



## **ACCORDO TERRITORIALE PER IL POLO FUNZIONALE AEROPORTO**

tra

**REGIONE EMILIA ROMAGNA,  
PROVINCIA DI BOLOGNA,  
COMUNE DI BOLOGNA,  
COMUNE DI CALDERARA DI RENO  
SAB – AEROPORTO DI BOLOGNA**

**Ai sensi dell'art. 15 L.R. E-R n. 20/2000 e dell'art. 9.4 del PTCP**

Bologna li 15.07.2008

**ACCORDO TERRITORIALE  
PER IL POLO FUNZIONALE AEROPORTO**

Tra

**REGIONE EMILIA ROMAGNA, PROVINCIA DI BOLOGNA,  
COMUNE DI BOLOGNA, COMUNE DI CALDERARA DI RENO E  
SAB – AEROPORTO DI BOLOGNA**

Ai sensi dell'art. 15 L.R. E-R n. 20/2000 e dell'art. 9.4 del PTCP

**L'anno 2008, il giorno 15 luglio 2008, alle ore 13,00, presso la sede dell'Amministrazione Provinciale di Bologna - Via Zamboni n. 13 - 40126 Bologna**

Tra

- La **REGIONE EMILIA-ROMAGNA**, rappresentata dal Presidente Vasco Errani, nato a Massa Lombarda (Ra) il 17 maggio 1955, domiciliato per la carica presso la sede della Regione medesima, Viale Aldo Moro n. 52 - 40127 Bologna;
- La **PROVINCIA DI BOLOGNA**, rappresentata dalla Presidente Beatrice Draghetti, nata a Bologna il 3 marzo 1950, domiciliata per la carica presso la sede dell'Ente medesimo, Via Zamboni 13 - 40126 Bologna;
- Il **COMUNE DI BOLOGNA**, rappresentato dal Sindaco Sergio Gaetano Cofferati, nato a Sesto e Uniti (Cr), il 30 gennaio 1948, domiciliato per la carica presso la sede dell'Amministrazione Comunale, Piazza Maggiore n. 6 - 40122 Bologna;
- Il **COMUNE DI CALDERARA DI RENO**, rappresentato dal Sindaco Matteo Prencipe, nato a Vico del Gargano (Fg), il 30 aprile 1952, domiciliato per la carica presso la sede dell'Amministrazione Comunale, Piazza Marconi n. 7 - 40012 Calderara di Reno;
- La **Soc. SAB AEROPORTO di BOLOGNA SpA**, rappresentata dalla Presidente Giuseppina Gualtieri, nata a Moglia (Mn), il 26 maggio 1957, domiciliata per la carica presso la sede della Società medesima, Via Triumvirato n. 84 - 40132 Bologna;

## PREMESSO CHE

- La Provincia, nell'ambito della competenza attribuita dalla legge al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), ha il compito, nello specifico, di operare la ricognizione, d'intesa con i Comuni interessati, dei "poli funzionali" esistenti, come definiti dall'art. A-15 della LR 20/00, da consolidare, ampliare e riqualificare;
- La definizione degli interventi relativi ai poli funzionali esistenti è demandata agli accordi territoriali di cui all'art. 15 della stessa legge, tra le Amministrazioni interessate o influenzate dalle prospettive del polo, nonché la Regione nei casi ove siano coinvolte sue specifiche competenze. Tali Accordi definiscono le prospettive di sviluppo e qualificazione, le condizioni di compatibilità ambientale e i limiti che ne derivano, i livelli prestazionali e le opere e gli interventi necessari per raggiungerli, nonché la minimizzazione/mitigazione degli impatti ambientali ad essi riferiti;
- **Il PTCP ha individuato l'Aeroporto** come un portale strategico per l'accessibilità del sistema economico emiliano-romagnolo rispetto al sistema di relazioni europeo e internazionale, candidando il complesso aeroportuale a diventare una struttura polifunzionale dotata anche di attività complementari, quali quelle logistiche, congressuali, direzionali, espositive, ricettive, retail, funzioni di assistenza all'utenza, necessarie per elevare di rango la struttura attualmente esistente. Le aree idonee allo sviluppo di tali funzioni economiche correlate sono quelle immediatamente a sud dell'aeroporto. Al di fuori di questo auspicabile sviluppo a sud di funzioni pregiate correlate all'aeroporto, tutto attorno all'infrastruttura deve essere mantenuta un'ampia fascia di salvaguardia in cui escludere ogni insediamento di funzioni ordinarie (residenze, attività produttive, ecc.) sia per evitare conflitti con le esigenze di sviluppo del traffico aeroportuale, sia per limitare al massimo l'ulteriore impermeabilizzazione delle aree di conoide del Reno ad alta permeabilità.  
Inoltre come condizione necessaria per sviluppare l'attrattività regionale, nazionale ed internazionale dell'Aeroporto è il miglioramento dell'accessibilità pubblica, collegandolo con un servizio di trasporto pubblico di massa di tipo ferroviario. Relativamente all'accessibilità privata, oltre al potenziamento dell'uscita attuale della Tangenziale, si ritiene possa prevedersi un ulteriore svincolo all'altezza di Borgo Panigale a servizio dei traffici viari provenienti dalla direzione di Milano e destinato non solo al traffico passeggeri ma anche alle funzioni di logistica aeroportuale delle merci.  
Infine lo sviluppo dell'aeroporto deve necessariamente contemplare azioni di miglioramento delle condizioni ambientali degli insediamenti residenziali esistenti, inibendo la costruzione di edifici nelle aree soggette a rumore ed individuando un'opportuna fascia di rispetto del sedime aeroportuale.
- **Il PSC del Comune di Bologna.** L'Aeroporto Marconi è uno spazio urbano della Città della Ferrovia, città che ospita le attività attorno alle quali si strutturano le relazioni internazionali, dove la massima accessibilità e la concentrazione di funzioni eccellenti fanno incontrare le tante, diverse popolazioni che contraddistinguono la miscela demografica contemporanea. È la città dove nei prossimi anni si verificheranno le trasformazioni più rilevanti. È la figura urbana che sta al centro della ristrutturazione

che il Psc cerca di governare, quella che rappresenta la nuova immagine di Bologna in Italia e nel mondo.

