

# Riqualificazione dell'Autostazione di Bologna

Procedimento unico ai sensi dell'art. 53 della Legge  
regionale n. 24/2017

Relazione

Premessa	3
Il percorso procedurale	4
Il quadro degli interventi	4
Sintesi del progetto	5
Inquadramento urbanistico	6
Inquadramento cartografico - Aree oggetto di intervento	17
Valutazioni specifiche delle componenti ambientali	19
Piano di Monitoraggio Ambientale	30
Verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni	31
Appendice 1 - Scheda	45
Appendice 2 - Elenco elaborati progetto definitivo	47

## Premessa

Su mandato di Autostazione di Bologna Srl, nel 2011 è stato redatto uno studio di fattibilità per la riqualificazione dell'Autostazione delle corriere con l'obiettivo di razionalizzare gli spazi dell'edificio di piazza XX Settembre per renderli funzionali alle necessità d'uso e per ottimizzarne la redditività anche attraverso un modesto aumento volumetrico.

Allora la società chiese al Comune e alla Provincia di Bologna di valutare i contenuti della proposta contenuta nello studio suddetto e a tal fine venne istituito, con atto del Commissario Straordinario PG n. 97047/2011, un gruppo di lavoro congiunto tra Comune di Bologna, Provincia di Bologna e società Autostazione Srl al fine di valutare le proposte progettuali e definire in maniera condivisa le procedure più adeguate ed utili alla approvazione dei progetti; il tavolo tecnico ha proceduto nella valutazione del progetto ed ha redatto un documento di indirizzi dei cui contenuti è stata data informazione alla Giunta nella seduta del 22 maggio 2012.

Lo studio di fattibilità prevedeva un modesto aumento volumetrico del costruito e un incremento della superficie destinata tra l'altro ad attività commerciali, nel rispetto del limite di 2.500 mq di superficie di vendita indicato dal "Piano di valorizzazione Commerciale e Qualificazione dell'area compresa tra Stazione Centrale, Bovi Campeggi, Manifattura delle Arti e piazza dell'VIII Agosto" (PG n. 304107/2007, Prog. n. 416/2007, del 28 dicembre 2007).

Considerato che il progetto di riqualificazione dell'Autostazione presentava numerosi elementi di interesse pubblico - quali la valorizzazione degli spazi pubblici adiacenti all'edificio, la razionalizzazione della funzione principale dell'area che ricopre un riconosciuto ruolo centrale della rete del trasporto pubblico e di quello privato collettivo su gomma, un migliore utilizzo del parcheggio interrato ed un miglioramento della sicurezza nonché un completamento dei percorsi di mobilità lenta limitrofi all'edificio - con Atto di Giunta PG n. 159716/2013, Prog. n. 139/2013, si è ritenuto opportuno disporre l'avvio del procedimento di variante al Piano operativo comunale (Poc), finalizzato ad attivare l'intervento di riqualificazione dell'Autostazione delle corriere; tale Variante è stata approvata dal Consiglio comunale con OdG n. 356/2014 nella seduta del 15 dicembre 2014, esecutiva dalla data di pubblicazione sul BURERT del 31 dicembre 2014.

Parte della capacità edificatoria assegnata dal Poc è stata quindi utilizzata per la realizzazione di alcuni interventi funzionali alle attività di Autostazione che hanno riguardato principalmente la demolizione di due manufatti edilizi (servizi igienici e sala d'attesa) collocati al di sotto della pensilina a copertura del marciapiede arrivi/partenze, e dei locali adibiti ad archivio ed ufficio del capostazione addossati al fronte est del fabbricato principale.

L'atrio è stato ampliato e al piano terra, oltre all'ampliamento della galleria pedonale esistente, sono stati collocati a nord la nuova sala d'attesa e l'ufficio del capostazione mentre a sud della galleria i nuovi uffici amministrativi di Autostazione in ampliamento di quelli già esistenti. In riferimento agli interventi oggetto di SCIA PG n. 17577/2020 (variante minore alla SCIA PG n. 434151/2018) l'incremento di volume è stato pari a circa 750 mc pari ad una Superficie utile (SU) di circa 270 mq rispetto all'incremento ammesso dal Poc specifico che attribuiva i seguenti incrementi: VT 5.150 mc - SUL 1.450 mq.

Le previsioni del Piano operativo comunale hanno cessato di avere efficacia il 31 dicembre 2019 pertanto, considerato che permane l'interesse alla riqualificazione dell'*hub*, il progetto si deve confrontare con il Piano urbanistico generale elaborato in conformità alla Lr n. 24/2017 e con il Regolamento edilizio.

## Il percorso procedurale

L'Autostazione ricopre un riconosciuto ruolo centrale della rete del trasporto pubblico e privato collettivo, è parte integrante del sistema di accesso su ferro e gomma alla città e come tale è una componente del polo funzionale metropolitano integrato "Stazione FS di Bologna" per cui si ritiene sussistano le condizioni previste dall'art. 53 co. 1 lett a) della Lr 24/2017 per cui il Comune di Bologna, in qualità di ente procedente, avendo preliminarmente verificato la non assoggettabilità a procedure di valutazione ambientale, convoca una Conferenza di Servizi cui partecipano le amministrazioni e i servizi competenti a rilasciare sul progetto ogni autorizzazione, concessione, nulla osta, parere o atto di assenso comunque denominato, richiesto dalla normativa vigente per la realizzazione dell'opera in relazione al livello di progettazione adottato.

Ai sensi del citato articolo 53, co. 5 *"l'espressione della posizione definitiva degli enti titolari degli strumenti di pianificazione cui l'opera o l'intervento comporta variante è subordinata alla preventiva pronuncia degli organi consiliari, ovvero è soggetta, a pena di decadenza, a ratifica da parte dei medesimi organi entro trenta giorni dall'assunzione della determinazione conclusiva della conferenza di servizi"*.

## Il quadro degli interventi

Come accennato in premessa gli interventi di riqualificazione dell'immobile hanno l'obiettivo di riorganizzare e ottimizzare gli spazi funzionali ai servizi legati alle attività dell'immobile e di potenziare e valorizzare le attività complementari di carattere commerciale e direzionale, garantendo un'adeguata relazione con il contesto e la tutela dell'edificio attuale.

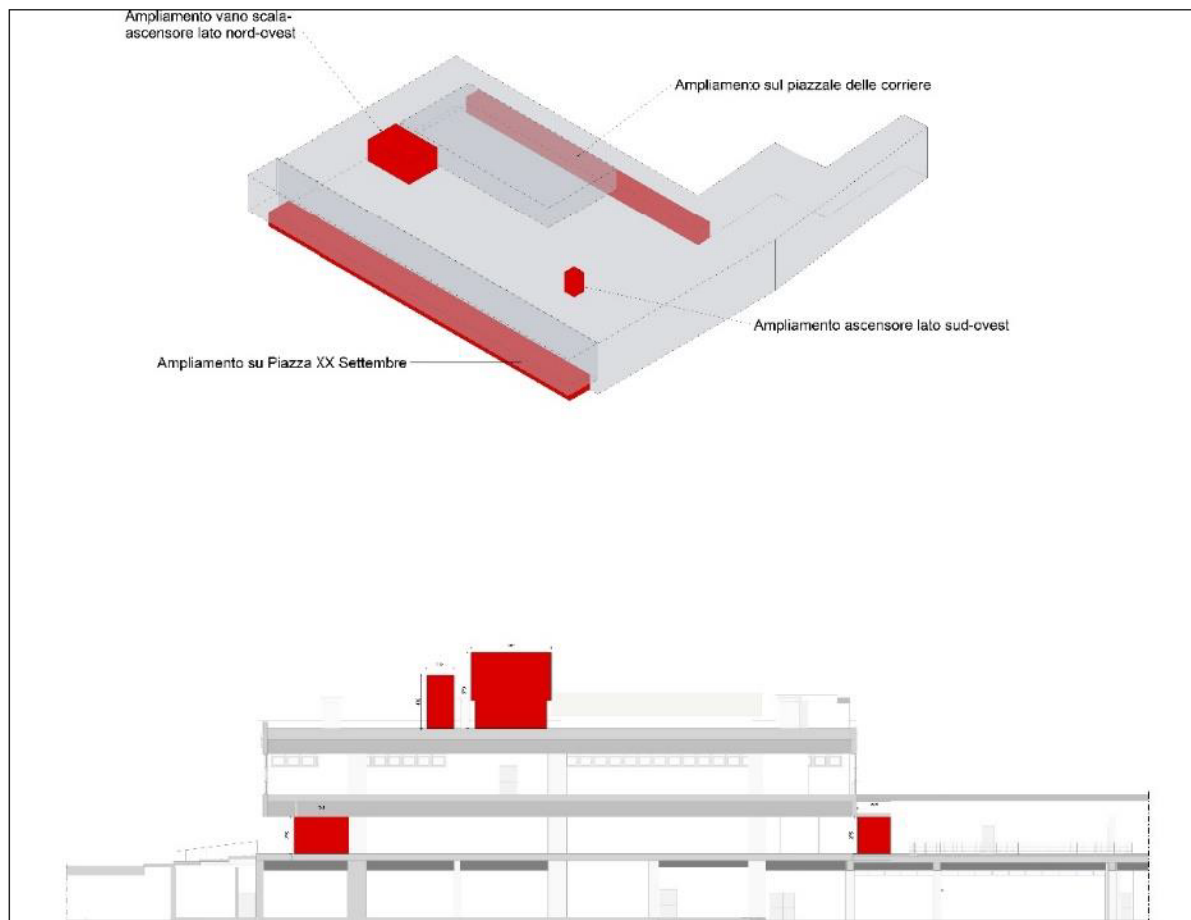
Il Documento di Indirizzi alla Progettazione posto alla base del Bando per l'*Affidamento del servizio di progettazione definitiva, esecutiva e del coordinamento della sicurezza in fase di progettazione dei lavori di riqualificazione dell'immobile di Autostazione di Bologna* ha indicato che l'oggetto della gara di progettazione riguarda gli ampliamenti volumetrici, la riorganizzazione planimetrica, l'adeguamento impiantistico, la razionalizzazione del parcheggio interrato, ma rimanda ad un concorso di progettazione la valorizzazione della copertura nonché gli interventi di riqualificazione dello spazio pubblico indicati dal Piano urbanistico generale come necessari per garantire la sostenibilità urbana del progetto.

L'intervento oggetto del procedimento si concentra pertanto unicamente sulla riqualificazione dell'immobile ponendosi come la prima fase di un intervento più ampio che coinvolgerà anche lo spazio antistante prospiciente piazza XX Settembre e viale Masini.



## Sintesi del progetto

Il progetto prevede l'ampliamento del fabbricato al piano terra sia sul lato verso piazza XX Settembre, con una parziale chiusura dello spazio sotto lo sbalzo del prospetto principale, sia sul lato verso il piazzale delle corriere mantenendo adeguati spazi per il passaggio di bus di grandi dimensioni. In copertura è prevista la modifica dei volumi necessari a garantire i collegamenti verticali dell'edificio. Il volume complessivo degli ampliamenti è di circa 1.725 mc (rispetto al volume esistente pari a 46.530 mc).



*Modifiche volumetriche di progetto*

Il *layout* architettonico interno, con la relativa riorganizzazione degli ambienti, è stato definito ricollocando gli elementi di distribuzione verticale in modo da agevolare il più possibile la circolazione dei viaggiatori creando dei flussi ordinati per gli arrivi e le partenze; agli spazi di distribuzione orizzontale ed ai locali destinati alle attività di Autostazione si affiancano le biglietterie e i locali commerciali complementari la cui articolazione è riportata nella Relazione generale di progetto (elaborato PD.00GE.GE.REL.002) e sinteticamente richiamata nel successivo paragrafo “Classificazione degli usi e delle tipologie commerciali”.

Al piano interrato vengono demoliti alcuni locali realizzando 42 nuovi posti auto ampliando l'autorimessa in cui trovano collocazione anche diversi parcheggi per biciclette, circa 60 dotati di punto di ricarica e rastrelliere, fruibili sia agli addetti sia all'utenza.

Il primo piano, adibito ad uffici, viene liberato dalle partizioni esistenti e lasciato al “rustico” realizzando i nuovi sistemi di collegamento verticale, i locali tecnici e i cavedi impiantistici necessari al funzionamento dell’edificio. Tale scelta, dettata dai limiti della copertura finanziaria dell’intervento, consente di modificare i collegamenti verticali senza alcuna interferenza con le funzioni ospitate al piano, predisponendo, allo stesso tempo, il completamento dello stesso che verrà realizzato in funzione della disponibilità delle risorse economiche necessarie.

Al fine di rispondere alle necessità di efficienza energetica dei locali è prevista la sostituzione degli infissi esterni mantenendo lo stesso disegno degli attuali. Le facciate saranno tinteggiate conformemente alle finiture attuali, in attesa di un successivo concorso di progettazione.



*Immagine fotorealistica del prospetto su piazza XX Settembre*

## Inquadramento urbanistico


L’Autostazione è individuata dal Piano urbanistico generale tra i **Poli metropolitani integrati** e trova la sua azione di riferimento all’interno della Strategia urbana 3.3 *Sostenere qualificazione dei poli metropolitani integrati in luoghi da abitare inseriti nel contesto*, azione 3.3b *Stazione ferroviaria di Bologna Centrale e Autostazione di Bologna: integrare le aree di accesso, transito e sosta con qualificate funzioni urbane* che riconosce l’esigenza di procedere con interventi di adeguamento e ammodernamento della struttura, coerentemente con l’interesse culturale e testimoniale dell’edificio, ammettendo un ampliamento modesto del fabbricato esistente e l’introduzione delle funzioni tra cui la funzione commerciale: commercio in medio-grandi strutture (E2), commercio in medio-piccole strutture (E3), commercio in strutture di vicinato (E4), attività di pubblico esercizio (E8).



 Perimetro dell'intervento

Poli metropolitani integrati

 Stazione ferroviaria di Bologna Centrale e Autostazione

 Perimetro del territorio urbanizzato

Tale azione individua inoltre gli interventi necessari per garantire la sostenibilità urbana del progetto quali la riqualificazione dello spazio pubblico antistante, l'adeguamento del sistema di accesso carrabile all'area, il collegamento ai percorsi ciclabili esistenti ed il miglioramento dell'accessibilità e riconoscibilità dei collegamenti pedonali e degli attraversamenti che saranno oggetto di un successivo concorso di progettazione.

Circa la valutazione di rispondenza dell'intervento alle indicazioni delle **Strategie locali** del Piano si rileva che l'intervento è compreso nella Strategia locale *Innerio* per cui si evidenzia la necessità di provvedere, pur in una seconda fase, alla progettazione ed alla realizzazione degli interventi individuati dall'azione 3.3b della Disciplina del Piano che si richiamano di seguito:

- a. riqualificazione dello spazio pubblico antistante l'edificio dell'Autostazione, con eliminazione del parcheggio esistente a raso, piena integrazione con il sistema tranviario e realizzazione di

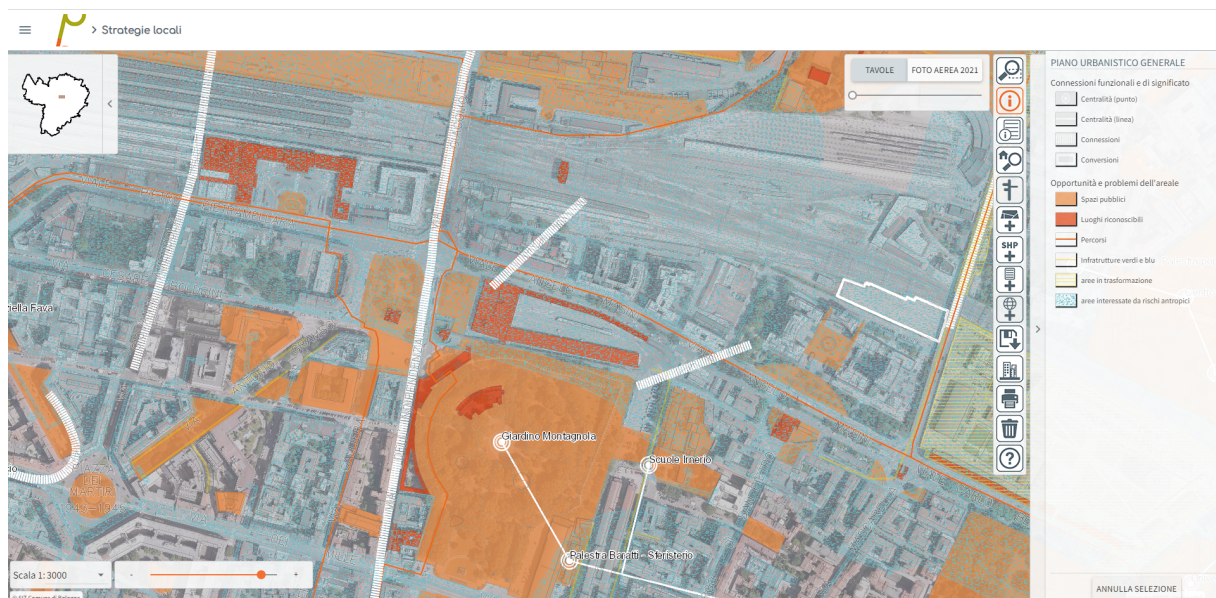


una migliore connessione ai percorsi pedonali esistenti e agli spazi storici adiacenti, attraverso una lettura unitaria e integrata dello spazio delle piazze e dei monumenti che permetta un dialogo con l'edificio moderno, nonostante la cesura di strade di traffico;

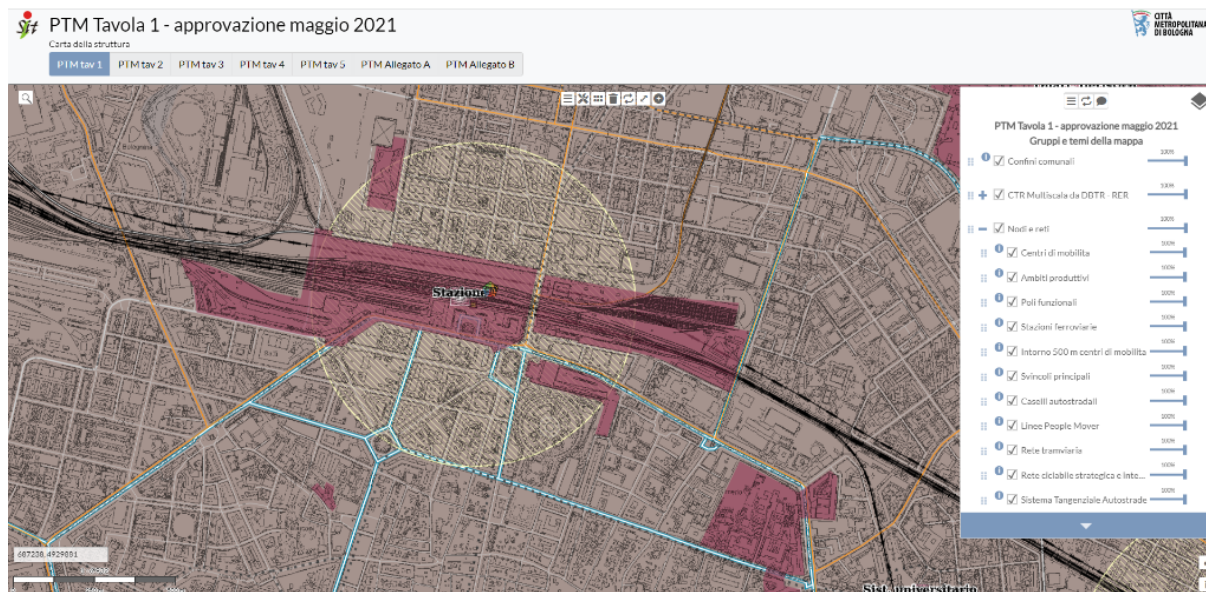
- b. adeguamento del sistema attuale di accesso privato carrabile all'area;
- c. collegamento ai percorsi ciclabili esistenti e predisposizione di adeguati stalli bici;
- d. miglioramento dell'accessibilità e riconoscibilità dei collegamenti pedonali e degli attraversamenti, in particolare con il centro storico, con gli altri punti di interesse costituenti il polo funzionale della stazione e con l'accesso retrostante. Si devono inoltre migliorare e implementare i collegamenti con il Parco della Montagnola.

