



Comune di Bologna



Comune di Castenaso



Comune di Granarolo-dell'Emilia

ACCORDO TERRITORIALE  
RELATIVO AGLI ASSETTI TERRITORIALI, URBANISTICI E  
INFRASTRUTTURALI DEL POLO FUNZIONALE DEL "CAAB",

Ai sensi dell' art. 9.4 del PTCP e  
Art. 15, L.R. 20/2000

*Bologna li 09.07.2008*

**ACCORDO TERRITORIALE  
RELATIVO AGLI ASSETTI, URBANISTICI, INFRASTRUTTURALI E  
TERRITORIALI DEL POLO FUNZIONALE "CAAB",**

*tra*

*PROVINCIA DI BOLOGNA,  
COMUNE DI BOLOGNA,  
COMUNE DI CASTENASO,  
COMUNE DI GRANAROLO DELL'EMILIA.*

- La **PROVINCIA DI BOLOGNA**, rappresentata dal **Vice Presidente Giacomo Venturi**, nato a Bologna, il 31.12.1968, domiciliato per la carica presso la sede dell'Amministrazione Provinciale, Via Zamboni n. 13 - 40126 Bologna, che agisce per dare esecuzione alla *deliberazione del Consiglio Provinciale n 24 del 3.06.2008*;
- Il **COMUNE DI BOLOGNA**, rappresentata dall'**Assessore all'Urbanistica Virginio Merola**, nato a S. Maria Capua Vetere (Ce), il 14.02.1955, domiciliato per la carica presso la sede dell'Amministrazione Comunale, Piazza Maggiore 6 - 40122 Bologna, che agisce per dare esecuzione alla *deliberazione del Consiglio Comunale Prot. n. 93487/2008 N. O.d.G. 97/2008 del 26.05.2008*;
- Il **COMUNE DI CASTENASO**, rappresentata dal **Sindaco Maria Grazia Baruffaldi**, nata a Cento (Fe), il 28.06.1949, domiciliata per la carica presso la sede dell'Amministrazione Comunale, Piazza Bassi n. 1 – 40055 Castenaso (Bo), che agisce per dare esecuzione alla *deliberazione del Consiglio Comunale n. 31 del 21.05.2008*;
- Il **COMUNE DI GRANAROLO dell'EMILIA**, rappresentata dal **Sindaco Loretta Lambertini**, nata a Bologna, il 9.01.1961, domiciliato per la carica presso la sede dell'Amministrazione Comunale, Via San Donato n. 199 – 40057 Granarolo dell'Emilia (Bo), che agisce per dare esecuzione alla *deliberazione del Consiglio Comunale n. 20 del 21.05.2008*;

## PREMESSA

- La Provincia di Bologna, nell'ambito della competenza attribuita dalla L.R. 20/2000 al proprio Piano Territoriale (PTCP), ha individuato, d'intesa con i Comuni interessati, i "poli funzionali", ossia gli ambiti specializzati che ospitano grandi funzioni metropolitane, connotate in particolare da elevata attrattività, alta specializzazione economica, culturale, sportiva ricreativa, della mobilità e della logistica, e costituenti punti di eccellenza e di qualità del sistema insediativo metropolitano.
- La rilevanza sovracomunale dei Poli Funzionali, la loro influenza sulla mobilità e sul contesto ambientale, fa attribuire dalla L.R. 20/2000, attraverso l'elaborazione di un "Accordo Territoriale" tra Provincia e Enti Locali, il compito di definire e concertare gli assetti territoriali conseguenti alle politiche di sviluppo e la minimizzazione/mitigazione degli impatti ambientali ad essi riferiti.
- Il complesso di aree identificato come "CAAB" è riconosciuto dal PTCP come Polo Funzionale Integrato, in cui sono già insediate numerose funzioni di gravitazione metropolitana (il Centro Agro Alimentare Bolognese - CAAB, la Facoltà di Agraria, il parco commerciale di Città scambi "Meraville", il complesso direzionale "Business Park") e altre sono di imminente insediamento (l'area commerciale ex ASAM e il Centro energetico-ambientale di Hera, costituito dall'esistente Termovalorizzatore e dal nuovo insediamento operativo previsto con la procedura di Accordo di programma). Per tali ragioni il Polo funzionale è considerato punto di eccellenza del sistema territoriale bolognese, con relazioni consolidate a livello nazionale e internazionale, attraverso le attività mercantili e universitarie già insediate.
- Il PTCP riconosce che il Polo Funzionale "CAAB" per l'estensione territoriale, il numero e la specializzazione delle funzioni localizzate o previste, per le rilevanti capacità edificatorie potenziali e per il buon livello di accessibilità, risulta l'ambito a maggiore vocazione insediativa per funzioni di eccellenza di rango metropolitano. L'obiettivo specifico per le aree del Polo "CAAB" è da indicare nella realizzazione di una parte di città caratterizzata da funzioni di rango metropolitano, integrate con i sistemi urbani esistenti e con le aree rurali circostanti.
- Lo stesso PTCP prevede che per una piena integrazione delle aree "CAAB" con il sistema delle reti infrastrutturali è necessario rispondere a due esigenze prioritarie, alla cui realizzazione dovranno contribuire i nuovi insediamenti previsti nell'ambito:
  - a) la realizzazione di un sistema di trasporto rapido di massa, urbano ed extraurbano, per la mobilità pubblica;
  - b) il completamento delle previste opere infrastrutturali per la mobilità privata (la strada Lungosavena).
- In data 20/11/2007 è stato approvato dalla Giunta Provinciale, con delibera n. 478, l'Atto di indirizzo per la costituzione del gruppo di lavoro tecnico interistituzionale, per la definizione dell'Accordo Territoriale del Polo funzionale "CAAB" e, parimenti, con propri atti hanno proceduto i Comuni interessati.
- In relazione agli orientamenti assunti dalle Amministrazioni sottoscrittrici, il gruppo di lavoro tecnico interistituzionale all'uopo nominato ha approfondito:
  - l'assetto urbanistico e territoriale, la definizione delle caratteristiche qualitative, dimensionali, dei requisiti ambientali e infrastrutturali da assicurare anche in relazione alle funzioni metropolitane collocabili in questo ambito;
  - l'assetto infrastrutturale necessario alla sostenibilità trasportistica ed i requisiti prestazionali della viabilità di adduzione al Polo Funzionale;

