



Comune di Bologna



**ACCORDO TERRITORIALE
RELATIVO AGLI ASSETTI TERRITORIALI, URBANISTICI, INFRASTRUTTURALI
DELLA NUOVA STAZIONE FERROVIARIA DI BOLOGNA
AI SENSI DELL' ART. 15 L.R. 20/2000**

Bologna 18 Luglio 2006

ACCORDO TERRITORIALE
RELATIVO AGLI ASSETTI TERRITORIALI, URBANISTICI, INFRASTRUTTURALI
DELLA NUOVA STAZIONE FERROVIARIA DI BOLOGNA
AI SENSI DELL' ART. 15 L.R. 20/2000

L'anno 2006, il giorno 18 luglio, alle ore 10.00, presso la sede dell'Amministrazione Comunale - Piazza Maggiore, 6 - 40122 Bologna,

TRA

La Provincia di Bologna, nella persona della Presidente Beatrice Draghetti,

La Regione Emilia Romagna, nella persona del Presidente Vasco Errani

Il Comune di Bologna, nella persona del Sindaco Sergio Gaetano Cofferati

Rete Ferroviaria Italiana (RFI) S.p.A., nella persona dell'Amministratore Delegato Mauro Moretti

Premesso :

- che la legge urbanistica dell'Emilia Romagna, L.R. 24 marzo 2000, n.20, nel confermare un sistema di pianificazione incentrato primariamente sulla pianificazione urbanistica comunale, prevede numerosi strumenti volti al riconoscimento del principio della concertazione delle scelte strategiche tra diversi livelli istituzionali e del coinvolgimento delle organizzazioni economiche e sociali nonché degli operatori privati nelle diverse fasi di elaborazione e attuazione degli strumenti urbanistici;
- che la L.R. 20/00 individua l'"accordo territoriale", come lo strumento negoziale da utilizzarsi, anche al di fuori dei processi di formazione dei piani, per concordare obiettivi e scelte strategiche comuni;
- che in particolare, la L.R. 20/00, art. 15, prevede tale strumento di concertazione istituzionale quale modalità per definire, nell'ambito delle previsioni del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), l'attuazione dei Poli funzionali, tra i quali sono espressamente ricomprese le stazioni ferroviarie principali del sistema ferroviario nazionale e regionale;
- che la Provincia di Bologna, nell'ambito della competenza attribuita dalla L.R. 20/2000 al PTCP, ha individuato - d'intesa con il Comune di Bologna - i poli

funzionali, ovvero quegli ambiti specializzati che ospitano le grandi funzioni metropolitane, per i quali è richiesta la sottoscrizione di un Accordo Territoriale, definendo per essi le politiche e le azioni da intraprendere;

- che tra questi il PTCP individua il nuovo complesso della Stazione centrale di Bologna, rappresentante uno dei principali nodi della rete ferroviaria italiana, luogo di connessione e distribuzione dei traffici nazionali, la cui funzione sarà ampliata e rafforzata dalla realizzazione e attivazione delle linee Alta Velocità e Alta Capacità (AV/AC);
- che il Documento Preliminare del Piano Strutturale Comunale (PSC) di Bologna riconosce alla Stazione un alto valore strategico ed evidenzia 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;
- che l'Accordo di Pianificazione per il PSC di Bologna sottoscritto ai sensi della L.R. n. 20/00 dal Sindaco del Comune di Bologna e dalla Presidente della Provincia di Bologna in data 10 maggio 2006 assume tra le scelte strategiche di assetto e sviluppo del territorio le determinazioni concordate nell'accordo territoriale prioritario sul polo funzionale della Stazione;

Considerato:

- che l'attraversamento della nuova linea ferroviaria veloce offre alla città di Bologna l'occasione per una riqualificazione complessiva del trasporto pubblico, sia su gomma sia su ferro, a livello regionale e metropolitano; riqualificazione fondata sulla centralità del trasporto ferroviario e sulla integrazione e ottimizzazione dei servizi ed infrastrutture;
- che la Stazione Centrale di Bologna è uno dei principali nodi della rete ferroviaria italiana, rafforzata dalla attivazione e distribuzione dei traffici nazionali le cui funzioni verranno amplificate dalla realizzazione e dall'attivazione della linea Alta-Velocità/Capacità; la stessa si configura inoltre come punto strategico dell'accessibilità regionale, provinciale e metropolitana, ruolo il cui peso diventerà crescente grazie anche alla progressiva implementazione del servizio ferroviario metropolitano e dall'integrazione in ambito urbano con la metrotranvia e il people mover;
- che già oggi si rileva una larga insufficienza degli spazi dedicati alle funzioni proprie di stazione (biglietterie, servizi, ecc.) e degli spazi per la distribuzione dei movimenti interni di passeggeri, in quanto l'attuale numero di utenti giornalieri induce livelli di congestione che rendono inadeguata la funzionalità complessiva dei servizi ai passeggeri. Il moltiplicarsi dei traffici e degli scambi che si concentreranno nel prossimo futuro nella stazione pone quindi con forza la necessità di realizzare le condizioni perché possa svolgere efficacemente la sua funzione trasportistica, confermando nel contempo ed amplificando la sua centralità di elemento urbano sul quale investire in termini sia di qualificazione complessiva dell'area metropolitana sia di miglioramento dell'area più propriamente urbana, attraverso quindi una particolare cura progettuale, che contempi valori estetici e prestazioni funzionali ed espliciti anche in modo

simbolico la vocazione internazionale della città e dell'area metropolitana bolognese;

- che alla nuova stazione dovrà essere garantita una migliore accessibilità e l'ottimizzazione delle relazioni con il sistema urbano, consentendo la massima integrazione modale possibile con i diversi sistemi di trasporto pubblico e privato;
- che la nuova stazione ferroviaria dovrà assumere pertanto il ruolo di una nuova centralità urbana, non più elemento estraneo e di frattura del tessuto urbano, ma luogo di relazione e connessione tra zone storicamente separate tra loro come centro storico e Bolognina;
- che in tale contesto il complesso delle aree funzionali dismesse e/o dismettibili, ovvero le aree localizzate nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria centrale, costituisce una significativa opportunità di riqualificazione della città, e che le risorse che saranno ricavate dalla trasformazione delle aree ferroviarie in aree urbane saranno destinate alla realizzazione della nuova stazione e di parte delle opere infrastrutturali di supporto;
- che tali aree, previa verifica di sostenibilità ambientale, territoriale e di mobilità, possono rappresentare una occasione di recupero e riqualificazione per migliorare la qualità urbana di una grande porzione centrale del sistema urbano, capace di dare risposte, sulla base delle indicazioni dell'Amministrazione, in termini di servizi ai nuovi abitanti da insediare, ai residenti delle zone circostanti e agli utilizzatori della città;
- che il percorso e gli obiettivi che porteranno al nuovo progetto - come individuati nel Documento Preliminare del PSC - rispondono alla necessità di programmare in modo organico ed attuale il nuovo sistema stazione, comprensivo della attuazione dei necessari interventi infrastrutturali di supporto nonché delle più generali connessioni del contesto urbano interessato;

Dato atto:

- che tra le Amministrazioni interessate e RFI S.p.A. si è concordato di attivare forme di collaborazione per la definizione delle linee guida del concorso per il progetto della nuova stazione per l'indizione di un concorso internazionale di progettazione e che tale collaborazione si è concretizzata nella costituzione di un gruppo di lavoro interistituzionale, formato dai rappresentanti nominati da Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna e RFI S.p.A., con il compito di approfondire:
 - gli assetti funzionali e il layout del progetto di nuova stazione;
 - l'assetto territoriale e le condizioni di integrazione funzionale con i sistemi di trasporto pubblico e privato dell'area urbana centrale e del territorio provinciale ed extraprovinciale;
 - l'assetto urbanistico ed infrastrutturale dell'intorno;
 - il recupero e la riqualificazione delle aree ferroviarie;
 - la verifica della sostenibilità territoriale, ambientale e di mobilità delle diverse scelte anche con riferimento alle fasi di cantierizzazione;
 - la verifica ed ottimizzazione degli interventi urbanistici ed infrastrutturali nel quadrante nord-ovest;

