

ACCORDO TERRITORIALE PER IL CONTENIMENTO DEGLI INSEDIAMENTI CON FUNZIONE LOGISTICA NEL TERRITORIO
METROPOLITANO DI BOLOGNA

fra la Regione Emilia-Romagna e la Città Metropolitana di Bologna

ai sensi dell'articolo 58 della Legge Regionale Emilia-Romagna n. 24/2017

**ACCORDO TERRITORIALE PER IL CONTENIMENTO DEGLI INSEDIAMENTI CON FUNZIONE LOGISTICA NEL TERRITORIO
METROPOLITANO DI BOLOGNA**

ai sensi dell'art. 58 Legge regionale Emilia-Romagna n. 24/2017

TRA

Regione Emilia-Romagna, C.F. 8006590379 rappresentata dall'Assessore alla montagna, aree interne, programmazione territoriale, pari opportunità Barbara Lori domiciliata per la carica presso la sede in Bologna, viale Aldo Moro n.38, che agisce per dare esecuzione alla deliberazione di Giunta n. 1289 del 27 luglio 2022

E

Città metropolitana di Bologna, C.F.03428581205, rappresentata dal Sindaco pro tempore Matteo Lepore, domiciliato per la carica presso la sede metropolitana in Bologna, Via Zamboni n. 13, che agisce per dare esecuzione alla deliberazione di Consiglio metropolitano di Bologna n. 41 del 27 luglio 2022

VISTI:

La Legge regionale Emilia-Romagna 21 dicembre 2017, n. 24 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio", e successive modifiche e integrazioni (di seguito LR 24/2017);

Il Piano regionale integrato dei trasporti PRIT 2025 approvato con deliberazione di Assemblea Legislativa Emilia-Romagna n° 59 del 23/12/2021;

Il Piano Territoriale Metropolitano (di seguito PTM) approvato il 12 maggio 2021 con deliberazione del Consiglio metropolitano n.16 del 12/05/2021;

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (di seguito PUMS) approvato il 27 novembre 2019 con deliberazione del Consiglio metropolitano n. 54 del 27/11/2019;

La Proposta, ai sensi dell'art. 28 comma 4 lett. c) dello Statuto regionale, d'istituzione della Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna, corredata dal Piano di Sviluppo Strategico per la movimentazione integrata delle merci, ai fini della presentazione al Presidente del Consiglio dei ministri ai sensi dell'art. 1, comma 63, della Legge n. 205/2017. (Delibera della Giunta regionale n. 1547 del 6 ottobre 2021);

La Carta metropolitana della logistica etica, approvata deliberazione di Consiglio metropolitano n. 22 del 15/02/2022 e sottoscritta dalla Città metropolitana, dalle Unioni dei Comuni, dai Comuni, dalle sigle sindacali e di categoria, nonché dalle associazioni imprenditoriali del settore;

L'Atto del Sindaco metropolitano n. 61 del 05/04/2022 per l'istituzione del tavolo interistituzionale: *"Istituzione di un tavolo tecnico per la sottoscrizione di un accordo territoriale con la Regione Emilia Romagna per la definizione di politiche finalizzate al contenimento di nuovi insediamenti con funzione logistica nel territorio metropolitano"*;

PREMESSO CHE:

La **LR n. 24/2017**, in sintesi e in riferimento ai temi del presente accordo:

- all'art. 1 "Principi e obiettivi generali" al comma 2 richiama il rispetto dei seguenti obiettivi:

- a) contenere il consumo di suolo quale bene comune e risorsa non rinnovabile che esplica funzioni e produce servizi ecosistemici, anche in funzione della prevenzione e della mitigazione degli eventi di dissesto idrogeologico e delle strategie di mitigazione e di adattamento ai cambiamenti climatici;
- b) favorire la rigenerazione dei territori urbanizzati e il miglioramento della qualità urbana ed edilizia, con particolare riferimento all'efficienza nell'uso di energia e risorse fisiche, alla performance ambientale dei manufatti e dei materiali, alla salubrità ed al comfort degli edifici, alla conformità alle norme antisismiche e di sicurezza, alla qualità ed alla vivibilità degli spazi urbani e dei quartieri, alla promozione degli interventi di edilizia residenziale sociale e delle ulteriori azioni per il soddisfacimento del diritto all'abitazione di cui alla legge regionale 8 agosto 2001, n. 24 (Disciplina generale dell'intervento pubblico nel settore abitativo);
- c) tutelare e valorizzare il territorio nelle sue caratteristiche ambientali e paesaggistiche favorevoli al benessere umano ed alla conservazione della biodiversità;

