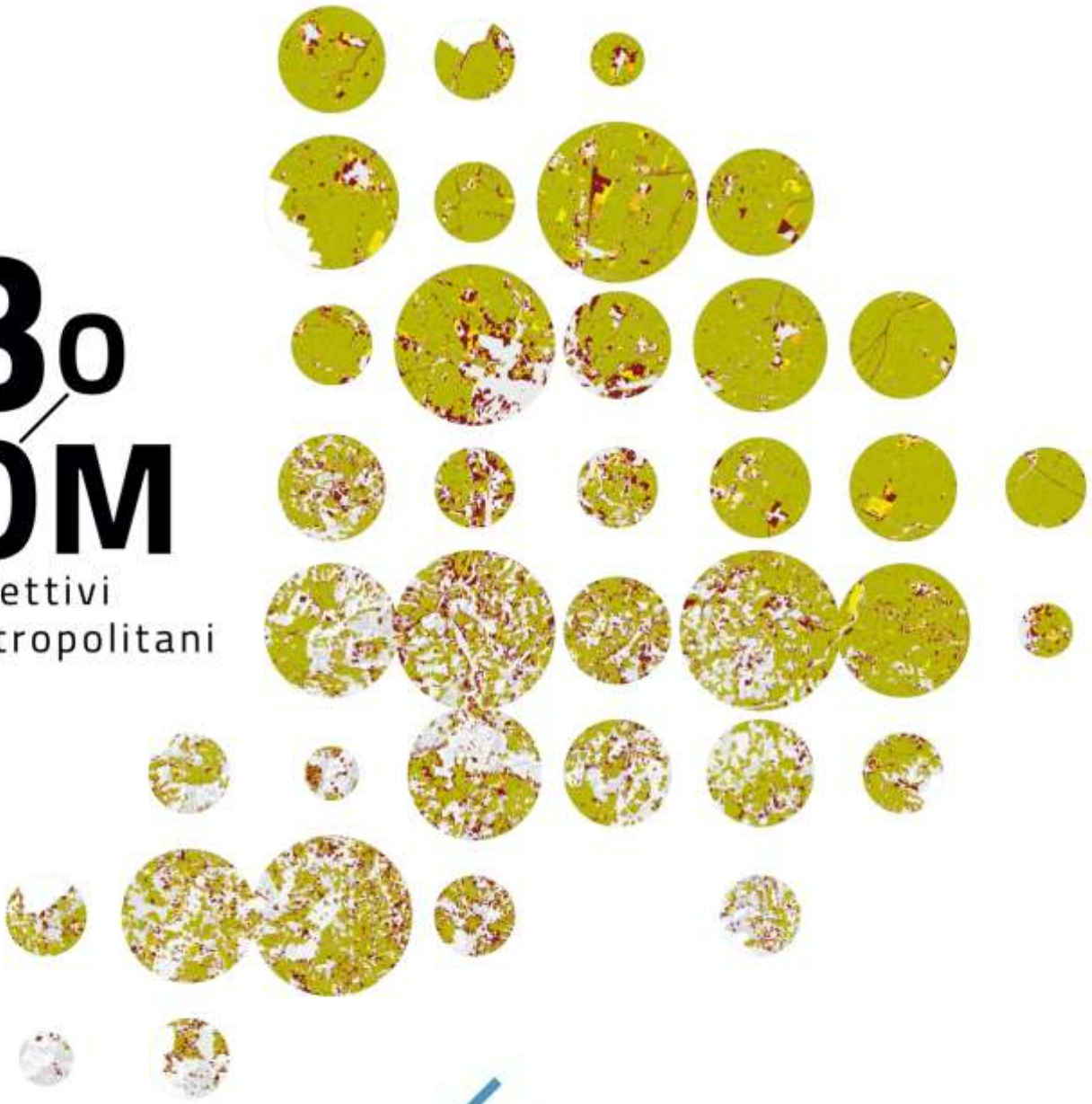
Stesura adottata

CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

ptm Piano Territoriale Metropolitano Bologna

BoOM Obiettivi Metropolitani



Contesto del Piano Territoriale Metropolitano

ALLEGATO 13

I poli funzionali e le eccellenze

Stesura adottata con Delibera di Consiglio n.42/2020 e modificata per la sola impostazione grafica

POLO FUNZIONALE - ZONA A CASALECCHIO DI RENO – inquadramento d'ambito

Centro Commerciale La Meridiana, Multisala

POLO FUNZIONALE ZONA A CASALECCHIO DI RENO

Polo funzionale Ptcp

Territorio Urbanizzato Psc



ORIGINE DEL DATO:
Art. 9.4 PTCP

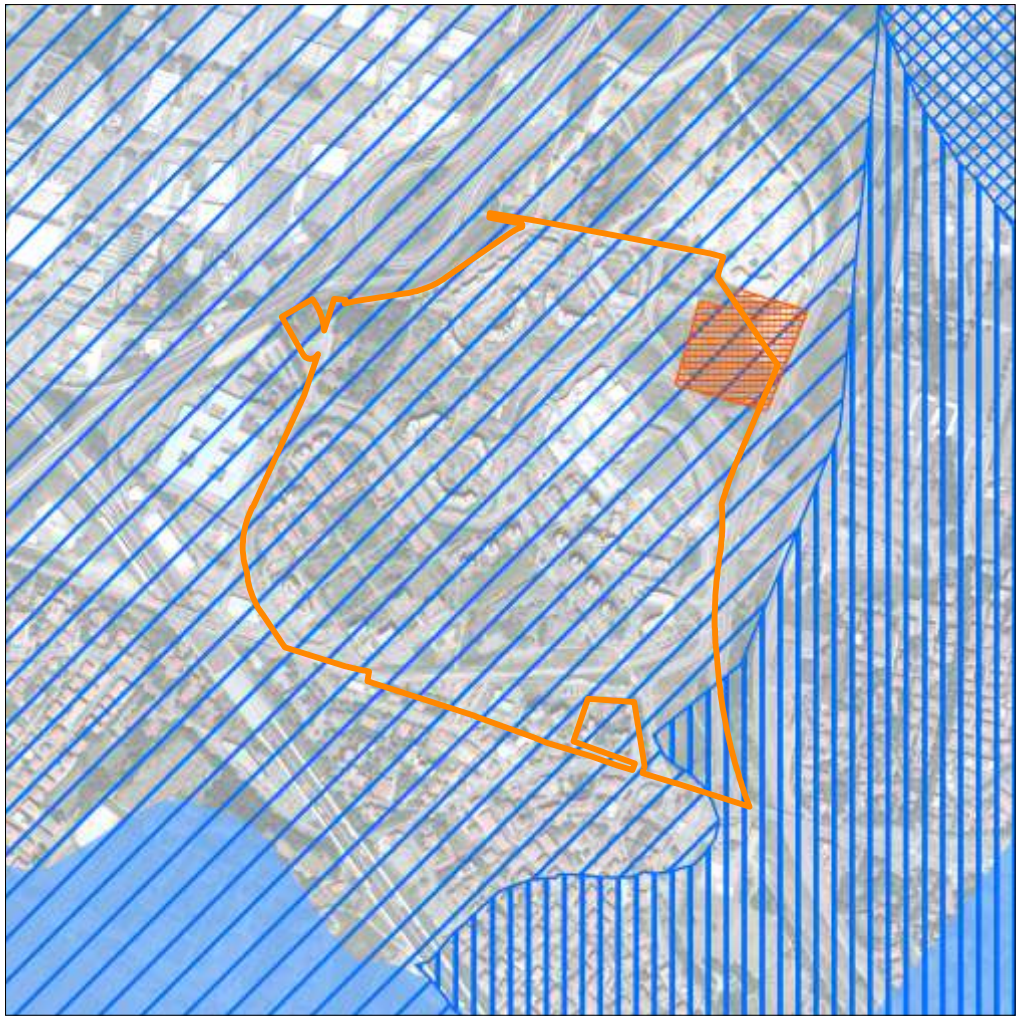
Q.C. RER 2018	Sv Alim.	Sv Non Alim	Sv Tot.
Esselunga	2.461	1.395	3.856
Altre attività comm.	20	8.386	8.343
	2.481	9.718	12.199

POLO FUNZIONALE - ZONA A CASALECCHIO DI RENO – analisi ambientali

Centro Commerciale La Meridiana, Multisala

POLO FUNZIONALE
ZONA A
CASALECCHIO DI RENO

- Polo funzionale Ptcp
- Aree di accertata e rilevante consistenza archeologica
- Terrazzi alluvionali
- Aree di ricarica diretta - zona A
- Aree di ricarica indiretta - zona B
- Zone perifluviali - zona D



POLO FUNZIONALE
ZONA A CASALECCHIO
DI RENO

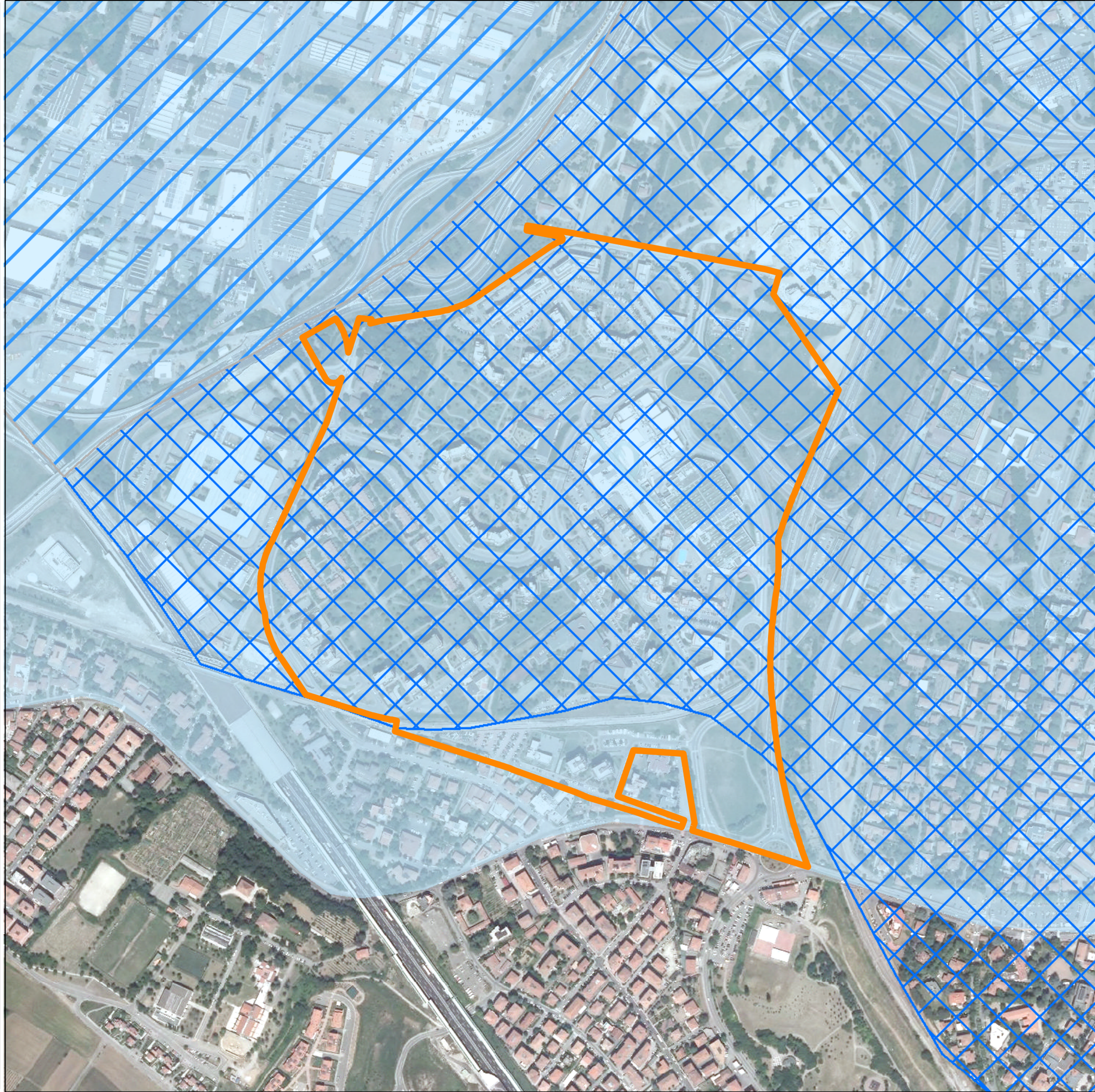
INTERFERENZE PGRA

Polo funzionale Ptcp

M-P2 - reticolo principale
pericolosità alluvioni poco frequenti

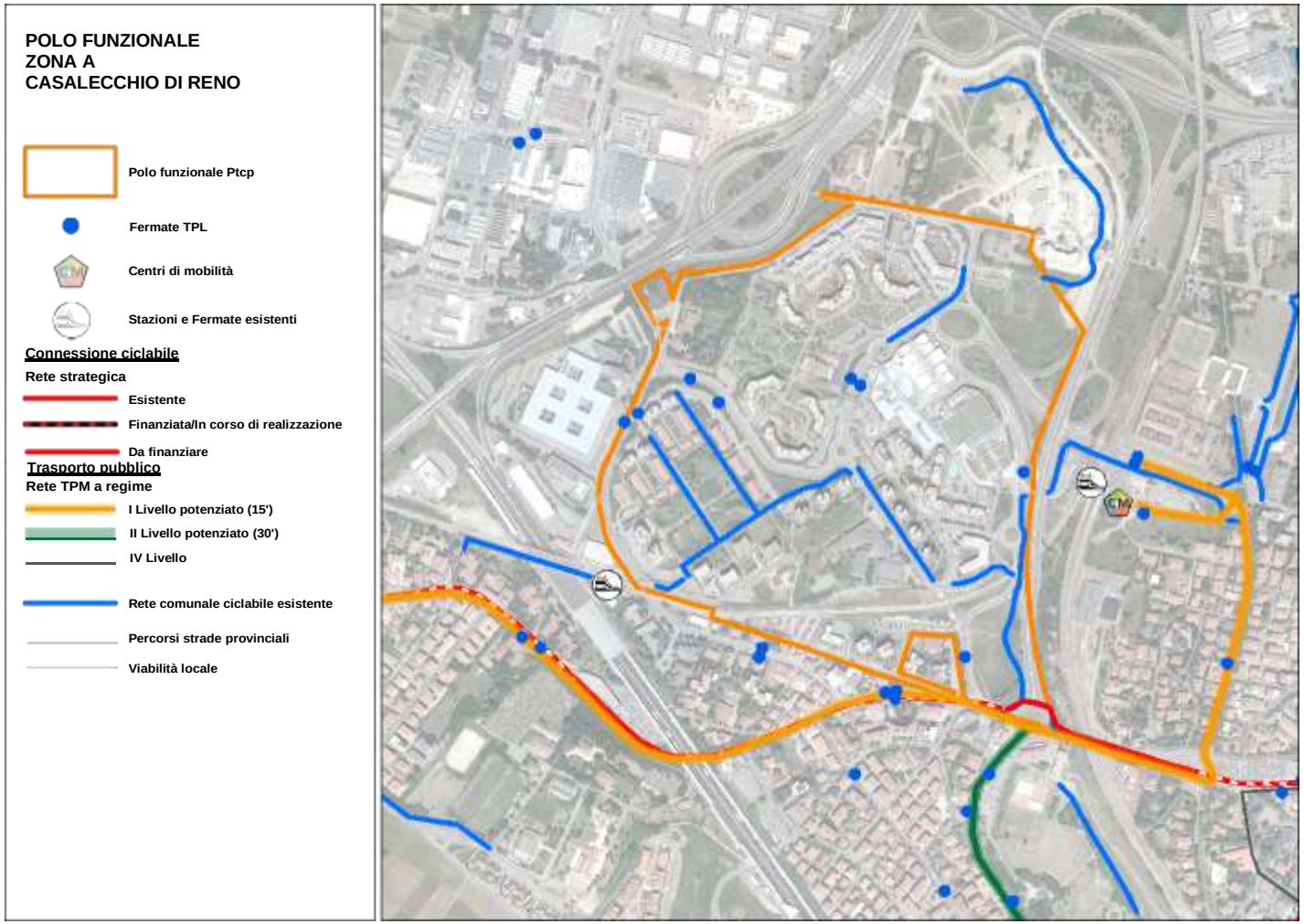
M-P2 - reticolo secondario di pianura
pericolosità alluvioni poco frequenti

L-P1 - reticolo principale
pericolosità alluvioni rare



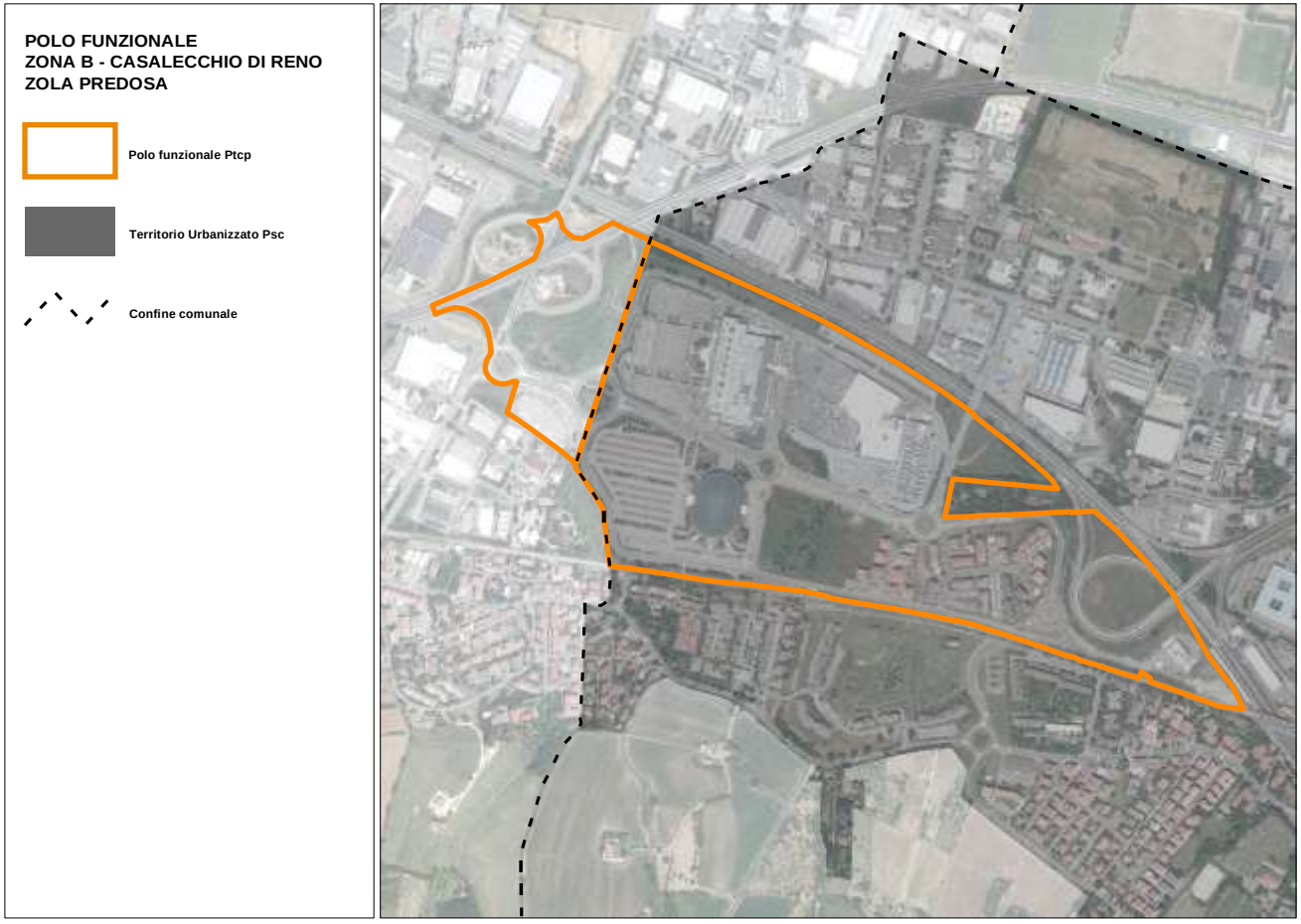
POLO FUNZIONALE - ZONA A CASALECCHIO DI RENO – accessibilità

Centro Commerciale La Meridiana, Multisala



POLO FUNZIONALE - ZONA B CASALECCHIO DI RENO – inquadramento d'ambito

Centro Commerciale Carrefour, Ikea, Castorama



ORIGINE DEL DATO:
Art. 9.4 PTCP

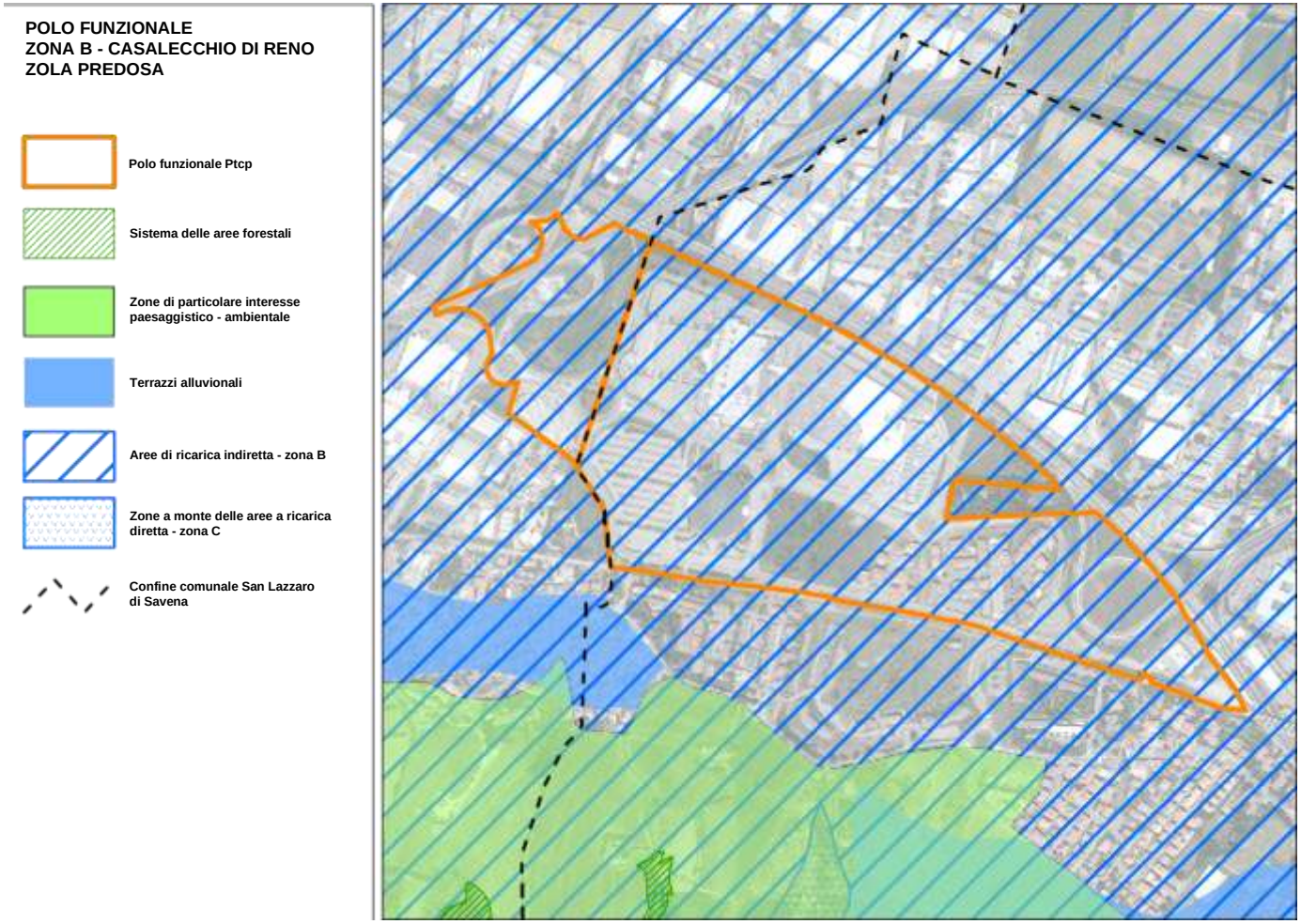
STRUMENTI STRATEGICI, URBANISTICI E ATTUATIVI VIGENTI:
L' Accordo Territoriale sottoscritto il 4/11/2010 e modificato nel 2012 ammette ampliamento Sv complessiva da relazionare al recupero accesso ferroviario e riqualificazione palasport.
Accordo di Programma, sottoscritto in data 5/09/2012 con PUA in attuazione (*) 14.500 Sv area comm integrata livello inferiore
Oppure 12.500 Sv se centro comm. livello inferiore
10.000 Sv non alim. in ampliamento al centro commerciale e 4.500 Sv in abbinamento alla riqualificazione del parcheggio Palasport

OBIETTIVI E POLITICHE FUTURE:
Monitorare l'AT del 2012 in attuazione relativamente al tema dell'accessibilità, trasporto pubblico su ferro e gomma

Q.C. RER 2018	Sv Alim.	Sv Non Alim	Sv Tot.
Carrefour	5.342	6.658	12.000
Altre attività comm.	39	8.561	8.605
Ikea	30	14.392	14.422
Lleroy Merlin		7.653	7.653
	5.411	**37.264**	**42.650 + (*)**
Compreso PUA	**7.911**	**47.264**	**55.175**

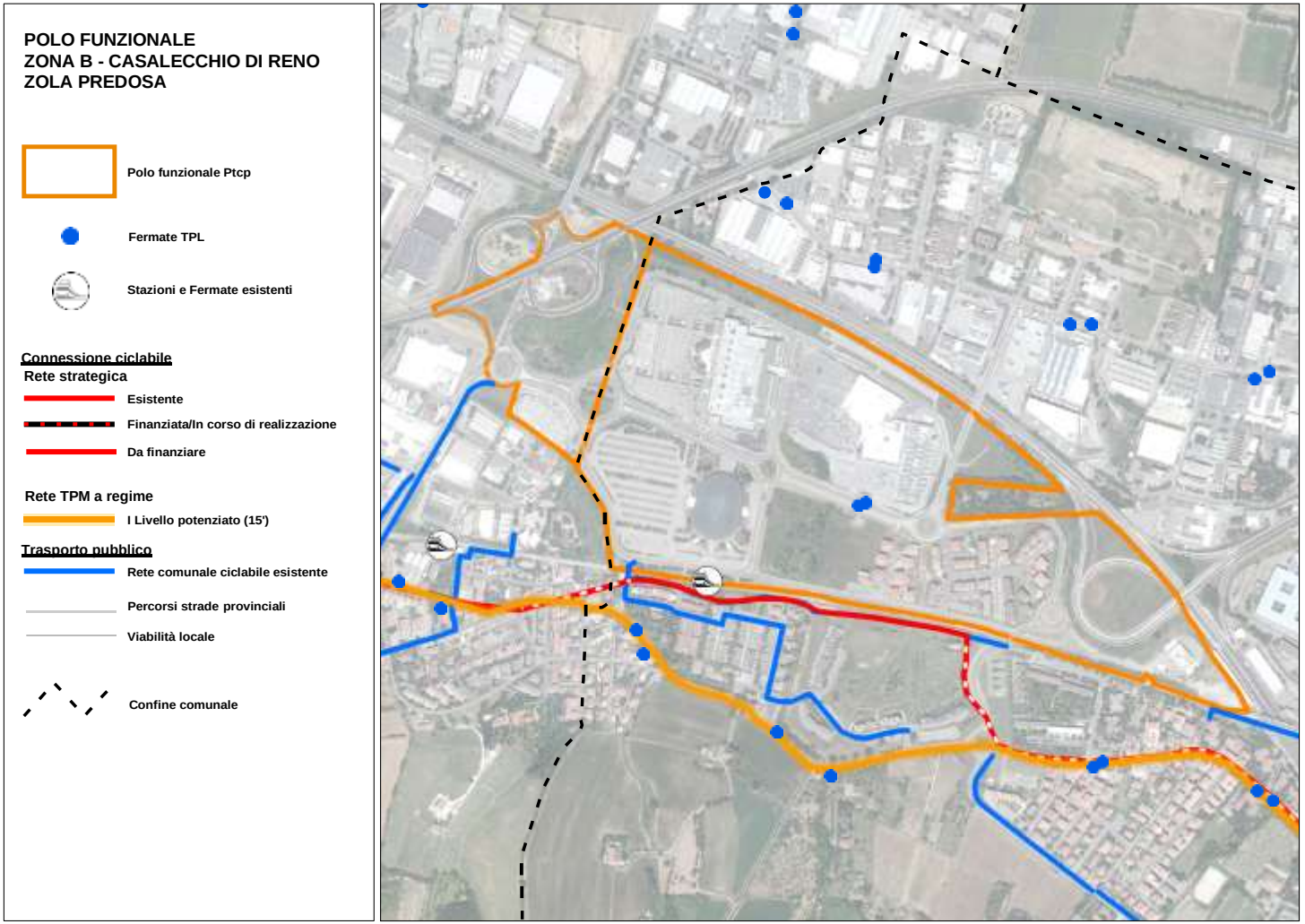
POLO FUNZIONALE - ZONA B CASALECCHIO DI RENO – analisi ambientali

Centro Commerciale Carrefour, Ikea, Castorama



POLO FUNZIONALE - ZONA B CASALECCHIO DI RENO – accessibilità

Centro Commerciale Carrefour, Ikea, Castorama



CENTRO COMMERCIALE DI VILLANOVA DI C., CENTRONOVA, BRICO – inquadramento d'ambito

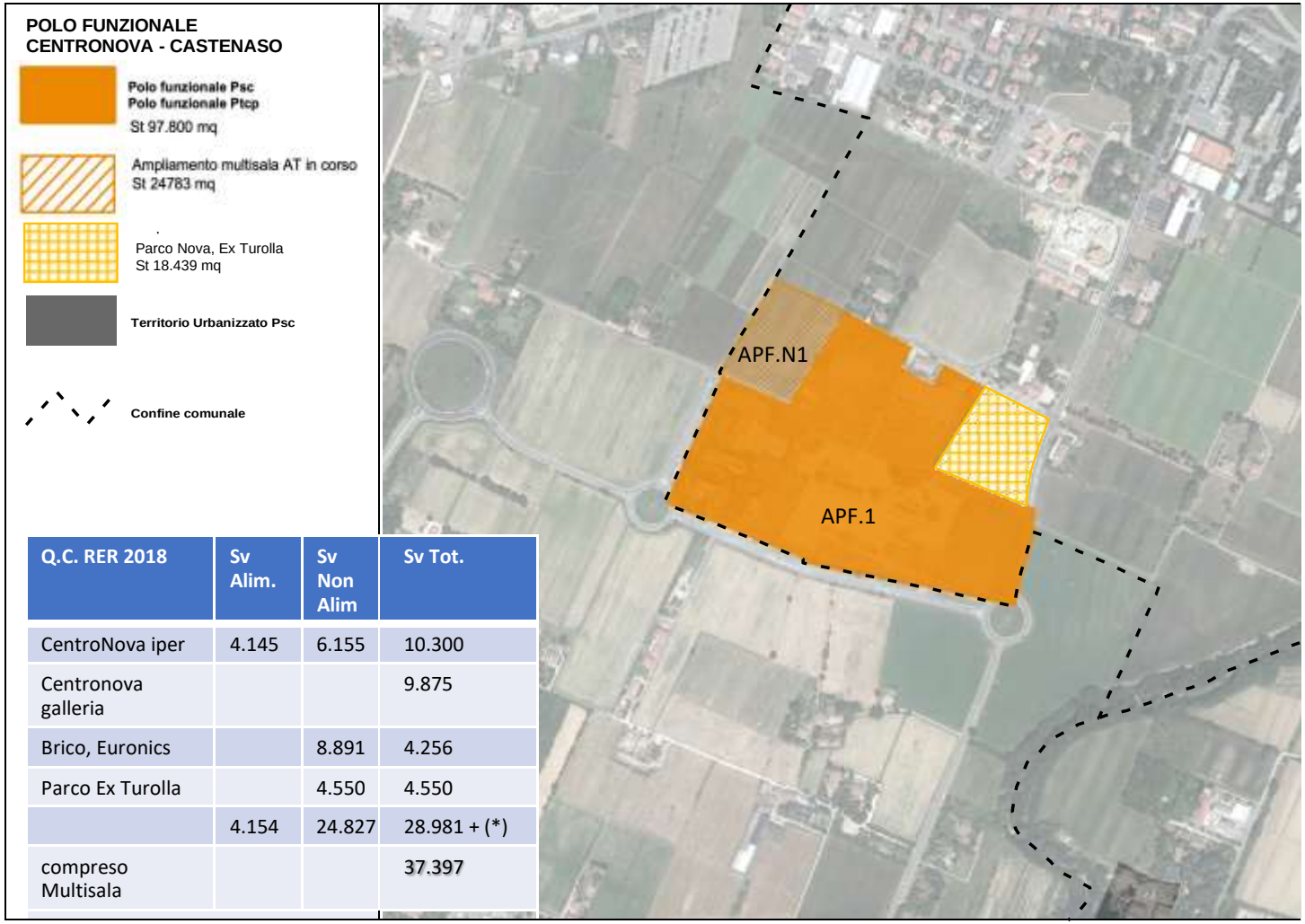
ORIGINE DEL DATO:
Art. 9.4 PTCP

STRUMENTI STRATEGICI, URBANISTICI E ATTUATIVI VIGENTI:

APF.1 nessun Accordo Territoriale è stato sottoscritto. Il primo insediamento C.C. Ipercoop risale al 1995 poi ampliato nel 2000, 2006 e nel 2015 con aut. Comunale ambito ASP_C, Parco Nova, Ex Turolla.

