



**ACCORDO TERRITORIALE PER
L' AMBITO PRODUTTIVO SOVRACOMUNALE
DI ALTEDO-SAN PIETRO IN CASALE
E
AREA "EX-ZUCCHERIFICIO AIE"**

*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 L.R. 24/2017 e dell'art. 9.1 del
vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)*

Documento elettronico
sottoscritto digitalmente dalle Parti, ai sensi dell'art. 15, comma 2 bis, della L. 241/90, così come
modificato dall'art. 6, comma, L. 221/2012.

**ACCORDO TERRITORIALE PER L' AMBITO PRODUTTIVO
SOVRACOMUNALE DI ALTEDO-SAN PIETRO IN CASALE E AREA "EX-
ZUCCHERIFICIO AIE"**

*tra la Città Metropolitana di Bologna, i Comuni di San Pietro in Casale,
Malalbergo e l'Unione Reno/Galliera,
ai sensi ai sensi dell' art. 58 L.R. 24/2017 e dell'art. 9.1 del PTCP*

- **La CITTA' METROPOLITANA di BOLOGNA**, rappresentata dal **Sindaco Virginio Merola**, domiciliato per la carica presso la sede dell'Amministrazione, Via Zamboni n.13 - 40126 Bologna, che agisce in esecuzione della Deliberazione del Consiglio Metropolitanano n. 29 del 15/05/2019;
- **il COMUNE di MALALBERGO**, rappresentato dal **Sindaco Monia Giovannini**, che agisce in esecuzione della Delibera del Consiglio Comunale n. 14 del 04/04/2019;
- **il COMUNE di SAN PIETRO IN CASALE**, rappresentato dal **Sindaco Claudio Pezzoli**, che agisce in esecuzione della delibera del Consiglio Comunale n. 27 del 10/04/2019;
- **la UNIONE RENO GALLIERA** , rappresentata dalla **Presidente Claudio Pezzoli**, che agisce in esecuzione della delibera del Consiglio dell'Unione n. 59 del 28/11/2019;

VISTI

VISTA la Legge Regionale Emilia Romagna 24/2017 " Disciplina regionale sulla tutela e uso del territorio";

VISTO il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Bologna, approvato con delibera del Consiglio Provinciale n. 19 del 30 Marzo 2004 (in seguito denominato PTCP);

VISTO il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile adottato il 27/11/2018 con atto del Sindaco Metropolitano n. 248;

VISTO che l'art.58 della LR 24/2017 (ex art. 15 della L.R. 20/2000), individua nell'"Accordo Territoriale" lo strumento negoziale che la Città Metropolitana e i Comuni possono utilizzare per concordare obiettivi e scelte strategiche comuni e per definire gli interventi di livello sovracomunale da realizzare in un arco temporale definito, mentre l'art A-15 L.R. 20/2000 (ancora vigente) sancisce che gli ambiti produttivi sovracomunali siano attuati attraverso tali accordi.

VISTO che nel 2007 la Provincia ha sottoscritto con le Unioni Reno/Galliera e Terre di Pianura due AT per condividere lo sviluppo delle aree produttive del territorio interessate, accordo che qui si intende pienamente riconfermato e che costituisce la cornice all'interno della quale si colloca il presente atto.

VISTO l'Accordo Territoriale sul Polo Funzionale Commerciale relativo alle aree Ex Zuccherificio AIE, siglato il 1/04/2010, tra RER, Provincia di Bologna, Comuni di San Pietro in Casale e Malalbergo, e le mutate condizioni economiche che hanno reso irrealizzabile tale proposta e vista la successiva volontà di rivisitazione dello stesso manifestata dalle parti, si ritiene lo stesso sostituito dal presente atto e conseguentemente decaduto;

VISTO che, in coerenza con l'art. 6 dell'Accordo Territoriale siglato in data 01/04/2010, è stata presentata una manifestazione di interesse finalizzata a variare l'accordo richiamato (prot. Comune di SPCasale n. 18744 del 29/9/2018);

VISTO che, in data 28/3/2019 è stato istituito il gruppo di lavoro per il Tavolo Tecnico interistituzionale per l'elaborazione dell'AT in parola (vedi determina dirigenziale senza impegno di spesa n. 303/2019 prot. n 19830 del 28/3/2019);