- d) tutelare e valorizzare i territori agricoli e le relative capacità produttive agroalimentari, salvaguardando le diverse vocazionalità tipiche che li connotano;
- f) promuovere le condizioni di attrattività del sistema regionale e dei sistemi locali, per lo sviluppo, l'innovazione e la competitività delle attività produttive e terziarie;
- all'art. 5 "Contenimento del consumo di suolo" ha assunto l'obiettivo del consumo di suolo a saldo zero da raggiungere entro il 2050 incentivando contemporaneamente il riuso e rigenerazione del territorio urbanizzato specificando che *"in ogni caso, i nuovi insediamenti al di fuori del territorio urbanizzato non devono accrescere la dispersione insediativa, individuando soluzioni localizzative contigue a insediamenti esistenti o convenzionati e funzionali alla riqualificazione del disegno dei margini urbani e al rafforzamento dell'armatura territoriale esistente."*
- all'art. 6 ha fissato la "Quota complessiva del consumo di suolo ammissibile fino al 2050" nella misura del 3% della superficie del territorio urbanizzato così come individuato ai sensi dell'art. 32 della LR. n. 24/2017, specificando inoltre gli interventi non computabili al fine della quota di territorio consumabile;
- all'art. 58 ha riconfermato la possibilità che la Regione, la Città metropolitana di Bologna i Comuni e le Unioni possano promuovere "Accordi territoriali" per concordare sia gli obiettivi e le scelte strategiche dei loro piani sia per coordinare l'attuazione delle previsioni dei piani territoriali e urbanistici, potendo anche prevedere forme di perequazione territoriale;
- La Legge regionale definisce, altresì, tempi e modalità per l'adeguamento della strumentazione urbanistica comunale e la redazione dei Piani Urbanistici Generali (PUG), in armonia con i principi e gli obiettivi della legge regionale, delle disposizioni della pianificazione sovraordinata nonché degli indirizzi e delle strategie regionali e metropolitane definite nell'ambito di specifici Accordi territoriali.

DATO ATTO CHE:

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT 2025:

- promuove la sostenibilità del sistema della mobilità sotto i diversi profili ambientale, sociale, economico e di partecipazione, con attenzione strategica al "governo della domanda", e di conseguenza ai tempi di vita e di lavoro, all'organizzazione urbana e territoriale e alle conseguenti diverse esigenze di mobilità di cittadini e cittadine;
- ha tra i propri obiettivi la realizzazione di una Piattaforma logistica Integrata, la promozione di politiche di intermodalità e la crescita del trasporto ferroviario merci e di altre modalità e mezzi più sostenibili, anche con riferimento alla logistica urbana;
- prevede inoltre che l'organizzazione della rete infrastrutturale e del sistema produttivo ad essa connesso dovranno evitare la diffusione disordinata degli insediamenti sul territorio – sprawl - che nel tempo ha determinato le criticità del sistema trasportistico e logistico e talvolta svantaggi di accessibilità negli ambiti territoriali regionali.

Il Piano Territoriale Metropolitan (PTM):

- nel Glossario 2 definisce la Logistica come: *Attività di movimentazione efficiente delle merci mediante un sistema integrato di servizi e infrastrutture di trasporto, movimentazione, stoccaggio e deposito delle merci, e l'intermodalità, secondo le seguenti tipologie: Magazzino Logistico specializzato (anche robotizzato), Centri di Distribuzione alimentare, Spedizionieri, Corrieri Espressi (door to door), Deposito Cross Docking, Magazzino non specializzato, E-commerce;*
- suddivide inoltre la funzione logistica in piccola, media e grande definendo:
 - Piccola logistica o logistica urbana: *Attività di logistica a prevalente carattere distributivo finalizzata a servire la zona urbana comunale e i comuni confinanti, l'attività si svolge principalmente utilizzando mezzi di medie dimensioni in entrata (conferimento merci) e mezzi di piccole dimensioni in uscita (distribuzione merci), può interessare una superficie utile non superiore a 5.000 mq;*
 - Media logistica: *Attività di logistica a prevalente carattere industriale finalizzata a fornire servizi di scala metropolitana/interprovinciale, attraverso l'utilizzo di mezzi di trasporto, sia in entrata che in uscita, di medio/grandi dimensioni, che necessitano di una rete stradale almeno di rilevanza regionale o metropolitana. La superficie utile massima realizzabile è pari a 10.000 mq;*
 - Grande logistica: *Attività di logistica a carattere industriale con un bacino di riferimento nazionale/internazionale, utilizza per lo più mezzi di trasporto di rilevanti dimensioni che utilizzano la rete autostradale e la grande rete nazionale e regionale. Tale funzione può occupare anche superfici utili superiori ai 10.000 mq;*