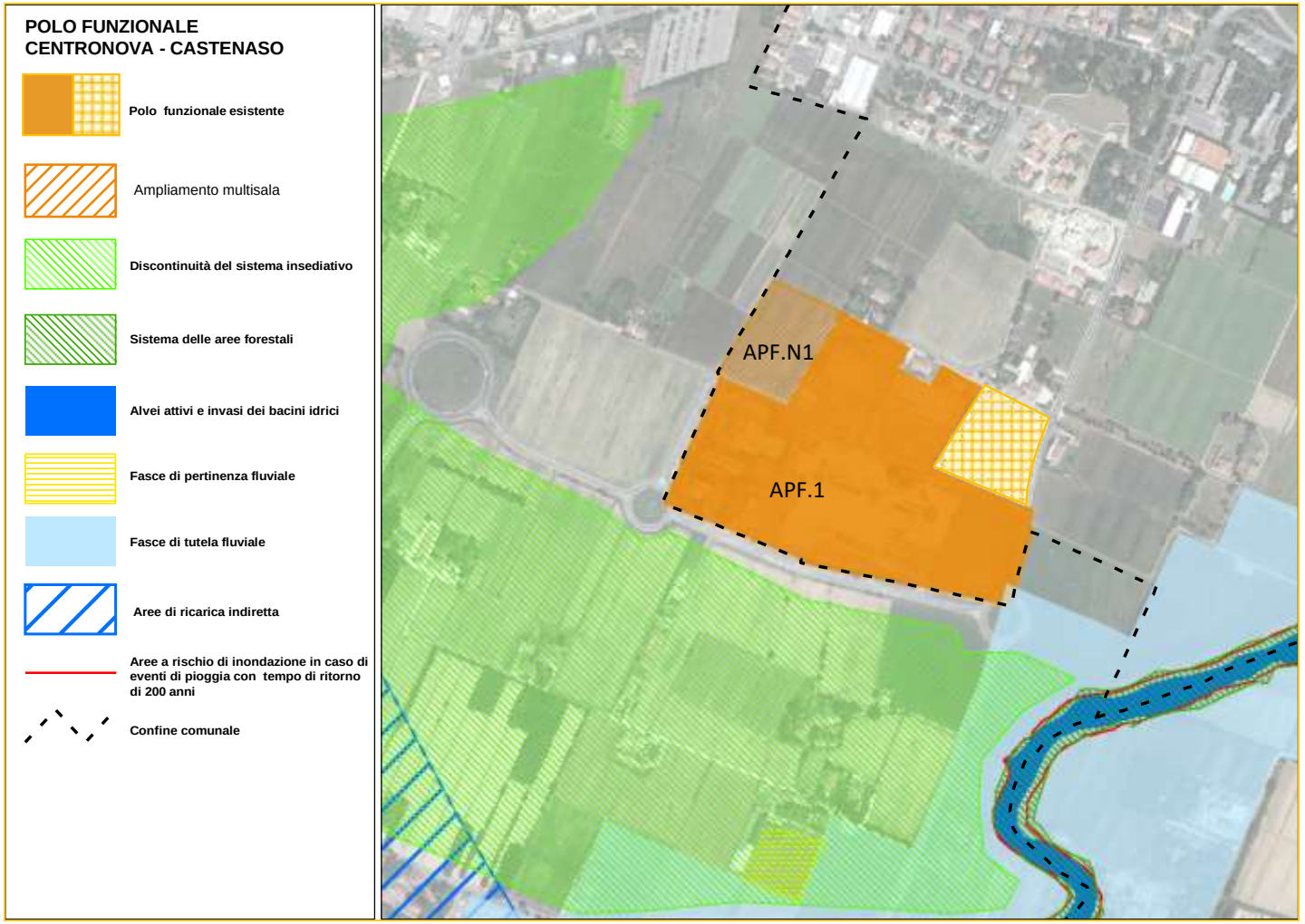
APF.N1 – St 24.783 mq
Accordo Territoriale in corso. E' stato costituito un tavolo tecnico per l'insediamento di nuova multisala (12 sale) per 8.406 mq (*) e pubblici esercizi per 3.583 mq per complessivi 12.000 mq di Sv

OBIETTIVI E POLITICHE FUTURE:
Nuovo AT per l'introduzione di nuove funzioni loisir e che renda accessibile e sostenibile il polo in materia di mobilità (TPM)



Q.C. RER 2018	Sv Alim.	Sv Non Alim	Sv Tot.
CentroNova iper	4.145	6.155	10.300
Centronova galleria			9.875
Brico, Euronics		8.891	4.256
Parco Ex Turolla		4.550	4.550
	4.154	24.827	28.981 + (*)
compreso Multisala			37.397

CENTRO COMMERCIALE DI VILLANOVA DI C., CENTRONOVA, BRICO – tutele ambientali



POLO FUNZIONALE CENTRONOVA - CASTENASO

INTERFERENZE PGRA

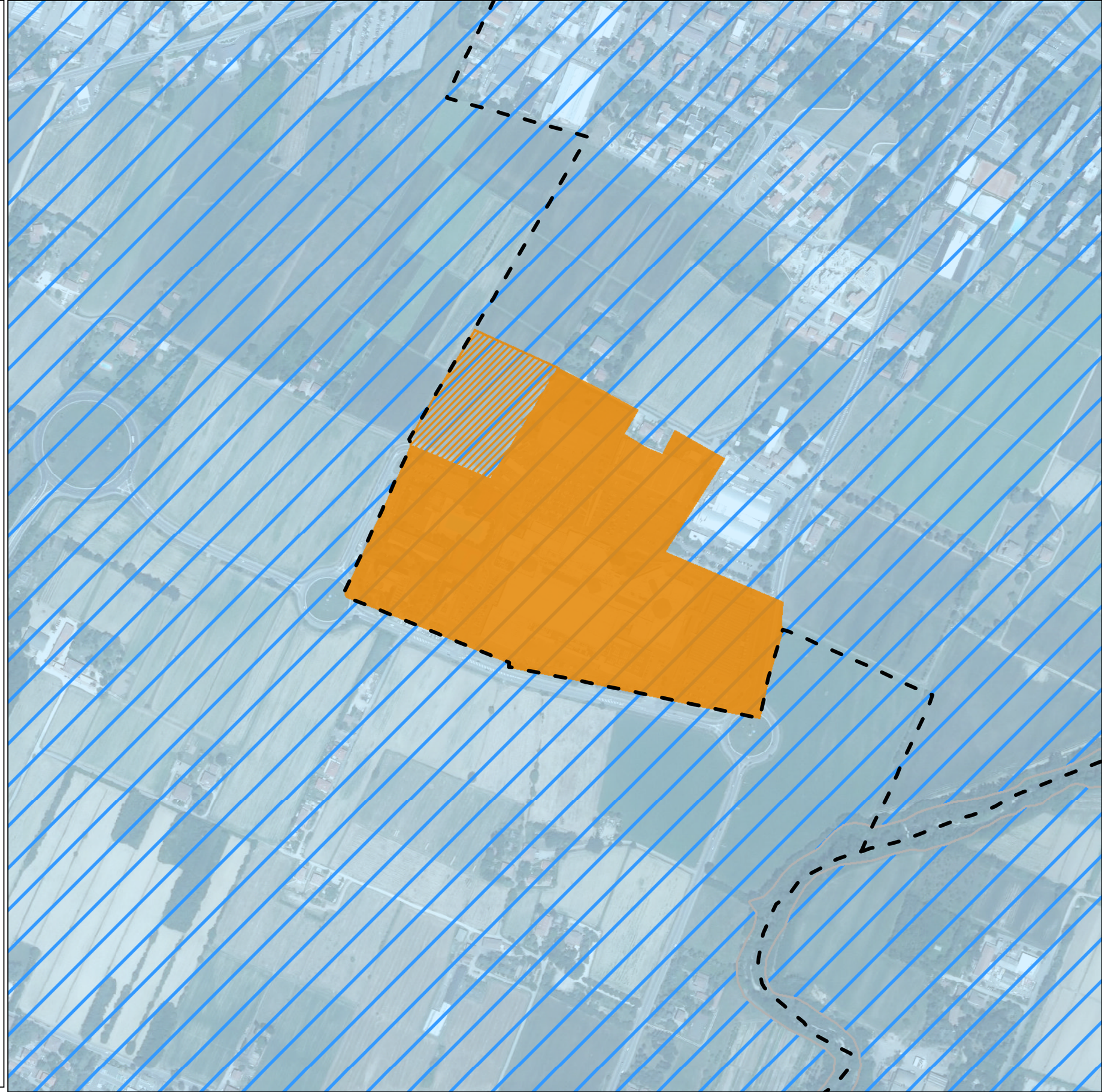
Polo funzionale esistente

Polo funzionale di nuovo insediamento

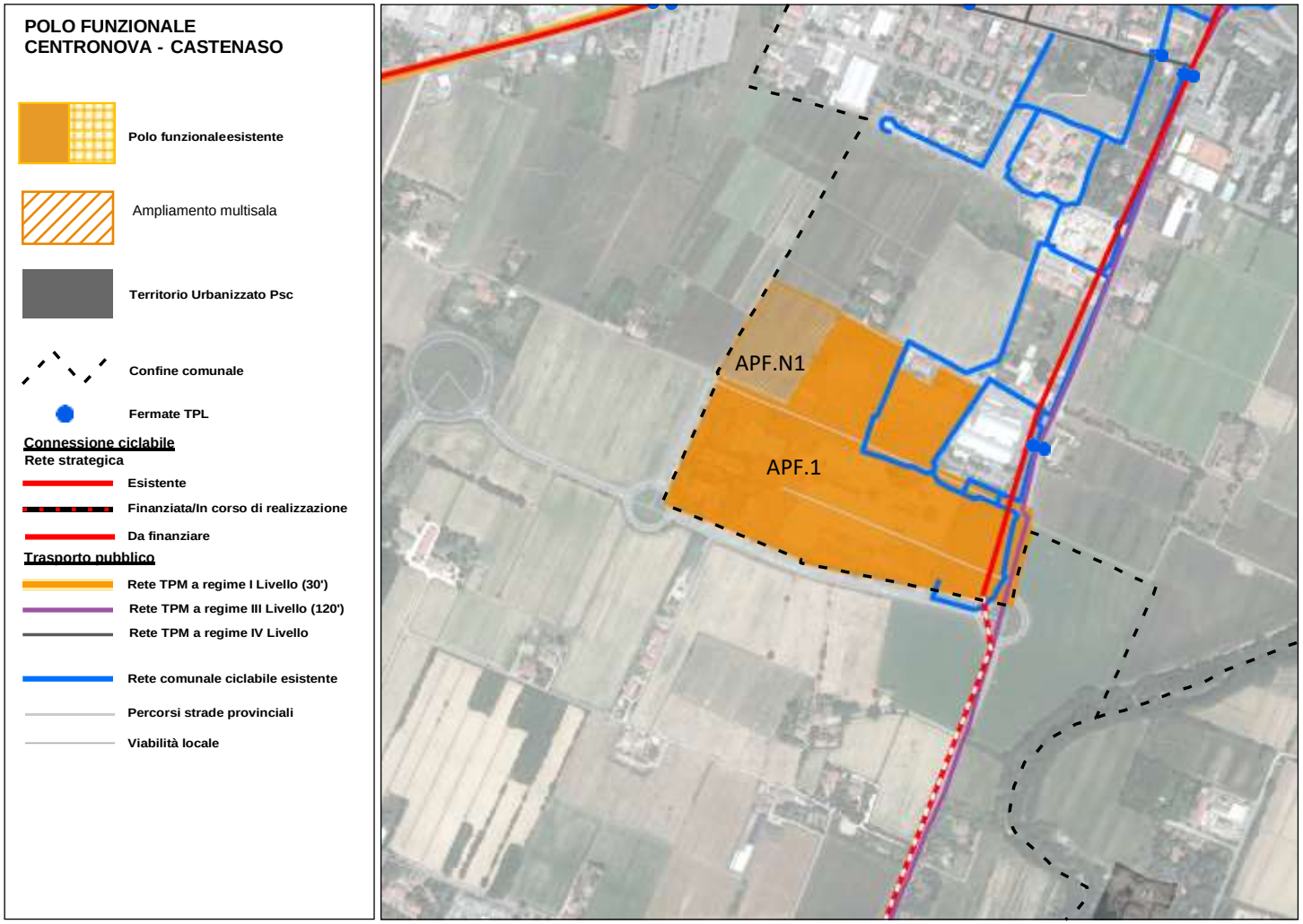
M-P2 - reticolo principale pericolosità alluvioni poco frequenti

M-P2 - reticolo secondario di pianura pericolosità alluvioni poco frequenti

Confine comunale



CENTRO COMMERCIALE DI VILLANOVA DI C., CENTRONOVA, BRICO - accessibilità



CENTRO COMMERCIALE LEONARDO – IMOLA - inquadramento d'ambito

POLO FUNZIONALE
CENTRO COMMERCIALE LEONARDO
IMOLA

Polo funzionale Psc
APF.1
St 109.452 mq

Territorio Urbanizzato Psc



ORIGINE DEL DATO:
Art. 9.4 PTCP

STRUMENTI STRATEGICI, URBANISTICI E ATTUATIVI VIGENTI:
L'insediamento commerciale, originariamente di 16.347 mq di Sv, è stato interessato nel 2011 dall'ampliamento per complessivi 18.248 mq di superficie di vendita (pari al 6%)

OBIETTIVI E POLITICHE FUTURE:
La conformazione del Centro Commerciale definito dalla rete autostradale ad ovest, dalla SS9 a sud, e dall'insediamento residenziali ad est e a nord non permette l'ampliamento.
Si ammette la rigenerazione dei volumi esistenti e delle aree adibite a parcheggio recuperando aree permeabili e forestate finalizzate a recuperare la qualità urbana.
Nuovo AT finalizzato al miglioramento dell'accessibilità e sostenibilità del polo in materia di mobilità e qualità del verde

Q.C. RER 2018	Sv Alim.	Sv Non Alim	Sv Tot.
Coop Adriatica	5.569	2.185	7.754
Altre attività comm.	20	10.099	10.119
	5.589	12.284	17.873

CENTRO COMMERCIALE LEONARDO – IMOLA – tutele ambientali

POLO FUNZIONALE
CENTRO COMMERCIALE LEONARDO
IMOLA

- Polo funzionale Psc
- Aree di accertata e rilevante consistenza archeologica
- Aree di concentrazione di materiali archeologici
- Fascia di rispetto archeologico della via Emilia
- Terrazzi alluvionali
- Aree di ricarica diretta - zona A
- Aree di ricarica indiretta - zona B



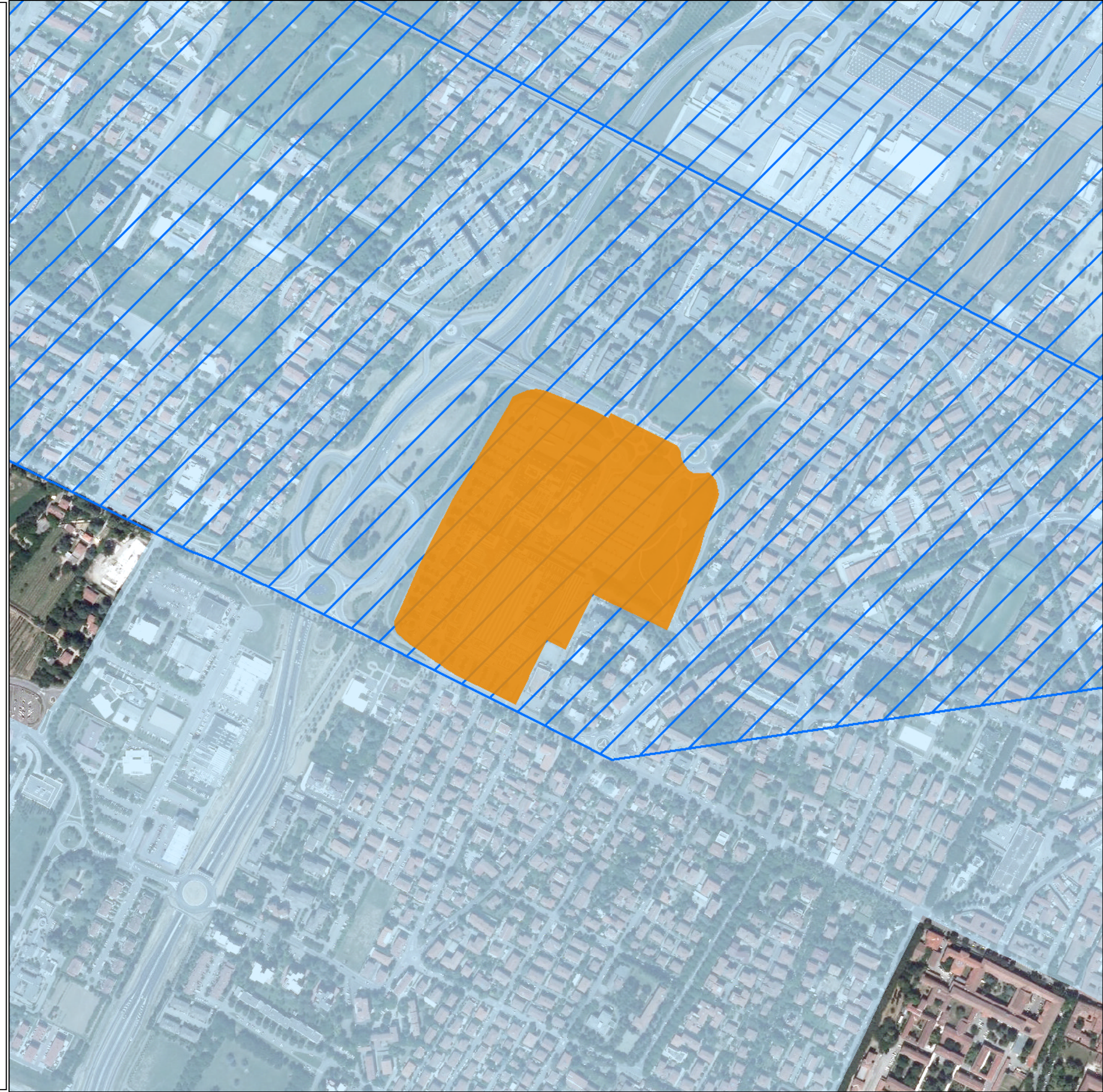
POLO FUNZIONALE
CENTRO COMMERCIALE LEONARDO
IMOLA

INTERFERENZE PGRA

Polo funzionale Psc

M-P2 - reticolo secondario di pianura pericolosità alluvioni poco frequenti

L-P1 - reticolo principale pericolosità alluvioni rare



CENTRO COMMERCIALE LEONARDO – IMOLA – accessibilità

POLO FUNZIONALE
CENTRO COMMERCIALE LEONARDO
IMOLA

Polo funzionale Psc

Fermate TPL

Connessione ciclabile
Rete strategica

Esistente

Finanziata/In corso di realizzazione

Da finanziare

Trasporto pubblico
Rete TPM a regime

II Livello potenziato (30')

II Livello (60')

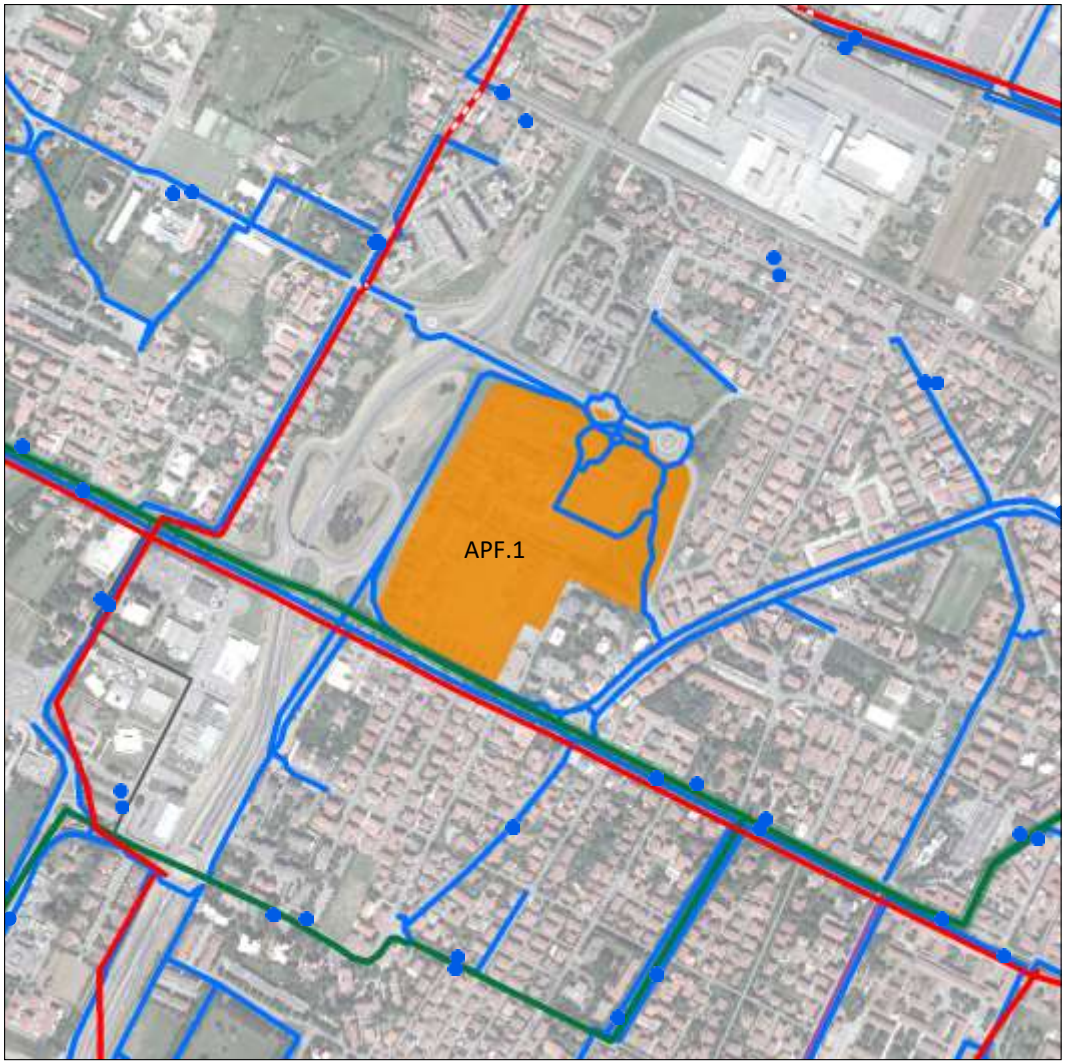
III Livello (120')

IV Livello

Rete comunale ciclabile esistente

Percorsi strade provinciali

Viabilità locale



POLO SAN CARLO – CASTEL SAN PIETRO TERME, CASTEL GUELFO inquadramento d'ambito

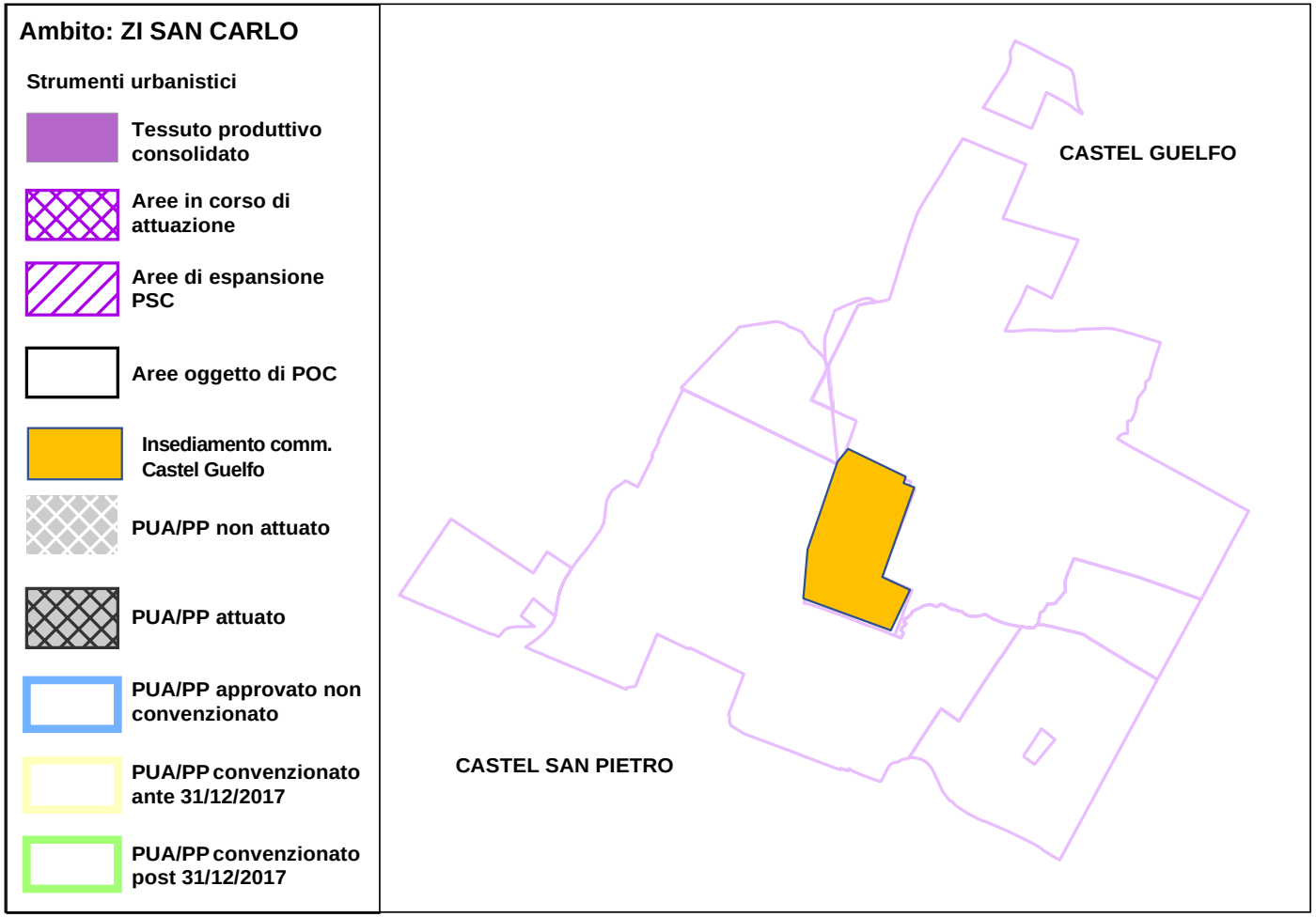
ORIGINE DEL DATO:
Art. 9.5 PTCP/POIC

STRUMENTI STRATEGICI, URBANISTICI E ATTUATIVI VIGENTI:
Non è stato sottoscritto nessun Accordo Territoriale
Si è insediato nel 2004 con 13.500 Sv poi nel 2008 con 24.000 Sv e successivamente ampliato nel 2013 per complessivi 24.658 Sv

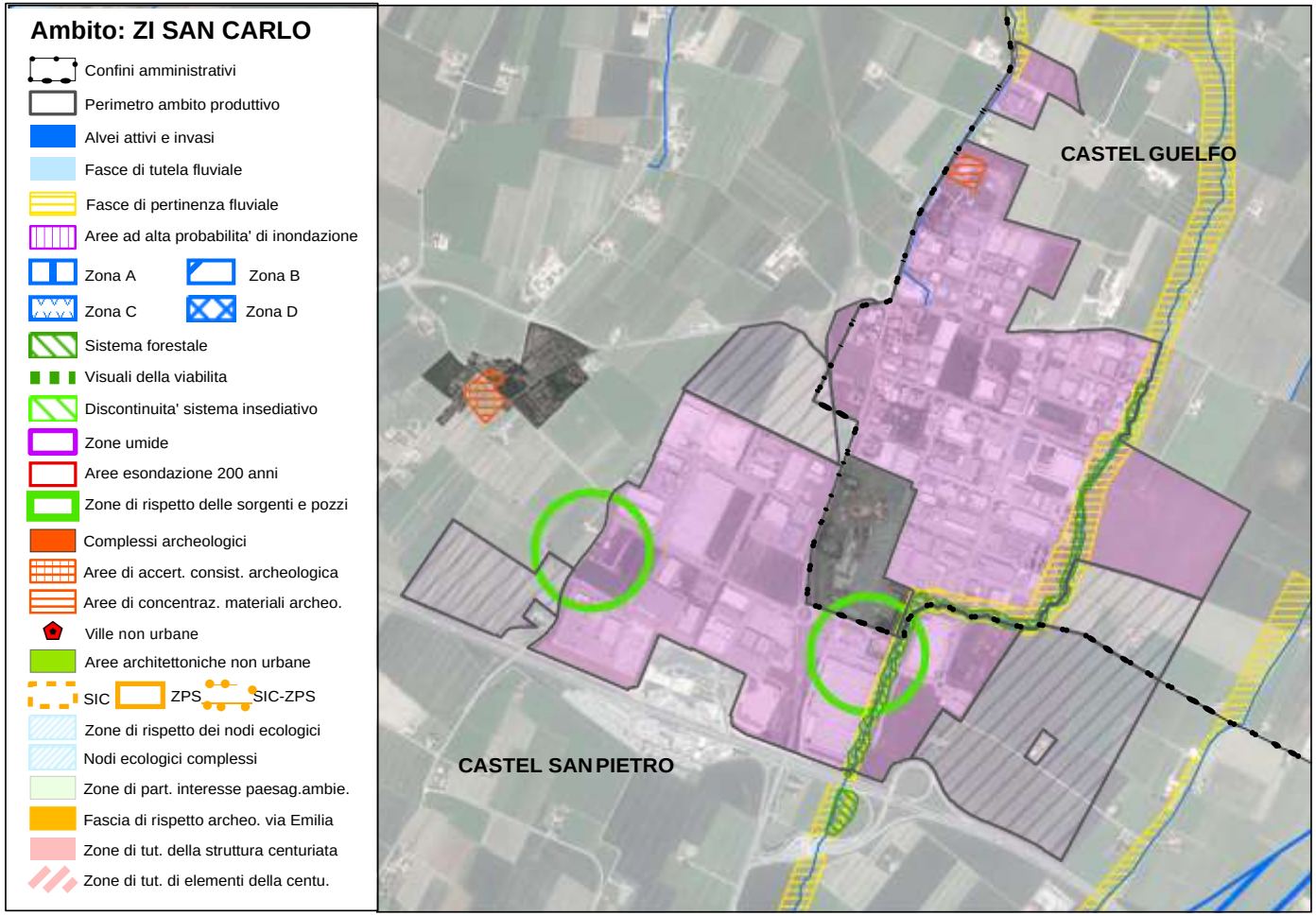
Per i temi di accessibilità e vincoli si rimanda agli approfondimenti fatti per l'ambito produttivo San Carlo

OBIETTIVI E POLITICHE FUTURE:
L'ampliamento è ammesso attraverso nuovo AT per nuove strategie di livello sovraordinato o che necessitino di coordinamento fra gli Enti

Q.C. RER 2018	Sv Alim.	Sv Non Alim	Sv Tot.
Insediamento c. Castel Guelfo	0	24.658	24.658



POLO SAN CARLO – CASTEL SAN PIETRO TERME, CASTEL GUELFO tutele ambientali



POLO FUNZIONALE CENTERGROSS – inquadramento d'ambito

Polo funzionale Ptcp

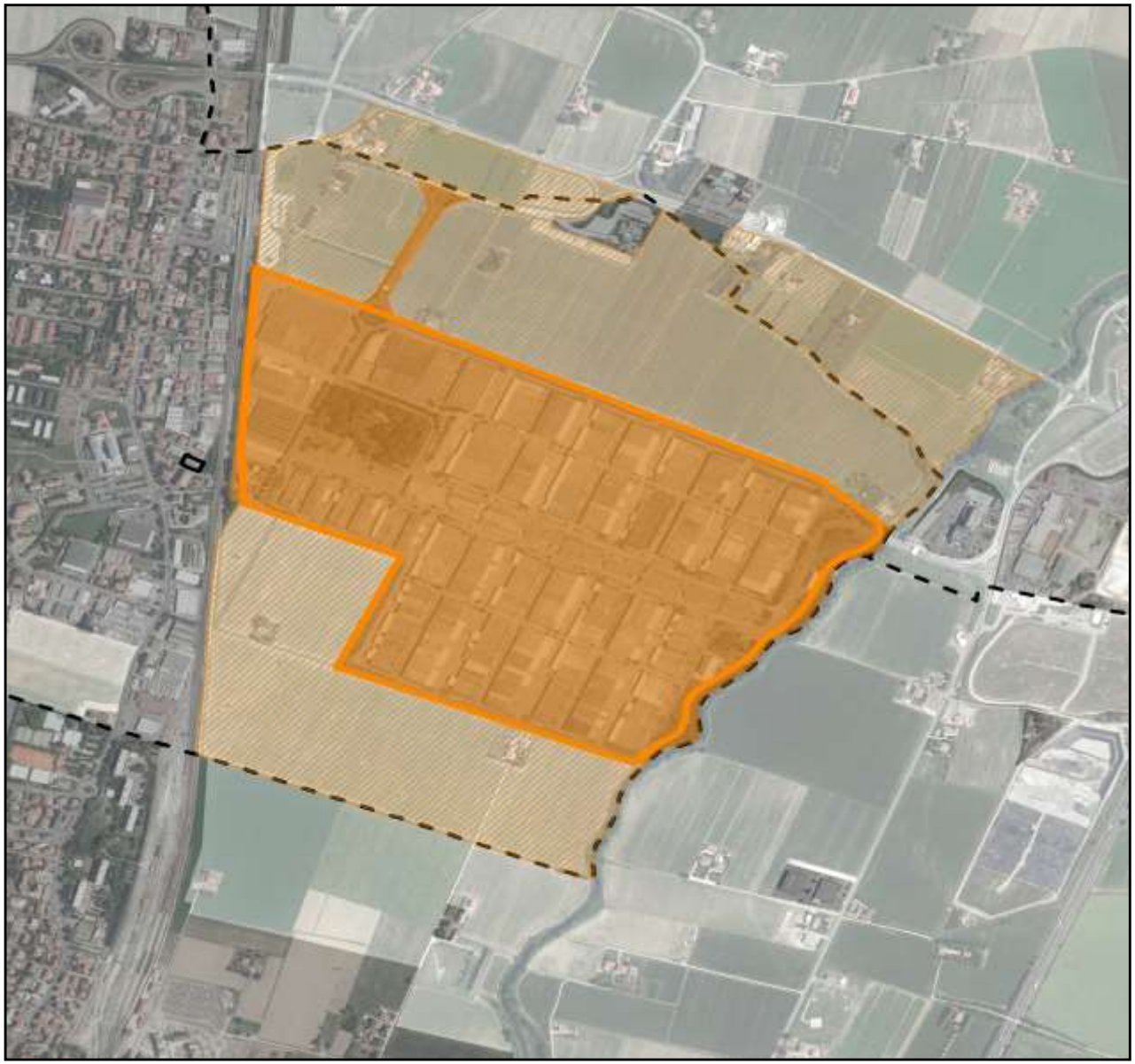
Assetto PSC - Polo funzionale esistente

Assetto PSC - Polo funzionale di nuovo insediamento

Piano Operativo Comunale

Territorio Urbanizzato Psc

Confini comunali



Polo funzionale PTCP

Assetto territoriale PSC
Polo funzionale esistente

VINCOLI PTCP

Sistema delle aree forestali

Discontinuità del sistema insediativo

Aree ad alta probabilità di inondazione

Alvei attivi e invasi dei bacini idrici

Fasce di pertinenza fluviale

Fasce di tutela fluviale

Aree di ricarica diretta

Aree di ricarica indiretta

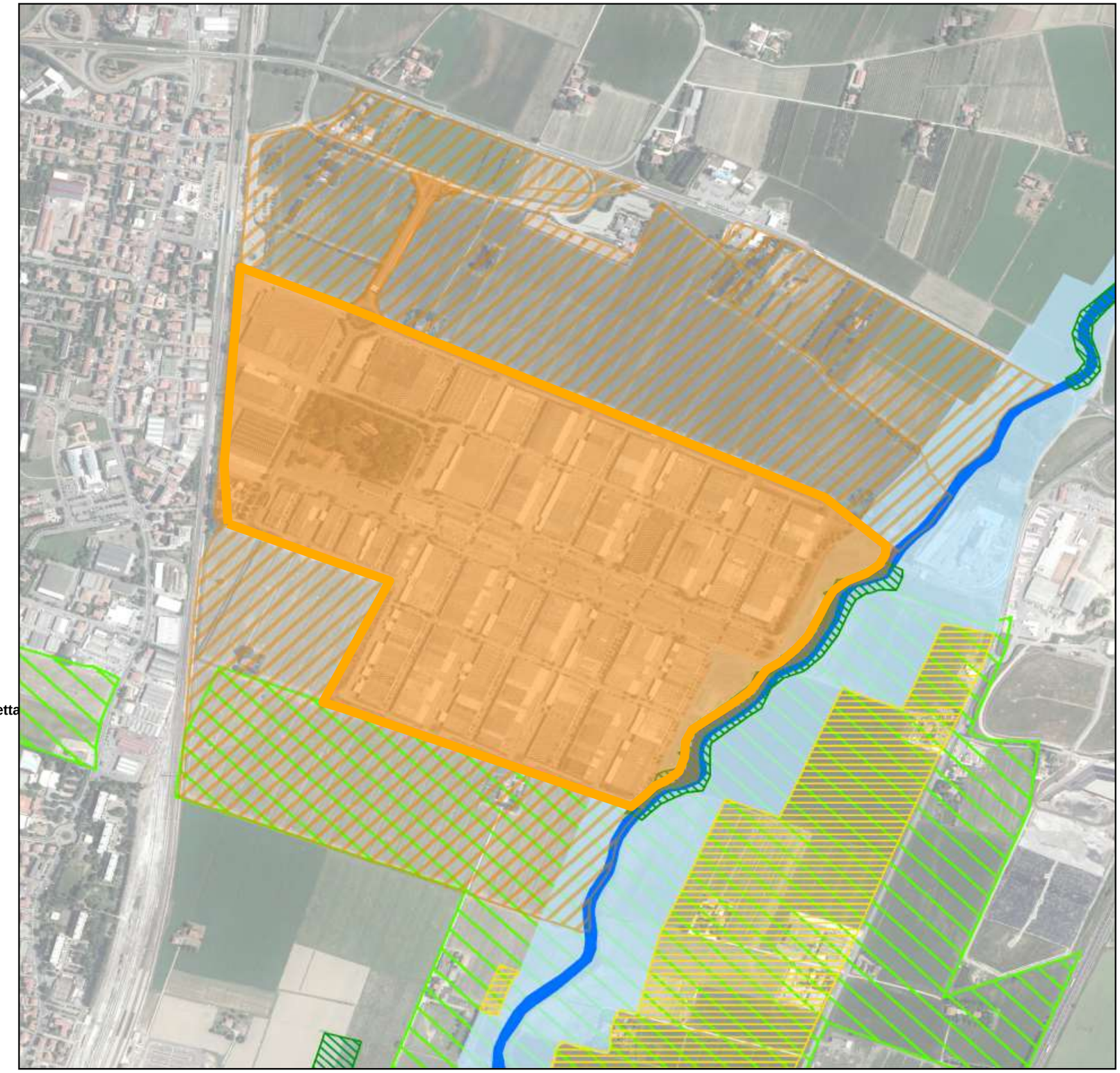
Zone a monte delle aree di ricarica diretta

Zone perifluviali

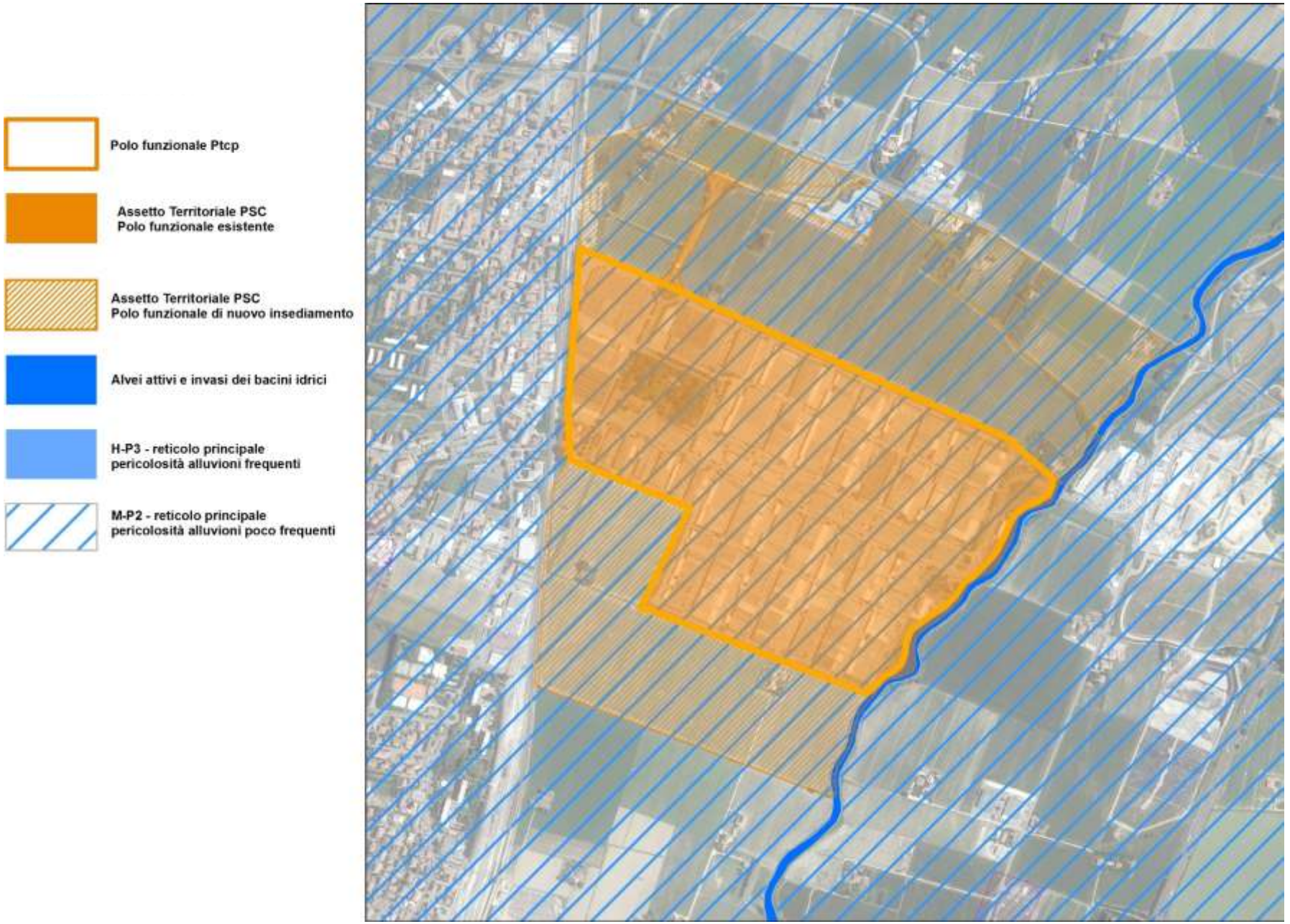
Terrazzi alluvionali

Aree a rischio di inondazione in caso di eventi di pioggia con tempo di ritorno di 200 anni