La Situazione del Bargellino. A sud dell'aeroporto si trovano aree che dovranno rientrare nel progetto di riqualificazione: le strutture dismesse dell'ex acquaparco, un impianto alberghiero, parcheggi, permanenze di edifici rurali anche di pregio, lembi di territorio agricolo. L'obiettivo è quindi la piena realizzazione di una struttura polifunzionale, efficiente ed accogliente, dotata di una gamma di attività complementari. Questo comporta il miglioramento della accessibilità pubblica e privata, anche tramite la connessione diretta con la stazione centrale (People mover), condizioni di sicurezza e ambientazione tali da garantire sia un adeguato funzionamento dello scalo sia il suo inserimento nel territorio. Il progetto, che porrà al centro il potenziamento dello scalo, dovrà avere un respiro complessivo e ristabilire alcune fondamentali continuità con le aree dell'intorno comprese nella Situazione, inserendo in una sistemazione paesistica le necessarie opere di mitigazione. Nel sistema dei collegamenti locali si dovranno prevedere il completamento dei percorsi che attraversano il territorio rurale e raggiungono le parti abitate e la futura stazione Sfm di via Bencivenni, nuovi parcheggi, la valorizzazione delle risorse ecologiche in direzione del parco del Reno.

L'Aeroporto Marconi. Il Psc definisce l'Aeroporto come un portale strategico per le relazioni internazionali del sistema economico emiliano-romagnolo; per elevare di rango la struttura attualmente esistente è necessario realizzare una effettiva polifunzionalità, dotandola di attività complementari: logistiche, congressuali, espositive, ricettive, funzioni di assistenza all'utenza. Il potenziamento dell'Aeroporto è una opportunità per lo sviluppo economico e sociale del territorio bolognese e dell'intera regione, e una importante occasione per realizzare una migliore integrazione territoriale, considerando la sostenibilità ambientale come preconditione per l'attuazione delle politiche e degli interventi. Le funzioni che devono essere sviluppate sono, dunque, quelle legate al traffico passeggeri e al core business, in misura adeguata al rango obiettivo della struttura aeroportuale e integrate con il sistema di eccellenza dell'area urbana bolognese. Per realizzare pienamente questi obiettivi è necessario migliorare l'accessibilità pubblica e privata e le condizioni ambientali e di sicurezza dell'aeroporto e del suo intorno.

Il Psc inquadra l'Aeroporto, all'interno del Territorio urbano strutturato, come Ambito da riqualificare, ossia come parte del territorio che richiede interventi volti a recuperare diffusamente qualità urbana e ambientale.

L'attuazione è subordinata al miglioramento dell'accessibilità pubblica e privata e delle condizioni ambientali e di sicurezza dell'aeroporto e del suo intorno.

La Valsat del Psc definisce per l'Ambito dell'Aeroporto una superficie Utile Lorda (SUL) di 96.000 mq per usi specializzati, sostenendo che in sede di Accordo territoriale tale capacità insediativa potenziale sarà oggetto di ulteriori verifiche, approfondimenti e valutazioni di sostenibilità ambientale, territoriale e trasportistica.

## CONSTATATO CHE

- **SAB – Aeroporto di Bologna ha:**

Provveduto ad attuare la maggior parte degli interventi previsti dal PRG dell'Aeroporto 1996-2005, dedicati prevalentemente al potenziamento delle infrastrutture delle aree

di manovra (*air side*), per i quali ha ottenuto il Decreto di Pronuncia di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente in data 16 Giugno 1999 (DEC/VIA/3807). In particolare:

- attuazione del progetto di allungamento della pista di volo, tenendo conto delle prescrizioni contenute nel DEC/VIA/3807;
- prolungamento della via di rullaggio, con la realizzazione di una holding-bay;
- attuazione del progetto di interrimento di un tratto della linea ferroviaria di cintura Milano-Bologna, propedeutico all'allungamento della pista di volo;
- sopraelevazione di due livelli del parcheggio multipiano, corrispondente a 600 posti auto;
- ampliamento dell'Aerostazione passeggeri, con l'incremento del livello di servizio e delle aree destinate a ristorazione e attività commerciali, nonché all'apertura del sistema integrato di accoglienza ed informazioni *Bologna Welcome Reception*;
- ampliamento dei piazzali di sosta degli aeromobili;
- miglioramento del Sistema Qualità Aziendale, con l'adozione della Carta dei Servizi al Passeggero e l'implementazione in corso del Sistema di gestione ambientale e della Sicurezza sul Lavoro;
- attuazione di iniziative volte alla tutela ambientale, e in particolare alla riduzione del rumore emesso.

