

Allegato n.2 alla *deliberazione del consiglio metropolitano avente ad oggetto:*

"Varianti al piano territoriale metropolitano (PTM) e al piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) per effetto dell'Accordo di Programma in variante agli strumenti urbanistici comunali e alla pianificazione metropolitana per la realizzazione di un nuovo polo logistico in località Crespellano in via Cassola, Comune di Valsamoggia, ex art. 60 L.R. n.24/2017."

Introduzione

Il presente allegato contiene il testo coordinato con le modifiche introdotte (in rosso) all'articolo 42 delle "Regole" del PTM e al capitolo 4.2 della "parte B - Mobilità delle merci - Piano urbano della Logistica Sostenibile" del PUMS, conseguenti all'approvazione dell'Accordo di Programma di cui alla presente deliberazione.

Si dà atto che le conseguenti modifiche agli elaborati del PTM e PUMS avverranno a seguito dell'emanazione del Decreto di approvazione di cui all'art. 60, comma 8, L.R. 24/2017 da parte del Presidente della Regione Emilia-Romagna.

VARIANTE AL PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO (PTM) E AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS): TESTO COORDINATO.

1. Testo coordinato del PTM a seguito del recepimento della variante:

Art. 42 - Ambiti produttivi

Definizioni e individuazione

1. (P) Gli **Ambiti produttivi** definiti dal PTM sono le principali aree specializzate per la produzione di beni e servizi, aventi interesse metropolitano per la relativa rilevanza per il sistema produttivo e per la forte attrattività di persone e di mezzi.
2. (P) Ai sensi dell'art. 41 della legge regionale Emilia-Romagna n. 24/2017, il PTM individua gli **Ambiti produttivi** nella Carta della Struttura e li articola nelle categorie qui indicate, definite sulla base dell'accessibilità, del contesto in cui sono collocati e del livello di dotazioni, alle quali sono rapportate le disposizioni riguardanti le scelte strategiche, le possibilità di intervento e la gamma delle funzioni ammesse:
 - a) **Hub metropolitani**, intesi come i nodi primari del sistema produttivo metropolitano bolognese e fortemente attrattivi per le imprese, che, in relazione alla scarsa interferenza con gli ecosistemi naturali, alla ottimale ubicazione rispetto alle reti infrastrutturali, in particolare relativamente alla sussistenza in prossimità di un casello autostradale, e a un sufficiente livello di accessibilità con il trasporto pubblico, sono valutati come idonei per rispondere alla futura domanda di insediamento, anche da parte di attività che richiedono rilevanti superfici e generano flussi consistenti di traffico indotto. In tali ambiti, è prioritario programmare interventi per il miglioramento dell'accessibilità con il trasporto pubblico, della qualità urbana e dei servizi;
 - b) **Ambiti produttivi sovracomunali di pianura**, intesi come le aree di grandi dimensioni, suscettibili di ulteriori sviluppi, in quanto caratterizzate da scarsa interferenza con gli ecosistemi naturali e da una collocazione adeguata rispetto alle reti infrastrutturali. In attuazione delle strategie per la logistica industriale definite dal PUMS, questi ambiti sono valutati idonei ad ospitare insediamenti di media logistica come definita nell'appendice alle presenti norme;
 - c) **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, poiché interne ai conoidi pedecollinari a più alta vulnerabilità dell'acquifero e/o interessate da terrazzi fluviali;
 - d) **Ambiti produttivi sovracomunali della conurbazione bolognese**, intesi come le aree produttive della prima fase del decentramento industriale bolognese collocate nella prima cintura a corona del sistema autostradale/tangenziale, da consolidare nell'attuale configurazione attraverso la selezione di funzioni compatibili, a minore impatto sul sistema della mobilità, innovative e ad alto contenuto tecnologico e la programmazione e la realizzazione di interventi qualificanti che, oltre a migliorarne l'integrazione con l'ecosistema agricolo di pregio in cui sono inseriti, concorrano significativamente al potenziamento dei servizi ecosistemici alla scala territoriale.