POLO FUNZIONALE CENTERGROSS – Vincoli ambientali



POLO FUNZIONALE CENTERGROSS – Interferenze PGRA



POLO FUNZIONALE CENTERGROSS – Analisi accessibilità

Polo funzionale Ptcp

PSC - Polo funzionale esistente

PSC - Polo funzionale di nuovo insediame

Rete TPM a regime
II Livello a regime (60')

Rete ciclabile per la mobilità quotidiana

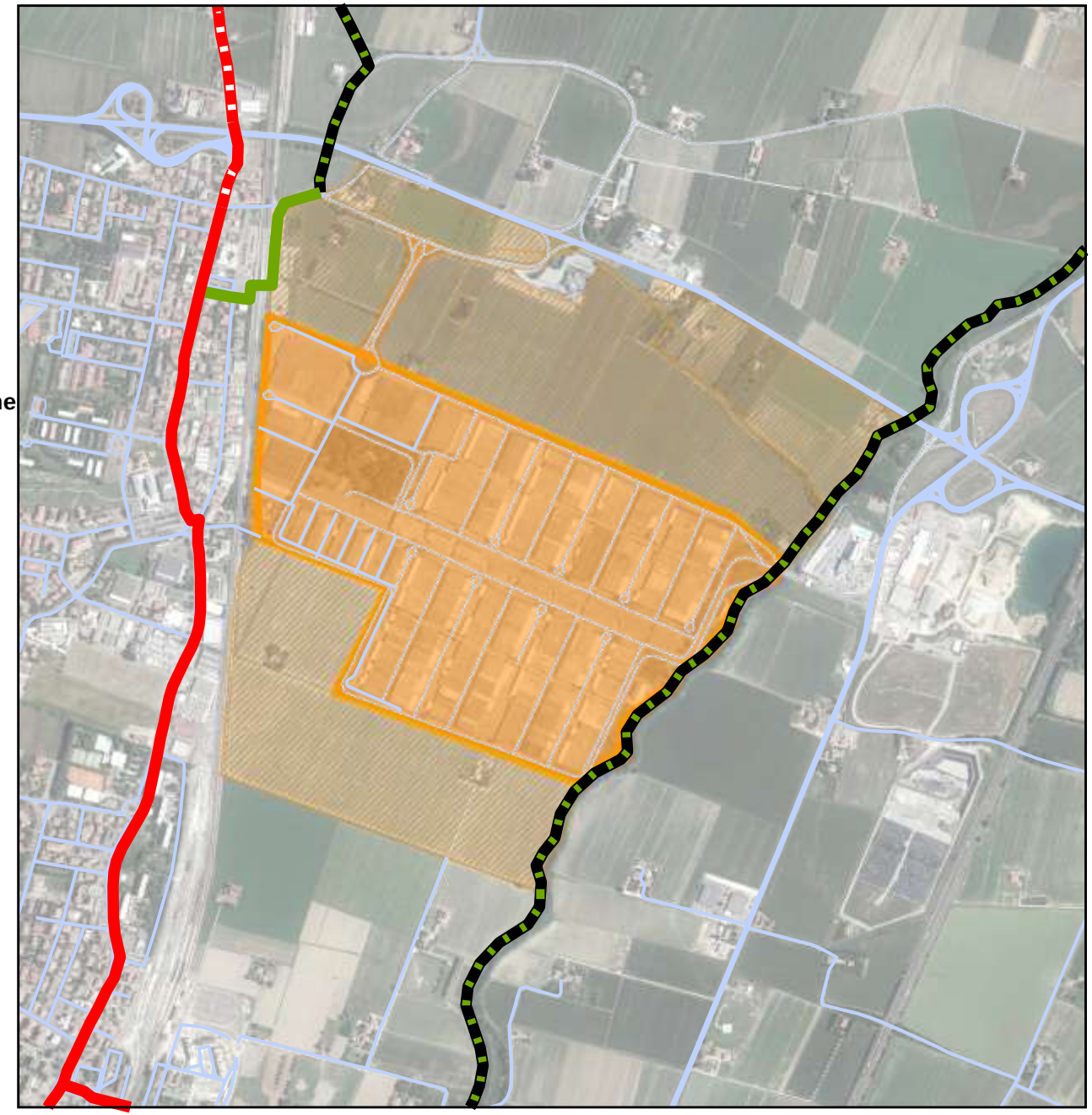
Rete strategica

Esistente

Finanziata/In corso di realizzazione

Da finanziare

Viabilità locale



DATI IDENTIFICATIVI POLO FUNZIONALE

Denominazione Polo **CENTERGROSS**
Comuni Interessati: **ARGELATO - BENTIVOGLIO**

Data compilazione 18/05/2020

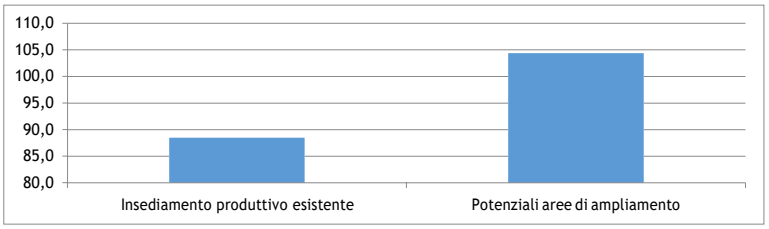
INQUADRAMENTO URBANISTICO TERRITORIALE

Data sottoscrizione Accordo Territoriale: **30/06/2011** Data approvazione PSC: **6/7/2011**

Ambiti PSC	ettari		ettari POC		ettari PP/PUA non attuati		ettari PP/PUA attuati	
		TOT		TOT		TOT		TOT
Tessuto consolidato	88,5	88,5						
Tessuto in corso di attuazione								
Nuove aree	104,4	104,4						
Tot.		**192,9**						

Aree disponibili (ettari)	ettari	TOT
Residui PP/PUA		
Residui POC		
Residui PSC	104,4	**104,4**

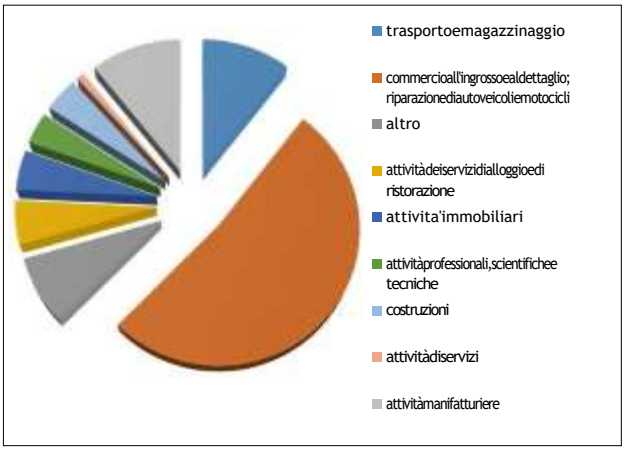
Sintesi	ettari	TOT
Insediamento produttivo esistente	88,5	88,5
Potenziali aree di ampliamento	104,4	104,4



CARATTERISTICHE IMPRESE AMBITO

Totale attività: **991**
Numero sedi primarie/secondarie **558**
Numero unità locali: **433**

CODICE ATECO 2007	N.	%
trasporto e magazzinaggio	104	10
commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli e motocicli	514	52
altro	81	8
attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	52	5
attivita' immobiliari	47	5
attività professionali, scientifiche e tecniche	37	4
costruzioni	41	4
attività di servizi	9	1
attività manifatturiere	106	11
Conta comp.	991	100



NOTE

POLO FUNZIONALE INTERPORTO – Inquadramento d'ambito

Polo funzionale Ptcp

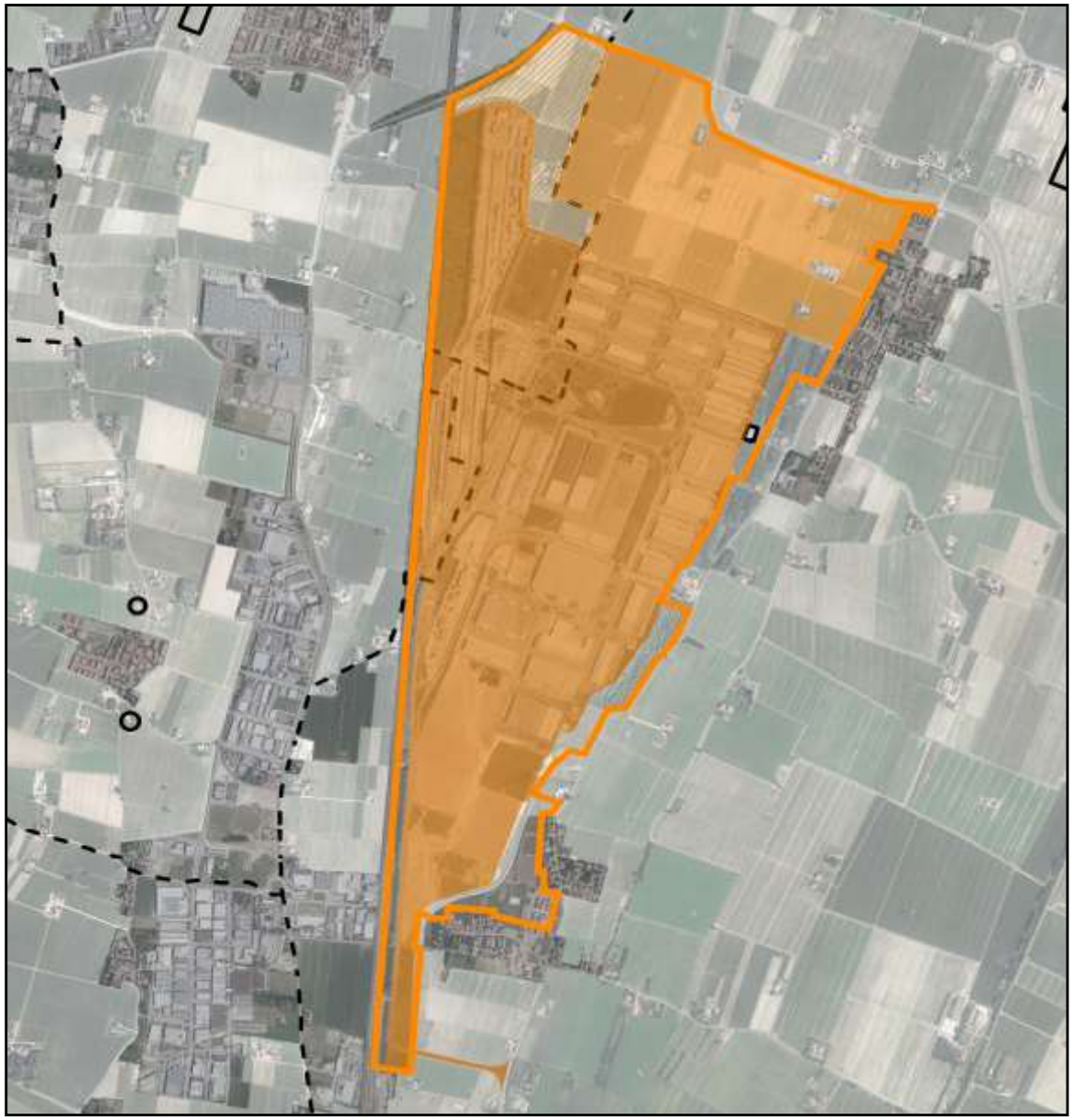
Assetto PSC - Polo funzionale esistente

Assetto PSC - Polo funzionale di nuovo insediamento

Piano Operativo Comunale

Territorio Urbanizzato Psc

Confini comunali



Polo funzionale PTCP

**Assetto territoriale PSC –
Polo funzionale esistente**

VINCOLI PTCP

Sistema delle aree forestali

Aree ad alta probabilità di inondazione

Alvei attivi e invasi dei bacini idrici

Fasce di pertinenza fluviale

Fasce di tutela fluviale

Aree di ricarica diretta

Aree di ricarica indiretta

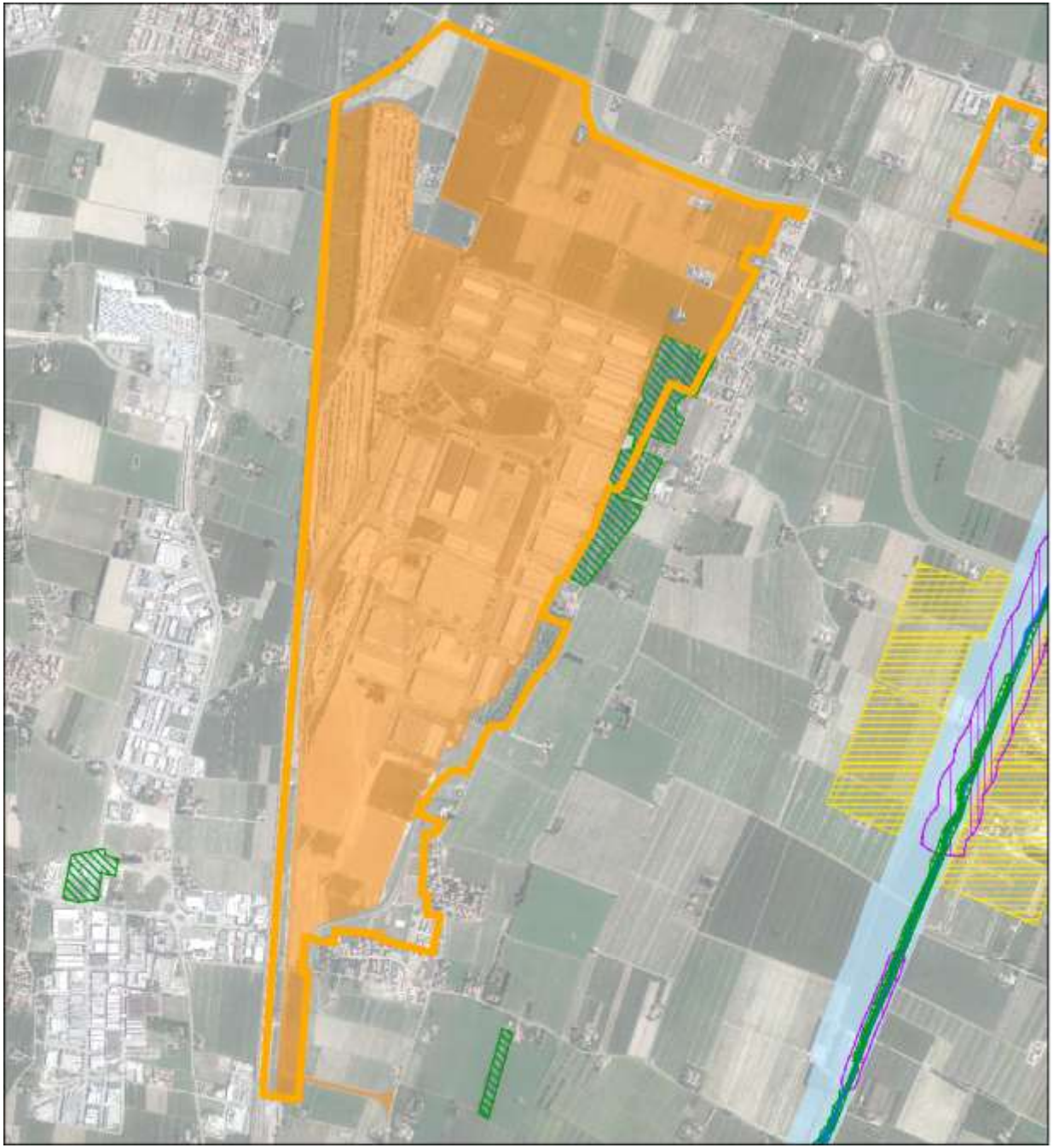
**Zone a monte delle aree
di ricarica diretta**

Zone perifluviali

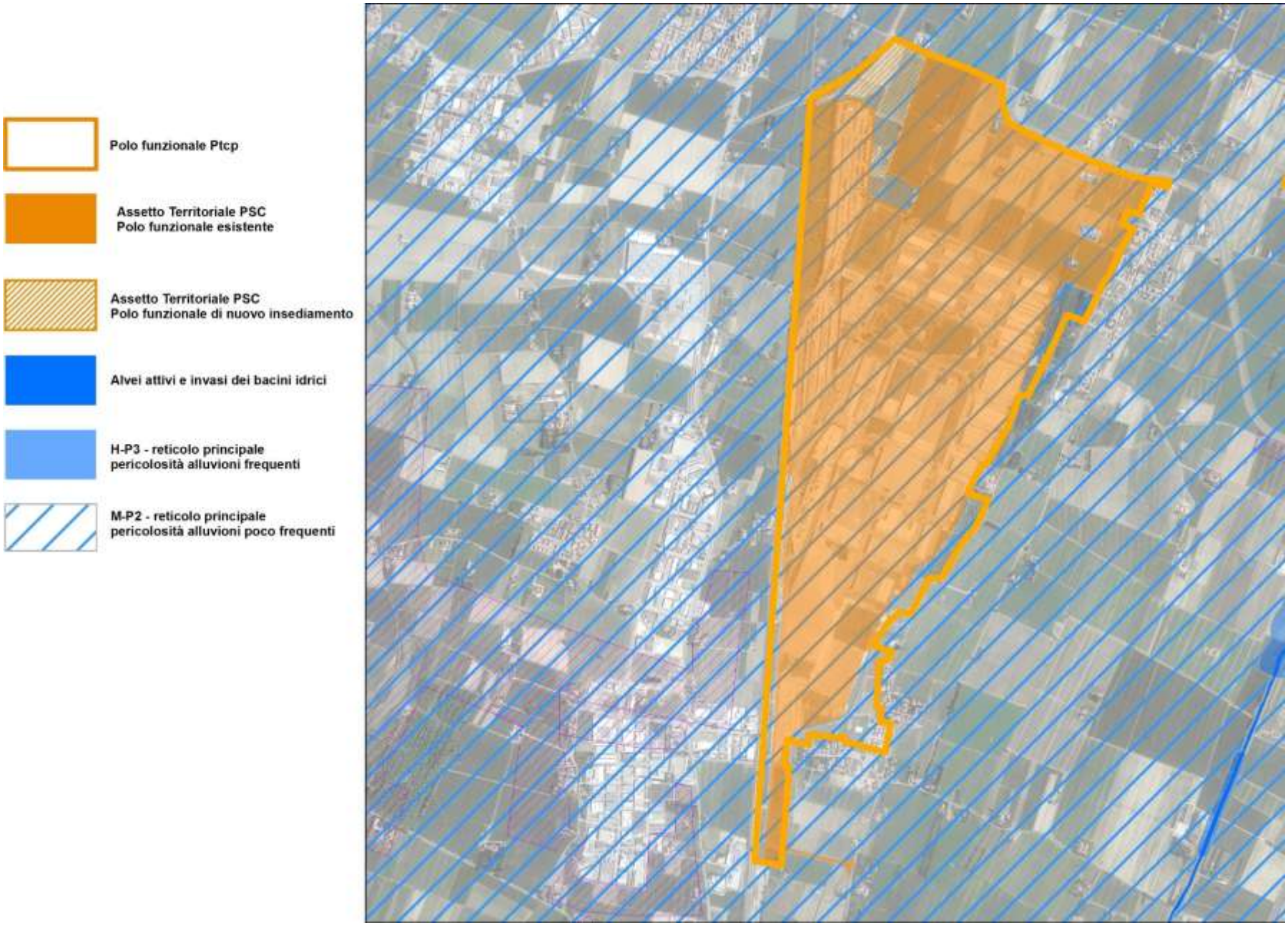
Terrazzi alluvionali

**Aree a rischio di inondazione in caso di
eventi di pioggia con tempo di ritorno
di 200 anni**

POLO FUNZIONALE INTERPORTO – Vincoli ambientali



POLO FUNZIONALE INTERPORTO – Interferenze PGRA



POLO FUNZIONALE INTERPORTO – Analisi accessibilità

Polo funzionale Ptcp

PSC - Polo funzionale esistente

PSC - Polo funzionale di nuovo insediamento

Rete TPM a regime
II Livello a regime (60')

Rete ciclabile per la mobilità quotidiana

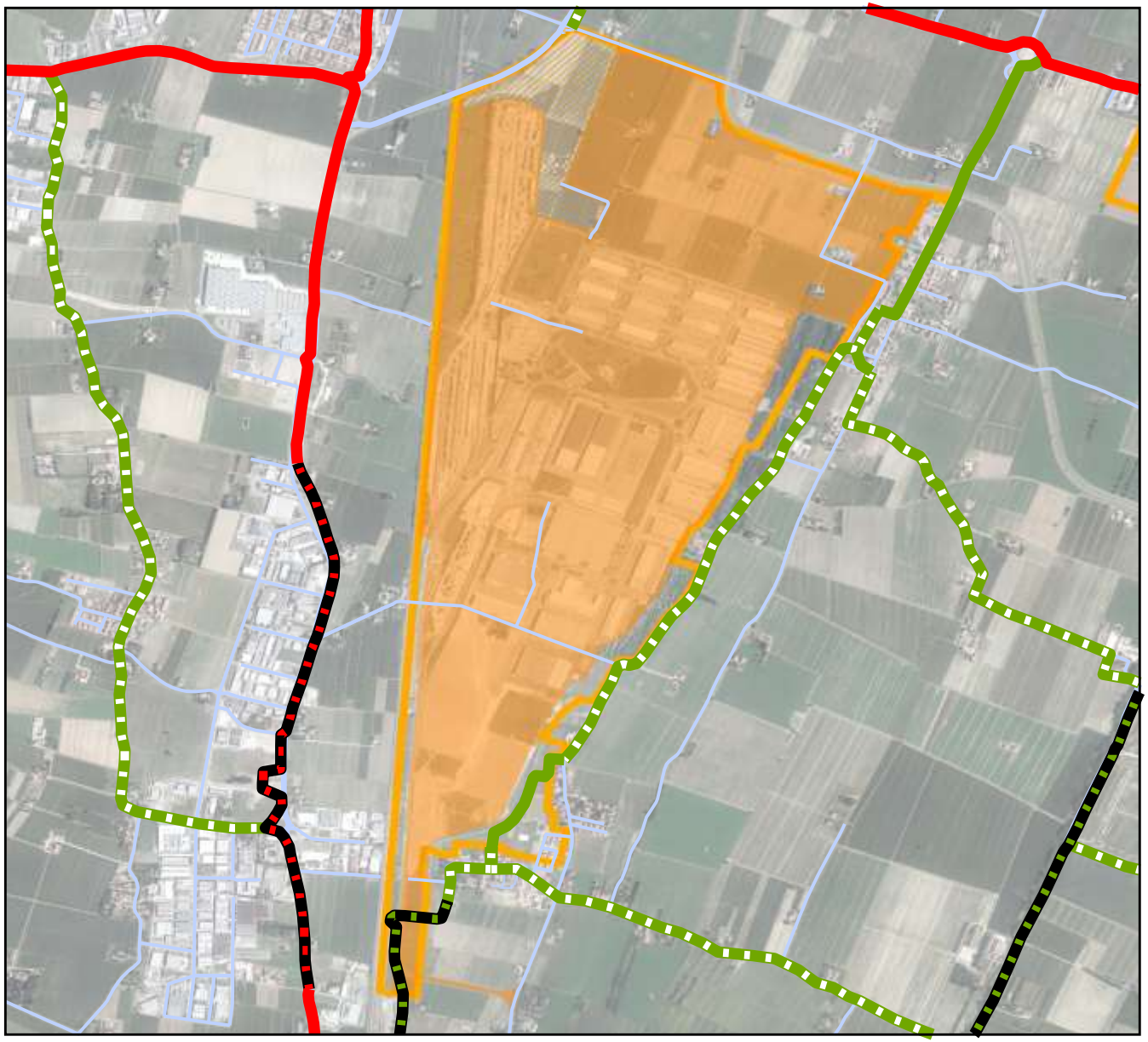
Rete strategica

Esistente

Finanziata/In corso di realizzazione

Da finanziare

Viabilità locale



DATI IDENTIFICATIVI POLO FUNZIONALE

Denominazione Polo **INTEROPORTO**
Comuni Interessati: **BENTIVOGLIO - SAN GIORGIO DI PIANO**

Data compilazione 18/05/2020

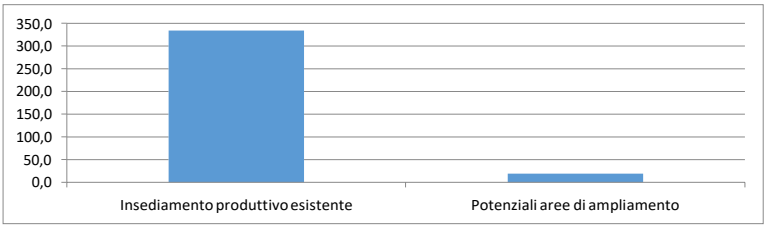
INQUADRAMENTO URBANISTICO TERRITORIALE

Data sottoscrizione Accordo Territoriale: **30/06/2011** Data approvazione PSC: **6/7/2011**

Ambiti PSC	ettari		ettari POC		ettari PP/PUA non attuati		ettari PP/PUA attuati	
		TOT		TOT		TOT		TOT
Tessuto consolidato	250,7	250,7						
Tessuto in corso di attuazione	82,6	82,6					82,63	82,63
Nuove aree					18,9	18,9		
Tot.		**333,3**				**18,9**		

Aree disponibili (ettari)	ettari	TOT
Residui PP/PUA		
Residui POC		
Residui PSC	18,9	**18,9**

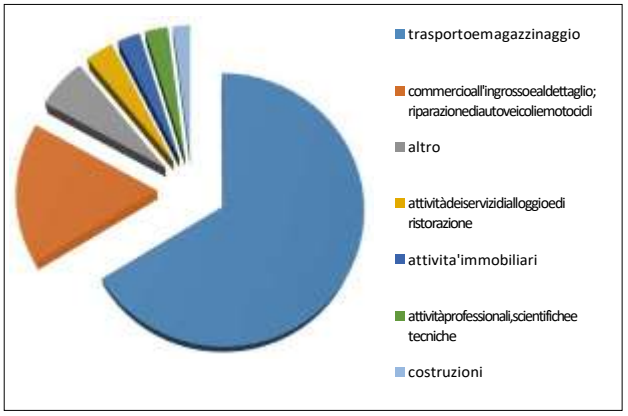
Sintesi	ettari	TOT
Insediamento produttivo esistente	333,3	333,3
Potenziali aree di ampliamento	18,9	18,9



CARATTERISTICHE IMPRESE AMBITO

Totale attività: **160**
Numero sedi primarie/secondarie **31**
Numero unità locali: **132**

CODICE ATECO 2007	N.	%
trasporto e magazzinaggio	98	61
commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli e motocicli	25	16
attività manifatturiere	12	8
altro	9	6
attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	5	3
attivita' immobiliari	4	3
attività professionali, scientifiche e tecniche	4	3
costruzioni	3	2
attività di servizi	-	-
Conta comp.	160	100

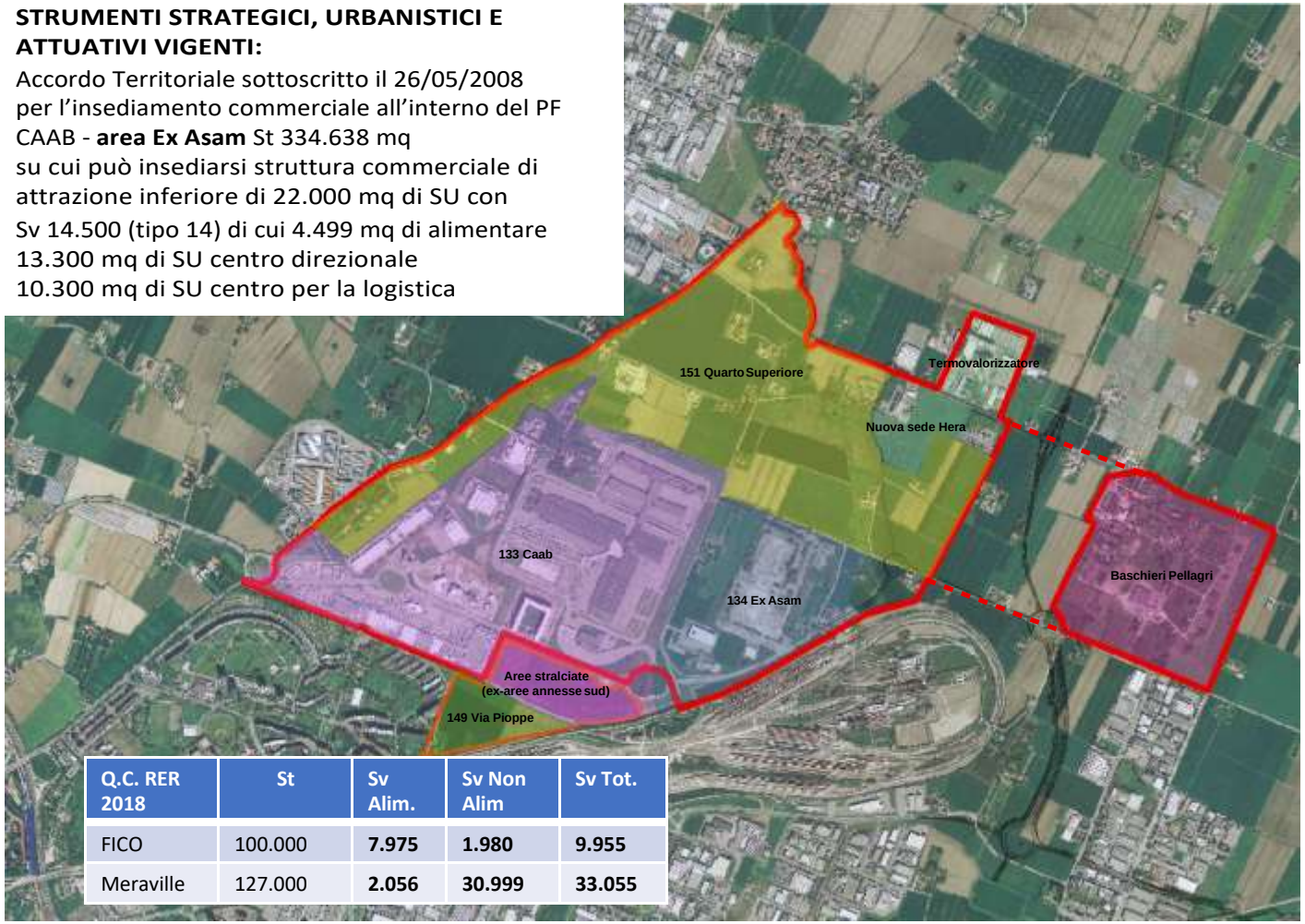


NOTE

POLO CAAB – CITTÀ SCAMBI, EX ASAM, UNIVERSITÀ DI AGRARIA, MERAVILLE, FICO, CENTRO AGRO ALIMENTARE, BUSINESS PARK

ORIGINE DEL DATO:
Art. 9.4 PTCP e Art. 9.5 PTCP/POIC

STRUMENTI STRATEGICI, URBANISTICI E ATTUATIVI VIGENTI:
Accordo Territoriale sottoscritto il 26/05/2008 per l'insediamento commerciale all'interno del PF CAAB - **area Ex Asam** St 334.638 mq
su cui può insediarsi struttura commerciale di attrazione inferiore di 22.000 mq di SU con
Sv 14.500 (tipo 14) di cui 4.499 mq di alimentare
13.300 mq di SU centro direzionale
10.300 mq di SU centro per la logistica



Q.C. RER 2018	St	Sv Alim.	Sv Non Alim	Sv Tot.
FICO	100.000	**7.975**	**1.980**	**9.955**
Meraville	127.000	**2.056**	**30.999**	**33.055**

PUG di Bologna: approfondimenti conoscitivi

Il PUG lo inquadra fra i Poli metropolitani integrati per grandi eventi e sport, con lo Stadio e la Fiera, con forte attrattività ed elevata specializzazione funzionale o più funzioni strategiche o servizi di alta specializzazione economica, scientifica, culturale, sportiva, ricreativa e della mobilità



PUG di Bologna: profilo e conoscenza

Ex Asam per concentrazione configura un'elevata specializzazione commerciale. Il PUG conferma l'area idonea all'insediamento commerciale di attrazione di livello inferiore già prevista dal PSC. Analisi sull'accessibilità ai poli metropolitani collegamenti tpm, cicolpedonali, rafforzamento delle infrastrutture in adiacenza ed un'integrazione dei sistemi ambiente, insediativo, mobilità e qualità urbana.

OBIETTIVI E POLITICHE FUTURE:

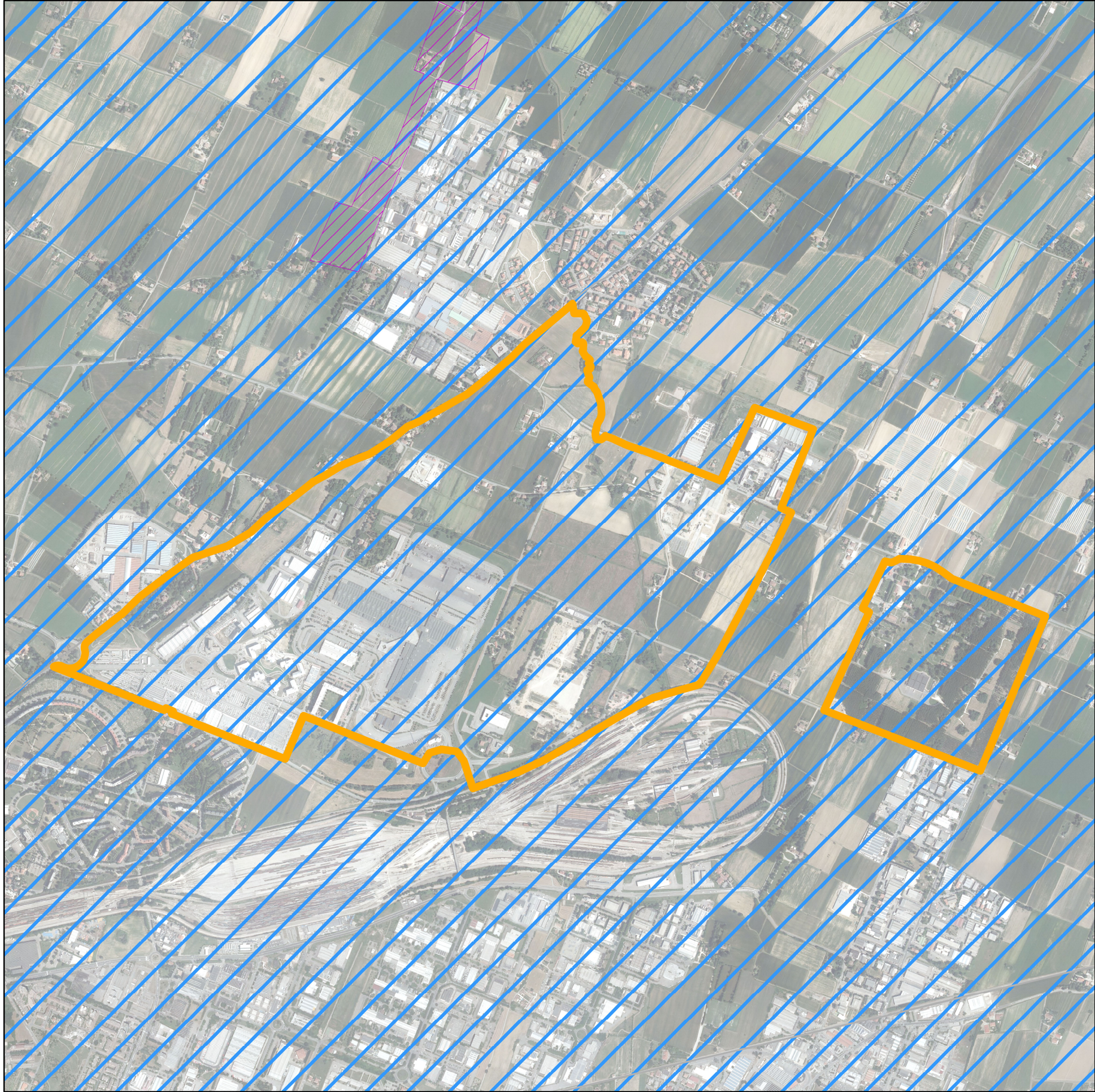
Gli obiettivi della trasformazione sono il recupero e la riqualificazione di un'area dismessa con insediamenti di funzioni commerciali direzionali e di servizio di rango comunale attraverso nuovo AT per nuove strategie di livello sovraordinato o che necessitino di coordinamento fra gli Enti.