Formattati: Elenchi puntati e numerati

- la stima dei costi degli interventi infrastrutturali necessari all'ambito;
  - le misure di mitigazione necessarie e le integrazioni con le aree circostanti.
- La Provincia di Bologna ha adottato il Piano della Mobilità Provinciale con propria deliberazione del Consiglio Provinciale n. 17 del 6 Maggio 2008, in coerenza con il quale si sono effettuati gli approfondimenti necessari per individuare le condizioni di sostenibilità specifica del polo funzionale e del suo intorno territoriale.
  - La Provincia ha concluso il 16 aprile 2008 la Conferenza di Pianificazione del Piano del Commercio, che riconosce la possibilità di insediare nell'area EX Asam strutture di vendita alimentari e non, nei limiti delle grandi strutture di livello inferiore, confermando i contenuti infrastrutturali dell'accordo di programma relativo all'attuazione della Lungosavena.
  - La Provincia di Bologna ha affrontato il tema della logistica di medie e grandi dimensioni, definendo con la delibera di Consiglio n. 65 del 19/09/2006, d'intesa con le principali piattaforme logistiche, l'approvazione di linee guida, contenente criteri e modalità per l'organizzazione e lo sviluppo del sistema della logistica di medie e grandi dimensioni; nel citato documento la soglia di 10.000 mq di Superficie Fondiaria Funzionale<sup>1</sup> è la dimensione delle attività di logistica conto terzi correttamente collocabile in piattaforme intermodali.
  - Lo stato della pianificazione urbanistica vigente e prevista, per le aree oggetto di valutazioni nel presente Accordo è rappresentata da tabella riportata come allegato n. 3.
  - Il PSC del Comune di Bologna, adottato, prevede per le zone a nord di San Donato diverse strategie di intervento, così da realizzare una cerniera tra le tre "città" che interessano questa area.
    - Alla "città della ferrovia" si riferisce il nucleo centrale dell'insediamento (CAAB, Meraville, Businnes Park e ex Asam), in parte già attuata, che costituisce un terminale del sistema delle relazioni internazionali della città. Un migliore collegamento con la fiera e il centro città aumenterà l'accessibilità e l'abitabilità del comparto. La presenza delle attività universitarie e commerciali, la contiguità con il quartiere residenziale del Pilastro e con l'Ambito Pioppe (un luogo della "Città della Tangenziale"), prefigurano una parte di città con un buon grado di integrazione che ammette una quota di residenza. A nord, invece, la presenza di attività produttive individua il completamento di una grande zona di servizio alla città metropolitana nel suo insieme, una nuova parte di città, servita dalla strada Lungo Savena, che partecipa delle strategie della "Città del Savena".
    - La scelta di localizzare la facoltà di Agraria al Caab rientra in un programma di decentramento delle sedi universitarie dalla città storica; il successo di questa strategia presuppone l'integrazione delle aree per lo studio nel contesto urbano e un adeguato sistema di trasporto pubblico.
    - Il nuovo insediamento Pioppe (n.149) si attesta in una posizione fortemente strategica, potendo quindi costituire il collegamento fra il quartiere residenziale del Pilastro, l'area commerciale di Meraville e l'ancora più vasta area del Caab. L'Ambito sarà reso accessibile grazie a nuove linee del trasporto pubblico e opportunamente mitigato dal vicino scalo ferroviario. Si prevede che tale integrazione si realizzi anche con la nuova previsione di quote residenziali, che dovranno contribuire alla riqualificazione fisica e sociale del quartiere Pilastro, proponendo un'offerta abitativa differenziata e di alto livello qualitativo. Andrà prevista la cessione di aree pubbliche collocate in modo da essere efficacemente relazionate all'Ambito Pilastro e percorsi ciclabili di connessione con il resto del

quartiere. Le condizioni di sostenibilità prevedono l'attuazione dell'ambito subordinata alla realizzazione di un efficiente collegamento con il trasporto pubblico attraverso il prolungamento della linea della metrotranvia.