- la fattibilità economica - finanziaria degli interventi;
- che gli enti territoriali (Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna e Comune di Bologna) partecipanti al “Gruppo di lavoro tecnico interistituzionale per la definizione delle linee guida del progetto della nuova stazione centrale di Bologna” hanno preso visione degli elaborati presentati da RFI e proceduto alla valutazione degli stessi, finalizzata a definire le integrazioni necessarie alla definizione dell’accordo “Nodo ferroviario di Bologna”, che avrà ad oggetto l’utilizzazione delle aree ferroviarie e l’assetto della nuova stazione di Bologna e l’aggiornamento dell’Accordo 1997 per il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM);
- che la considerazione delle precedenti ipotesi progettuali sul complesso delle aree ferroviarie, le valutazioni e le prime ipotesi di carattere strategico contenute nel Documento Preliminare del nuovo Piano Strutturale del Comune di Bologna (PSC), oltre al confronto tra Comune di Bologna, Provincia di Bologna e Regione Emilia-Romagna sui nuovi assetti della stazione centrale e sulla riqualificazione delle aree ferroviarie hanno permesso di formulare i contributi degli enti ad una migliore definizione dei temi di progetto che devono guidare le trasformazioni di questa parte strategica della città;
- che il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) assegna al servizio ferroviario, ed in particolare al SFM bolognese, nell’ambito del servizio ferroviario nazionale e regionale, un determinato ruolo di sistema portante della mobilità di bacino e regionale;
- che il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Bologna individua il SFM come “sistema portante del trasporto collettivo locale”, integrato con il Servizio Ferroviario Regionale (SFR) ed ha incardinato il proprio sviluppo insediativo su un sistema dei trasporti costituito in maniera solidale da SFM e Passante autostradale Nord; legame sancito poi dall’Accordo Procedimentale sul Passante autostradale Nord del 27.07.2005;
- che l’Accordo Procedimentale sul Passante Autostradale Nord all’art. 7 e all’art. 8, nel confermare gli impegni precedentemente assunti (materiale rotabile e infrastrutture), *impegna le parti* a sottoscrivere un nuovo accordo per il potenziamento del SFM, in cui tra l’altro *specificare tutti gli interventi operativi previsti, le “risorse necessarie” (...) e tempi e modalità del loro reperimento (...).*

Considerato:

- che, stante la natura e gli specifici contenuti di rilievo sovracomunale dell’Accordo Territoriale disciplinato dall’art. 15 della LR n.20/00 e dall’art. 9.4 del PTCP, il presente Accordo individua gli obiettivi progettuali e i contenuti strutturali condivisi per l’ambito della nuova stazione e per l’ambito di riqualificazione delle aree ferroviarie, nonché obiettivi, finalità e reciproci impegni per l’attuazione e il completamento del SFM e per la realizzazione delle opere infrastrutturali (people mover e opere complementari);
- che la specificazione dei contenuti del presente accordo è demandata consensualmente a specifici e successivi Accordi programma o procedurali o

altri atti d'intesa da sottoscrivere tra tutte le Amministrazioni interessate, entro termini concordati;

- che con separato accordo di programma ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 34 del d.lgs. n.267/2000 e dell'art. 40 della LR n.20/00 si procederà, in coerenza con i contenuti del Piano Strutturale Comunale (PSC) in corso di elaborazione ed anche in anticipazione alla sua approvazione definitiva, alla variante alla pianificazione territoriale ed urbanistica per la realizzazione della nuova stazione e la riqualificazione ambientale e urbana delle aree ferroviarie dismesse e dismettibili, in coerenza con i contenuti del presente accordo;

Dato atto:

- che il Comune di Bologna, la Provincia di Bologna e la Regione Emilia Romagna sottoscrivono il presente accordo, quale Accordo Territoriale per l'attuazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), in conformità alla LR n.20/00;
- che RFI S.p.A. sottoscrive il presente accordo, in quanto proprietaria degli immobili ricompresi nel detto polo funzionale ed ente competente nella definizione degli assetti del nuovo complesso della Stazione Centrale di Bologna e nella attuazione e gestione dei relativi interventi, ai sensi e per gli effetti dell'art. 11 della L. n.241/90 e s.m. e i. e dell'art. 18 della LR n.20/00;

Visti:

- l'art. 15 e l'art. 18 della LR n.20/00;
- l'art. 9.4 del PTCP;
- l'art. 15 e l'art. 11 della L. n.241/90;

**TUTTO CIO' PREMESSO
SI CONVIENE QUANTO SEGUE**

Titolo I - Disposizioni generali

Art. 1 - Contenuti in premessa

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

Art. 2 - Oggetto dell'accordo

1. Il presente Accordo ha per oggetto lo sviluppo del polo funzionale della nuova Stazione ferroviaria di Bologna da attuarsi con risorse finanziarie generate dal

programma di trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e dismettibili e, in particolare:

- gli assetti funzionali dell’ambito della nuova stazione con identificazione delle quantità e delle destinazioni d’uso delle nuove superfici edificabili e delle linee guida per il concorso della nuova stazione;
- l’assetto territoriale e le condizioni di integrazione funzionale con i sistemi di trasporto pubblico e privato dell’area urbana centrale e del territorio provinciale ed extra provinciale;
- l’assetto urbanistico ed infrastrutturale dell’intorno;
- il recupero e la riqualificazione delle aree ferroviarie con identificazione delle quantità e delle destinazioni d’uso e delle nuove superfici edificabili;
- la verifica della sostenibilità territoriale, ambientale e di mobilità delle diverse scelte, anche con riferimento alle fasi di cantierizzazione;
- la verifica dell’ottimizzazione degli interventi urbanistici ed infrastrutturali nel quadrante nord ovest;
- la fattibilità economica - finanziaria, ovvero la capacità di generare risorse finanziarie necessarie per la realizzazione degli interventi.

2. Il presente Accordo costituisce atto preliminare a successivi accordi programma o procedurali o altri atti d’intesa con i quali si definiranno specificamente tempi, modalità attuative e impegni finanziari pluriennali per la realizzazione delle opere pubbliche di comune interesse di cui in premessa, ed agli articoli che seguono, nonché alla redazione di varianti al PRG e all’approvazione di piani di assetto con i requisiti dello strumento urbanistico attuativo di cui alla legislazione urbanistica vigente per l’ambito della nuova stazione e per la riqualificazione e valorizzazione delle aree ferroviarie oggetto del presente accordo, la cui attuazione costituirà la fonte di finanziamento degli interventi.

Art. 3 - Obiettivi e finalità generali dell’Accordo

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

- nella valorizzazione, in maniera appropriata ed adeguata al suo rango, delle funzioni presenti nel complesso della nuova Stazione ferroviaria di Bologna, che devono risultare coerenti con il ruolo strategico urbano del nuovo nodo;
- nella individuazione di condizioni ottimali di compatibilità, integrazione e sinergia con le funzioni del contesto circostante e di quello più esteso;
- nel miglioramento, esteso alle varie modalità, dell’accessibilità, anche attraverso un efficace interconnessione tra i diversi servizi ferroviari e l’interscambio modale tra questi e gli altri sistemi di trasporto previsti dai programmi e dagli strumenti di pianificazione comunali, provinciali e regionali;
- nell’incentivazione dell’insediamento sinergico di più funzioni attrattive;
- nel perseguire gli obiettivi generali della perequazione territoriale, garantendo il reperimento, con la realizzazione dei nuovi insediamenti, di risorse finalizzate ad interventi ed opere di valenza pubblica e di rilevanza anche sovracomunale.