PREMESSO che:

- il PTCP approvato il 30/3/2004, ha individuato, d'intesa con i Comuni interessati, gli ambiti produttivi sovracomunali suscettibili di sviluppo, tra cui anche l'Ambito di Altedo;
- il PTCP/PMP il 31/3/2009 ha approvato gli indirizzi normativi in merito alla localizzazione della grande logistica nel territorio metropolitano, indicando l'Interporto come idoneo ad ospitare le attività con una SF maggiore di 10.000 mq; tale norma è stata poi declinata e resa cogente negli AT e negli strumenti urbanistici comunali;
- il PUMS adottato il 27/11/2018 ha rivisto le politiche per questo settore, individuando come idonei ad ospitare la grande logistica (magazzini, depositi e spedizionieri) anche gli ambiti produttivi sovracomunali prossimi ad un casello autostradale (Imola, Castel San Pietro, Martignone e Altedo); 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*;
- la diversa politica sulla localizzazione della grande logistica contenuta nel PUMS, seppur solo adottato, si può oggi già applicare negli accordi in quanto specificazione degli indirizzi del PTCP; tuttavia visto che la norma del PTCP (limite dei 10.000 mq di SF) è stata recepita sia negli AT per gli ambiti produttivi e sia nei PSC/RUE vigenti, si valuta opportuno approvare anche nella giunta dell'Unione di R/G il testo dell'AT in oggetto;
- tale diversa politica del PUMS sulla logistica verrà declinata e disciplinata nel Piano Territoriale Metropolitano e nei Piani Urbanistici Generali (PUG) comunali;
- l'attuazione del contenuto nel presente Accordo avverrà attraverso la successiva procedura dell'Accordo di Programma, che approverà il progetto definitivo dei fabbricati proposti, nonchè delle opere pubbliche necessarie e complementari alla sostenibilità dell'intervento;
- l'area oggetto della proposta di un centro logistico ricade nelle aree dell'ex zuccherificio AIE, di circa 25 Ha, oggi dismesso e demolito; l'area si presenta quasi del tutto impermeabilizzata nel settore est, agricola nel settore ovest;
- l'area oggetto della proposta risulta già pianificata nel PRG approvato nel 1999 come D7-1 Zone extraurbane non agricole (aree ex zuccherificio AIE dismesso) per uso 'commercio all'ingrosso'. Il settore ovest è in parte interessato dalle ex vasche di decantazione tutelate dal PTPR (art.19), le quali vanno conservate nei loro connotati di interesse naturalistico, mentre il settore posto a est del Canale Calcarata ricade in Zona di Tutela Fluviale del PTPR e PTCP. Il perimetro del TU interessa solamente il

sub-comparto est, già edificato nel '89 e quindi escluso dall'applicazione della Tutela fluviale del PTPR;

- il PSC del Comune di SPCasale nel 2011 ha perimetrato l'area nella sua interezza, demandando la disciplina dei due settori est e ovest all'AT per il Polo Funzionale sottoscritto il 1/04/2010;
- l'area oggetto d'intervento rientra all'interno dell'unità di paesaggio denominata "Pianura centrale" (artt. 3.1 e 3.2 PTCP), caratterizzata da una fitta trama dei campi, composta da zone agricole di rilievo paesaggistico e da un sistema di canali irrigui molto sviluppato. L'area, nello specifico, è caratterizzata dalla presenza del canale Navile, nodo ecologico complesso, per il quale gli obiettivi prioritari del PTCP (art.3.2 PTCP) prevedono sia la riqualificazione e la valorizzazione come asse idraulico, sia la funzione di collegamento ecologico dei nodi della rete da implementare attraverso impianti arborei lineari, sia infine come percorso ciclabile di collegamento turistico ("Via della Seta" Venezia-Livorno);
- il canale Calcarata, è classificato come "reticolo idrografico minuto" (art. 4.2) per il quale è necessaria una fascia di rispetto di m 5 per parte dall'asse del corso d'acqua, nonché come nodo ecologico complesso, da valorizzare e potenziare con impianti vegetali arboreo/arbustivi;
- il Patto metropolitano per il lavoro e lo sviluppo economico e sociale promuove lo sviluppo del territorio con l'obiettivo della piena e buona occupazione e che il Patto per il Lavoro regionale definisce l'impegno ad investire sulla qualità del lavoro come azione per contrastare irregolarità ed illegalità occupazionale;
- il Piano Strategico Metropolitano 2.0 individua 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 e che nel merito dell'impatto occupazionale mette in relazione lo sviluppo di nuovi insediamenti con la definizione di appositi accordi costruiti coinvolgendo le organizzazioni sindacali;
- il Piano Urbano della Logistica Sostenibile è in coerenza con gli obiettivi del Patto metropolitano per il lavoro e lo sviluppo economico e sociale e del PSM2.0 nel merito della buona e piena occupazione, della qualità del lavoro e dell'inserimento lavorativo, ed individua il rispetto degli standard ambientali e di qualità del lavoro quali condizioni nei criteri per la razionalizzazione degli insediamenti logistici;