Predisposto un Piano economico-finanziario quarantennale (2003-2043) le cui linee guida prevedono i seguenti obiettivi strategici:

- lo sviluppo dell'Aeroporto di Bologna come portale strategico europeo per l'accessibilità del sistema economico emiliano-romagnolo e quindi come infrastruttura e come realtà economica e occupazionale;
- lo sviluppo del territorio circostante anche in relazione alla presenza dell'Aeroporto;
- la valorizzazione della Società di gestione attraverso le strategie di consolidamento del "Core business" e l'entrata di nuove attività ad alto valore aggiunto ed in settori sinergici rispetto all'attività prioritaria, con particolare riferimento al coinvolgimento in attività immobiliari in linea con quanto in atto nei principali aeroporti europei,

Predisposto un nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale (2007-2022), nel rispetto delle linee guida sopra descritte, i cui principi ispiratori volti alla creazione di ricchezza per il territorio e di valore per gli azionisti possono essere così riassunti:

- un rilevante piano di sviluppo sostenibile che porti la capacità "finale" dello scalo oltre i 10 mln di passeggeri nel pieno rispetto delle norme di compatibilità ambientale.
- uno sviluppo della capacità di governo, coordinamento e controllo del sistema aeroporto e della qualità del servizio, fattori questi ancora più rilevanti considerando l'evoluzione delle normative di settore che sempre più fanno degli aeroporti dei soggetti integrati di servizio, posizionandoli al centro della catena del valore, con un ruolo di coordinamento e controllo.

- **il Piano Operativo degli Insediamenti Commerciali provinciale** in corso di elaborazione, riconosce al Polo Funzionale "Aeroporto Marconi" l'idoneità all'inserimento di strutture commerciali di rilevanza provinciale (con specifiche da definire attraverso l'Accordo Territoriale relativo al Polo Funzionale, trattandosi di contesti in cui il commercio deve innanzitutto fornire servizi alla popolazione in transito).

## DATO ATTO

- che SAB-Aeroporto di Bologna sottoscrive il presente accordo, in quanto Ente competente nella definizione degli assetti dell'Aeroporto di Bologna e nella attuazione e gestione anche dei relativi interventi, ai sensi e per gli effetti dell'art. 11 della L. n.241/90 e s.m. e i. e dell'art. 18 della LR n. 20/00.

TUTTO CIÒ PREMESSO SI CONVIENE QUANTO SEGUE

## DISPOSIZIONI GENERALI

### **Art. 1 – Contenuti ed efficacia dell'Accordo**

1. L'Accordo stabilisce le politiche urbanistiche e territoriali per la crescita del Polo funzionale dell'Aeroporto, assumendo il Piano di Sviluppo Aeroportuale (2007-2022) di SAB come riferimento per la definizione dell'ambito territoriale interessato dallo sviluppo, a precisazione, integrazione e individuazione di quanto contenuto nel PTCP.
2. L'accordo costituisce riferimento per gli strumenti di pianificazione strutturale e operativa dei Comuni di Bologna e Calderara di Reno.
3. Nell'elaborazione del nuovo PRG aeroportuale, limitatamente alle parti incluse nel perimetro del Polo funzionale, SAB si conformerà a quanto stabilito con il presente Accordo.
4. Gli obiettivi, le politiche e le azioni di seguito elencate sono visualizzate negli Allegati cartografici:
  - Allegato 1 –perimetro del Polo funzionale, Accessibilità principale, viabilità di previsione, Isorischio, Individuazione delle aree esterne al Polo funzionale interessate dagli effetti indiretti dell'attività aeroportuale (area di salvaguardia urbanistica);
  - Allegato 2 –Schema di assetto del Polo funzionale.

### **Art. 2 – Strategie ed obiettivi**

1. L'Accordo prefigura un nuovo assetto territoriale urbanistico e infrastrutturale per il Polo funzionale dell'Aeroporto al fine di qualificarlo come portale strategico internazionale per l'accessibilità del sistema economico emiliano-romagnolo, legato prevalentemente al traffico passeggeri civile. Esso si caratterizza inoltre come una porta di accesso qualificata, funzionale e integrata all'area metropolitana e alla Città di Bologna.
2. Il nuovo assetto proposto (cfr allegato 2) prevede principalmente la realizzazione di una nuova aerostazione, lo spostamento della zona merci a ovest, la realizzazione di importanti funzioni economiche integrative e complementari al traffico aereo, l'attuazione di interventi per garantire la sostenibilità e il corretto inserimento del Polo funzionale nel contesto territoriale di riferimento.
3. L'Accordo definisce le condizioni infrastrutturali e ambientali per lo sviluppo del polo Funzionale dell'Aeroporto tenendo conto delle dinamiche di evoluzione e crescita del traffico aereo, nonché di sviluppo delle attività ad esso correlate.

# ASSETTO TERRITORIALE E SOSTENIBILITA'

## **Art. 3 – Perimetro e Schema di assetto del Polo funzionale**

1. L'Accordo definisce la delimitazione territoriale del Polo funzionale nonché l'assetto infrastrutturale e territoriale funzionale ad esso. Il perimetro del polo Funzionale ricomprende le aree sulle quali è previsto lo sviluppo delle attività aeroportuali di SAB, le aree demaniali militari, nonché le aree poste a nord del limite aeroportuale fino alla zona produttiva di san Vitale di Reno, da vocare come zona di salvaguardia delle funzioni aeroportuali.
2. A tal fine lo "Schema di assetto" individua (cfr. Allegato 2):
  - a) Perimetro del Polo Funzionale;
  - b) ambito delle attività aeroportuali;
  - c) ambito demaniale militare;
  - d) ambito aeroportuale nord;
  - e) i principali interventi di adeguamento e potenziamento dell'accessibilità pubblica e privata;
  - f) la fascia arborea per l'inserimento paesaggistico del fronte nord del Polo Funzionale e i nodi ecologici collegati, relativi al bacino di laminazione delle acque a servizio dell'aeroporto (ex cava Olmi) e all'area libera interclusa nel sistema urbano di Lippo di Calderara;
3. Lo Schema di assetto, di cui all'allegato 2, ha valore indicativo, anche in relazione alla collocazione delle attività Integrative e Complementari all'interno del Polo Funzionale, di cui all'art. 5, la cui puntuale individuazione è demandata a SAB in sede di attuazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale (2007-2022).