- Per l'Ambito per nuovi insediamenti specializzati Quarto di Sopra (n.151) si propone l'inserimento di nuove funzioni, di qualità e non convenzionali, capaci di arricchire il comparto e congruenti rispetto alla domanda emergente generata dalla capacità di attrazione di Bologna, quindi in grado di fornire valore aggiunto al sistema locale. In questo Ambito possono trovare adeguata sistemazione anche funzioni non collocabili in aree più centrali, come spettacolo, sperimentazione culturale giovanile e sport. E' necessario che questi luoghi siano serviti da reti di forza del trasporto pubblico, nonché il completamento della Lungosavena.

Relativamente alle Infrastrutture per la mobilità il PSC adottato prevede:

- la nuova linea di trasporto pubblico in sede propria – Metrotranvia. La Linea 1, tratta Fiera Michelino-Stazione Fs. Si propone la sua estensione a est per servire l'asse S.Donato/Pilastro, la Facoltà di agraria, il Caab e le nuove attività previste. La realizzazione di un grande parcheggio accessibile dalla strada Lungo Savena (che si collega al Passante autostradale nord), persegue l'obiettivo di creare le condizioni per l'interscambio gomma-ferro, perché coloro che arrivano in auto dall'area metropolitana e dalla provincia possano lasciarla fuori dalla città ed entrare con la metrotranvia;
- le direttrici preferenziali per il trasporto pubblico sono indicate nella via San Donato fino all'interno del Pilastro;
- l'infrastruttura viaria fondamentale è indicata nell'asse di attraversamento e attestamento urbano Lungo Savena.

#### • **II Documento Preliminare dell'Associazione Valle Idice**

Per quanto riguarda il territorio di Castenaso, ed in particolare l'ambito produttivo della Baschieri Pellagri di complessivi 57 Ha, si propone, in caso di delocalizzazione della azienda esistente, un riuso per un mix funzionale comprendente, oltre ad attività produttive, anche una quota significativa di attività terziarie e commerciali. La posizione dell'area, sul lato opposto della Lungo Savena rispetto al Polo Funzionale del CAAB, consente di considerarla come "fisiologica" espansione del Polo stesso. L'area presenta infatti una buona accessibilità con il completamento dell'asse Lungo Savena.

Sempre in prossimità del perimetro del Polo funzionale del CAAB si propone, in accordo con il Comune di Granarolo, la realizzazione di una piscina di interesse intercomunale, che sarà rifornita di acqua calda direttamente dall'impianto di termovalorizzazione; la realizzazione di un tale impianto in posizione facilmente accessibile, fornirà un servizio non solo alla popolazione dei due comuni coinvolti nell'accordo, ma a una zona vasta dell'interland nord-orientale di Bologna.

#### • **II Documento Preliminare dell'Associazione Terre di Pianura**

Nel Documento Preliminare dell'Associazione Terre di Pianura viene inserito a sud della frazione di Quarto Inferiore un'areale di potenziale localizzazione di nuove quote residenziali, nonché una zona identificata con specifica simbologia, da valutare in sede di Accordo Territoriale. Le valutazioni dovranno approfondire sia le funzioni ammissibili e sia le compatibilità in relazione al Termovalorizzatore di Hera, nonché alle previsioni del comune di Bologna nella zona CAAB.

## Il sistema infrastrutturale

- Il sistema infrastrutturale viario esistente a servizio di questo ambito si basa attualmente sulla strada provinciale via S. Donato e su viale Europa, entrambe collegate al sistema tangenziale, oltre che alla strada comunale via S. Caterina di Quarto.
- Relativamente alla Lungosavena il Comune di Bologna ha sottoscritto con la Provincia e i comuni di Castenaso e Granarolo un Accordo di programma, approvato il 15/02/2000, per il coordinamento degli Enti nella realizzazione dell'opera. L'Accordo definisce le fasi attuative dell'intera opera, attraverso i seguenti i lotti funzionali specificatamente riportati nella tabella che costituisce l'allegato n. 6.

Si rileva infine che nelle aree "Nord" sono presenti tre centri in cui il Comune di Bologna sviluppa attualmente il coordinamento di alcune delle politiche di carattere sociale. Nello specifico sono presenti:

- il Centro Accoglienza "GANDHI" Via del Piratino, Centro per famiglie, formato da una serie di alloggi prefabbricati. Oggi vede insediate 50-60 persone.
- Il Centro Richiedenti Asilo Politico Via Quarto di Sopra, Centro formato da alloggi che vede insediate 32 persone.
- Il Centro Accoglienza "GANDHI" Via Canapa, Centro per famiglie straniere che oggi vede insediate 7 famiglie per un totale di 39 persone.

## **TUTTO CIO' PREMESSO E CONSTATATO**

**Le Parti sottoscriventi individuano le seguenti linee di indirizzo e convengono sui seguenti obiettivi di coordinamento e temporizzazione delle previsioni.**

### **PARTE I – DISPOSIZIONI GENERALI**

#### **Art. 1 - Contenuti in premessa**

1. La premessa e gli atti in essa richiamati costituiscono parte integrante ed sostanziale del presente Accordo Territoriale (Accordo) e si devono intendere qui integralmente riportati.