CONSTATATO che:

- gli artt. 20 e 25 della L.R. 24/2017 prescrivono che gli interventi diretti all'attuazione di

nuovi insediamenti o alla riqualificazione di quelli esistenti, che determinino un aumento significativo del carico urbanistico, comportano 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 sistema viario esistente a servizio di questo comparto si basa sulla strada provinciale SP n. 20, collegata all'Autostrada A 13 Bologna-Padova attraverso lo svincolo autostradale di Altedo;
- in data 27 novembre 2018 è stato emanato il D.M. n. 333 con cui si è conclusa la VIA per l'ampliamento della terza corsia A13 (oggi è in corso la verifica di ottemperanza a cura della RER). Tale procedura ha valutato sostenibile l'ampliamento autostradale a fronte della realizzazione di tre rotatorie, in sostituzione degli incroci a raso SP20/SP4, SP20/SS64, SP20 uscita autostradale, nonché realizzazione di piazzole lungo il tracciato della SP20 e asfaltatura dell'intero tracciato;
- l'Ambito produttivo-artigianale di Altedo è stato individuato sin dal 2002 quale Ambito sovracomunale di sviluppo e che, a tal fine, le infrastrutture già attuate e previste negli strumenti di pianificazione anche sovraordinati dell'allora Provincia di Bologna, ora Città metropolitana, hanno previsto la realizzazione di una circonvallazione dell'abitato di Altedo. Ad oggi tale opera è stata realizzata a ovest dell'abitato di Altedo, ma rimane una potenzialità incompiuta, in quanto sfocia in un incrocio a raso sulla S.P. 20 e, pertanto, si rende indispensabile la realizzazione di una rotatoria all'intersezione tra dette strade;
- la funzione logistica nell'Ambito produttivo-artigianale di Altedo è subordinata alla *previsione di un adeguato livello di servizio del trasporto pubblico per gli addetti, non essendoci il collegamento ferroviario*, e che oggi il trasporto pubblico su gomma di servizio a tale ambito vede la linea del Prontobus n. 434 (Altedo - San Pietro 5 corse, San Pietro - Altedo 4 corse) in fasce orarie che non si prestano a coprire le esigenze del centro logistico ex AIE oggetto del presente Accordo;
- la fermata ferroviaria di riferimento all'ambito proposto ex AIE è la stazione di San Pietro in Casale, che dista circa 6 Km, con un frequenza giornaliera di 33 treni che percorrono la tratta Bologna - San Pietro in Casale, ogni 25 - 30 minuti nelle ore di punta;
- il PUMS ha stimato che gli spostamenti nel territorio di Reno Galliera e Terre di Pianura (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-COP 21 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%.

- il PUMS, nel capitolo sulla gestione delle domande insediative, prevede, 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 prossimo.

TUTTO CIO' VISTO, PREMESSO E CONSTATATO

Le Parti concordano con i seguenti obiettivi strategici, per ammettere la grande logistica nell'ambito produttivo sovracomunale di Altedo-San Pietro in Casale, in coerenza con il PUMS, confermando le scelte di pianificazione degli AT sottoscritti nel 2007 per lo sviluppo dell'ambito produttivo di Altedo, compatibile con il sistema territoriale e ambientale di riferimento e si impegnano a realizzare le seguenti azioni, al fine di garantire la fattibilità e sostenibilità dell'intervento.