## **Art. 4–Ambito delle Attività aeroportuali**

1. All'interno dell'ambito delle attività aeroportuali, di cui all'allegato 2, possono essere localizzate le attività inerenti il funzionamento dell'Aeroporto, correlate alla movimentazione dei passeggeri e delle merci, nonché le attività integrative delle funzioni aeroportuali e le attività complementari correlate al Polo Funzionale.
2. Lo sviluppo delle attività aeroportuali prevede:
  - a. la realizzazione di una nuova aerostazione (composta da un corpo centrale e due moli laterali connessi a est con l'aerostazione esistente), servita da un sistema di parcheggi multipiano, attività ricettive e direzionali di servizio (Enti di Stato e uffici SAB), con conseguente spostamento delle attività di core business in direzione ovest in posizione centrale rispetto all'area di volo;
  - b. la razionalizzazione delle funzioni logistiche attraverso l'individuazione di un'area dedicata alla movimentazione delle merci in adiacenza alla linea ferroviaria Bologna-Verona;
  - c. la delocalizzazione, nelle aree poste a nord della pista, delle attività di supporto (vigili del fuoco, enti di stato, hangar militare);
  - d. la eventuale rifunionalizzazione della attuale aerostazione e delle aree limitrofe per funzioni complementari al Polo Funzionale.



3. Al fine di assicurare qualità architettonica e funzionale al sistema della nuova aerostazione si concorda di assoggettare l'areale interessato da dette nuove funzioni a *concorso pubblico di progettazione*, da effettuare d'intesa e con la collaborazione degli Enti sottoscrittori. L'ambito interessato dal concorso dovrà essere esteso a tutte le attività indicate al comma 2a) precedente.
4. Le parti concordano che all'interno della nuova aerostazione sarà possibile collocare *attività commerciali a servizio dei passeggeri in transito* (di rilevanza provinciale con l'esclusione delle grandi strutture di vendita); la quantificazione delle suddette attività sarà valutata in stretta relazione al progetto della nuova aerostazione, in sede di concorso pubblico di cui al comma 3 precedente.
5. Lo sviluppo delle *funzioni logistiche* sarà possibile limitatamente a una dimensione correlata al traffico civile; sarà la procedura di VIA/VAS a valutare eventuali integrazioni di tale funzione, con particolare attenzione ai voli Cargo nelle fasce notturne.

#### **Art. 5 –Attività Integrative e Complementari alle funzioni aeroportuali**

1. L'Accordo ammette lo sviluppo, all'interno dell'"Ambito delle attività aeroportuali" del Polo Funzionale, di "attività integrative" e "attività complementari" correlate alle funzioni aeroportuali, destinate ad incrementare in misura adeguata allo sviluppo dell'Aeroporto l'offerta di servizi connessi, volti a migliorarne la qualità complessiva.
2. Si condivide che il termine "attività integrative" alle funzioni aeroportuali comprenda le attività di servizio e assistenza ai passeggeri e di supporto alla movimentazione delle merci, la cui collocazione all'interno dell'"ambito delle attività aeroportuali" contribuisce direttamente alla funzionalità dello scalo: catering, magazzini spedizionieri e altre attività simili a valenza economica per SAB.
3. Si condivide che il termine "attività complementari" al Polo Funzionale comprenda le attività che svolgono funzioni sinergiche a quelle principali, che devono essere opportunamente collocate in prossimità dell'aerostazione, all'interno del Polo Funzionale. Le funzioni condivise sono: direzionali, congressuali, ricettive, commerciali di livello comunale.
4. *Capacità edificatoria.* L'introduzione di nuove attività integrative e complementari all'interno del perimetro del Polo, di cui ai commi precedenti, non potranno eccedere la quantità massima complessiva di 30.000 mq di SU, in aggiunta sia alla superficie della aerostazione oggi esistente, trasformabile per attività integrative e complementari, che delle altre attività integrative e complementari oggi presenti.
5. *Condizioni per l'insediamento delle attività integrative e complementari.*  
In applicazione del principio della sostenibilità ambientale, la realizzazione delle Attività Integrative e Complementari all'interno del Polo è subordinata all'attuazione degli interventi infrastrutturali descritti all'art.6 commi 2c) e 4, nonché al finanziamento dei medesimi, in misura proporzionale alla superficie complessivamente prevista per questi usi anche in relazione al territorio circostante, di cui al successivo articolo 8.

## **Art. 6 – Accessibilità pubblica e privata al Polo Funzionale e risorse**

1. Gli interventi che seguono, diretti a migliorare e garantire l'accessibilità e sostenibilità del Polo funzionale, si riferiscono agli assetti proposti e condivisi dal presente Accordo relativamente allo sviluppo delle funzioni aeroportuali e delle attività integrative e complementari interne all'ambito delle attività aeroportuali".
2. Lo scenario infrastrutturale complessivo, condiviso in termini di sostenibilità, prevede un potenziamento dell'accessibilità pubblica e privata:

*a) Accessibilità pubblica.* Si riconosce un ruolo primario al servizio di trasporto pubblico, assumendo l'obiettivo di dotare l'aerostazione di infrastrutture di trasporto pubblico di massa che garantiscano anche l'integrazione con il sistema regionale e nazionale. L'accessibilità pubblica sarà garantita dalla realizzazione di un nuovo collegamento dedicato con la Stazione Centrale in sede propria (*People mover*). In relazione a tale infrastruttura si indica che nel lungo periodo la linea dovrà raggiungere il sistema della nuova aerostazione.