#### **Art. 2 - Oggetto dell'accordo**

1. Il presente Accordo ha per oggetto lo sviluppo del Polo funzionale denominato CAAB, con particolare riferimento a:

- l'assetto funzionale ed urbanistico dell'ambito, assumendo come prioritari obiettivi di qualificazione e di integrazione dei nuovi insediamenti, definendo, tra i vari aspetti, il dimensionamento di riferimento per lo sviluppo dell'ambito e il rango e la gamma delle funzioni da insediare;
- l'assunzione di linee di indirizzo per la pianificazione dei nuovi insediamenti;
- la verifica della sostenibilità territoriale, ambientale ed infrastrutturale delle scelte di sviluppo dell'ambito, nonché la definizione delle condizioni da considerare vincolanti per la sua attuazione;
- la conferma del sistema ambientale e storico-paesaggistico, già individuato dagli strumenti urbanistici del Comune di Bologna, da sottoporre a politiche di salvaguardia e valorizzazione;
- la definizione degli interventi per il miglioramento della qualità ecologica dell'insediamento e del contesto, destinando a tali finalità parte delle dotazioni per attrezzature e spazi collettivi;
- la fattibilità economica – finanziaria degli interventi previsti;
- la programmazione temporale relativa all'attuazione delle previsioni insediative e degli interventi;
- l'adesione degli Enti firmatari dell'Accordo al fondo per la perequazione territoriale delle risorse derivanti dai nuovi insediamenti.

2. L'Accordo assume come condizione qualificante per lo sviluppo del Polo l'impegno a promuovere un disegno unitario e armonico dell'intero ambito, che recuperi e migliori l'aggregazione e l'integrazione degli insediamenti oggi presenti nel quadrante urbano, anche mediante la progettazione degli spazi e dei percorsi pubblici.

#### **Art. 3 - Obiettivi e finalità dell'Accordo**

1. Gli obiettivi e le finalità generali del presente Accordo sono individuati, in coerenza con gli indirizzi previsti dall'art. 9.4 del PTCP:

- nella costruzione di una nuova parte della città di Bologna a cui viene riconosciuto un ruolo strategico nel più ampio sistema metropolitano;
- nella valorizzazione delle funzioni presenti, previste o insediabili, che devono risultare coerenti con il ruolo sovracomunale di questo ambito;
- nel miglioramento dell'accessibilità alla scala urbana e alla scala territoriale, con riferimento al trasporto pubblico, privato e alla mobilità ciclo pedonale;
- nell'incentivazione dell'insediamento sinergico di più funzioni attrattive;

- nel perseguire gli obiettivi generali della perequazione territoriale, garantendo il reperimento, con la realizzazione dei nuovi insediamenti, di risorse finalizzate ad interventi ed opere di valenza pubblica e di rilevanza sovracomunale.
- contenere e ridurre l'impatto ambientale del Polo funzionale, in particolare il consumo di risorse non rinnovabili.

Inoltre, costituiscono specifici obiettivi del presente Accordo:

- la promozione di politiche di qualificazione e ricucitura urbana tra le parti di insediamento esistenti e quelle pianificate (ambito 149, 151, aree annesse sud ed ex Asam, sede e insediamento Hera), attraverso la realizzazione di un sistema di connessioni e di spazi pubblici qualificati;
- la promozione, per l'ambito 32 – Pilastro, di politiche di riqualificazione, di miglioramento del mix funzionale, attraverso il trasferimento, in tale ambito, di funzioni terziarie, ricettive e direzionali ed il miglioramento sociale attraverso un'offerta abitativa differenziata e a "canone sostenibile";
- l'integrazione del sistema del trasporto pubblico locale migliorando l'attuale servizio degli insediamenti universitari, direzionali e commerciali, e prolungando il servizio fino a raggiungere la nuova sede di Hera, a nord dell'ambito, ed infine gli insediamenti con finalità sociali;
- l'integrazione del sistema della mobilità privata completando l'asse Lungosavena;
- la creazione di un corridoio ecologico-ambientale e storico-paesaggistico di connessione tra le dotazioni presenti nell'insediamento del Pilastro, il sistema ambientale dello scolo Zenetta e il cuneo agricolo di "Calamosco e Villola" indicato dal PSC adottato dal Comune di Bologna. Questo corridoio potrà altresì rappresentare una prima attuazione della fascia di ambientazione ecologico-ambientale tra gli insediamenti esistenti e previsti e il termovalorizzatore;
- la valorizzazione del sistema di interesse storico-paesaggistico afferente alla chiesa di Quarto superiore, con particolare attenzione alla percezione dello stesso sistema dalla via San Donato.

## **PARTE II - ASSETTO TERRITORIALE DEL POLO FUNZIONALE**

### **Art. 4 – Assetto strategico**

1. L'Accordo definisce il perimetro del Polo funzionale, come riportato nell'allegato n.
2. Si conviene peraltro che, al fine di analizzare e valutare le interazioni del Polo con il sistema metropolitano bolognese e promuovere le politiche di integrazione con la città esistente e con le sue infrastrutture, lo stesso Accordo non possa prescindere da alcune considerazioni rivolte ad ambiti esterni più estesi, in termini generali riferibili all'intero sistema metropolitano e, per aspetti più particolari, all'insediamento del Pilastro e alla frazione di Quarto.
2. L'Accordo riconosce che il Polo è vocato, in ragione della sua stessa qualifica funzionale, ad ospitare insediamenti e funzioni di rango metropolitano, caratterizzati dalla loro "unicità" nella pianificazione del territorio provinciale per qualità, dimensione ed attrattività.
3. Sulla base delle valutazioni e delle determinazioni assunte dagli Enti sottoscrittori dell'Accordo, si conviene che il Polo assuma prioritariamente la vocazione all'insediamento di funzioni metropolitane riferibili alla pratica dello sport (sia agonistico che per una fruizione collettiva), al tempo libero, a manifestazioni culturali e spettacoli, alla cura ed al benessere della persona. Tali funzioni primarie potranno essere integrate da altre di tipo terziario, direzionale e ricettivo.

