazione di un tetto verde (azione 1.2b);
- l'indice di riduzione dell'impatto edilizio richiesto dall'azione 1.2b della Disciplina del Piano per gli interventi urbanistici (RIE non inferiore a 4);
- il livello prestazionale "migliorativo" richiesto dall'azione 1.3c in riferimento al benessere microclimatico (BM di progetto migliore di almeno il 15% rispetto al BM dello stato di fatto);
- il livello prestazionale "eccellente" di cui all'art. 28 - *P2 Risparmio e riutilizzo delle acque* del Regolamento edilizio per gli interventi urbanistici che riguardano la trasformazione di volumi eccedenti i 20.000 mc;
- il livello prestazionale "migliorativo" di cui all'art. 28 - *P3 Sostenibilità energetica ed emissiva* punto 6, in aggiunta ai requisiti richiesti dalla normativa regionale che risultano invece soddisfatti.

Infine si prende atto di quanto riscontrato circa il tema *Configurazione reti e interferenze* e che verranno predisposti sistemi di laminazione e di limitazione della portata all'immissione in rete delle acque meteoriche come richiesto anche dall'Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e Protezione Civile della Regione.

Il tecnico di riferimento è l'arch. Stefania Naldi.

Il responsabile
per. ind. Claudio Bolzon
(documento firmato digitalmente)