*b) Accessibilità privata di scala territoriale.* Le parti condividono sulla opportunità di dotare il Polo funzionale di un nuovo accesso autostradale/tangenziale, posto a sud e in posizione baricentrica rispetto ai nuovi assetti proposti. Tale Casello/Svincolo dovrà essere oggetto di uno specifico tavolo di confronto tra Società Autostrade e gli Enti sottoscrittori il presente Accordo. Tale tavolo di confronto, da attivare in relazione alla realizzazione della nuova aerostazione, dovrà stabilire la localizzazione più opportuna, le caratteristiche progettuali, la tempistica di attuazione, nonché il quadro economico a supporto della scelta.

*c) Accessibilità privata di scala metropolitana.* L'assetto infrastrutturale di scala metropolitana individuato come necessario alla sostenibilità e funzionalità del Polo prevede:

I. la realizzazione dell'Intermedia di Pianura nel tratto compreso tra Calderara di Reno e Trebbo e le relative connessioni alla rete viaria locale;

II. potenziamento/realizzazione della viabilità di collegamento esistente tra il tracciato dell'Intermedia di Pianura e l'Aeroporto, con particolare riferimento sia alla nuova viabilità individuata dal PSC di Calderara sia alle vie Predazzo, Due Scale, Aldina e Triumvirato, indicate nell'allegato 2;

In coerenza con gli artt. 5 e 8 le suddette opere di scala metropolitana sono a carico delle Attività Integrative e Complementari, in misura proporzionale alla superficie complessivamente prevista.

3. *Accessibilità privata di scala locale* In relazione alla nuova collocazione delle attività aeroportuali in direzione ovest si condivide la necessità di adeguare e potenziare la via dell'Aeroporto e la via Fornace, fino alla zona industriale del Bargellino (via Commenda), e in connessione con il nuovo collegamento viario verso sud. Detti adeguamenti saranno a carico della società SAB, nonché delle attività complementari di cui all'art. 8 comma 3, e saranno coordinati in relazione alla attuazione delle attività complementari richiamate e allo sviluppo a ovest delle attività aeroportuali e di logistica.

4. *Accessibilità ciclopedonale.* Le parti condividono di realizzare un percorso ciclabile in sede protetta tra la frazione di Lippo e il parco lungo Reno nel comune di Bologna, nel tratto mancante compreso tra l'attraversamento ciclopedonale a raso sulla via Aldina (in corrispondenza del parco Canocchietta) e l'area fluviale posta a sud della Tangenziale. Detta opera sarà da porre a carico di tutte le attività complementari insediabili in questo territorio di cui agli artt. 5 e 8.

5. Relativamente al completamento di Via del Vivaio si rimanda ai precedenti atti sottoscritti tra le parti.

## **Art. 7 -Ambito aeroportuale nord, Ambito demaniale militare e Azioni ecologico/paesaggistiche**

### *1. Ambito aeroportuale nord*

L'"ambito aeroportuale nord", posto tra l'"ambito per attività aeroportuali" e l'area produttiva di San Vitale di Reno (in comune di Calderara), è vocato ad accogliere trasformazioni urbanistiche connesse alle attività e allo sviluppo infrastrutturale del Polo Funzionale, nonché alla realizzazione di fasce arboree per l'inserimento paesaggistico del Polo Funzionale. A tal fine si condivide di escludere la nuova edificazione per usi urbani, nonché la residenza a servizio delle aziende agricole, ed il cambio d'uso di edifici di servizio rurale verso usi sensibili agli impatti dell'attività aeroportuale.

Inoltre, per non consolidare usi impropri all'interno dell'ambito aeroportuale nord, le parti condividono la necessità di non rinnovare le autorizzazioni e concessioni temporanee di uso dei suoli per l'impianto S. Anna, interessato da un frantoio e da una attività di trattamento rifiuti, insediato all'interno dell'ambito.

### *2. Ambito demaniale militare*

In relazione all'"Ambito demaniale militare" presente a sud dell'attuale aerostazione, viste le attività svolte all'interno di detto areale connesse alle funzioni aeronautiche, nonché gli interventi in corso di nuove strutture di servizio all'attività, si prende atto di detta funzione, nonché del suo mantenimento all'interno del perimetro del Polo Funzionale.

### *3. Rete ecologica di livello locale e inserimento paesaggistico del polo*

Al fine di assicurare l'inserimento del Polo funzionale all'interno della rete ecologica di livello locale, si condivide un sistema costituito dai *nodi ecologici* del bacino di laminazione a servizio dell'aeroporto (ex cava Olmi) e dell'area libera interclusa nel sistema urbano di Lippo di Calderara, uniti da una *fascia arborea* continua collocata sul limite nord del polo funzionale. Nello specifico:

- *La fascia arborea* sarà funzionale sia all'inserimento paesaggistico, sia alla caratterizzazione del limite nord del Polo funzionale e dovrà avere una profondità media indicativa di 50 m, lungo il perimetro nord del Polo (via S. Anna e via Due scale), da sviluppare in relazione alle diverse sensibilità o caratteristiche presenti nel territorio.
- *Nodi ecologici.* Il bacino di laminazione della ex cava Olmi ha sviluppato nel tempo caratteristiche proprie di un *nodo ecologico* che dovranno essere mantenute ed eventualmente potenziate. Viceversa l'area agricola interclusa nel sistema urbano

di Lippo di Calderara necessità di specifiche politiche volte alla realizzazione e al potenziamento delle funzioni ecologiche della rete.