2. Inoltre a costituiscono ulteriori obiettivi del presente Accordo:

- assicurare efficaci connessioni, in particolare pedonali e ciclabili, tra le parti di città poste sui due lati dell’asta ferroviaria;
- garantire, durante la progressiva realizzazione degli interventi:

- la piena funzionalità dei servizi ferroviari e delle attività di stazione ad essi correlati;
- la massima attenuazione possibile dell'impatto ambientale e sociale, tenendo conto delle specificità delle diverse fasi realizzative;
- la scelta di soluzioni esecutive che minimizzino la possibile conflittualità degli assetti e delle attività di cantiere con i sistemi viari e con le relazioni di traffico esterne che gravitano sul nodo o interferiscono con esso.

Titolo II - Assetto strutturale e strategico dell'ambito territoriale

Art. 4 - Obiettivi strategici di assetto

1. L'Accordo prefigura un nuovo assetto urbanistico e infrastrutturale per il Polo funzionale della Stazione Centrale e per le aree ferroviarie a ovest, finalizzato a realizzare una nuova centralità metropolitana: una porta di accesso qualificata, funzionale ed integrata per la città di Bologna e per il sistema metropolitano e regionale. Per i contenuti e per la portata delle trasformazioni, la realizzazione della Nuova Stazione e delle infrastrutture per la mobilità ad essa connesse, rappresenta il principale progetto urbano di qualificazione della Città e dell'area metropolitana.

2. Le strategie assunte con il presente accordo risultano composte da un insieme sistematico di interventi che produrrà un nuovo assetto urbano e infrastrutturale dell'area metropolitana di Bologna:

- la nuova stazione centrale, fulcro del sistema ferroviario nazionale, regionale e metropolitano, sede di funzioni rare e nodo di connessione urbana del nucleo urbano centrale con la zona Bolognina e con le altre parti limitrofe della città;
- la riqualificazione delle aree ferroviarie, una delle principali trasformazioni urbanistiche previste per i prossimi anni, comprensiva della creazione della nuova centralità urbana della fermata ferroviaria di Prati di Caprara, sede di nuove funzioni e servizi urbani;
- la creazione del principale nodo intermodale del trasporto pubblico metropolitano, con la realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano - spina centrale del trasporto pubblico bolognese -, della metrotramvia, del tram su gomma, del people mover.

3. La Nuova Stazione assumerà il ruolo di fulcro e interscambio principale di un sistema che, insieme agli altri due nodi di rango metropolitano, le fermate di Prati di Caprara e San Vitale, configura un'area centrale allargata rispetto a quella attuale, caratterizzata da funzioni urbanistiche di rango superiore.

4. Al fine di garantire al nuovo polo urbano un ruolo strategico nel futuro assetto della città di Bologna, dovrà essere oggetto di attenta valutazione il mix delle funzioni urbane da insediare, considerando, oltre che quelle più direttamente legate alla funzionalità della stazione ferroviaria (servizi di stazione primari, secondari, connettivo), funzioni terziarie, di intrattenimento e complementari, in modo che sia realizzato un ambiente urbano vitale e continuamente animato, quindi sicuro, e prestando comunque attenzione ad evitare un semplice raddoppio delle funzioni presenti nel centro storico.

5. Il progetto delle trasformazioni urbane previste dovrà rispondere ad elevati livelli prestazionali per quanto riguarda la sostenibilità ambientale dei nuovi insediamenti. Le aree che verranno rese disponibili alla città dalle trasformazioni dovranno essere completamente bonificate in relazione ad eventuali inquinamenti provocati dagli usi precedenti e i nuovi insediamenti dovranno essere progettati con criteri che ne minimizzino l'impatto ambientale. Particolare cura dovrà essere rivolta al contenimento dei consumi energetici, sia per quanto riguarda la progettazione degli edifici che per quanto riguarda i sistemi di approvvigionamento di energia.

Art. 5 - Ambito territoriale di intervento

1. In considerazione della complessità e del valore strategico del nodo della Stazione, è individuato un ambito territoriale ampio e articolato che comprende, oltre al sedime della Stazione ed ai relativi supporti infrastrutturali, parti significative delle aree urbane circostanti, sfruttando la straordinaria occasione di recupero delle numerose aree dismesse e in via di dismissione. L'ambito di intervento oggetto del presente Accordo interessa le seguenti aree, identificate nell'Allegato 1:

- a) **La Nuova Stazione** La localizzazione della fermata dell'Alta Velocità, nell'ambito della Stazione Centrale, rafforza il rapporto tra il nodo ferroviario e la città, sia in termini funzionali che strutturali. Tale relazione dovrà essere ulteriormente consolidata, attraverso un disegno urbano nel quale l'intero ambito di intervento oltre alla stazione stessa, svolga un effettivo ruolo di connessione tra il centro storico e l'area nord della città. In particolare verso sud si terrà conto delle integrazioni con i vicini elementi di forte attrattività legati al sistema dell'offerta culturale (Manifattura delle Arti) e a quello universitario (comparto Irnerio - Zamboni) nonché al nodo di accessibilità metropolitano costituito dall'attuale Autostazione, mentre a nord si dovranno considerare le relazioni con la Bolognina e con il futuro comparto urbanistico ex Mercato Ortofrutticolo e con la Sede degli Uffici Comunali in corso di costruzione. Ciò presuppone il sostanziale ripensamento della stazione come parte di un sistema di relazioni allargate e la previsione all'interno dell'ambito di intervento di consistenti funzioni urbane complementari. Il nodo ferroviario così ridisegnato si propone come uno dei principali poli metropolitani, uno spazio urbano caratterizzato dalla fruizione integrata di servizi pubblici e privati. Relativamente all'organizzazione interna, dovrà essere affidato allo spazio pubblico e al disegno del suolo un ruolo strutturante nella costruzione dell'immagine urbana dell'area. In particolare dovrà essere migliorata la percorribilità degli spazi di connessione e di sosta e dovranno essere ottimizzati gli spostamenti pedonali, razionalizzandoli e rendendoli piacevoli, avendo cura di garantire un corretto rapporto dimensionale e funzionale fra gli spazi interni e gli spazi esterni di relazione verso la Città. Al fine di favorire una visione unitaria e una corretta progettazione urbanistica della nuova stazione, l'ambito di riferimento per il progetto comprenderà, oltre all'ambito di stazione propriamente detto, gli ambiti "Piazzale ovest", "Impianti Elettrici", "ex OMA", venendo ad essere costituito da tutte le aree comprese fra il canale Navile e il ponte di Stalingrado.
- b) **Le aree ferroviarie: Ravone e Prati di Caprara** Il riuso per funzioni urbane delle aree di pertinenza ferroviaria, che si sviluppano dai viali di circonvallazione fino al settore urbano di Prati di Caprara da un lato e fino all'area "Piazzale

Ovest” dall’altro, consente di intervenire in una consistente e importante parte della Città recuperando qualità ambientale e funzionale del tessuto esistente. In tali aree dovranno trovare collocazione residenze, anche per l’edilizia sociale, ed importanti servizi sociali e funzioni urbane terziarie che per loro natura richiedono un’elevata accessibilità ferroviaria (attività commerciali, direzionali, ricreative e ricettive). Nella zona occidentale di questo ambito si trova la fermata ferroviaria di Prati di Caprara, che assumerà un ruolo di secondo nodo intermodale della città e del territorio metropolitano, fulcro di funzioni urbanistiche di rango superiore e di nuova centralità urbana, in relazione anche al nuovo insediamento urbano e universitario “Bertalia Lazzaretto”. La fermata di quattro linee ferroviarie di rilevanza regionale e metropolitana, la previsione di metrotramvia, il completamento dell’asse nord - sud verso la tangenziale permetteranno di redistribuire parte del carico di utenza attualmente sostenuto dalla Stazione Centrale. La sua importanza urbanistica e trasportistica è destinata a crescere nei prossimi anni, e dovrà essere sostenuta con la realizzazione di insediamenti di tipo direzionale, commerciale, culturale o residenziale a densità elevata, concentrate nelle vicinanze della fermata ferroviaria.

