



Comune di
Baricella



Comune di
Budrio



Comune di
Granarolo
dell'Emilia



Comune di
Malalbergo



Comune di
Minerbio



Comune di
Molinella

**Modifica all'articolo 4 dell'Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi
sovracomunali dell'Unione Terre di Pianura sottoscritto il 14/05/2007 per:**

- **la declinazione delle politiche del PUMS e PTM sulla logistica di grandi dimensioni
maggiori di 10.000 mq di SF nell' "Hub Metropolitan"
di Altedo (San Pietro in Casale, Bentivoglio e Malalbergo);**
- **l'inserimento dell'art. 4 bis per la condivisione di una proposta di insediamento di
un Polo Logistico di grandi dimensioni ad Altedo nel
Comune di Malalbergo**

fra

la Città Metropolitana di Bologna,
il Comune di Malalbergo, il Comune di Baricella, il Comune di Budrio,
il Comune di Granarolo dell'Emilia, il Comune di Minerbio,
il Comune di Molinella e l'Unione Reno Galliera

ai sensi dell' art. 58 L.R. 24/2017, dell'art. 9.1 del PTCP, cap. 4.2 del PUMS, e del PTM assunto

VISTO CHE:

- la Legge Regionale dell'Emilia-Romagna 24/2017 individua tra i propri principi e obiettivi (articolo 1) il perseguimento della rigenerazione dei territori urbanizzati, il miglioramento della qualità urbana ed edilizia e di promuovere le condizioni di attrattività del sistema regionale e locale per lo sviluppo, l'innovazione e la competitività delle attività produttive e terziarie. La legge inoltre prevede l'istituzione di un fondo perequativo metropolitano in cui fare confluire parte del contributo straordinario e degli oneri derivanti dai nuovi insediamenti per i fini di cui all'art. 41;
- il PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) della Provincia di Bologna, oggi Città Metropolitana di Bologna, approvato il 30/03/2004, ha individuato, d'intesa con i Comuni interessati, gli ambiti produttivi sovracomunali suscettibili di sviluppo, tra cui anche l'Ambito di Altedo;
- il PTCP all'art. 12.11 disciplinava la localizzazione della grande logistica (maggiore 10.000 mq di SF) nella piattaforma intermodale ferro-gomma dell'Interporto;
- il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) approvato dal Consiglio Metropolitano in data 27 novembre 2019 con atto n.54, ha meglio specificato tale indirizzo del PTCP prevedendo oltre che all'Interporto, la possibilità di insediare la grande logistica anche nei quattro ambiti produttivi sovracomunali di sviluppo (Hub Logistici) prossimi e serviti da un casello autostradale e da una stazione ferroviaria del SFM (Imola, San Carlo, Altedo, Martignone);
In particolare l'idoneità di Altedo per la grande logistica è subordinata alla previsione di un adeguato livello di servizio del trasporto pubblico per gli addetti non essendoci il collegamento ferroviario;
- in data 10/12/2019 è stato approvato un Accordo Territoriale per recepire le indicazioni del PUMS in relazione alla possibilità di insediare nell'Hub di Altedo la grande Logistica, nonché per condividere un nuovo Polo Logistico nel Comune di San Pietro in Casale nelle aree "ex zuccherificio Aie". Accordo sottoscritto fra la Città Metropolitana di Bologna ed i Comuni di San Pietro in Casale, Malalbergo e l'Unione Reno Galliera, ai sensi dell'art. 58 Legge Regionale dell'Emilia-Romagna n.24/2017 e dell'art. 9.1 del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Bologna;
- in data 15 luglio 2020 il Sindaco Metropolitano, con atto n.133 ha assunto la proposta di Piano Territoriale Metropolitano (PTM), che, ai sensi dell'art. 41 della LEGGE REGIONALE 24/2017, definisce specifiche norme di pianificazione in relazione alle politiche di sviluppo degli insediamenti produttivi e logistici, recependo le indicazioni del PUMS in relazione agli Hub Logistici, nonché alla definizione, attuazione e gestione della perequazione territoriale metropolitana;
- la Legge Regionale dell'Emilia-Romagna 24/2017 prevede inoltre all'art. 40 comma 5 l'istituzione di un fondo perequativo metropolitano in cui fare confluire parte del contributo straordinario e degli oneri derivanti dai nuovi insediamenti, al fine di perseguire le finalità di rigenerazione, e di sviluppo sostenibile e più armonico del territorio metropolitano;

- La legge regionale 4/2018 prevede, all'allegato B.3.3), che i progetti di sviluppo Progetti di sviluppo di zone industriali o produttive con una superficie interessata superiore ai 40 ettari, siano soggetti a screening di competenza Comunale;
- che è stato istituito il gruppo di lavoro per il tavolo tecnico interistituzionale per l'elaborazione del presente Accordo Territoriale a modifica dell'accordo territoriale del 14/05/2007 vedi determina dirigenziale n. 31690 del 24/06/2020.

PREMESSO CHE:

- la Legge Regionale dell'Emilia-Romagna 24/2017, agli artt. 20 e 25 prescrivono che gli interventi diretti all'attuazione di nuovi insediamenti o alla riqualificazione di quelli esistenti, che determinino un aumento significativo del carico urbanistico, comportino l'onere, da parte dei soggetti attuatori, del reperimento, e cessione al Comune, delle aree per la realizzazione delle dotazioni territoriali, nonché di provvedere alla realizzazione delle infrastrutture per l'urbanizzazione al diretto servizio degli insediamenti, e di concorrere alla realizzazione delle dotazioni ecologiche e ambientali;
- il PUMS, richiede per la collocazione negli Hub metropolitani della funzione di grande logistica, in riferimento alla mobilità degli addetti, che nei nuovi insediamenti produttivi siano garantiti il trasporto collettivo e il collegamento ciclabile con il centro urbano più vicino;
- l'idoneità di Altedo è subordinata al potenziamento del servizio di trasporto pubblico in raccordo con la stazione ferroviaria metropolitana di San Pietro in Casale.

CONSTATATO CHE IL PTM e il PUMS:

- per gli interventi riguardanti gli Ambiti produttivi persegue i seguenti **obiettivi**:
 - a) accrescere l'attrattività per le imprese e i lavoratori, valorizzando e qualificando il tessuto produttivo anche verso la dimensione internazionale e riducendo la dispersione dell'offerta insediativa;
 - b) concorrere significativamente all'attuazione della strategia di equità territoriale per lo sviluppo sostenibile dei territori ad elevata fragilità economica, sociale, demografica e ambientale;
 - c) attivare processi incrementali di rigenerazione del tessuto produttivo per aumentare la sostenibilità degli ambiti e ridurre gli impatti sugli ecosistemi attraverso il miglioramento dell'accessibilità, della qualità urbana, della dotazione di servizi per i lavoratori, della resilienza, del metabolismo e il potenziamento dei servizi ecosistemici;
 - d) concentrare le ulteriori potenzialità di offerta in collocazioni ottimali rispetto all'accessibilità di imprese e lavoratori, senza generare interferenze con gli ecosistemi naturali, e garantendo un equilibrio tra lo sviluppo produttivo e la salvaguardia dell'ecosistema agricolo;
 - e) articolare l'offerta di spazi per la logistica industriale, nel rispetto degli obiettivi del PULS funzionali alla razionalizzazione e concentrazione degli insediamenti logistico-produttivi principali negli hub metropolitani nonché alla promozione di percorsi di Certificazione green per il monitoraggio e la valutazione di sostenibilità ambientale e sociale delle politiche aziendali;

- f) in armonia con il Patto metropolitano per il lavoro e lo sviluppo economico e sociale, il Patto per il Lavoro regionale e con il PSM, definire l'impegno ad investire sulla qualità del lavoro come azione per contrastare irregolarità ed illegalità occupazionale, riconoscendo l'incremento della buona occupazione come politica per lo sviluppo strategico del territorio e l'occupazione duratura come elemento qualificante per la sostenibilità degli insediamenti produttivi, mettendo in relazione l'insediamento di nuove imprese, con particolare riguardo a quelle che operano nel settore della logistica, con la definizione di appositi accordi costruiti coinvolgendo le organizzazioni sindacali e imprenditoriali;
- prevede che, attraverso **appositi Accordi territoriali**, la Città metropolitana, le Unioni di Comuni e il Nuovo Circondario imolese, venga specificato per gli HUB metropolitani e per gli Ambiti produttivi sovracomunali compresi nel territorio di riferimento:
 - a) gli obiettivi strategici di rigenerazione e le conseguenti scelte di assetto territoriale;
 - b) i limiti, i requisiti prestazionali e le condizioni di sostenibilità per gli interventi all'esterno del territorio urbanizzato;
 - relativamente al **miglioramento dell'accessibilità degli ambiti produttivi** richiede:
 - per i nuovi complessi della produzione e della logistica (o ampliamento degli esistenti) in riferimento agli investitori, che si facciano carico delle opere di miglioramento o integrazione del trasporto pubblico, della rete ciclabile e delle sedi stradali necessarie all'efficacia del collegamento con essi, anche mediante la previsione di clausole convenzionali che pongano in carico all'azienda la manutenzione nel tempo delle condizioni di efficacia e sicurezza, sia del collegamento stradale fino all'autostrada (se preventivato un traffico di veicoli pesanti intenso), sia dei collegamenti ciclabili, oltre che dei servizi di TPM;
 - in riferimento alla mobilità dei lavoratori, richiede una collocazione dell'insediamento in cui la presenza del servizio di TPM e dei collegamenti ciclabili sia sostanziale e in grado di soddisfare la domanda in alternativa al mezzo privato;
 - sia in caso di ampliamento che di nuovo insediamento, in particolare laddove sia previsto un numero significativo di posti di lavoro, richiede fra le condizioni di sostenibilità da prevedere negli strumenti urbanistici che vi siano anche le modalità con cui l'azienda intende assicurare un adeguato servizio di trasporto collettivo o sostenibile per i propri dipendenti mediante azioni di Mobility Management quali istituzione/revisione di percorsi di linee pubbliche, agevolazioni tariffarie e introduzione bonus mobilità;
 - relativamente **all'innalzamento della qualità urbana e alla dotazione di servizi** per gli utenti, in aggiunta a quelli sopra indicati, richiede:
 - ove sono ammesse attività logistiche superiori a 5.000 mq di Superficie fondiaria, spazi attrezzati per la sosta e il ristoro degli spedizionieri e degli autisti dei mezzi di trasporto;
 - l'insediamento di idea-store, musei della produzione, centri per l'innovazione, istituti di formazione e di ricerca, co-working, fab-lab e altre dotazioni di carattere urbano volti ad assicurare la presenza di attività di presidio, fruibili anche nelle ore serali;
 - insediamento di strutture sportive (palestre et similia), di ambulatori, centri per la cura e riabilitativi nonché di attività di ristorazione e ricreazione;
 - riconversione e rifunzionalizzazione, anche di carattere incrementale e con possibilità di ricorrere agli usi temporanei di cui all'art. 16 della legge regionale Emilia-Romagna n.