PARTE I PRINCIPI GENERALI

Art. 1 Oggetto ed obiettivi dell'Accordo

Oggetto del presente Accordo è la conferma dello sviluppo dell'ambito produttivo sovracomunale di Altedo-San Pietro in Casale, nonché una prima declinazione delle politiche del PUMS relativamente alla possibilità di localizzare la grande logistica (depositi, magazzini, spedizionieri, con una SF maggiore di 10.000 mq) in ambiti prossimi ai caselli autostradali. Nello specifico, quindi, l'intero ambito produttivo sovracomunale di Altedo-San Pietro in Casale (ricadente nei Comuni di Malalbergo, Bentivoglio e San Pietro in Casale) risulta idoneo ad ospitare dette funzioni, subordinandolo tuttavia alla *previsione di un adeguato livello di servizio di trasporto pubblico per gli addetti, non essendoci il collegamento ferroviario.*

In coerenza con detta nuova politica del PUMS, il presente Accordo localizza funzioni logistiche nelle aree dell'ex zuccherificio AIE, in sostituzione delle funzioni commerciali pianificate nel 2010 che qui si intendono decadute.

La riqualificazione di queste aree dismesse ex AIE dovrà garantire la sostenibilità ambientale e infrastrutturale del territorio di riferimento, provvedendo a realizzare le

infrastrutture che si valuteranno necessarie in sede di Studio di compatibilità Ambientale, VALSAT e Valutazione di Incidenza, valorizzando comunque le emergenze naturalistiche e paesaggistiche presenti nell'intorno (Canale Navile, Canale Calcarata e SIC-ZPS). (vedi allegato 1)

PARTE II
DISPOSIZIONI RELATIVE ALL'ASSETTO TERRITORIALE E
ALLA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

Art. 2
Assetto urbanistico dell'ambito sovracomunale di Altedo- San Pietro in Casale e
funzioni insediabili

Le Parti condividono di confermare nell'ambito sovracomunale di Altedo-San Pietro in Casale (ricadente nei Comuni di Malalbergo, Bentivoglio e San Pietro in Casale) le previsioni produttive condivise in sede di Accordi Territoriali sottoscritti con le Unioni Reno/Galliera e Terre di Pianura nel 2007, come recepite negli strumenti urbanistici comunali, oltre a quanto condiviso al successivo articolo 3. Si ammette inoltre la possibilità, per i Comuni interessati dall'ambito sovracomunale di Altedo, di introdurre nei propri strumenti urbanistici anche funzioni logistiche eccedenti i 10.000 mq di SF (Depositi, magazzini e spedizionieri) (vedi allegato 2).

Art. 3
Assetto urbanistico delle aree ex zuccherificio AIE e funzioni insediabili

Il presente Accordo riconosce la possibilità di localizzare logistica di livello provinciale sovracomunale (maggiore di 10.000 ma di SF) nelle aree identificate come ex zuccherificio AIE negli strumenti urbanistici comunali, di estensione pari a 25 Ha circa, per una quantità massima di Superficie Complessiva di 95.000 mq.

Le aree dovranno soddisfare i criteri di Area produttiva Ecologicamente Attrezzata in coerenza con quanto stabilito nei successive articoli del presente Accordo, nonché prevedere l'installazione di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili.

L'area è caratterizzata dalla presenza di elementi naturali tutelati, in particolare sul lato est scorre il Canale Navile (nodo ecologico complesso), al di là del quale vi sono le ex vasche di decantazione, oggi tutelate come SIC-ZPS. Nella parte centrale è presente il Canale Calcarata (nodo ecologico complesso), da potenziare negli impianti vegetazionali

lungo il tracciato. Il settore più a ovest è, nella porzione posta a sud, tutelato dal Piano Paesistico Regionale come “zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale”.

Le parti condividono di non alterare l'equilibrio ecologico ambientale e la biodiversità presente, escludendo assetti insediamenti produttivi e logistici in conflitto con tali aree naturali; viceversa le stesse dovranno essere valorizzate e ecologicamente potenziate nei passaggi progettuali successivi al presente Accordo Territoriale (vedi allegato 4).