POLO FUNZIONALE
CAAB

INTERFERENZE PGRA

Polo funzionale Ptcp

M-P2 - reticolo principale pericolosità alluvioni poco frequenti

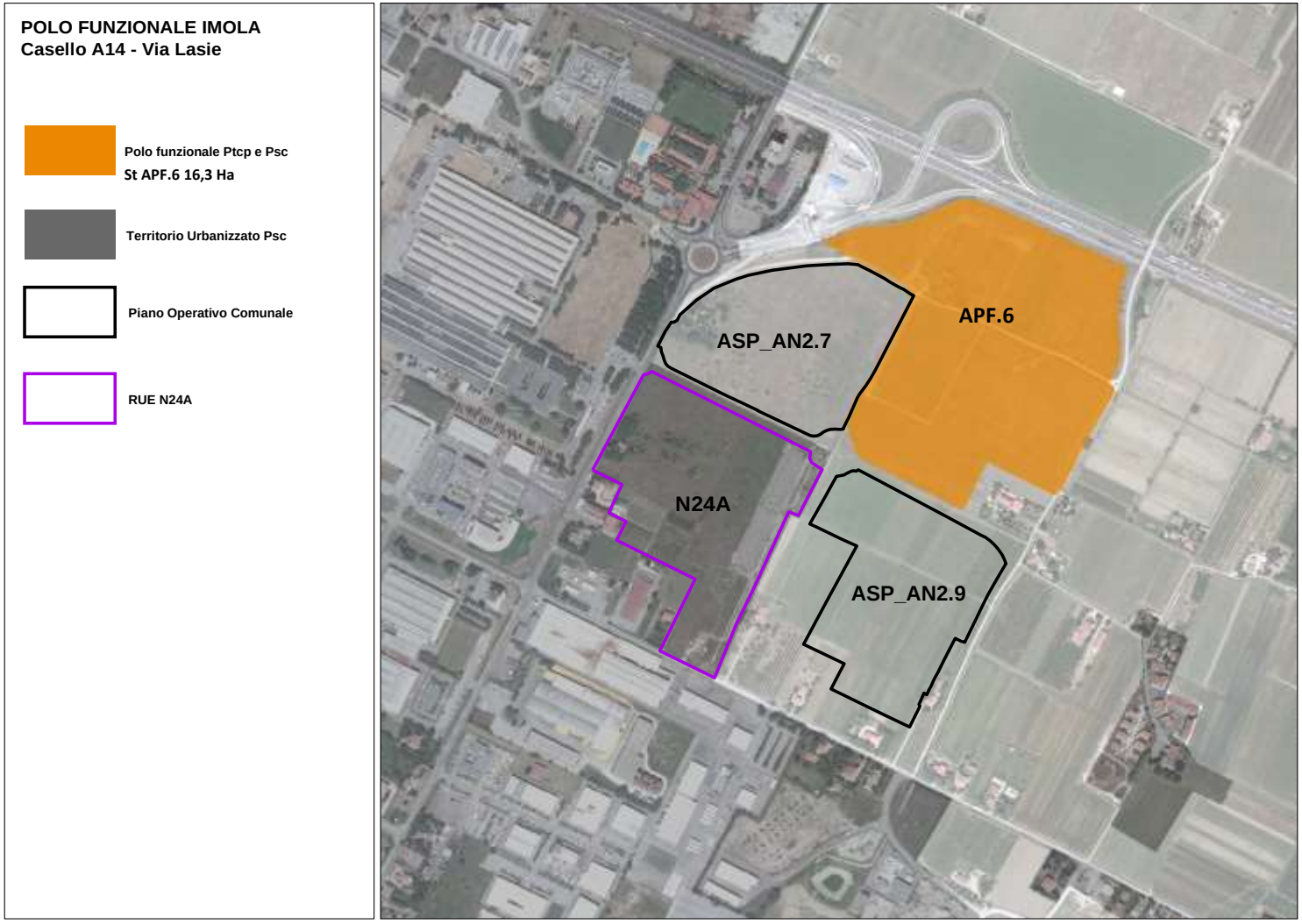


POLO FUNZIONALE A14-Lasie IMOLA inquadramento d'ambito

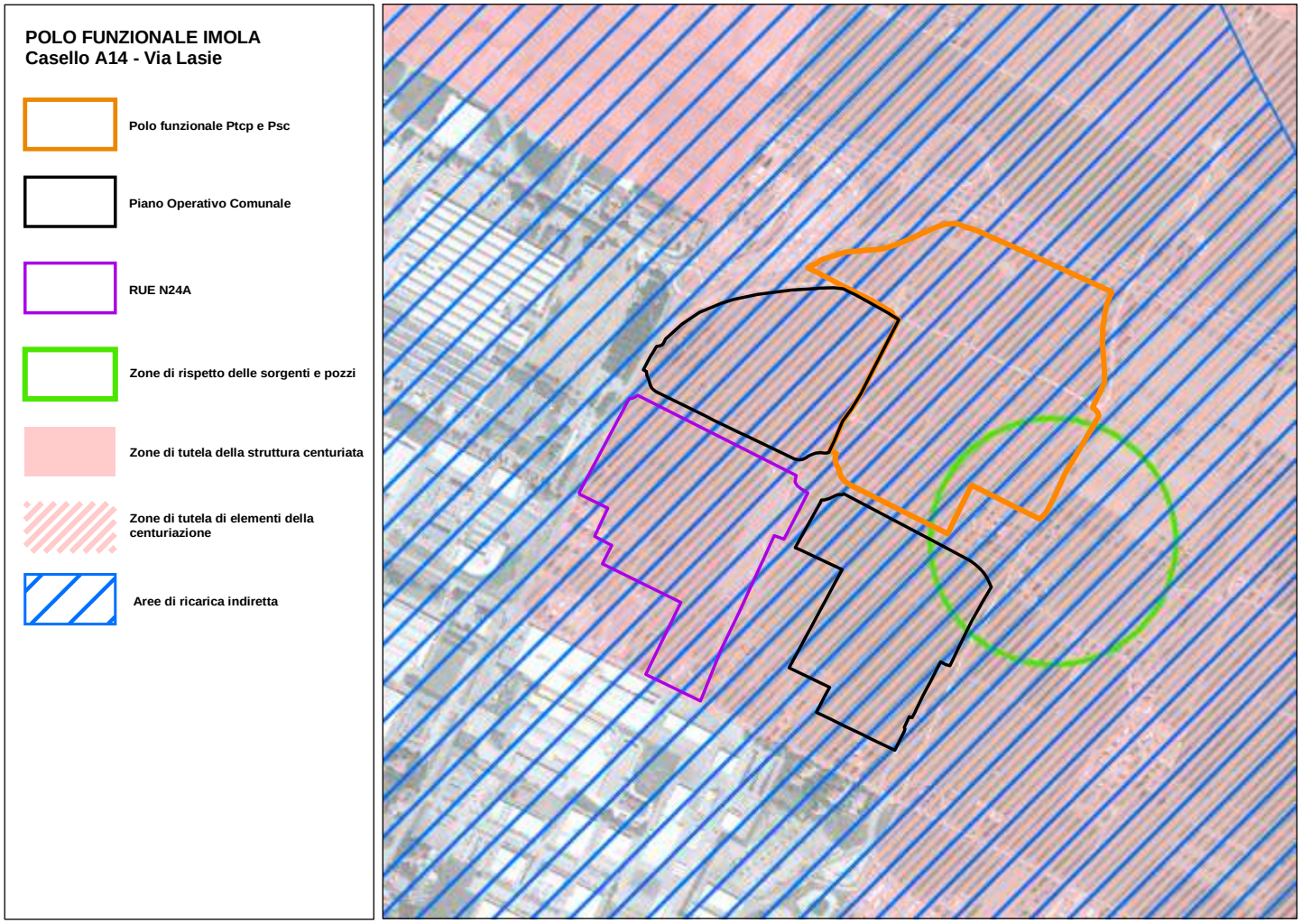
ORIGINE DEL DATO:
Art. 9.5 PTCP/POIC

STRUMENTI STRATEGICI, URBANISTICI E ATTUATIVI VIGENTI:
Il 4/06/2009 è stato sottoscritto Accordo Territoriale per l'insediamento di un esercizio cinematografico di livello sovracomunale (9 sale) per 48.000 mq di Su e una grande struttura di vendita non alimentare max 26.000 Sv.
E' stato istituito un tavolo tecnico per la realizzazione del nuovo polo mix funzionale Via Lasie
ASP_AN2.7 - St 7.5 Ha ammessa 7.347 Sv
ASP_AN2.9 - St 8,1 Ha ammessa 5.000 Sv
N24A - St 9,1 Ha ammessa 5.000 Sv

OBIETTIVI E POLITICHE FUTURE:
Nuovo AT finalizzato a riorganizzare l'area che contempli l'intero quadrante e ne dimostri la sostenibilità in materia di trasporto pubblico, infrastrutturale e ciclabilità



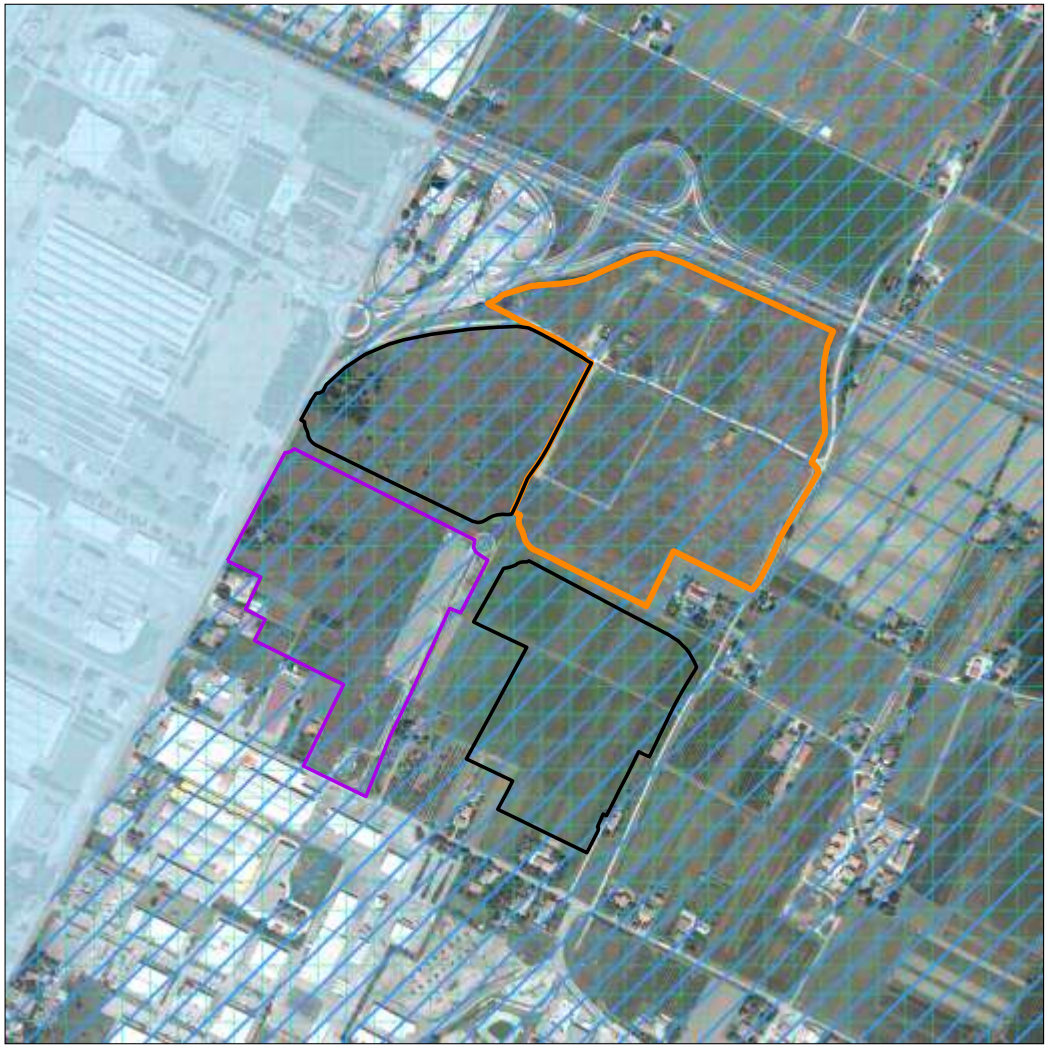
POLO FUNZIONALE A14-Lasie IMOLA tutele ambientali



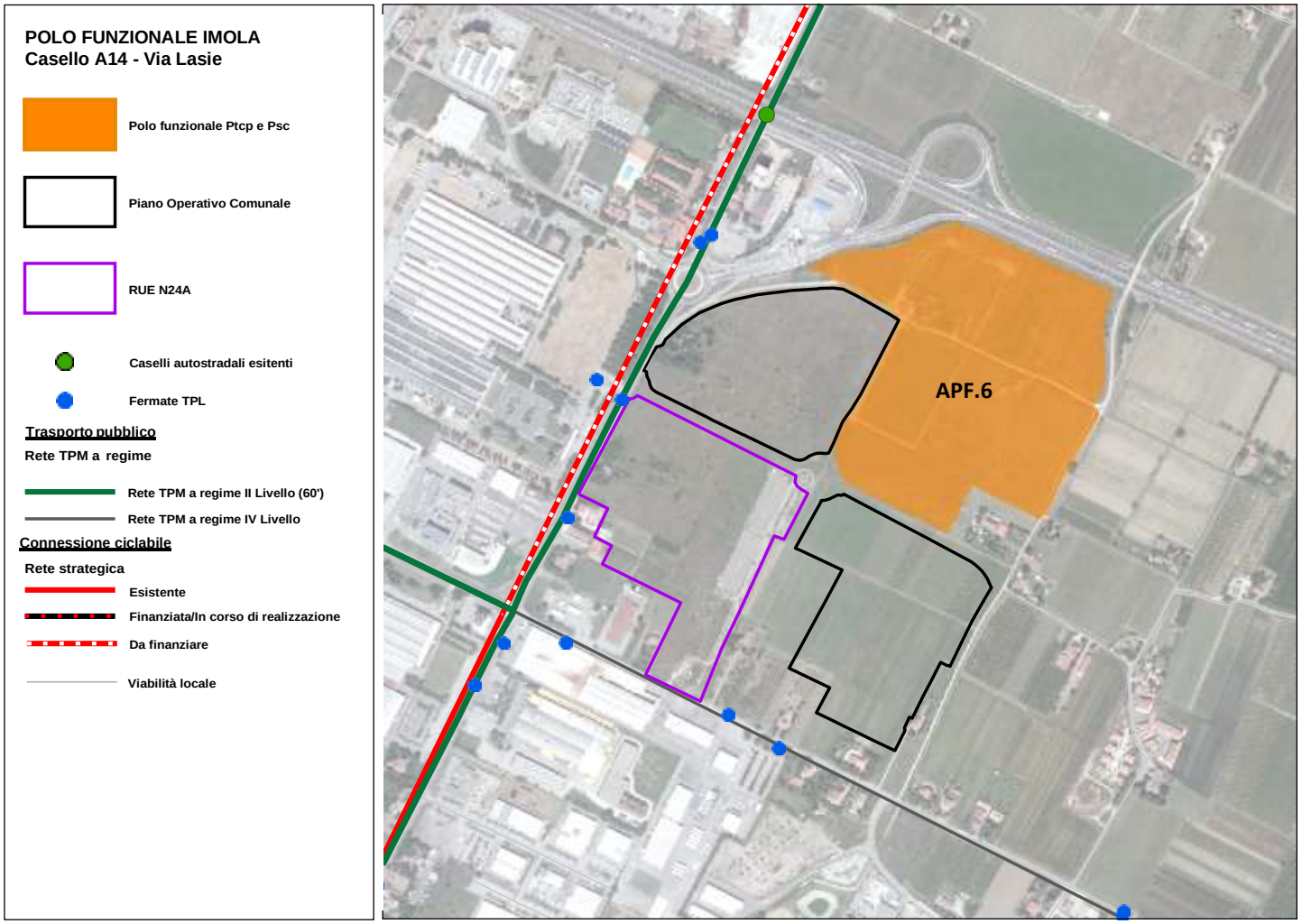
POLO FUNZIONALE A14-Lasie IMOLA tutele ambientali PGRA

POLO FUNZIONALE IMOLA
Casello A14 - Via Lasie

- Polo funzionale Ptcp e Psc
- Piano Operativo Comunale
- RUE N24A
- P1-L - reticolo principale pericolosità alluvioni rare
- M-P2 - reticolo principale pericolosità alluvioni poco frequenti
- M-P2 - reticolo secondario di pianura pericolosità alluvioni poco frequenti



POLO FUNZIONALE A14-Lasie IMOLA accessibilità



POLI FUNZIONALI SISTEMA OSPEDALIERO

Individuazione nel PTCP (ai sensi dell'art. 26 LR n. 20/200) come Polo Funzionale cat. F (*poli tecnologici, università e centri di ricerca scientifica*)

STRUMENTI STRATEGICI, URBANISTICI E ATTUATIVI VIGENTI

Inquadramento: è un sistema costituito dai poli ospedalieri Ospedale Bellaria, Ospedale Maggiore, Policlinico Sant'Orsola-Malpighi, Istituto Ortopedico Rizzoli, tutte strutture dedicate alla ricerca e alla cura di altissimo livello, di rilevanza sovracomunale e nazionale.
Gli ospedali esercitano una forte attrattività di persone e mezzi da un bacino di utenza di carattere sovracomunale, regionale e nazionale.

Strumenti attuativi

Per il **Policlinico S.Orsola - Malpighi** è stato sottoscritto un **Accordo territoriale** tra Provincia, Comune di Bologna, Azienda Ospedaliera S.Orsola-Malpighi, Alma Mater Studiorum Università di Bologna e Regione Emilia Romagna sottoscritto il **15 ottobre 2002**, che stabiliva nuovi interventi per una Su massima pari a circa 187.411 mq; ad oggi la Su risulta realizzata (Polo Tecnologico, Polo Chirurgico, Polo Cardiologico Cardiochirurgico).

Per gli altri ospedali non sono stati sottoscritti accordi.

Previsioni PSC/RUE/POC

La perimetrazione dell'Ambito storico specializzato n. 18 "**Complesso ospedaliero Policlinico Sant'Orsola-Malpighi**" (Situazione Mazzini, Quartiere San Donato-San Vitale) nel PSC deriva dal PTCP.

Il RUE definisce una Su massima pari a circa 187.411 mq, la quale risulta realizzata.

Con DCC n. 389 del 12 dicembre 2016 è stato approvato il POC Attrezzature e Industrie insalubri, scheda P-1, relativo al Polo Oncologico - Ematologico S.Orsola-Malpighi, che prevedeva un incremento di Su pari a 6.955 mq, di cui 6.675 mq destinati al Polo Oncologico - Dipartimento ad Attività Pubblico-Privata (D.A.P.P.) e 280 mq al Polo Cardio-Toraco-Vascolare – Edificio Storico ex-Oculistica, confermando la destinazione dell'Ambito ad uso ospedaliero e universitario.

Anche la perimetrazione degli ospedali Bellaria, Maggiore e Rizzoli nel PSC di Bologna deriva da quella del PTCP.

L'**Ospedale Bellaria** è classificato nel PSC come Ambito di trasformazione, i cui obiettivi sono legati alla riqualificazione delle strutture ospedaliere per corrispondere al tipo di servizio richiesto e al potenziamento e sviluppo di altre attività sanitarie e assistenziali.

Per l'**Ospedale Maggiore** i principali obiettivi del PSC sono: riorganizzare e riqualificare l'assistenza sanitaria adeguando le strutture ospedaliere al tipo di servizio richiesto e realizzare un parcheggio pubblico interrato per liberare e valorizzare le aree libere esterne.

La disciplina dell'art. 12 del POC AII, in vigore dall'11 gennaio 2017, definisce le indicazioni normative specifiche dettagliando le caratteristiche dell'intervento in termini di prestazioni richieste, capacità insediativa, infrastrutture e dotazioni.

L'**Istituto Ortopedico Rizzoli** rientra nella Scheda n. 20 e 21 degli Ambiti Storici Specializzati, che comprende il Complesso militare S. Annunziata-Staveco, Convento di S. Michele in Bosco e Istituto ortopedico Rizzoli Le trasformazioni della parte di città inclusa in questo Ambito devono realizzare, nel loro insieme, una nuova porta di accesso alla collina, mediante la rifunzionalizzazione e il recupero degli edifici di interesse storico per la realizzazione di nuove attrezzature e spazi di uso collettivo, secondo le strategie della Città della Collina.

L'art. 17 – Ex Staveco - delle norme del POC RPP riprende le indicazioni generali indicate nel PSC, stabilendo i indirizzi specifici relativi ad accessi pedonali, sistema dei percorsi ciclabili e pedonali interni e in generale a percorsi di integrazione con l'area circostante.

STRATEGIE E POLITICHE FUTURE

Tutti gli insediamenti necessitano di potenziamenti qualitativi delle strutture per le attività loro connesse (universitarie, ospedaliere, diagnostiche) e per poter meglio rispondere ai bisogni assistenziali degli utenti. Si rivelano altresì necessari interventi volti al miglioramento dei sistemi della mobilità e dell'accessibilità e conseguenti incrementi di verde pubblico, anche in vista di una maggiore qualità ambientale ospedaliera.

Saranno necessari nuovi Accordi Territoriali per condividere e coordinare interventi finalizzati al miglioramento dell'accessibilità e della mobiltà.

Previsioni PUG Bologna (Poli metropolitani integrati, centri di eccellenza sanitaria)

Il Comune promuove il processo di integrazione tra l'Azienda Sanitaria Locale di Bologna, l'Azienda Ospedaliero Universitaria Sant'Orsola – Malpighi e l'Istituto Ortopedico Rizzoli. Il processo è stato avviato con un accordo di programma condiviso nel giugno 2017 da Regione Emilia Romagna, Università di Bologna e Conferenza territoriale socio sanitaria metropolitana e si propone di razionalizzare le reti ospedaliere, sviluppare una maggiore caratterizzazione delle vocazioni degli ospedali dell'intera Area metropolitana, contemperare al meglio gli obiettivi assistenziali con le funzioni dell'Università e favorire la capacità di trasferire in tempi rapidi i risultati della ricerca sul piano assistenziale.

Centri di eccellenza sanitaria

Strategia urbana	3 - Attrattività e lavoro
Obiettivo	3.3 Sostenere la qualificazione dei poli metropolitani integrati in luoghi da abitare inseriti nel contesto
Azione	3.3 d Centri di eccellenza sanitaria: sostenere il processo di adeguamento delle strutture ai mutamenti sociali e ambientali, migliorando le condizioni di accessibilità
Tipologia di intervento	Politiche urbane



1 Policlino S. Orsola - Malpighi
2 Ospedale Maggiore Carlo Alberto Pizzardi
3 Ospedale Bellaria
4 Istituto Ortopedico Rizzoli

POLI FUNZIONALI
SISTEMA OSPEDALIERO

Polo funzionale Ptcp

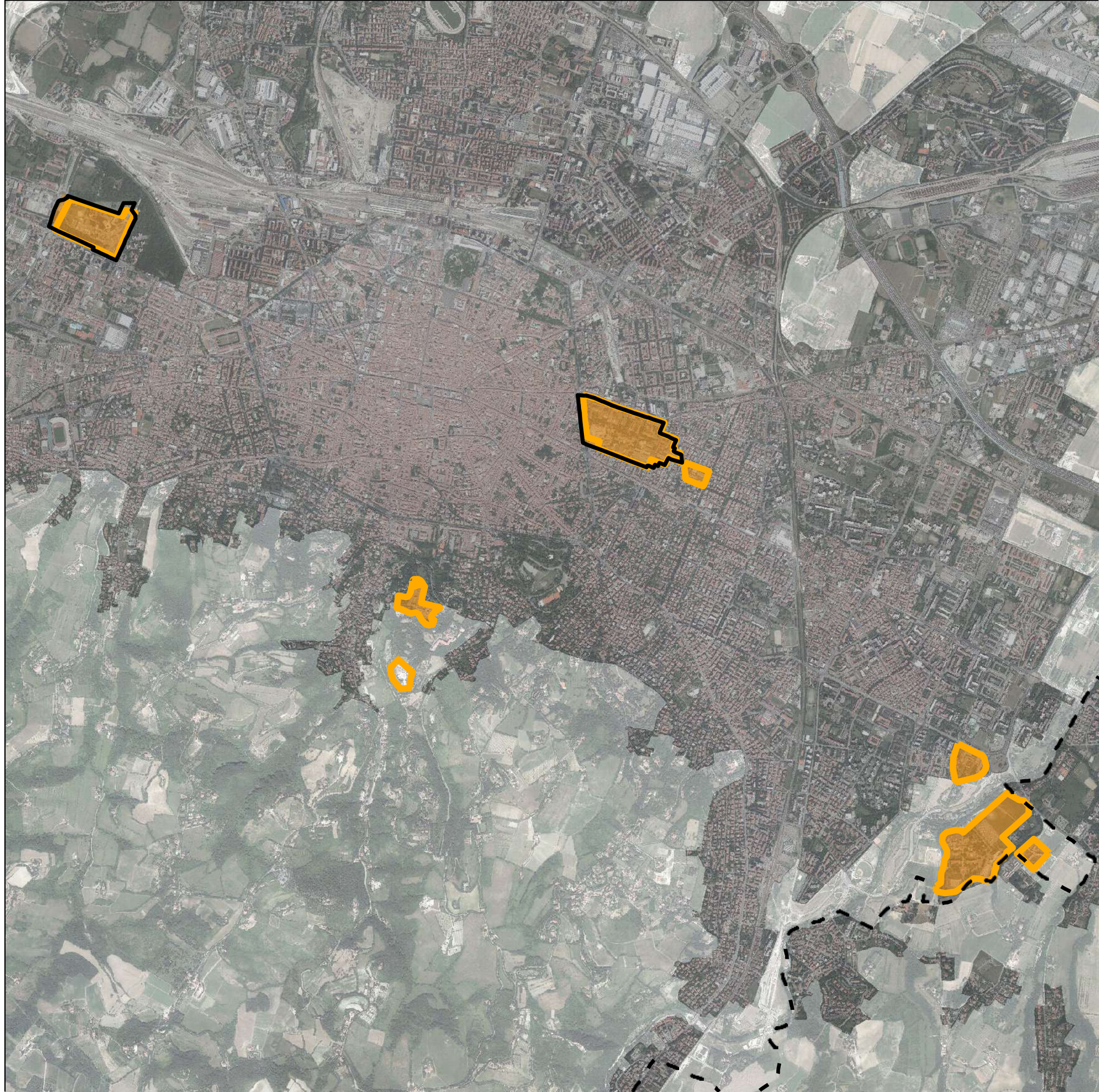
Assetto PSC

Polo funzionale esistente

Piano Operativo Comunale

Territorio Urbanizzato PSC

Confine comunale



POLI FUNZIONALI
SISTEMA OSPEDALIERO

VINCOLI PTCP

Polo funzionale Ptcp

PSC - Polo funzionale esistente

Confine comunale

Sistema delle aree forestali

Alvei attivi e invasi dei bacini idrici

Fasce di pertinenza fluviale

Fasce di tutela fluviale

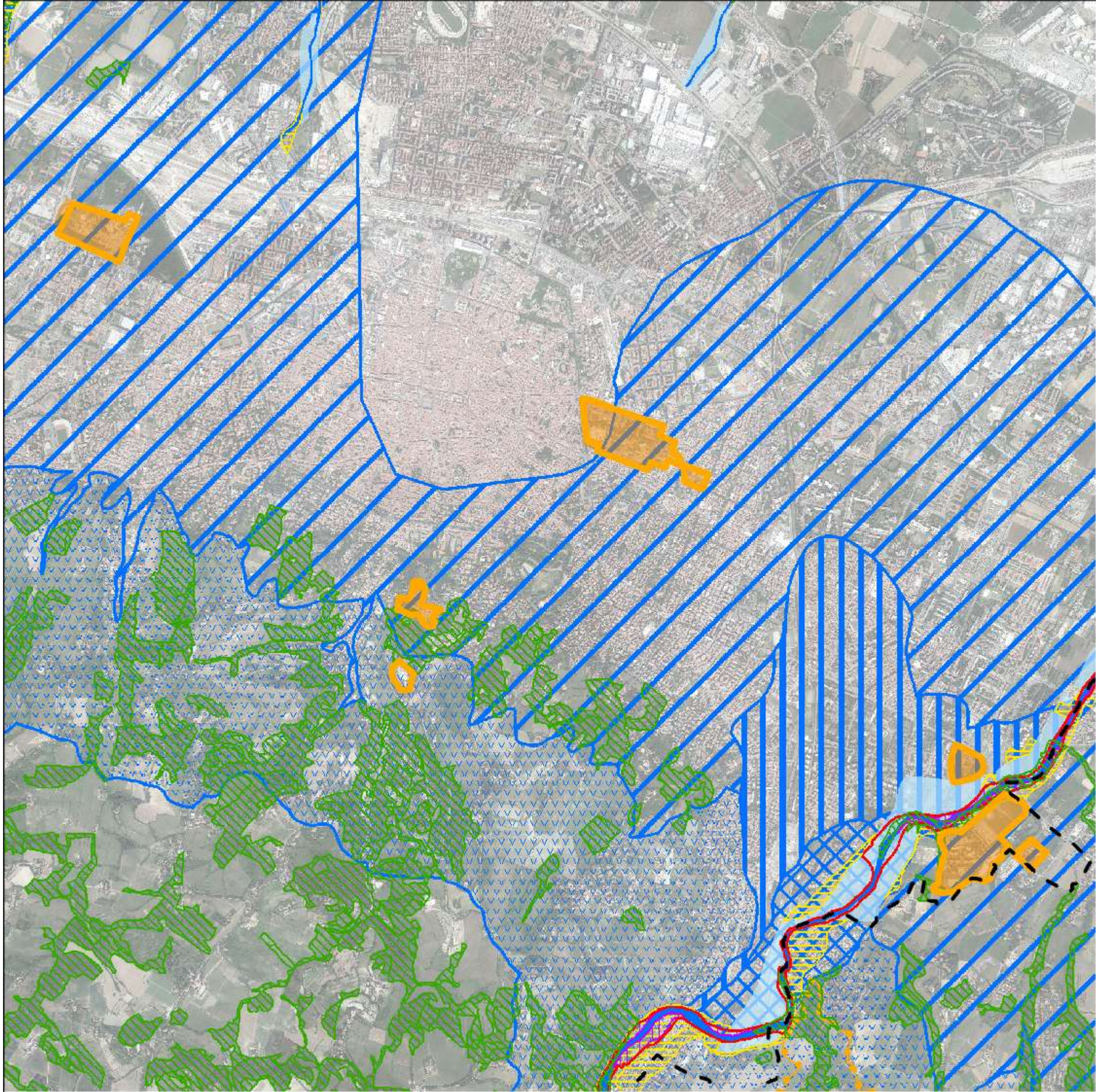
Aree di ricarica indiretta

Aree di ricarica diretta

Zone a monte delle aree di ricarica diretta

Zone perifluviali

Aree ad alta probabilità di inondazione



POLI FUNZIONALI
SISTEMA OSPEDALIERO

INTERFERENZE PGRA

Polo funzionale Ptcp

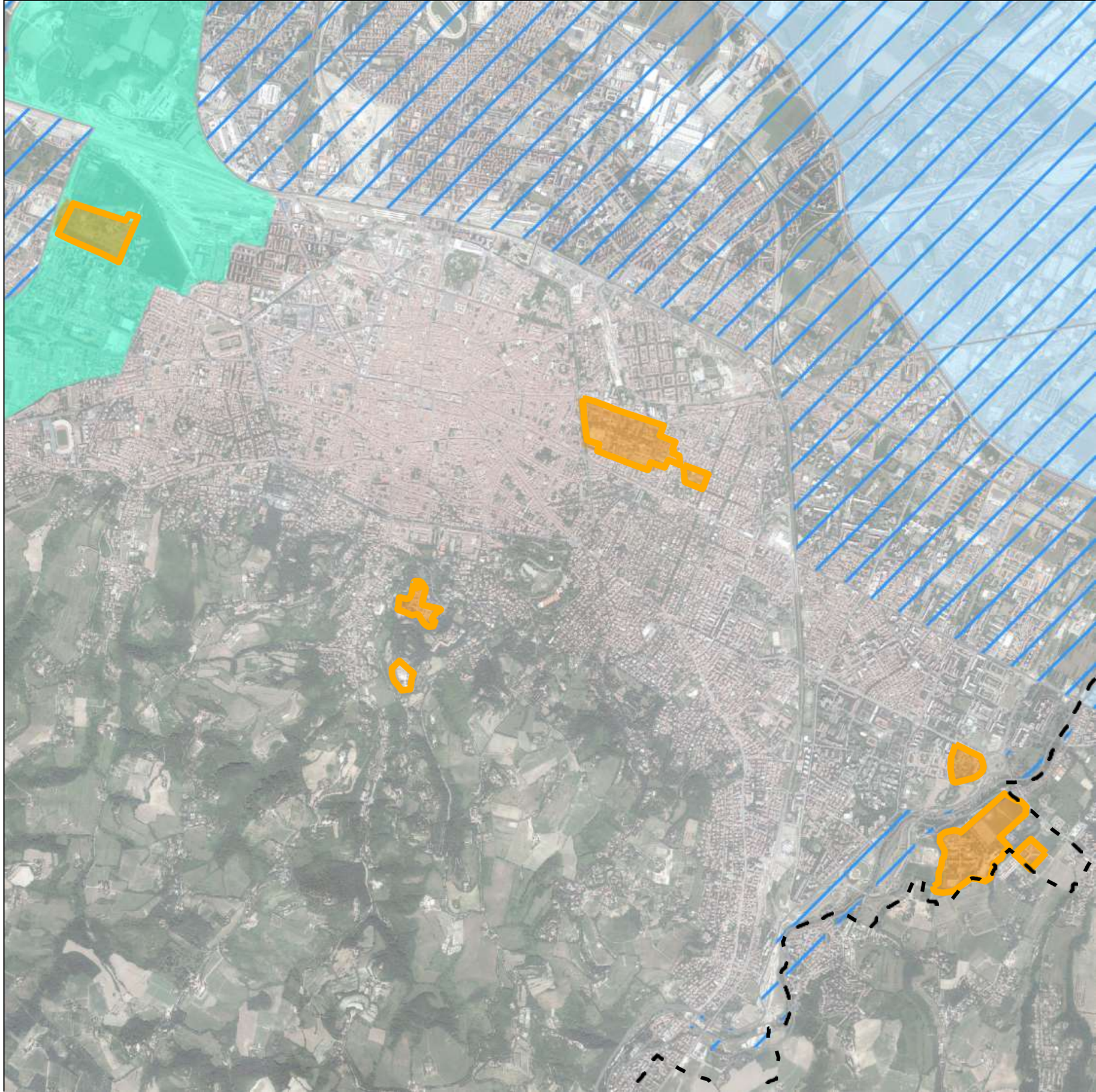
PSC - Polo funzionale esistente

Confine comunale

M-P2 - reticolo principale
pericolosità alluvioni poco frequenti

M-P2 - reticolo secondario di pianura
pericolosità alluvioni poco frequenti

L-P1 - reticolo principale
pericolosità alluvioni rare



POLI FUNZIONALI
SISTEMA OSPEDALIERO BOLOGNA
ANALISI ACCESSIBILITA'

Polo funzionale Ptcp

PSC - Polo funzionale esistente

Confine comunale

Centri di mobilità

Stazioni e Fermate esistenti

Rete ciclabile per la mobilità quotidiana

Rete strategica

Esistente

Finanziata/In corso di realizzazione

Da finanziare

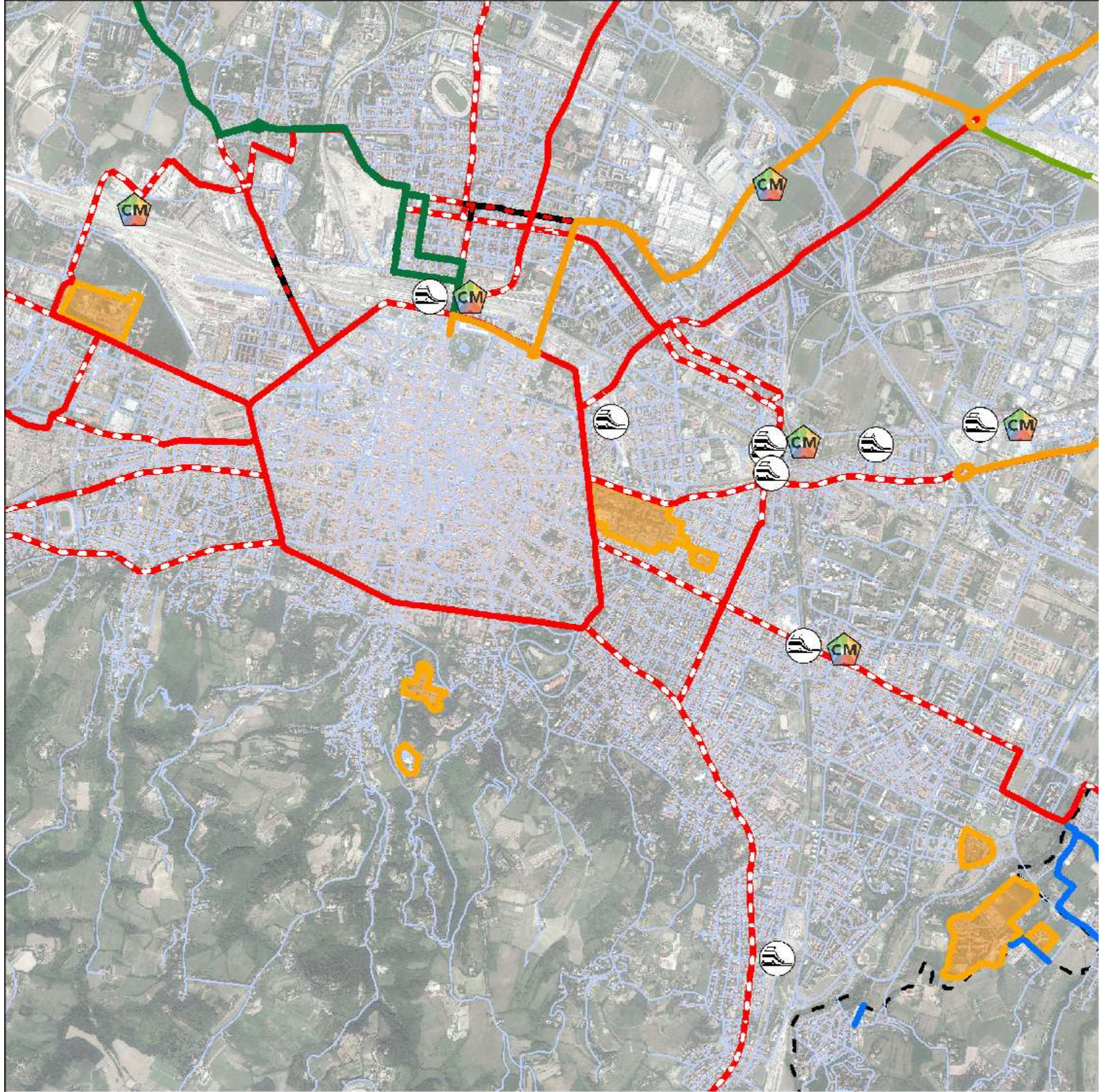
Rete comunale ciclabile esistente

Rete TPM

Rete TPM a regime
I Livello potenziato (15')

Rete TPM a regime
II Livello potenziato (30')

Viabilità locale



POLO FUNZIONALE UNIVERSITA'

Individuazione nel PTCP (ai sensi dell'art. 26 LR n. 20/200) come Polo Funzionale cat. F (*poli tecnologici, università e centri di ricerca scientifica*)

STRUMENTI STRATEGICI, URBANISTICI E ATTUATIVI VIGENTI

Inquadramento: nell'ambito del territorio comunale di Bologna, il polo dell'Università è un sistema che comprende i plessi universitari in cui è articolata l'Università di Bologna sul territorio comunale, ovvero Cittadella Storica, Filippo Re, Berti Pichat, Sant'Orsola, Risorgimento, Bertalia, Battiferro, Fanin.