4. Viene inoltre riconosciuta la vocazione a sviluppare e potenziare nella parte nord dell'ambito funzioni rivolte alla ricerca, innovazione e sviluppo di attività in campo energetico-ambientale, indicando nell'insediamento e nelle infrastrutture di Hera il primo nucleo costitutivo e qualificante tale proposta. Eventuali sviluppi di insediamenti a carattere tecnologico ed impiantistico dovranno essere assoggettati a preventiva verifica degli Enti sottoscrittori del presente Accordo, al fine di analizzare e valutare la loro sostenibilità territoriale ed ambientale.
5. Per le aree annesse sud, poste a margine del Quartiere Pilastro, si riconosce l'opportunità di pianificare insediamenti caratterizzati da mix funzionale, compreso l'uso residenziale, anche di tipo sociale, con caratteristiche morfologiche-edilizie orientate a tipologie urbane, in grado di costituire un elemento di cerniera e di connessione con il sistema insediativo dello stesso Quartiere Pilastro e, in senso più esteso, con la città di Bologna. In considerazione di tale particolare finalità si conviene sulla opportunità di escludere tale ambito dalla perimetrazione del Polo funzionale. Per corrispondere all'obiettivo sopra richiamato, il Comune di Bologna provvederà a promuovere con le proprietà interessate specifici accordi procedurali, a norma di legge, al fine di assicurare adeguati livelli di coordinamento relativamente agli assetti da prevedere tra le citate Aree annesse sud e l'ambito denominato Pioppe, valutando il carico urbanistico da insediare complessivamente sull'area, prevedendo un sistema di spazi, percorsi e collegamenti di carattere pubblico, in grado di costituire elemento di connessione con il quartiere Pilastro e con gli insediamenti direzionali e commerciali esistenti, puntando anche a promuovere, attraverso una progettazione coordinata, contestualmente la riqualificazione di insediamenti, luoghi e spazi di connettivo, accentuando così i momenti di integrazione e coesione del contesto sociale interessato.
6. Il dimensionamento massimo delle attività insediabili nel Polo è assunto in conformità alle previsioni urbanistiche attualmente contenute nello strumento urbanistico vigente del Comune di Bologna, peraltro riconfermate dal PSC. In sede di pianificazione operativa degli insediamenti saranno puntualmente valutate le soglie di compatibilità e sostenibilità dimensionale rispetto all'assetto territoriale e alle politiche di salvaguardia e valorizzazione condivise con il presente Accordo.
7. Obiettivo primario della progettazione urbanistica e insediativa del Polo è indicato nel superamento dell'attuale assetto monofunzionale degli insediamenti presenti nell'ambito, perseguendo la finalità di recuperare una maggiore percezione di uno spazio urbano strutturato ed organizzato. In particolare si conviene che, relativamente all'ambito di sviluppo delle aree nord (151), gli Enti sottoscrittori promuoveranno l'attuazione degli insediamenti mediante una progettazione unitaria che garantisca gli obiettivi sopra richiamati. In ragione della strategicità del contesto si conviene sull'opportunità che la progettazione operativa, al fine di favorire il più ampio confronto culturale e scientifico, dovrà essere svolta mediante concorso di progettazione, da effettuare d'intesa e con la collaborazione degli Enti sottoscrittori. Le aree comprese nell'ambito 151, localizzate tra l'ambito in trasformazione 133 e la via San Donato, a sud di via delle Viti, in ragione della loro stretta correlazione con l'adiacente zona esistente di via del Commercio Associato, potranno essere utilizzate con interventi diretti limitatamente al soddisfacimento di bisogni espressi da aziende ivi già insediate.
8. Si condivide l'obiettivo di superare l'attuale situazione di isolamento delle strutture sociali presenti nell'ambito, promuovendo anche in questo caso politiche di maggiore integrazione territoriale e di più agevole connessione con il trasporto pubblico.
9. Per l'ambito territoriale posto al margine ovest del Polo, in fregio alla via S. Donato, si prefigura la finalità primaria di fascia di salvaguardia ambientale e storico

culturale, con particolare riferimento alla riconoscibilità dei nuclei di S.Sisto e Calamosco.

10. Nel rispetto dello stato di diritto consolidato, si condivide l'obiettivo di non prevedere nuovi insediamenti di logistica all'interno del Polo, se non quelli funzionalmente collegati alle attività insediate e da insediare e comunque nei limiti dell'atto di indirizzo assunto dal Consiglio provinciale richiamato in premessa.
11. Le parti convengono infine che per l'ambito consolidato di qualificazione diffusa specializzato n. 110 (Breda-Menarinibus), in caso di modifiche sostanziali dell'assetto attuale, le stesse vengano valutate e assentite previe valutazioni urbanisticamente e funzionalmente integrate alle trasformazioni previste nel Polo, ai suoi progetti di sviluppo e alle prestazioni di sostenibilità per esso richieste.
12. L'assetto complessivo del polo è rappresentato nell'elaborato allegato n.1.