- 24/2017, in modo tale da favorire una progressiva riconfigurazione del tessuto edilizio esistente al fine di renderlo adeguato rispetto alle nuove esigenze delle imprese manifatturiere, terziarie e di servizio;
- riconfigurazione degli spazi aperti e di uso collettivo, per i quali devono essere privilegiate soluzioni progettuali e di gestione che favoriscano la cura e la manutenzione, sia in connessione con attività ricreative e ricettive sia in forma integrata con gli spazi di lavoro;
 - Relativamente **alle funzioni logistiche** (magazzini, depositi logistici, spedizionieri, corrieri, e-commerce), il loro insediamento negli ambiti produttivi è condizionato alla **Certificazione Green Logistics** (cap. 4.2 del PUMS). Nelle fasi attuative successive si deve dimostrare:
 - la possibilità di trasportare su ferro e/o mezzi non inquinanti una percentuale dei prodotti movimentati e l'utilizzo per la distribuzione urbana di mezzi elettrici;
 - la presenza di un sistema di trasporto pubblico (o collettivo) per gli addetti, in grado di garantire un livello di servizio adeguato, tra l'insediamento e la stazione SFM più vicina, incentivandone l'uso attraverso benefit aziendali;
 - la presenza di un'adeguata rete ciclabile tra l'attività logistica in oggetto e la fermata SFM, ovvero il progetto di fattibilità della stessa;
 - laddove il PAIR abbia rilevato il superamento del valore limite giornaliero di PM10, l'impegno all'implementazione di aree destinate a forestazione metropolitana ad alto assorbimento di CO2 (art. 3.6);
 - relativamente agli interventi produttivi **all'esterno del territorio urbanizzato**:
 - devono essere sempre effettuati in contiguità al perimetro del territorio urbanizzato, nel rispetto della griglia degli elementi strutturali e non devono essere in contrasto con la disciplina degli Ecosistemi naturali;
 - partecipano al Fondo perequativo metropolitano;
 - concorrono all'incremento della resilienza, al miglioramento del metabolismo urbano e al potenziamento dei servizi ecosistemici dell'ambito produttivo, in misura congrua, coerente e proporzionale rispetto all'entità degli interventi previsti, attraverso le misure di sostenibilità, resilienza, sicurezza;
 - relativamente al miglioramento della qualità insediativa e dei livelli di sostenibilità, resilienza e metabolismo urbano, le trasformazioni da realizzarsi negli ambiti produttivi e nei poli metropolitani integrati e tali da comportare comunque consumo di suolo, gli ampliamenti di cui all'art. 53 della legge regionale Emilia-Romagna n. 24/2017 nonché gli interventi da attuarsi a seguito della conclusione di accordi di programma ai sensi degli artt. 59 e 60 della medesima legge regionale n. 24/2017, **devono essere sempre accompagnati da azioni, per la rigenerazione degli insediamenti e dei contesti territoriali in cui si inseriscono, coerenti, congrue e corrispondenti all'entità delle trasformazioni previste.**

CONSIDERATO CHE:

- L'Ambito produttivo-artigianale di Altedo individuato già dal PTCP quale Ambito sovracomunale di sviluppo, ricadente nei comuni di San Pietro in Casale, Bentivoglio e Malalbergo, oggi è definito dal PTM "Hub metropolitano";
- L'Hub metropolitano di Altedo, individuato come idoneo per questa funzione dal PUMS in quanto prossimo al casello dell'autostrada A13 Bologna-Padova, è servito dalla viabilità SP20 (direttrice est-ovest) e dalla SS 64 (direttrice nord-sud);

- il progetto di ampliamento della terza corsia dell'A13 prevede la realizzazione di tre rotatorie, in sostituzione degli incroci a raso SP20/SP4, SP20/SS64, SP20/uscita autostradale, nonché la realizzazione di piazzole lungo il tracciato della SP20 e asfaltatura dell'intero tracciato;
- Il Comune di Malalbergo ha realizzato una circonvallazione dell'abitato di Altedo ad ovest dell'abitato stesso, che necessita di una razionalizzazione dell'incrocio a raso sulla SP 20 con una rotatoria;

CONSIDERATO INOLTRE CHE:

- **Paesaggio e rete ecologica.** L'evoluzione morfologica di questo territorio di Altedo deriva dai processi storici di diversione dell'alveo del Fiume Reno. Il paesaggio è caratterizzato dalla presenza di un sistema complesso di canali e scoli di bonifica, di acque alte e basse in relazione idraulica tra loro e di supporto al sistema agricolo. Gli **elementi ordinatori di questo territorio sono: il Canale Navile, il Canale Savena Abbandonato, lo scolo Lorgana, le zone umide SIC-ZPS (IT 4050024) "Biotopi e ripristini ambientali di Bentivoglio, San Pietro in Casale, Malalbergo e Baricella"**, nonché Zone di particolare interesse naturalistico e paesaggistico della pianura (PTCP 7.4) caratterizzate anche da una fitta trama di campi ex risaie, riconvertite da decenni a seminativi.
- **Sicurezza da rischi e idrogeologia.** Dal punto di vista geologico Altedo è caratterizzato da alternanze di sabbie e limi di argine, organizzati in corpi topograficamente ben rilevati, riferibili al reticolo idrografico principale di pertinenza del Fiume Reno, sia argille e limi di piana inondabile organizzati in corpi topograficamente depressi. Il territorio basso padano, in cui rientra l'area, è soggetto a subsidenza. Dal punto di vista del **rischio sismico**, l'Hub metropolitano di "Altedo" ricade in Zona 3 – Zona con pericolosità sismica bassa, che può essere soggetta a scuotimenti modesti (D.G.R. n. 1164 del 23/07/2018). Il **Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni** (PGRA), individua l'ambito territoriale di Altedo nello scenario di pericolosità P2 "Alluvioni poco frequenti" ovvero con tempo di ritorno di riferimento fra 100 e 200 anni e P3 "Alluvioni frequenti" correlate al reticolo dei corsi d'acqua naturali, torrente Navile e fiume Reno, e dal reticolo secondario di pianura, Lorgana e Savena Abbandonato.
- **Accessibilità col trasporto pubblico** metropolitano. Il trasporto pubblico metropolitano (TPM) a servizio dell'Hub metropolitano di Altedo segue la sola direttrice di viabilità nord-sud "Bologna-Altedo-Malalbergo-Ferrara", che transita sull'asse della SS64. Viceversa lungo l'asse della SP 20 è presente un servizio di "Prontobus" che non collega efficacemente l'Hub con la più vicina stazione del Servizio Ferroviario Metropolitano di San Pietro in Casale, che dista circa 6 Km, collegata nelle ore di punta con treni frequenti ogni 25-30 minuti nella tratta Bologna-Ferrara. Il PUMS ha stimato che gli spostamenti nel territorio dell'Unione Terre di Pianura e la limitrofa Unione Reno Galliera (media tra i due territori) oggi avvengono per il 71% in auto e moto, mentre solo il 10% sono attribuibili all'uso del trasporto pubblico e della bicicletta; lo scenario del piano al 2030 prevede, in attuazione degli accordi di Parigi 2015-COP21 del PAIR 2020, la riduzione degli spostamenti in auto e moto al 57% e l'aumento di quelli effettuati con trasporto pubblico e con la bici al 25%.

- **Accessibilità ciclabile metropolitana.** Il PTM, il PUMS e l'Accordo Territoriale del 2019, in questo quadrante territoriale, a servizio dell'Hub di Altedo prevedono:
 - l'itinerario ciclabile strategico per la mobilità quotidiana San Pietro in Casale-Altedo lungo la SP20 lato sud (si specifica che il tratto sulla SP20, tra l'entrata al casello di Altedo e la fine del rilevato a ovest del nuovo ponte sull' A13, dovrà necessariamente essere realizzato da ASPI in quanto opera integrata nel cantiere del nuovo ponte sull'asse autostradale);
 - l'itinerario cicloturistico a scala internazionale e nazionale Bologna-Ferrara (ER21), lungo l'argine del Canale Navile.
- **Accessibilità privata.** L'Hub di Altedo gravita sulla SP20 e sul Casello dell'autostrada A13. Gli atti vigenti con Autostrade per l'Italia (ASPI) e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) prevedono la realizzazione della terza corsia A13 e opere connesse di miglioramento e fluidificazione della SP20.