2. La stazione centrale di Bologna rafforzerà il ruolo di principale nodo intermodale del trasporto pubblico bolognese:

- con l’entrata a regime del Servizio Ferroviario Metropolitano si potenzieranno tutti i servizi di trasporto su ferro provenienti dal territorio provinciale, trasformando la Stazione in una grande porta di accesso alla Città, ma anche in luogo di interscambio per il territorio provinciale. La Stazione si configura come luogo centrale per la distribuzione degli spostamenti verso i principali poli di eccellenza dell’area metropolitana: Ospedali, Fiera, Università, Aeroporto, ecc.;
- dovrà essere garantita una forte integrazione tra i treni dell’Alta Velocità a lunga percorrenza, interregionali, regionali e metropolitani, la metrotramvia, il people mover, il tram su gomma e il sistema di autobus;
- dovrà essere inoltre favorita l’accessibilità ciclabile e pedonale, con la realizzazione delle opere necessarie per l’accesso protetto e sicuro, per la sosta di auto, moto e bici e per l’attraversamento della Stazione;
- relativamente all’accessibilità veicolare privata, in considerazione anche del prevedibile aumento di carico, dovrà essere potenziata e razionalizzata l’intera rete viaria in un’ottica sistemica integrata. Gli interventi di completamento necessari sono indicati nell’apposito accordo attuativo che costituisce parte costitutiva del presente Accordo territoriale.

Titolo III - Nuova Stazione Ferroviaria di Bologna

Art. 6- Obiettivi generali

1. L’obiettivo perseguito mediante il presente Accordo, per quanto riguarda il polo funzionale della stazione ferroviaria di Bologna centrale, è costituito dalla

ristrutturazione degli attuali impianti di stazione e dalla contestuale realizzazione di nuovi edifici ad uso direzionale, commerciale e ricettivo, che siano in grado di conferire al luogo un forte carattere di centralità funzionale e di polo di eccellenza a servizio della città.

2. L'obiettivo da perseguire nella ristrutturazione degli attuali impianti e con la progettazione dei nuovi edifici è quello della *integrazione*: integrazione delle due parti storiche della città, integrazione tra forme di mobilità, integrazione tra usi, per assicurare soprattutto:

- la ricucitura tra le due parti di città attraverso una rete di percorsi e spazi pubblici chiaramente riconoscibili, dotati di elevati livelli di accessibilità, confort, sicurezza;
- un elevato comfort e sicurezza sia per l'utenza ferroviaria che per una utenza urbana allargata di tutto l'intero complesso di stazione.

3. Gli edifici da progettarsi all'interno dell'ambito della nuova stazione dovranno avere una significativa caratterizzazione architettonica, all'altezza dell'importante ruolo strategico delineato per il complesso di stazione negli articoli precedenti.

Art. 7 - Contenuti strutturali del progetto

1. Inquadramento dell'ambito:

L'ambito territoriale destinato alla realizzazione della Nuova Stazione, indicativamente rappresentato nell'allegato 2 al presente Accordo, è quello delimitato a nord da via Carracci, a sud dai viali di circonvallazione, a ovest dal canale Navile, ad est dal ponte di Stalingrado. L'ambito nel suo insieme ha estensione pari a circa 35 ettari, di cui circa 18 ettari costituiscono le aree di intervento per la realizzazione dei nuovi edifici.

2. Interventi di trasformazione e di qualificazione funzionale, urbanistica ed edilizia

La capacità edificatoria massima ammessa nel suddetto ambito, da realizzarsi mediante interventi di ampliamento e di nuova costruzione, è di 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.

Le quantità indicate, condivise con il presente Accordo, sono comunque condizionate all'esito degli approfondimenti tematici richiesti e dagli specifici studi di compatibilità ambientale e territoriale da produrre in forma completa in sede di accordi attuativi.

All'interno dell'ambito si trovano alcuni edifici da conservare e integrare nel disegno morfologico e nell'assetto funzionale della nuova stazione, in quanto soggetti a vincoli di tutela o a vincoli di carattere funzionale, edifici da demolire in quanto non più funzionali al loro scopo ed edifici che possono essere demoliti per esigenze legate alla progettazione della nuova stazione; in questo ultimo caso la superficie degli edifici deve essere recuperata con edifici di nuova costruzione. La definizione di dettaglio degli edifici è contenuta nella documentazione allegata (allegato 3) a supporto delle successive fasi di attuazione del progetto.

3. Accessibilità

Le opere di infrastrutturazione di base necessarie per garantire l'accessibilità e per assicurare la compatibilità ambientale del nuovo assetto del polo funzionale, individuate in prima istanza, sono quelle elencate nel successivo art. 16.

4. Caratteristiche morfologiche

L'entità delle trasformazioni urbane conseguenti alla sottoscrizione del presente Accordo è tale da richiedere una strategia complessiva di disegno urbano all'interno del quale collocare i diversi interventi che si realizzeranno.

La strategia condivisa dai firmatari del presente Accordo è riassumibile nei seguenti elementi:

- realizzazione di un nuovo spazio urbano lineare lungo la ferrovia nella zona Prati di Caprara - Ravone - Piazzale Ovest;
- realizzazione di un nuovo fronte urbano lungo il lato sud di via Carracci, che consideri con particolare cura il disegno dello spazio della strada in rapporto agli edifici esistenti lungo il lato nord;
- progettazione dell'ambito come insieme a forte carattere urbano, nel quale diversi edifici prospettino su spazi pubblici significativi; l'ambito di intervento si dovrà caratterizzare nell'insieme come parte urbana emergente costituita da edifici, che con ruoli differenti, dovranno realizzare il forte livello di integrazione richiesto come obiettivo generale di progetto;
- caratterizzazione di uno degli edifici che comporranno l'articolato insieme come riconoscibile nuova stazione ferroviaria, con collocazione di una significativa parte dei servizi di stazione previsti; questo edificio dovrà avere un significativo punto di accesso nell'angolo prospiciente piazza XX Settembre;
- integrazione morfologica e funzionale dell'edificio storico di stazione nel nuovo complesso architettonico, con particolare cura per la tutela dei caratteri storici dell'edificio e delle sue pertinenze e per la sistemazione delle aree esterne in relazione al nuovo assetto conferito al fronte su viale Pietramellara e ponte Matteotti;
- integrazione architettonica e funzionale con il people mover e con la fermata della metrotranvia;

Le scelte progettuali conseguenti dovranno tenere conto:

- della soggezione all'esercizio ferroviario;
- dei vincoli connessi con la realizzazione in corso delle opere relative al fabbricato AV/AC e con il progetto di riqualificazione della stazione storica;
- delle risorse finanziarie per la realizzazione delle opere, che dovranno essere rese disponibili dall'attuazione del programma di trasformazione urbanistica.

5. Organizzazione funzionale

Il modello funzionale della stazione nella situazione a regime farà parte del materiale a corredo dell'accordo attuativo relativo al concorso di progettazione per la nuova stazione.

Per quanto riguarda gli edifici destinati ad usi privati di carattere direzionale, fermi restando gli obiettivi e le caratteristiche morfologiche sopra richiamate, essi dovranno essere comodamente accessibili da parte degli utenti/visitatori e serviti delle opportune dotazioni per gli addetti/lavoratori.

I sistemi di accessibilità e i parcheggi di pertinenza delle nuove attività insediate dovranno essere autonomi e differenziati dal sistema dei collegamenti propri della stazione ferroviaria.