Tali interventi dovranno trovare piena integrazione con il sistema tramviario (Linea Rossa) risolvendo nel dettaglio le possibili interferenze con tale progetto.

Rispetto alla cantierizzazione ed all'assetto definitivo dello spazio antistante, l'Amministrazione comunale, in particolare attraverso il Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, conferma la disponibilità a proseguire e finalizzare il confronto già avviato.



Occorre inoltre considerare che l'Autostazione è compresa nel **Centro di mobilità** individuato dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile quale area di pertinenza della Stazione Centrale come rilevabile dalla Tav. 1 del PTM.



I Centri di Mobilità sono infatti i nodi principali di interscambio collocati in corrispondenza dei punti della rete in cui si concentra la massima intensità delle opportunità di trasbordo e intermodalità, con particolare riferimento alla rete di trasporto pubblico, in cui gli interventi devono operare per la riqualificazione, la rigenerazione, lo sviluppo dell'intermodalità e la creazione di nuovi servizi rivolti a cittadini, pendolari e turisti, mantenendo elevati standard di qualità e di accessibilità in coerenza con l'art. 45 del PTM.

Considerato che:

- il Pug, nell'ammettere l'incremento volumetrico e nel definire gli usi insediabili nel Polo (azione 3.3b), non attribuisce capacità insediativa;
- per l'intervento, riconducibile a nuova costruzione, non è possibile considerare gli incentivi dell'azione 1.1a *Favorire il recupero e l'efficientamento del patrimonio edilizio esistente* poiché non sono previsti i relativi interventi di miglioramento sismico;
- l'Autostazione ricopre un riconosciuto ruolo centrale della rete del trasporto pubblico ed è parte integrante del sistema di accesso su ferro e gomma alla città;

si ritiene sussistano le condizioni previste dall'art. 53 co. 1 lett a) della Lr 24/2017 al fine di integrare le previsioni del Piano urbanistico generale attraverso gli strumenti attuativi del Piano stesso, indicati dal punto 0.2d della Disciplina, ovvero mediante procedimento unico.

Alla luce dei contenuti del progetto si ritengono peraltro tuttora attuali le considerazioni che, in relazione ai previgenti strumenti di pianificazione territoriale e nell'ambito del tavolo tecnico intrapreso tra Comune e allora Provincia di Bologna in cui sono stati condivisi gli obiettivi della trasformazione, hanno portato a non ritenere necessaria la sottoscrizione di un Accordo Territoriale poiché non si prevede un rilevante ampliamento del polo in oggetto.

In riferimento alla trasformazione specifica e circa la coerenza con le Strategie urbane del Pug, necessarie a conseguire gli obiettivi del Piano, occorre considerare sia gli *Indirizzi per le politiche urbane* che le *Condizioni di sostenibilità per gli interventi urbanistici* in relazione alle parti di città interessate, ovvero:

- territorio comunale (1.1d, 1.2c, 1.2d, 1.2e, 1.3d, 1.4a, 1.4b, 1.4c, 1.4d, 2.2a, 2.3a, 2.3c, 3.1g)
- territorio urbanizzato (1.2b, 2.1e, 2.2c, 2.3b, 3.1b, 3.1c, 3.1f)
- tessuti della città storica (2.4a, 2.4d)

Di seguito pertanto una sintesi delle azioni che interessano la trasformazione, le relative parti di città e gli ulteriori elementi del Catalogo dati cartografici della Disciplina di Piano.

Nei successivi paragrafi viene invece dato conto delle valutazioni ambientali e delle relative prescrizioni espresse in sede di Conferenza nonché analizzato il sistema dei vincoli e delle tutele, così come individuati nella Tavola dei vincoli e nelle relative Schede di vincolo, derivanti dalle normative di settore, piani o disposizioni comunque vigenti sulla porzione di territorio interessata e di cui la progettazione, nelle diverse fasi, deve tenere conto.

## Resilienza e ambiente

### *1.1 Favorire la rigenerazione di suoli antropizzati e contrastare il consumo di suolo*

azione 1.1a - Favorire il recupero e l'efficientamento del patrimonio edilizio esistente

- Patrimonio edilizio esistente

azione 1.1d Rafforzare funzioni già insediate e favorire interventi di de-sigillazione

- Territorio comunale

### *1.2 Sviluppare l'eco rete urbana*

azione 1.2b Potenziare l'infrastruttura verde urbana

- Perimetro del territorio urbanizzato

azione 1.2c Costruire un'infrastruttura blu urbana

- Territorio comunale

azione 1.2d Mantenere in alveo le portate naturali e ridurre i prelievi da acque di falda

- Principali reti di acqua non potabile - aree distanti 300 metri
- Territorio comunale

azione 1.2e Migliorare la qualità delle acque superficiali

- Canali da risanare - area distante 20 metri
- Territorio comunale

### *1.3 Prevenire e mitigare i rischi ambientali*

azione 1.3a Contenere i rischi naturali

contiene un rinvio alla Tavola dei vincoli in relazione ai seguenti temi:

*Stabilità dei versanti*

nessun elemento individuato

*Risorse idriche e assetto idrogeologico*

area non compresa in aree potenzialmente interessate da alluvioni

### *Rischio sismico*

#### *Microzone omogenee in prospettiva sismica - zone suscettibili di amplificazioni -1A*

Condizioni per gli interventi urbanistici - per gli interventi urbanistici

- nelle zone stabili 1A (caratterizzate da contrasti di impedenza moderati o non significativi nei primi 30 metri), le Schede di vincolo indicano che si ritiene sufficiente lo studio di MS di livello 2 contenuto nel Quadro Conoscitivo del PUG e relativi approfondimenti;
- nelle zone di attenzione per liquefazione 2A, che tuttavia non sono interessate dagli interventi di ampliamento, le Schede di vincolo indicano la necessità di svolgere approfondimenti della MS di livello 3 (Dgr 630/2019) per cui dovranno essere eseguite opportune indagini geognostiche/geofisiche e dovrà essere verificata la reale presenza di condizioni predisponenti la liquefazione e/o la densificazione (stima del potenziale di liquefazione/densificazione e dei cedimenti attesi).

azione 1.3c Mitigare l'effetto isola di calore in ambito urbano e introdurre misure finalizzate all'adattamento climatico degli edifici

- Fragilità microclimatica - medio-bassa

azione 1.3d Ridurre l'esposizione della popolazione agli inquinamenti e rischi antropici

- Inquinamento acustico - aree con un elevato livello di inquinamento acustico/aree prospicienti le principali infrastrutture
- Inquinamento atmosferico - Accessibilità alla rete portante del trasporto pubblico
- Inquinamento elettromagnetico - Impianti di telefonia mobile - area distante 200 m
- Rischio industriale diffuso - Aree a rischio industriale diffuso
- inquinamento luminoso

### *1.4 Sostenere la transizione energetica e i processi di economia circolare*

azione 1.4a - Promuovere e incentivare diverse forme di efficientamento energetico e l'equa accessibilità a servizi energetici a basso impatto ambientale

azione 1.4b - Programmare la diffusione di impianti di produzione energetica da fonti rinnovabili creando reti di distribuzione locale

azione 1.4c - Incentivare l'economia circolare dei materiali da costruzione e da scavo

azione 1.4d - Incrementare il riciclo e ridurre la produzione dei rifiuti

- Territorio comunale

## **Abitabilità e inclusione**

### *2.1 Estendere l'accesso alla casa*

azione 2.1e Coinvolgere le comunità attraverso processi partecipativi

- Perimetro del territorio urbanizzato

Accompagna il progetto definitivo una proposta di Piano di Comunicazione con i contenuti indicati nelle Disposizioni Organizzative Urbanistiche.

### *2.2 Garantire la diffusione di una rete equilibrata di attrezzature e servizi di qualità*

azione 2.2a Favorire la riqualificazione e la realizzazione delle dotazioni territoriali

azione 2.2c Favorire i servizi e le attività commerciali di vicinato

- Territorio comunale

### *2.3 Ridisegnare gli spazi e le attrezzature*

azione 2.3a - Rendere la città universalmente accessibile

- Territorio comunale

azione 2.3b - Realizzare spazi aperti ed edifici pubblici di alta qualità architettonica e ambientale

- Perimetro del territorio urbanizzato

azione 2.3c - Rinnovare lo spazio stradale in termini di qualità formale ed ambientale, accessibilità e sicurezza

- Territorio comunale

### *2.4 Conservare i caratteri del paesaggio storico urbano rinnovandone il ruolo*

azione 2.4a - Difendere l'abitabilità e i caratteri della città storica - tessuto compatto

azione 2.4d Valorizzare l'architettura e gli agglomerati d'interesse culturale e testimoniale del Secondo Novecento - Edifici d'interesse culturale e testimoniale del Secondo Novecento (CTN)

L'intervento di nuova costruzione rispetta il limite di densità fissato dal Dm 1444/68 che in relazione al tessuto compatto risulta essere 3 mc/mq; la densità fondiaria risulta infatti pari a circa 2.7 mc/mq (48.255 mc/17.943 mq).

In riferimento alle prescrizioni di cui all'art. 63 del Regolamento edilizio il progetto rispetta gli allineamenti planimetrici e non viene superata l'altezza del fronte degli edifici circostanti.

In merito al prescritto parere della CQAP ai sensi dell'art. 1 co.2.2 del Regolamento edilizio la valutazione è stata resa congiuntamente, nell'ambito della Conferenza dei servizi, sia in riferimento agli interventi soggetti a procedura di autorizzazione paesaggistica che sull'edificio d'interesse culturale e testimoniale del Secondo Novecento.

## **Attrattività e lavoro**

### *3.1 Sostenere una complessiva re-infrastrutturazione urbana*

azione 3.1b - Garantire il miglioramento delle infrastrutture urbane con gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia

- Perimetro del territorio urbanizzato

azione 3.1c - Favorire la distribuzione e il coordinamento delle infrastrutture digitali

- Perimetro del territorio urbanizzato

azione 3.1d - Qualificare ruolo e riconoscibilità delle porte di accesso alla città e realizzare un sistema di centri di mobilità

- centri di mobilità

azione 3.1f - Realizzare la rete tranviaria urbana

- Perimetro del territorio urbanizzato

azione 3.1g - Estendere ed integrare la trama portante della rete ciclabile urbana ed extraurbana

- Territorio comunale



## Carichi insediativi - Parametri e indici urbanistici

Superficie fondiaria (SF): 17.943 mq (superficie catastale dei mappali 200, 204, 201 e 308 del foglio 162)

	Stato di fatto	Progetto
Volume totale (VT)	46.530 mc	48.255 mc (incremento pari a 1.725 mc)
Superficie utile (SU)	15.840 mq	15.445 mq (- 395 mq)

In relazione alle Definizioni Tecniche Uniformi vigenti e all'articolazione degli spazi interni, a fronte di un modesto incremento volumetrico si concretizza una diminuzione della superficie utile di progetto in quanto vengono ampliati gli spazi destinati ai collegamenti verticali (SA) e ai locali tecnici (né SU né SA).

## Classificazione degli usi e delle tipologie commerciali

Al fine di definire adeguatamente la classificazione degli usi e delle tipologie commerciali, esistenti e di progetto, si ritiene necessario un inquadramento più ampio del contesto in cui si inseriscono anche in riferimento a quanto già indicato nei paragrafi precedenti.

Come già premesso l'Autostazione di Bologna è riconosciuta dal Piano urbanistico generale tra i Poli metropolitani integrati quale infrastruttura, unica in Italia per dimensioni e traffico, che risponde a esigenze di mobilità, informazione, comfort dei viaggiatori che utilizzano il trasporto collettivo commerciale su gomma e che costituirà sempre più l'attestamento privilegiato a ridosso del nucleo di antica formazione per i bus turistici (trasporto collettivo su gomma).

Al pari dell'Aeroporto G. Marconi e della Stazione Centrale costituisce una componente fondamentale per qualificare il ruolo di Bologna quale nodo di una vasta rete di collegamenti nazionali ed internazionali, oltre che metropolitani e regionali. Stazione e Autostazione hanno assunto nel tempo i profili propri delle moderne stazioni polifunzionali, in cui i servizi di supporto alla mobilità si intrecciano strettamente a un'offerta integrata di opportunità commerciali, informative e di intrattenimento, destinate non solo ai viaggiatori ma anche al territorio.

Inoltre il complesso fa parte di un Centro di Mobilità - individuato dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile in quanto compreso nell'area di pertinenza della Stazione Centrale come rilevabile dalla Tav. 1 del PTM - quale nodo principale di interscambio con particolare riferimento alla rete di trasporto pubblico.

Ciò premesso, rispetto alle definizioni delle destinazioni d'uso di cui alla Parte prima, lettera b) del vigente Regolamento edilizio, le attività afferenti la sede direttiva e gestionale della società Autostazione di Bologna Srl si ritengono ascrivibili alla categoria funzionale direzionale D e nello specifico all'uso D1 - attività direzionali in strutture complesse; a tale uso sono pertanto riconducibili tutti i locali in cui si svolgono le attività necessarie alla società per lo svolgimento del servizio di gestione del terminale dell'autostazione. Nello specifico si considerano strettamente necessarie allo svolgimento dell'attività principale le seguenti attività correlate ed i relativi spazi accessori: uffici, sale

d'attesa, biglietterie, depositi e magazzini, spazi di distribuzione orizzontali e verticali con relative zone di filtro, servizi igienici e spogliatoi, spazi polivalenti, locali tecnici e di servizio.

Nell'ambito dei servizi offerti all'utente (passeggero/pendolare) della gestione caratteristica la società Autostazione di Bologna Srl prevede inoltre, in ragione della riqualificazione complessiva dell'immobile, il nuovo insediamento di attività afferenti alla categoria funzionale commerciale C ed in particolare: E4 - commercio in strutture di vicinato (in parte già presenti) ed E3 - commercio in medio-piccole strutture, mentre gli spazi già destinati all'uso E7 - garage, autorimesse private a pagamento ed E8 - attività di pubblico esercizio vengono ampliati.

Tali attività commerciali, di servizio ai passeggeri e pertanto di supporto alla funzione principale che l'autostazione svolge in riferimento al suo ruolo centrale nella rete del trasporto pubblico, si inseriscono, come descritto in premessa, all'interno di un Centro di Mobilità riconosciuto dal PTM e non in una struttura a specifica destinazione commerciale tale da rientrare nella definizione di centro commerciale cui al punto 1.7 della DCR n. 1253/99 >> e ss.mm.ii. recante: *"Criteri di pianificazione territoriale ed urbanistica riferiti alle attività commerciali in sede fissa, in applicazione dell'art. 4 della L.R. 5 luglio 1999, n. 14"*, conseguentemente le relative superfici di vendita vengono considerate singolarmente anche in riferimento alle procedure autorizzative, alle prescrizioni ed ai requisiti urbanistici definiti dai Criteri sopra richiamati.

Rispetto al dettaglio delle superfici, per quanto indicato al paragrafo 7 della Relazione generale del progetto, coerentemente con la Disciplina di Piano gli usi sono articolati nel seguente modo:

#### **Categoria funzionale direzionale D**

Uso	Superficie utile - Stato di fatto	Superficie utile - Progetto
D1/D2 attività direzionali	5.260 mq	5.000 mq

#### **Categoria funzionale commerciale E**

Uso	Stato di fatto SU/SV (mq)	Progetto SU/SV (mq)
E3 commercio in medio-piccole strutture	-	720/570
E4 commercio in strutture di vicinato	203,7	20,6
	13,5	19,3
	39	62,3
	57,2	25,2
	35,8	
	136,4	
	36,09	

Uso	Stato di fatto SU/SV (mq)	Progetto SU/SV (mq)
E4 commercio in strutture di vicinato	12,59	
	40,6	
	67,27	
E7 garage, autorimesse private a pagamento	8.557	9.154
E8 attività di pubblico esercizio	1.380	445

## Dotazioni

In relazione al tipo d'intervento le *Condizioni di sostenibilità per gli interventi urbanistici* della Disciplina di Piano chiedono di provvedere alla cessione al Comune delle aree per attrezzature pubbliche nella misura di 100 mq complessivi ogni 100 mq di Superficie utile oggetto di intervento, di cui non oltre 40 mq per parcheggi pubblici per l'urbanizzazione (PU).

In relazione all'incremento di carico urbanistico derivante dall'insediamento di una medio-piccola struttura di vendita (720 mq SU e 570 mq SV) sarebbero dovuti:

SU	PU	V
720 mq	288 mq	432 mq

La Disciplina del Piano (azione 3.3b) in coerenza con il punto 5.1.2 della DCR 1253/99 e smi ammette, per le dotazioni pubbliche dovute per l'intervento di riqualificazione e ampliamento, la monetizzazione.

Rispetto alla quota di parcheggi pertinenziali (PE), in considerazione del tipo d'intervento (conservativo) e degli usi da insediare (strutture commerciali medio-piccole) sarebbero richieste le quote di seguito indicate:

SV	PE (p.a./SV)
570 mq (alimentare)	1/18 = 32 p.a.

In questo caso valgono le disposizioni di cui alla deliberazione CR n. 1253/99 e smi per cui si ritiene possibile la totale riduzione ai sensi del punto 5.2.5 della stessa.

Rispetto all'art. 27 - *E16 Organizzazione distributiva degli spazi e attrezzature* del Regolamento edilizio sono garantite per la quota di nuova costruzione gli spazi minimi dedicati ai lavoratori che utilizzano la bicicletta per raggiungere il luogo di lavoro nella quota indicata al punto 2.11.

Nel Regolamento edilizio (art. 27 - E19) sono inoltre dettagliate ulteriori dotazioni di postazioni attrezzate per il parcheggio delle biciclette soddisfatte dal progetto.