PRESO ATTO INFINE CHE:

- In data 06/03/2020 è stata presentata al **Comune di Malalbergo**, una **proposta di insediamento di un Polo Logistico di grandi dimensioni maggiori 10.000 mq di SF** (73 ettari complessivi) nell'area posta a nord dell'SP20, tra l'autostrada A13 (limite occidentale) e lo scolo Lorgana (limite orientale), a cui si aggiunge una seconda area agricola di più piccole dimensioni, posta a ovest dell'asse A13 inclusa nel SIC-ZPS esistente lungo il canale Navile, in parte tutelata dal Piano Paesistico Regionale (PTPR);
- Dalla relazione paesaggistica presentata si evince che l'area risulta essere un **terreno agricolo di ex risaia, poi orientato a seminativo e oggi incolto**. I terreni hanno mantenuto l'antica sistemazione morfologica a vasche ribassate per ospitare l'allagamento utile per la coltivazione del riso, nonchè canali d'acqua con asse est-ovest che fanno da collettori per lo scorrimento delle acque delle camere di sommersione, che si riversano nel Lorgana, che a sua volta confluisce nel Canale Navile. Il paesaggio naturale è ulteriormente alterato sia dall'espansione dell'edificato produttivo di Altedo, sia dall'autostrada che si pone come barriera, interrompendo una continuità visiva e funzionale. Non sono presenti macchie di arbusti o di alberi che contribuiscono alla naturalizzazione del sito e fauna e avifauna. **Pertanto l'area in oggetto, quale depauperata di reale valore paesaggistico e naturalistico, ha perso completamente i propri valori naturali.**

Le parti condividono di:

- **considerare i precedenti punti come parte integrante e sostanziale del presente Accordo;**
- **integrare l'Accordo territoriale sottoscritto il 14/05/2007, limitatamente all'articolo 4 (valido per i tre comuni territorialmente interessati di San Pietro in Casale, Bentivoglio e Malalbergo), in particolare il paragrafo relativo alla funzione**

Logistica, confermando tutti gli altri contenuti e articoli (in caso di discordanza tra le disposizioni prevale il testo approvato con il presente atto);

- **inserire un articolo 4bis relativo alla condivisione di una proposta di insediamento di un Polo Logistico di grandi dimensioni al Altedo nel Comune di Malalbergo.**

ART. 4 (Sostituito il solo paragrafo “Logistica”)

DESTINAZIONI D’USO AMMISSIBILI (...)

FUNZIONE LOGISTICA

Le funzioni per la logistica (cui sono assimilate le attività di e-commerce, magazzini e depositi logistici, spedizionieri e corrieri) **di grandi dimensioni maggiori di 10.000 mq di SF, potranno essere localizzate nell’Hub metropolitano di Altedo** (ricadente nei comuni di San Pietro in Casale, Bentivoglio e Malalbergo).

Le attività di logistica, **di medie dimensioni inferiori o uguali a 10.000 mq di SF**, potranno insediarsi negli “Ambiti Produttivi Sovracomunali di Pianura” “Cà de fabbri – Minerbio” e “Molinella”, “Cento-Budrio”.

Le attività di logistica, di **piccole dimensioni inferiori a 5.000 mq di SF**, potranno insediarsi negli Ambiti Produttivi Sovracomunali della “Conurbazione bolognese” “Villanova-Castenaso”, Cadriano-Granarolo dell’Emilia”, “Quarto Inferiore- Granarolo dell’Emilia”.

A. ASSETTO TERRITORIALE dell’HUB METROPOLITANO DI “ALTEDO” E INDICAZIONI PER LE SUCCESSIVE FASI ATTUATIVE (valido per i tre comuni territorialmente interessati di San Pietro in Casale, Bentivoglio e Malalbergo)

Paesaggio e rete ecologica (vedi allegato 1)

Le parti concordano che le proposte di insediamento in tale ambito produttivo, nelle fasi attuative successive al presente Accordo Territoriale, dovranno **verificare il valore paesaggistico del territorio che intendono trasformare a partire dagli elementi ordinatori** elencati nel Considerato, attraverso uno specifico studio.

Tale studio dovrà garantire elevata qualità d’inserimento paesaggistico nell’ambito, prevedendo:

- la **salvaguardia e valorizzazione delle permanenze paesistiche** identificative dell’assetto territoriale, con particolare riferimento ai canali di antico impianto e ai corsi d’acqua minori (Lorgana, Navile, Savena Abbandonato) e gli elementi e spazi naturali presenti e la connessione con gli spazi residui interclusi;
- la presenza di **fasce arboree arbustive di protezione verso il territorio circostante** sui bordi dell’insediamento la cui manutenzione è a carico degli investitori (di

almeno 30m rispetto ai nodi della rete ecologica e almeno 20m rispetto al territorio rurale);

- **l'integrazione di zone umide** con le aree umide esistenti (SIC-ZPS, tutele del PTPR) attraverso un progetto di implementazione delle stesse nella rete ecologica favorendo la **connessione degli ecosistemi esistenti** (infrastrutture verdi e blu);
- **parcheggi, pubblici e privati, alberati** (uno ogni due posti) e permeabili, ad esclusione dei parcheggi per i mezzi pesanti, con utilizzo di specie arboree ad alto assorbimento di Co2;
- l'integrazione di **aree per forestazione** metropolitana e locale ad **alto assorbimento di Co2**, da collocare anche in aree perimetrali;
- la **soglia minima pari al 30% della Superficie Territoriale permeabile**;
- **l'inserimento di elementi vegetazionali negli edifici**, nei manufatti infrastrutturali e negli elementi di arredo urbano (tetti verdi, pareti verdi, dune e rilevati naturali, elementi di arredo urbano vegetati);
- **l'impiego di materiali con coefficiente di riflessione più elevata** e ottimale Indice di Riflessione Solare nelle pavimentazioni stradali e nelle pareti e nei tetti degli edifici, al contempo evitando o contenendo quanto più possibile le pavimentazioni in asfalto.

Le parti concordano inoltre che, gli operatori logistici che vorranno insediarsi nell'Hub metropolitano di Altedo dovranno intraprendere il percorso di **Certificazione Green Logistic**, finalizzato al monitoraggio e verifica della sostenibilità delle proprie politiche aziendali, quale **condizione di autorizzazione all'insediamento** stesso, assicurando anche il **raggiungimento dei requisiti APEA (vedi Allegato 5)**.

Sicurezza da rischi e idrogeologia (vedi allegato 2)

Le parti concordano che le proposte di insediamento in tale ambito produttivo, nelle fasi attuative successive al presente Accordo Territoriale, dovranno **garantire la sicurezza da rischio alluvioni attraverso uno Studio Idraulico** specifico che individui eventuali misure di riduzione della pericolosità stessa.

Le medesime proposte dovranno individuare soluzioni adeguate per la **laminazione delle acque** meteoriche (come richiesto dal PSAI), nonché la creazione di **bacini di accumulo** di acque per usi non potabili integrati nella rete ecologica e nelle zone umide (**vedi Allegato 5 APEA**).

Accessibilità col trasporto pubblico metropolitano (vedi allegato 3)

Le parti concordano che, recependo le indicazioni del PUMS in relazione agli Hub Logistici, nonché la definizione, attuazione e gestione della perequazione territoriale metropolitana come condizione per l'insediamento della grande logistica nell'Hub metropolitano di Altedo come descritto nel Constatato, sia attivato un adeguato livello di servizio di trasporto pubblico per gli addetti, non essendoci il collegamento ferroviario.

A tal fine le proposte di insediamento in tale ambito produttivo dovranno, nelle fasi attuative successive al presente Accordo Territoriale, sulla base delle esigenze specifiche dei

territori attraversati e delle attività che si andranno a insediare, **proporre soluzioni** (condivise con gli Enti competenti), **migliorative e integrative dell'attuale servizio di trasporto esistente**.

Le parti concordano che:

- il servizio dovrà coprire la tratta “stazione SFM di San Pietro in Casale-Centro abitato di Altedo”, servendo anche i poli logistici che si insedieranno nell’Hub metropolitano, cadenzato in funzione delle esigenze sia dei due comuni interessati e sia degli orari di entrata e uscita dei lavoratori della logistica;
- Il servizio sarà da attivare in relazione alla prima attività logistica che si insedierà, ovvero in relazione alla presenza dei primi lavoratori addetti alla logistica nell’Hub metropolitano;
- Il servizio sarà finanziato dall' acquisto di abbonamenti a carico degli investitori, pari al numero totale dei lavoratori presenti. Nel caso tali risorse risultassero insufficienti per la copertura del costo del servizio potranno essere integrate attraverso l’utilizzo della quota destinata al trasporto pubblico, del Contributo di sostenibilità e/o straordinario (dovuto ai sensi del presente Accordo, dell’articolo 41, comma 5 della Legge Regionale Emilia-Romagna n.24/2017), e versata dagli investitori ai Comuni per tale funzione nelle fasi attuative successive al presente Accordo Territoriale.