Per quanto riguarda le aree marginali nella parte a est del ponte Matteotti, si rileva l'importanza della zona ex OMA per la connessione del sistema pedonale e ciclabile di collegamento tra gli interventi di riqualificazione urbana dell'ex Buton e delle ex Officine del Gas, e della zona Impianti Elettrici per i collegamenti est-ovest (D.L.F.-Bolognina - Ambito Mascarella.) e come proseguimento ciclo-pedonale dell'attuale via Carracci.

6. Dotazioni territoriali minime

Per quanto riguarda le dotazioni infrastrutturali per l'urbanizzazione degli insediamenti, l'assetto finale dell'ambito di stazione dovrà soddisfare le esigenze delle nuove funzioni insediate senza costituire un aggravio per gli ambiti urbani circostanti; nel nuovo insediamento verranno realizzate dotazioni di strade, spazi e percorsi pedonali, piste ciclabili e luoghi di accesso ed attestamento del sistema della mobilità pubblica che saranno di servizio anche agli ambiti urbani circostanti. Il nuovo insediamento dovrà essere progettato con grande cura per quanto riguarda la compatibilità ambientale, in particolare per quanto riguarda il contenimento dei consumi energetici e le forme di energia utilizzate, anche in questo caso non andando a gravare in maniera significativa sulle reti infrastrutturali esistenti.

Ad ogni 100 mq di superficie lorda di pavimento destinata a funzioni ricreative, ricettive e direzionali dovrà corrispondere una dotazione di 100 mq di aree pubbliche per attrezzature e spazi collettivi. Le dotazioni di cui sopra potranno essere reperite all'interno dell'ambito solo per quanto riguarda la realizzazione di attrezzature, fissata nella quantità di cui al comma 2 del presente articolo, e quella di spazi aperti di libera fruizione per usi collettivi, oppure all'esterno dell'ambito, in altre aree di proprietà RFI adatte alla realizzazione di spazi verdi attrezzati per il gioco, la ricreazione, il tempo libero e le attività sportive. In caso di indisponibilità di aree adeguate potranno essere prese in esame modalità di monetizzazione delle aree di cessione.

Per quanto riguarda le dotazioni ecologiche e ambientali che devono concorrere a migliorare la qualità dell'ambiente urbano, mitigando gli impatti negativi dei nuovi insediamenti, gli studi di compatibilità ambientale e territoriale da svolgersi in fase attuativa del presente accordo definiranno i requisiti prestazionali che esse dovranno soddisfare e le aree più idonee alla loro localizzazione.

Art. 8 -Modalità attuative delle trasformazioni

1. Considerato il fatto che il Comune, nella definizione del nuovo Piano Strutturale Comunale, attribuisce grande importanza all'ambito della nuova stazione, qualificato come polo funzionale ai sensi dell'art. 15 della LR 20/00 dal vigente Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Bologna, i contenuti del presente accordo e dei successivi accordi attuativi vengono espressi secondo le indicazioni della nuova legge urbanistica regionale; per attivare le trasformazioni potrà essere necessario procedere alla variazione del Piano Regolatore Generale vigente: detta variazione potrà essere definita con un accordo di programma anche in forma congiunta con le altre aree di intervento.

2. L'accordo procedimentale relativo al concorso internazionale di progettazione per il nuovo complesso di stazione conterrà tutte le indicazioni necessarie al

corretto svolgimento dello stesso, compresa la composizione della giuria che valuterà i progetti, e la tempistica per lo svolgimento.

Titolo IV - Riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse e dismettibili

Art. 9 Obiettivi generali

1. Ambito Ravone

L'ambito comprende le aree ferroviarie "Ravone", "Prati di Caprara", "ex Polfer", estese per oltre 32 ettari, indicativamente rappresentato nell'Allegato 4. Fatte salve le necessarie verifiche sulla qualità ambientale del contesto, con particolare riferimento alla qualità dei suoli, si tratta dell'unico ambito di recupero nel quale una significativa presenza di destinazione residenziale può essere resa compatibile con i vincoli ambientali e infrastrutturali: l'obiettivo consiste nella realizzazione di un insediamento a carattere misto ad alta qualità ambientale e basato su una mobilità e accessibilità a basso impatto, nel quale realizzare una parte delle politiche di edilizia sociale promosse dalla amministrazione comunale.

La presenza della stazione di Prati di Caprara, importante nodo di interscambio di livello metropolitano, suggerisce la concentrazione delle funzioni che richiedono una alta accessibilità nelle aree limitrofe alla stazione stessa (direzionale e terziario).

Gli obiettivi per la progettazione delle trasformazioni dell'ambito sono:

- la connessione e l'integrazione della rete verde lungo il corso d'acqua Ravone;
- l'integrazione con i tessuti urbani consolidati e storici della prima periferia ottocentesca;
- l'integrazione con il nodo di interscambio modale della mobilità di Prati di Caprara e con il nuovo quartiere abitativo e universitario del Lazzaretto. In particolare il ruolo strategico della fermata di Prati di Caprara, valorizzato dalla previsione della metrotranvia, dovrà essere rafforzato da una buona adduzione e distribuzione garantita dal mezzo pubblico locale, nonché tramite la progettazione di una buona accessibilità ciclo-pedonale;
- la connessione stradale tra i versanti est e ovest, nella logica di completamento del percorso alternativo alla via Emilia da prevedersi nell'ambito del PSC.

Il fatto che ai margini dell'area rimanga la destinazione ferroviaria di una parte delle aree non dismesse e non dismettibili in periodi medio-lunghi (Officina Grandi Riparazioni di Trenitalia), implica la necessità di superare la frattura del fascio di binari sia per le relazioni tra le diverse parti dell'ambito (guardando allo sviluppo delle aree militari verso sud ovest), sia per la connessione viaria dall'asse sud-ovest verso via Bovi Campeggi, nonché la necessità di realizzare le opportune opere di mitigazione ambientale.

Altro importante obiettivo della progettazione, in sintonia con le previsioni del nuovo Piano Strutturale Comunale, è quello di garantire che il nuovo insediamento sia integrabile dal punto di vista funzionale e formale con le future sistemazioni dell'area militare dismessa di Prati di Caprara.

Una particolare attenzione deve essere riservata alla realizzazione di un nuovo sistema di sosta di attestamento e interscambio in sostituzione dell'attuale parcheggio Tanari situato in posizione tale da facilitare l'interscambio tra mezzo pubblico e auto private e garantire un buon livello di collegamento con la Stazione Centrale. Il parcheggio e la strada di accesso allo stesso dovranno essere progettati

in maniera da garantire il minimo impatto ambientale sul nuovo insediamento e sull'assetto circolatorio dell'intero quadrante nord-ovest. In tale ottica, per organicità all'azione pianificatoria comunale nell'intero quadrante nord - ovest, dovrà inoltre essere ceduta gratuitamente come standard al Comune da RFI l'area - con una estensione lineare di circa un chilometro - attualmente occupata dal sedime ferroviario dismesso della vecchia interconnessione fra le linee BO - MI e BO - PD. Su tale area verrà infatti realizzata dal Comune la nuova interconnessione stradale denominata "Nuova Roveretolo".

2. Ambito Mascarella

L'ambito, interamente di proprietà ferroviaria, misura 58.100 mq. Al suo interno si trovano sia gli impianti sportivi del "Dopolavoro ferroviario", sia alcuni edifici già utilizzati a servizio della stazione. L'intero ambito sarà oggetto di cessione al Comune di Bologna quale quota parte della dotazione di attrezzature ad interesse collettivo relative alla trasformazione della stazione.