#### **Art. 5 - Ambito della Baschieri Pellagri**

Si conviene sull'opportunità di sostenere la delocalizzazione dello stabilimento ad alto rischio di incidente rilevante in altra area meno antropizzata e quindi più consona allo svolgimento della produzione di materiali esplosivi quali quelli oggetto dell'attività dell'azienda, in coerenza con gli indirizzi generali del PTCP (art.10.4). All'area si riconosce la vocazione allo sviluppo delle attività e delle funzioni del Polo, ovvero funzioni metropolitane riferibili alla pratica dello sport, al tempo libero, a manifestazioni culturali e spettacoli, alla cura ed al benessere della persona. Tali funzioni primarie potranno essere integrate da altre di tipo terziario, direzionale, ricettivo e commerciale (queste ultime di solo tipo tematico collegato alla funzione primaria).

A fronte di tale riconoscimento si concorda però che le considerevoli potenzialità insediative di quest'ultimo contesto e la ragionevole gradualità del loro "assorbimento" da parte del mercato metropolitano, non rendano attuale, e quindi pianificabile, la previsione di insediamento di funzioni compatibili nell'ambito denominato Baschieri Pellagri.

Per la condivisione di una concreta prospettiva insediativa si rimanda quindi ad un successivo aggiornamento dell'Accordo, da effettuare sulla base della verifica e valutazione della attuazione di quanto previsto dal presente documento.

#### **Art. 6 - Assetto della frazione di Quarto Inferiore**

Si conviene sulla necessità di creare una fascia di compensazione ecologica ambientale tra la frazione ed il Termovalorizzatore, promuovendo negli strumenti urbanistici comunali politiche perequative che promuovano il trasferimento delle potenzialità edificatorie e l'acquisizione e realizzazione di tale dotazione ambientale. L'assetto attuativo di tale fascia dovrà preservare e valorizzare le caratteristiche paesaggistiche oggi riscontrabili.

### **PARTE III – INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ**

#### **Art. 7 - Quadro infrastrutturale**

Il sistema delle infrastrutture necessarie a garantire un adeguato livello di sostenibilità e funzionalità dei nuovi insediamenti è individuato nei seguenti elementi:

1. Mobilità pubblica.

L'attuazione delle nuove, rilevanti quote insediative previste nell'ambito più a nord dovrà essere coordinato con la contestuale realizzazione di modalità di trasporto pubblico di massa, in quanto soprattutto tale contesto sarà caratterizzato dall'insediamento di funzioni strategiche e rilevanti per la loro attrattività a scala metropolitana.

La progettazione dei nuovi insediamenti dovrà assumere come elemento ordinatore il sistema della accessibilità pubblica, massimizzando l'accessibilità alle fermate e garantendo percorsi prioritari al trasporto pubblico locale.

La progressiva attuazione delle previsioni già oggi vigenti, dovrà vedere il contestuale e progressivo potenziamento del sistema di Trasporto Pubblico Locale. A tal proposito il Tavolo tecnico ha formulato alcune prime proposte di potenziamento delle linee urbane esistenti ed una prima stima degli oneri economici conseguenti. Per tali proposte si fa riferimento allo specifico elaborato, allegato n. 7 all'Accordo.

Si formula l'ipotesi di un sistema di trasporto su gomma in grado di migliorare ed integrare l'attuale servizio non solo per gli insediamenti più a sud (Università, insediamenti direzionali, parco commerciale) ma anche la prevista nuova sede di Hera e i centri di accoglienza sociale.

Si conviene infine che, per garantire un servizio efficiente anche nel medio periodo, i soggetti attuatori, assumendo il principio della sostenibilità degli interventi, garantiscano la copertura economica per il potenziamento del servizio di mobilità pubblica, finanziando ad esempio l'acquisto di nuovi mezzi di trasporto.

#### 2. Mobilità privata.

L'infrastruttura in grado da garantire il necessario livello di accessibilità dalla grande rete viaria metropolitana, regionale e nazionale, è costituita prioritariamente dall'asse Lungosavena.

Anche in questo caso si conviene che l'attuazione dei comparti nord dovrà essere necessariamente relazionata alla entrata in esercizio di tutti gli stralci funzionali dell'asse stradale.

A tal fine gli Enti si impegnano alla attivazione di un tavolo tecnico che valuti la fattibilità tecnica ed economica dell'opera, ricercando le soluzioni tecniche adeguate a tal fine.

#### 3. Collegamenti ciclo pedonali.

Al fine di assicurare l'obiettivo di una maggiore integrazione del Polo anche in ambito urbano locale, si valuta necessario integrare e migliorare il sistema di accessibilità ciclo pedonale, particolarmente verso gli insediamenti più immediatamente integrabili con il contesto urbano (Università, parco commerciale,...).