Accessibilità ciclabile metropolitana (vedi allegato 4)

Le parti concordano che, recependo le indicazioni del PUMS in relazione agli Hub Logistici, nonché la definizione, attuazione e gestione della perequazione territoriale metropolitana come condizione per l’insediamento della grande logistica nell’Hub metropolitano di Altedo come descritto nel Constatato, per la realizzazione completa degli itinerari ciclabili metropolitani descritti nel Considerato, nelle fasi attuative successive al presente Accordo Territoriale, le proposte di insediamento logistico nell’ Hub metropolitano dovranno:

- redigere i progetti definitivi ed esecutivi di completamento di tali itinerari metropolitani;
- individuare le modalità attuative degli stessi, anche attraverso l’utilizzo delle risorse trasferite ai Comuni e destinate a tale scopo del Contributo di sostenibilità e/o Straordinario, (dovuto ai sensi del presente Accordo Territoriale, dell’articolo 41, comma 5 della Legge Regionale Emilia-Romagna n.24/2017), e versata dagli investitori ai Comuni per tale funzione nelle fasi attuative successive al presente Accordo Territoriale.

Accessibilità privata metropolitana (vedi allegato 3)

Le parti concordano che le opere, per garantire la sostenibilità del quadrante dell’Hub metropolitano di Altedo, a carico degli investitori, anche attraverso l’utilizzo del contributo di sostenibilità e/o straordinario (dovuto ai sensi del presente Accordo, dell’articolo 41, comma 5 della Legge Regionale Emilia-Romagna n.24/2017), e versati dagli investitori ai

Comuni per tale funzione nelle fasi attuative successive al presente Accordo Territoriale, consistono nella realizzazione delle seguenti 4 rotonde:

- SS64/SP20,
- SP20/casello autostradale,
- SP 20/SP4
- SP20/Viale 11 settembre

Le parti concordano inoltre che relativamente all'**incrocio via Saletto/SP20** sia necessario individuare e attuare soluzioni viabilistiche opportune al fine di **disincentivarne l'utilizzo**, prevedendo obblighi/divieti di svolta in entrata e uscita, limitazioni e forme di rallentamento e renderne **più sicura l'intersezione a raso** con la SP20.

Le parti concordano che gli investitori logistici si facciano carico delle **opere di miglioramento o integrazione delle sedi e intersezioni stradali per garantire il collegamento tra il casello autostradale e gli insediamenti, nonché la manutenzione ordinaria e straordinaria nel tempo delle condizioni di efficacia e sicurezza** di dette opere.

Le parti concordano che le proposte di insediamento dovranno, nelle fasi attuative successive al presente Accordo Territoriale, redigere uno **studio trasportistico, esteso all'intero quadrante territoriale** di riferimento che valuti anche i punti di seguito elencati e individui le soluzioni alle eventuali criticità riscontrate:

- la tipologia delle merci movimentate, con particolare riferimento alla impossibilità che queste possano essere movimentate sul vettore ferroviario;
- l'incremento di veicoli sulla rete considerando anche i carichi indotti dagli altri comparti in attuazione o in corso di approvazione, in modo da avere una valutazione complessiva di tutti i flussi reali e stimati nell'intero Hub metropolitano;
- l'adeguatezza delle infrastrutture viarie e dei nodi dell'intero quadrante, anche dell'A13 (in assenza della terza corsia) e dell'incrocio Via Saletto/SP20, in riferimento ai nuovi carichi generati dall'attività (percorsi principali, tipologie mezzi, numero, frequenza...);
- le ipotesi di flussi indotti previsti, anche del periodo di cantierizzazione, il livello di servizio e di performance trasportistica;
- Le parti concordano che tale studio valuti gli **impatti che il nuovo insediamento potrà avere su eventuali usi "sensibili" già presenti nell'ambito produttivo** (aree commerciali, terziarie...) in merito al traffico generato e al **conseguente impatto acustico**, prevedendo per tutte le tematiche un adeguato **sistema di monitoraggio**.

Rigenerazione degli insediamenti esistenti

Le parti concordano che in coerenza con la Legge Regionale Emilia-Romagna n.24/2017 e il PTM richiamato nel Considerato le fasi di sviluppo attuative successive al presente Accordo devono essere accompagnate da **azioni per la rigenerazione degli insediamenti e dei contesti territoriali in cui si inseriscono (Hub metropolitano di Altedo)**, anche attraverso l'utilizzo del contributo di sostenibilità e/o straordinario (dovuto ai sensi del presente Accordo, dell'articolo 41, comma 5 della Legge Regionale Emilia-Romagna

n.24/2017), versati dagli investitori ai Comuni per tale funzione nelle fasi attuative successive al presente Accordo Territoriale.

Attuazione e gestione successiva dei Poli Logistici

Nell'Hub metropolitano di Altedo le parti concordano la possibilità di prevedere la realizzazione di uno o più poli logistici di grandi dimensioni, rispondenti alle indicazioni riportate dal presente articolo e condivise con le parti sottoscrittrici del presente accordo attraverso l'introduzione di specifici articoli. Le parti concordano inoltre sulla necessità di individuare specifiche forme di gestione autonoma e unitaria dei poli logistici da parte dei soggetti attuatori mediante appositi atti di convenzione con le amministrazioni locali, che dovranno prevedere e stabilire il coordinamento e gestione nel tempo del servizio di trasporto pubblico metropolitano e della ciclabilità metropolitana, come condivise nel presente articolo.

B. CONSUMO DI SUOLO METROPOLITANO

Ai sensi degli articoli 5, 6 e 32 della Legge Regionale Emilia-Romagna n.24/2017 in merito al consumo di suolo, la Città Metropolitana di Bologna, **stabilisce la quota relativa al territorio consumabile su scala metropolitana, pari al 3% del territorio urbanizzato (TU) complessivo.**

Le parti concordano che gli insediamenti attuativi successivi al presente Accordo Territoriale, collocati su aree non pianificate per usi produttivi dagli strumenti urbanistici vigenti PSC o, che comportino un aumento significativo del carico urbanistico previsto dal PSC stesso, **consumano suolo e determinano l'utilizzo di quota parte della quantità di territorio consumabile metropolitano.**

C. PEREQUAZIONE TERRITORIALE

Le parti concordano che, ai sensi dell'articolo 41, comma 5, e agli articoli 8 e 25, della Legge Regionale Emilia-Romagna n.24/2017:

- gli interventi **collocati su aree non pianificate per usi produttivi/logistici dagli strumenti urbanistici comunali PSC, o che determinino un aumento significativo del carico urbanistico previsto dal PSC**, ai sensi della Deliberazione dell'Assemblea Legislativa Regione Emilia-Romagna n.186/2018, sono tenuti al **versamento del Contributo Straordinario, degli oneri di urbanizzazione secondaria**, da versare al **Fondo perequativo metropolitano nella misura che stabilirà il PTM**;
- gli interventi, **collocati su aree già pianificate nei PSC per queste funzioni produttive/logistiche**, in attuazione del presente Accordo Territoriale, se convenzionate entro i termini del periodo transitorio della Legge Regionale Emilia-Romagna 24/2017, sono tenuti al versamento del **contributo di sostenibilità per un importo complessivo di 40 euro al mq di Sc** in coerenza con gli Accordi Territoriali vigenti per le medesime funzioni, da versare al **Fondo perequativo metropolitano nella misura prevista dal PUMS** (pag. 241).

Art. 4 bis

CONDIVISIONE DI UNA PROPOSTA DI UN POLO LOGISTICO DI GRANDI DIMENSIONI AD ALTEDO NEL COMUNE DI MALALBERGO

Come detto nel Preso atto, in data 06/03/2020 è stata presentata al **Comune di Malalbergo**, una **proposta di insediamento logistico di grandi dimensioni maggiori di 10.000 mq di SF nella frazione di Altedo**.

La proposta interessa una superficie territoriale di 73 ettari, interamente nel Comune di Malalbergo, suscettibile di sviluppo a vocazione logistica per la prossimità rispetto al casello autostradale (PUMS). L'area è posta a est dell'autostrada A13, servita dall'SP 20, delimitata dallo scolo Lorgana (limite orientale) e dalla zona umida tutelata dal PTPR (limite nord), per una Superficie Coperta prevista di 321.000 mq.

Dalla relazione paesaggistica presentata si evince che l'area in oggetto è nel tempo stata depauperata del reale valore paesaggistico e naturalistico originale perdendo completamente i propri valori naturali.

Le parti concordano di **accogliere detta proposta e di sviluppare per la fase attuativa successiva al presente Accordo Territoriale, l'insediamento del Polo Logistico di grandi dimensioni attraverso un Accordo di Programma in variante al PTCP, al PSC, POC e RUE**, ai sensi dell'articolo 60 della Legge Regionale Emilia-Romagna n.24/2017, in quanto coerente con le politiche di pianificazione condivise dal presente Accordo Territoriale come integrato e conformi a PUMS e PTM.

Le parti concordano che il soggetto attuatore si farà carico della realizzazione delle tre rotatorie: SS64/SP20, SP20/casello autostradale e SP20/Viale 11 settembre, attingendo a quota parte del contributo straordinario. Il medesimo soggetto attuatore si farà carico delle **opere di miglioramento o integrazione delle sedi e intersezioni stradali per garantire il collegamento tra il casello autostradale e gli insediamenti, nonché la manutenzione ordinaria e straordinaria nel tempo delle condizioni di efficacia e sicurezza** di dette opere.