- all'art. 42 "Ambiti produttivi" ha suddiviso e disciplinato gli ambiti produttivi di interesse metropolitano, in coerenza con il PUMS e il Quadro conoscitivo diagnostico, in base al grado di accessibilità, al contesto, al livello di dotazioni così come segue:
 - a) Hub Metropolitani, tra i quali rientrano gli ambiti: Martignone (Valsamoggia – Anzola dell'Emilia), Imola, S. Carlo (Castel San Pietro Terme – Castel Guelfo di Bologna), Altedo (Malalbergo – Bentivoglio – San Pietro in Casale);
 - b) Ambiti produttivi sovracomunali di pianura, tra i quali rientrano gli ambiti: Via Lunga (Valsamoggia), Tavernelle (Sala Bolognese), San Giovanni in Persiceto, Beni Comunali (Crevalcore), Pieve di Cento (Pieve di Cento, Castello d'Argile), Funo – Stiatico (Argelato, San Giorgio di Piano, Bentivoglio) San Vincenzo di Galliera, San Pietro in Casale, Cà de Fabbri – Minerbio, Molinella, Cento (Budrio), Ponte Rizzoli (Ozzano dell'Emilia), Osteria Grande (Castel San Pietro Terme), Fossatone (Medicina);
 - c) Ambiti produttivi sovracomunali di collina, tra i quali rientrano gli ambiti: Rastignano – Pianoro, Pontecchio Marconi (Sasso Marconi), Monteveglio (Valsamoggia);
 - d) Ambiti produttivi sovracomunali della conurbazione bolognese, tra i quali rientrano gli ambiti: Riale- Galvano (Zola Predosa) Bargellino (Calderara di Reno-Bologna), Lavino – Anzola dell'Emilia, S. Vitale di Reno (Calderara di Reno) Castel Maggiore, Cadriano (Granarolo dell'Emilia), Quarto Inferiore, (Granarolo dell'Emilia) Villanova (Castenaso), Cicogna (San Lazzaro di Savena);
 - e) Sistema produttivo della montagna tra i quali rientrano gli ambiti: Porretta-Silla e Valle del Santerno.

Per ciascun ambito è stata assegnata una specifica dimensione funzionale in relazione agli insediamenti di funzione logistica (grande logistica: maggiore di 10.000 mq di Su, media logistica: compresa tra i 5.000 e i 10.000 mq di Su, piccola logistica: fino a 5.000 mq di Su, come definita dal Glossario 2 del PTM "Glossario delle funzioni logistiche", e in particolare:

- negli HUB metropolitani, intesi come i nodi primari del sistema produttivo metropolitano bolognese e fortemente attrattivi per le imprese, in quanto dotati di un casello di accesso alla rete autostradale (a condizione che venga realizzato un adeguato livello di trasporto pubblico metropolitano), sono ammessi interventi all'esterno del territorio urbanizzato per nuove attività terziarie, produttive, direzionali e logistiche, compresa la grande logistica (SU maggiore di 10.000 mq di SU);
- negli Ambiti produttivi sovracomunali di Pianura intesi come le aree di grandi dimensioni suscettibili di ulteriori sviluppi, in quanto collocati adeguatamente rispetto alle reti infrastrutturali sono valutati idonei ad ospitare insediamenti di media logistica in aree interne ed esterne al territorio urbanizzato (SU massima 10.000 mq);
- negli Ambiti produttivi sovracomunali della conurbazione bolognese intesi come le aree produttive della prima fase del decentramento industriale bolognese collocate nella prima cintura in contiguità alle aree urbane residenziali, da consolidare nell'attuale configurazione attraverso la selezione di funzioni compatibili quali la media logistica in aree interne al territorio urbanizzato attraverso cambi di destinazione d'uso di fabbricati esistenti, nei lotti liberi o attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica (SU massima 10.000 mq);
- negli Ambiti produttivi sovracomunali di collina, intesi come aree produttive rilevanti per l'entità degli insediamenti in essere, ma che non sono valutati come idonei per corrispondere a politiche di ulteriore significativa espansione dell'offerta insediativa, avuto riguardo ai limiti di infrastrutturazione e alla forte interferenza con gli ecosistemi è ammesso l'insediamento di funzioni di piccola logistica in aree interne al territorio urbanizzato, attraverso cambi di destinazione d'uso di fabbricati esistenti, nei lotti liberi o attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica (fino a 5.000 mq di SU);
- nel Sistema produttivo della montagna, costituito dagli ambiti sovracomunali di Porretta-Silla e Valle del Santerno, nonché da ulteriori ambiti produttivi di rilievo comunale sono consentiti, nei primi, l'ampliamento delle attività esistenti e l'insediamento di nuove attività economiche, comprese la piccola logistica (fino a 5.000 mq di SU), sia all'interno del perimetro del territorio urbanizzato che in aree ad esso strettamente contigue, purché prive di interferenze con gli ecosistemi naturali e nel rispetto della griglia degli elementi strutturali. Mentre negli ambiti comunali di montagna previa verifica della sostenibilità degli interventi previsti, con particolare riferimento ai carichi di traffico generati e all'impatto ambientale e paesaggistico delle opere, negli ambiti produttivi di rilievo comunale e nelle eventuali ulteriori aree da individuarsi in presenza di specifici progetti di impresa è ammesso l'ampliamento delle attività esistenti nonché l'insediamento di nuove attività economiche, privilegiando quelle a basso impatto (imprese innovative nella dimensione tecnologica, organizzativa, di prodotto, start up e simili);

Inoltre, in coerenza con l'art. 58 della LR 24/2017, il PTM ha disposto che vengano sottoscritti appositi accordi territoriali, per gli HUB metropolitani e per gli ambiti produttivi sovracomunali, finalizzati in particolare alla

condivisione degli obiettivi strategici di rigenerazione, nonché i limiti, i requisiti prestazionali e le condizioni di sostenibilità per gli interventi all'esterno del territorio urbanizzato.