#### 4. Lo schema di sintesi dell'assetto infrastrutturale è rappresentato nell'allegato n. 5.

## **PARTE IV – SISTEMA AMBIENTALE E MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI**

### **Art. - 8 Sistema ecologico ambientale**

1. Nel più ampio disegno di attuazione del Polo funzionale si condivide di creare un sistema ecologico-ambientale di connessione tra le dotazioni verdi presenti nel Quartiere Pilastro, il sistema fluviale dello scolo Zenetta e il cuneo agricolo di "Calamosco e Villola" previsto dal PSC del Comune di Bologna.
2. A partire da detto sistema territoriale, la progettazione delle nuove aree di sviluppo dovrà garantire la realizzazione della rete ecologico-ambientale interna al Polo

Funzionale, in stretta relazione con il sistema degli spazi e luoghi pubblici lineari (percorsi ciclo-pedonali), areali e puntuali.

3. Nella progettazione urbanistica e attuativa dei nuovi insediamenti dovrà essere prestata particolare attenzione alla parte di territorio più a nord, oltre la via Quarto di Sopra, e fino alla frazione di Quarto, in modo da valorizzarne l'assetto ambientale e storico – paesaggistico, da conservare gli elementi di interesse storico – culturale e da creare un varco di discontinuità del sistema insediativo, offrendo una adeguata integrazione tra valori tutelati e nuovi insediamenti.
4. Più in generale tale ambito farà parte della fascia di ambientazione tra la frazione di Quarto e il termovalorizzatore.
5. Lo schema generale del sistema ambientale e storico paesaggistico è rappresentato nell'elaborato allegato n. 4.

#### **ART. 9 - Sostenibilità ambientale degli interventi**

1. In sede di redazione degli strumenti di pianificazione comunali (PSC POC RUE), per tutti gli interventi urbanistici ed edilizi all'interno del Polo Funzionale, dovranno essere opportunamente declinate le seguenti condizioni:

- Consumi energetici:
  - Attivazione di modalità di teleriscaldamento utilizzando le potenzialità ancora residue del termovalorizzatore;
  - Recepimento dei REQUISITI MINIMI ENERGETICI richiesti dalla Regione Emilia-Romagna nell'Atto di Indirizzo e Coordinamento sui requisiti di rendimento energetico e sulle procedure di certificazione energetica degli edifici (approvato con Del. dell'Assemblea Legislativa del 4 marzo 2008 – Progr. n. 156, Oggetto n. 3124 e successive modificazioni ed integrazioni);
  - Introduzione di requisiti specifici relativamente alla riduzione dei consumi energetici per la climatizzazione estiva e per l'illuminazione artificiale (ad integrazione di quanto richiesto dai suddetti requisiti regionali);
  - Previo valutazione di fattibilità tecnico/economica, adozione di soluzioni impiantistiche, a livello d'area o di singolo edificio, che garantiscano elevata efficienza e che massimizzino la quota di approvvigionamento da fonti energetiche rinnovabili (oltre a quanto richiesto dai suddetti requisiti regionali).
- Consumi idrici:
  - Adozione di dispositivi tecnologici per la riduzione dei consumi idrici;
  - Adozione di sistemi per il recupero e riutilizzo delle acque meteoriche;
  - Previo valutazione di fattibilità tecnico/economica, realizzazione a livello d'area di una rete duale di approvvigionamento idrico: una rete per l'acqua potabile e una rete per usi non potabili (alimentata da acque recuperate).
- Gestione acque meteoriche e smaltimento reflui:
  - Recepimento delle prescrizioni, direttive ed indirizzi contenute nel Piano di Tutela delle Acque (PTA) regionale e nel conseguente atto di recepimento all'interno della pianificazione provinciale.

## **PARTE V - PEREQUAZIONE TERRITORIALE E CONTRIBUTO ALLA SOSTENIBILITA'**

### **Art. 10 - Perequazione territoriale**

1. In applicazione degli obiettivi assunti dalla pianificazione provinciale, si conviene che gli insediamenti di rilievo sovracomunale, qualificanti il Polo funzionale, concorrono alla costituzione di un fondo perequativo.
2. Tale principio corrisponde alla necessità di assicurare un adeguato grado di copertura finanziaria per la realizzazione delle opere e degli interventi di natura infrastrutturale ed ambientale necessari a garantire la sostenibilità degli insediamenti a forte generazione di traffico e, più in generale, di impatti territoriali.
3. Il principio perequativo sarà sostenuto sia dalla condivisione tra gli Enti pubblici delle risorse economiche derivanti dai nuovi insediamenti, sia dal "contributo di sostenibilità", posto direttamente a carico dei soggetti attuatori. In relazione a quest'ultimo contributo di sostenibilità resta inteso che nell'ambito del quadro organico infrastrutturale relativo all'area (sulla base delle risultanze del Masterplan) si dovrà prevedere a carico dei soggetti attuatori l'onere degli eventuali interventi di riqualificazione della viabilità esistente, funzionali ai comparti e di interconnessione a quella di progetto.
4. I contributi economici saranno prioritariamente indirizzati alla realizzazione delle opere di sostenibilità infrastrutturale indicate ai precedenti articoli: completamento dell'Asse Lungosavena e potenziamento della rete di trasporto pubblico.
5. Il fondo di perequazione sarà costituito e gestito sulla base di un Regolamento che verrà predisposto e condiviso tra tutti gli Enti sottoscrittori.