Per la sua collocazione (nella zona Bolognina, all'interno della quale il documento preliminare del PSC individua un significativo ambito urbano da riqualificare) e per il suo uso attuale, si tratta di un'area importante per l'offerta di servizi di tipo ricreativo rivolta alla parte nord della città: un carattere da confermare e consolidare. Il Documento Preliminare del PSC vi prevede un "inserto verde" significativo per le connessioni ecologiche e fruibili del sistema del verde urbano. L'eventuale recupero della superficie già esistente all'interno dell'ambito deve essere realizzato per destinazioni di carattere culturale, ricreativo e sportivo, supportabili da una accessibilità a basso impatto. Inoltre, la nuova destinazione dell'area e dei fabbricati rende necessaria una forte connessione tra questa e quella esistente, che comporti complessivamente un'attenta opera di riqualificazione dell'attuale area privata di uso pubblico con salvaguardia del patrimonio arboreo esistente. L'area si configura inoltre come testata del sistema est - ovest sul lato nord della ferrovia. Particolare attenzione dovrà quindi essere portata anche al tema della continuità verso ovest dello spazio urbano di via Carracci.

3. Ambito Reno

Verificata la qualità del suolo e della vegetazione oggi presente, la vasta area (oltre 6 ettari, indicativamente rappresentata nell'allegato 5) si pone come significativa possibilità di integrazione e ampliamento del sistema del parco fluviale del Reno e della rete ecologica metropolitana; per realizzare questo obiettivo l'area deve essere libera da ogni vincolo che in qualche modo possa renderne difficoltosa la fruizione dei cittadini come area verde attrezzata. In particolare eventuali presenze di inquinanti nel suolo o fonti di inquinamento elettromagnetico devono essere bonificate mediante interventi di risanamento ambientale.

Art.. 10 Contenuti strutturali del progetto

1. Disciplina generale dei nuovi insediamenti ammissibili

Per quanto riguarda l'ambito Ravone gli interventi previsti consistono nella demolizione dei fabbricati esistenti e nella nuova costruzione di edifici e opere infrastrutturali.

Per l'ambito Mascarella gli interventi riguardano la riqualificazione e l'ampliamento degli usi di carattere culturale, ricreativo e di servizio esistenti, con l'eventuale recupero di edifici esistenti.

Nell'ambito Reno possono essere previsti solo interventi di allestimento di spazi verdi, compatibilmente con lo stato dei luoghi.

2. Capacità insediativa minima e massima per le specifiche funzioni ammesse

Nell'ambito Ravone è ammessa l'edificazione massima di 135.000 mq di Superficie lorda di pavimento (Slp), di cui il 70% per uso residenziale e il restante 30% per usi diversi compatibili con la funzione abitativa. A queste superfici va aggiunta una quota pari al 10% da destinare ad attrezzature di interesse collettivo.

Il 10% della edificabilità totale prevista nell'ambito Ravone deve essere destinato ad edilizia sociale, nelle forme che saranno definite nell'ambito delle elaborazioni relative al Piano Strutturale Comunale e che saranno puntualmente descritte all'interno dell'Accordo di Programma. Le quantità indicate, condivise con il presente Accordo, sono comunque condizionate all'esito degli approfondimenti tematici richiesti e dagli specifici studi di compatibilità ambientale e territoriale da produrre in forma completa in sede di accordi attuativi.

Non sono fissate capacità insediative minime o massime per gli altri ambiti Mascarella e Reno.

3. Dotazioni territoriali minime

Per quanto riguarda le dotazioni infrastrutturali per l'urbanizzazione degli insediamenti, l'assetto finale dell'ambito Ravone dovrà soddisfare le esigenze delle nuove funzioni insediate senza costituire un aggravio per gli ambiti urbani circostanti.

All'interno dell'ambito dovranno essere reperite dotazioni minime di aree pubbliche per attrezzature e spazi collettivi pari a 30 mq per ogni abitante effettivo e potenziale.

Tra le dotazioni deve essere considerato anche il sistema di sosta sostitutivo dell'attuale parcheggio "Tanari".

Per quanto riguarda le dotazioni ecologiche e ambientali che devono concorrere a migliorare la qualità dell'ambiente urbano, mitigando gli impatti negativi dei nuovi insediamenti, gli studi di compatibilità ambientale e territoriale, da svolgersi in fase attuativa del presente Accordo, definiranno i requisiti prestazionali che esse dovranno soddisfare e le aree più idonee alla loro localizzazione.

Art. 11 - Modalità attuative delle trasformazioni

1. Considerato il fatto che il Comune, nella definizione del nuovo Piano Strutturale Comunale, ha individuato l'area da riqualificare Ravone-Prati di Caprara come importante ambito di trasformazione, finalizzato alla realizzazione di nuovi insediamenti e attrezzature collettive in aree di grande centralità, i contenuti del presente accordo e dei successivi accordi attuativi vengono espressi secondo le indicazioni della nuova legge urbanistica regionale; per attivare le trasformazioni sarà comunque necessario procedere alla variazione Piano Regolatore Generale vigente; la variazione urbanistica si produrrà dalla conclusione di un accordo di programma che riguarderà sia l'ambito di stazione che le altre aree di intervento.

2. La documentazione relativa all'Accordo di Programma in variante alla pianificazione urbanistica vigente dovrà essere completa di tutti gli elaborati di carattere progettuale relativi al piano urbanistico attuativo dell'ambito Ravone,

nonché di tutte le valutazioni di compatibilità ambientale e territoriale dei nuovi insediamenti e di fattibilità economica - finanziaria.

3. In coerenza con gli obiettivi generali del nuovo PSC del Comune di Bologna e con le disposizioni della L.R. 20/00 e del PTCP, l'accordo di programma assicura adeguata applicazione al principio della perequazione urbanistica.

4. Il programma attuativo dovrà prevedere un cronoprogramma degli interventi per stralci funzionali, in coerenza con la realizzazione delle opere infrastrutturali e delle urbanizzazioni previste, da completarsi in un arco temporale decennale, mediante inserimento nei piani operativi comunali, con inizio collegato all'approvazione degli strumenti di pianificazione urbanistica previsti ai sensi della L.R. 20/00.

Titolo V - Servizio Ferroviario Metropolitano

Art. 12 - Impegni delle parti per l'aggiornamento delle intese su SFM

1. Si concorda che il SFM assume prioritario valore strategico, non solo nel sistema della mobilità locale e regionale, ma anche nel complesso dell'assetto territoriale, insediativo e ambientale dell'area metropolitana bolognese. Pertanto le parti si impegnano, per quanto di loro competenza e coinvolgendo gli altri soggetti interessati, a dare il massimo impegno nella realizzazione del progetto.

2. Le parti convengono sulla opportunità di un aggiornamento di quanto previsto nell'Accordo Attuativo ed Integrativo del 17.07.1997 per il Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese, per le seguenti motivazioni: la verifica dello stato di attuazione di quanto previsto nell'accordo e la conseguente individuazione di quanto deve essere ancora attuato, lo sviluppo di approfondimenti tecnici sulla fattibilità di quanto previsto e sul ruolo del SFM nel sistema dei trasporti provinciale, ed infine l'evoluzione delle condizioni del contesto territoriale ed infrastrutturale introdotti dal presente Accordo, ed i suoi riflessi sull'assetto del SFM.

3. Gli impegni assunti con il citato accordo del 1997 e ancora inattuati sono confermati e le parti convengono di concordare la modifica degli orizzonti temporali riferiti agli interventi da attuare e a collaborare per la realizzazione del piano pluriennale di interventi opportunamente aggiornato sulla base di una ricognizione programmatica delle risorse disponibili, mediante la sottoscrizione di specifico accordo di programma da parte dei soggetti interessati.

4. Le parti convengono altresì sulla opportunità, emersa in sede di approfondimenti tecnici, svolti in particolare dalla Provincia di Bologna ed anche nel Comitato Nodo di Bologna, di valutare e recepire nell'Accordo di Programma di cui al comma che precede gli interventi ritenuti indispensabili per lo sviluppo del servizio.