- In riferimento agli interventi all'esterno del territorio urbanizzato il PTM ha disposto che:
 - devono essere sempre effettuati in contiguità al perimetro del territorio urbanizzato, secondo l'art. 5, comma 6 della Parte generale delle norme del PTM e nel rispetto della griglia degli elementi strutturali, di cui all'art. 10 della Parte generale delle norme del PTM e non devono essere in contrasto con la disciplina degli Ecosistemi naturali;
 - 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 cui agli articoli 36, 37 e 39, relativi alla riconfigurazione dei margini urbani, alla forestazione metropolitana e all'incremento della resilienza e metabolismo urbano, del PTM così come ulteriormente declinate nell'accordo territoriale;

Sempre l'art. 42, nel rispetto degli obiettivi del PUMS/PULS, viene prescritto che l'insediamento di funzioni logistiche debba osservare la Certificazione Green Logistic, come specificata nel Glossario, richiedendo a corredo delle proposte approfondimenti in riferimento all'accessibilità (sia pubblica che privata), alla sostenibilità ambientale nonché alla qualità del lavoro.

- all'art. 43 "Poli funzionali metropolitani integrati" conferma l'**Interporto di Bologna** come Polo funzionale specializzato intermodale, specificando, alla pari degli altri poli, che gli interventi ammessi devono valorizzare la funzione di eccellenza insediate e dovranno essere condivisi in sede di un apposito Accordo territoriale;
- all'art.49 "Attribuzione differenziata del 3%" ha disciplinato l'attribuzione differenziata delle quote di superficie territoriale consumabile fino al 2050, attribuibili ai Comuni e/o alle Unioni, specificando la quota massima consumabile per insediamenti aventi funzioni locali (1%) e per insediamenti aventi funzioni metropolitane (2%), tra cui gli ambiti produttivi sovracomunali, poli funzionali integrati o a marcata caratterizzazione commerciale, insediamenti ritenuti strategici ecc..
- all'art. 50 "Condizioni di sostenibilità delle nuove urbanizzazioni", ha prescritto che dette trasformazioni devono essere sempre accompagnate da azioni per la rigenerazione degli insediamenti esistenti e del contesto congrue all'entità delle trasformazioni;
- All'art. 51 "Fondo Perequativo metropolitano e regolamentazione delle relative modalità di gestione ed erogazione delle risorse" ha indicato gli interventi che devono concorrere, attraverso la cessione del 50% delle risorse che derivano conseguentemente nei Comuni del territorio metropolitano dagli oneri di urbanizzazione secondaria, dal contributo straordinario e dalle monetizzazioni nel caso di aree per dotazioni territoriali;
- nell'allegato 5 "Il Consumo di Suolo" al PTM, è indicata una simulazione della superficie territoriale effettuata sulla base di una prima individuazione del perimetro del territorio urbanizzato secondo i criteri di cui all'art. 32 della LR n. 24/2017 corrispondente al 3% del perimetro del territorio urbanizzato al 31/12/2017, consumabile al 2050, e che tale valore è di circa 777 ettari di cui il 2% per insediamenti di rilievo metropolitano risulta circa 518 ettari.

CONSTATATO CHE:

- In data 5/04/22 è stata disposta l'istituzione del Tavolo interistituzionale tecnico paritetico, costituito da rappresentanti della Città metropolitana di Bologna e della Regione Emilia-Romagna, finalizzato alle attività di redazione del presente Accordo Territoriale per la definizione di politiche condivise volte al contenimento di nuovi insediamenti con funzione logistica nel territorio metropolitano;
 - dall'analisi dei dati relativi alle aziende insediate nel territorio metropolitano effettuata dalla Città metropolitana e dalle analisi effettuate nell'ambito dell'incarico affidato dalla Regione Emilia-Romagna alla Fondazione ITL "Istituto sui Trasporti e la Logistica" si evince che al 2018 il numero di imprese operanti nel settore della Logistica nel territorio metropolitano è pari a circa 2.300, mentre la Superficie Coperta (Utile) è stata stimata in circa 1.600.000 mq;
- I lavori del suddetto tavolo interistituzionale si sono conclusi in data 12 luglio 2022;
- con decorrenza dalla data di Adozione del PUMS (27/11/2018) sono stati approvati circa 103,3 ettari di insediamenti per funzioni logistiche, sono invece stati avviati (con atto formale del Comune di avvio del procedimento o di convocazione della Conferenza dei Servizi) e sono quindi in corso di istruttoria proposte per circa 139,2 ettari di detti insediamenti, per un totale di circa 242,5 ettari di insediamenti logistici in ambiti produttivi esterni all'Interporto di Bologna (vedi tabella 1);
- ulteriori procedimenti potrebbero essere avviati dai Comuni in aggiunta alle sopra richiamate quantità;