Strumenti attuativi: sottoscritto e attuato un **Accordo Territoriale** relativo allo sviluppo edilizio dell'ateneo nell'**area CNR-Navile**, in data **8 maggio 2006**.

Previsioni urbanistiche vigenti

PSC/RUE/POC Bologna

Il PSC di Bologna persegue in linea generale una strategia di decentramento degli insediamenti universitari, prevedendo il trasferimento delle attività didattiche nelle nuove sedi, ed al tempo stesso persegue la rifunzionalizzazione delle sedi universitarie nelle aree centrali (Cittadella universitaria storica), prevedendo una nuova offerta di servizi rivolti sia alla popolazione studentesca sia ai residenti ed agli utenti di questa parte di città, superando gradualmente l'attuale caratterizzazione monofunzionale.
La scheda RUE Ambito storico specializzato n. 17 "**Quartiere universitario di via Zamboni**" ne definisce il ruolo e le prestazioni.
La disciplina del POC AII, in vigore per 5 anni dall'11 gennaio 2017, prevede, per il Plesso Filippo Re, le indicazioni normative specifiche dettagliando le caratteristiche dell'intervento in termini di prestazioni richieste, capacità insediativa, infrastrutture e dotazioni.
Il **Plesso Risorgimento** dell'Università comprende le Facoltà di Ingegneria e di Chimica Industriale; il perimetro del polo, recepito dal PTCP, interessa in parte l'Ambito storico specializzato – n. 19 Porta Saragozza (Facoltà di Ingegneria) e in parte l'Ambito consolidato di qualificazione diffusa mista – n. 94 Saragozza Alta (facoltà di Chimica Industriale).
La scheda n. 19 del RUE "Giardini di Porta Saragozza e facoltà di Ingegneria" individua ruolo, dotazioni e prestazioni, escludendo di fatto la facoltà di Chimica industriale che ricade in ambito consolidato di qualificazione diffusa.
Anche la perimetrazione del **Plesso Lazzaretto** deriva dal PTCP, così come recepita nell'Accordo territoriale del 2006, e comprende gli insediamenti universitari localizzati nel Quartiere Navile immediatamente a nord della ferrovia, suddivisi in due aree: la prima ad ovest di via Terracini si inserisce nel più ampio perimetro del piano particolareggiato R3.5 Bertalia-Lazzaretto (in corso di attuazione), mentre quella ad est di via Terracini è costituita dall'insediamento di alcuni Dipartimenti della facoltà di Ingegneria (già da tempo realizzati).
Il plesso rientra nel POC con effetti di PUA approvato a dicembre 2018.
Il **Plesso Terrapieno** è posizionato all'interno del Comparto sportivo universitario del Terrapieno nella zona nord-orientale della città,; la perimetrazione nel PSC dell'Ambito in Trasformazione Specializzato n. 142 non corrisponde a quella del Polo Funzionale.
L'area si inquadra nel programma di decentramento delle sedi universitarie dal centro della città e si inserisce nelle strategie della Città della Tangenziale, unitamente al nuovo parco-campagna adiacente, cui è strettamente connesso.
La perimetrazio dell'insediamento **Navile-CNR**, corrisponde a quella del polo individuato nel PTCP e oggetto dell'Accordo Territoriale del 2006; il PSC individua all'interno del perimetro i seguenti ambiti:
- Ambito in trasformazione specializzato "Università polo CNR-Navile" (quasi interamente compreso) n. 141,
- Ambito di qualificazione diffusa specializzato "Fornace Emiliana" (parzialmente compreso) n. 106
- Ambito di qualificazione diffusa specializzato "Fornace Galotti"(parzialmente compreso) n. 107

PSC/RUE/POC Ozzano dell'Emilia – Facoltà Medicina Veterinaria

Il PSC individua l'ambito ASPR N.1 come potenzialmente urbanizzabile per lo sviluppo dell'insediamento per funzioni universitarie, di ricerca e attività complementari, la cui espansione fino ad una superficie territoriale di circa 490.000 mq, potrà avvenire esclusivamente sulla base di specifici accordi con l'Università di Bologna e/o con altri soggetti pubblici o privati che svolgono attività congruenti con le funzioni dell'ambito stesso.

STRATEGIE E POLITICHE FUTURE

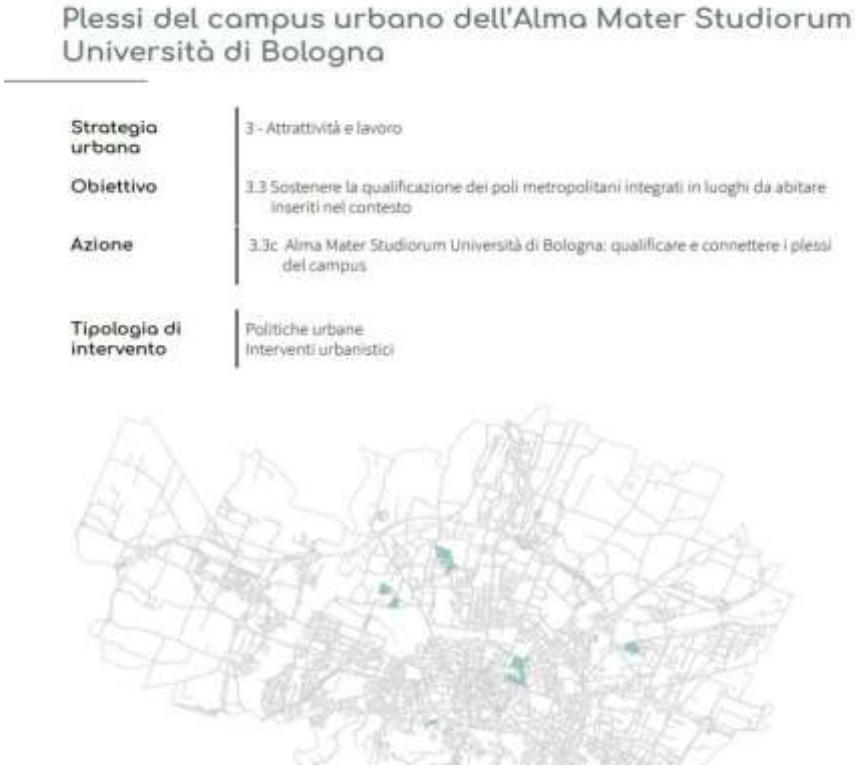
Obiettivi per il "sistema Università": l'Alma Mater sta portando avanti un progetto di riqualificazione che coniuga sicurezza, sostenibilità e qualità architettonica con soluzioni volte al miglioramento dei servizi ed alla riduzione della frammentazione logistica e dei costi di gestione. Il Polo è caratterizzato da forte attrattività di persone e mezzi, da un bacino di utenza di carattere sovracomunale e da un significativo impatto sul sistema mobilità urbana e della qualità urbana, appare necessario lavorare sulla implementazione delle reti ciclabili e del trasporto pubblico.
Risulta inoltre importante il potenziamento degli studentati (pubblici e privati) e la loro integrazione con usi limitrofi di servizio.

Il PTM include nel Polo Funzionale Metropolitano Università anche la Facoltà di Medicina Veterinaria, ubicata in Comune di Ozzano dell'Emilia.

La condivisione ed il coordinamento di interventi volti a migliorare l'accessibilità, promuovere la mobilità sostenibile e potenziare la rete degli studentati, saranno oggetto di nuovi Accordi Territoriali.

Previsioni PUG Bologna (Poli metropolitani integrati, centri di formazione e innovazione)

La peculiarità è l'organizzazione come "multicampus", per la quale il PUG si pone l'obiettivo di miglioramento dei servizi, in particolar modo quelli legati agli studenti. Il progetto di sviluppo edilizio 2016-2020 ha programmato significativi interventi edilizi di riconfigurazione di ciascun plesso, ipotizzando di completare ciascuno con la dotazione di servizi (e di edifici) oggi carenti.
Pertanto le politiche sono finalizzate al potenziamento dell'offerta di servizi agli studenti (fra cui l'accessibilità ai diversi plessi con servizi di trasporto pubblico o infrastrutture per la mobilità pedonale e ciclabile) ed al potenziamento sia dell'offerta pubblica di studentati, sia di un'offerta privata adeguata alla domanda.



POLO FUNZIONALE UNIVERSITA'

Polo funzionale Ptcp

Integrazione perimetro polo rispetto al PTCP

Assetto PSC

Polo funzionale esistente

Piano Operativo Comunale

Territorio Urbanizzato PSC

Confini comunali



POLO FUNZIONALE UNIVERSITA'

VINCOLI PTCP

Polo funzionale Ptcp

Perimetro da integrare nel Polo Funzionale Metropolitano

Sistema delle aree forestali

Alvei attivi e invasi dei bacini idrici

Fasce di pertinenza fluviale

Fasce di tutela fluviale

Aree di ricarica indiretta

Aree di ricarica diretta

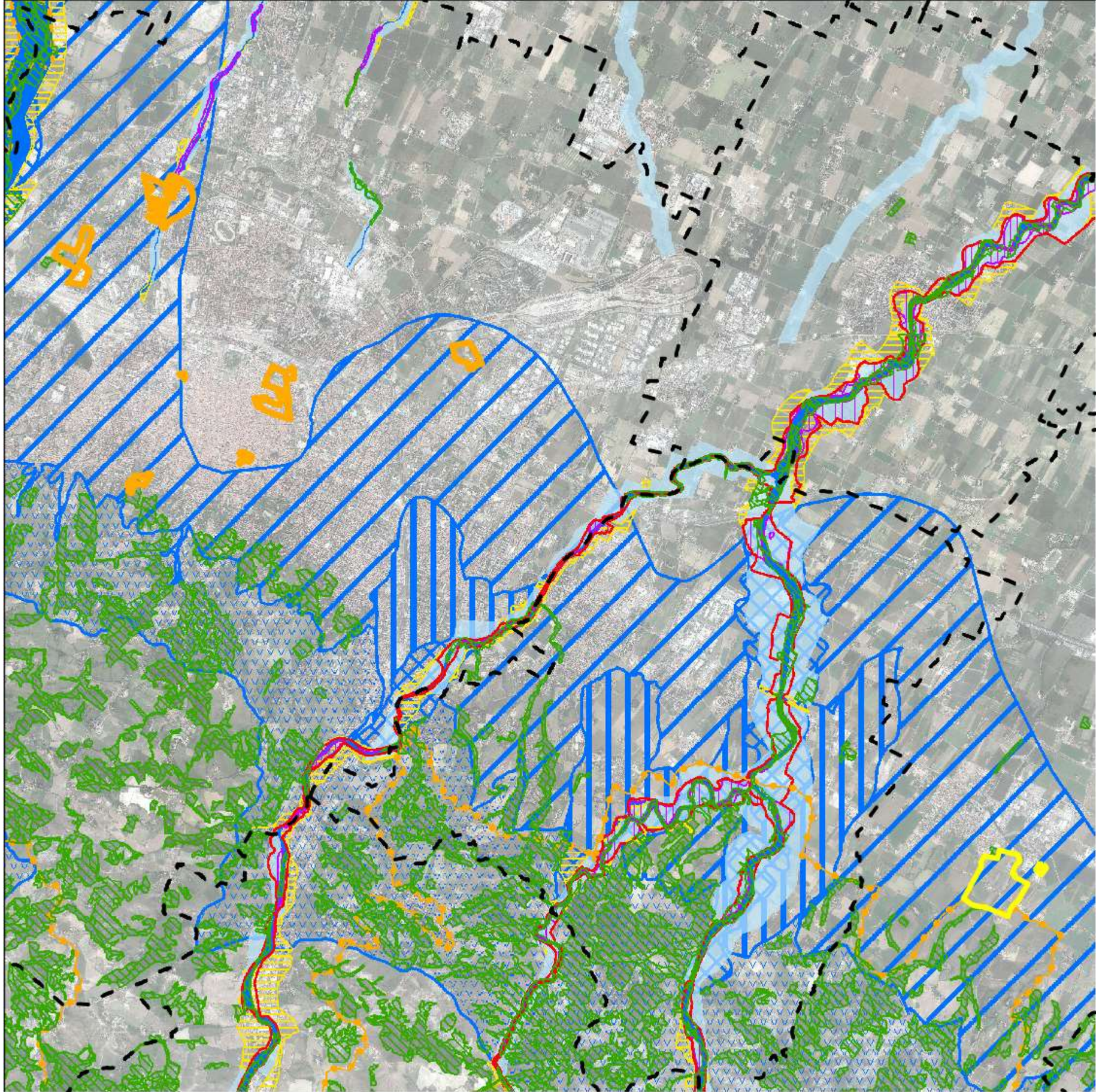
Zone a monte delle aree di ricarica diretta

Zone perifluviali

Aree ad alta probabilità di inondazione

SIC-ZPS

Confini comunali



POLO FUNZIONALE UNIVERSITA'

INTERFERENZE PGRA

Polo funzionale Ptcp

Perimetro da integrare nel Polo Funzionale Metropolitano

Alvei attivi e invasi dei bacini idrici

H-P3 - reticolo principale pericolosità alluvioni frequenti

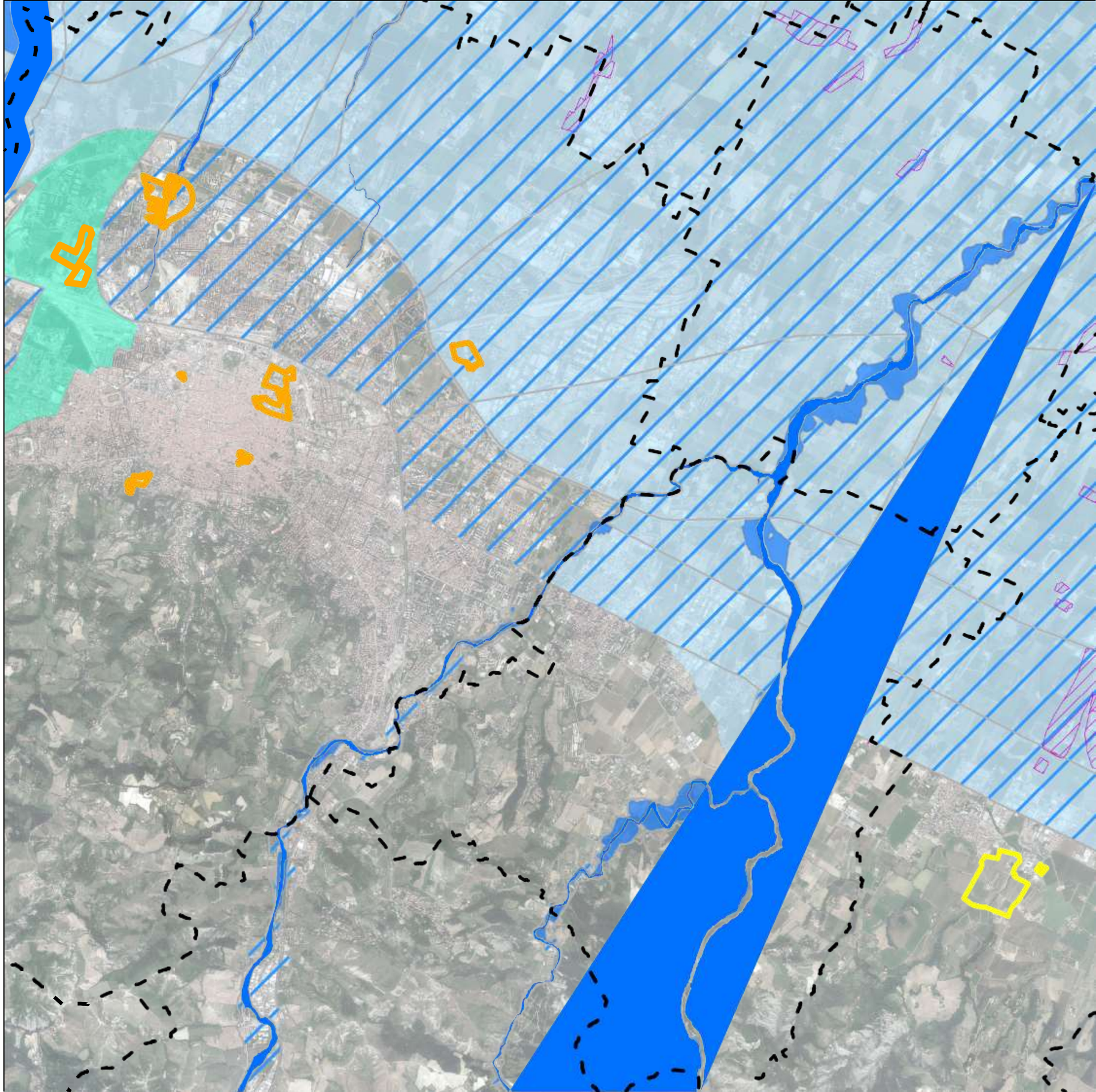
H-P3 - reticolo secondario di pianura pericolosità alluvioni frequenti

M-P2 - reticolo principale pericolosità alluvioni poco frequenti

M-P2 - reticolo secondario di pianura pericolosità alluvioni poco frequenti

L-P1 - reticolo principale pericolosità alluvioni rare

Confini comunali



POLO FUNZIONALE UNIVERSITA'

ANALISI ACCESSIBILITA'

Polo funzionale metropolitano

Rete TPM

I Livello potenziato (15')

II Livello potenziato (30')

II Livello (60')

Centri di mobilità

Stazioni e Fermate esistenti

Rete ciclabile per la mobilità quotidiana

Rete strategica

Esistente

Finanziata/In corso di realizzazione

Da finanziare

Rete integrativa

Esistente

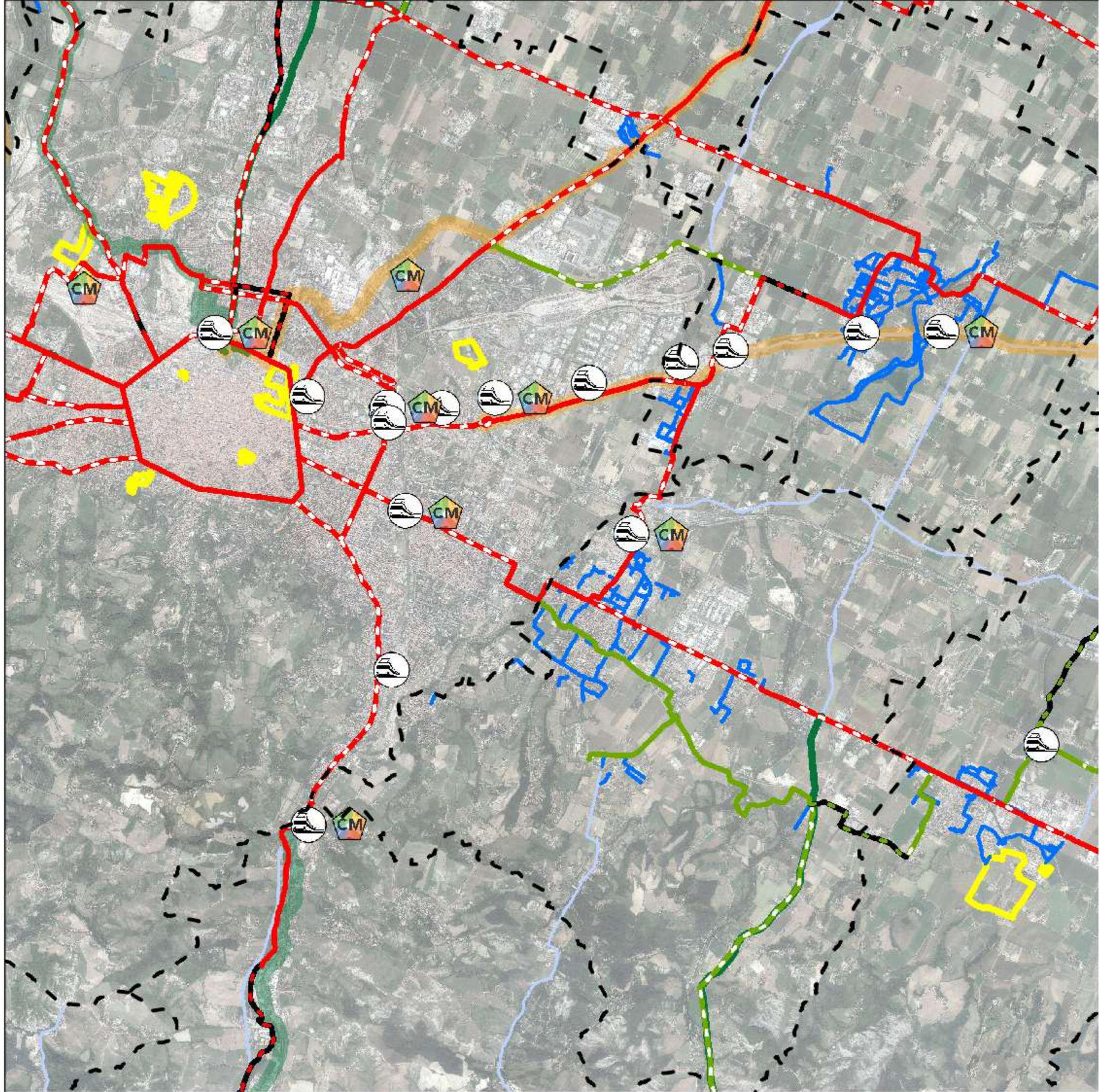
Finanziata/In corso di realizzazione

Da finanziare

Rete comunale ciclabile esistente

Percorsi strade provinciali

Confini comunali



POLO FUNZIONALE CENTRO RICERCHE ENEA DEL BRASIMONE

Inquadramento

Il Centro Ricerche Enea del Brasimone è situato nel Comune di Camugnano, sulla costa sud-orientale del bacino artificiale omonimo, ed ha una dimensione complessiva di oltre 400 ettari, di cui circa 100 sono urbanizzati, gli altri sono destinati a bosco.

Nell'area urbanizzata si trovano 17 edifici e diverse hall sperimentali per una superficie utile pari a circa 31.000 m^2, dei quali oltre 19.000 attrezzati per attività sperimentali e circa 12.000 per servizi e accessori.

Nel centro operano a regime circa 100 dipendenti e diversi ospiti tra borsisti, laureandi e tirocinanti provenienti da varie Università per lavori di tesi e di dottorato, sia analitici sia sperimentali; spesso sono inoltre presenti visitatori, sia italiani sia stranieri, dipendenti di enti, amministrazioni e altri organismi pubblici e privati, oltre a personale appartenente a ditte appaltatrici.

Il Centro del Brasimone è uno dei maggiori centri di ricerca a livello nazionale e internazionale dedicato allo studio e allo sviluppo delle tecnologie nei settori della fissione di quarta generazione e fusione nucleare a confinamento magnetico.
Le attività di ricerca e sviluppo sono effettuate in ambito nucleare, dei sistemi energetici innovativi e sulle tecnologie di frontiera. Vengono inoltre effettuate rilevanti attività nei campi della radioprotezione fisica, del monitoraggio ambientale, dell'addestramento e supporto logistico al Programma Nazionale di Ricerche in Antartide.

STRUMENTI STRATEGICI, URBANISTICI E ATTUATIVI VIGENTI

Il **Protocollo di intesa sottoscritto da ENEA, Regione Emilia-Romagna e Regione Toscana il 15/01/2019** pone le basi per sostenere il rilancio e la valorizzazione del Centro ricerche Enea del Brasimone, come polo scientifico e tecnologico di rilievo internazionale, in grado di attrarre da tutto il mondo attività di ricerca e talenti, contribuendo in maniera decisiva allo sviluppo del territorio per l'intero Appennino bolognese, anche come attrattore di ulteriori investimenti già in corso di implementazione da parte di soggetti pubblici e privati.

I contenuti del Protocollo prevedono che nel Centro Ricerche del Brasimone verranno sviluppati diversi progetti specifici: in una prima fase, verranno realizzate le infrastrutture dove sperimentare la possibilità di produrre radionuclidi mediante neutroni da fusione; successivamente si partirà con il primo prototipo di macchina (Sorgentina Rf) con l'obiettivo di arrivare a coprire fino ad un terzo del fabbisogno mondiale di radionuclidi.

La Regione Emilia-Romagna, sulla base degli impegni assunti nel Protocollo, ha emanato un primo bando, nell'aprile 2019, destinato ad Enea e ad imprese pubbliche e private per sviluppare progetti che verranno attuati da ENEA in partnership con altre aziende al fine di utilizzare le tecnologie avanzate presenti nel centro e le strutture edilizie ora largamente sottoutilizzate per realizzare nuovi prodotti che possano essere brevettati e lanciati sul mercato.
I tre progetti finanziati, per complessivi 4,5 ml di euro, sono i seguenti:

- Sorgentina, proposto da Enea, che prevede la costruzione di un impianto in cui realizzare attività per il primo prototipo di macchina in grado di arrivare a coprire fino ad un terzo del fabbisogno mondiale di radionuclidi, per la produzione di radioisotopi a scopo medicale;
- Exadrone, proposto da Enea e Metaprojects, che prevede la creazione di un laboratorio avanzato per la progettazione meccanica ed elettronica e la sperimentazione di droni con caratteristiche superiori agli standard di mercato;
- Linc-er, progetto di Enea, che intende realizzare una nuova infrastruttura in cui sia possibile sperimentare e sviluppare applicazioni innovative della radioterapia.

Secondo l'intesa i progetti avranno un significativo impatto occupazionale e socioeconomico. Il piano di potenziamento congiunto prevede investimenti fino a 105 milioni di euro da parte di ENEA, nel periodo 2018-2025, ed il potenziamento dell'organico di circa 90 unità lavorative dirette e nell'indotto dell'area.

Previsioni urbanistiche vigenti

Nel PRG del Comune di Camugnano l'ampia area interessata dal Centro Enea, a sud del bacino del Brasimone è classificata come Zona F6.

STRATEGIE E POLITICHE FUTURE

Obiettivi per il polo: mantenimento e gestione del patrimonio infrastrutturale e impiantistico, delle opere civili e dei servizi infrastrutturali, in riferimento alle caratteristiche dimensionali e tecnologiche.

La prevista crescita dell'organico dei ricercatori va vista come un'opportunità importante per la crescita demografica nei comuni di Camugnano e Castiglione dei Pepoli, limitrofi al Centro Ricerche, nell'ambito dell'obiettivo che il PSM assegna al territorio montano e delle misure della Regione Emilia-Romagna finalizzate a rendere maggiormente attrattivo vivere e lavorare in Appennino.

Il ruolo previsto per la Città metropolitana di Bologna dal Protocollo di intesa sottoscritto il 15/01/2019 è di collaborare con le Regioni Emilia-Romagna e Toscana allo sviluppo delle strutture e infrastrutture territoriali, in particolare logistiche e telematiche, che possano creare condizioni ulteriormente favorevoli allo sviluppo del Centro.

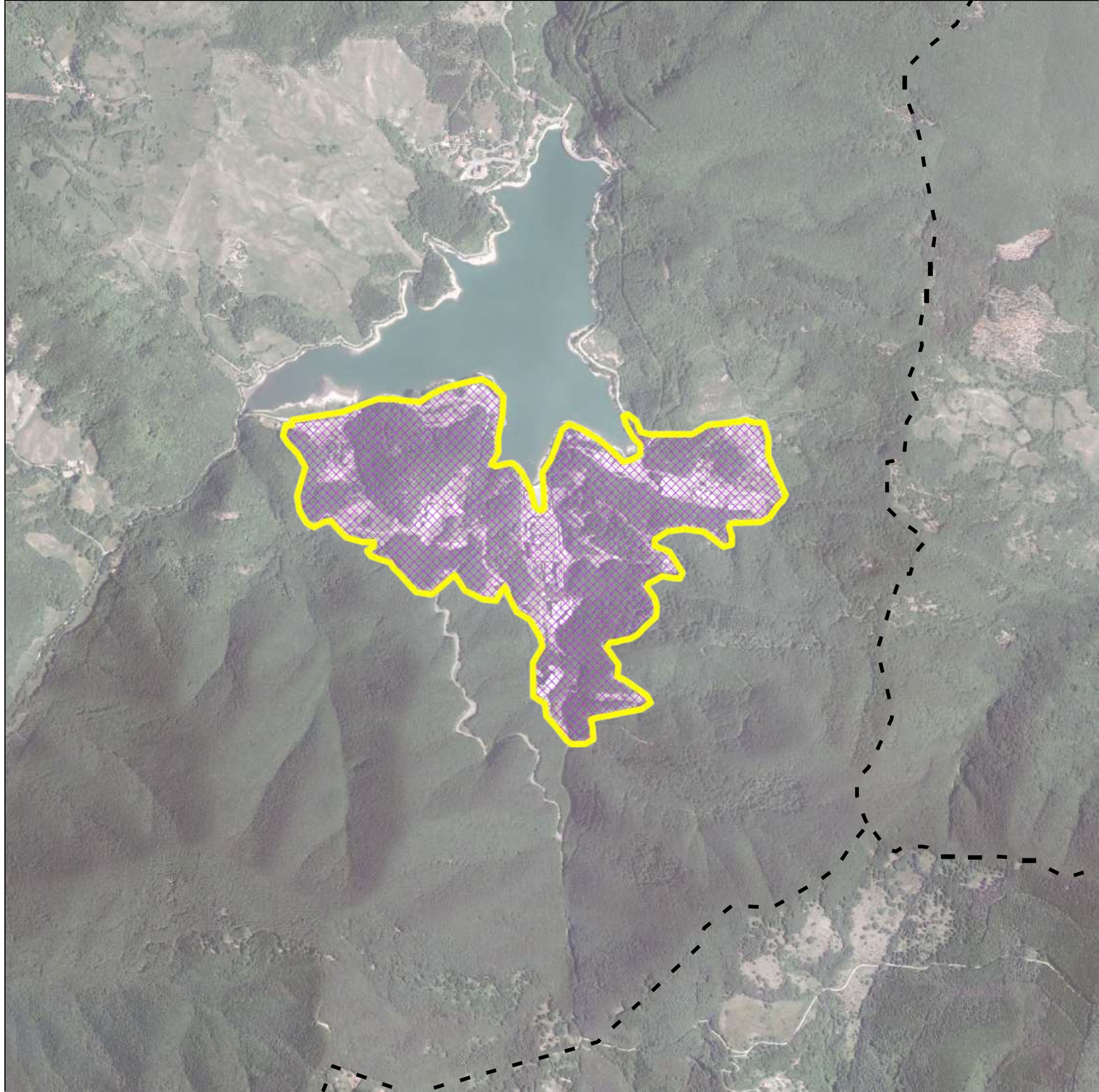
Partendo dai contenuti del suddetto Protocollo, dovranno essere condivisi adeguati interventi territoriali strategici per la valorizzazione del polo, migliorare l'accessibilità e garantire la sostenibilità ambientale degli interventi previsti, tramite la sottoscrizione di un apposito Accordo Territoriale.

NUOVO POLO FUNZIONALE METROPOLITANO CENTRO ENEA BRASIMONE

Perimetro nuovo polo

Zona F6 PRG Camugnano

Confini comunali



NUOVO POLO FUNZIONALE METROPOLITANO
CENTRO ENEA BRASIMONE

VINCOLI PTCP

Perimetro nuovo polo

Confini comunali

Sistema delle aree forestali

Reticolo idrografico minore

Alvei attivi e invasi dei bacini idrici

Fasce di tutela fluviale

Fasce di pertinenza fluviale

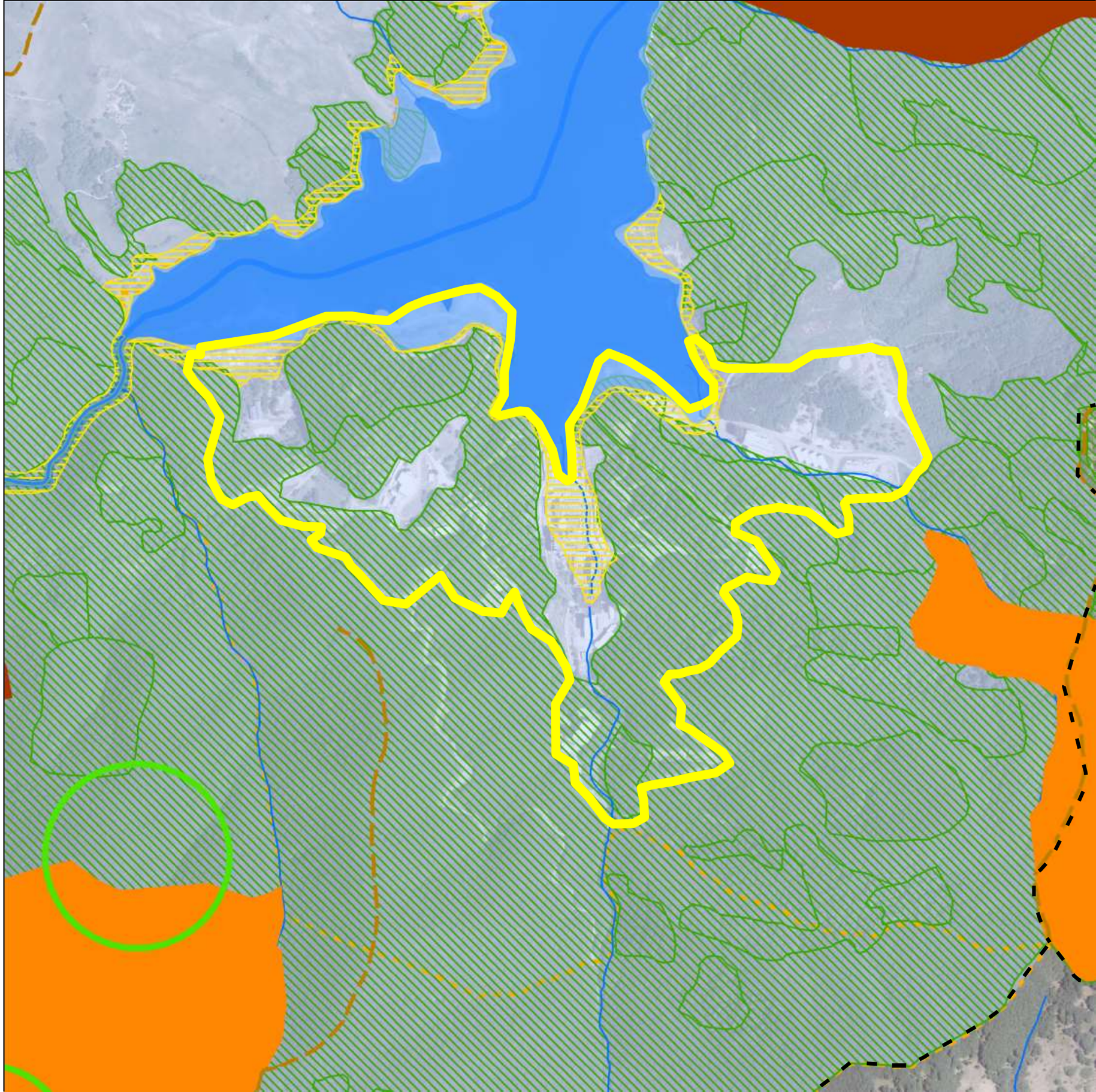
Crinali significativi

Sorgenti certe

Zone di rispetto di sorgenti e pozzi

SIC

Nodi ecologici complessi



NUOVO POLO FUNZIONALE METROPOLITANO
CENTRO ENEA BRASIMONE

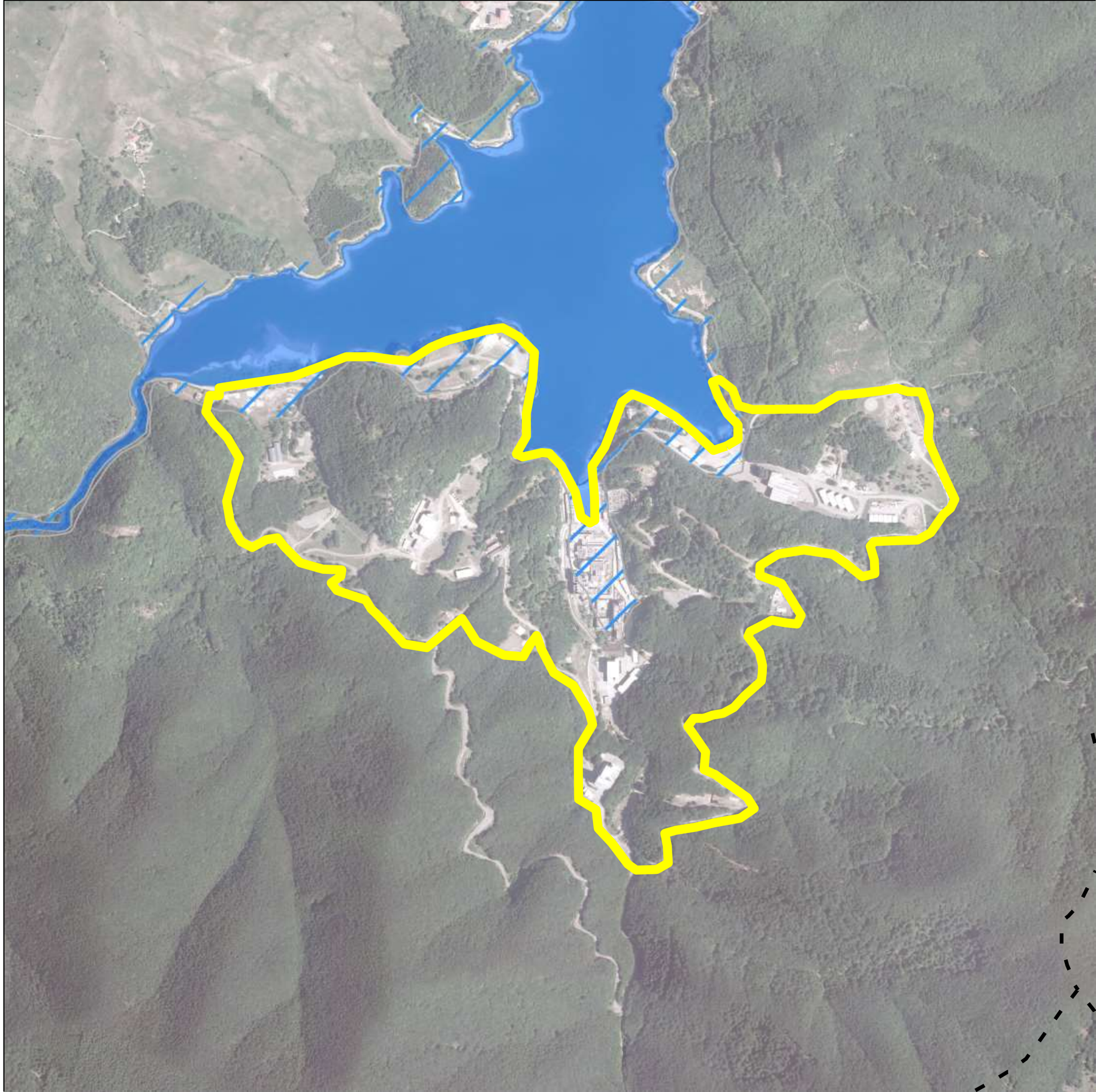
INTERFERENZE PGRA

Perimetro nuovo polo

Confini comunali

Alvei attivi e invasi dei bacini idrici

M-P2 - reticolo principale
pericolosità alluvioni poco frequenti



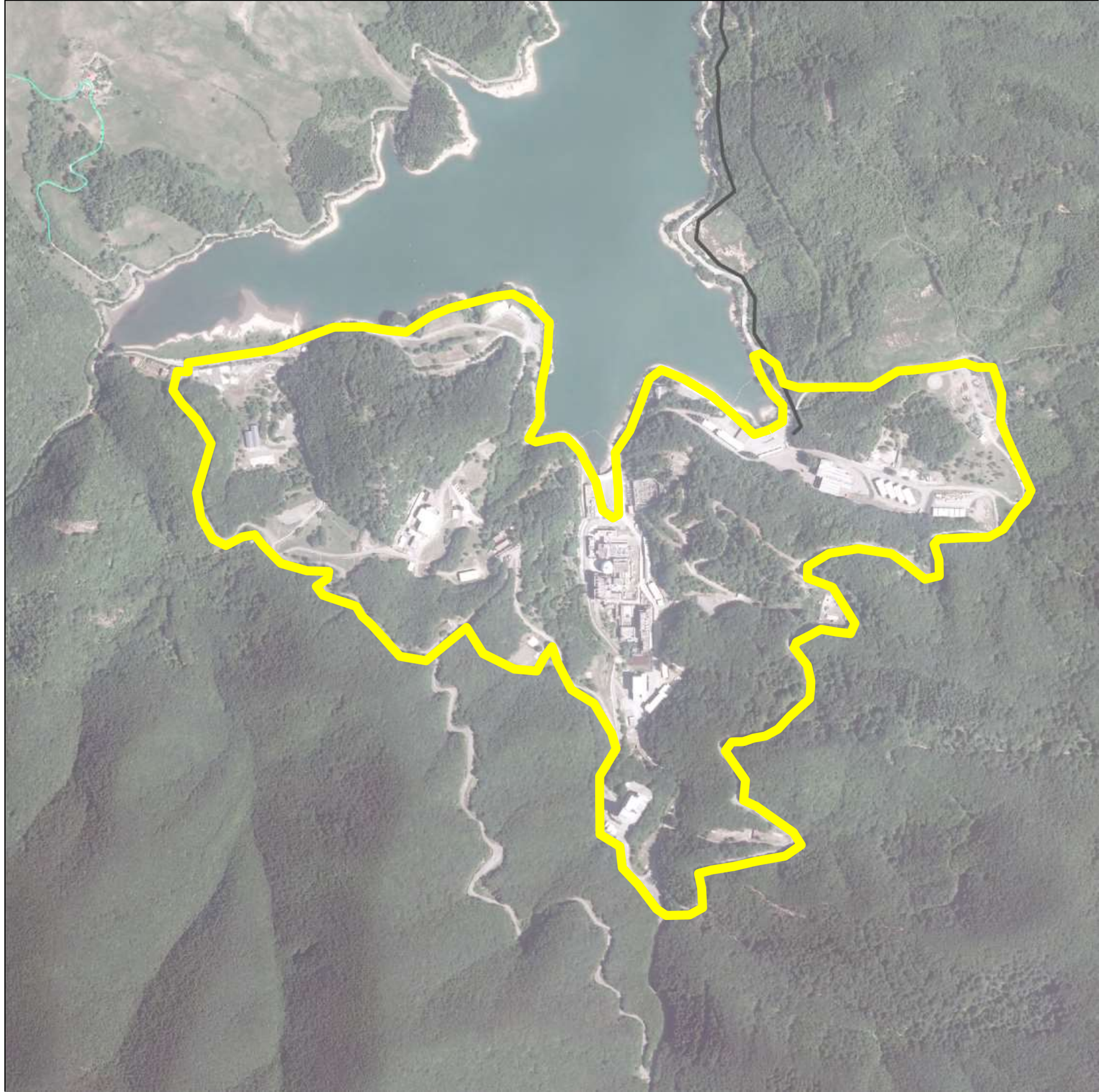
NUOVO POLO FUNZIONALE METROPOLITANO CENTRO ENEA BRASIMONE

ANALISI ACCESSIBILITA'

Perimetro nuovo polo

Rete TPM a regime IV Livello

Viabilità locale



POLO FUNZIONALE STAZIONE RADIOASTRONOMICA DI MEDICINA

Nuovo Polo Funzionale Metropolitano categoria “Centri di innovazione, ricerca e formazione”

INQUADRAMENTO

La Stazione Radioastronomica di Medicina è una stazione osservativa gestita dall'INAF (Istituto Nazionale di Astrofisica) che ospita due strumenti (radiotelescopi): la grande Croce del Nord (di proprietà dell'Università di Bologna) e una antenna parabolica da 32 metri di diametro.