## Fondo perequativo metropolitano

In ottemperanza all'art. 51 co. 2 lett. e) del Piano Territoriale metropolitano le risorse derivanti dagli interventi connessi alla trasformazione in aree interne al perimetro dei Poli funzionali metropolitani integrati concorrono alla formazione del Fondo perequativo metropolitano; la somma che verrà conferita al Fondo perequativo metropolitano è pari al 50% degli oneri di urbanizzazione secondaria e delle monetizzazioni di aree per dotazioni territoriali, mentre il contributo straordinario non è dovuto in quanto non si tratta di nuovo insediamento ricadente al di fuori del perimetro del territorio urbanizzato definito dal Piano e non è finalizzato alla realizzazione di strutture di vendita di rilievo sovracomunale all'interno del perimetro del territorio urbanizzato.

Inquadramento cartografico - Aree oggetto di intervento



Perimetro dell'intervento

Edifici d'interesse culturale e testimoniale

Edifici d'interesse storico-architettonico

Edifici d'interesse storico-architettonico del Moderno

Edifici d'interesse culturale e testimoniale del Secondo Novecento

Tessuti della città storica - nucleo di antica formazione

Tessuti della città storica - quartieri giardino

Tessuti della città storica - tessuto compatto

Patrimonio edilizio esistente

Parti di città pianificate con strumento urbanistico attuativo

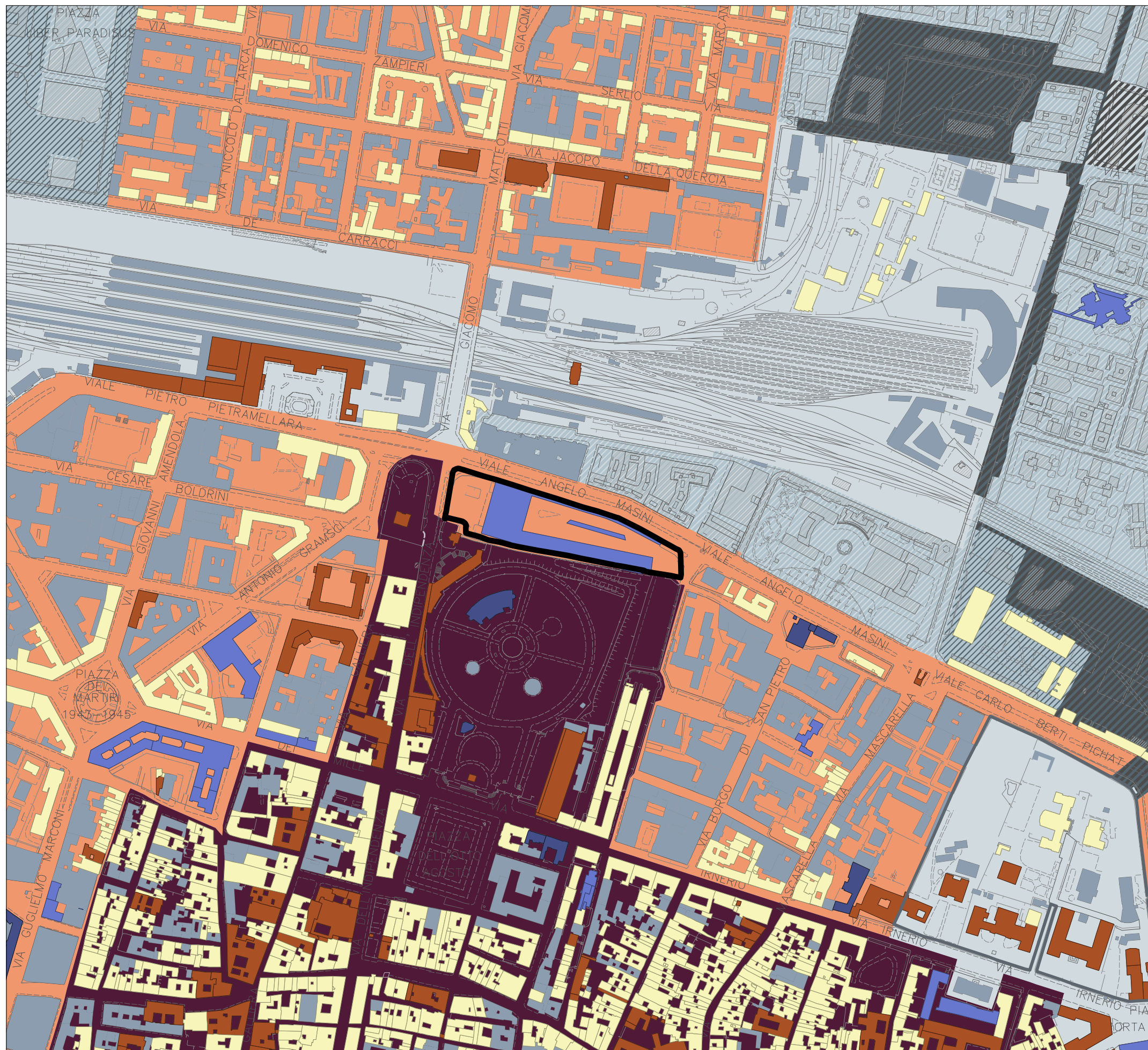
Parti città da rigenerare

Parti di città da completare

Interventi diretti previsti dalla pianificazione previgente

Perimetro del territorio urbanizzato

Scala 1:5000





## Valutazioni specifiche delle componenti ambientali

Le valutazioni specifiche delle componenti ambientali (suolo e sottosuolo, RIE e verde, acque, condizioni microclimatiche, rumore, elettromagnetismo, energia, inerti, rifiuti e mobilità) analizzano i temi indicati nel paragrafo 4.1.1 della Valsat del PUG in riferimento agli Obiettivi, Strategie e Azioni del Piano tenendo conto della tipologia e consistenza dell'intervento, delle caratteristiche degli usi insediati e della parte di città interessata dalla trasformazione; le valutazioni di sostenibilità recepiscono i pareri e i contributi istruttori formulati anche sulla scorta delle integrazioni prodotte in sede di Conferenza.

### Resilienza e ambiente

#### 1.1 Favorire la rigenerazione di suoli antropizzati e contrastare il consumo di suolo

azione 1.1a - Favorire il recupero e l'efficientamento del patrimonio edilizio esistente

azione 1.1d - Rafforzare funzioni già insediate e favorire interventi di de-sigillazione

##### Suolo e sottosuolo

Il paragrafo 4.1.1 della Valsat del Piano richiederebbe approfondimenti riferiti ad un'indagine storica e qualitativa dei suoli - quest'ultima da svolgersi in contraddittorio con ARPAE previa condivisione del piano di indagine preliminare - ed in merito alle condizioni di permeabilità profonda prima e dopo l'intervento; tuttavia il progetto si concentra sul recupero di un manufatto esistente e le parti previste in ampliamento insistono su aree già impermeabilizzate quali il sedime dell'edificio esistente e il piazzale delle corriere ed inoltre l'intervento di riqualificazione non prevede l'insediamento di nuovi usi interferenti con la qualità del suolo.

##### *Valutazione di sostenibilità*

In relazione alla tipologia e consistenza dell'intervento, che si concentra sulla riqualificazione interna dell'immobile con un modesto ampliamento al di sotto della superficie coperta esistente, si valuta che gli approfondimenti previsti dal paragrafo 4.1.1 della Valsat non siano pertinenti/necessari.

#### 1.2 Sviluppare l'eco rete urbana

azione 1.2b Potenziare l'infrastruttura verde urbana

##### RIE e verde

Il paragrafo 4.1.1 della Valsat del Piano richiede approfondimenti sul RIE e sul verde/fitomassa prima e dopo l'intervento previsto, con rilievo e censimento delle eventuali alberature tutelate e di grande rilevanza, sulla base del Regolamento comunale del verde pubblico e privato, e delle aree forestali/bosco, così come definite dalla normativa di settore.

La creazione di una piazza pedonale antistante il fabbricato (oggetto di futuro concorso di progettazione) farà da ricucitura dell'impianto del verde pubblico già presente nell'area. Sarà possibile valutare anche una porzione di copertura dell'edificio da destinare a infrastruttura verde, eventualmente in contatto diretto con il Parco della Montagnola previa condivisione del progetto con la competente Soprintendenza in relazione al vincolo paesaggistico presente.

### *Valutazione di sostenibilità*

In relazione al fatto che il progetto in esame si concretizza in un intervento edilizio di tipo conservativo, non si ritiene che debba essere verificato il RIE in quanto non sono previsti interventi che interessino le pavimentazioni degli spazi aperti.

Rispetto alla componente verde si prende atto delle dichiarazioni fornite dal proponente nelle integrazioni trasmesse, in particolare che *“il progetto per l'Autostazione in esame si concentra sulla riqualificazione interna dell'immobile, pertanto le strategie di carattere urbano, relative all'inserimento dell'immobile nel contesto, verranno opportunamente riviste e approfondite nell'ambito del futuro concorso di idee”*.

Si rimanda pertanto a tale fase l'approfondimento in merito alla riqualificazione degli spazi aperti prevedendo il maggior incremento possibile della fitomassa, eventualmente anche localizzata su coperture pensili.

**azione 1.2c Costruire un'infrastruttura blu urbana**

**azione 1.2d Mantenere in alveo le portate naturali e ridurre i prelievi da acque di falda**

**azione 1.2e Migliorare la qualità delle acque superficiali**

### **Acque**

La Valsat del Piano richiede un approfondimento sulle acque rispetto alle fonti di approvvigionamento e scarichi, compresa la verifica sull'invarianza idraulica, valutazioni idrauliche sulle reti bianche o miste esistenti per la definizione dei volumi e delle soluzioni tecniche per la laminazione delle acque.

### *Valutazione di sostenibilità*

L'area interessata non risulta essere compresa all'interno di quelle contraddistinte da pericolosità o rischio idraulico derivanti da PGRA, né vengono segnalate situazioni di rischio idraulico.

Per quanto riguarda le reti fognarie si evidenzia che allo stato di fatto sono presenti reti fognarie miste e reti bianche. Le reti miste sono convogliate al collettore fognario presente all'interno del Canale Aposa-Moline e le reti bianche recapitano direttamente nel Canale. E' stata evidenziata tuttavia la presenza di scolmatori che in caso di eccedenza delle portate recapitano le acque miste nel Canale Aposa-Moline non conformi alla normativa vigente.

Il progetto di riqualificazione prevede pertanto:

- la completa suddivisione delle linee di scarico tramite la realizzazione di nuove colonne di scarico affiancate alle colonne miste esistenti;
- l'eliminazione degli scolmatori esistenti e il conseguente collettamento di tutti gli scarichi di acque nere separate al collettore fognario;
- la realizzazione di un sistema di recupero delle acque meteoriche per usi interni.

Si valuta positivamente la suddivisione delle reti e la realizzazione di fatto di una rete nera separata senza scarichi di emergenza in acque superficiali.

In considerazione dell'assenza di attività potenzialmente sporcanti svolte sulle superfici esterne, si valuta positivamente anche il recapito diretto della rete bianca separata nel Canale Aposa-Moline nel rispetto delle prescrizioni idrauliche del Gestore.



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

Il recupero di portate meteoriche, in considerazione dell'assenza di aree verdi deve essere orientato ad utilizzi non potabili interni (scarichi WC) con realizzazione di rete duale di alimentazione.

Il progetto prevede il rifacimento dell'intero impianto idrico sanitario e di riscaldamento pertanto, in base alla Disciplina del PUG - Azione 1.2d, è tenuto al raggiungimento del livello prestazionale base di cui al Regolamento edilizio - art. 28 - P2 - Risparmio e riuso delle acque, che prevede sia garantito un consumo domestico o assimilato al domestico massimo giornaliero pari a 140 l/AE. Il requisito si intende soddisfatto grazie all'installazione di impiantistica idrosanitaria a basso consumo e la predisposizione di un impianto di recupero delle acque meteoriche provenienti dai coperti da destinare all'irrigazione di aree verdi ed eventuali altri usi non potabili esterni agli edifici, secondo le indicazioni progettuali della norma UNI/TS 11445:2012.

Al fine di soddisfare il livello prestazionale richiesto si dovrà procedere alla realizzazione dell'accumulo totale (con scarico di troppo pieno nel canale delle Moline e non in fognatura) mentre si rimanda alle fasi di realizzazione la scelta di quali scarichi WC alimentare.

In sede di progettazione esecutiva gli elaborati progettuali dovranno essere adeguati e coerenti tra di loro.

In sintesi:

- dovrà essere realizzata la separazione delle reti miste esistenti e la rete bianca separata di progetto dovrà essere collettata al Canale Aposa-Moline nel rispetto delle prescrizioni tecniche ed idrauliche del Consorzio della Chiusa di Casalecchio e del Canale di Reno e dell'Agenzia per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile;
- eventuali scarichi di acque reflue industriali da impianti ed attività dovranno essere collettate in pubblica fognatura tramite rete fognaria separata dedicata dotata di pozzetto di ispezione e controllo parziale e generale realizzato in conformità a quanto riportato nel Regolamento del Servizio Idrico Integrato;
- dovrà essere realizzata rete duale di distribuzione interna al fine dell'utilizzo delle portate meteoriche recuperate;
- dovrà essere acquisita concessione per ogni immissione della rete bianca separata in corpo idrico superficiale e dovranno essere rispettate tutte le prescrizioni idrauliche e tecniche ivi espresse;
- dovranno essere eliminati tutti gli scolmatori presenti sulla rete mista;
- la rete nera separata di progetto dovrà essere recapitata alla pubblica fognatura esistente nel rispetto delle prescrizioni del Gestore del Servizio Idrico Integrato.
- tutti i nuovi scarichi di acque nere provenienti dall'intervento dovranno essere collettati al sistema di smaltimento privato esistente all'interno dell'Autostazione. Pertanto, si dovrà continuare ad utilizzare l'allaccio esistente;
- le eventuali immissioni di acque di tipo diverso dal domestico dovranno essere sottoposte a procedura di rilascio dell'autorizzazione allo scarico, secondo quanto previsto nel Regolamento del Servizio Idrico Integrato e i relativi atti autorizzativi dovranno essere trasmessi a Hera S.p.A. al fine della presa in carico delle opere realizzate;

- le superfici delle isole ecologiche e le superfici interrato dovranno essere idraulicamente confinate e dotate di rete di raccolta delle acque meteoriche di dilavamento connessa alla rete nera separata di progetto;
- nelle successive fasi progettuali dovrà essere reso disponibile un elaborato planimetrico dettagliato delle reti fognarie interne attestante il rispetto delle prescrizioni di cui sopra;
- i dettagli delle soluzioni tecniche adottate e le modalità di intervento, nonché di accesso al canale stesso in fase di realizzazione degli interventi, dovranno essere preventivamente concordati ed avallati dal Consorzio della Chiusa di Casalecchio e del Canale di Reno e dall'Agenzia per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile.

### **1.3 Prevenire e mitigare i rischi ambientali**

#### **azione 1.3a Contenere i rischi naturali**

L'azione contiene un rinvio alla Tavola dei vincoli in relazione ai seguenti temi:

*Stabilità dei versanti* - nessun elemento individuato

*Risorse idriche e assetto idrogeologico* - area non compresa in aree potenzialmente interessate da alluvioni

*Rischio sismico* - Microzone omogenee in prospettiva sismica - zone suscettibili di amplificazioni-1A

#### *Valutazione di sostenibilità*

Per le considerazioni del caso si rinvia ai successivi paragrafi dedicati circa la verifica di conformità ai vincoli.

#### **azione 1.3c Mitigare l'effetto isola di calore in ambito urbano e introdurre misure finalizzate all'adattamento climatico degli edifici**

##### **Condizioni microclimatiche**

Il paragrafo 4.1.1 della Valsat del Piano richiede un approfondimento su condizioni microclimatiche, indice di benessere e albedo. L'azione in particolare si propone di ridurre l'effetto "isola di calore", ovvero il microclima caldo che si genera nelle aree urbane rispetto alle circostanti zone rurali, al fine di minimizzare l'impatto sull'habitat umano; la parte di territorio interessata dall'intervento è compresa nella classe di fragilità microclimatica B medio-bassa in cui il benessere microclimatico è sostanzialmente poco scostato dall'equilibrio.

Il progetto, al fine di rispondere alle necessità di efficienza energetica dei locali, prevede la sostituzione degli infissi mantenendo lo stesso disegno degli attuali mentre la facciata sarà solo tinteggiata conformemente alle finiture attuali, in attesa del successivo concorso di idee.

Al fine di ridurre l'effetto di isola di calore si prevede utilizzare materiali ad elevata riflettanza per la copertura pari all'81%. Ulteriori interventi in special modo su possibili aree verdi ad elevato assorbimento non risultano applicabili essendo l'intervento una ristrutturazione.

### *Valutazione di sostenibilità*

In relazione al fatto che il progetto si concretizza in un intervento edilizio di tipo conservativo non è necessaria la rispondenza alla prestazione in quanto le prescrizioni di cui all'azione 1.3c della Disciplina del Piano si riferiscono agli interventi di Qualificazione edilizia trasformativa.

Tuttavia, poiché l'intervento si inquadra in un procedimento di tipo urbanistico, occorre dimostrare il raggiungimento del livello prestazionale base, così come definito nel Regolamento edilizio, art. 28, sezione P1 Benessere microclimatico (ricadendo l'area di intervento in una classe di fragilità microclimatica di classe B - medio/bassa fragilità microclimatica). Tenuto conto che è previsto un intervento complessivo di riorganizzazione degli spazi esterni di tutta l'Autostazione, da realizzare a seguito di un concorso di idee, tale prestazione dovrà essere garantita nella fase di approvazione di detto progetto.

### **azione 1.3d Ridurre l'esposizione della popolazione agli inquinamenti e rischi antropici**

**Inquinamento acustico - aree con un elevato livello di inquinamento acustico/aree prospicienti le principali infrastrutture**

#### **Rumore**

Il paragrafo 4.1.1 della Valsat del Piano richiede l'approfondimento sul clima acustico (elaborato PD.00GE.GE.VAL.017 - Valutazione previsionale su clima ed impatto acustico).

E' stata integrata nella documentazione la stima dell'impatto acustico dato dalle macchine poste in copertura previste a progetto con la previsione di aggiunta di altre macchine in base alle possibili evoluzioni e sviluppi delle attività all'interno di autostazione. Si stabilisce inoltre che il traffico dei mezzi di carico/scarico merci non ha un impatto sul clima acustico nelle zone prossime all'edificio.

### *Valutazione di sostenibilità*

La documentazione d'impatto acustico non dimostra in modo inequivocabile che saranno rispettati i limiti previsti dalla normativa in materia di inquinamento acustico, ciò fermo restando, tenuto conto che le sorgenti sonore sono di tipo impiantistico e constano nella prevista installazione di n. 5 pompe di calore dotate di barriera acustica, non si ravvedono criticità acustiche tali da ostare al progetto fatta salva la prescrizione indicata nel paragrafo "Piano di Monitoraggio" circa le rilevazioni fonometriche di collaudo.