4. *Impegni per la realizzazione.* La fascia arborea di inserimento paesaggistico, nonché il nodo ecologico dell'area agricola interclusa di Lippo, andranno realizzati contestualmente allo sviluppo del traffico passeggeri del Polo funzionale e saranno a carico della società SAB, nonché dei Comuni di Bologna e Calderara in relazione alle risorse derivanti dagli interventi di nuova edificazione di cui al successivo art.11 (perequazione territoriale). A tal fine potranno essere coinvolte le aziende agricole interessate dagli interventi anche in relazione a possibili finanziamenti comunitari.

### **Art. 8 – Funzioni insediabili in prossimità del Polo Funzionale**

1. Le attività integrative e complementari di cui al precedente articolo 5 e le funzioni insediabili in prossimità del Polo Funzionale potranno avere una quantità complessiva massima coerente con quanto stabilito dalla Valsat del PSC del Comune di Bologna relativamente all'ambito "Aeroporto", pari a 96.000 mq di superficie utile lorda che corrisponde a 65.000 mq di superficie utile netta.
2. Le aree indicate nell'allegato 2 con lettera A dovranno contribuire a fornire le adeguate dotazioni territoriali e ambientali finalizzate al potenziamento della rete ecologica nonché alla realizzazione della parte del Parco Lungo Reno ad esse afferente; a tal fine verranno opportunamente cedute alla amministrazione comunale. Si applica sulle suddette aree il principio della perequazione urbanistica così come stabilito dal quadro normativo del PSC del Comune di Bologna. La quantità edificatoria sarà da realizzarsi nell'ambito delle attività aeroportuali", previo accordo con SAB, in qualità di gestore delle aree, in aggiunta alla quantità prevista al precedente art. 5 comma 4, per le stesse funzioni indicate al comma 3 dello stesso articolo e in coerenza con quanto definito al comma 1. L'attuazione sarà attivata previo inserimento nel POC.
3. L'area compresa fra il Polo Funzionale e la tangenziale, indicata nell'allegato 2 con lettera B, potrà ospitare funzioni di logistica aeroportuale (in coerenza con le limitazioni stabilite all'art. 4 comma 5), parcheggi in relazione a specifiche e dimostrate esigenze dello sviluppo aeroportuale, e di attività ricreative di livello urbano. La quantità ivi prevista potrà essere al massimo di 25.000 mq di Su. L'attuazione sarà attivata previo inserimento nel POC.
4. Le capacità edificatorie generate dalla perequazione urbanistica indicate al precedente comma 2 sono temporalmente condizionate alla realizzazione delle opere infrastrutturali di cui al precedente art.6 commi 2c) e 4. Le funzioni indicate al precedente comma 3 sono temporalmente condizionate alla realizzazione delle opere infrastrutturali di cui al precedente art.6 comma 3.
5. Tutte le funzioni previste al presente articolo, congiuntamente a quelle ammesse all'interno del Polo per le medesime funzioni, finanziano, in misura proporzionale alla superficie complessivamente prevista, le opere infrastrutturali citate all' art.6 commi 2c) e 4). Le funzioni indicate al precedente comma 3 finanziano insieme a SAB le opere infrastrutturali di cui al precedente art.6 comma 3.

6. Le parti condividono infine che per sostenere lo sviluppo delle attività di cui al comma 3 dovrà essere valutato un efficiente servizio di trasporto pubblico urbano.

### **Art. 9– Sostenibilità ambientale degli interventi**

1. *Verifiche della sostenibilità ambientale.* Gli interventi di potenziamento che il nuovo PRG 2008-2022 prevederà in coerenza con il presente Accordo, dovranno essere sottoposti alle verifiche di sostenibilità ambientale secondo la procedura di VIA/VAS di cui al Dlg. 152 del 2006 e Dlg. 4 del 2008. In sede di tale valutazione strategica il PRG aeroportuale dovrà dimostrare che l'insieme delle scelte progettuali ivi contenute relative agli interventi edilizi concorra alla riduzione delle emissioni climalteranti pari al 20% rispetto ai valori di emissioni al 1990 , nel rispetto degli impegni presi dalla commissione europea.
2. La realizzazione degli interventi previsti dal presente Accordo è subordinata al rispetto delle condizioni di fattibilità previste negli articoli specifici. In sede di redazione degli strumenti di pianificazione comunali sono inoltre da declinare per tutti gli interventi edilizi all'interno del Polo Funzionale le seguenti ulteriori prestazioni relative a:
  - a) *aria e rumore* Le criticità legate all'esercizio dell'infrastruttura aeroportuale dovranno essere ridotte sulla base dei risultati della procedura di VIA/VAS ministeriale. Per quanto riguarda l'impatto generato dal traffico indotto dall'insediamento di nuove funzioni complementari, sarà necessario garantire una adeguata accessibilità a dette funzioni sia attraverso lo sviluppo della rete stradale, che della rete ciclabile, che rispetto alla distanza dalla fermata del people mover e, più in generale, dalla rete del trasporto pubblico. Particolare attenzione andrà posta al fronte edificato residenziale sulla via della Fornace in relazione al potenziamento della strada stessa.
  - b) *suolo e sottosuolo* Per le aree di cava o ex cava, o impianti per lavorazione di inerti presenti all'interno del perimetro del Polo sarà necessario provvedere ad adeguate indagini rivolte all'accertamento qualitativo dei terreni presenti e alla verifica della compatibilità con eventuali destinazioni previste nel progetto.
  - c) *consumi energetici* da conseguire attraverso le seguenti azioni:
    - 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);
    - Introduzione di requisiti specifici relativamente alla riduzione dei consumi energetici per la climatizzazione estiva e per l'illuminazione artificiale, richiedendo l'adozione di tecniche progettuali e costruttive rispondenti ai criteri della bioarchitettura e della bioclimatica;
    - Adozione di soluzioni impiantistiche, a livello d'area o di singolo edificio, che garantiscano elevata efficienza energetica, pari ad almeno il 20% in più rispetto alle tecnologie convenzionali, e che massimizzino la quota di approvvigionamento da fonti energetiche rinnovabili, garantendo almeno il 20% del fabbisogno complessivo.