Accanto ai grandi radiotelescopi c'è il centro visite dedicato al pubblico e alle scolaresche.

Il rilievo di livello nazionale del centro di ricerca e sviluppo, nonchè la peculiarità dell'annesso centro visite, conferiscono alla Stazione Radioastronomica le caratteristiche di attratività di un polo funzionale di rilievo sovracomunale.

STRUMENTI URBANISTICI VIGENTI

PSC/RUE Medicina

Il PSC individua il Radiotelescopio “Croce del Nord” e le relative fasce di rispetto individuate per ridurre le interferenze a radiofrequenza e per cui valgono le prescrizioni contenute nel RUE:

- all’interno della fascia avente raggio pari a 1,5 km ogni titolo edilizio deve ottenere il preventivo parere scritto del Radiotelescopio;

- all’interno della fascia avente raggio pari a 3 km ogni titolo edilizio che preveda attività o impianti che richiedano l’uso di apparecchiature tecnologiche di qualsiasi tipo deve ottenere il preventivo parere scritto del Radiotelescopio;

- ogni richiesta di servitù o diritto di passaggio di linee elettriche a tensione superiore a 100.000 Volt ricadenti nel raggio dei 10 Km deve essere preventivamente segnalata al Radiotelescopio.

STRATEGIE E POLITICHE FUTURE

Obiettivi per il polo: potenziare l'accessibilità al polo e l'integrazione con il contesto, nel rispetto della tutela paesaggistica ed ambientale delle aree limitrofe. Eventuali strategie volte in tal senso potranno essere condivise in un apposito Accordo Territoriale.

NUOVO POLO FUNZIONALE METROPOLITANO STAZIONE RADIOASTRONOMICA DI MEDICINA

Perimetro polo

Assetto PSC

Polo funzionale di nuovo insediamento



NUOVO POLO FUNZIONALE METROPOLITANO STAZIONE RADIOASTRONOMICA DI MEDICINA

Perimetro polo

Assetto PSC:
polo funzionale di nuovo insediamento

VINCOLI PTCP

Canali di bonifica

Fasce di pertinenza fluviale

Zone umide

Nodi ecologici complessi

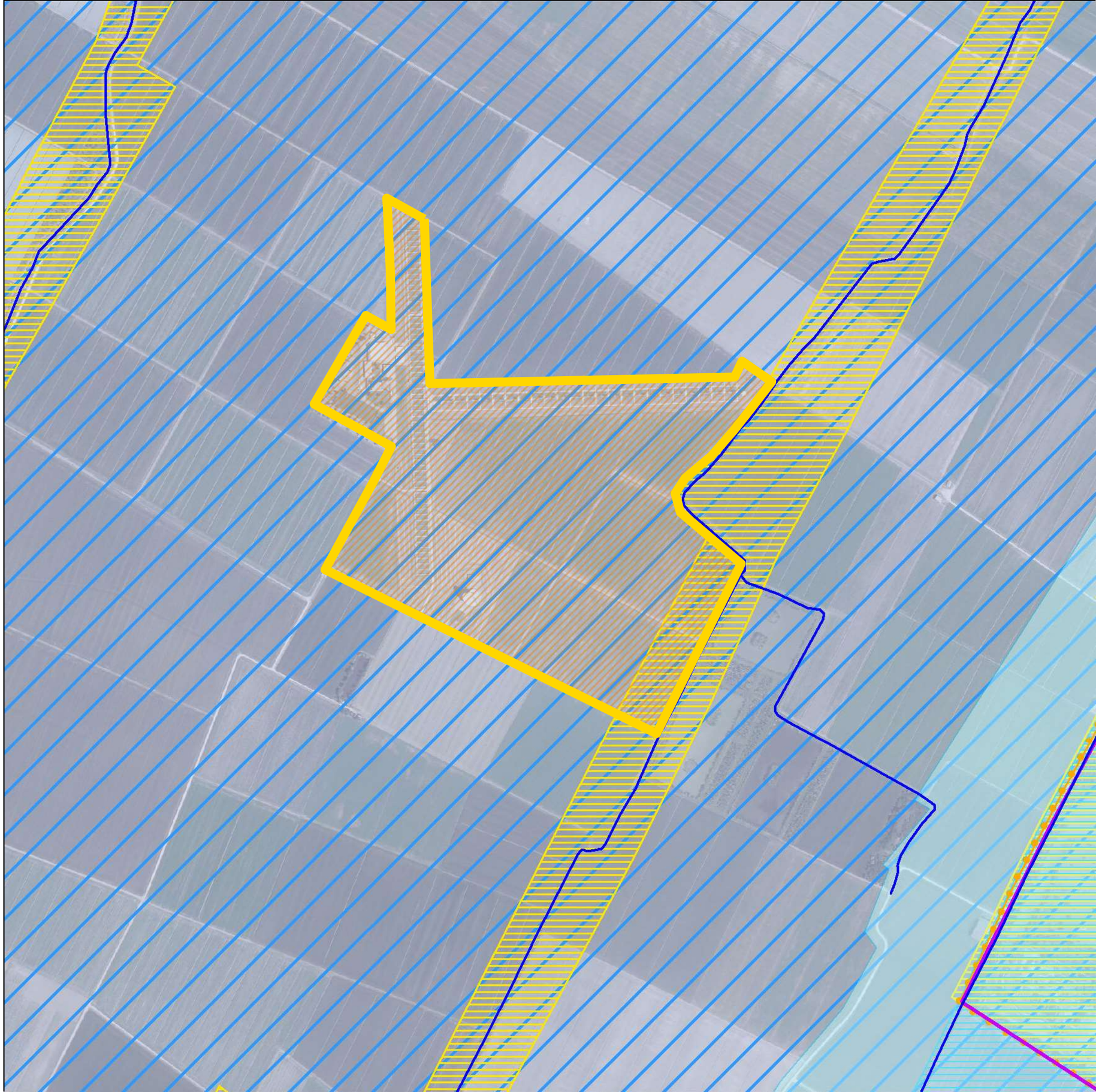
Zone di rispetto
dei nodi ecologici complessi

SIC-ZPS

PGRA

M-P2 - reticolo principale
pericolosità: alluvioni poco frequenti

M-P2 - reticolo secondario
pericolosità: alluvioni poco frequenti



NUOVO POLO FUNZIONALE METROPOLITANO STAZIONE RADIOASTRONOMICA DI MEDICINA

ANALISI ACCESSIBILITA'

Perimetro polo

Assetto PSC:
polo funzionale di nuovo insediamento

Rete TPM a regime IV Livello

Rete ciclabile
per la mobilità quotidiana:
rete integrativa da finanziare

Viabilità locale



POLO FUNZIONALE QUARTIERE FIERISTICO

Individuazione nel PTCP (ai sensi dell'art. 26 LR n. 20/200) come Polo Funzionale cat. A (*centri direzionali, fieristici, espositivi, congressi*)

STRUMENTI STRATEGICI, URBANISTICI E ATTUATIVI VIGENTI

Il polo metropolitano è stato oggetto di un **Accordo Territoriale sottoscritto il 25 gennaio 2002** che ne ha disciplinato anche l'ambito di nuovo insediamento n.150 e le connessioni con il Parco Nord.

Il Polo funzionale è formato da diverse unità:
1. Bologna Fiere
2. Palazzo degli Affari
3. Palacongressi
4. Sede regionale RAI
5. Direzione Regionale delle entrate per l'E.R.
6. Regione E-R
7. Multisala Medusa
8. Parco Nord

All'interno dell'attuale perimetro del polo si svolgono le funzioni strategiche e i servizi ad alta specializzazione economica, scientifica, culturale, sportiva, ricreativa e della mobilità.

Strumenti attuativi vigenti

In corso di attuazione l'Accordo Territoriale del 2002, sono inoltre stati sottoscritti i seguenti protocolli:
- "Protocollo d'intesa per lo sviluppo del quartiere fieristico" tra Regione Emilia- Romagna, città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Bologna Fiere, approvato (sottoscritto in data 30/01/2013).
- "Aggiornamento del Protocollo d'intesa per lo sviluppo del quartiere fieristico" tra Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Bologna Fiere (sottoscritto in data 28/03/2017).
- "Protocollo d'intesa per lo sviluppo del quartiere fieristico" tra Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Bologna Fiere (sottoscritto in data 04/12/2019)

PSC Bologna

Il perimetro del polo recepito nella Tavola dei vincoli/Altre perimetrazioni è quello individuato dal PTCP.

Il PSC individua all'interno dell'attuale perimetro i seguenti ambiti:

- Ambito in trasformazione specializzato "Fiera Michelino" (parzialmente compreso) n. 137
- Ambito in trasformazione specializzato "Quartiere fieristico" (interamente compreso) n.140
- Ambito da riqualificare specializzato "Fiera District"(parzialmente compreso) n. 124
- Ambito consolidato di qualificazione diffusa misto (marginalmente compreso) n. 89
- Ambito da riqualificare specializzato "Parco Nord" (parzialmente compreso) n. 127

STRATEGIE E POLITICHE FUTURE

Obiettivi per il polo: riqualificazione delle strutture esistenti, ampliamento, integrazione urbana, accessibilità integrata con la valorizzazione del parcheggio Michelino, nuovo assetto paesaggistico delle aree comprese tra la fiera e la tangenziale. Migliorare l'accessibilità.
L'Accordo Territoriale sottoscritto nel 2002 è ancora in corso di attuazione, tuttavia adeguate scelte strategiche volte a perseguire i suddetti obiettivi potranno essere condivise in un nuovo Accordo Territoriale.

Previsioni PUG Bologna (Poli metropolitani integrati, grandi eventi e sport)

Nella predisposizione del PUG è stata ipotizzata la riconfigurazione del perimetro del polo, escludendo la sede Regionale RAI, la Multisala "Medusa" e gli alberghi "Novotel/Michelino", in relazione alle diverse funzioni ed al loro grado di attrattività e sinergia con il quartiere fieristico, nonchè in relazione all'accordo di programma per lo sviluppo del quartiere fieristico di prossima

attivazione (esclusione sede COTABO), nel corso della cui predisposizione si dovrà tenere conto anche delle funzioni ammesse nell'ambito di nuovo insediamento n.150 - Ampliamento Fiera District (polo funzionale) e del ruolo del Parco Nord. In prospettiva, con l'approvazione dell'accordo di programma per lo sviluppo del quartiere fieristico, dovrebbe essere interessata anche una porzione dell'ambito n. 116 - Ambito consolidato di qualificazione diffusa specializzato.

Fiera di Bologna

Strategia urbana	3 - Attrattività e lavoro
Obiettivo	3.3 Sostenere la qualificazione dei poli metropolitani integrati in luoghi da abitare inseriti nel contesto
Azione	3.3 e Fiera di Bologna: sviluppare la multifunzionalità del polo, migliorando le modalità di accesso alle diverse scale
Tipologia di intervento	Politiche urbane Interventi urbanistici



POLO FUNZIONALE
FIERA

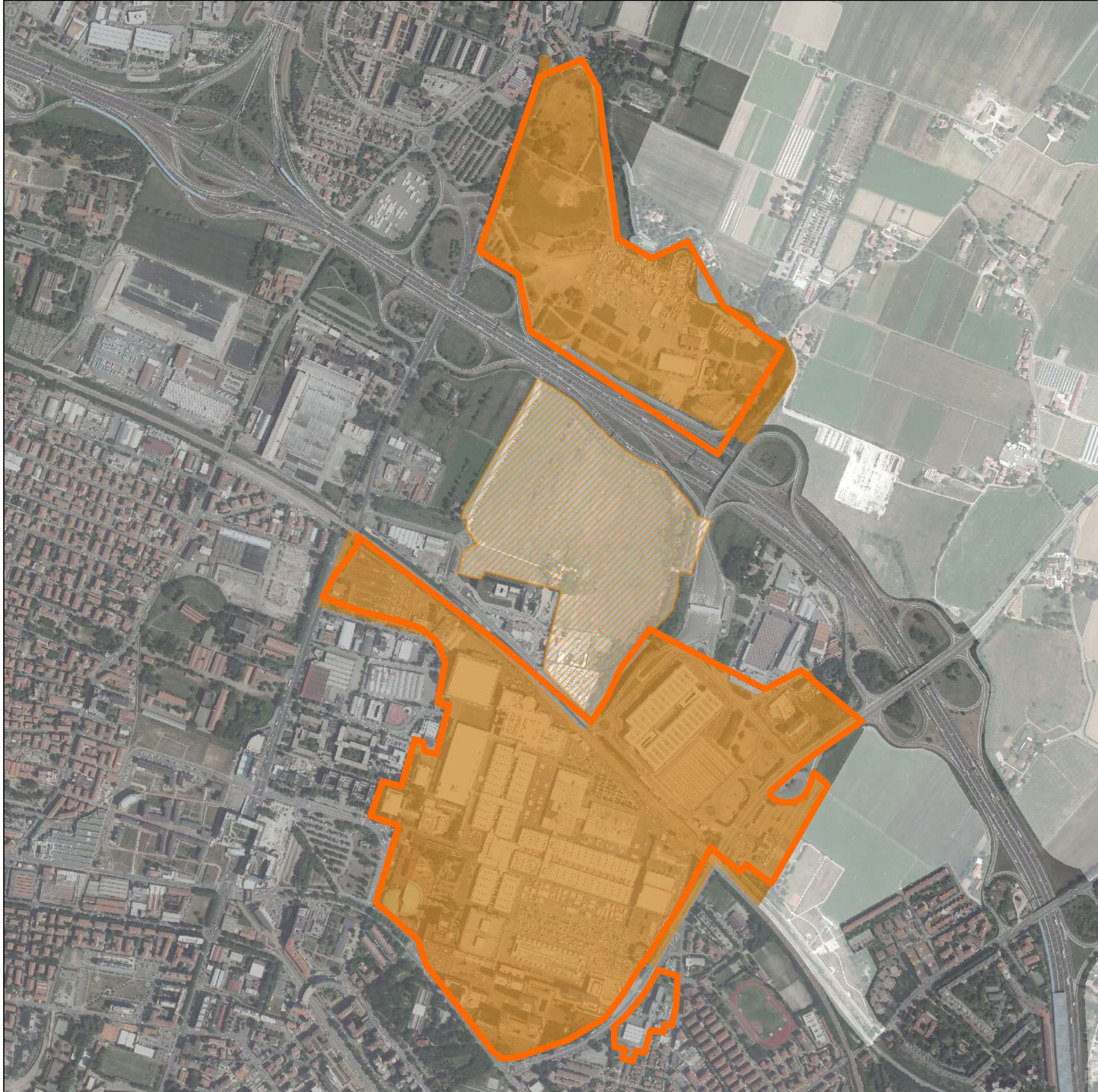
Polo funzionale Ptcp

Assetto PSC

Polo funzionale esistente

Polo funzionale di nuovo insediamento

Territorio Urbanizzato PSC



POLO FUNZIONALE FIERA

VINCOLI PTCP

Polo funzionale Ptcp

Assetto PSC

Polo funzionale esistente

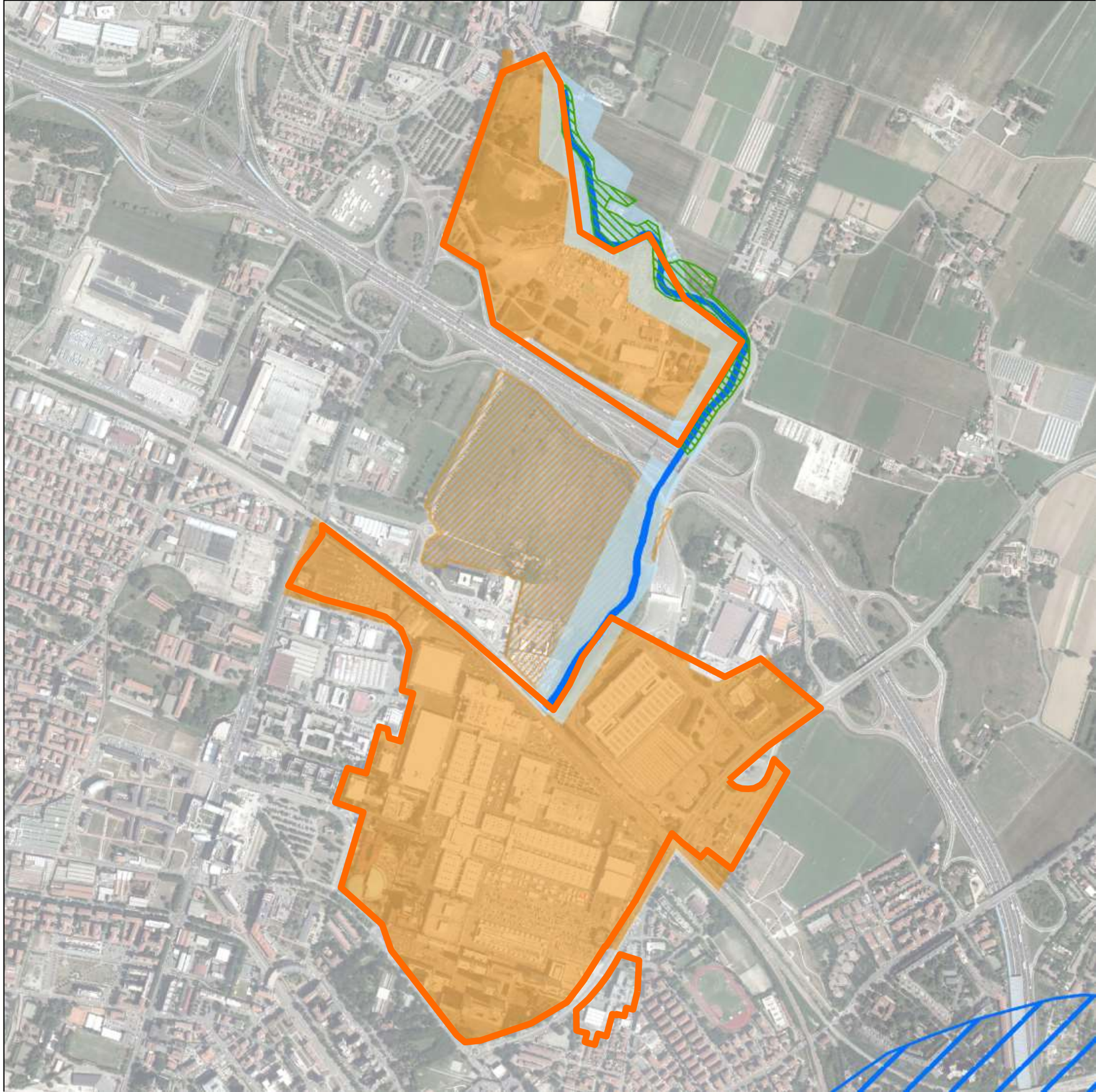
Polo funzionale di nuovo insediamento

Sistema delle aree forestali

Alvei attivi e invasi dei bacini idrici

Fasce di tutela fluviale

Aree di ricarica indiretta



POLO FUNZIONALE
FIERA

INTERFERENZE PGRA

Polo funzionale Ptcp

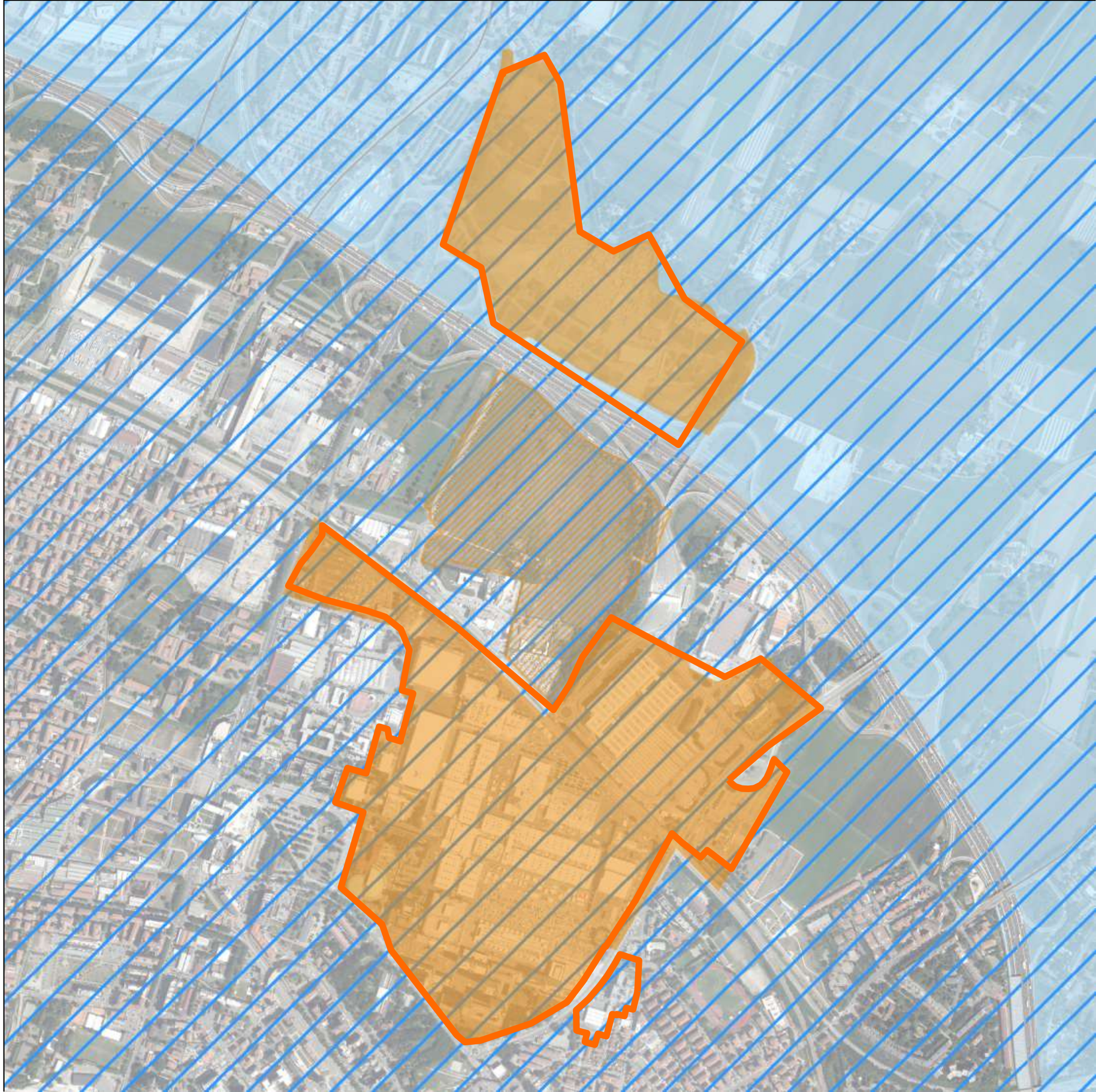
Assetto PSC

Polo funzionale esistente

Polo funzionale di nuovo insediamento

M-P2 - reticolo principale
pericolosità alluvioni poco frequenti

M-P2 - reticolo secondario di pianura
pericolosità alluvioni poco frequenti



POLO FUNZIONALE FIERA

ANALISI ACCESSIBILITA'

Polo funzionale Ptcp

Assetto PSC

Polo funzionale esistente

Polo funzionale di nuovo insediamento

Centri di mobilità

Rete ciclabile per la mobilità quotidiana

Rete strategica

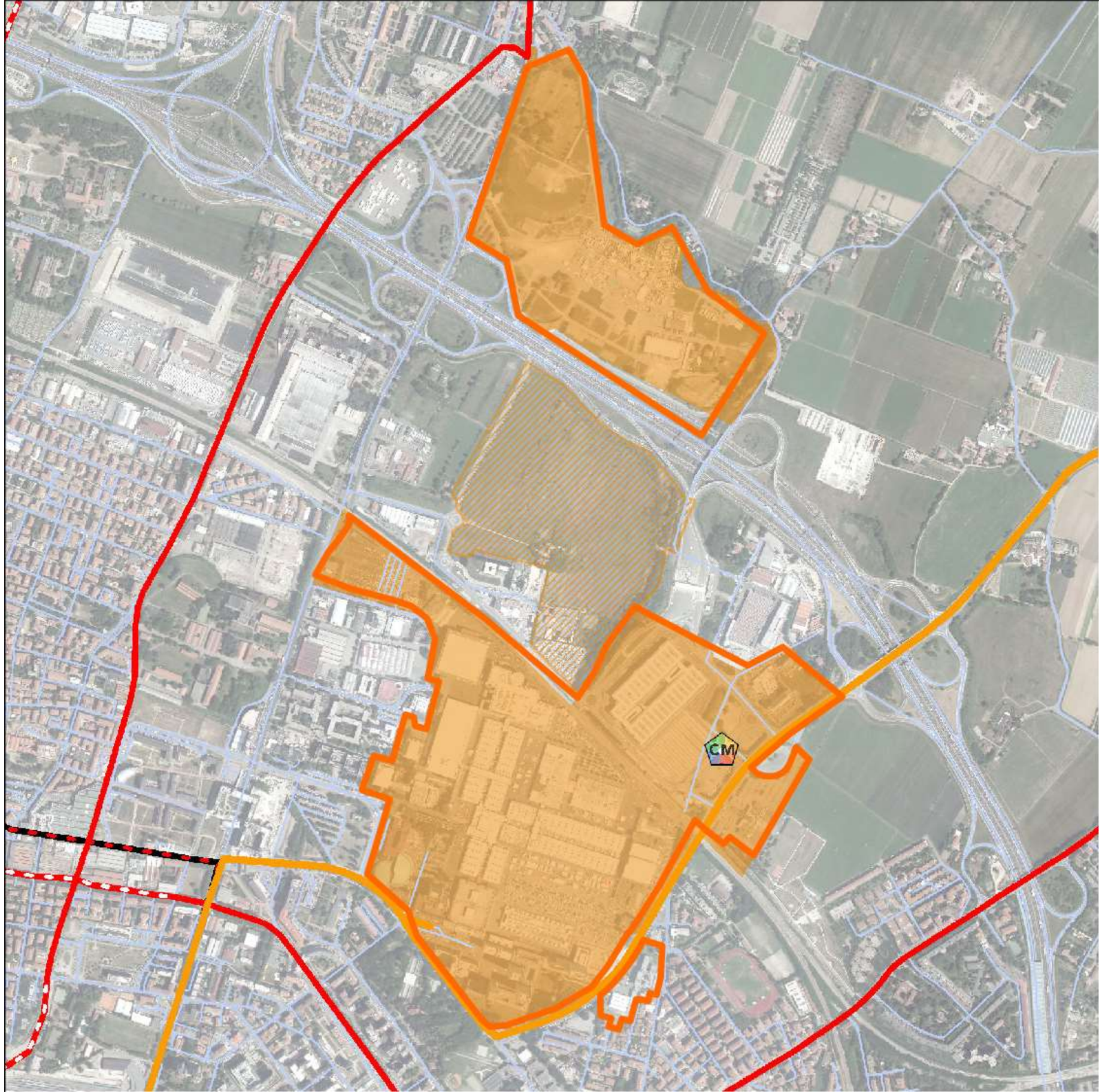
Esistente

Finanziata/In corso di realizzazione

Da finanziare

Rete TPM a regime
I Livello potenziato (15')

Viabilità locale



POLO FUNZIONALE STADIO DI BOLOGNA

Individuazione nel PTCP (ai sensi dell'art. 26 LR n. 20/200) come Polo Funzionale cat. H (*strutture per manifestazioni culturali, sportive e spettacoli ad elevata partecipazione di pubblico*)

STRUMENTI STRATEGICI, URBANISTICI E ATTUATIVI VIGENTI

Inquadramento

Il perimetro del polo include una superficie territoriale complessiva di circa 25.000 mq. La struttura riveste grande importanza per la città perché ha visto e vede lo svolgersi di eventi sportivi, artistici, commerciali e civili che hanno contribuito in maniera significativa alla formazione culturale e identitaria della Bologna "moderna". La struttura dello Stadio è un bene patrimoniale tutelato dal Ministero per i beni ambientali culturali e in quanto tale deve essere tutelato.
Caratterizzato da forte attrattività di persone e mezzi e da un significativo impatto sui sistemi della mobilità e viabilità.
Non è stato sottoscritto nessun Accordo Territoriale.

Previsioni urbanistiche vigenti

Lo Stadio Dall'Ara e l'Antistadio sono riconosciuti nel PSC come "Ambito pianificato consolidato specializzato" con l'obiettivo di mantenere le caratteristiche di qualità oggi presenti.

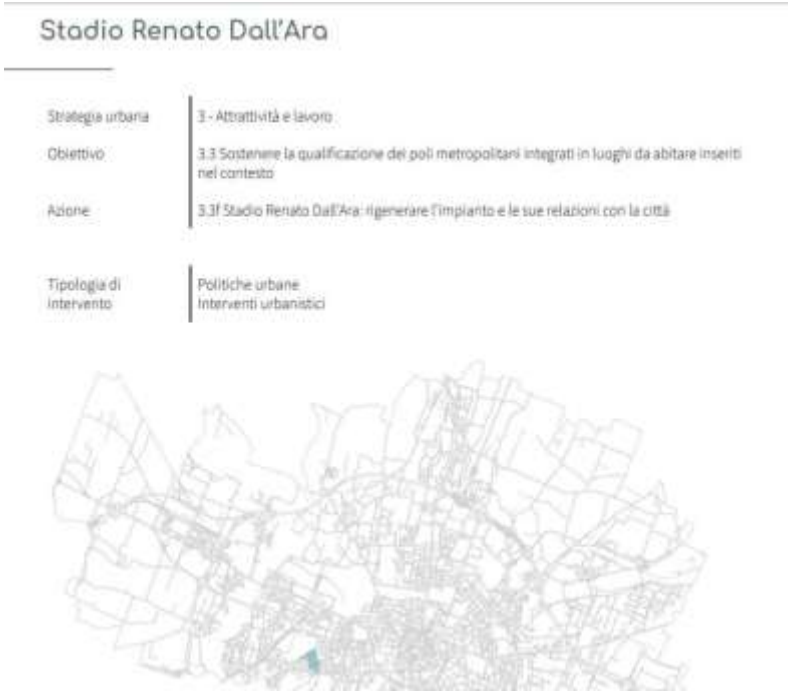
Il RUE ne disciplina gli interventi di conservazione e trasformazione, volti alla manutenzione e all'adeguamento, mentre il POC individua e disciplina gli interventi di qualificazione o integrazione delle dotazioni territoriali o delle infrastrutture per l'urbanizzazione.

STRATEGIE E POLITICHE FUTURE

Obiettivi per il polo: riqualificazione del complesso sportivo e del tessuto urbano circostante (Stadio, piscine e Antistadio) con particolare attenzione agli spazi pubblici e all'accessibilità e al traffico indotto. Tutti gli insediamenti necessitano di potenziamenti qualitativi delle strutture per le attività loro connesse (universitarie, ospedaliere, diagnostiche) e per poter meglio rispondere ai bisogni assistenziali degli utenti. Si rivelano altresì necessari interventi volti al miglioramento dei sistemi della mobilità e dell'accessibilità e conseguenti incrementi di verde pubblico, anche in vista di una maggiore qualità ambientale ospedaliera.

In tal senso potranno essere condivisi e coordinati adeguati interventi mediante un apposito Accordo Territoriale.