5. Gli ulteriori ambiti da definire nel nuovo accordo riguardano:

- la messa a disposizione dei binari di superficie della stazione centrale di Bologna fino al completamento dei lavori AV/AC, secondo tempi e modalità da concordare tra i diversi soggetti;

- la realizzazione dell'integrazione funzionale della rete del trasporto pubblico su gomma con i servizi ferroviari;
- la realizzazione immediata dell'integrazione tariffaria di bacino nell'ambito del progetto STIMER;
- la definizione di una gestione coordinata ed omogenea della programmazione ed organizzazione del SFM tra Regione, Provincia di Bologna e Comune di Bologna, anche in riferimento all'intesa prevista dall'art. 21 della L.R. 30/98.

6. Le parti si impegnano, per quanto di loro competenza, a sottoscrivere un nuovo accordo attuativo per il SFM entro e non oltre il mese di novembre 2006, e comunque prima dell'accordo attuativo relativo alle aree ferroviarie e alla nuova stazione centrale, coinvolgendo gli altri soggetti interessati.

7. L'accordo ha l'obiettivo di:

- specificare tempi e fattibilità di tutti gli interventi infrastrutturali e tecnologici necessari per la piena attivazione del servizio;
- stabilire le modalità di reperimento del materiale rotabile necessario;
- individuare un condiviso modello di esercizio e di gestione del servizio;
- concordare definitivamente le risorse finanziarie necessarie per l'esercizio e per gli investimenti e impegnare le parti al loro reperimento, anche sulla base di un quadro di riferimento economico-finanziario da allegare al nuovo Accordo.

Titolo VI - People mover

Art. 13 - Contenuti dell'accordo attuativo

1. RFI garantisce l'integrazione del People Mover nel progetto della futura nuova stazione al fine di ottimizzarne l'accessibilità e l'integrazione con i diversi sistemi di trasporto (metrotranvia in primis) e con tutti i fronti di accesso alla Stazione previsti.

2. Per contribuire alla realizzazione di tale nuovo sistema, RFI si impegna a concedere al Comune di Bologna in comodato gratuito le aree di sedime necessarie per la realizzazione dell'opera People Mover. L'utilizzo del suolo per la parte non strettamente funzionale all'infrastruttura dovrà avvenire previa verifica, di concerto con i competenti uffici comunali, della non interferenza di tale utilizzo sia con il funzionamento che con le esigenze di accessibilità legate alla manutenzione dell'opera. La consegna delle aree in questione da parte di RFI al Comune di Bologna avverrà dopo l'avvenuta aggiudicazione e consegna dei lavori all'impresa Appaltatrice. In particolare, il comodato in argomento avrà ad oggetto le aree di sedime, limitatamente alla superficie di occupazione a piano campagna, strettamente necessarie alla realizzazione delle strutture di sostegno del viadotto destinato alla sede del people mover ed avrà la medesima durata della concessione che l'Amministrazione stipulerà con l'aggiudicatario dell'intervento.

3. Le parti convengono che il collegamento veloce Stazione-Aeroporto, con frequenze e tempi di percorrenza inferiori ai dieci minuti, potrebbe aumentare nettamente, da un canto, la appetibilità dei voli in arrivo e partenza dall'Aeroporto di Bologna, anche per utenti di città extraregione collegate con treni AV, e dall'altro, far

preferire il servizio pubblico ad un maggior numero di passeggeri, sia nella scelta del mezzo per arrivare da Bologna all'Aeroporto, sia per raggiungere l'Aeroporto da fuori Bologna, sottraendosi alle incognite del tracciato autostradale e al pagamento di rilevanti costi di parcheggio.

4. I programmi di potenziamento infrastrutturale dell'Aeroporto Marconi di Bologna, diventato di recente di rango intercontinentale, e l'ormai imminente completamento del sistema ferroviario Alta Velocità/Alta Capacità e della Stazione FS di Bologna, che sarà uno snodo fondamentale di tutti i flussi locali e nazionali, richiedono infatti un intervento urgente sul collegamento Stazione-Aeroporto. Il ruolo che potranno svolgere in sinergia l'Aeroporto di Bologna e il nuovo sistema AV/AC nell'area vasta (bacino regionale e delle regioni confinanti) dipenderà infatti in modo sostanziale dalla loro reciproca accessibilità che dovrà essere garantita con tempi e modi di accesso rapidi e affidabili. Un sistema di accessibilità integrato ed efficiente garantito da un collegamento diretto su sede propria (People Mover) permetterà di identificare il sistema Aeroporto-Stazione AV/AC come un unico principale punto di accesso all'intero bacino territoriale dell'Emilia-Romagna e delle regioni contermini.

5. Le parti convengono che l'integrazione del people mover con la nuova stazione AV/AC potrà realizzarsi solo al termine dei lavori di costruzione della stessa, per cui il Comune terrà conto di questo vincolo nello sviluppo delle proprie attività delle proprie attività progettuali e costruttive.

6. Le parti si impegnano ad assumere gli elementi di cui ai commi che precedono quale oggetto dello specifico accordo, da sottoscrivere entro settembre 2006, relativo alla realizzazione del People Mover.

Titolo VII - Interventi infrastrutturali a supporto della Stazione

Art. 14 - Contenuti dell'accordo attuativo

1. Le parti convengono che gli sviluppi previsti per la nuova grande stazione ferroviaria implicano la necessità di definire un assetto infrastrutturale che garantisca adeguati livelli di accessibilità ed efficienza, calibrato in considerazione dei nuovi carichi attesi (flussi generati/attratti dalla nuova Stazione) e della relazione con il sistema dei trasporti previsto nei diversi strumenti di pianificazione comunale, provinciale e regionale. Pertanto, è fondamentale mettere a sistema la pianificazione complessiva con gli interventi già programmati per l'area della stazione, prevedendo per questi - ove necessario - modifiche e integrazioni che permettano di delineare un sistema organico di accessibilità alla Stazione e il collegamento di questa con il resto della città.

2. Si conviene pertanto che nella definizione dell'assetto complessivo della nuova Stazione non si potrà prescindere dalla realizzazione dei seguenti interventi, quale condizione di assetto infrastrutturale complementare alla stessa, oltre agli ulteriori progetti programmati e in corso di realizzazione (AV e SFM in particolare):

a) Asse Nord-Sud per garantire la ricucitura stradale nell'area Gobetti/Carracci/Bovi Campeggi e l'accessibilità alla stazione AV;

- b) rampa Fioravanti come secondo punto di accesso al kiss & ride della Stazione AV;
- c) rifunzionalizzazione dell'intersezione Carracci/Zanardi;
- d) adeguata ricucitura ciclabile Nord-Sud per evitare fratture tra i fronti nord e sud della Stazione
- e) interrimento di viale Pietramellara e parcheggio di Piazzale Medaglie d'Oro, rispettando le prescrizioni che hanno condizionato l'approvazione del progetto di restyling;
- f) adeguato sistema di trasporto pubblico potenziato attraverso people mover, metrotranvia e tram su gomma nella configurazione a regime come da accordi;
- g) realizzazione del comparto ex-Mercato Ortofrutticolo e della nuova sede unica degli uffici comunali, comprensivo di un parcheggio multipiano di circa 900 posti auto a servizio della sede unica e di un secondo parcheggio di circa 200 posti;

3. Rispetto agli interventi di cui al comma 2, si ritiene opportuno aggiornare il quadro programmatico infrastrutturale concordato in precedenza attraverso le modifiche e specificazioni riportate di seguito relative ai punti a, b, c e d dell'elenco precedente e agli accordi sulla realizzazione della linea 1 della Metrotranvia.

4. Per quanto riguarda il collegamento dell'asse nord-sud e la rampa Fioravanti-oggetto in passato di specifici accordi e progettazioni preliminari - verranno apportate alcune modifiche che ne compatibilizzano la struttura funzionale con l'assetto territoriale complessivo (nuova Stazione e comparto dell'ex-Mercato Ortofrutticolo).