Si esclude la possibilità di insediamento di funzioni residenziali all'interno delle aree suddette; viceversa si ritiene necessario insediare all'interno dell'area un punto ristoro/distribuzione pasti e altri servizi per gli addetti.

Art. 4 Accessibilità al Centro Logistico ex AIE

In attuazione degli obiettivi del PUMS richiamati nel Constatato, le Parti condividono di dotare l'area di un adeguato livello di accessibilità ed efficienza infrastrutturale sia pubblica che privata, a garanzia della sostenibilità dell'intervento di un centro logistico nell'area ex AIE, che prevede un numero di addetti stimati di circa 500 unità (vedi allegato 3).

Analisi Trasportistica

Per poter valutare la sostenibilità dell'intervento del centro logistico, sarà necessario elaborare, nelle fasi attuative successive al presente Accordo, una Analisi Trasportistica che analizzi e verifichi tutte le modalità di spostamento, pubbliche e private, sia per gli addetti che per le merci, individuando in tale sede le opere e gli interventi necessari e condizionanti la realizzazione dell'intervento. In particolare:

- **Accessibilità Pubblica: Trasporto pubblico/collettivo**

Visti gli obiettivi di mobilità sostenibile del PUMS (incremento degli spostamenti con TPM), le Parti assumono l'obiettivo di potenziare ed incentivare l'uso del servizio del trasporto pubblico da parte degli addetti, intercettando una nuova quota di utenza.

Come disciplinato dal PUMS la grande logistica nell'ambito di Altedo-San Pietro in Casale è condizionata alla *previsione di un adeguato livello di servizio di trasporto pubblico per gli addetti, non essendoci il collegamento ferroviario*. A tal fine le Parti condividono che le azioni necessarie per adeguare detto servizio di trasporto pubblico sono condizionanti l'intervento logistico di cui all'art.3.

A tale scopo, nelle fasi attuative successive, dovrà essere elaborata, in collaborazione con CM (Servizio Trasporto Pubblico), SRM, TPer, un'analisi del livello del servizio del trasporto pubblico attuale, da e verso la stazione di SPCasale, in relazione alle esigenze degli addetti che si insedieranno, proponendo un piano integrativo del servizio TPM sperimentale di almeno tre anni (con verifica annuale congiunta tra l'attuatore la CM, SRM, TPer) e possibilità di prolungamento dello stesso ricalibrato in relazione all'adesione degli addetti.

Lo studio dovrà valutare:

- le integrazioni al servizio di trasporto pubblico metropolitano relazionate anche agli orari dei turni lavorativi (anche la fascia serale);
- una stima dei costi e l'individuazione delle fonti di finanziamento;
- misure incentivanti l'uso del trasporto pubblico (abbonamenti annuali per i dipendenti treno+bus).

Infine il progetto dovrà prevedere gli interventi infrastrutturali necessari per un agevole transito dei mezzi pubblici ed un idoneo funzionamento del servizio mediante la realizzazione di pensiline di attesa, piazzole di sosta, percorsi pedonali protetti di adduzione alla fermate nei pressi delle aree ex AIE, attraversamenti pedonali in sicurezza.

- **Accessibilità privata e sostenibilità della SP20**

Come sopradetto, le Parti condividono di sviluppare nelle fasi attuative successive al presente atto, un'Analisi Trasportistica che sulla base del carico urbanistico e trasportistico stimato per gestire il flusso delle merci e degli addetti, valuti la funzionalità della rete stradale e dei nodi sulla SP20.

Accesso all'area: al fine di ottimizzare l'accessibilità alle nuove funzioni logistiche che si insedieranno nelle aree di ex AIE, e garantire la sostenibilità del sistema della mobilità, le Parti concordano sulla necessità di individuare, nelle fasi attuative successive, la soluzione più idonea e sicura di accesso puntuale all'area dei mezzi pesanti e leggeri (anche in relazione alla presenza a 400 m. della ditta Pizzoli). Tale soluzione andrà definita con il Settore Viabilità della Città Metropolitana di Bologna.