d) *Consumi idrici*. Nelle successive fasi progettuali, a fronte di un aumento del fabbisogno idropotabile, dovranno essere indagati tutti i possibili accorgimenti per il risparmio idrico ed il riutilizzo della risorsa, attivando le seguenti azioni:

- Adozione di dispositivi tecnologici per la riduzione dei consumi idrici;
- Adozione di sistemi per il recupero e riutilizzo delle acque meteoriche;
- Previa 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).

e) *Gestione acque meteoriche e smaltimento reflui*: Nelle successive fasi progettuali, a fronte di un aumento del fabbisogno idropotabile, dovranno essere indagati tutti i possibili accorgimenti per operare una separazione delle reti fognarie delle acque di dilavamento, in tutta l'area interessata dall'Accordo. Inoltre saranno adottate misure volte al recepimento delle prescrizioni, direttive ed indirizzi contenute nel Piano di Tutela delle Acque (PTA) regionale e nel conseguente adeguamento al PTCP.

### **Art. 10– Indirizzi per la disciplina delle aree interessate dalle isorischio e dagli effetti indiretti della attività aeroportuale**

1. *Zone di rischio (Allegato 1)*. costituiscono riferimento per la pianificazione comunale, in attesa degli esiti derivanti dal modello di valutazione del rischio verso terzi che ENAC sta attualmente sviluppando (art. 715 del Codice della Navigazione), diretto alla futura elaborazione del "risk assessment" per l'Aeroporto di Bologna, le Aree individuate dallo "Studio per la valutazione del rischio individuale verso terzi" fornite da SAB.

Nell'elaborazione dei PSC gli Enti interessati terranno conto della valutazione di cui al comma 1, in relazione all'ammissibilità di nuovi insediamenti residenziali e di funzioni vulnerabili (scuole, ospedali ...), in ambiti comportanti livelli di "rischio insostenibile" secondo i più accreditati metodi di valutazione disponibili. L'Accordo assume altresì l'indirizzo che la pianificazione di nuovi interventi in prossimità delle testate della pista sia soggetta a *piani di rischio*.

I Comuni assumono l'impegno di redigere i Piani di Rischio di cui all'art. 707, comma 5, del Codice della Navigazione, come modificato e integrato dal D.lgs. 151/2006, al fine di individuare le opere e attività autorizzabili nella direzione di atterraggio e decollo, sulla base delle indicazioni contenute nel Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, attualmente oggetto di modifiche e integrazioni da parte di ENAC.

2. *Area di attenzione urbanistica (Allegato 1)*. Le aree comprese in un intorno di 1,8 km dall'asse della pista dell'aeroporto sono considerate interessate dagli effetti indiretti dell'attività aeroportuale. In tali aree le nuove previsioni insediative comunali dovranno essere oggetto di specifica e motivata valutazione di opportunità tra le Parti sottoscrittenti il presente Accordo in sede di elaborazione dei nuovi strumenti urbanistici comunali.

## ATTUAZIONE E GESTIONE

### **Art. 11 - Accordi relativi alla condivisione delle risorse derivanti dagli interventi**

1. *Perequazione territoriale.* I Comuni di Bologna e di Calderara di Reno si impegnano a condividere le risorse derivanti da tutti gli interventi di nuova edificazione, anche relativi alle attività integrative e complementari che si realizzeranno all'interno del Polo Funzionale a partire dalla data di sottoscrizione del presente Accordo.

Sono inoltre oggetto di condivisione anche le risorse generate dagli insediamenti esistenti con funzioni direttamente connesse alle attività aeroportuali secondo le modalità indicate nel seguito.

2. Le risorse oggetto di condivisione sono:

a) il Contributo di costruzione di cui all'art. 27 e ss. della L.R. n.31/2002;

b) le entrate I.C.I., limitatamente alle aree soggette a tale imposta, derivanti ai Comuni dagli insediamenti esistenti e dai nuovi insediamenti che si realizzeranno nell'area di cui al comma 1, nonché le entrate derivanti dall'imposta comunale sulle medesime aree edificabili;

3. I Comuni di Bologna e di Calderara di Reno, con la sottoscrizione del presente Accordo assumono l'impegno di stabilire, con successivo e specifico atto ai sensi della legislazione vigente, un elenco condiviso delle opere finanziabili con le risorse di cui al comma 2, coerentemente al presente Accordo. In particolare andranno cofinanziate, insieme alla società SAB, le azioni ecologico/paesaggistiche di cui all'art. 7 comma 3 (nodi ecologici e fascia arborea di inserimento paesaggistico).\_

4. *Contributo di Sostenibilità* Le parti condividono sulla opportunità di fare partecipare attivamente i privati attuatori delle attività integrative e complementari, alla diretta realizzazione delle opere infrastrutturali individuate all'art.6 commi 2c) e 4, come necessarie per garantire la sostenibilità dello sviluppo di questo settore territoriale.