### **Inquinamento atmosferico - Accessibilità alla rete portante del trasporto pubblico**

#### **Aria**

Il paragrafo 4.1.1 della Valsat del Piano richiede un approfondimento sulla qualità dell'aria e stima delle emissioni.

L'Autostazione di Bologna è il principale terminal delle autolinee del trasporto pubblico locale bolognese e sede di collegamenti nazionali e internazionali.

La proposta in esame prevede un intervento di riqualificazione finalizzato alla razionalizzazione degli spazi dell'edificio di piazza XX Settembre per renderli funzionali alle necessità d'uso e si pone come prima fase di un intervento più ampio che coinvolgerà successivamente anche lo spazio antistante e

prospiciente piazza XX Settembre/viale Masini attraverso l'indizione di un concorso pubblico di idee. Preso atto dell'impossibilità di prevedere l'installazione di fonti rinnovabili non emissive e sebbene in questa fase l'intervento in oggetto sia volto alla sola riprogettazione dei servizi e delle attività ospitate all'interno dell'edificio, vi sono alcuni aspetti che possono essere migliorati e valorizzati in termini di sostenibilità complessiva e futura.

Poiché l'intervento è inserito in area di superamento, in linea con il principio di non aggravio delle emissioni, che attraversa il PAIR 2020 in maniera trasversale, si ritiene che esso ricada nell'ambito di applicazione delle azioni previste dalla Relazione di piano - § 9.1.3.2 Misure per la riduzione dei flussi veicolari nei centri abitati, § 9.2.5 Le azioni per una gestione sostenibile delle merci, § 9.4.3.4 Contrasto alle emissioni di polveri diffuse, e a specifiche norme di attuazione. Pertanto si esprimono le seguenti prescrizioni:

- dovranno essere perseguite le azioni necessarie per ottimizzare e rendere sostenibile la logistica delle merci aumentando per esempio il coefficiente di carico dei mezzi circolanti e prediligendo fornitori che utilizzino mezzi a bassissimo impatto ambientale (elettrici, metano, GPL).
- Gli esercizi commerciali e gli edifici con accesso al pubblico devono prevedere la chiusura delle porte di accesso per evitare dispersioni termiche sia nel periodo invernale che in quello estivo come imposto dall'art 24 delle NTA del PAIR 2020;
- al fine di "favorire e incentivare approcci sostenibili negli spostamenti quotidiani e per il tempo libero" si valuti l'insediamento di servizi dedicati alla mobilità dolce (affitto bici, e-bike in convenzione col biglietto bus).

Posto che è proposto un piano di monitoraggio di cantiere che prevede rilevazioni di PM10 e PTS sia all'interno dell'area che nelle zone esterne, oltre a quanto prescritto nel paragrafo dedicato, relativamente alla fase di cantiere dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti atti a ridurre la produzione e diffusione delle polveri, come da "Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale" (ARPAT, 2018) ed almeno si preveda:

- a. di posizionare reti antipolvere a delimitazione delle aree movimentazione, stoccaggio e lavorazione;
- b. le operazioni di scarico e di carico dei materiali inerti e del terreno dai mezzi di trasporto, avverranno in modo da ridurre la diffusione di polveri mantenendo la minore altezza di caduta possibile;
- c. relativamente alle attività di bagnatura si dovrà prevedere un'intensificazione di tutte le operazioni giornaliere durante la stagione estiva o comunque nei giorni particolarmente siccitosi o ventosi.

## Inquinamento elettromagnetico - Impianti di telefonia mobile - area distante 200 m

### Elettromagnetismo

Il paragrafo 4.1.1 della Valsat del Piano richiede un approfondimento sull'inquinamento elettromagnetico.

L'immobile è collocato entro 200 m da impianti di telefonia, ma la modifica della sagoma planivolumetrica in altezza è da riferire ai volumi tecnici in copertura.

Il progetto non prevede la necessità di nuovi impianti elettrici (cabine di trasformazione MT/BT e linee elettriche).

#### *Valutazione di sostenibilità*

Si prende atto di quanto contenuto all'interno della documentazione di progetto in cui è dichiarato che le Distanze di Prima Approssimazione, pari ad 1.5m ed associate alle due cabine elettriche, corrispondono all'ingombro dei corridoi a servizio delle stesse cabine.

All'interno delle estensioni delle DPA associate alle linee di media tensione e cabine di trasformazione MT/BT non dovranno essere realizzate aree, luoghi e/o spazi (nonché aree gioco per l'infanzia e/o aree verdi attrezzate) destinati ad una permanenza prolungata di persone per tempi superiori alle quattro ore giornaliere; nel caso tale presenza debba essere prevista, si renderà necessario un intervento di schermatura delle cabine.

Qualora fossero previsti nuovi impianti (cabine di trasformazione MT/BT e linee elettriche) il gestore dovrà provvedere agli adempimenti previsti dalla normativa vigente in materia.

#### **Rischio industriale diffuso - Aree a rischio industriale diffuso**

Il paragrafo 4.1.1 della Valsat del Piano richiede un approfondimento in relazione alle aree a rischio industriale diffuso ed elementi per una valutazione sanitaria; in riferimento all'azione 1.3d Ridurre l'esposizione della popolazione agli inquinamenti e rischi antropici l'insediamento di funzioni residenziali (A) e di nuove attrezzature pubbliche o di interesse pubblico e spazi collettivi (D3, D4, D5, D6, D7) entro le "aree a rischio industriale diffuso", deve essere valutato dal punto di vista ambientale.

#### *Valutazione di sostenibilità*

Considerato il tipo d'intervento e le funzioni già insediate l'azione non si ritiene pertinente.

#### **Inquinamento luminoso**

##### *Valutazione di sostenibilità*

All'interno del perimetro del territorio urbanizzato tutti i nuovi impianti di illuminazione esterna pubblica e privata devono rispettare i requisiti della Lr 19/2003 e successive Direttive nonché disposizioni comunali di cui all'Azione 3.1a e all'art. 66 del Regolamento edilizio.

#### **1.4 Sostenere la transizione energetica e i processi di economia circolare**

azione 1.4a - Promuovere e incentivare diverse forme di efficientamento energetico e l'equa accessibilità a servizi energetici a basso impatto ambientale

azione 1.4b - Programmare la diffusione di impianti di produzione energetica da fonti rinnovabili creando reti di distribuzione locale

#### **Energia**

La Valsat del Piano richiede un approfondimento su emissioni climalteranti, consumi energetici e produzione da fonti energetiche rinnovabili, in particolare per la tipologia di intervento in oggetto la

Disciplina del Piano chiede il raggiungimento del livello prestazionale migliorativo come definito dall'art. 28 – P3 co. 5 del Regolamento edilizio.

#### *Valutazione di sostenibilità*

Per quanto nelle scelte progettuali sia stata espressa la volontà di seguire i criteri di transizione ecologica, non può essere garantita la piena rispondenza ai requisiti di risparmio energetico così come riportati in Regolamento edilizio al fine di recepire la prescrizione vincolante della Soprintendenza circa la realizzazione del “campo fotovoltaico” ritenuto non compatibile con la tutela ex art. 136 lettera d) del Decreto di vincolo insistente sull'area.

Nella progettazione esecutiva dovranno essere resi coerenti tutti gli elaborati progettuali.

### **azione 1.4c - Incentivare l'economia circolare dei materiali da costruzione e da scavo**

#### **Inerti**

Il paragrafo 4.1.1 della Valsat del Piano richiede l'approfondimento sulla gestione dei materiali da scavo e da demolizione, nonché sull'utilizzo di aggregati riciclati come materiali da costruzione.

In relazione alla gestione dei materiali provenienti dalle operazioni di demolizione delle strutture esistenti, poiché le nuove costruzioni non prevedono lavorazioni in cui sia possibile recuperare/riciclare il materiale demolito, di cui in alcuni casi risulta impossibile il recupero (es. rivestimenti) e poiché le quantità in gioco sono irrisorie, non si prevede il riuso, direttamente in cantiere, dei materiali di risulta che saranno inviati agli impianti di gestione presenti sul territorio, regolarmente autorizzati ai sensi della vigente normativa, per il loro recupero/riciclo. Nelle fasi realizzative dovranno essere in ogni caso adottate tutte le misure atte a favorire la riduzione di rifiuti da smaltire in discarica, attraverso operazioni di reimpiego, previa verifica della compatibilità tecnica al riutilizzo in relazione alla tipologia dei lavori previsti.

In merito all'approvvigionamento dei materiali inerti per le nuove costruzioni si farà uso di cave stanziali già autorizzate all'attività estrattiva e ove compatibile con le tempistiche del presente progetto, in via prioritaria verrà valutato il riutilizzo di materiali inerti generati in altri cantieri limitrofi, previ accordi con i relativi titolari dei titoli abilitativi. Ovviamente ove si facesse ricorso a materiali provenienti da altri cantieri, ed aventi lo status di sottoprodotto, sarà indispensabile acquisire tutta la documentazione autorizzativa e da cui si evince la eco compatibilità dei suddetti inerti al fine di garantire che il loro utilizzo, nell'ambito del processo produttivo, non sia fonte di inquinamento del terreno bonificato o della falda idrica.

#### *Valutazione di sostenibilità*

Prendendo atto dell'intenzione di valutare in via prioritaria l'impiego di aggregato riciclato per la realizzazione delle opere in progetto si raccomanda comunque, in relazione all'utilizzo di materiale naturale, di privilegiare, a parità di prestazione e quando economicamente vantaggioso, l'approvvigionamento di materiale proveniente da impianti di recupero in tutte quelle applicazioni che prevedono l'impiego di materiale inerti.

## **azione 1.4d - Incrementare il riciclo e ridurre la produzione dei rifiuti**

### **Rifiuti**

Il paragrafo 4.1.1 della Valsat del Piano richiede un approfondimento sulla gestione del ciclo rifiuti.

Attualmente la raccolta dei rifiuti avviene con due isole di base poste in fregio alla pubblica via (viali di circonvallazione, in prossimità dell'accesso al parcheggio di piazza XX Settembre e su via Capo di Lucca). La frazione organica viene raccolta solo nell'isola di base posta sui viali. Inoltre nei giorni feriali vengono ritirati plastica e cartoni, nonché le cassette di legno.

La ristrutturazione prevede di organizzare, internamente all'area di Autostazione, una nuova area ecologica che tenga conto dell'incremento del carico di frazione organica e di imballaggi nei differenti materiali (cartone, plastica, legno).

In riferimento all'art. 27 - E20 del Regolamento edilizio, il progetto identifica le possibili attività (usi D1, E) che potranno acquisire la gestione degli spazi, ma che verranno stabilite con certezza solo in seguito. In questa fase è possibile stimare che la produzione di rifiuti sarà inferiore a 100 ton/anno e pertanto sono previste due aree destinate a isola ecologica di circa 82 mq complessivi.

La società, una volta consegnati gli spazi commerciali, si doterà di un regolamento interno per la gestione dei rifiuti in cui, con la finalità di evitare importanti depositi interni all'area, stabilirà che i locatari nelle fasi di approvvigionamento provvedano anche ad allontanare i materiali di risulta più ingombranti.

### *Valutazione di sostenibilità*

Vengono definite le modalità di raccolta dei rifiuti a regime ed identificata un'area deputata alla raccolta nella planimetria relativa al piano terra (Tavola PD.01AR.P0.PNT.121 – Pianta quotata e arredata) che risulta adeguatamente dimensionata per gli usi previsti.

Tale area dovrà essere accessibile ai mezzi atti alla raccolta e, a seguito della messa in opera, dovranno essere concordate con il Gestore e l'amministrazione Comunale le corrette modalità di conferimento volte a massimizzare gli obiettivi di raccolta differenziata e riduzione nella produzione del rifiuto.

## **Abitabilità e inclusione**

### **2.1 Estendere l'accesso alla casa**

#### **azione 2.1e Coinvolgere le comunità attraverso processi partecipativi**

Il paragrafo 4.1.1 della Valsat del Piano richiede la valutazione dell'impatto sociale dei processi di rigenerazione.

### *Valutazione di sostenibilità*

La realizzazione del progetto consentirà, fin dall'avvio dei lavori, di riqualificare una importante parte di città risolvendo alcune delle criticità di tipo sociale da tempo presenti in zona.

## **2.2 Garantire la diffusione di una rete equilibrata di attrezzature e servizi di qualità**

azione 2.2a Favorire la riqualificazione e la realizzazione delle dotazioni territoriali

azione 2.2c Favorire i servizi e le attività commerciali di vicinato

Il paragrafo 4.1.1 della Valsat del Piano richiede valutazioni riferite a dotazioni e servizi pubblici prima e dopo l'intervento previsto.

### *Valutazione di sostenibilità*

Finalità primaria del progetto è quella di arricchire il polo metropolitano integrato, che svolge un ruolo centrale nella rete del trasporto pubblico, di nuovi servizi rivolti a cittadini, pendolari e turisti; la trasformazione potrà peraltro essere completata in relazione alle risorse economiche disponibili riqualificando lo spazio esterno e il primo piano.

## **2.3 Ridisegnare gli spazi e le attrezzature**

azione 2.3a - Rendere la città universalmente accessibile

azione 2.3b - Realizzare spazi aperti ed edifici pubblici di alta qualità architettonica e ambientale

azione 2.3c - Rinnovare lo spazio stradale in termini di qualità formale ed ambientale, accessibilità e sicurezza

Il paragrafo 4.1.1 della Valsat del Piano richiede valutazioni di rispondenza dell'intervento agli indirizzi di qualità urbana e alle indicazioni delle Strategie locali.

### *Valutazione di sostenibilità*

Per le considerazioni del caso si rinvia al paragrafo "Inquadramento urbanistico" della presente Relazione precisando che il progetto rispetta le norme in materia di superamento delle barriere architettoniche (elaborato: PD.00GE.GE.REL.015).

## **2.4 Conservare i caratteri del paesaggio storico urbano rinnovandone il ruolo**

azione 2.4a - Difendere l'abitabilità e i caratteri della città storica - tessuto compatto

azione 2.4d Valorizzare l'architettura e gli agglomerati d'interesse culturale e testimoniale del Secondo Novecento - Edifici d'interesse culturale e testimoniale del Secondo Novecento (CTN)

Il paragrafo 4.1.1 della Valsat del Piano richiede una valutazione della compatibilità in base alle linee guida della città storica.

### *Valutazione di sostenibilità*

Nelle more dell'adozione delle Linee guida sopra richiamate si formulano le seguenti considerazioni. L'intervento di nuova costruzione rispetta il limite di densità fissato dal Dm 1444/68 che in relazione al tessuto compatto risulta essere 3 mc/mq; la densità fondiaria risulta infatti pari a circa 2.7 mc/mq (48.255 mc/17.943 mq).

In riferimento alle prescrizioni di cui all'art. 63 del Regolamento edilizio il progetto rispetta gli allineamenti planimetrici e non viene superata l'altezza del fronte degli edifici circostanti.



In merito al prescritto parere della CQAP ai sensi dell'art. 1 co.2.2 del Regolamento edilizio la valutazione è stata resa congiuntamente, nell'ambito della Conferenza dei servizi, sia in riferimento agli interventi soggetti a procedura di autorizzazione paesaggistica che sull'edificio d'interesse culturale e testimoniale del Secondo Novecento.

## **Attrattività e lavoro**

### **3.1 Sostenere una complessiva re-infrastrutturazione urbana**

### **3.2 Favorire l'insediamento diffuso delle attività economiche in condizioni di compatibilità ambientale**

#### **Mobilità**

La Valsat del Piano nello specifico richiede un 'approfondimento sui temi della mobilità, sicurezza e infrastrutture con particolare attenzione al rapporto con il TPL.

#### *Valutazione di sostenibilità*

L'autostazione è individuata dal PUMS come centro di Mobilità e pertanto gli spazi sia interni che esterni devono essere finalizzati ad offrire all'utenza una gamma di soluzioni di mobilità.

Al piano interrato, oggetto di intervento, sono infatti previsti diversi parcheggi per biciclette (circa 60 dotati di punto di ricarica e rastrelliere) fruibili sia agli addetti sia all'utenza.

Le condizioni di sostenibilità individuate dall'azione 3.3d del Pug andranno sviluppate nell'ambito del progetto relativo alle aree esterne all'edificio in piena coerenza con quanto già previsto dal progetto della linea tranviaria e risolvendo nel dettaglio le possibili interferenze con tale progetto.

In riferimento alla cantierizzazione dei vari interventi previsti nell'intorno e circa l'assetto definitivo dello spazio antistante l'autostazione gli enti confermano ampia disponibilità a proseguire il confronto e a trovare soluzioni condivise in relazione ai rispettivi cronoprogrammi.

## Piano di Monitoraggio Ambientale

### **Aria**

I campionamenti saranno eseguiti secondo i metodi di riferimento indicati nel DLgs 155/2010 per la valutazione della qualità dell'aria ambiente, a cui riferirsi anche per la verifica del rispetto dei valori limite del PM10. Poiché il parametro PTS non è più normato, si prenda a riferimento come valore di indirizzo quanto indicato nell'ex DPCM 28/06/1983.

Poiché tra gli obiettivi di qualità viene richiesta una raccolta minima di dati del 90%, il periodo di monitoraggio dovrà essere prolungato se tale percentuale non verrà raggiunta.

In caso di segnalazioni o esposti di natura ambientale in corso d'opera inerenti il disagio da sollevamento polveri o delle attività ad esso collegate, sia proseguita la campagna in atto o ne sia approntata una nuova nel punto oggetto di disturbo, da prolungare in caso di fermo attività o per maltempo, finalizzata alla verifica delle situazioni critiche e all'eventuale adozione di misure mitigative necessarie alla tutela dei ricettori interessati.

### **Rumore**

A seguito dell'installazione delle pompe di calore e della relativa barriera acustica, entro 30 giorni dalla data di messa a regime degli impianti, dovranno essere eseguite delle rilevazioni fonometriche di collaudo acustico in prossimità dei ricettori R1, R2 e R3 già individuati. Tali rilievi strumentali, finalizzati alla verifica del rispetto dei limiti di immissione assoluti e differenziali presso tali ricettori, dovranno essere condotti secondo il principio del massimo disturbo ed essere descritti all'interno di apposito rapporto tecnico da inoltrare al Comune di Bologna. Riguardo la verifica del limite di immissione assoluto si specifica che qualora presso i ricettori siano presenti dei livelli già superiori ai limiti della classificazione acustica comunale, il contributo della sorgente specifica non deve ulteriormente incrementare il clima acustico esistente presso i ricettori.

## Verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni

Di seguito si effettua un'analisi del sistema dei vincoli e delle tutele, così come individuati nella Tavola dei vincoli e nelle relative Schede, derivati dalle normative di settore, piani o disposizioni comunque vigenti sulla porzione di territorio interessata anche ai fini delle autorizzazioni, pareri o nulla osta da acquisire sul progetto definitivo nell'ambito del procedimento unico.