- la piattaforma intermodale dell'interporto ha oggi esaurito le aree edificabili previste nei Piani Particolareggiati attuativi dello schema di assetto condiviso ed ha quindi richiesto alla Città Metropolitana, ai comuni interessati e alla Regione l'attivazione di un Accordo Territoriale per condividere l'ampliamento del Polo Funzionale per logistica specializzata. Il Tavolo per l'Accordo è in corso e la quota di sviluppo ipotizzata è di circa 100/150 ettari (si veda tabella 1 di seguito).

“Tabella 1: quantità degli insediamenti di logistica in corso.

	Superficie utile (mq)	Superficie interessata da funzioni logistiche		
		superficie da conteggiare nel 3% (ettari)	superficie esclusa dal conteggio del 3% (ettari)	totale (ettari)
TOTALI APPROVATI (dalla data di Adozione del PUMS 27/11/2018)	430.130	0	103,3	103,3
TOTALI AVVIATI (con atto formale del Comune di avvio del procedimento o di convocazione della CdS)	603.500	102,7	36,5	139,2
INTERPORTO	da definire in sede di AT	100/150 (da definire in sede di AT)	0	100/150 (da definire in sede di AT)
TOTALI	1.033.630	202,7/252,7	139,8	342,5/392,5

La Tabella contiene sia la quantità di ampliamento ipotizzata per l'Interporto di Bologna, e sia le somme delle previsioni dei procedimenti amministrativi approvati e già avviati dal 27/11/2018 fino al 12/07/2022. I procedimenti amministrativi di cui sopra sono stati desunti dalla tabella agli atti della Città Metropolitana di Bologna PG 43849 del 12/07/2022.

A seguito di detta ricognizione degli insediamenti logistici, risulta che il territorio metropolitano utilizzato per questa funzione o di prossimo utilizzo con procedimenti attuativi avviati, sia pari a circa 342,5/392,5 ettari (242,5+100/150), e che il consumo di suolo ai sensi dell'art. 6 della LR 24/2017 risulta pari a circa 202,7/252,7 ettari, attestandosi circa su quasi la metà del 2% metropolitano (518 ettari) destinato dal PTM allo sviluppo degli insediamenti ritenuti strategici di eccellenza fino al 2050.

È pertanto evidente il rischio di una mancata diversificazione e differenziazione funzionale delle attività produttive nel territorio metropolitano, che si ritiene invece, debba essere alla base dello sviluppo armonico e della ricchezza del territorio stesso.

CONSIDERATO INOLTRE CHE

- L'attrattività ai sensi della L.R. 14/2014 guarda prioritariamente a grandi player di mercato, in quanto soggetti capaci di portare sul territorio processi produttivi ad alto valore aggiunto, con esternalità sostanzialmente positive di lungo periodo;
- Le piattaforme logistiche comportano un impiego di suolo molto elevato in quanto la funzione logistica necessita di ampie superfici fondiarie che consumano vaste porzioni di terreni agricoli o naturali. Tali investimenti, spesso, si concretizzano nella realizzazione di manufatti edilizi che non incrementano in maniera significativa il valore aggiunto territoriale, ambientale e sociale;
- Nello scenario normativo attuale che impone precisi limiti al consumo di suolo, un utilizzo sistematico di territorio per insediamenti logistici “consuma” risorse insediative che viceversa dovrebbero essere riservate agli insediamenti ad alto valore aggiunto, capaci di innescare processi produttivi in grado di aprire una nuova stagione tecnologico-produttiva;
- il territorio metropolitano è caratterizzato dalla presenza di grandi aziende del settore manifatturiero, dell'ingegneria meccanica e automatizzata, ecc...che rappresentano eccellenze nel mondo, e che caratterizzano e sostengono le principali filiere produttive storicamente insediate negli ambiti sovramunicipali identificati dal PTM;
- Il polo funzionale di Interporto riveste un ruolo strategico quale piattaforma logistica intermodale, costituita negli anni '70 al fine di favorire lo sviluppo nel territorio bolognese di un'area specializzata nei servizi logistici di spedizione e trasporto delle merci anche su ferrovia, delocalizzando dal perimetro urbano i mezzi pesanti per il trasporto merci, evitando la dispersione insediativa di queste attività e decongestionando i centri urbani: a tutt'oggi è una delle piattaforme logistiche più grandi e importanti d'Europa;
- In armonia con il Patto metropolitano per il lavoro e lo sviluppo sostenibile, il Patto regionale per il Lavoro e il Clima e con il Piano Strategico Metropolitano (PSM), volti in particolare a definire l'impegno ad investire sulla qualità del lavoro come azione per contrastare irregolarità ed illegalità occupazionale e favorire la parità di genere, riconoscendo l'incremento della buona occupazione e delle azioni di conciliazione 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;