Sostenibilità della SP20: Lo studio trasportistico valuterà inoltre il livello di servizio della SP20 nonché dei nodi esistenti sulla medesima provinciale (intersezioni SP20-SS64, SP20-SP4 e SP20-uscita casello autostradale).

Come detto nel Constatato, in sede di VIA sono state poste a carico della sostenibilità dell'Ampliamento della Terza Corsia A13, la realizzazione di tre rotatorie sulla SP20, in sostituzione degli incroci a raso con la SP4, la SS64 e l'uscita autostradale, nonché la realizzazione di piazzole e l'asfaltatura dell'intero tracciato.

Qualora i tempi per la realizzazione di dette opere a carico ASPI non fossero compatibili con i tempi per l'insediamento dell'attività nelle aree ex AIE, saranno definite in sede di Accordo di Programma, le opere necessarie a garantire la sostenibilità del centro di logistica. Nello specifico dovranno essere valutate le seguenti intersezioni: SP20-SS64, SP20-SP4, SP20-uscita casello autostradale, nonché l'intersezione tra la SP20 e la circonvallazione Ovest dell'abitato di Altedo (Viale 11 settembre 2001) per garantire un corretto flusso del traffico veicolare senza attraversare il centro dell'abitato.

- **Accessibilità Ciclopedonale**

Visti gli obiettivi di mobilità sostenibile del PUMS (incremento degli spostamenti in bici), considerata la previsione del PUMS dell'itinerario ciclabile SPCasale-Altedo e visto che le aree ex AIE si collocano sulla SP20 a circa 2,4 Km dal centro abitato di Altedo, distanza idonea ad essere percorsa con un mezzo ciclabile, le parti condividono di verificare la fattibilità di un percorso ciclopedonale in sede protetta, tra il nuovo centro logistico e il centro abitato di Altedo, lungo la SP20 (lato sud) nonché determinare la stima dei costi relativi.

A tal fine la CM ha elaborato uno studio di pre-fattibilità sul detto collegamento ciclopedonale (area ex AIE-Altedo), suddividendo il tracciato in tre tronchi (vedi allegato 6):

- 1° tronco, lungo 875 m, tra l'incrocio SS64 e l'entrata al casello Altedo;
- 2° tronco, lungo 910 m, tra l'entrata al casello di Altedo e la fine del rilevato a ovest del nuovo ponte sull'A13;
- 3° tronco, lungo 565 m, dalla fine del rilevato del nuovo ponte sull'A13 all'entrata del comparto in esame;

Le Parti condividono di portare in conferenza dei servizi ministeriale per l'approvazione del progetto di ampliamento della terza corsia dell'Autostrada A13, la richiesta di prevedere nel nuovo tratto di SP20 corrispondente al rifacimento del ponte sull'autostrada, compreso il rilevato a ovest e fino all'entrata del casello a est, una pista ciclopedonale a margine della strada, a carico di ASPI (2° tronco).

Le Parti condividono di porre a carico del nuovo centro di logistica quota parte della realizzazione dei tronchi 1° e 3° della pista suddetta.

Le Parti condividono inoltre di realizzare, come opera di urbanizzazione primaria, un percorso ciclopedonale all'interno del centro logistico sulle aree ex AIE, realizzando l'opera in affiancamento al Canale Calcarata (dx idrografica), per una lunghezza pari allo sviluppo dei capannoni previsti nei sub comparti est e ovest (vedi allegato 4).

Art. 5 **Condizioni di sostenibilità ambientale dell'area ex AIE**

Le Parti condividono di tutelare e valorizzare gli elementi naturali presenti nell'intorno delle aree ex AIE (Canale Navile, SIC-ZPS, Canale Calarata, zona di tutela paesaggistica del PTPR) (vedi allegato 4).

In particolare, andranno messe in atto tutte le azioni progettuali che la Valutazione Ambientale e la Valutazione di Incidenza individueranno, per mitigare gli effetti del polo logistico sulla zona SIC-ZPS esistente (creazione zona cuscinetto tra il SIC-ZPS e l'attività, riduzione dell'inquinamento luminoso e acustico,...).