### Tutele

#### *Risorse idriche e assetto idrogeologico*

##### **Reticolo idrografico coperto**

###### *Verifica di compatibilità*

Comprende fasce di tutela dei corsi d'acqua coperti e delle relative opere di regimazione finalizzata a garantire la possibilità di accessi tecnici per vigilanza, manutenzione ed esercizio delle opere di bonifica.

Nell'ambito della conferenza di servizi le autorità competenti hanno espresso il proprio parere formulando prescrizioni da recepire nella progettazione esecutiva da sottoporre nuovamente alle rispettive valutazioni.

#### *Stabilità dei versanti*

Nessun elemento individuato.

#### *Elementi naturali e paesaggistici*

##### **Immobili vincolati ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs 42/2004**

###### *Verifica di compatibilità*

Sono i beni paesaggistici vincolati con decreto ministeriale ai sensi della legge 1497/1939 e nello specifico con Decreto Ministeriale del 21 marzo 1956 avente per oggetto la "Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona del Parco della Montagnola" pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 80 del 4 aprile 1956.

Questi beni di interesse paesaggistico non possono essere distrutti né essere oggetto di modificazioni che rechino pregiudizio ai valori protetti. Sono sottoposti al procedimento autorizzativo previsto dall'art 146 del D.Lgs. 42/2004 o dall'art. 3 del Dpr n. 31 del 13 febbraio 2017 "Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata", ad eccezione degli interventi rientranti nell'Allegato A del medesimo Dpr. L'autorizzazione paesaggistica è acquisita, con prescrizioni, nell'ambito del procedimento unico ed a tal fine è stata redatta la "Relazione paesaggistica" (elaborato: PD.00GE.GE.REL.038).

##### **Boschi e aree assimilate ai sensi del D.Lgs. 34/2018**

###### *Verifica di compatibilità*

Considerato che la tutela si applica ad ogni superficie corrispondente alle caratteristiche individuate dal D.Lgs. 34/2018 si ritiene non pertinente l'area in oggetto.

### **Testimonianze storiche e archeologiche**

#### **Zone a media potenzialità archeologica**

##### *Verifica di compatibilità*

In tali aree ogni intervento che presuppone attività di scavo e/o movimentazione del terreno è subordinato all'ottenimento del parere della competente Soprintendenza da acquisire nell'ambito della conferenza dei servizi.

In sede di Conferenza la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Ferrara e Reggio Emilia ha espresso parere favorevole con prescrizioni.

#### **Edifici d'interesse culturale e testimoniale del Secondo Novecento**

##### *Verifica di compatibilità*

Finalità della tutela è conseguire prioritariamente il recupero e la valorizzazione degli edifici che presentano un particolare interesse storico architettonico o culturale e testimoniale che il Piano ha definito nelle azioni 2.4c, 2.4d ed in particolare 3.3b per cui *“in relazione alla tutela dell'edificio dell'Autostazione, il nuovo intervento deve consentire di leggerne le caratteristiche formali, plastiche e volumetriche, mantenendo i prospetti nel disegno dell'unitarietà, nella consistenza materiale e nelle finiture. Deve consentire la lettura dell'avanzamento del volume superiore nel fronte principale e il rapporto tra il piano verticale della parete e quello orizzontale della tettoia sul fronte prospiciente il viale. Le tettoie e le pensiline, nonché la copertura dell'edificio, devono essere considerate come un piano di qualità, poiché visibili dal Parco della Montagnola”*.

In merito al prescritto parere della CQAP, ai sensi dell'art. 1 co.2.2 del Regolamento edilizio, la valutazione è stata resa congiuntamente nell'ambito della conferenza dei servizi, sia in riferimento agli interventi soggetti a procedura di autorizzazione paesaggistica che sull'edificio d'interesse culturale e testimoniale del Secondo Novecento per cui si richiamano le prescrizioni formulate nell'ambito dell'autorizzazione paesaggistica.

#### **Viabilità storica - tipo II**

##### *Verifica di compatibilità*

La viabilità storica di tipo II è quella in cui il valore storico-testimoniale prevale comunque sulle caratteristiche funzionali; gli eventuali interventi devono conservare o ripristinare l'assetto storico, per quanto riguarda il tracciato, la sistemazione delle pertinenze, l'utilizzazione di materiali per la pavimentazione e il fondo stradale, evitando allargamenti e modifiche degli andamenti altimetrici delle sezioni stradali e degli sviluppi longitudinali. Le strade locali che non risultino asfaltate devono di norma rimanere tali. Sono interessate da tale tutela piazza XX Settembre, viale Masini e la rampa Maggiore Leopoldo Serra che non risultano interferite dagli interventi oggetto del presente procedimento mentre dovranno essere considerate nell'ambito della progettazione degli interventi relativi alle successive fasi riguardanti la riqualificazione dello spazio pubblico.

### **Rischio sismico**

**Microzone omogenee in prospettiva sismica - zone stabili suscettibili di amplificazioni 1A e zone di attenzione per liquefazione 2A**

#### *Verifica di compatibilità*

Il Piano urbanistico generale fornisce lo studio di microzonazione sismica di II livello al fine di concorrere alla riduzione del rischio sismico attraverso analisi di pericolosità ed orientare le scelte localizzative, le trasformazioni urbane e la realizzazione delle opere verso scenari di prevenzione e mitigazione del rischio sismico così come specificato nella DGR 630/2019.

Nelle zone stabili 1A (caratterizzate da contrasti di impedenza moderati o non significativi nei primi 30 metri) le Schede dei vincoli indicano che per gli interventi urbanistici *“si ritiene sufficiente lo studio di MS di livello 2 contenuto nel Quadro Conoscitivo del PUG e relativi approfondimenti”*.

Il polo metropolitano è compreso in minima parte in zone di attenzione per cedimenti differenziali 2C per cui sono richiesti approfondimenti della MS di livello 3 (Dgr 630/2019), tuttavia le aree oggetto di ampliamento si collocano esternamente a tale perimetrazione.

Al progetto è allegata la Relazione geologica, geotecnica e sismica (elaborato: PD.00GE.GE.REL.004)

### **Condizioni limite di emergenza - fascia di 30 m lungo la viabilità ed attorno alle aree di emergenza**

#### *Verifica di compatibilità*

Gli interventi di trasformazione urbanistica devono dimostrare di non incrementare le condizioni di interferenza sulla viabilità di connessione o di accesso al fine di garantire e migliorare l'accessibilità alle funzioni strategiche e quindi l'efficienza del sistema di gestione dell'emergenza. Considerato il tipo d'intervento si ritiene che questo non incrementi le condizioni di interferenza sulla viabilità.

## **Vincoli**

### ***Infrastrutture, suolo e servitù***

#### **Strade**

##### *Verifica di compatibilità*

In riferimento alla classificazione operata dal PGU (rete principale - Interquartiere, strada di tipo E in relazione al Codice della Strada) viale Masini, compreso all'interno del centro abitato, genera una fascia di rispetto stradale pari a 10 m per cui l'ampliamento rispetta gli allineamenti planimetrici esistenti.

### ***Infrastrutture per la navigazione aerea/1***

Nessun elemento individuato.

L'area non è interessata dai vincoli inerenti il Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) di cui all'art. 707 comma 5 del Codice della navigazione D.Lgs n. 96/2005 e ss.mm.ii, essendo esterna alle zone di tutela A, B, C e D ed alle curve di isorischio.

### ***Infrastrutture per la navigazione aerea/2***

**Superfici di delimitazione degli ostacoli - superficie conica - Pendenza 1:20**

**Ostacoli alla navigazione aerea - aree interessate da superfici di delimitazione degli ostacoli a quota variabile (Allegato A)**

##### *Verifica di compatibilità*

La Tavola dei vincoli ha recepito l'individuazione, di competenza dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), delle zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti.

L'area è interessata dai vincoli sopra elencati, tuttavia il vincolo si ritiene rispettato trattandosi di interventi la cui altezza, comprensiva della quota del terreno, è inferiore all'altezza massima consentita (compresa tra 101,67 m e 111,67 m).

**Pericoli per la navigazione aerea - Tipologia 1 (Tav. PC01A), tipologia 2 (Tav. PC01A), Tipologia 3 - Limiti sorgenti laser proiettori (Tav. PC01B), - Tipologia 4a Impianti eolici - Area di incompatibilità assoluta (Tav. PC01C)**

*Verifica di compatibilità*

Il progetto, modificato in recepimento delle prescrizioni formulate nell'ambito della Conferenza dei Servizi, non prevede la realizzazione di tali tipologie di impianti.

### ***Elettromagnetismo***

**Elettrodotti ad alta e media tensione**

**Cabine di trasformazione primarie (AT/MT) e secondarie (MT/BT)**

*Verifica di compatibilità*

La presenza degli elettrodotti di Alta e Media tensione e di cabine di trasformazione, sia fuori terra che interrate, comporta limitazioni d'uso per nuovi edifici e per trasformazioni di edifici esistenti interessati dalla fascia di rispetto al fine di salvaguardare la salubrità, l'igiene e la sicurezza negli ambienti di vita e di lavoro. Le fasce di rispetto sono finalizzate al rispetto degli obiettivi di qualità cui il progetto dimostra di rispondere e per cui sono state formulate le prescrizioni che si riportano di seguito:

- le aree all'interno delle Distanze di Prima Approssimazione delle cabine e delle linee non devono prevedere permanenza di persone per più di quattro ore giornaliere;
- in caso in cui tale presenza debba essere prevista, si rende necessario un intervento di schermatura delle cabine.

**Emissioni radiotelevisiva - area di divieto localizzazione impianti**

*Verifica di compatibilità*

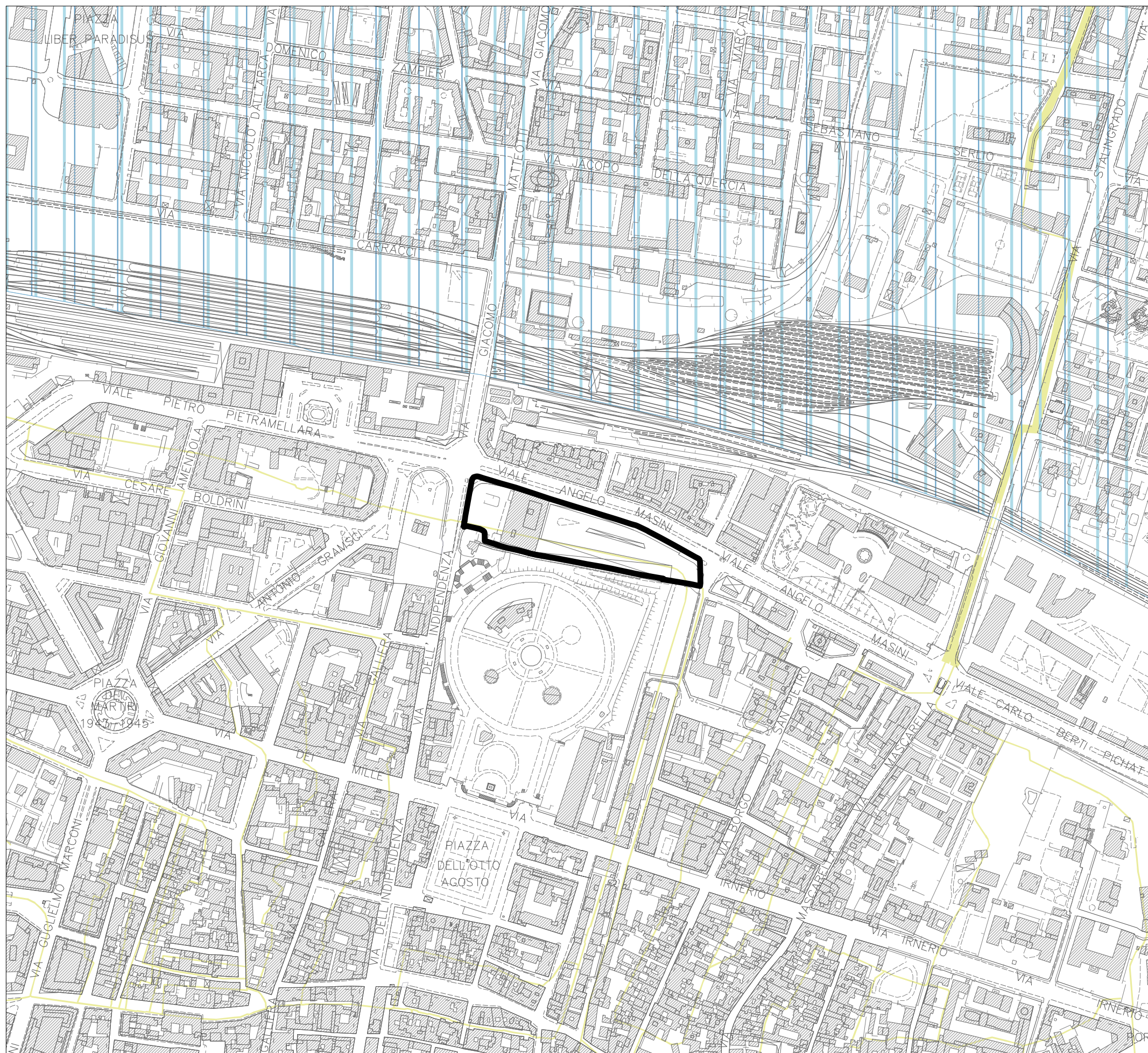
Il vincolo è rispettato in quanto nelle aree di interesse non è prevista la localizzazione di tali impianti.

**Aree con divieto di localizzazione di impianti fissi di telefonia mobile (fascia di rispetto dei ricettori sensibili)**

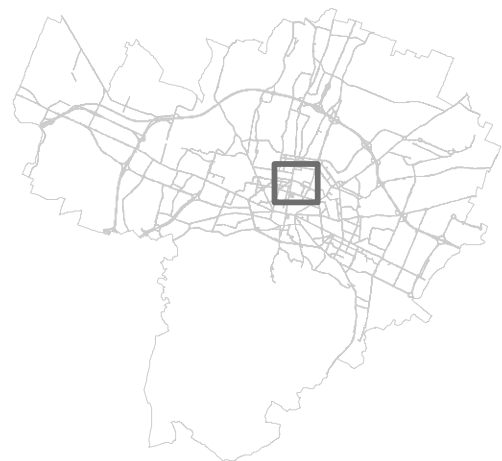
*Verifica di compatibilità*

Il vincolo è rispettato in quanto nelle aree di interesse non è prevista la localizzazione di tali impianti.



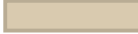













 Perimetro dell'intervento

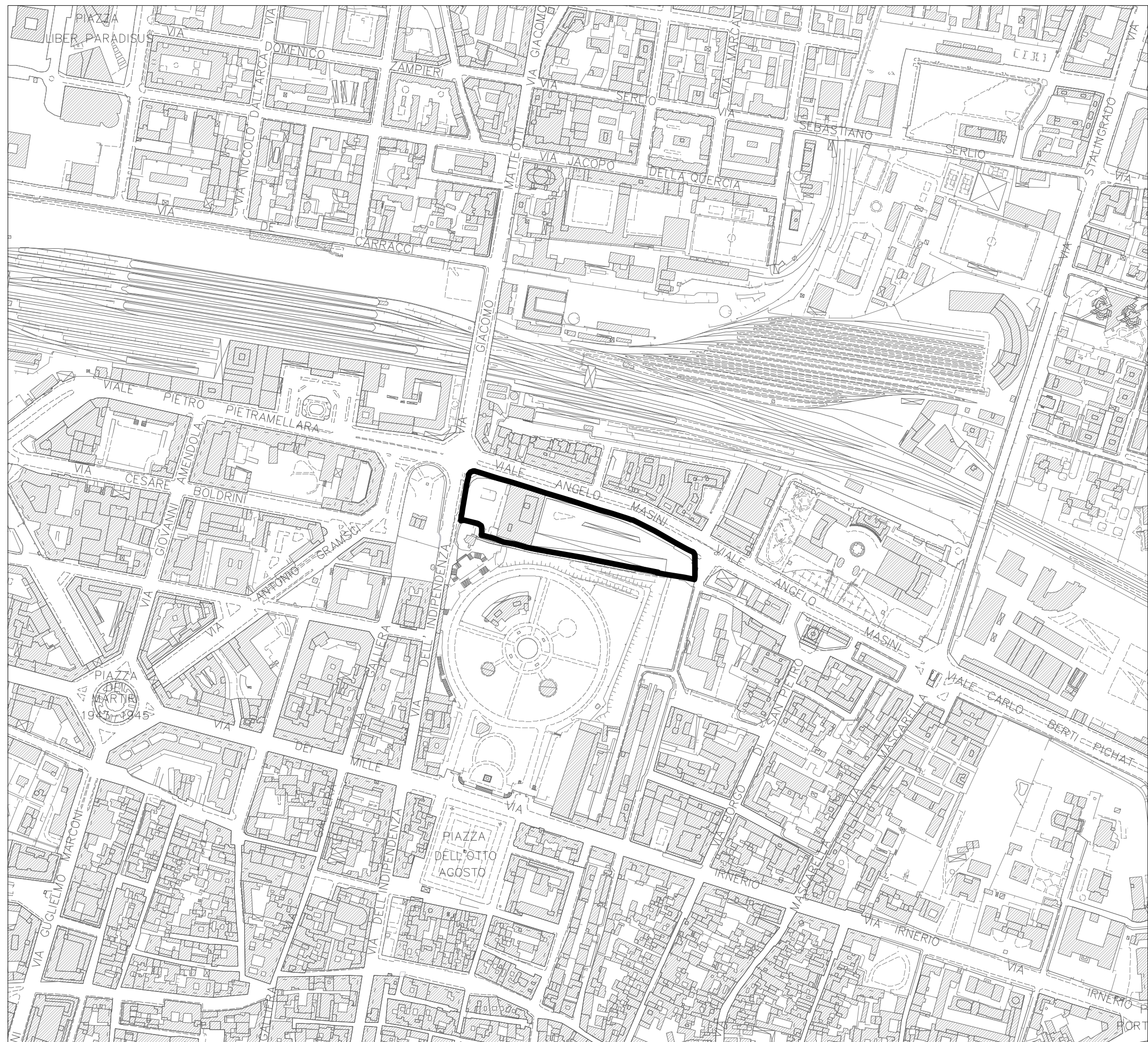
Attitudine alla trasformazione del territorio

-  Unità non idonee a usi urbanistici
-  Unità da sottoporre a verifica
-  Unità idonee o con scarse limitazioni a usi urbanistici

Aree a rischio di frana interessate da provvedimenti specifici

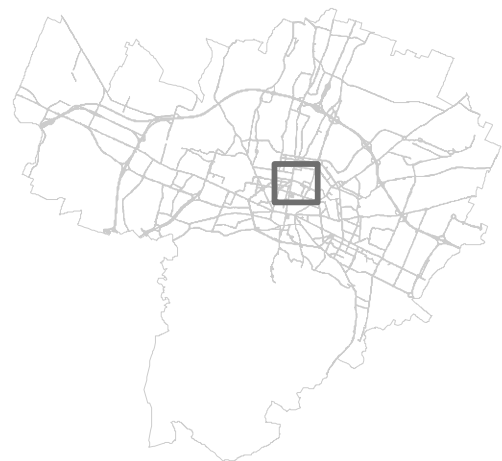
-  1 Aree in dissesto
-  2 Aree di possibile evoluzione del dissesto
-  3 Aree di possibile influenza del dissesto
-  4 Aree da sottoporre a verifica
-  5 Aree di influenza sull'evoluzione del dissesto