- la funzione logistica riveste comunque un ruolo fondamentale per il mantenimento e lo sviluppo delle attività insediate nel territorio metropolitano, in particolare l'aumento consistente delle attività progressivamente esternalizzate da parte delle imprese di produzione e distribuzione a favore degli operatori specializzati nella logistica conto terzi, certificano quanto oramai siano integrati i processi dell'industria e quelli della logistica;

TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSTATATO E CONSIDERATO

Le parti venti condividono gli obiettivi e le azioni di seguito descritte e si impegnano ad attuarle per garantirne il concreto perseguimento

Art. 1 Oggetto dell'Accordo territoriale

Il presente Accordo Territoriale è diretto a disciplinare la programmazione di nuovi insediamenti con funzione Logistica nonché l'ampliamento degli insediamenti esistenti (come definiti dal PTM, Glossario 2) nel territorio metropolitano in coerenza con la pianificazione territoriale, al fine di valorizzare le eccellenze produttive presenti nel territorio ed evitare problematiche conseguenti alla forte pressione insediativa di piattaforme logistiche specializzate, spesso, di rango nazionale e internazionale

Art. 2 Obiettivi dell'Accordo territoriale

Gli obiettivi del presente accordo sono i seguenti:

- confermare che la priorità dello sviluppo economico nel territorio metropolitano bolognese consiste nelle attività produttive e in particolare in quelle della manifattura;
- confermare il ruolo strategico dell'Interporto di Bologna in quanto unica piattaforma intermodale ferro/gomma di rilievo metropolitano, regionale e nazionale;
- contenere il consumo di suolo e di territorio per tutte le nuove funzioni logistiche piccole, medie e grandi, al fine di preservare le potenzialità residue per investimenti e insediamenti di carattere produttivo non riconducibili alla logistica e/o per altre funzioni di rilievo metropolitano in coerenza con le politiche e gli obiettivi il PTM;

Gli obiettivi di cui sopra sono sostenuti da quanto contenuto nelle premesse, e in particolare:

- le analisi effettuate mostrano che l'entità della superficie territoriale già consumata e consumabile per funzioni logistiche a seguito dell'attuazione dei procedimenti recentemente approvati e avviati, (si veda l'art. 3 e la tabella n. 1 riportata nel precedente constatato) è molto elevata, anche rispetto al limite massimo del 3% del territorio urbanizzato, che la legge regionale 24/17 ammette quale limite massimo al consumo di suolo fino all'anno 2050;
- gli impatti conseguenti a tali funzioni in riferimento ai temi di natura infrastrutturale e ambientale sono molto elevati e producono ricadute ambientali, territoriali, sociali e di mobilità, significative alla scala metropolitana e locale;
- la diversificazione e differenziazione funzionale delle attività produttive sono alla base di uno sviluppo armonico del territorio metropolitano, mentre ciò non avviene se gli investimenti di logistica tendono ad assumere un rilievo maggiore rispetto agli investimenti produttivi;
- la necessità di garantire un adeguato supporto logistico ai processi dell'industria e delle imprese di eccellenza del territorio metropolitano bolognese orientando gli ulteriori insediamenti di logistica unicamente al soddisfacimento delle esigenze delle imprese insediate dell'area metropolitana.

Art. 3 Funzioni logistiche, uso di territorio e consumo di suolo: i numeri condivisi

Le parti danno atto che, sulla base della ricognizione effettuata dal servizio competente della Città metropolitana, a decorrere dalla data di adozione del PUMS (27/11/2018) e sino alla data di conclusione del tavolo interistituzionale di cui al precedente Constatato (12/07/2022), sono stati conclusi una serie di procedimenti urbanistici inerenti alla funzione di logistica specializzata e altri sono stati avviati formalmente e pertanto sono in corso, così come meglio descritto nella tabella 1 nel precedente Constatato, dalla quale si evince quanto segue:

- I procedimenti approvati dopo l'adozione del PUMS e in corso di realizzazione, corrispondono a circa 103,3 ettari di Superficie Territoriale;
- I procedimenti avviati con atto formale del Comune e formalmente comunicati alla Città metropolitana corrispondono a circa a 139,2 ettari di Superficie Territoriale;
- La quantità di superficie territoriale destinata allo sviluppo dell'Interporto è di circa 100/150 ettari, da definire con lo specifico AT in corso di redazione;

Complessivamente, quindi, l'uso del territorio per funzioni logistiche, dopo l'adozione del PUMS, risulta stimato in circa 342,5/392,5 ettari di ST, mentre il consumo di suolo ai sensi della LR 24/2017 risulta stimato in un circa 202,7/252,7 ettari di ST. In relazione alla conclusione dei procedimenti avviati, qualora positiva, eventuali riduzioni delle superfici ipotizzate sono da intendersi in riduzione non potendo compensare/sostituire tali quote con altri interventi non attualmente in corso. Si dà, tuttavia, atto che tale quota può subire modifiche in relazione alla tipologia di procedimento che verrà avviata per il potenziamento del Polo funzionale di Interporto e in relazione e quanto verrà condiviso in sede di apposito Accordo Territoriale.