5. Oltre alla modifica di tali due progetti, si conviene che l'assetto funzionale d'insieme debba comprendere i seguenti interventi:

- completamento dell'asse nord-sud mediante il collegamento fra la rotatoria interrata a nord del fascio binari e via Gobetti;
- miglioramento della funzionalità dell'intersezione Carracci/Zanardi in una configurazione semplificata rispetto a quella prevista negli accordi precedenti;
- realizzazione di 2 collegamenti ciclabili nord-sud: il primo realizzato utilizzando il sottopassaggio di stazione più a ovest (il cosiddetto sottopasso delle Poste) che collega via Pietramellara a via Carracci ipotizzando un suo prolungamento fino a via Amendola e un secondo percorso da realizzarsi lungo il canale Navile riqualificando l'itinerario naturale lungo la sponda del canale;

6. Inoltre al fine di garantire la migliore integrazione possibile con il progetto della Linea 1 della Metrotranvia dovranno essere confermati gli impegni finanziari già assunti con il Protocollo d'intesa del 07/06/2001 per realizzare:

- le opere civili della fermata "Stazione FS" della metrotranvia e, al fine di ottimizzare la connessione tra la Fermata e il nuovo organismo di stazione di Bologna Centrale, la demolizione dell'edificio comunemente detto "ferro di cavallo" (sito all'angolo tra viale Pietramellara e via Matteotti) da parte di RFI nel quadro del più generale riassetto dell'area e dei fabbricati di stazione;
- il "varco per il passaggio dello scudo meccanizzato della galleria della metrotranvia" per il sottoattraversamento del corpo di collegamento tra il kiss & ride e il parcheggio Salesiani nonché l'intero tratto di galleria corrispondente al sedime ferroviario (aree di proprietà FS).

7. Tali elementi costituiranno l'oggetto dello specifico accordo allegato relativo all'assetto infrastrutturale di Stazione all'interno del quale verranno individuate le modalità di finanziamento e di progettazione e realizzazione delle opere suddette.

8. A tale assetto infrastrutturale potranno aggiungersi ulteriori interventi puntuali che si rendessero necessari per garantire la piena funzionalità sistemica della nuova stazione e ottimizzarne l'accessibilità attraverso tutte le modalità di trasporto, nonché l'accessibilità nelle aree da trasformare nell'ambito Ravone.

Titolo VIII - Attuazione e monitoraggio

Art .15 - Forme e modalità di attuazione

1. Per garantire il conseguimento degli obiettivi comuni, le parti condividono l'essenzialità di una costante valutazione d'insieme delle problematiche emergenti e la necessità dell'attivazione di metodologie operative atte a consentire un effettivo raccordo funzionale, quale - ad esempio - intese, accordi amministrativi ed accordi di programma.

2. Uno dei principali obiettivi perseguiti dal presente Accordo consiste pertanto nella sottoscrizione di più accordi procedurali e/o di programma per la realizzazione degli interventi e il conseguimento degli obiettivi in esso indicati, e precisamente: gli accordi di cui agli artt. 8, 11, 12, 13 e 14.

3. Le parti, al fine di assicurare certezza nei tempi di svolgimento delle fasi ivi previste, convengono sulla seguente tempistica:

- Sottoscrizione dell'accordo relativo alla realizzazione del People Mover, di cui all'art. 14, entro il mese di settembre 2006.
- Sottoscrizione dell'accordo relativo all'assetto infrastrutturale di Stazione, di cui all'art. 15, entro il mese di novembre 2006.
- Sottoscrizione dell'accordo procedimentale, contenente le modalità per lo svolgimento del concorso di progettazione, di cui al l'art. 8, entro il mese di novembre 2006.
- Sottoscrizione dell'accordo di aggiornamento di quanto previsto nell'Accordo Attuativo ed Integrativo del 17.07.1997 per il Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese, di cui all'art. 12, entro il mese di novembre 2006.
- Sottoscrizione dell' accordo preliminare di programma, ex art. 40 della LR n.20/00, di cui all'art. 11, successivamente all'adozione del PSC.

4. Il Comune di Bologna e la Provincia di Bologna si impegnano a concludere l'iter istruttorio e a indire la Conferenza di Servizi preliminare all'accordo di programma in variante agli strumenti urbanistici relativo alle aree ferroviarie entro novanta giorni dalla presentazione da parte di RFI della documentazione completa di cui all'art. 11, a condizione che sia stata rispettata la tempistica di sottoscrizione degli accordi di

cui agli artt. 8, 12, 13 e 14. La conclusione della Conferenza preliminare ai fini del deposito del progetto di Accordo di Programma sarà comunque successiva al momento dell'adozione del PSC.

Art.16 - Forme e modalità di coordinamento e monitoraggio

1. Le parti convengono sulla necessità di concordare una metodologia di reciproca collaborazione e consultazione volta a monitorare l'attuazione degli impegni ivi assunti e le connesse azioni procedurali collegate alle diverse articolazioni amministrative, al fine di precisare e correggere, con riguardo alle competenze di ciascuna parte, le azioni necessarie per il raggiungimento degli obiettivi concordati.

2. Il Sindaco del Comune di Bologna assume, per competenza prevalente sui programmi di intervento, la veste di soggetto promotore di tali accordi, con l'esclusione dell'accordo di programma relativo al Servizio Ferroviario Metropolitano, per il quale la veste di soggetto promotore è assunta dalla Presidente della Provincia di Bologna.

3. I singoli accordi di programma saranno preceduti da una conferenza tra i rappresentanti delle amministrazioni interessate e prevederanno la costituzione di un collegio che eserciti le funzioni di vigilanza sull'esecuzione degli stessi.

4. Le parti convengono, nell'ottica di rendere effettiva tale collaborazione e a garanzia dell'integrazione delle rispettive azioni amministrative, la costituzione di un "Comitato di monitoraggio", definendone la funzione unitaria di raccordo permanente per monitorare ed aggiornare il disegno generale di sviluppo del polo funzionale, anche al fine di evitare che esigenze tecniche e procedurali proprie di ciascuna delle parti interferiscano sui contenuti e sull'attuazione dello stesso piano di sviluppo.

5. Fanno parte del Comitato i rappresentanti tecnici di Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna e RFI S.p.A. all'uopo nominati.

6. Il Comitato è coordinato dal Comune di Bologna e si riunisce su convocazione periodica dello stesso in sede da concordarsi. Tale Comitato ristretto, fatto salvo il ruolo specifico dei rappresentanti istituzionali degli enti, svolge il ruolo di unico punto di riferimento tecnico delle reciproche relazioni.

7. Gli esiti dell'attività di monitoraggio, nel rispetto di quanto ivi concordato, saranno periodicamente presentati alle rappresentanze istituzionali e da queste agli organi competenti, al fine di assumere le eventuali iniziative idonee a precisare e/o correggere il quadro generale di riferimento e a garantire l'attuazione coordinata degli impegni assunti.

8. Le parti convengono sull'importanza di condividere le strategie di comunicazione e informazione legate alla realizzazione degli interventi. Il Comitato di cui sopra promuoverà iniziative volte all'incentivazione della partecipazione dei cittadini al processo di trasformazione urbanistica e territoriale, con il ruolo attivo dei Quartieri cittadini e utilizzando le risorse e le strutture messe a disposizione dai soggetti aderenti al presente accordo, anche a partire dall'urban center della città di Bologna.

Titolo IX - Disposizioni finali

Art. 17 - Condizione di efficacia

1. Il presente Accordo acquisisce efficacia con la ratifica da parte degli Organi competenti secondo l'ordinamento vigente.

Il Presidente della Regione Emilia Romagna
Vasco Errani

La Presidente della Provincia di Bologna
Beatrice Draghetti

Il Sindaco del Comune di Bologna
Sergio Gaetano Cofferati

L'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Mauro Moretti

Bologna, 18 Luglio 2006