 Vincolo idrogeologico




Scala 1:5000






 Perimetro dell'intervento

 Sistema delle aree forestali

 Boschi e aree assimilate ai sensi del D.Lgs. 34/2018


 Calanchi significativi


 Crinali

 Fiumi, torrenti e corsi d'acqua di interesse paesaggistico

Aree protette


 Parco regionale Gessi Bolognesi e Calanchi dell'Abbadessa


 Area di riequilibrio ecologico Golena San Vitale

 Paesaggio naturale e seminaturale protetto "Colline di San Luca"

Siti Rete Natura 2000

 Zsc IT4050018 - Golena San Vitale e Golena del Lippo

 Zsc-Zps IT4050029 - Boschi di San Luca e Destra Reno

 Immobili vincolati ai sensi dell'art.136 del D. Lgs. 42/2004


 Sistema della collina

 Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale della pianura

 Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale

 Viabilità panoramica

Alberi monumentali d'Italia e di pregio regionale

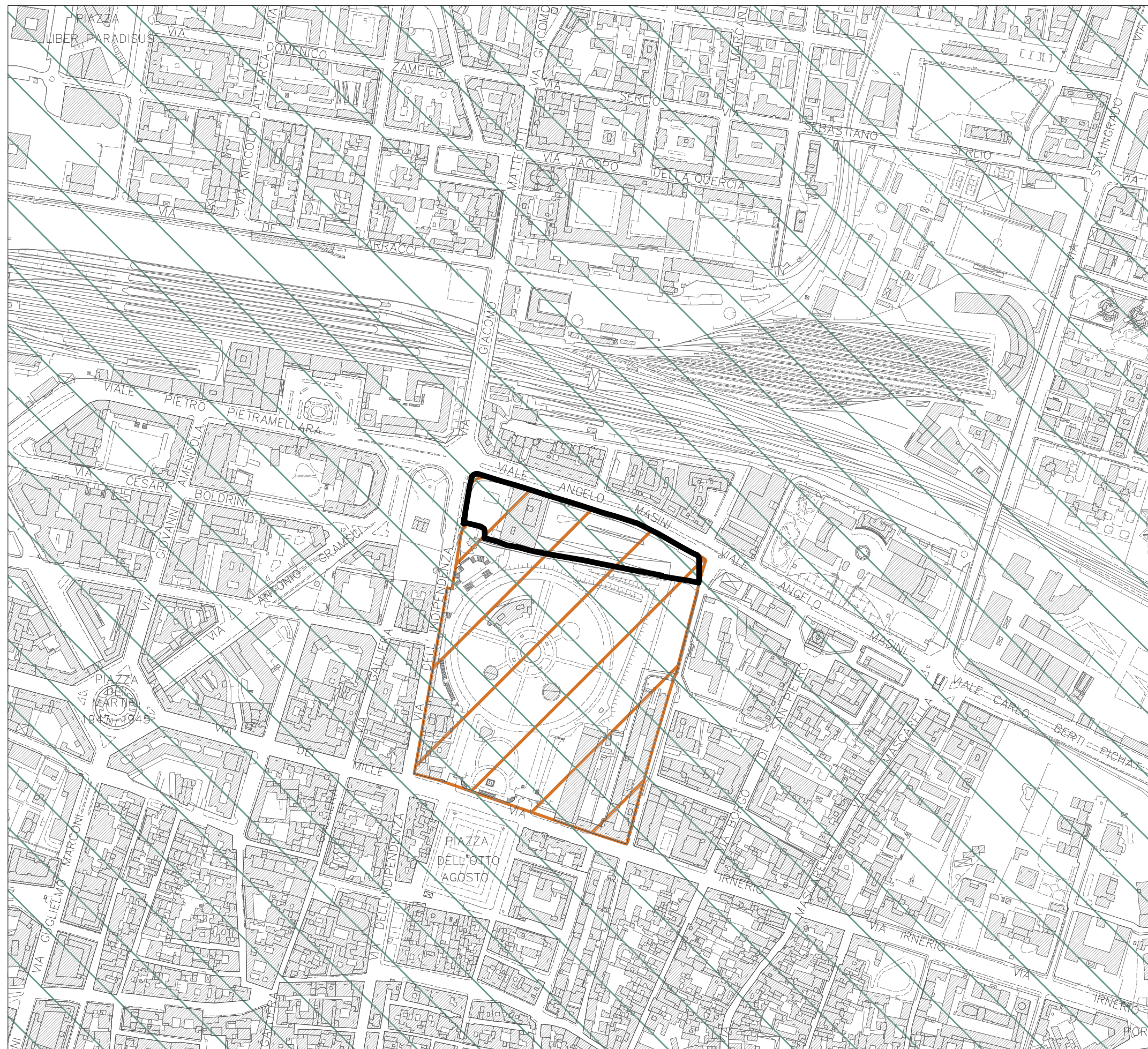
 Alberi monumentali

 Alberi monumentali dichiarati di notevole interesse pubblico

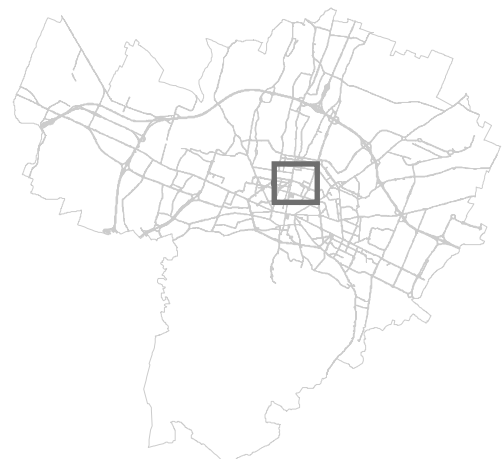
 Alberi di pregio regionale



Scala 1:5000







Perimetro dell'intervento

- Aree di accertata e rilevante consistenza archeologica
- Aree di concentrazione di materiali archeologici e fascia di rispetto archeologico della via Emilia
- Zone ad alta potenzialità archeologica
- Zone a media potenzialità archeologica
- Zone a bassa potenzialità archeologica
- Zone di tutela della struttura centuriata

Edifici d'interesse

- Edifici d'interesse storico-architettonico
- Edifici d'interesse culturale e testimoniale
- Edifici d'interesse storico-architettonico del Moderno
- Edifici d'interesse culturale e testimoniale del Secondo Novecento

Beni culturali

- Aree gravate di prescrizione di tutela indiretta (D.Lgs. 42/2004, art.45)
- Beni culturali oggetto di dichiarazione (D.Lgs. 42/2004, art.13)
- Beni archeologici (D.Lgs. 42/2004, art.10)

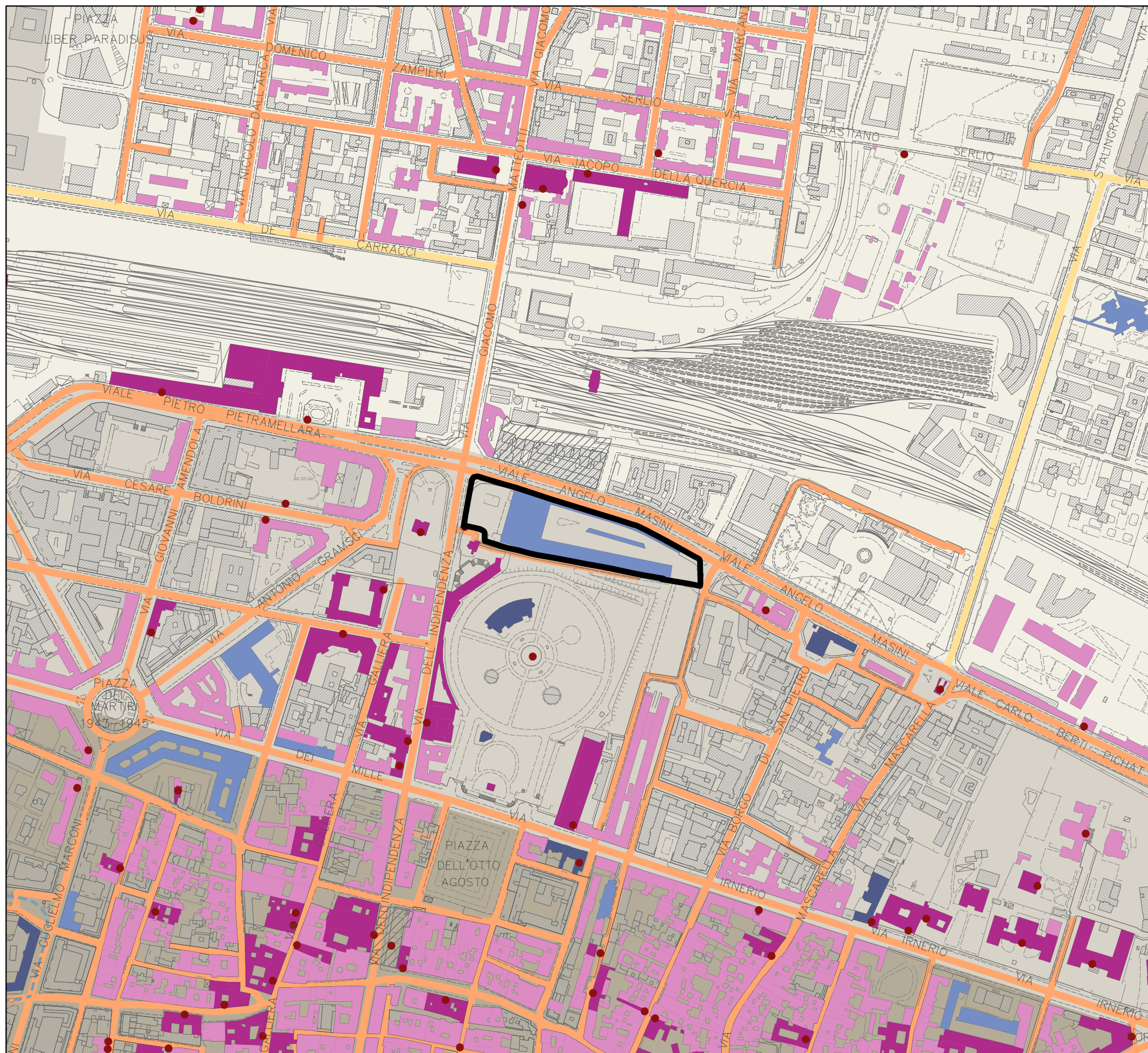
Sistema storico delle acque derivate

- Canali tombati
- Canali superficiali

Viabilità storica

- Tipo I
- Tipo II

Scala 1:5000















 Perimetro dell'intervento

Microzone omogenee in prospettiva sismica

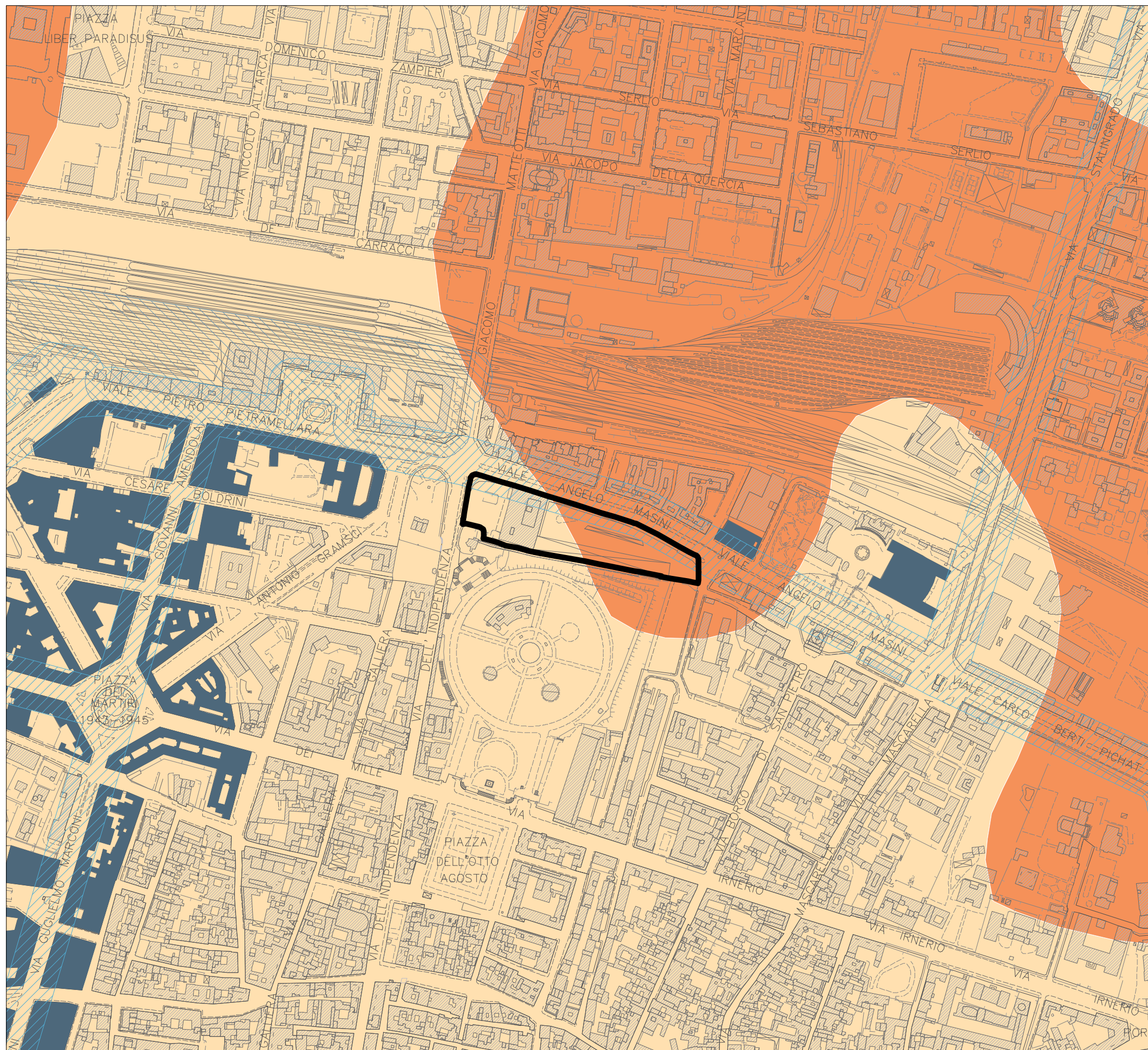
-  Zone stabili suscettibili di amplificazioni 1A
-  Zone stabili suscettibili di amplificazioni 1B (sottozone 1Ba - 1Bb - 1Bc)
-  Zone di attenzione per liquefazione 2A
-  Zone di attenzione per instabilità di versante 2B
-  Zone di attenzione per cedimenti differenziali 2C

 Aree suscettibili di effetti locali del PTM

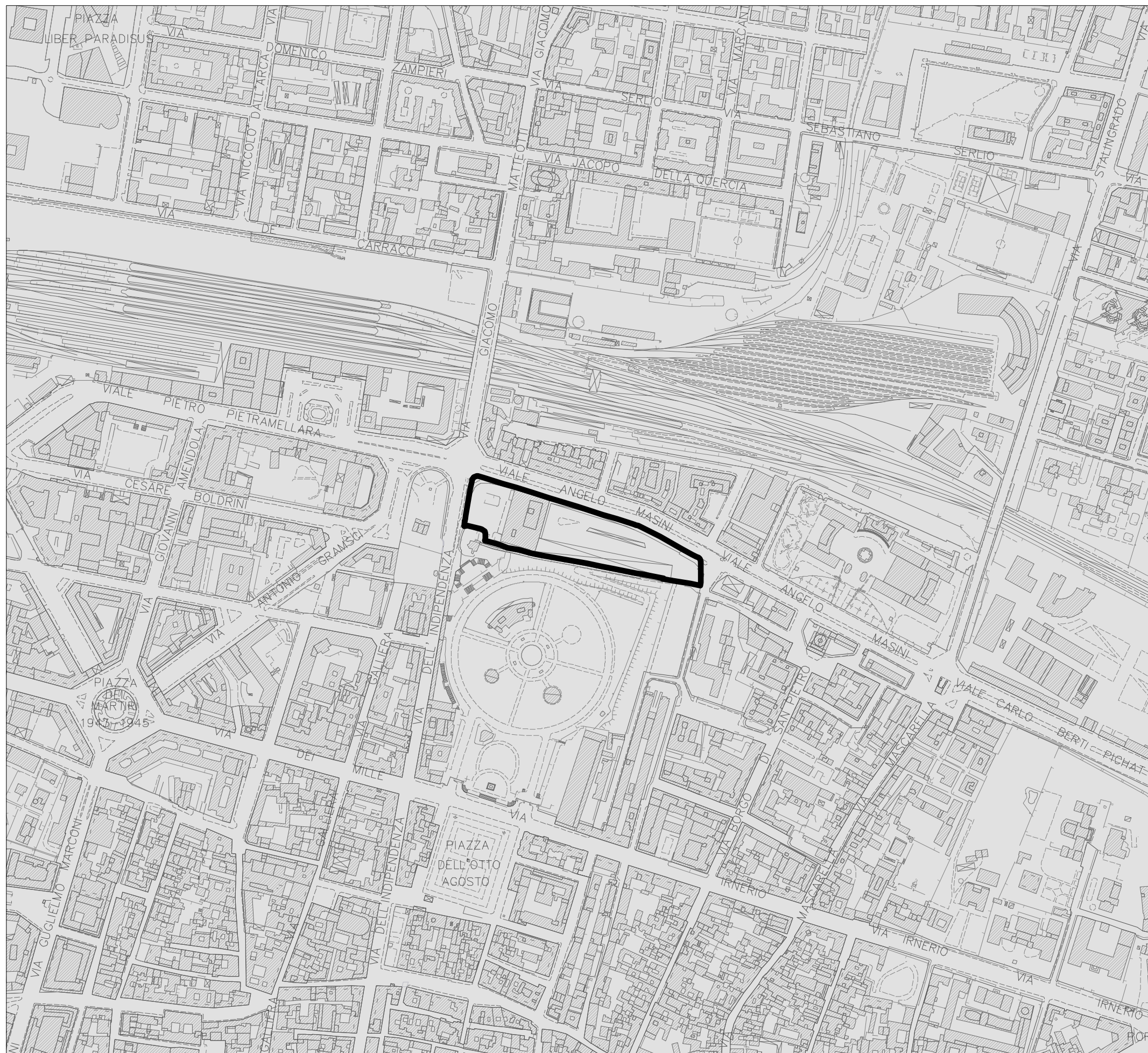
Condizioni limite per l'emergenza

-  Fabbricati interferenti
-  Fascia di 30 m attorno agli edifici strategici
-  Fascia di 30 m lungo la viabilità ed attorno alle aree di emergenza