Le parti concordano inoltre che lo studio trasportistico richiesto dovrà, rispetto all'**incrocio via Saletto/SP20** individuare e attuare soluzioni viabilistiche opportune al fine di disincentivarne l'utilizzo, prevedendo obblighi/divieti di svolta in entrata e uscita, limitazioni e forme di rallentamento e renderne più sicura l'intersezione a raso con la SP20. Le soluzioni individuate verranno poste in capo ai soggetti attuatori.

Esclusivamente per il Polo Logistico di cui al presente articolo 4 bis, nelle more dell'adozione del PTM, le parti concordano che la percentuale del **Contributo Straordinario da versare al fondo perequativo metropolitano è e rimarrà pari al 35%**, mentre l'importo relativo agli oneri di urbanizzazione secondaria, alle monetizzazioni delle aree per dotazioni territoriali e alle entrate fiscali, rimangono in capo al Comune di Malalbergo.

Le parti concordano che l'Accordo di Programma approverà il **Piano Urbanistico Attuativo (PUA)** dei fabbricati proposti, nonché il **progetto definitivo delle opere pubbliche** necessarie e complementari alla sostenibilità dell'intervento, **sviluppando e approfondendo gli studi richiesti nell'articolo 4 del presente Accordo Territoriale:**

- paesaggio e rete ecologica;
- sicurezza da rischi e idrogeologia;
- accessibilità col trasporto pubblico metropolitano;
- accessibilità ciclabile metropolitana
- accessibilità privata metropolitana
- rigenerazione degli insediamenti esistenti
- consumo di suolo metropolitano e perequazione territoriale

nonché quanto richiamato nel precedente CONSTATATO in relazione al quanto richiesto dal PTM, individuando le migliori soluzioni possibili per integrare l'insediamento nel paesaggio, per garantirne un'adeguata accessibilità pubblica e privata per gli addetti e per le merci.

Le parti concordano di implementare tale elenco relativo agli approfondimenti necessari in sede di successivo procedimento Accordo di Programma in variante, anche in relazione alla VALSAT e alla VINCA.

ALLEGATI (gli allegati di seguito elencati costituiscono parte integrante e sostanziale dell'articolo 4 del presente Accordo Territoriale):

- Paesaggio e Vincoli (Allegato 1);
- Sicurezza da Rischi e idrogeologia (Allegato 2);
- Accessibilità pubblica metropolitana (TPM) e privata (Allegato 3);
- Accessibilità ciclabile metropolitana (Allegato 4)
- Requisiti APEA (Allegato 5)

Letto, confermato e sottoscritto digitalmente dalle parti ai sensi dell'articolo 15, comma 2 bis della Legge n.241/90 così come modificato dall'articolo 6, comma 2, della Legge n.221/2012

CITTA' METROPOLITANA di BOLOGNA, rappresentata dal **Sindaco Virginio Merola**, domiciliato per la carica presso la sede dell'Amministrazione, Via Zamboni n.13 - 40126 Bologna, autorizzato da deliberazione del Consiglio della Città metropolitana in data 25 novembre 2020 n. 31;

COMUNE di BARICELLA, rappresentato dal **Sindaco Omar Mattioli**, domiciliato per la carica presso la sede dell'Amministrazione, Via Roma, 76 -40052 Baricella, autorizzato da deliberazione del Consiglio Comunale in data 16 novembre 2020 n. 22;

COMUNE di BUDRIO, rappresentato dal **Sindaco Maurizio Mazzanti**, domiciliato per la carica presso la sede dell'Amministrazione, Piazza Filopanti, 11 - 40054 Budrio, autorizzato da deliberazione del Consiglio Comunale in data 11 novembre 2020 n. 76;

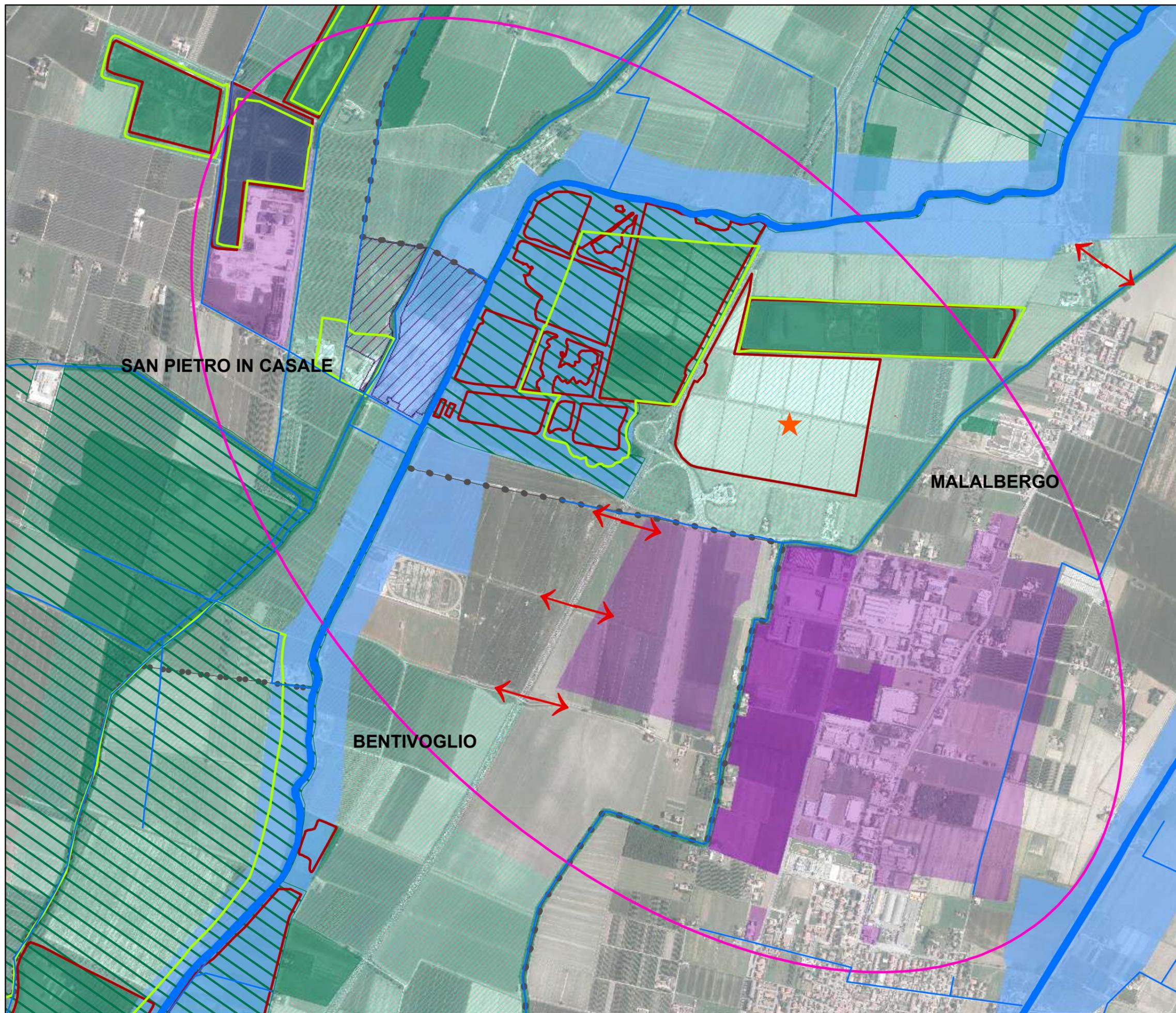
COMUNE di GRANAROLO DELL'EMILIA, rappresentato dal Sindaco **Alessandro Ricci**, domiciliato per la carica presso la sede dell'Amministrazione, via San Donato n. 199, - 40057 Granarolo dell'Emilia, autorizzato da deliberazione del Consiglio Comunale in data 11 novembre 2020 n.79;

COMUNE di MALALBERGO, rappresentato dal Sindaco **Monia Giovannini**, domiciliato per la carica presso la sede dell'Amministrazione, Piazza Unità D'Italia, 2, 40058 Malalbergo BO, autorizzata da deliberazione del Consiglio Comunale in data 5 novembre 2020 n. 28;

COMUNE di MINERBIO, rappresentato dalla Sindaca **Roberta Bonori**, domiciliata per la carica presso la sede dell'Amministrazione, Via Garibaldi, 44 - 40061 Minerbio, autorizzato da deliberazione del Consiglio Comunale in data 11 novembre 2020 n.47;

COMUNE di MOLINELLA, rappresentato dal Sindaco **Dario Mantovani**, domiciliato per la carica presso la sede dell'Amministrazione, Piazza Anselmo Martoni, 1 - 40062 Molinella, autorizzato da deliberazione del Consiglio Comunale in data 5 novembre 2020 n. 40;

UNIONE RENO GALLIERA, rappresentata dal Presidente **Claudio Pezzoli**, domiciliato per la carica presso la sede dell'Amministrazione, Via Fariselli, 4 - 40016 San Giorgio di Piano, autorizzato da deliberazione del Consiglio dell'Unione in data 12 novembre 2020 n. 66.