Analogamente, la presenza del Canale Navile (nodo ecologico complesso) nonché della pista cicloturistica prevista in dx idrografica, dovranno essere valorizzate attraverso la realizzazione di un'adeguata fascia arboreo arbustiva lungo il vettore stesso, posta all'interno del perimetro dell'insediamento logistico. Anche il Canale Calcarata (nodo ecologico complesso) dovrà essere accompagnato da impianti forestali lineari lungo il corso d'acqua.

In relazione alla presenza nella parte ovest di una zona agricola in parte tutelata dal Piano Paesistico Regionale come "zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale", la stessa non potrà essere interessata dall'edificazione, ma viceversa si condivide che potrà essere dedicata al reperimento delle dotazioni di verde pubblico con connotazione ecologico ambientale compensativa (zona forestale a libera evoluzione).

Oltre a quanto già detto, l'inserimento paesaggistico dell'area per logistica ex AIE dovrà prevedere la realizzazione di quinte arboree-arbustive lungo tutto il perimetro, al fine di mitigare l'impatto visivo degli edifici industriali (ed eventuali recinzioni) verso le zone agricole circostanti.

L'area ex AIE risulta sprovvista di collegamento alla pubblica fognatura; si condivide di porre particolare attenzione alle soluzioni depurative che verranno individuate che non dovranno in alcun modo alterare la qualità delle acque dei ricettori presenti nell'area (Canale Navile e Calcarata). Analogamente dovranno essere individuate soluzioni adeguate per la laminazione delle acque meteoriche, integrate nel progetto di rete ecologica.

Relativamente alle condizioni di sostenibilità del Polo, sia in termini progettuali che gestionali, ai sensi dell'art. 9.1 del PTCP, lo sviluppo dell'ambito dovrà essere progettato secondo i criteri APEA (vedi allegato 5 Apea) .

Art. 6 Contributo di sostenibilità

In coerenza con quanto indicato agli artt. 20 e 25 della LR 24/2017 e in conformità agli esiti della Verifica di Sostenibilità e dell'Analisi Trasportistica (di cui all'art. 4), previste a corredo delle fasi attuative successive, le Parti condividono di assumere le infrastrutture e i servizi che tali studi indicheranno come necessari alla sostenibilità dell'insediamento, nonché le misure compensative e mitigative degli effetti ambientali evidenziate, come condizionanti la realizzazione degli interventi di cui al presente Accordo.

La realizzazione di tali opere condizionanti la sostenibilità e la realizzazione degli interventi, avverrà attraverso un "contributo di sostenibilità", a completo carico del soggetto attuatore, pari all'importo delle infrastrutture e/o servizi valutati necessari e comunque per un importo massimo complessivo pari a:

- 40€/mq di Sc relativamente alle aree agricole pianificate produttive o come Polo Funzionale nell'Ambito sovracomunale di Altedo-San Pietro in Casale;
- 6€/mq di Sc relativamente alle aree già urbanizzate, impermeabilizzate, e/o gravate da oneri di bonifica;

Nello specifico delle aree ex AIE, al fine di favorire l'attuazione delle opere condizionanti la sostenibilità dell'intervento, consentendo un utilizzo più equilibrato del contributo di cui sopra, dell'importo complessivo di **€ 1.420.000**, si prevede che esso venga corrisposto applicando un'incidenza unitaria omogenea di 15,00 €/mq sulla capacità edificatoria complessiva.

PARTE III
ATTRATTIVITA', SVILUPPO E QUALIFICAZIONE OCCUPAZIONALE

Art. 7 Sostenibilità dell'occupazione

Considerati gli obiettivi in materia di sviluppo economico e sociale e del lavoro definiti all'interno dei Patti metropolitano e regionale, le linee nel merito dell'occupazione individuate dal PSM 2.0 per lo sviluppo strategico del territorio e gli indirizzi per la qualità del lavoro previsti nel PULS della Città metropolitana di Bologna, i firmatari si impegnano a promuovere con le Parti sociali un Protocollo per individuare, condividere e valorizzare azioni finalizzate alla sostenibilità e tutela occupazionale negli insediamenti individuati dall'Accordo territoriale.