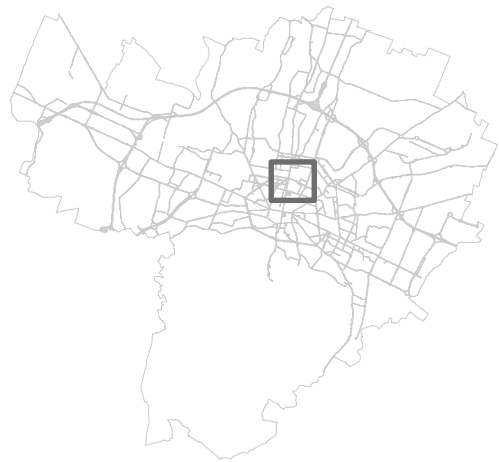
Scala 1:5000











Perimetro dell'intervento

Ferrovie  
 Tranvia  
 Strade  
 Gasdotti  
 Depuratore  
 Cimiteri

Aree a rischio di incidente rilevante

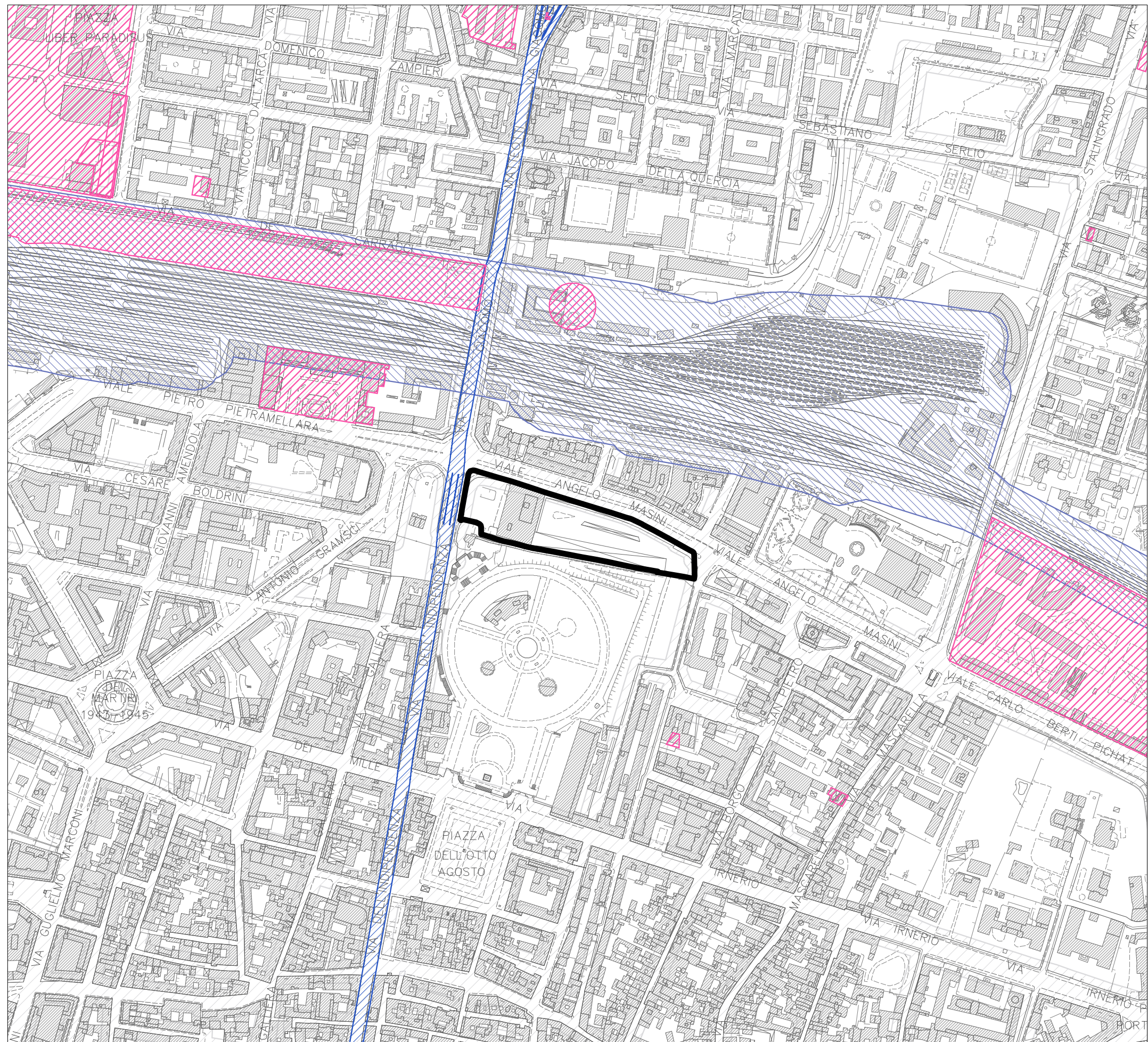
Zona di sicuro impatto - soglia di elevata letalità LFL  
 Zona di danno - soglia di inizio letalità 1/2 LFL  
 Zona di attenzione - soglia delle lesioni reversibili

Aree percorse da incendi  
 Siti oggetto di procedimento di bonifica

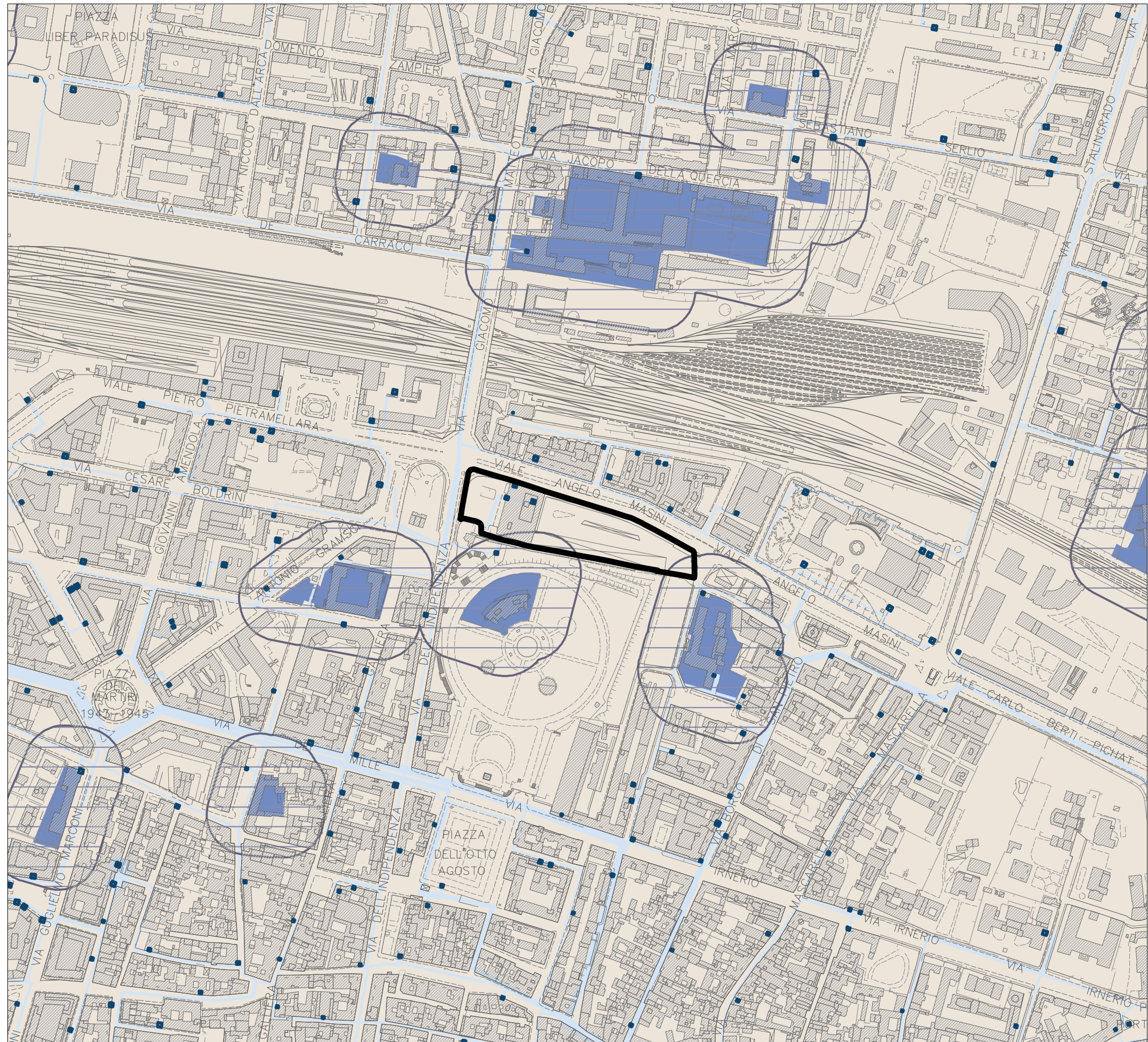
Servitù militari

Fascia del dominio ai 20mt  
 Fascia del dominio ai 100mt  
 Fascia del dominio ai 200mt  
 Fascia del dominio ai 500mt

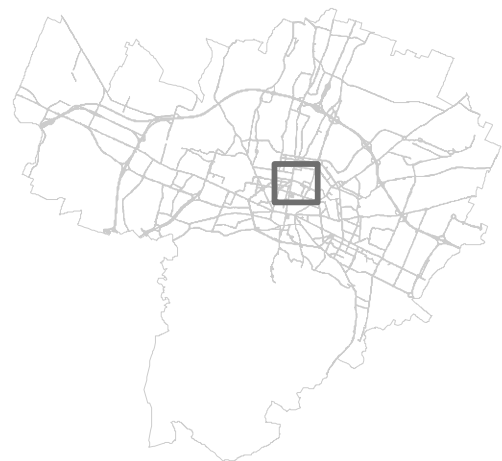
Scala 1:5000



















 Perimetro dell'intervento

Zone di tutela

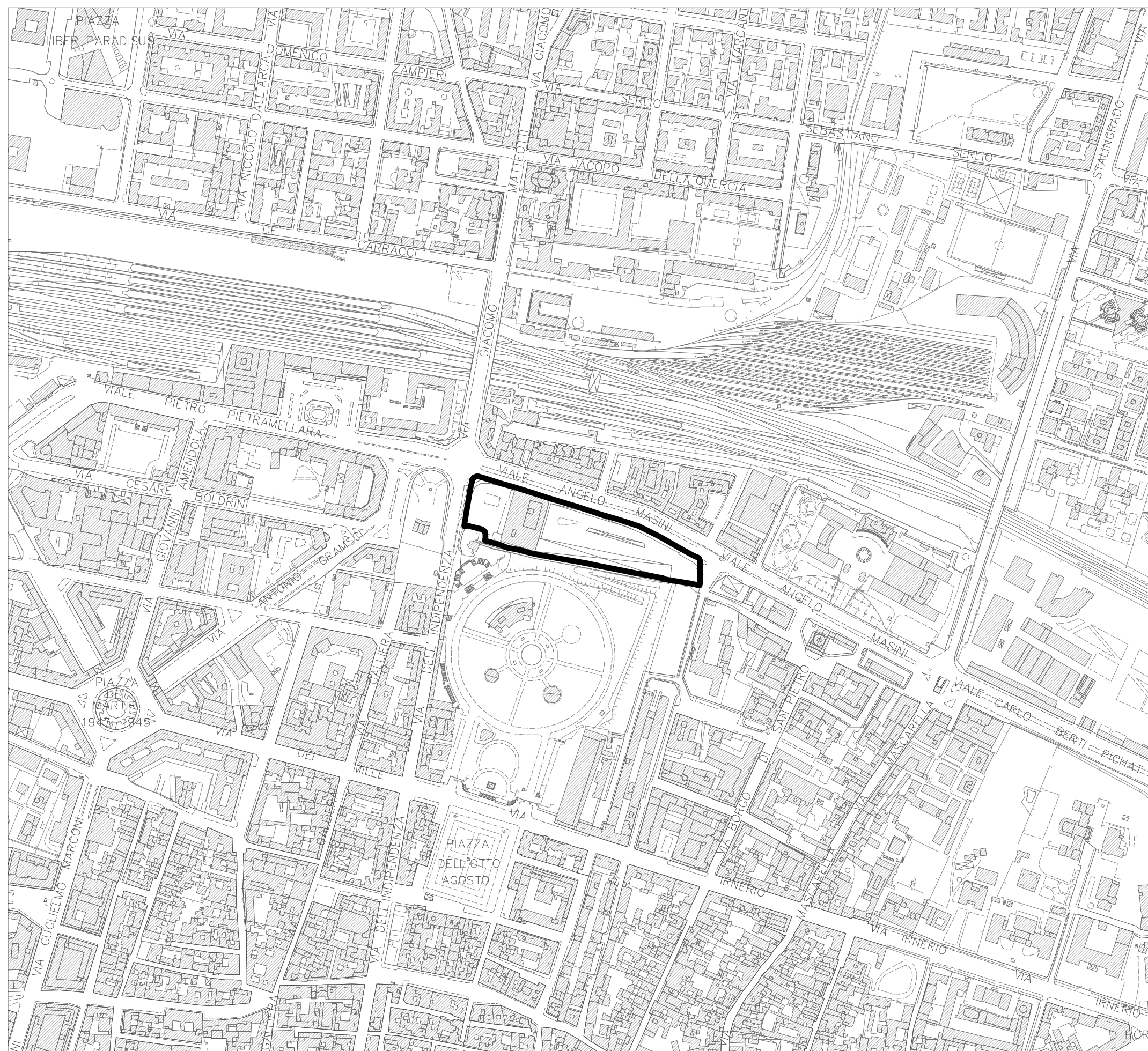
-  Zona di tutela A
-  Zona di tutela B
-  Zona di tutela C
-  Zona di tutela D

Curve di isorischio future

-  Isorischio future - Area ad alta tutela
-  Isorischio future - Area interna
-  Isorischio future - Area intermedia

 Limite della zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale

Scala 1:5000

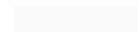
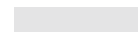













 Perimetro dell'intervento






Superfici di delimitazione degli ostacoli

-  Superficie orizzontale esterna - Quota = 181,67mt
-  Superficie conica - Pendenza 1:20
-  Superficie orizzontale interna - Quota = 81,67mt
-  Superficie di avvicinamento - Pendenza 1:50; Pendenza 1:40; Quota = 186,67mt
-  Pista di salita al decollo - Pendenza 1:50
-  Superficie di transizione - Pendenza 1:7

Ostacoli alla navigazione aerea

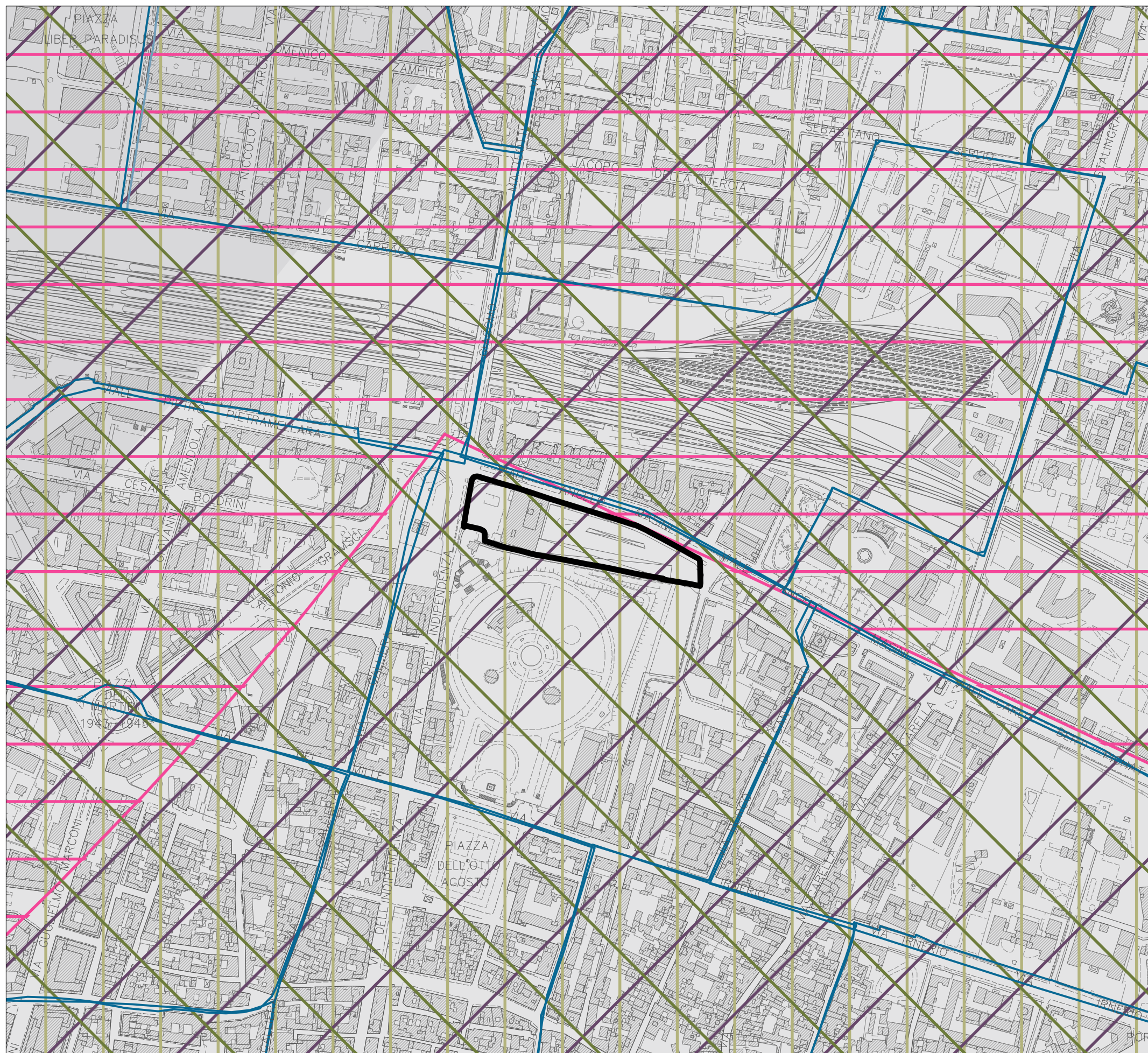
-  Aree interessate da superfici di delimitazione degli ostacoli a quota variabile (Allegato A)
-  Aree interessate da superfici di delimitazione degli ostacoli orizzontali (Allegato B)
-  Aree interessate da superfici di delimitazione degli ostacoli che forano il terreno naturale (Allegato C)

Pericoli per la navigazione aerea

-  Tipologia 1 (Tav. PC01A)
-  Tipologia 2 (Tav. PC01A)
-  Tipologia 3 - Limiti sorgenti laser proiettori (Tav. PC01B)
-  Tipologia 4b - Impianti eolici - Aree soggette a valutazione specifica ENAC (Tav. PC01C)
-  Tipologia 4a - Impianti eolici - Area di incompatibilità assoluta (Tav. PC01C)



Scala 1:5000





## Appendice 1 - Scheda

### Assetto urbanistico

L'area, sita nel quartiere Santo Stefano e di superficie pari a circa 17.950 mq, è prospiciente piazza XX Settembre ed è delimitata da viale Masini e via Capo di Lucca; a sud confina con il Parco della Montagnola mentre a sud-ovest si trovano i resti dell'antica cittadella di Galliera ed il contiguo tratto di mura. L'intervento di riqualificazione ha l'obiettivo di riorganizzare e ottimizzare gli spazi funzionali ai servizi legati alle attività dell'immobile potenziando e valorizzando le attività complementari, di carattere commerciale e direzionale, garantendo un'adeguata relazione con il contesto e la tutela dell'edificio, mentre gli interventi di riqualificazione dello spazio pubblico indicati dal Piano urbanistico generale e l'eventuale valorizzazione della copertura saranno oggetto di un successivo concorso di progettazione.