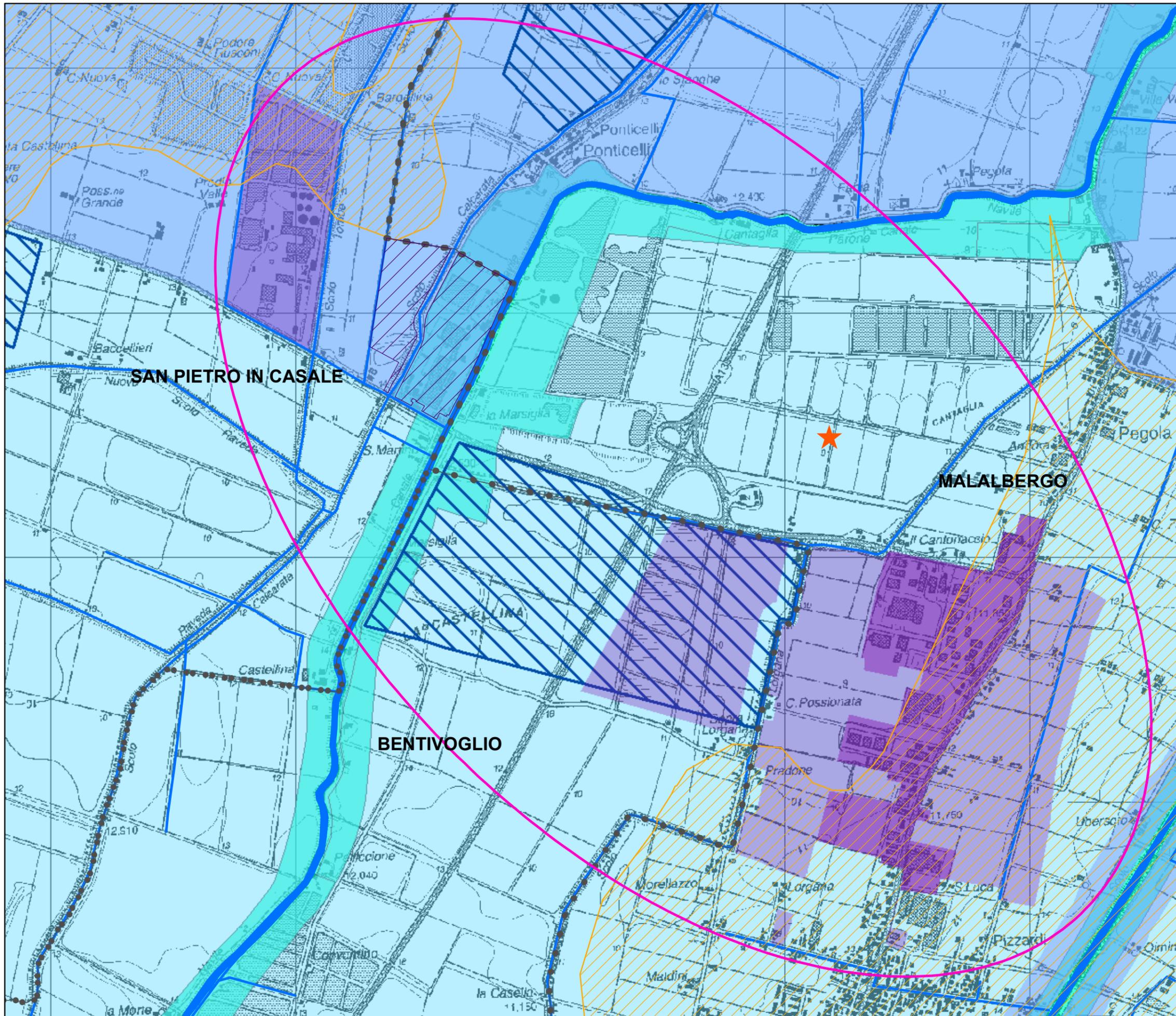


Modifica all'art. 4 dell'Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi sovracomunali dell'Unione Terre di Pianura sottoscritto il 14/05/2007 per:

- la declinazione delle politiche del PUMS e PTM sulla logistica di grandi dimensioni maggiori di 10.000 mq di SF nell'Hub Metropolitan di Altedo (San Pietro in Casale, Bentivoglio e Malalbergo);
- l'inserimento dell'Art.4 bis per la condivisione di una proposta di insediamento di un Polo Logistico di grandi dimensioni ad Altedo nel Comune di Malalbergo

**ALLEGATO 1
Paesaggio tutela e vincoli**

- Ambito produttivo di rilievo sovracomunale suscettibile di sviluppo di ALTEDO (PTCP art.9.1) - Hub metropolitano di Altedo (PTM art.4.1)
- Ambiti di tutela (PTPR art.19)
- Zone Umide (PTCP Artt.3.5 e 3.6) e PTM
- Nodi ecologici complessi (PTCP art. 3.5) e PTM
- SIC-ZPS (PTCP art. 3.7) e PTM
- Fasce di tutela e pertinenza fluviale (PTCP artt. 4.3 e 4.4) e PTM
- Zone interesse naturalistico-paesaggistico di pianura (PTCP Art.7.4) e PTM
- Ambiti produttivi esistenti e in corso di attuazione - PSC
- Ambiti produttivi nuova previsione - PSC
- Nuovo Polo Logistico "Ex-Aie" Accordo Territoriale 10/12/2019
- Direzioni di collegamento ecologico (PTCP art.3.5) e PTM
- Reticolo idrografico:**
 - Principale
 - Canali di bonifica
 - Confini amministrativi
 - Nuovo Polo Logistico di cui art. 4bis AT

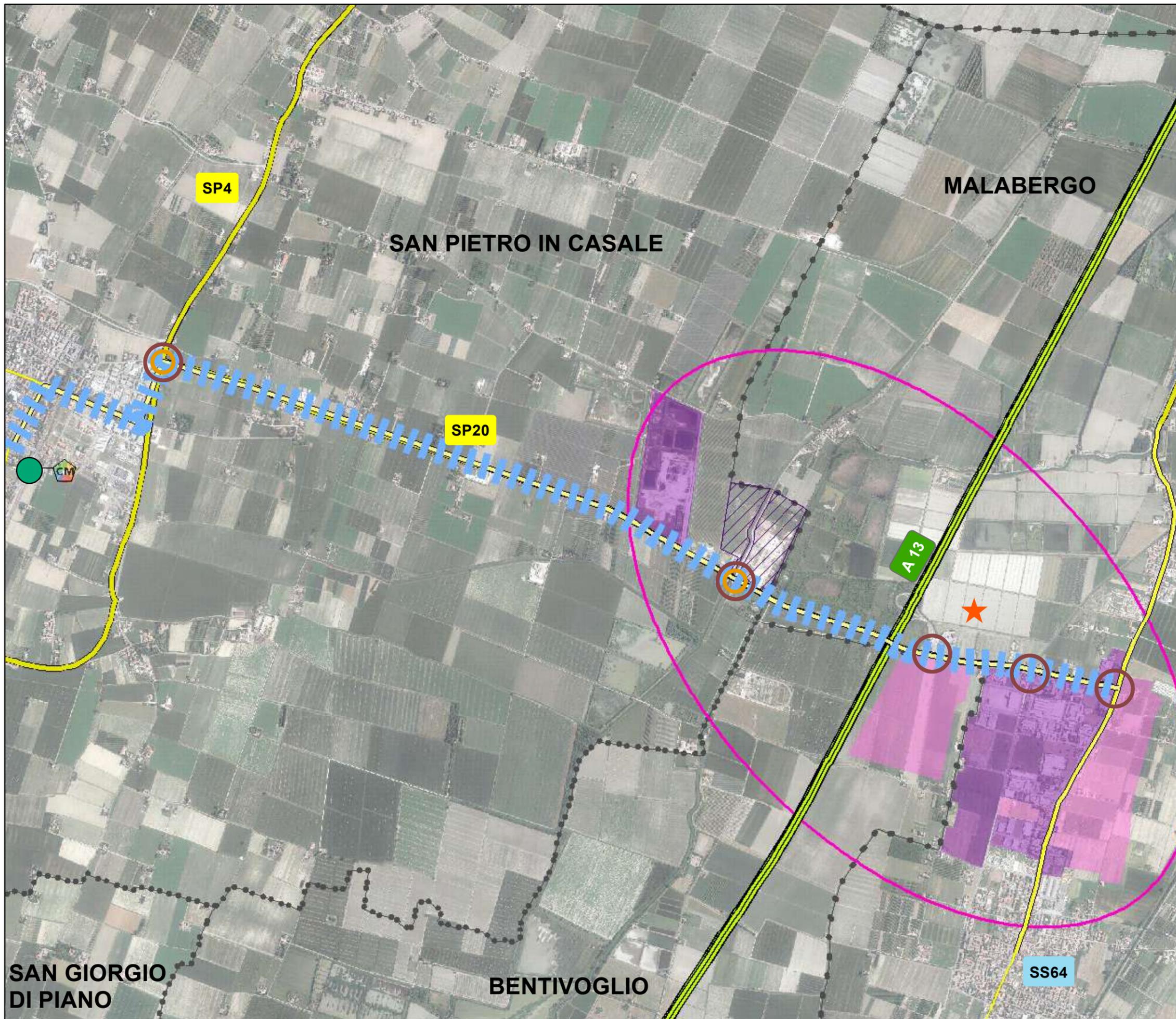


Modifica all'art. 4 dell'Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi sovracomunali dell'Unione Terre di Pianura sottoscritto il 14/05/2007 per:

- la declinazione delle politiche del PUMS e PTM sulla logistica di grandi dimensioni maggiori di 10.000 mq di SF nell'Hub Metropolitan di Altedo (San Pietro in Casale, Bentivoglio e Malalbergo);
- l'inserimento dell'Art.4 bis per la condivisione di una proposta di insediamento di un Polo Logistico di grandi dimensioni ad Altedo nel Comune di Malalbergo

ALLEGATO 2
Sicurezza da rischi e idrogeologia

- Ambito produttivo di rilievo sovracomunale suscettibile di sviluppo di ALTEDO (PTCP art.9.1) - Hub metropolitano di Altedo (PTM art.4.1)
 - P3-H (Alluvioni frequenti: tempi di ritorno tra 20 e 50 anni - PGRA)
 - P2-M (Alluvioni poco frequenti: tempi di ritorno tra 100 e 200 anni - PGRA)
 - P3 (alluvioni frequenti, reticolo secondario di pianura, PGRA)
 - Fasce di tutela e pertinenza fluviale (PTCP artt. 4.3 e 4.4) e PTM
 - L1-Area soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche e a potenziale presenza di terreni predisponenti la liquefazione
 - Ambiti produttivi esistenti e in corso di attuazione - PSC
 - Ambiti produttivi nuova previsione - PSC
 - Nuovo Polo Logistico "Ex-Aie" Accordo Territoriale 10/12/2019
- Reticolo idrografico:**
- Principale
 - Canali di bonifica
 - Confini amministrativi
 - Nuovo Polo Logistico di cui art. 4bis AT



Modifica all'art.4 dell'Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi sovracomunali dell'Unione Terre di Pianura sottoscritto il 14/05/2007 per:

- la declinazione delle politiche del PUMS e PTM sulla logistica di grandi dimensioni maggiori di 10.000 mq di SF nell'Hub Metropolitano di Altedo (San Pietro in Casale, Bentivoglio e Malalbergo);
- l'inserimento dell'Art.4 bis per la condivisione di una proposta di insediamento di un Polo Logistico di grandi dimensioni ad Altedo nel Comune di Malalbergo

ALLEGATO 3
Accessibilità con il Trasporto Pubblico Metropolitano (TPM) e privata

- Ambito produttivo di rilievo sovracomunale suscettibile di sviluppo di ALTEDO (PTCP art. 9.1) - Hub metropolitano di ALTEDO (PTM art. 4.1)
- TPM San Pietro in Casale-Altedo da potenziare
- Stazione SFM di San Pietro in Casale e Centro di Mobilità (PUMS e PTM)
- Rotatorie di previsione (SS 64-SP20, SP20-A13, SP20-Tangenziale Altedo)
- Rotatorie a carico dell'Accordo Territoriale "Ex Aie" 10/12/2019
- Ambiti produttivi esistenti e in corso di attuazione
- Ambiti produttivi di nuova previsione
- Nuovo Polo Logistico "Ex-Aie" Accordo Territoriale 10/12/2019
- Confini amministrativi
- Nuovo Polo Logistico di cui art. 4bis AT

SAN GIORGIO DI PIANO

BENTIVOGLIO

MALABERGO

SAN PIETRO IN CASALE

SP4

SP20

A 13

SS64



Modifica all'art.4 dell'Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi sovracomunali dell'Unione Terre di Pianura sottoscritto il 14/05/2007 per:

- la declinazione delle politiche del PUMS e PTM sulla logistica di grandi dimensioni maggiori di 10.000 mq di SF nell'"Hub Metropolitan" di Altedo (San Pietro in Casale, Bentivoglio e Malalbergo);

- l'inserimento dell'Art.4 bis per la condivisione di una proposta di insediamento di un Polo Logistico di grandi dimensioni ad Altedo nel Comune di Malalbergo

**ALLEGATO 4
Accessibilità ciclabile metropolitana**

- Rete ciclabile strategica per la mobilità quotidiana da realizzare (PUMS 4.4.1) e PTM
- Rete ciclabile strategica per la mobilità quotidiana esistente (PUMS 4.4.1) e PTM
- Itinerario cicloturistico
Ciclovía BO-FE da realizzare (PUMS 4.4.2.1) e PTM
- Rete ciclabile integrativa per la mobilità quotidiana da realizzare (PUMS 4.4.1) e PTM
- Rete ciclabile integrativa per la mobilità quotidiana esistente (PUMS 4.4.1) e PTM
- Tratti da realizzare a carico dell'Accordo Territoriale "Ex-Aie" 10/12/2019
- Tratto da realizzare a carico di ASPI integrato nei cantieri terza corsia A13
- Ambiti produttivi esistenti e in corso di attuazione
- Ambiti produttivi di nuova previsione
- Nuovo Polo Logistico "Ex-Aie" Accordo Territoriale 10/12/2019
- Nuovo Polo Logistico di cui art. 4bis AT
- Confini amministrativi

TEMA		OBIETTIVI
SI	SISTEMA SOCIO-ECONOMICO INSEDIATIVO	Ob1. Includere destinazioni d'uso, spazi e servizi che assicurino sostenibilità ambientale, qualità sociale e competitività economica.
		Ob2. Garantire la presenza degli spazi e dei servizi necessari per realizzare una gestione comune delle emergenze e della sicurezza.
		Ob3. Ottimizzare la configurazione delle reti e degli impianti tecnologici, e realizzare sistemi avanzati per le telecomunicazioni.
TM	TRASPORTI e MOBILITA'	Ob1. Garantire l'efficienza della rete stradale interessata dai flussi generati e attratti, ottimizzare l'accessibilità viabilistica all'area e favorire una mobilità sostenibile delle persone e delle merci.
		Ob2. Massimizzare la sicurezza stradale e ottimizzare la circolazione internamente all'area, mediante un'adeguata configurazione delle aree di sosta, della rete viaria e ciclo pedonale, e una opportuna regolamentazione del traffico.
AQ	ACQUA	Ob1. Garantire la sicurezza idrogeologica dell'area (ridurre le portate di deflusso e contribuire alla ricarica della falda sotterranea) e la qualità ambientale del reticolo idrografico superficiale.
		Ob2. Ridurre i consumi anche differenziando gli approvvigionamenti in funzione degli usi, attraverso l'adozione di sistemi per il riutilizzo dell'acqua meteorica o di reflui recuperabili.
		Ob3. Ridurre lo scarico delle acque reflue attraverso un sistema di smaltimento a reti separate, e garantire un sistema di depurazione dei reflui che riduca l'impatto ambientale dei processi depurativi tradizionali.
HP	HABITAT e PAESAGGIO	Ob1. Garantire l'armonizzazione dell'intervento con gli elementi del paesaggio naturali ed antropici in cui si inserisce.
		Ob2. Garantire la qualità degli spazi aperti (aree verdi, strade, parcheggi e aree di pertinenza dei lotti) e dell'edificato in termini di assetto complessivo e scelte realizzative.
EN	ENERGIA	Ob1. Ridurre i consumi di energia primaria per riscaldamento e/o raffrescamento e garantire il comfort termoigrometrico negli ambienti interni.
		Ob2. Controllare/ridurre l'utilizzo delle fonti non rinnovabili per l'approvvigionamento energetico e massimizzare l'utilizzo di fonti rinnovabili.
		Ob3. Ottimizzare le prestazioni dei sistemi di illuminazione naturale e artificiale negli ambienti interni ai fini del risparmio energetico e del comfort visivo.
		Ob4. Perseguire il risparmio energetico e il contenimento dell'inquinamento luminoso negli ambienti esterni pubblici e privati.
MR	MATERIALI e RIFIUTI	Ob1. Garantire la qualità ambientale e la salubrità dei materiali da costruzione utilizzati.
		Ob2. Ridurre il consumo di materia e la produzione di rifiuti tendendo alla chiusura del ciclo.
		Ob3. Ridurre i rischi e garantire la sicurezza nella gestione rifiuti.
RU	RUMORE	Ob1. Garantire un buon clima acustico, negli ambienti esterni, con particolare attenzione ai ricettori presenti
		Ob2. Garantire un buon clima acustico negli ambienti con prolungata permanenza di persone.

PROGETTAZIONE DI NUOVE AREE

Secondo il "sistema di valutazione" adottato dalla Provincia (in piena coerenza con l'Atto di indirizzo regionale), per essere definibile "Apea" un Piano Attuativo deve rispondere alle seguenti 40 azioni progettuali e ad altre 10 azioni, individuate dal progettista, che comunque concorrano al raggiungimento degli Obiettivi Apea.