Previsioni PUG Bologna (Poli metropolitani integrati, grandi eventi e sport)



POLO FUNZIONALE
STADIO BOLOGNA

Polo funzionale Ptcp

Assetto PSC

Polo funzionale esistente

Territorio Urbanizzato Psc



POLO FUNZIONALE
STADIO BOLOGNA

Polo funzionale Ptcp

PSC - Polo funzionale esistente

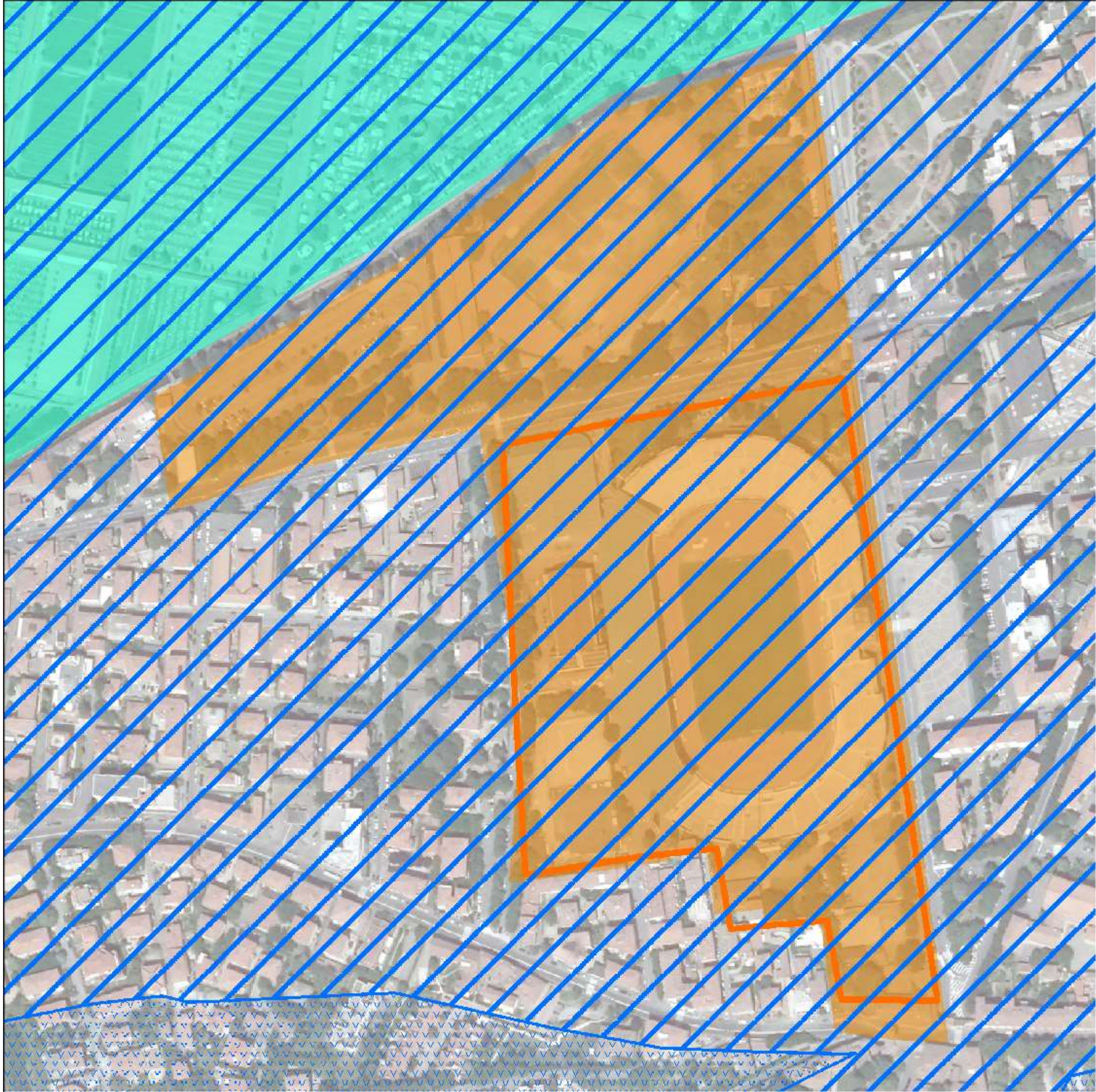
VINCOLI PTCP

Aree di ricarica indiretta

Zone a monte delle aree di ricarica diretta

PGRA

L-P1 - reticolo principale pericolosità alluvioni rare



POLO FUNZIONALE
STADIO BOLOGNA

ANALISI ACCESSIBILITA'

Polo funzionale Ptcp

Assetto Territoriale PSC
Polo funzionale esistente

Rete ciclabile per la mobilità quotidiana

Rete strategica

Esistente

Finanziata/In corso di realizzazione

Da finanziare

Viabilità locale



POLO FUNZIONALE AUTODROMO DI IMOLA

Individuazione nel PTCP (ai sensi dell'art. 26 LR n. 20/200) come Polo Funzionale cat. H (*strutture per manifestazioni culturali, sportive e spettacoli ad elevata partecipazione di pubblico*)

STRUMENTI STRATEGICI, URBANISTICI E ATTUATIVI VIGENTI

Inquadramento

L'Autodromo Enzo e Dino Ferrari è un impianto motoristico, costituito da un tracciato asfaltato lungo poco meno di 5 km, e vari edifici annessi, per una st complessiva di circa 600.000 mq; pur trattandosi di un impianto prettamente dedicato a sport motoristici, esso viene utilizzato anche per altre manifestazioni quali concerti, gare ciclistiche o podistiche, ecc. grazie alla sua capienza di circa 130.000 persone, fra le varie tribune dislocate lungo il tracciato e gli spazi a prato.

L'impianto motoristico è adiacente al fiume Santerno, tutelato ai sensi del Dlgs. 42/04, e all'interno del tracciato si trova il Parco delle Acque Minerali, anch'esso tutelato ai sensi della Dlgs 42/04.

Previsioni urbanistiche vigenti

Il RUE di Imola stabilisce gli obiettivi delle trasformazioni per il Polo Funzionale recepito dal PTCP, quale struttura polivalente caratterizzata dalla presenza di un autodromo di importanza sovracomunale da utilizzare sia per manifestazioni sportive che ricreative.

All'interno del Polo sono individuati diversi ambiti, caratterizzati da potenzialità e limiti diversificati a seconda della zona specifica, in cui sono previste, oltre alla principale funzione sportiva e ricreativa, funzioni commerciali, turistiche e ricettive.

STRATEGIE E POLITICHE FUTURE

Obiettivi per il polo: migliorare l'integrazione con la città in termini di accessibilità, mobilità sostenibile e mix funzionale, garantendo la tutela paesaggistica ed ambientale del contesto, in particolare del fiume Santerno e del Parco delle Acque Minerali.

La condivisione ed il coordinamento di interventi volti a perseguire i suddetti obiettivi potrà essere oggetto di apposito Accordo Territoriale.

POLO FUNZIONALE
AUTODROMO IMOLA

Polo funzionale Ptcp

Assetto PSC - Polo funzionale esistente

Piano Operativo Comunale

Territorio Urbanizzato Psc

Confini comunali



POLO FUNZIONALE AUTODROMO IMOLA

VINCOLI PTCP

Polo funzionale Ptcp

Sistema delle aree forestali

Aree ad alta probabilità di inondazione

Alvei attivi e invasi dei bacini idrici

Fasce di pertinenza fluviale

Fasce di tutela fluviale

Aree di ricarica diretta

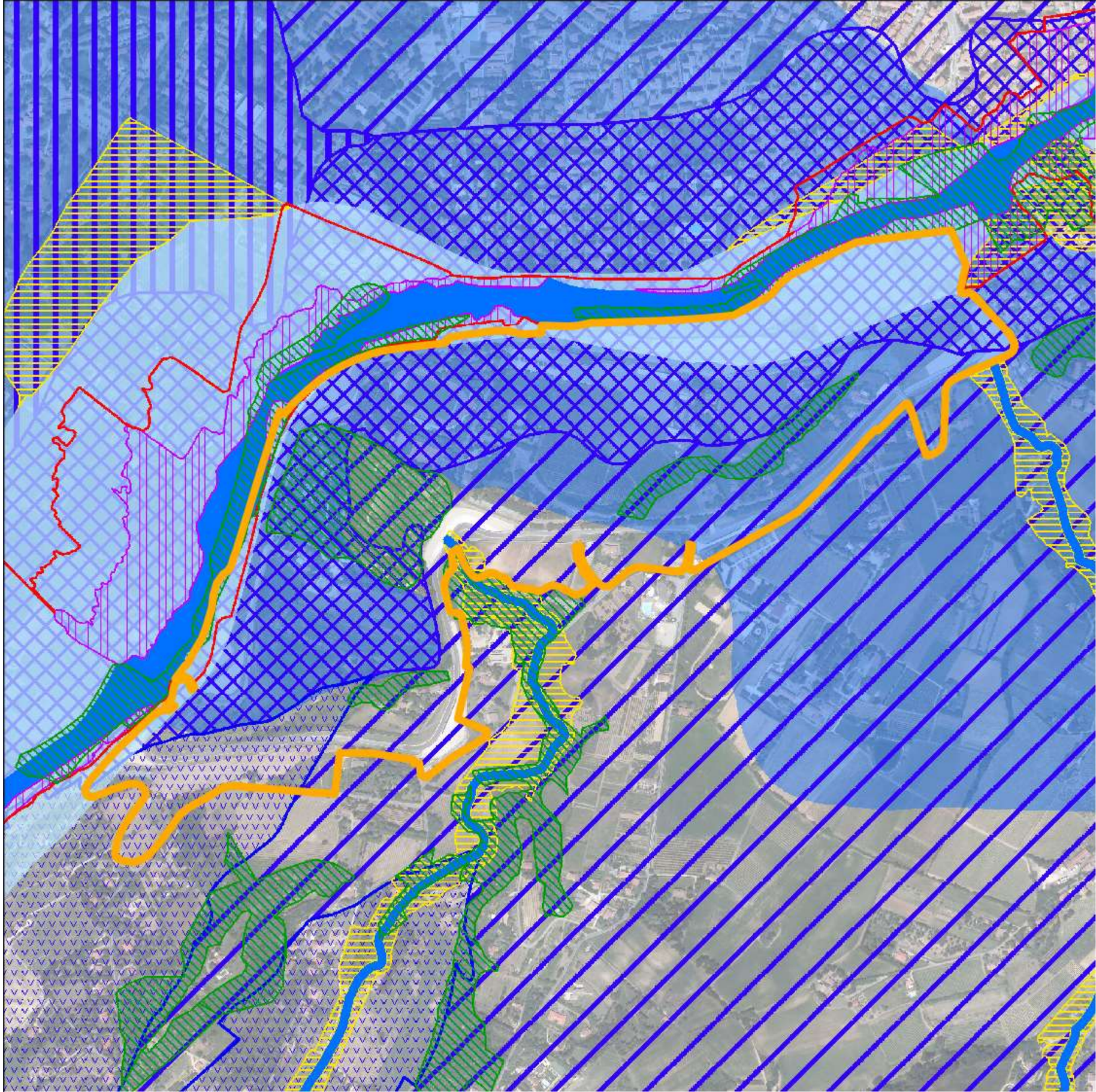
Aree di ricarica indiretta

Zone a monte delle aree di ricarica diretta

Zone perifluviali

Terrazzi alluvionali

Aree a rischio di inondazione in caso di eventi di pioggia con tempo di ritorno di 200 anni



POLO FUNZIONALE AUTODROMO IMOLA

INTERFERENZE PGRA

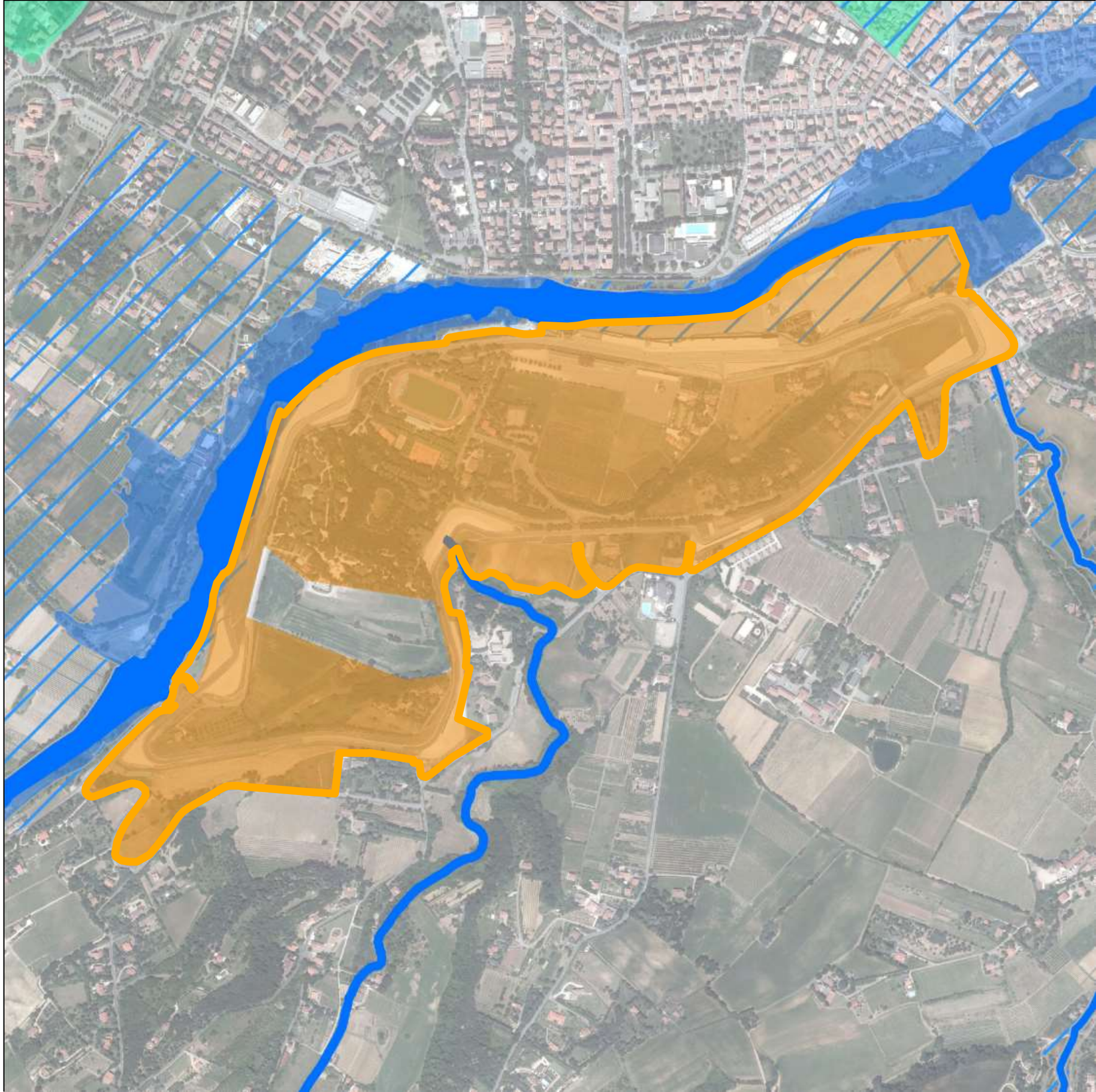
Polo funzionale Ptcp

Assetto Territoriale PSC
Polo funzionale esistente

Alvei attivi e invasi dei bacini idrici

H-P3 - reticolo principale
pericolosità alluvioni frequenti

M-P2 - reticolo principale
pericolosità alluvioni poco frequenti



POLO FUNZIONALE
AUTODROMO IMOLA

ANALISI ACCESSIBILITA'

Polo funzionale Ptcp

PSC - Polo funzionale esistente

Rete TPM a regime
II Livello a regime (60')

Rete ciclabile per la mobilità quotidiana

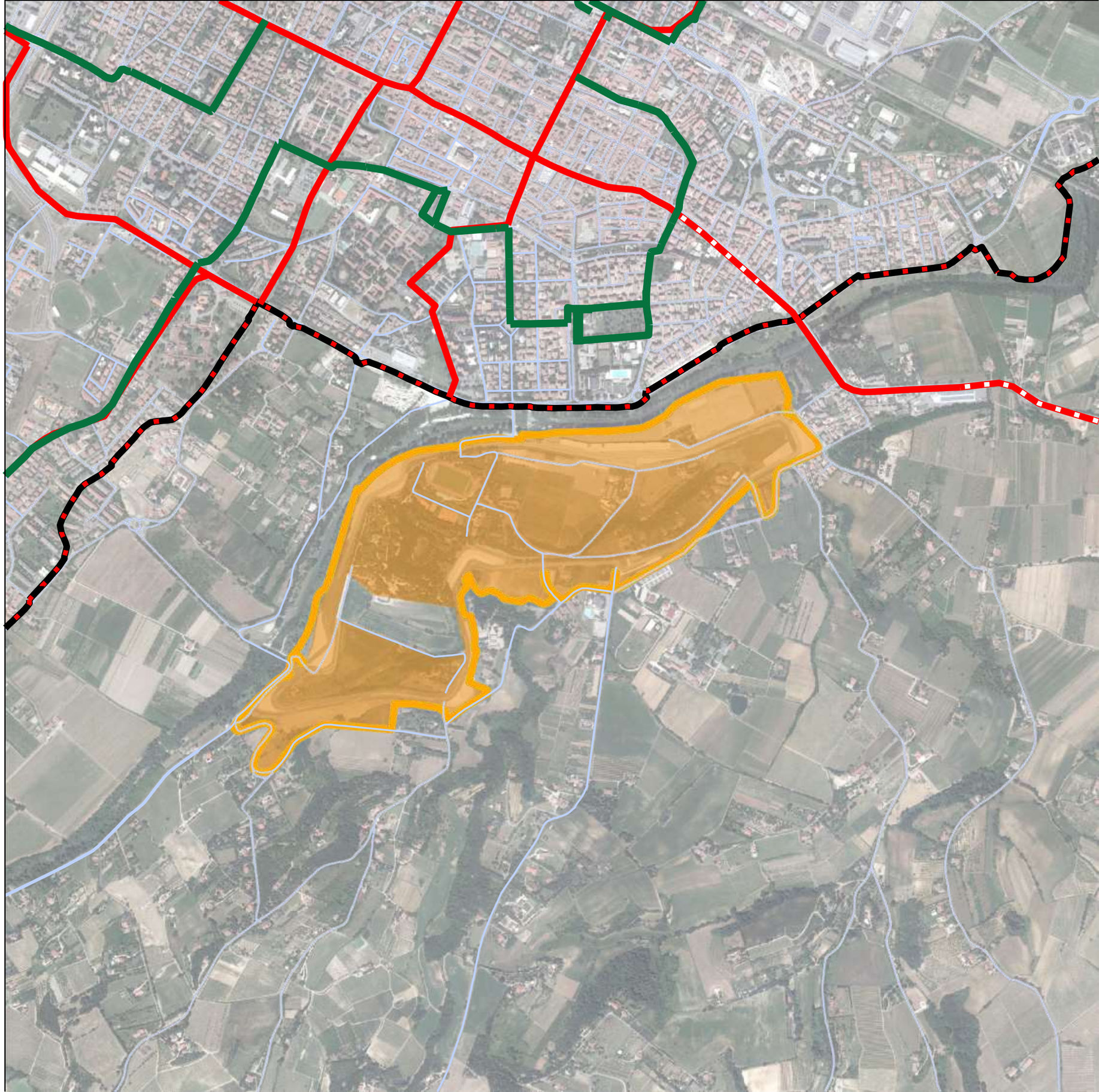
Rete strategica

Esistente

Finanziata/In corso di realizzazione

Da finanziare

Viabilità locale

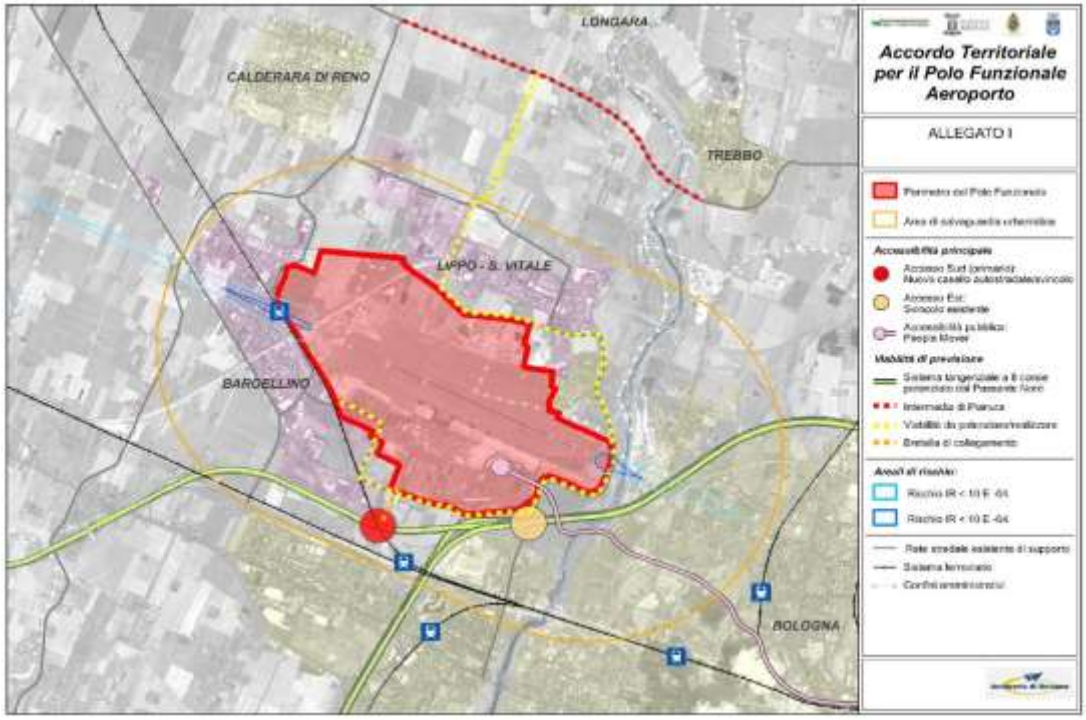


POLO FUNZIONALE AEROPORTO

Individuazione nel PTCP (ai sensi dell'art. 26 LR n. 20/200) come Polo Funzionale cat. D (*gli aeroporti, i porti e le stazioni ferroviarie principali del sistema ferroviario nazionale e regionale*)

STRUMENTI STRATEGICI, URBANISTICI E ATTUATIVI VIGENTI

- **Accordo Territoriale** sottoscritto **i**l 15 luglio 2008 (ai sensi dell'art. 15 della LR n. 20/2000) da Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno e Società ADB Aeroporto di Bologna S.p.A., avente come principale contenuto la condivisione degli obiettivi e delle strategie per i futuri sviluppi, di un perimetro e di uno schema di assetto, delle funzioni insediabili, dell'accessibilità nonché delle condizioni di sostenibilità. Dall' Accordo discende l'attuale perimetrazione del polo nel PTCP e nella strumentazione urbanistica dei Comuni interessati.



L'assetto previsto dall'AT 2008 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.

"Schema di assetto" riportato nell'allegato 2 all'At 2008 che individua :

a) Perimetro del Polo Funzionale;

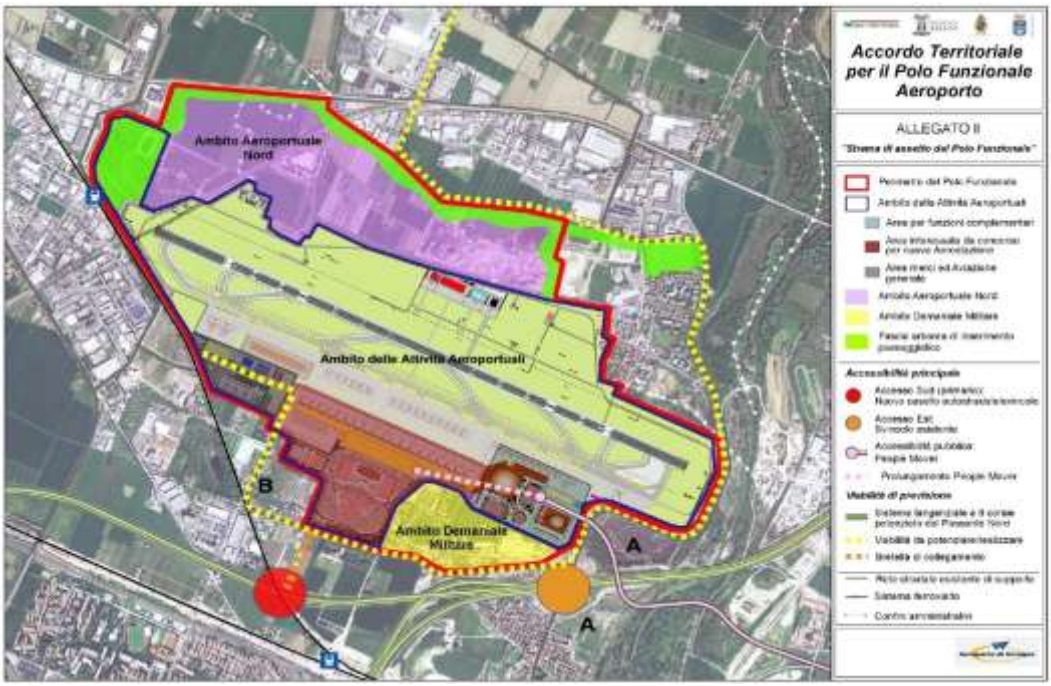
b) ambito delle attività aeroportuali;

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.



- **Decreto Ministeriale di Valutazione di Impatto Ambientale** (DVA-DEC-2013-0000029 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività culturali) del **25 febbraio 2013**, modificato dal DM 0000183 del 3 luglio 2014, con cui è stata decretata la compatibilità ambientale del "**Piano di Sviluppo Aeroportuale – Master Plan 2009-2023 dell'Aeroporto di Bologna**".
- **Accordo Territoriale Attuativo per la decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi** sottoscritto **i**n data 24 giugno 2015 (ai sensi dell'art. 15 della Lr n. 20 del 2000), tra Regione Emilia Romagna, la Provincia di Bologna, i Comuni di Bologna e Calderara di Reno, SAB-Aeroporto di Bologna, TPER e SRM, finalizzato alla

  - attuazione di quanto previsto dal Progetto Europeo "D-Air", avente come oggetto la decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi, attraverso un programma innovativo di politiche energetiche, trasportistiche e ambientali a servizio dell'Aeroporto, mirate a ridurre le emissioni di anidride carbonica associate al sistema aeroportuale, rapportati agli impatti generati dalla stima dei passeggeri, all'epoca quantificata in 8 milioni di passeggeri;

  - definizione degli interventi di compensazione ambientale relativi alla prescrizione A.1 del Decreto di VIA del 25 febbraio 2013 inerente il Piano di Sviluppo Aeroportuale-Masterplan 2009-2023, in cui risulta prioritaria la realizzazione della **fascia boscata, comprensiva di percorso ciclabile** (Bargellino/Lippo).

- **Decreto Ministeriale di approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2009-2023** (DM 0013090 dell'11 novembre 2015), con cui è stato accertato anche il perfezionamento dell' intesa Stato Regione ai sensi dell'art. 81 del DPR 616/1977) oggi vigente.

  Il Decreto stabilisce, fra l'altro, che:

  - i progetti relativi ad interventi edilizi ed infrastrutturali previsti dal PSA, la cui attuazione non richiede l'acquisizione di nuove aree attraverso procedure ablatorie, debbano essere sottoposti, per le opportune verifiche di ottemperanza, al Comitato di Monitoraggio istituito ai sensi dell'art.14 dell'Accordo Territoriale del 2008,

  - i progetti relativi ad interventi che necessitano l'acquisizione di aree attraverso procedure espropriative, così come gli interventi di mitigazione e compensazione degli impatti ambientali, che non siano già stati recepiti e compresi all'interno del sedime del PSA, che comportano la variazione degli strumenti urbanistici vigenti e/o l'acquisizione di ulteriori aree, dovranno essere sottoposti ad appositi procedimenti di intesa, ai sensi del D.P.R. n.383/1994 e s.m.i.

Il Piano di Sviluppo, denominato anche **Masterplan**, fornisce, per l'insieme dei sistemi funzionali dell'aeroporto, il quadro di riferimento all'interno del quale l'infrastruttura potrà evolversi e svilupparsi definendo il perimetro di sedime e la capacità massima in termini di movimenti di aeromobili, passeggeri e merci. Identifica quindi i principali interventi per l'ammodernamento ed il potenziamento dell'Aeroporto di Bologna sulla base delle ipotesi di evoluzione del traffico agli orizzonti temporali 2013, 2018 e 2023 (6,3 – 7,3 - 8,9 milioni di passeggeri – ipotesi di crescita massima).

Considerato quanto già realizzato al 2014, è stata operata una revisione delle successive fasi temporali, considerando le seguenti superfici e volumi aggiuntivi rispetto a quelli esistenti:

• per la fase II (2014-2018), 30.250 mq di Sul, corrispondenti a circa 278.530 mc di V;

• per la fase III (2014-2018), 118.000 mq di Sul, corrispondenti a circa 748.000 mc di V;

per un totale complessivo di 148.250 mq di SUL e 1.026.530 mq di V, olt re a 393.145 mq di superfici pavimentate (volo, rullaggio, raccordi) ed un aumento dei parcheggi dagli attuali 4.920 posti auto ai 8.270 posti auto nel 2023.



Masterplan – Interventi previsti nella Fase 3 (orizzonte temporale al 2023)

PSC Bologna

Obiettivi principali: assicurare la qualità architettonica e funzionale del sistema della nuova aerostazione attraverso lo svolgimento di un concorso pubblico di progettazione;

migliorare e garantire l'accessibilità del polo metropolitano;

migliorare e garantire le condizioni di qualità ambientale e di sicurezza dell'aeroporto e del suo intorno.

Lo scenario infrastrutturale complessivo, ai fini della sostenibilità, prevede il potenziamento:

I. dell'accessibilità pubblica tramite il nuovo collegamento dedicato con la Stazione Centrale in sede propria (People mover)

II. dell'accessibilità privata di scala territoriale, con un nuovo accesso (casello/svincolo) autostradale/tangenziale, posto a sud e in posizione baricentrica rispetto ai nuovi assetti;

III. dell'accessibilità privata di scala metropolitana, con la realizzazione dell'Intermedia di pianura nel tratto compreso tra Calderara di Reno e Trebbo e le relative connessioni alla rete viaria locale; a carico di ASPI tra le opere connesse al potenziamento del Nodo di Bologna (sistema tangenziale e autostradale di Bologna):

IV. potenziamento/realizzazione della viabilità di collegamento esistente tra l'Intermedia di pianura e l'Aeroporto, in particolare con la nuova strada individuata dal PSC di Calderara di connessione alle vie Predazzo, Due Scale, Aldina e Triumvirato;

V. dell'accessibilità privata di scala locale, con l'adeguamento della via dell'Aeroporto e della via Fornace, fino alla zona industriale del Bargellino (via Commenda), e in connessione con il nuovo collegamento viario verso sud;

VI. dell'accessibilità ciclopedonale, con la realizzazione di un percorso in sede protetta tra la frazione di Lippo e il parco Lungo Reno; tratto compreso nel progetto di fascia boscata quale opera di compensazione e mitigazione da localizzare con procedura ministeriale comprensiva di apposizione di vincolo espropriativo nell'ambito dell'approvazione del MP 2016-2030;

VII. di via del Vivaio con il suo completamento, oggetto di procedimento unico comunale.

RUE Bologna

Possibilità di trasformazione o di qualificazione edilizia con intervento diretto

Disciplina di cui all'articolo 69, scheda d'ambito "Aeroporto".

Le opere pubbliche da eseguirsi da amministrazioni statali o comunque insistenti su aree del demanio statale e le opere pubbliche di interesse statale, da realizzarsi dagli enti istituzionalmente competenti, sono soggette alle procedure di cui al Dpr 18 aprile 1994 n. 383 e all'articolo 54 della Lr 24/2017. Per tutte le altre trasformazioni si applicano le procedure di cui alla Lr 15/2013 e Lr 24/2017.

PSC Calderara di Reno

AMBITO APR.CAII la cui attuazione è soggetta alla redazione di un masterplan finalizzato a definirne uno schema di assetto per la sua riqualificazione sia urbana che ambientale, in relazione alla particolare e strategica collocazione dell'ambito Bargellino, direttamente interessato dagli effetti attuativi del Piano di Sviluppo Aeroportuale assunto come riferimento dell'Accordo Territoriale per il Polo Funzionale dell'Aeroporto G. Marconi.

Il "Perimetro del polo Funzionale" definito nell'ambito dell'AT ricomprende le aree sulle quali è previsto lo sviluppo delle attività aeroportuali di SAB, le aree demaniali militari, nonchè le aree poste a nord del limite aeroportuale fino alla zona produttiva di san Vitale di Reno, come zona di salvaguardia delle funzioni aeroportuali.

Entro l'Ambito delle attività aeroportuali definito nell'AT 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.

Con riferimento allo "Schema di assetto" del Polo Funzionale di cui all'Accordo citato, 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.

Il PSC prevede una fascia di dotazione ecologiche corrispondente alla "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" di cui allo "Schema di assetto" citato. 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.

STRATEGIE E POLITICHE FUTURE

- **Decreto Ministeriale di approvazione** del progetto ***"Aggiornamento del Master Plan dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna con orizzonte 2030"*** (DM 002680 del 12-2-2020) con cui è stato accertato il perfezionamento dell' intesa Stato Regione ai sensi dell'art. 81 del DPR 616/1977, e che include l'approvazione dell'**Atto integrativo all' "Accordo Territoriale Attuativo per la decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi D-AIR"**, relativo alla **sostituzione dell'Art. 2 e delle Azioni 1 e 2 dell'Art. 3** dell'AT sottoscritto il 24/06/2015

  (Esclusa VIA del nuovo MP con DM 000434 del 26-11-2018)

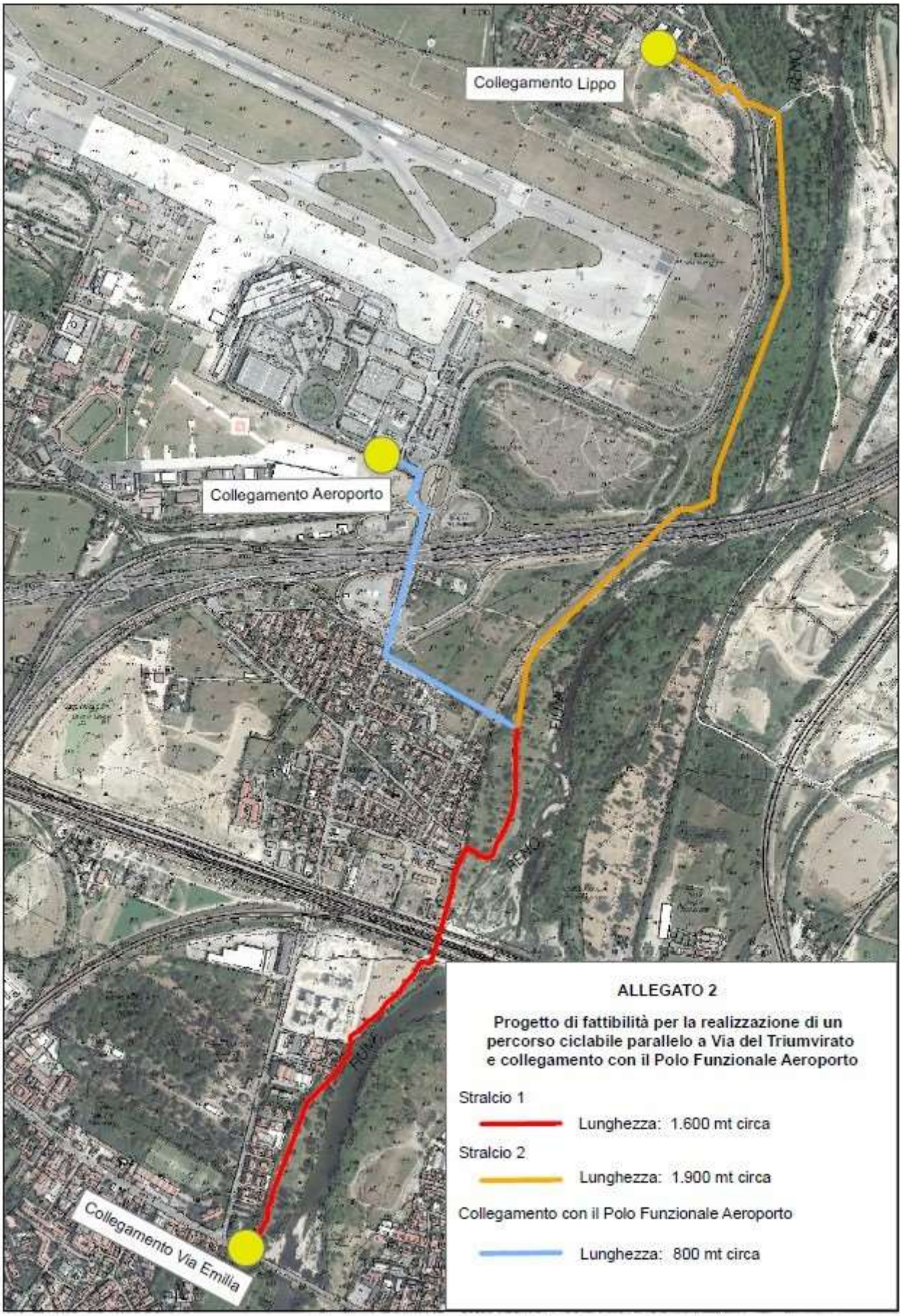
ALLEGATO 1: PROGETTO DI FASCIA BOSCATA (schema riassuntivo)

Totale estensione forestale 40 ettari

Totale Tonnellate di CO2 annua assorbita: 2.000



Localizzazione delle aree previste dal progetto definitivo (colore verde) e delle aree da integrare (perimetro colore arancione)


Collegamento Lippo
Collegamento Aeroporto
Collegamento Via Emilia
RENO
ALLEGATO 2
Progetto di fattibilità per la realizzazione di un percorso ciclabile parallelo a Via del Triumvirato e collegamento con il Polo Funzionale Aeroporto
Stralcio 1
Lunghezza: 1.600 mt circa
Stralcio 2
Lunghezza: 1.900 mt circa
Collegamento con il Polo Funzionale Aeroporto
Lunghezza: 800 mt circa

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale aggiornato rappresenta il quadro di riferimento per lo sviluppo delle attività aeroportuali nel periodo 2009-2030 e contiene l'indicazione degli interventi infrastrutturali ed edilizi previsti, da realizzarsi per fasi successive, individuati sulla base delle ipotesi di evoluzione del traffico aeroportuale nei relativi periodi di riferimento.

L'aggiornamento del PSA, pur rispettando i principi del piano vigente, ne ridefinisce le fasi di attuazione e la localizzazione di alcuni interventi, a seguito di un'analisi dettagliata dei potenziali scenari di sviluppo, individuando una soluzione più compatta ed efficiente per lo sviluppo dell'aeroporto, che massimizza l'utilizzo delle infrastrutture esistenti riducendo gli espropri originariamente previsti e comportando un minore consumo del suolo.

In particolare nel periodo di riferimento (2009/2030) è previsto l'ampliamento dell'aerostazione attuale in luogo della realizzazione di un nuovo terminal ad ovest, la cui attuazione viene posticipata ad una fase successiva al 2030. Tale scelta comporterà un nuovo layout dell'area landside che prevede la riorganizzazione del sistema di accesso e della mobilità, dei parcheggi, una stazione di servizio dotata di rifornimento ed autolavaggio, oltre alla realizzazione di un hotel connesso alla funzione aeronautica in quanto destinato agli equipaggi e passeggeri in specifiche situazioni.