### Carichi insediativi – Parametri e indici urbanistici

E' ammesso un incremento volumetrico pari a circa 1.725 mc.

### Destinazioni d'uso

L'autostazione è compresa nel Centro di mobilità individuato dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile quale area di pertinenza della Stazione Centrale in cui gli interventi devono operare per la riqualificazione, la rigenerazione, lo sviluppo dell'intermodalità e la creazione di nuovi servizi rivolti a cittadini, pendolari e turisti; coerentemente con la Disciplina del Piano gli usi previsti dal progetto all'interno del polo metropolitano integrato sono articolati nel seguente modo:

Categoria funzionale direzionale:

- attività direzionali in strutture complesse (D1) e in singole unità (D2);

Categoria funzionale commerciale:

- commercio in medio-piccole strutture (E3), commercio in strutture di vicinato (E4), garage, autorimesse private a pagamento (E7), attività di pubblico esercizio (E8) .

Ulteriori usi e funzioni già ammessi dalla Disciplina del Piano all'interno del polo in questione potranno essere insediati mediante intervento edilizio di tipo diretto nel rispetto del limite di 2.500 mq di superficie di vendita complessiva.

### Dotazioni

Le dotazioni pubbliche sono oggetto di monetizzazione, mentre per la quota di parcheggi pertinenziali (PE) riferita all'insediamento di strutture commerciali medio-piccole valgono le disposizioni di cui alla deliberazione CR n. 1253/99 e smi per cui è stata valutata la totale riduzione ai sensi del punto 5.2.5 della stessa.

Il progetto soddisfa la richiesta di dotazioni di postazioni attrezzate per il parcheggio delle biciclette secondo quanto indicato dal Regolamento edilizio per l'intervento di nuova costruzione (art. 27 - E19).

## Valutazioni specifiche delle componenti ambientali

Si rinvia all'omonimo paragrafo ed alla Verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni di cui alla presente relazione.

## Strumenti e modalità di attuazione

La positiva conclusione del procedimento unico ai sensi dell'art. 53 della Lr 24/2017 comporta l'approvazione del progetto e la localizzazione dell'opera come rappresentata negli elaborati progettuali che saranno adeguati in sede di progettazione esecutiva ai fini del recepimento delle prescrizioni formulate dagli enti nell'ambito della Conferenza dei Servizi.

In esito alla conclusione del procedimento potranno essere insediate, mediante intervento di tipo diretto, ulteriori funzioni commerciali a completamento dell'offerta dei servizi dell'Autostazione nei limiti richiamati nel paragrafo "Destinazioni d'uso" ed il relativo progetto verrà approvato nelle forme previste dalla legge acquisendo i pareri necessari.

Gli ulteriori interventi di riqualificazione dello spazio pubblico e l'eventuale valorizzazione della copertura saranno approvati, in relazione agli esiti del concorso di progettazione, da Autostazione di Bologna S.r.l. quale ente non territoriale competente ai sensi dell'art. 10 della Lr 15/2013 con la supervisione del Comune.

## Appendice 2 - elenco elaborati progetto definitivo

## INTERVENTO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AUTOSTAZIONE DELLE CORRIERE DI BOLOGNA

Ambito	Progetto	Fase	Ambito	Livello	Tipo	Prog	Codice Elaborato	Titolo Elaborato	Invio formale CdS Novembre 2023
ELABORATI GENERALI									
ELABORATI GENERALI	TW2019	PD	00GE	GE	ELB	001	PD.00GE.GE.ELB.001	Elenco elaborati	Novembre 2023
	TW2019	PD	00GE	GE	REL	002	PD.00GE.GE.REL.002	Relazione generale	Novembre 2023
	TW2019	PD	00GE	GE	REL	003	PD.00GE.GE.REL.003	Rilievo fotografico dell'area	Novembre 2023
	TW2019	PD	00GE	GE	REL	004	PD.00GE.GE.REL.004	Relazione geologica	Novembre 2023
	TW2019	PD	00GE	GE	REL	005	PD.00GE.GE.REL.005	Relazione geotecnica	Novembre 2023
	TW2019	PD	00GE	GE	REL	006	PD.00GE.GE.REL.006	Relazione tecnica opere edili	Novembre 2023
	TW2019	PD	00GE	GE	REL	007	PD.00GE.GE.REL.007	Relazione tecnica opere strutturali	Novembre 2023
	TW2019	PD	00GE	GE	REL	008	PD.00GE.GE.REL.008	Relazione tecnica Impianti meccanici	Novembre 2023
	TW2019	PD	00GE	GE	REL	009	PD.00GE.GE.REL.009	Relazione tecnica Impianti elettrici	Novembre 2023
	TW2019	PD	00GE	GE	CAL	010	PD.00GE.GE.CAL.010	Calcolo Strutturale	Novembre 2023
	TW2019	PD	00GE	GE	REL	012	PD.00GE.GE.REL.012	Relazione sulla gestione delle materie	Novembre 2023
	TW2019	PD	00GE	GE	REL	013	PD.00GE.GE.REL.013	Relazione sulla risoluzione delle interferenze	Novembre 2023
	TW2019	PD	00GE	GE	REL	014	PD.00GE.GE.REL.014	Relazione di rispetto dei requisiti igienico sanitari	Novembre 2023
	TW2019	PD	00GE	GE	REL	015	PD.00GE.GE.REL.015	Relazione abbattimento barriere architettoniche	Novembre 2023
	TW2019	PD	00GE	GE	REL	016	PD.00GE.GE.REL.016	Relazione energetica Legge 10/91	Novembre 2023
	TW2019	PD	00GE	GE	VAL	017	PD.00GE.GE.VAL.017	Valutazione previsionale su clima ed impatto acustico	Novembre 2023
	TW2019	PD	00GE	GE	VAL	018	PD.00GE.GE.VAL.018	Valutazione previsionale requisiti acustici passivi	Novembre 2023
	TW2019	PD	00GE	GE	CRO	036	PD.00GE.GE.CRO.036	Cronoprogramma dei lavori	Novembre 2023
	TW2019	PD	00GE	GE	REL	038	PD.00GE.GE.REL.038	Relazione paesaggistica	Novembre 2023
TW2020	PD	00GE	GE	REL	700	PD.00GE.GE.REL.700	Relazione tecnica recupero acque meteoriche	Novembre 2023	
ARCHITETTURA									
ARCHITETTURA	TW2019	PD	01AR	GE	PLN	100	PD.01AR.GE.PLN.100	Inquadramento dell'area nel contesto urbano e nella pianificazione territoriale urbanistica vigente	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	GE	PLN	101	PD.01AR.GE.PLN.101	Rappresentazione dello stato di fatto planimetrico e altimetrico dell'area	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	GE	PLN	102	PD.01AR.GE.PLN.102	Estratti catastali con indicazione dei limiti di proprietà e relative superfici	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	GE	PLN	103	PD.01AR.GE.PLN.103	Planimetria generale - Spazi esterni e individuazione accessi	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	P-1	PNT	104	PD.01AR.P-1.PNT.104	Rilievo dello stato di fatto - Piano interrato	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	P-0	PNT	105	PD.01AR.P-0.PNT.105	Rilievo dello stato di fatto - Piano terra	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	P-1	PNT	106	PD.01AR.P-1.PNT.106	Rilievo dello stato di fatto - Piano primo	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	PS	PNT	107	PD.01AR.PS.PNT.107	Rilievo dello stato di fatto - Piano soppalco	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	PC	PNT	108	PD.01AR.PC.PNT.108	Rilievo dello stato di fatto - Piano copertura	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	GE	SEZ	109	PD.01AR.GE.SEZ.109	Rilievo dello stato di fatto - Sezione longitudinale e trasversale	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	GE	PRO	110	PD.01AR.GE.PRO.110	Rilievo dello stato di fatto - Prospetti est e ovest	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	GE	PRO	111	PD.01AR.GE.PRO.111	Rilievo dello stato di fatto - Prospetti nord e sud	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	P-1	PNT	112	PD.01AR.P-1.PNT.112	Confronto stato di fatto - stato di progetto - Piano interrato -1	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	P-0	PNT	113	PD.01AR.P-0.PNT.113	Confronto stato di fatto - stato di progetto - Piano terra	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	P-1	PNT	114	PD.01AR.P-1.PNT.114	Confronto stato di fatto - stato di progetto - Piano primo	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	PS	PNT	115	PD.01AR.PS.PNT.115	Confronto stato di fatto - stato di progetto - Piano soppalco	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	PC	PNT	116	PD.01AR.PC.PNT.116	Confronto stato di fatto - stato di progetto - Piano copertura	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	GE	SEZ	117	PD.01AR.GE.SEZ.117	Confronto stato di fatto - stato di progetto - Sezioni	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	GE	PRO	118	PD.01AR.GE.PRO.118	Confronto stato di fatto - stato di progetto - Prospetti	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	P-1	PNT	119	PD.01AR.P-1.PNT.119	Pianta quotata e arredata - Piano interrato	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	P-0	PNT	120	PD.01AR.P-0.PNT.120	Pianta quotata e arredata - Piano terra	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	P-1	PNT	121	PD.01AR.P-1.PNT.121	Pianta quotata e arredata - Piano primo	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	PS	PNT	122	PD.01AR.PS.PNT.122	Pianta quotata e arredata - Piano soppalco	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	PC	PNT	123	PD.01AR.PC.PNT.123	Pianta quotata e arredata - Piano copertura	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	P-1	PNT	124	PD.01AR.P-1.PNT.124	Distribuzione funzionale - Piano interrato -1	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	P-0	PNT	125	PD.01AR.P-0.PNT.125	Distribuzione funzionale - Piano terra	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	P-1	PNT	126	PD.01AR.P-1.PNT.126	Distribuzione funzionale - Piano primo	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	GE	PNT	127	PD.01AR.GE.PNT.127	Distribuzione funzionale - Piano soppalco	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	P-1	PNT	128	PD.01AR.P-1.PNT.128	Rispetto requisiti igienico-sanitari - e abbattimento delle barriere architettoniche - Piano interrato -1	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	P-0	PNT	129	PD.01AR.P-0.PNT.129	Rispetto requisiti igienico-sanitari - e abbattimento delle barriere architettoniche - Piano terra	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	PS	PNT	130	PD.01AR.PS.PNT.130	Rispetto requisiti igienico-sanitari - e abbattimento delle barriere architettoniche - Piano soppalco	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	GE	SEZ	131	PD.01AR.GE.SEZ.131	Sezione longitudinale e trasversale	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	GE	PRO	132	PD.01AR.GE.PRO.132	Prospetti est e ovest	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	GE	PRO	133	PD.01AR.GE.PRO.133	Prospetti nord e sud	Novembre 2023
	TW2019	PD	01AR	GE	ABA	134	PD.01AR.GE.ABA.134	Abaco delle pareti e dei solai	Novembre 2023
TW2019	PD	01AR	GE	ABA	135	PD.01AR.GE.ABA.135	Abaco dei serramenti interni ed esterni	Novembre 2023	
TW2020	PD	01AR	GE	VST	136	PD.01AR.GE.VST.136	Viste tridimensionali	Novembre 2023	
CONAD									
	CONAD						Relazione del RSP - Progetto Autostazione - a cura di CONAD	Novembre 2023	
STRUTTURE									
STRUTTURE	TW2019	PD	02ST	P-1	PNT	201	PD.02ST.P-1.PNT.201	Stato Attuale - Piano fondazioni	Novembre 2023
	TW2019	PD	02ST	P-0	PNT	202	PD.02ST.P-0.PNT.202	Stato Attuale - Primo solaio	Novembre 2023
	TW2019	PD	02ST	P-1	PNT	203	PD.02ST.P-1.PNT.203	Stato Attuale - Secondo solaio	Novembre 2023
	TW2019	PD	02ST	PS	PNT	204	PD.02ST.PS.PNT.204	Stato Attuale - Terzo solaio	Novembre 2023
	TW2019	PD	02ST	PC	PNT	205	PD.02ST.PC.PNT.205	Stato Attuale - Quarto solaio	Novembre 2023
	TW2019	PD	02ST	P-1	PNT	206	PD.02ST.P-1.PNT.206	Stato Progetto - Piano fondazione	Novembre 2023
	TW2019	PD	02ST	P-0	PNT	207	PD.02ST.P-0.PNT.207	Stato Progetto - Primo solaio	Novembre 2023
	TW2019	PD	02ST	P-1	PNT	208	PD.02ST.P-1.PNT.208	Stato Progetto - Secondo solaio	Novembre 2023
	TW2019	PD	02ST	PS	PNT	209	PD.02ST.PS.PNT.209	Stato Progetto - Terzo solaio	Novembre 2023
	TW2019	PD	02ST	PC	PNT	210	PD.02ST.PC.PNT.210	Stato Progetto - Quarto solaio	Novembre 2023
	TW2019	PD	02ST	GE	SEZ	211	PD.02ST.GE.SEZ.211	Stato Progetto - Sezione strutturale CC'	Novembre 2023
	TW2019	PD	02ST	GE	SEZ	212	PD.02ST.GE.SEZ.212	Stato Progetto - Sezione strutturale DD'	Novembre 2023
TW2019	PD	02ST	GE	DET	213	PD.02ST.GE.DET.213	Stato Progetto - Dettagli costruttivi	Novembre 2023	
IMPIANTI MECCANICI									
IMPIANTI MECCANICI	TW2019	PD	03ME	GE	SCH	301	PD.03ME.GE.SCH.301	Schema funzionale Centrale termica	Novembre 2023
	TW2019	PD	03ME	GE	PNT	302	PD.03ME.GE.PNT.302	Impianto termofluidico HVAC e terminali ambiente - Piano interrato	Novembre 2023
	TW2019	PD	03ME	GE	PNT	303	PD.03ME.GE.PNT.303	Impianto termofluidico HVAC e terminali ambiente - Piano terra	Novembre 2023
	TW2019	PD	03ME	GE	PNT	304	PD.03ME.GE.PNT.304	Impianto termofluidico HVAC e terminali ambiente - Piano Soppalco	Novembre 2023
	TW2019	PD	03ME	GE	PNT	305	PD.03ME.GE.PNT.305	Impianto aria primaria - Piano terra	Novembre 2023
	TW2019	PD	03ME	GE	PNT	306	PD.03ME.GE.PNT.306	Impianto aria primaria - Piano Soppalco	Novembre 2023
	TW2019	PD	03ME	GE	PNT	307	PD.03ME.GE.PNT.307	Impianti idrico-sanitario e scarichi - Piano interrato -1	Novembre 2023
	TW2019	PD	03ME	GE	PNT	308	PD.03ME.GE.PNT.308	Impianti idrico-sanitario e scarichi - Piano terra	Novembre 2023
	TW2019	PD	03ME	GE	PNT	309	PD.03ME.GE.PNT.309	Impianti idrico-sanitario e scarichi - Piano soppalco	Novembre 2023
TW2020	PD	03ME	GE	PNT	310	PD.03ME.GE.PNT.310	Posizionamento serbatoi	Novembre 2023	
IMPIANTI ELETTRICI E SPECIALI									
IMPIANTI ELETTRICI E SPECIALI	TW2019	PD	04EL	GE	PNT	402	PD.04EL.GE.PNT.402	Distribuzione forza motrice e trasmissione dati - Pianta Piano interrato -1	Novembre 2023
	TW2019	PD	04EL	GE	PNT	403	PD.04EL.GE.PNT.403	Distribuzione forza motrice, trasmissione dati e speciali - Pianta Piano terra	Novembre 2023
	TW2019	PD	04EL	GE	PNT	404	PD.04EL.GE.PNT.404	Distribuzione forza motrice e trasmissione dati - Pianta Piano soppalco	Novembre 2023
	TW2019	PD	04EL	GE	PNT	405	PD.04EL.GE.PNT.405	Distribuzione impianto di illuminazione - Pianta Piano interrato -1	Novembre 2023
	TW2019	PD	04EL	GE	PNT	406	PD.04EL.GE.PNT.406	Distribuzione impianto di illuminazione - Pianta Piano terra	Novembre 2023
	TW2019	PD	04EL	GE	PNT	407	PD.04EL.GE.PNT.407	Distribuzione impianto di illuminazione - Pianta Piano Soppalco	Novembre 2023
							PD.04EL.GE.PNT.408	Distanze di prima approssimazione cabine elettriche	Novembre 2023
SICUREZZA									

## INTERVENTO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AUTOSTAZIONE DELLE CORRIERE DI BOLOGNA

Ambito	Progetto	Fase	Ambito	Livello	Tipo	Prog	Codice Elaborato	Titolo Elaborato	Invio formale CdS Novembre 2023
500	TW2019	PD	05SI	GE	REL	500	PD.05SI.GE.REL.500	Aggiornamento delle Prime indicazioni della Sicurezza	Novembre 2023
PREVENZIONE INCENDI									
PREVENZIONE INCENDI	TW2019	PD	06PI	GE	REL	600	PD.06PI.GE.REL.600	Prevenzione incendi - Relazione tecnica	Novembre 2023
	TW2019	PD	06PI	GE	PNT	601	PD.06PI.GE.PNT.601	Pianta prevenzione incendi - Piano interrato -1	Novembre 2023
	TW2019	PD	06PI	GE	PNT	602	PD.06PI.GE.PNT.602	Pianta prevenzione incendi e ingresso vvf - Piano terra	Novembre 2023
	TW2019	PD	06PI	GE	PNT	603	PD.06PI.GE.PNT.603	Prevenzione incendi - Sezioni significative	Novembre 2023
	TW2019	PD	06PI	GE	PNT	604	PD.06PI.GE.PNT.604	Prevenzione incendi - Dimensionamento rete sprinkler - Pianta Piano interrato -1	Novembre 2023
	TW2019	PD	06PI	GE	PNT	605	PD.06PI.GE.PNT.605	Prevenzione incendi - Dimensionamento rete naspi - Pianta Piano interrato -1	Novembre 2023
	TW2019	PD	06PI	GE	PNT	606	PD.06PI.GE.PNT.606	Prevenzione incendi - Dimensionamento rete naspi - Pianta Piano terra	Novembre 2023