## **TITOLO VI – ATTUAZIONE E MONITORAGGIO**

### **Art. 11 - Modalità di attuazione**

1. L'assetto definito con l'Accordo sarà assunto e sviluppato all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica comunale.
2. L'attuazione degli interventi previsti nell'Accordo è correlata alla contestuale realizzazione degli interventi necessari a garantire la sostenibilità territoriale, infrastrutturale ed ambientale. La specificazione delle tempistiche e delle modalità attuative degli interventi è demandata alla pianificazione operativa comunale.
3. L'attuazione delle previsioni insediative relative all'ambito nord del Polo sarà subordinata al concorso di progettazione, di cui ai precedenti articoli. Lo stesso ambito sarà subordinato temporalmente alla entrata in esercizio del terzo lotto della Lungosavena e al potenziamento del sistema di trasporto pubblico nei termini descritti ai punti precedenti.

### **Art.12 - Coordinamento e monitoraggio**

1. Le parti convengono sulla necessità di concordare una metodologia di reciproca collaborazione e consultazione volta a monitorare l'attuazione degli impegni assunti, al fine di precisare e aggiornare, con riguardo alle specifiche competenze, le azioni necessarie per il raggiungimento degli obiettivi concordati.
2. Le parti convengono, nell'ottica di rendere effettiva tale collaborazione e a garanzia dell'integrazione delle rispettive azioni amministrative, la costituzione del Collegio

di vigilanza, definendone la funzione di monitoraggio ed aggiornamento del disegno generale di sviluppo del polo funzionale.

3. Gli esiti dell'attività di monitoraggio saranno periodicamente presentati alle rappresentanze istituzionali e da queste agli organi competenti, al fine di assumere le eventuali iniziative idonee a precisare e/o correggere il quadro generale di riferimento e a garantire l'attuazione coordinata degli impegni assunti, nel rispetto degli obiettivi generali e specifici descritti.
4. Le parti convengono inoltre sull'opportunità della costituzione formale di uno specifico tavolo istituzionale, coordinato dal Comune di Bologna, tra Quartiere San Donato, Comune e Provincia di Bologna, ACER e gli altri soggetti interessati, per un approfondimento preliminare dell'assetto urbanistico e funzionale e della verifica di fattibilità economica, anche in relazione a forme di finanziamento pubblico per programmi di riqualificazione urbana e edilizia sociale, relativamente ai seguenti obiettivi strettamente correlati a quelli del suddetto Accordo:
  - miglioramento del mix sociale del Pilastrò, da perseguire promuovendo, nell'attuale quota di proprietà comunale, una riduzione dell'ERP a favore di quote di edilizia a canone convenzionato, rivolta all'inserimento/permanenza di inquilini con fasce di reddito tali da essere escluse dall'ERP e non in grado di poter agevolmente sostenere gli attuali affitti di mercato. Tale quota di ERP, non sottratta al patrimonio pubblico, andrebbe trasferita nell'ambito "Pioppe"; migliorando il mix sociale del Pilastrò e inserendo gli inquilini ERP in ambiti urbani di nuovo insediamento "di edilizia di qualità" ed in contesti sociali più robusti e differenziati;
  - inserimento all'interno del Pilastrò di usi terziari e direzionali da insediare in parte negli edifici ERP esistenti e in parte in nuove costruzioni, rafforzando in tal modo il mix funzionale e completando e consolidando le centralità del quartiere, con l'obiettivo di sostenere le attività economiche, artigianali, commerciali e di impresa che oggi stentano a sopravvivere o a insediarsi nella zona del Pilastrò.
  - estensione della progettazione coordinata degli ambiti "Pioppe" e "Aree annesse sud" anche all'Ambito Pilastrò, anche attraverso l'attivazione di processi partecipativi e concorsuali.
  - elaborazione di un progetto a breve termine di potenziamento del trasporto pubblico su gomma che assuma anche l'obiettivo prioritario di attivare misure di disciplina urbana del traffico per privilegiare il trasporto pubblico sulla via San Donato, trasferendo quote del traffico di attraversamento del Quartiere su viale Europa, Aldo Moro e via Stalingrado.

#### Allegati<sup>2</sup>:

- allegato 1 - Schema di assetto del Polo funzionale
- allegato 2 - Perimetro del Polo funzionale
- allegato 3 - Inquadramento della pianificazione urbanistica vigente e proposta
- allegato 4 - Sistema ambientale e storico paesaggistico
- allegato 5 - Sistema infrastrutturale della mobilità
- allegato 6 - Quadro della programmazione della Lungosavena
- allegato 7 - Ipotesi di servizio TPL allegato 1

Letto e sottoscritto in data 09.07.2008

---

<sup>2</sup> I contenuti degli elaborati allegati all'accordo, sono da considerare elementi ricognitivi, non vincolanti, da verificare e sviluppare nelle successive fasi progettuali

Per la **Provincia di Bologna**  
Il Vice Presidente Giacomo Venturi

Per il **Comune di Bologna**  
L'Assessore all'Urbanistica Virginio Merola

Per il **Comune di Castenaso**  
Il Sindaco Maria Grazia Baruffaldi

Per il **Comune di Granarolo dell'Emilia**  
Il Sindaco Loretta Lambertini