Dati salienti del Master Plan:

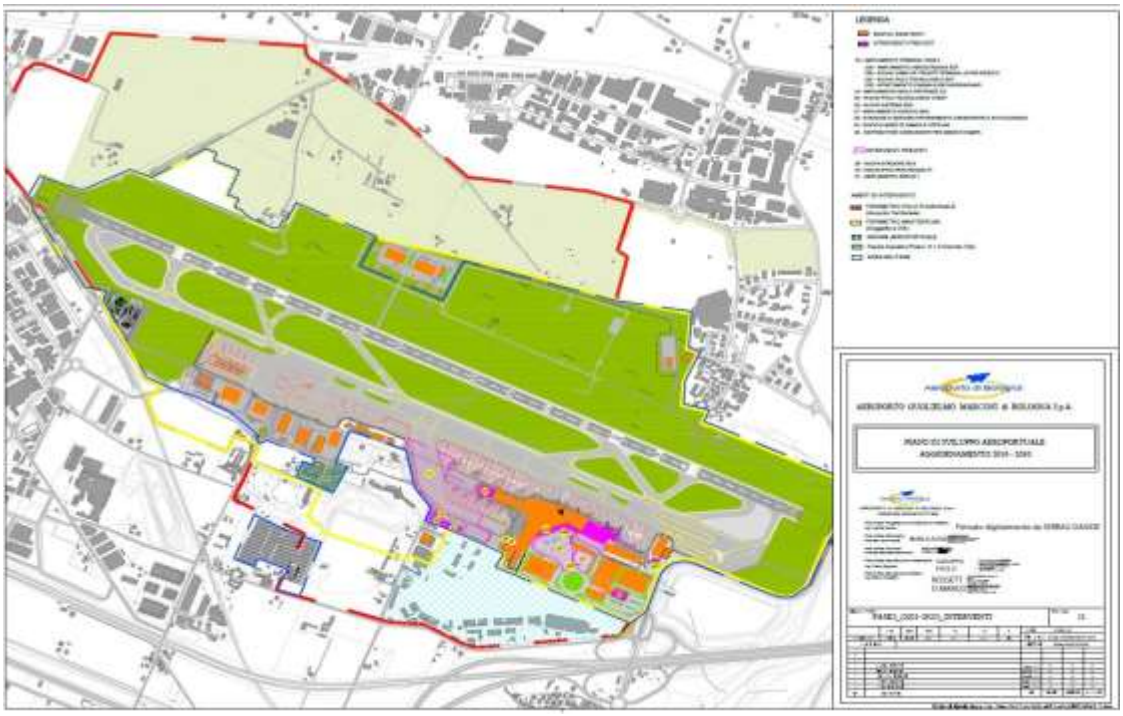
1. Previsioni di traffico al 2030
   11,26 mil. passeggeri/anno aviazione commerciale
   82.895 movimenti/anno aviazione commerciale

2. *Interventi infrastrutturali più significativi* – la realizzazione delle opere è articolata secondo tre fasi temporali successive di attuazione:

1^ fase (2016 – 2020)

2^ fase (2021-2025)

3^ fase (2026-2030)



Interventi fase 2 (2021-2025)

Previsioni inserite nel PUG (poli metropolitani integrati - mobilità)

Aeroporto di Bologna Guglielmo Marconi

Strategia urbana	3 - Attrattività e lavoro
Obiettivo	3.3 Sostenere la qualificazione dei poli metropolitani integrati in luoghi da abitare inseriti nel contesto
Azione	3.3.a Aeroporto di Bologna Guglielmo Marconi: assecondare uno sviluppo attento al rapporto con la città
Tipologia di intervento	Politiche urbane Interventi urbanistici



3.3a della Disciplina del PUG: Aeroporto di Bologna Guglielmo Marconi: assecondare uno sviluppo attento al rapporto con la città

Campo di applicazione: aree individuate nel Catalogo dati cartografici: Aeroporto di Bologna Guglielmo Marconi - people mover Marconi express.

Indirizzi per le politiche urbane: il Comune, insieme alla Città Metropolitana, promuove politiche di integrazione dell'aeroporto nel contesto urbano con particolare riguardo ai problemi di compatibilità ambientale e di accessibilità

Indirizzi per le trasformazioni urbane: All'interno del perimetro del sedime aeroportuale gli interventi sono indicati da un piano di sviluppo approvato nelle forme di legge, la cui più recente versione governerà le trasformazioni nella direzione di uno scenario che al 2030 prevede indicatori annui di 11,26 milioni di passeggeri, 82.895 aeromobili, 5,7 milioni di tonnellate di merci trasportate.

Al di fuori del perimetro del piano di sviluppo aeroportuale, e comunque all'interno del perimetro del polo metropolitano integrato , è possibile presentare proposte di addensamento o sostituzione per la localizzazione di "attività integrative" alle funzioni aeroportuali (funzioni di servizio e assistenza ai passeggeri e di supporto alla movimentazione delle merci, compresa la logistica aeroportuale e sistemi di parcheggio), e per "attività complementari" (quelle direzionali, congressuali, ricettive, commerciali di livello comunale, che svolgano funzioni sinergiche a quelle principali).

Inoltre , le attività di verifica della compatibilità aeronautica di determinati progetti che rappresentino una fonte attrattiva di alcune specie volatili o faunistiche che possono interferire con la sicurezza dell'attività aeronautica , e pertante soggette a mitigazione del rischio per le specie interessate, vanno integrate con gli accertamenti preventivi di compatibilità della nuova opera con la sicurezza delle operazioni aeroportuali e del volo più in generale , come regolata da apposita procedura ENAC , insieme alle verifiche di compatibilità con le previsioni del vigente Piano di Rischio Aeroportuale (P.R.A.) di cui all'art. 707 comma 5 del Codice Della Navigazione D.lgs. 96/ 2005

CONCLUSIONI

Alla luce degli indirizzi strategici condivisi negli strumenti richiamati, che saranno inseriti nel PTM e nel PUG, dovrà essere sottoscritto un nuovo Accordo Territoriale per l'attuazione delle politiche previste, in cui siano recepiti e condivisi in particolare i contenuti di:

Integrazioni Accordo Territoriale Attuativo per la decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi (Delibera di Consiglio metropolitano n. 2 del 22.01.2020)

Aggiornamento del Master Plan dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna con orizzonte 2030 (DM 002680 del 12- 2-2020)

POLO FUNZIONALE
AEROPORTO BOLOGNA

Polo funzionale Ptcp

Perimetro Master Plan 2030 -
AT D-AIR integrato

Assetto Territoriale PSC
Polo funzionale esistente

Territorio Urbanizzato Psc

Confine comunale



POLO FUNZIONALE
AEROPORTO BOLOGNA

VINCOLI PTCP

Polo funzionale Ptcp

Perimetro Master Plan 2030 -
AT D-AIR integrato

Assetto Territoriale PSC
Polo funzionale esistente

Confine comunale

Discontinuità del sistema insediativo

Sistema delle aree forestali

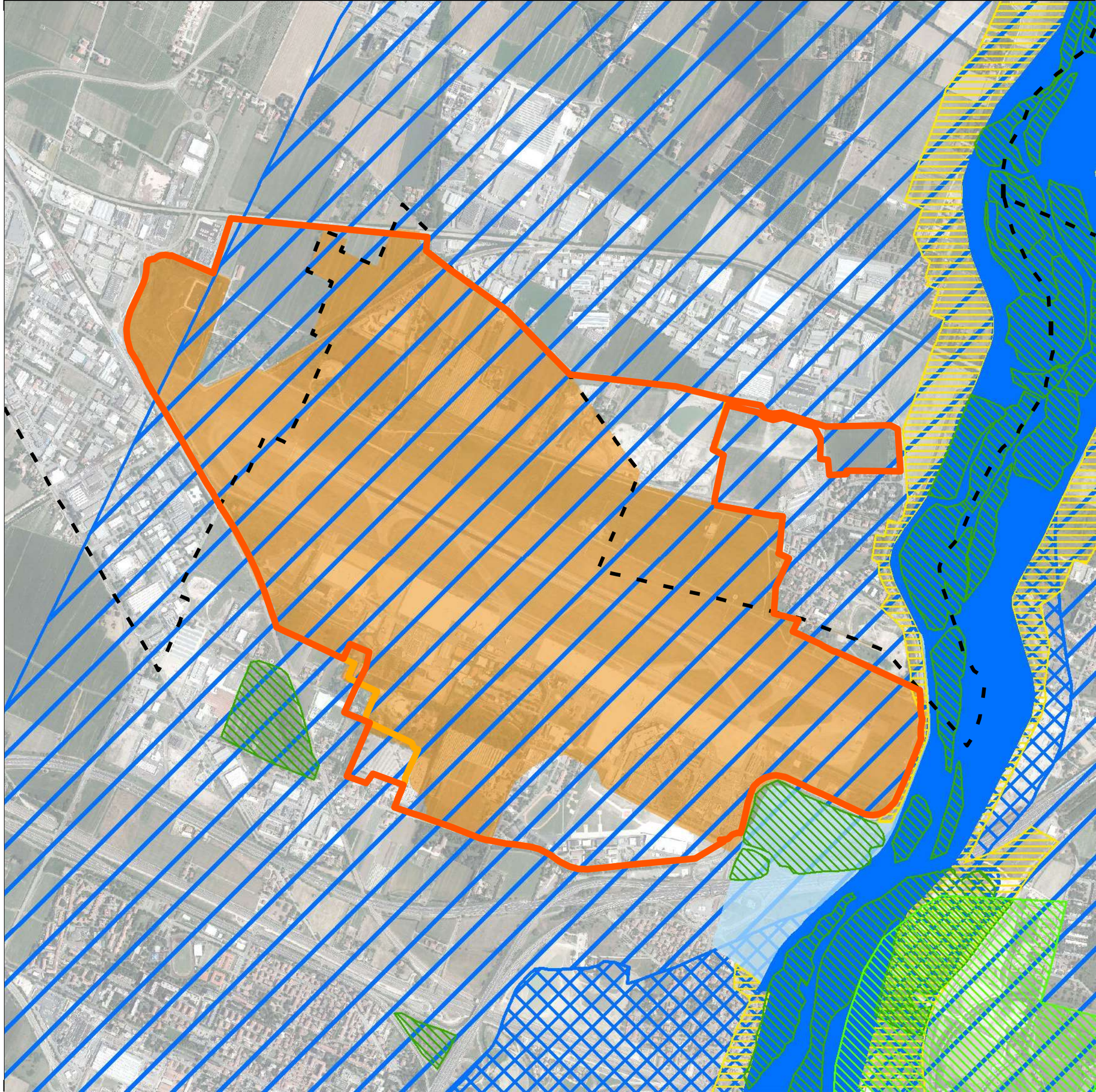
Alvei attivi e invasi dei bacini idrici

Fasce di pertinenza fluviale

Fasce di tutela fluviale

Aree di ricarica indiretta

Zone perifluviali



POLO FUNZIONALE
AEROPORTO BOLOGNA

INTERFERENZE PGRA

Polo funzionale Ptcp

Perimetro Master Plan 2030 -
AT D-AIR integrato

Assetto Territoriale PSC
Polo funzionale esistente

Confine comunale

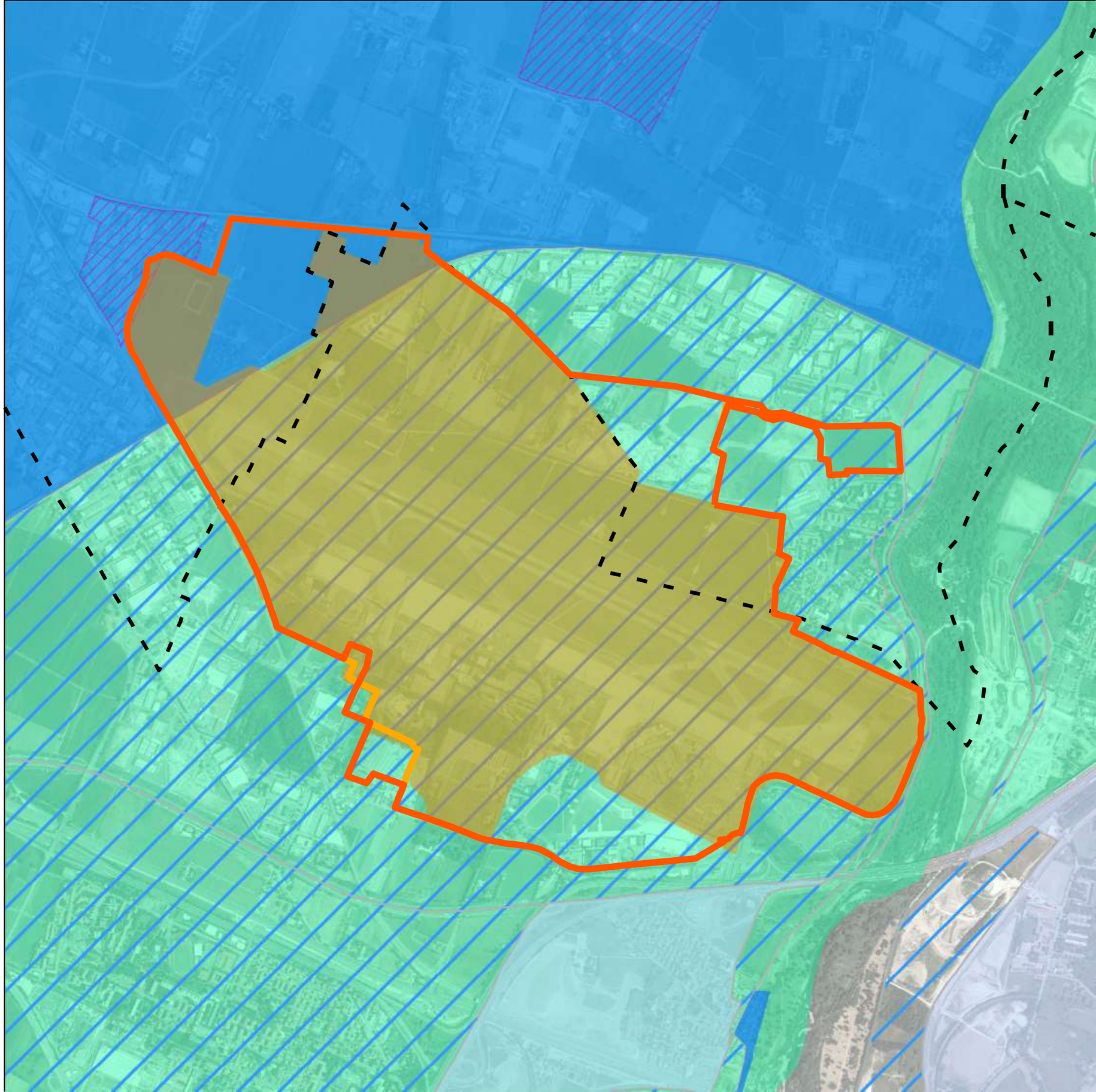
H-P3 - reticolo principale
pericolosità alluvioni frequenti

H-P3 - reticolo secondario di pianura
pericolosità alluvioni frequenti

M-P2 - reticolo principale
pericolosità alluvioni poco frequenti

M-P2 - reticolo secondario di pianura
pericolosità alluvioni poco frequenti

L-P1 - reticolo principale
pericolosità alluvioni rare



POLO FUNZIONALE
AEROPORTO BOLOGNA

ANALISI ACCESSIBILITA'

Polo funzionale Ptcp

Perimetro Master Plan 2030 -
AT D-AIR integrato

Assetto Territoriale PSC
Polo funzionale esistente

Confine comunale

Centri di mobilità

Stazioni e Fermate esistenti

Rete ciclabile per la mobilità quotidiana

Rete strategica

Esistente

Finanziata/In corso di realizzazione

Da finanziare

Rete integrativa

Esistente

Finanziata/In corso di realizzazione

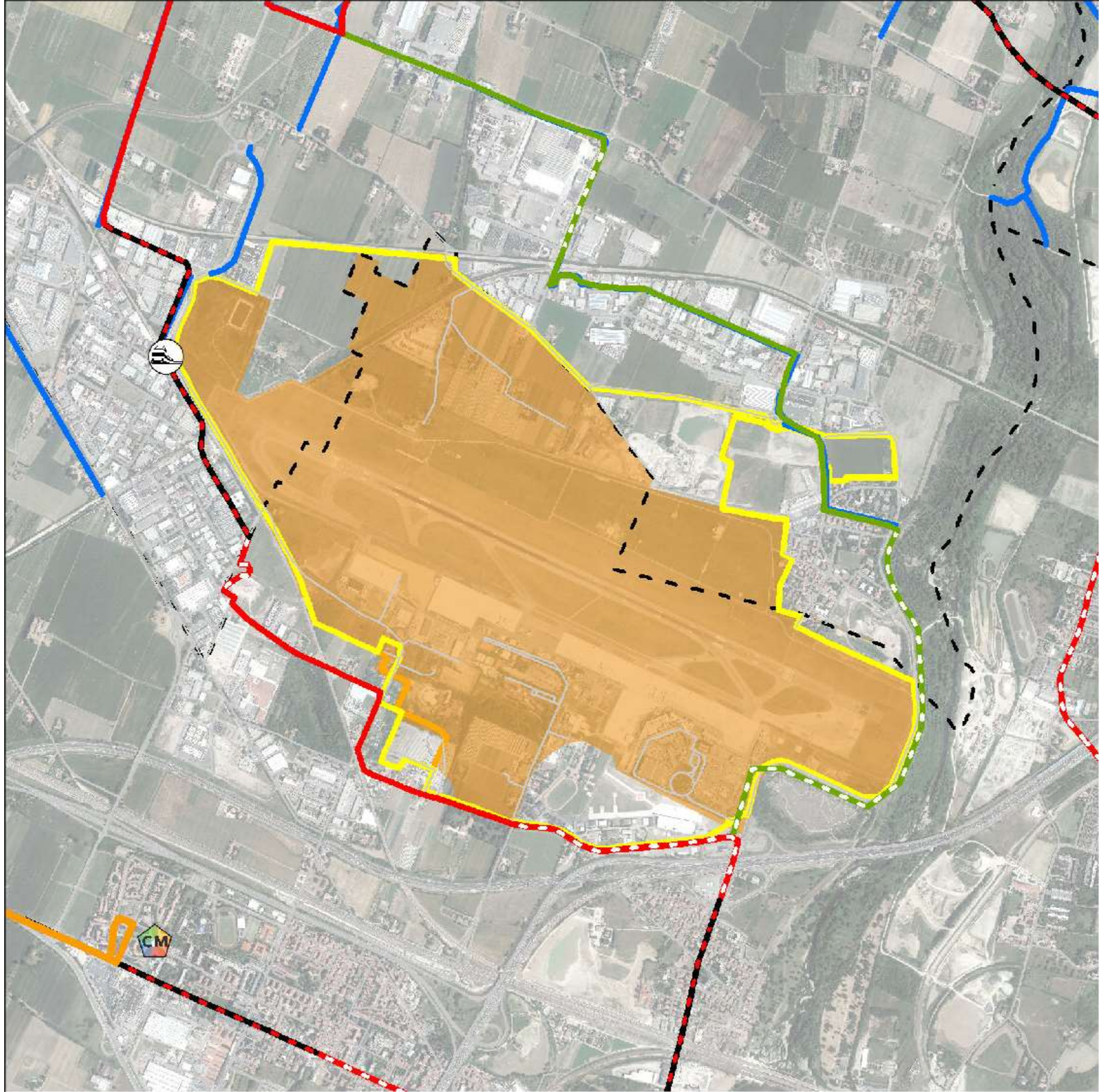
Da finanziare

Rete TPM a regime I Livello (30')

Rete comunale ciclabile esistente

Percorsi strade provinciali

Viabilità locale



POLO FUNZIONALE STAZIONE BOLOGNA (STAZIONE FERROVIARIA E AUTOSTAZIONE)

Individuazione nel PTCP (ai sensi dell'art. 26 LR n. 20/200) come Polo Funzionale cat. D (*gli aeroporti, i porti e le stazioni ferroviarie principali del sistema ferroviario nazionale e regionale*)

STRUMENTI STRATEGICI, URBANISTICI E ATTUATIVI VIGENTI

Inquadramento Stazione FS: la Stazione centrale di Bologna rappresenta uno dei principali nodi della rete ferroviaria italiana, luogo di connessione e distribuzione dei traffici nazionali ed europei, la cui funzione è ampliata e rafforzata dalla realizzazione e attivazione delle linee Alta Velocità e Alta Capacità (AV/AC).

Strumenti attuativi Stazione FS

Accordo Territoriale sottoscritto il 18 luglio 2006 tra Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna e Rete Ferroviaria Italiana SpA ha riconosciuto alla Stazione un alto valore strategico ed ha evidenziato la necessità di procedere verso un progetto urbanistico d'insieme, confermando pienamente la centralità del nuovo complesso della stazione nel sistema della mobilità metropolitana, provinciale, regionale e nazionale.
L'Accordo indica 120.000 mq di Slp (superficie lorda di pavimento) per funzioni urbane complementari di carattere commerciale, direzionale e ricettivo a cui aggiungere un 5% di superfici da destinare alla realizzazione di attrezzature di interesse collettivo.
Oltre a queste capacità edificatorie è ammessa la realizzazione di servizi di stazione primari, secondari e connettivo fino ad un massimo di 42.000 mq di Slp.

Altri strumenti attuativi e previsioni urbanistiche

L'Accordo sottoscritto nel 2006 ha avuto seguito con diversi accordi specifici che ne hanno approfondito alcuni aspetti, tra i quali:

- Accordo tra Comune di Bologna, Provincia di Bologna, Regione Emilia-Romagna e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**-** relativamente ad impegni reciproci volti a favorire la realizzazione dell'opera pubblica denominata "People Mover" (14 marzo 2007),

- Accordo tra Comune di Bologna, Provincia di Bologna, Regione Emilia-Romagna e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. relativamente agli impegni reciproci volti a favorire la realizzazione degli interventi infrastrutturali a supporto della nuova Stazione ferroviaria di Bologna (19 giugno 2007),

- Accordo tra Ministero delle Infrastrutture, Ministero dei trasporti, Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il completo sviluppo ed attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese (SFM) Bologna (19 giugno 2007),

- Accordo di Programma per la riqualificazione delle aree ferroviarie, i cui contenuti sono stati poi integrati nelle previsioni del **POC Rigenerazione di Patrimoni Pubblici** (RPP) relativamente al sub-comparto N-4 Ex Oma.

Inquadramento Autostazione: è una infrastruttura unica in Italia, caratterizzata da forte attrattività di persone e mezzi (da un bacino di utenza di carattere sovracomunale) ed ha un significativo impatto sul sistema della mobilità urbana.

Il PTCP indirizza la progettazione del sistema Stazione Centrale e Autostazione verso obiettivi di miglioramento "dell'accessibilità del polo alla scala urbana e territoriale, sia con il trasporto collettivo che con quello privato e la mobilità non motorizzata" e l'integrazione del mix funzionale, dove consentito dall'accessibilità. Il Piano della Mobilità Provinciale individua l'area Stazione-Autostazione come internodo tra la Ferrovia, il Sistema Ferroviario Metropolitano, il Trasporto Pubblico Locale e il trasporto privato su gomma.

Per l'Autostazione non è stato sottoscritto alcun accordo.

Previsioni urbanistiche vigenti per l'Autostazione: la trasformazione dell'area è disciplinata da una variante al POC 2009, approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 356 del 2014, che prevede la qualificazione funzionale e urbanistica, i livelli prestazionali di accessibilità e compatibilità ambientale, nonché le opere di infrastrutturazione necessarie; è previsto, inoltre, un modesto ampliamento e nuovi usi commerciali.

Nel RUE l'edificio dell'Autostazione è compreso all'interno del "Piano di valorizzazione Commerciale e Qualificazione dell'area compresa tra Stazione Centrale, Bovi Campeggi, Manifattura delle Arti e piazza VIII Agosto".

STRATEGIE E POLITICHE FUTURE

Obiettivi per la Stazione: rigenerazione e cucitura del tessuto urbano circostante, cerniera tra la Bolognina e il centro storico, e valorizzazione delle aree dismesse.

Obiettivi per l'Autostazione: assumere il profilo della moderna stazione polifunzionale, 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.

Adeguate scelte strategiche volte a perseguire i suddetti obiettivi, con particolare riferimento al coordinamento di interventi su accessibilità e mobiltà, potranno essere condivise in appositi Accordi Territoriali.

Previsioni PUG Bologna (Poli metropolitani integrati, mobilità)

Valorizzazione della funzione della stazione come nodo di interscambio modale regionale, metropolitano e urbano, che al tempo stesso saldi la frattura storica tra il nucleo antico e la Bolognina; anche per l'Autostazione l'obiettivo è la riconfigurazione formale e funzionale di questa parte di Bologna, perseguendo gli obiettivi già definiti attraverso il Piano operativo comunale, in particolare per quanto riguarda la relazione con le aree circostanti.

L'assetto finale dell'ambito dovrà soddisfare le esigenze delle nuove funzioni insediate senza costituire un aggravio per gli ambiti urbani circostanti, che anzi dovranno avvantaggiarsi della riqualificazione.

Stazione ferroviaria di Bologna Centrale e Autostazione

Strategia urbana	3 - Attrattività e lavoro
Obiettivo	3.3 Sostenere la qualificazione dei poli metropolitani integrati in luoghi da abitare inseriti nel contesto
Azione	3.3.b Stazione ferroviaria di Bologna Centrale e Autostazione di Bologna: integrare le aree di accesso, transito e sosta con qualificate funzioni urbane
Tipologia di intervento	Politiche urbane Interventi urbanistici



POLO FUNZIONALE STAZIONE

Polo funzionale Ptcp

Assetto PSC

Polo funzionale esistente

Territorio Urbanizzato PSC



POLO FUNZIONALE STAZIONE

VINCOLI PTCP

Polo funzionale Ptcp

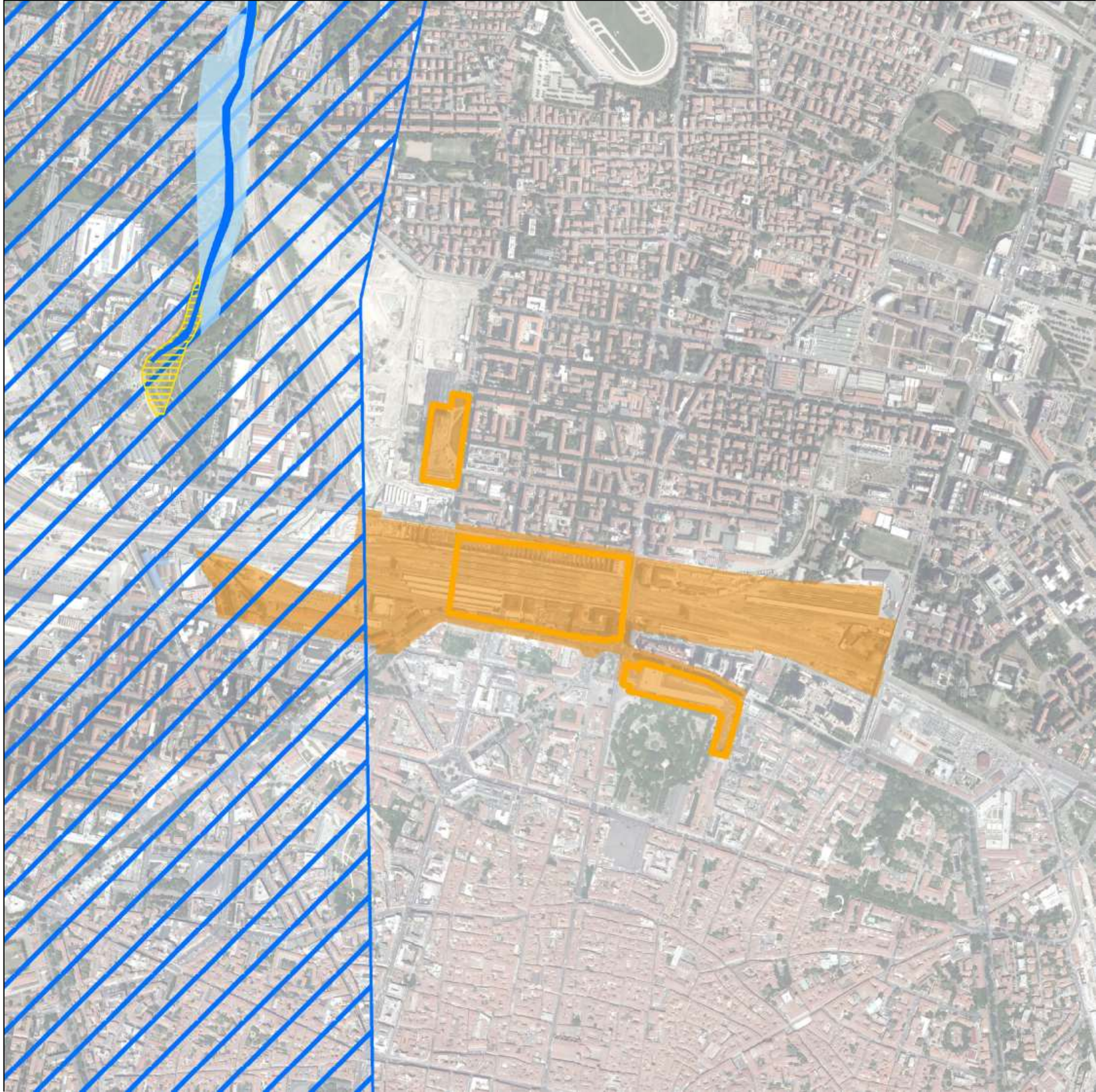
PSC - Polo funzionale esistente

Alvei attivi e invasi dei bacini idrici

Fasce di pertinenza fluviale

Fasce di tutela fluviale

Aree di ricarica indiretta



POLO FUNZIONALE STAZIONE

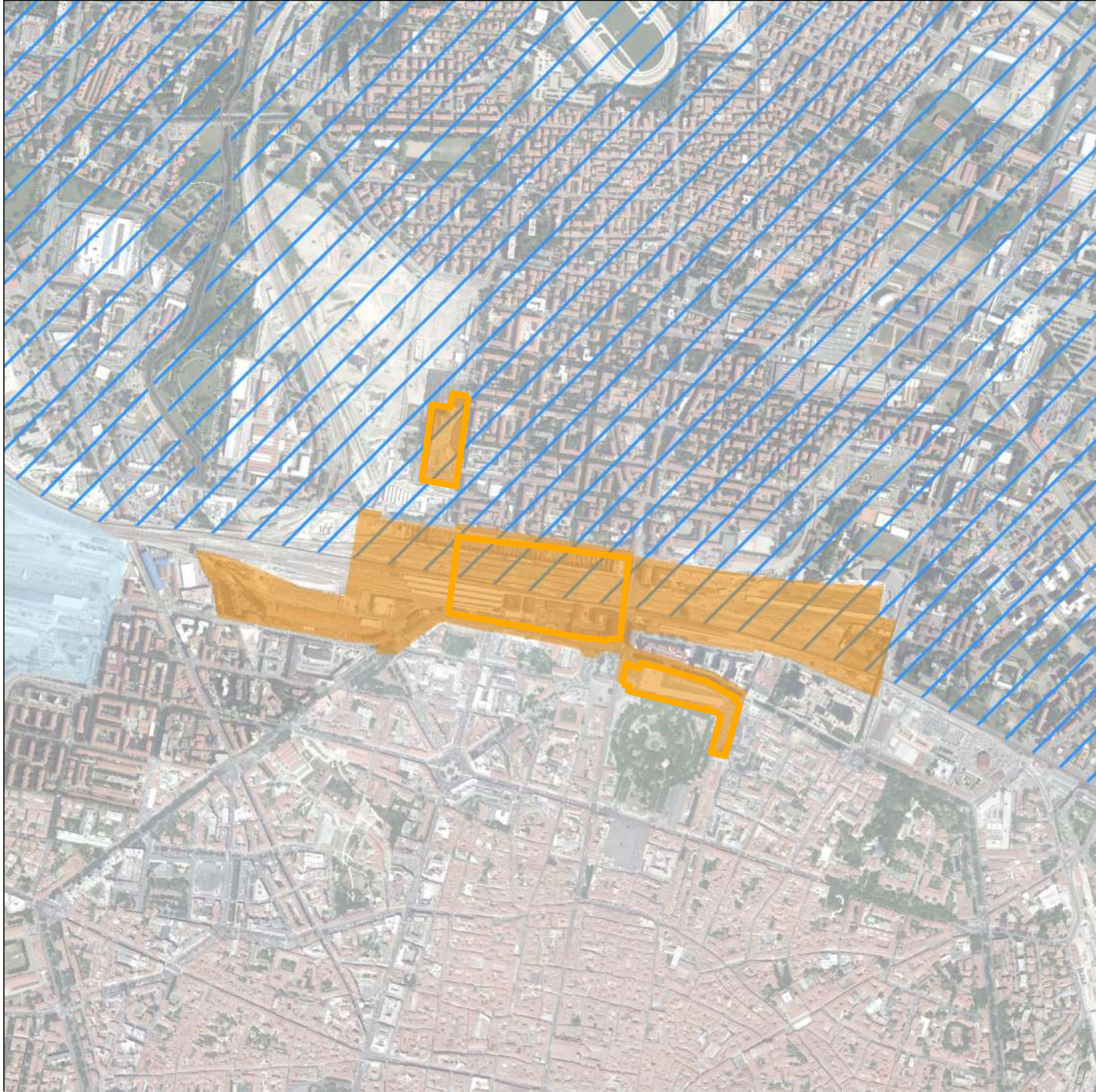
INTERFERENZE PGRA

Polo funzionale Ptcp

PSC - Polo funzionale esistente

M-P2 - reticolo principale pericolosità alluvioni poco frequenti

M-P2 - reticolo secondario di pianura pericolosità alluvioni poco frequenti



POLO FUNZIONALE STAZIONE BOLOGNA

ANALISI ACCESSIBILITA'

Polo funzionale Ptcp

PSC - Polo funzionale esistente

Centri di mobilità

Stazioni e Fermate esistenti

Rete TPM a regime
I Livello potenziato (15')

Rete TPM a regime
II Livello potenziato (30')

Rete ciclabile per la mobilità quotidiana

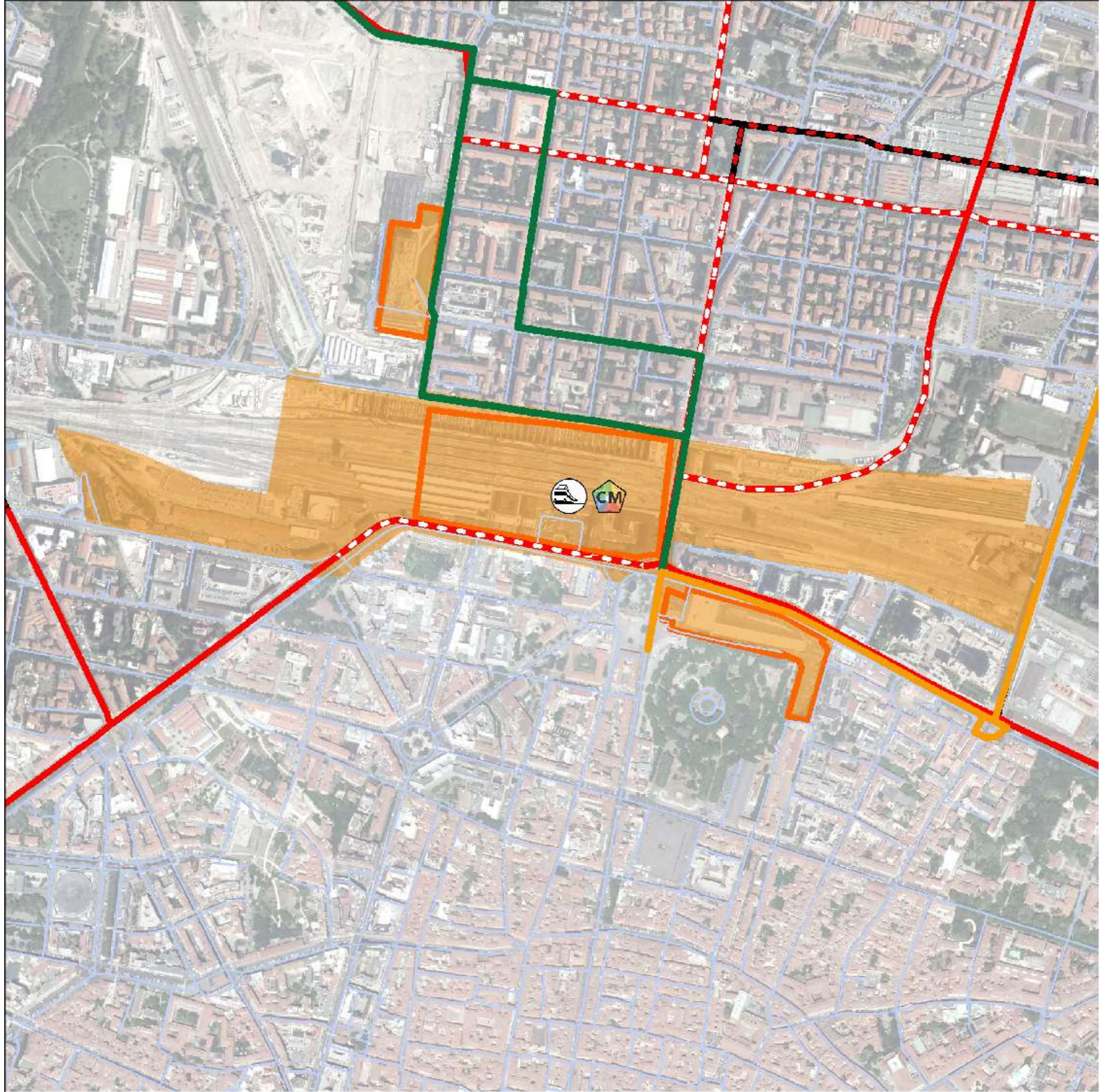
Rete strategica

Esistente

Finanziata/In corso di realizzazione

Da finanziare

Viabilità locale



	Confermato
C. COMMERCIALE VILLANOVA DI CASTENASO Centronova, Brico	SI
C. COMMERCIALE CARREFOUR, Ikea, Castorama (ZONA B)	SI
C. COMMERCIALE LEONARDO	SI
C. COMMERCIALE LA MERIDIANA (ZONA A)	SI
POLO SAN CARLO	SI
POLO MERAVILLE - FICO	SI
P.F. ALTEDO	NO
P.F. MARTIGNONE	NO
P.F. FUNO	NO
AREA DI CENTO -BUDRIO	NO
AREA EX CASTELLI - OZZANO	NO
P.F. CAAB – AREA EX ASAM	SI
P.F. DEL POSTRINO	NO
P.F. CASELLE - SAN LAZZARO	NO
P.F. CASELLO A14-VIA LASIE - IMOLA	SI

TABELLA RIASSUNTIVA POLI FUNZIONALI COMMERCIALI CONFERMATI E NON FRA PTCP E PTM