### **Art. 12 – Monitoraggio e gestione ambientale**

1. La società SAB, in accordo con le altre Parti e in collaborazione con l'ARPA, dovrà adeguare il Sistema di monitoraggio e gestione ambientale, con la finalità di ridurre progressivamente l'impatto ambientale, rendendo disponibili online i dati rilevati.

2. Il Sistema dovrà definire requisiti prestazionali e procedure che saranno utilizzate come riferimento anche per la gestione ambientale delle forniture di beni servizi e lavori, sulla base di quanto già predisposto da altri aeroporti.

3. Settori interessati dal Sistema di gestione ambientale:

a) *Monitoraggio del rumore.* Allineamento del sistema di rilevazione con i più accreditati standard europei. In particolare sono da valutare gli effetti del rumore sulle seguenti aree insediate: frazioni di Lippo, Rizzola di Levante e Capoluogo sud

nel Comune di Calderara di Reno; area produttiva di Bargellino, e zona residenziale del Triumvirato nel Comune di Bologna. Azioni:

- Eventuale incremento dei sensori nelle aree sensibili;
- Monitoraggio cadenzato e condiviso.

b) *Controllo della qualità dell'aria*. Allineamento del sistema di rilevazione con i più accreditati standard europei. Azioni:

- Installazione di centraline nei comuni limitrofi per il monitoraggio della concentrazione degli inquinanti;
- Studi e analisi cadenzate per valutare l'impatto dello scalo sulla concentrazione di inquinanti in atmosfera.

c) *Controllo della qualità dell'acqua*. Allineamento del sistema di rilevazione con i più accreditati standard europei. Azioni:

- Monitoraggio del ciclo completo delle acque fino alla restituzione nell'ambiente (inserimento di vasche "prima pioggia").

d) *Controllo e gestione dello smaltimento rifiuti*. Allineamento del sistema di controllo e gestione con i più accreditati standard europei.

e) *Consumi energetici*. Allineamento con i più accreditati standard e con le "migliori pratiche" per la gestione.

### **Art. 13 – Attuazione e validità dell'Accordo**

1. L'Accordo ha validità in relazione ai contenuti in esso contenuti e visualizzati nelle tavole allegate e dovrà essere aggiornato all'occorrenza, con apposita concertazione tra le Parti, SAB compresa, in caso di modifiche sostanziali, o in caso di previsione di interventi urbanistici e infrastrutturali rilevanti e non inclusi nell'Accordo attuale.
2. L'attuazione del presente Accordo dovrà essere coordinata con le eventuali prescrizioni e modifiche che la procedura di VIA/VAS ministeriale individuerà, attraverso consultazione del Comitato di Monitoraggio.-
3. L'attuazione degli interventi previsti nell'Accordo è correlata alla contestuale realizzazione degli interventi necessari per garantire la sostenibilità territoriale e ambientale, come specificato negli articoli 5, 6, 7 e 8.
4. L'attuazione del presente Accordo presuppone l'impegno da parte di SAB a recepirne i contenuti all'interno del nuovo PRG aeroportuale, prima della presentazione ad ENAC.
5. L'attuazione del presente Accordo presuppone l'impegno dei Comuni di Bologna e Calderara di Reno a recepirne i contenuti all'interno degli strumenti di pianificazione strutturale e operativa.

### **Art. 14 – Forme e modalità delle attività di monitoraggio e consultazione**

1. E' costituito un Comitato di monitoraggio tra il Comune di Calderara di Reno, il Comune di Bologna, SAB, la Regione e la Provincia di Bologna, che ne assume il coordinamento.
2. Il Comitato è costituito con lo scopo di garantire:



- il costante monitoraggio dell'attuazione del presente Accordo;
  - le forme di consultazione e collaborazione tra gli Enti sottoscrittori,
3. Il Comitato è formato dai rappresentanti istituzionali delle Amministrazioni e di Sab o loro delegati e si riunirà a cadenze periodiche con il compito:
- a. di precisare o correggere, con riguardo alle competenze di ciascun Ente, i contenuti specifici del presente Accordo, in relazione alle esigenze che potranno manifestarsi nel medio-lungo periodo di sviluppo del Polo funzionale;
  - b. di verificarne l'attuazione e attuare la consultazione reciproca in vista delle decisioni da assumere negli atti di pianificazione relativi alle aree ricomprese nel polo funzionale dell'aeroporto ed aree di attenzione;
  - c. di affrontare problemi specifici che si porranno individuando proposte ed iniziative da sottoporre ai competenti organi collegiali, al fine di disporre di un quadro di riferimento condiviso ed aggiornato.
  - d. di definire ipotesi di assetti, progetti, quadro economico, modalità di attuazione, impegni finanziari e ripartizione dei costi in relazione alle opere infrastrutturali previste all'articolo 6.

### **ALLEGATI**

- Allegato 1 – perimetro del Polo funzionale, Accessibilità principale, viabilità di previsione, Isorischio, Individuazione delle aree esterne al Polo funzionale interessate dagli effetti indiretti dell'attività aeroportuale;
- Allegato 2 – Schema di assetto del polo funzionale.

Letto ed approvato, a piena conferma di quanto sopra, le Parti si sottoscrivono come segue:

***Il Presidente della Regione Emilia Romagna Vasco Errani*** \_\_\_\_\_

***La Presidente della Provincia di Bologna Beatrice Draghetti*** \_\_\_\_\_

***Il Sindaco del Comune di Bologna Sergio Gaetano Cofferati*** \_\_\_\_\_

***Il Sindaco del Comune di Calderara di Reno Matteo Prencipe*** \_\_\_\_\_

***La Presidente di SAB-Aeroporto di Bologna Giuseppina Gualtieri*** \_\_\_\_\_