(cfr. Linee Guida Apea della Provincia di Bologna)

Azioni progettuali APEA		Già previste da leggi o piani sovraordinati	Solo progettuali (no ingenti costi aggiuntivi)
SI	Realizzare un Centro Servizi, oppure valorizzare i servizi già presenti nell'area produttiva.		
	Prevedere un'attuazione per "Unità minime di intervento" (UMI) e non per singoli lotti.		
	Realizzare dotazioni/sistemi per telecomunicazioni a tecnologia avanzata (WIFI, fibre ottiche).		
TM	Valutare gli effetti indotti dall'attuazione dell'intervento urbanistico sulla viabilità e sul traffico locali. Risolvere gli eventuali punti critici individuati nel sistema di accessibilità all'area.		
	Garantire la presenza del servizio di trasporto pubblico, oppure prevedere forme di trasporto collettivo.		
	Realizzare piste ciclo-pedonali sia interne all'area che tali da collegare l'area con il centro urbano vicino e/o con le eventuali stazioni SFM in modo rapido, comodo e sicuro.		
	Progettare un'adeguata rete viaria interna all'area (no strade cieche, etc).		
	Realizzare parcheggi tali da ridurre al minimo le interferenze con il traffico veicolare, e progettati in modo da agevolare la circolazione.		
AQ	Sviluppare il tema della gestione del ciclo delle acque all'interno delle valutazioni degli impatti ambientali prodotti dagli interventi urbanistici/edilizi.		
	Favorire la riqualificazione dei sistemi idrici (canali, fiumi, maceri, etc) presenti.		
	Garantire una superficie permeabile non inferiore al 25% della superficie territoriale.		
	Realizzare sistemi per la laminazione delle acque meteoriche mediante soluzioni integrate con il paesaggio.		
	Realizzare (internamente agli edifici) una rete duale per l'approvvigionamento idrico: una rete per la fornitura di acqua potabile; una rete per la fornitura di acqua per usi non potabili alimentabile con acque di recupero.		
	Prescrivere l'adozione di sistemi di riduzione del consumo di acqua.		
	Realizzare (a livello d'area) una rete duale per l'approvvigionamento idrico: una rete per la fornitura di acqua potabile; una rete per la fornitura di acqua per usi non potabili alimentabile con acque di recupero.		
	Realizzare idonei interventi per la gestione delle acque di prima pioggia.		
	Valutare la possibilità di trattamento in loco delle acque nere e/o delle acque di prima pioggia, ovvero la capacità del depuratore comunale esistente, nonché gli eventuali adeguamenti necessari, privilegiando sistemi di trattamento naturali.		
Sottoporre le acque bianche ad un trattamento naturale estensivo in loco prima della loro immissione in corpo idrico.			

Azioni progettuali APEA		Già previste da leggi o piani sovraordinati	Solo progettuali (no ingenti costi aggiuntivi)
HP	Predisporre un progetto urbanistico – paesaggistico che individui le principali scelte di assetto della futura area, tali da minimizzare le interferenze, e valorizzare le preesistenze.		
	Conservare e migliorare gli habitat naturali, contribuendo alla realizzazione di reti ecologiche e massimizzando la dotazione di verde.		
	Realizzare, ove necessario, adeguate fasce di mitigazione paesaggistica.		
	Definire e qualificare la struttura e l'articolazione dello "spazio aperto" (soprattutto attraverso la progettazione del verde): strade principali, strade di distribuzione, parcheggi, aree verdi in genere, aree per la tutela e la valorizzazione degli elementi di importanza storica-testimoniale esistenti.		
EN	Applicare il D.Lgs. 29 dicembre 2006 n. 311 e la Del. dell'Assemblea Legislativa ER 156/2008.		
	Definire livelli prestazionali (luce e calore) in relazione alle attività svolte e utilizzare sistemi Bms per ottimizzare le prestazioni del sistema edificio-impianto in relazione a tali esigenze (automazione delle accensioni e dell'intensità luminosa, termostati, etc).		
	Ottimizzare il comportamento passivo dell'edificio per la climatizzazione invernale ed estiva, mediante misure e strategie per il controllo dell'impatto sole-aria.		
	Ottimizzare il rendimento degli impianti termici e di climatizzazione estiva.		
	Contenere le dispersioni termiche per ricambi d'aria non necessari, evitando i ricambi d'aria non indispensabili al mantenimento delle condizioni di salubrità dei locali.		
	Ottimizzare la resistenza termica dell'involucro (opaco e trasparente) dell'edificio.		
	Contenere il fenomeno di "isola di calore" e il carico termico estivo sulla copertura (NO guaine nere).		
	Individuare soluzioni impiantistiche che, a livello d'area o a livello di singolo edificio/UMI, garantiscano un'efficienza energetica maggiore delle tecnologie convenzionali.		
	Installare impianti per la produzione di energia termica ed elettrica alimentati da fonti rinnovabili.		
	Garantire un adeguato livello di illuminazione naturale per contenere al massimo l'uso della luce artificiale nelle ore diurne.		
MR	In tutte le aree esterne (pubbliche e private) garantire un'illuminazione energeticamente efficiente e utilizzare apparecchi illuminanti che non consentano la dispersione dei flussi luminosi verso l'alto.		
	Individuare modalità e criteri qualitativi ottimali in termini di raccolta, recupero e riutilizzo, attraverso cui svolgere la gestione dei rifiuti internamente all'area.		
	Ridurre, recuperare e riutilizzare il materiale inerte risultante da demolizioni o scarti di lavorazione.		
RU	Predisporre adeguate aree per lo stoccaggio temporaneo differenziato dei rifiuti, di pertinenza di ogni singola attività insediata.		
	Realizzare un'analisi del clima acustico (ante operam) del contesto nel quale l'area andrà ad inserirsi, al fine di individuare prime strategie per la definizione del lay-out.		
	In riferimento alla Documentazione Previsionale di Clima Acustico definire il lay-out dell'area in modo da minimizzare l'impatto acustico prodotto dall'area nel suo complesso in riferimento ai ricettori esterni ed interni ritenuti significativi.		
	Realizzare, se necessarie, idonee opere di mitigazione acustica, da integrare nella progettazione dell'insediamento.		
	In riferimento al Documento di Impatto Acustico, adottare strategie progettuali volte a ridurre l'impatto acustico prodotto da ogni singola azienda (sia esternamente che internamente all'azienda).		

GESTIONE UNITARIA

L'altra caratteristica necessaria affinché un ambito produttivo possa essere definito Apea (sempre in virtù dell'Atto di indirizzo regionale), è la presenza di una gestione unitaria, o meglio, come definito dalla Regione, la presenza di un Soggetto Responsabile della gestione.

L'obiettivo della gestione unitaria è duplice:

- 1) ricercare tutte le possibili "economie di scala", rispetto a servizi erogati a livello d'area anziché per singole aziende,**
- 2) condurre attività manutentive ordinarie e, se possibile, straordinarie che consentano un progressivo miglioramento della qualità funzionale e ambientale dell'area (a partire dai nuovi ampliamenti ma puntando ad interessare anche l'ambito esistente) .**

Non esiste però una forma giuridico-amministrativa richiesta obbligatoriamente per svolgere la funzione di "Soggetto Gestore".

La Provincia di Bologna nel corso delle prime sperimentazioni si è orientata a proporre e promuovere il seguente modello come **una fra le possibili soluzioni**.

L'idea di base è sfruttare l'attuazione urbanistica dei nuovi ampliamenti per avviare il Soggetto Gestore:

- In sede di approvazione del PUA, attraverso la Convenzione Urbanistica, **richiedere al privato attuatore del comparto urbanistico** di farsi carico della gestione delle parti comuni (aree ed eventuali infrastrutture d'ambito) anche dopo l'avvenuto collaudo e cessione al Comune,
- Negli atti di vendita dei singoli lotti (da trasferire negli atti successivi al primo) prevedere per l'acquirente l'obbligo di entrare a far parte di un soggetto unitario della forma giuridica che più si ritiene opportuna (Consorzio? semplice Condominio?). Di tale soggetto, ovvero del Soggetto Gestore, il privato attuatore dell'urbanizzazione si impegna a far parte FINO ALL'AVVENUTO INSEDIAMENTO DI UNA RILEVANTE QUOTA DELLE NUOVE AZIENDE in termini di SU (ad esempio 80%). Questo significa che di fatto, in questa ipotesi, **il Soggetto Gestore "a regime" è costituito unicamente dalle aziende insediate nell'Apea.**
- Definire le funzioni che, di minima, si richiedono al Soggetto Gestore rispetto a cui si potrebbero prevedere forme di collaborazione con l'Amministrazione Comunale.
A mero titolo di esempio, l'Amministrazione Comunale, in cambio di una attività che spetterebbe a lei (verde, neve, etc) potrebbe impegnarsi a trasferire al Soggetto Gestore tutte (o una parte) delle risorse che avrebbe dovuto prevedere in Bilancio Comunale per svolgere quelle stesse attività. In sede di progettazione e convenzionamento di nuovi PUA potrebbe essere riservata una adeguata unità immobiliare (ad uso terziario) da mettere a disposizione, senza costi per le aziende, come sede del Soggetto Gestore. Potrebbe poi essere previsto uno sgravio su tariffe e imposte comunali di importo pari (o quasi) all'ipotetica "quota sociale" delle singole aziende. Con tali quote potrebbe essere finanziata l'attività del Soggetto Gestore (sull'esempio, facendo le debite proporzioni, di Interporto e Centergross).
- La struttura operativa (che a seconda delle dimensioni dell'Apea potrebbe essere anche solo una sorta di "Amministratore dell'Apea") risponderà pertanto direttamente alle aziende insediate e dovrà sostanzialmente svolgere l'attività necessaria per rispondere ai due obiettivi indicati in incipit.
- L'attività del Soggetto Gestore dovrà tentare di rivolgersi anche alle parti esistenti dell'Ambito produttivo, ovviamente offrendo alle aziende già insediate l'opportunità di "associarsi".

Tale ipotesi potrebbe quindi costituire un Soggetto Gestore che "non costa" alle aziende. Infatti i costi operativi (quota sociale delle aziende) potrebbero essere bilanciati (almeno in larga parte) da sgravi che il Comune potrebbe riconoscere alle aziende. Ovviamente questo sacrificio può essere fatto a patto che l'Amministrazione Comunale, e quindi la collettività, riceva in cambio un effettivo e concreto miglioramento dell'efficienza e della qualità ambientale dell'area produttiva presente sul proprio territorio.