PARTE IV
ASPETTI GESTIONALI E PROGRAMMAZIONE

Art. 8
Attuazione dell'Accordo Territoriale

Le Parti si impegnano ad assicurare l'attuazione degli obiettivi contenuti nel presente Accordo, attraverso la loro declinazione nelle procedure urbanistiche successive. In particolare sarà possibile attivare un Accordo di programma, di cui all'art. 60 Lr 24/2017, che approverà il progetto definitivo dei fabbricati proposti, nonché delle opere pubbliche necessarie e complementari alla sostenibilità dell'intervento.

La sottoscrizione del presente Accordo territoriale non comporterà nessun onere economico e finanziario a carico degli Enti firmatari dello stesso.

Gli Allegati sono parte integrante e sostanziale del presente Accordo.

Art. 9
Collegio di Vigilanza

Al sensi dell'art. 34, comma 7, del D. Lgs. 267/2000, la vigilanza e il controllo sull'esecuzione del presente Accordo sono esercitati da un Collegio di Vigilanza composto da un rappresentante per ciascuno degli Enti sottoscrittori del presente Accordo tra cui si individuerà la funzione presidenziale del Collegio stesso.

Il Collegio di Vigilanza, in particolare:

- a) vigila sulla sollecita e corretta attuazione dell'Accordo, nel rispetto degli indirizzi, dei tempi e degli impegni dei sottoscrittori. A questo scopo, il Collegio individua un percorso di monitoraggio delle procedure descritte nel presente Accordo e rende conto annualmente gli esiti raggiunti. In particolare la valutazione riguarderà gli impegni per

la costituzione del fondo di compensazione e il suo concreto funzionamento, nonché per il raggiungimento dello status di Area Produttiva/ Logistica Ecologicamente Attrezzata ed il rispetto delle condizioni di sostenibilità di cui al precedente art. 5;

- b) individua gli ostacoli di fatto e di diritto che si frappongono all'attuazione degli impegni sottoscritti e propone inoltre le opportune soluzioni;
- c) risolve, secondo diritto, tutte le controversie che dovessero insorgere tra le parti in ordine all'interpretazione ed all'attuazione del presente Accordo. Per tale funzione il Collegio potrà essere integrato da tre esperti nominati, di comune accordo entro 15 giorni dalla formulazione della richiesta di intervento nel Collegio dalle parti tra le quali sarà insorta la controversia;
- d) propone agli Organi competenti delle Amministrazioni sottoscrittenti le eventuali modifiche all'Accordo Territoriale o proroghe ai termini in esso stabiliti, che si rendessero necessarie;
- e) Istituisce e coordina un comitato tecnico di valutazione della qualità progettuale dell'intervento.

ALLEGATI (gli allegati di seguito elencati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Accordo):

- 1- Paesaggio e Vincoli (Allegato 1);
- 2- Inquadramento Urbanistico (Allegato 2);
- 3- Accessibilità pubblica e privata (Allegato 3);
- 4- Area ex AIE: Inserimento paesaggistico (Allegato 4);
- 5- Elenco dei temi e degli obiettivi APEA (Allegato 5);
- 6- Studio di pre-fattibilità nuovo collegamento ciclopedonale (Allegato 6).

Il presente Accordo Territoriale è stato approvato dagli Enti firmatari:

- Città metropolitana di Bologna, con delibera del Consiglio metropolitano n. 29 del 15/05/2019;
- Comune di San Pietro in Casale, con delibera del Consiglio Comunale n. 27 del 10/04/2019;
- Comune di Malalbergo, con delibera del Consiglio Comunale n. 14 del 04/04/2019;
- Unione Reno Galliera, con delibera del Consiglio n. 59 del 28/11/2019.

Il presente Accordo territoriale, come indicato all'art. 15, comma 2bis, Legge n. 241/1990, viene sottoscritto digitalmente, ai sensi dell'[articolo 24 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82](#), con firma elettronica avanzata, ai sensi dell'[articolo 1, comma 1, lettera q-bis\) del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82](#), o con altra firma elettronica qualificata pena la nullità dello stesso.

Documento sottoscritto digitalmente da:

- Sindaco della Città metropolitana di Bologna, Virginio Merola;
- Sindaco del Comune San Pietro in Casale, Claudio Pezzoli;
- Sindaco del Comune di Malalbergo, Monia Giovannini;
- Presidente della Unione Reno Galliera, Claudio Pezzoli.