Art. 4 Il ruolo strategico del Polo funzionale intermodale di Interporto

Le parti confermano il ruolo strategico del Polo funzionale Metropolitan Interporto in quanto è la principale piattaforma intermodali della Regione Emilia-Romagna oltre ad essere una delle più importanti del Paese. L'interporto è e sarà oggetto di investimenti strategici quali:

- il potenziamento del terminal ferroviario con l'allungamento dei binari
- una totale riorganizzazione dell'accesso sud fino al casello autostradale Bologna Interporto,
- la realizzazione di un nuovo accesso nord (solo per trasporto pubblico e mezzi leggeri).

Si condivide che la piattaforma interportuale possa essere ampliata per superficie territoriale e utile, per funzioni logistiche. A tal fine è in corso la redazione di un apposito accordo territoriale che definirà la misura, le caratteristiche e le condizioni del suddetto ampliamento.

Art. 5 I criteri per il contenimento della funzione logistica

Visti gli obiettivi di cui all'art. 2, e sulla base dei dati relativi ai procedimenti approvati e avviati di cui all'art.3, e del valore strategico dell'Interporto di Bologna di cui all'art.4, le parti condividono di:

- concludere tutti i procedimenti che sono stati avviati entro la data della seduta conclusiva del tavolo interistituzionale (12 luglio 2022) istituito al fine della sottoscrizione di un accordo territoriale con la Regione Emilia Romagna (ossia i piani attuativi - PUA o PP - avviati formalmente ante 1° gennaio 2022, con la loro adozione, in caso di piani attuativi di iniziativa pubblica, ovvero con la presentazione al comune degli elaborati completi del piano, in caso di piani attuativi di iniziativa privata; gli accordi di programma in variante per i quali, entro la medesima data del 12 Luglio 2022, sia stata indetta la conferenza preliminare, diretta ad acquisire l'assenso preliminare all'accordo; i procedimenti di cui all'art. 53 della L.R. n. 24 del 2017 o all'art. 8 del DPR n. 160 del 2010 per i quali siano state indette le conferenze di servizi decisorie), previa verifica della sostenibilità territoriale e ambientale. Resta inteso che per i suddetti procedimenti dovrà essere verificata sia la sostenibilità territoriale e ambientale sia il rispetto dei requisiti della Green Logistic.
- di non ritenere ammissibili l'avvio di altre iniziative e procedimenti potenzialmente attivabili dai Comuni per funzioni di logistica, fermo restando quanto previsto dall'articolo 4 circa l'Interporto, destinando pertanto le residue quote di competenza metropolitana per insediamenti ad alto valore aggiunto, (a titolo esemplificativo e non esaustivo l'insediamento di aziende del settore manifatturiero, dell'ingegneria meccanica e automatizzata, ecc.) rappresentativi del territorio metropolitano in quanto appartenenti alle filiere produttive consolidate e storicamente insediate negli ambiti sovracomunali identificati dal piano territoriale metropolitano.

Le parti condividono che tra i procedimenti avviati di cui alla tabella n.1, la conclusione dell'Accordo di programma in variante al PTM nel Comune di Valsamoggia è subordinata all'assenso preliminare della Regione Emilia Romagna e della Città metropolitana, ciascuno per quanto di competenza.

Art. 6 L'ampliamento delle attività insediate e interventi in territorio urbanizzato per il rafforzamento del sistema produttivo metropolitano

Fermo restando quanto contenuto negli artt. 4 e 5, in relazione all'ampliamento dell'Interporto di Bologna, le parti condividono che i nuovi insediamenti logistici, saranno ritenuti ammissibili solo se funzionali alla chiusura del processo di produzione di aziende appartenenti alla filiera produttiva metropolitana, (realizzazione di propri magazzini, dedicati generalmente in parte al prodotto finito e in parte allo stoccaggio di materie prime e semilavorati), e potranno insediarsi

esclusivamente all'interno del territorio urbanizzato degli ambiti produttivi nel rispetto delle politiche e delle disposizioni del PTM e del presente accordo, privilegiando il riuso e la rigenerazione del patrimonio edilizio produttivo dismesso laddove presente.

Le parti condividono inoltre la possibilità di ampliamento delle aziende appartenenti al sistema produttivo manifatturiero metropolitano, insediate nel territorio urbanizzato degli ambiti produttivi in coerenza con il PTM, per realizzare magazzini logistici annessi allo stabilimento di produzione, attraverso l'attivazione di un procedimento unico, quale, ad esempio, quello di cui all'art. 53 della LR 24/2017, anche in aree esterne al territorio urbanizzato ma sui margini dello stesso, prioritariamente in contiguità all'unità dell'azienda che richiede il magazzino, se prive di limitazioni ambientali e nel rispetto delle possibilità ammesse dal PTM per ogni singolo ambito produttivo di cui all'art. 42, nonché del presente accordo.

In entrambi i casi la proposta o di nuovo insediamento logistico nel Territorio urbanizzato o di ampliamento dello stabilimento di produzioni per fini logistici, dovrà essere presentata e sottoscritta dall'azienda produttiva che manifesta l'esigenza di realizzare i magazzini funzionali e integrati alla propria produzione.

Quanto alle attività logistiche già insediate, nel territorio urbanizzato degli ambiti produttivi in coerenza con il PTM, e a quelli in corso di approvazione ai sensi dell'art. 5, saranno consentiti ampliamenti, ai sensi dell'art. 53 della LR 24/2017 riferiti a comprovate esigenze di sviluppo delle attività economiche, comunque entro il limite massimo del 20% della superficie territoriale di ciascun insediamento logistico, nel rispetto delle disposizioni e dei limiti stabiliti dal PTM anche in aree esterne al perimetro del territorio urbanizzato purché in contiguità dello stesso e, prioritariamente, in contiguità all'unità dell'azienda che richiede l'ampliamento.

La realizzazione degli insediamenti di cui sopra è, comunque, subordinata al positivo esito delle valutazioni di sostenibilità ambientale e territoriale dello strumento urbanistico e del rispetto dei requisiti della Green Logistic definiti dal Glossario 2 del PTM.

Art. 7 Impegni delle parti

Le parti condividono la possibilità di avviare procedimenti di natura ordinaria o "speciale" per la realizzazione e/o l'ampliamento di attività di logistica (quali ad esempio art. 8 del DPR 160/2010, o Accordi Operativi ex art. 38, o Procedimenti Unici ex art. 53 LR 24/2017 ecc.) esclusivamente nel rispetto di quanto indicato dal presente accordo nonché dalle disposizioni del PTM e del quadro pianificatorio generale.

La Città metropolitana di Bologna si impegna, in caso di nuove proposte, a verificare il rispetto dei contenuti del presente Accordo nonché a promuovere detti contenuti nell'ambito della redazione dei PUG e dei relativi Accordi Territoriali per gli ambiti produttivi di rilievo metropolitano di cui all'art. 42 del PTM.

Le parti manifestano con il presente atto la volontà di non partecipare alla sottoscrizione di nuovi Accordi di Programma ex art. 59 e 60 della LR 24/2017, ritenendo di preminente e prioritario interesse pubblico gli obiettivi e i contenuti del presente Accordo, fermo restando quanto specificato agli artt. 4, 5 e 6 precedenti.

Art. 8 Efficacia e durata del presente Accordo

Il presente accordo ha validità ed efficacia dalla data di sottoscrizione dello stesso fino alla vigenza della LR 24/2017 in relazione ai limiti del consumo di suolo al 2050.

Le parti condividono che il presente Accordo, esclusivamente in relazione all'insediamento delle funzioni logistiche, **prevale sulle scelte contenute in Accordi Territoriali già sottoscritti dalla Città metropolitana**, con i Comuni e le Unioni afferenti a questo territorio (come riportati nell'elenco di cui all'art. 13 del PTM), ferma restando la possibilità di attuare le previsioni inerenti i procedimenti in corso, come richiamati all'art. 3, anche laddove comportino modifica agli accordi territoriali di cui sopra.

Le disposizioni di cui al presente Accordo sono riferite alle proposte di insediamento di funzioni logistiche a prescindere dalle caratteristiche degli stessi e dalle procedure necessarie per la loro approvazione e attuano le politiche assunte dal PTM.

Art. 9 Modifiche all'Accordo Territoriale

Le modifiche ed integrazioni del presente Accordo dovranno avvenire, attraverso la stipula di un nuovo accordo territoriale, in relazione a manifestate esigenze di interesse pubblico anche la fine di definire aspetti di maggiore dettaglio e/o recepire approfondimenti e modificazioni normative sopravvenute.

Art. 10 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 della Regione e da uno della Città Metropolitana di Bologna. Il Collegio di Vigilanza, in particolare:

- a) vigila sulla sollecita e corretta attuazione dell'Accordo, nel rispetto degli obiettivi e degli impegni dei sottoscrittori.
- b) risolve, secondo diritto, tutte le controversie che dovessero insorgere tra le parti in ordine all'interpretazione ed all'attuazione del presente Accordo.
- c) propone agli Organi competenti delle Amministrazioni sottoscriventi le eventuali modifiche all'Accordo Territoriale o proroghe ai termini in esso stabiliti, che si rendessero necessarie;

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

L'Assessore alla montagna, aree interne, programmazione territoriale, pari opportunità Barbara Lori

Il Sindaco della Città metropolitana di Bologna

Matteo Lepore