HUB METROPOLITANI

Martignone (Valsamoggia-Anzola) Imola
S. Carlo (Castel San Pietro Terme-Castel Guelfo) Altedo (Malalbergo,
Bentivoglio, San Pietro in Casale)

*AMBITI PRODUTTIVI SOVRACOMUNALI DI
PIANURA*

Via Lunga (Valsamoggia) Tavernelle (Sala Bolognese) San Giovanni in Persiceto Beni Comunali (Crevalcore)
Pieve di Cento (Pieve di Cento, Castello d'Argile)
Funò – 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)

*AMBITI PRODUTTIVI SOVRACOMUNALI DI
COLLINA*

Rastignano - Pianoro
Pontecchio Marconi (Sasso Marconi) Monteveglio (Valsamoggia)

*AMBITI PRODUTTIVI SOVRACOMUNALI
DELLA CONURBAZIONE BOLOGNESE*

Riale- Galvano (Zola Predosa) Bargellino (Calderara di Reno-Bologna)
Lavino - Anzola
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)

-
3. (P) In ragione delle relative specificità territoriali, il PTM individua il **Sistema produttivo della montagna**, costituito dagli ambiti sovracomunali di Porretta-Silla e Valle del Santerno così come perimetrati nella Carta della Struttura, nonché da ulteriori Ambiti produttivi di rilievo comunale, da individuarsi in sede di PUG nel rispetto dei seguenti criteri:
- adeguata accessibilità esistente; ove possibile, devono essere privilegiate le aree servite dalle linee forti del trasporto pubblico;
 - facilità di allacciamento alle reti urbane; ove possibile, devono essere favorite localizzazioni che possono essere adeguatamente connesse alla banda larga internet;
 - adeguatezza del sito, tale da escludere la necessità di effettuare interventi di sistemazione del suolo comportanti impatti sul contesto, anche di natura percettiva;
 - assenza di interferenze dirette con gli ecosistemi naturali;
 - rispetto della griglia degli elementi strutturali.
4. In relazione al **Sistema produttivo della montagna** il PTM persegue i seguenti obiettivi: rafforzamento delle sinergie di rete, valorizzazione delle specificità del Sistema produttivo della montagna, attrazione di nuovi investimenti nei Comuni montani come definiti nel Quadro conoscitivo diagnostico, ivi promuovendo l'imprenditorialità anche per incrementare il corrispondente tasso di occupazione. A questo scopo, nel successivo comma 21 sono disciplinati in modo specifico gli interventi di ampliamento delle attività economiche già insediate nonché gli interventi per favorire l'insediamento di nuove attività economiche.
5. (P) In conformità alle disposizioni normative di cui agli artt. 1, 5 e 6 della legge regionale Emilia-Romagna n. 24/2017, oltre che delle ulteriori disposizioni normative e/o atti richiamati al precedente art. 1 nonché di quanto previsto al precedente art. 5 della Parte generale delle presenti norme, il PTM

non prevede nuovi Ambiti produttivi di rilevanza sovracomunale, promuovendo il potenziamento, il consolidamento e la rigenerazione di quelli esistenti, nel rispetto di quanto previsto ai commi successivi.

6. (l) Il **Quadro conoscitivo diagnostico** contiene l'analisi dell'accessibilità degli Ambiti produttivi, effettuata sulla base dei contenuti del PUMS. I risultati di tali analisi sono da considerare come valori indicativi, da aggiornare periodicamente, per tenere conto di eventuali modifiche nella dotazione di servizi e della progressiva attuazione degli interventi sulle reti e sui servizi per la mobilità, da verificarsi puntualmente nel rispetto delle *Indicazioni per l'analisi e la valutazione delle trasformazioni negli insediamenti di rilievo metropolitano* contenute nel *Piano di Monitoraggio* di cui all'art. 5 della Parte generale delle presenti norme del PTM. Il grado di accessibilità è attribuito in base alla presenza e al livello di servizio del TPM, della grande rete stradale, con particolare riferimento alla presenza del casello autostradale, e alla rete della ciclabilità, secondo il metodo descritto nel Quadro conoscitivo diagnostico, tenendo conto della specificità dei territori collinari e montani.

Obiettivi generali

7. (l) Gli interventi riguardanti gli **Ambiti produttivi** perseguono i seguenti obiettivi:
- 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;
 - concorrere significativamente all'attuazione della strategia di equità territoriale promossa dal PTM per lo sviluppo sostenibile dei territori ad elevata fragilità economica, sociale, demografica e ambientale;
 - 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;
 - 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;
 - articolare l'offerta di spazi per la logistica industriale nel rispetto degli obiettivi del PUMS/PULS funzionali alla razionalizzazione e concentrazione degli insediamenti logistico-produttivi principali negli hub metropolitani, oltre che all'Interporto e all'Aeroporto di Bologna, nonché alla condizione di Certificazione green per il monitoraggio e la valutazione di sostenibilità ambientale e sociale dell'insediamento e delle politiche aziendali;
 - 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 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.

Indicazioni per gli Accordi territoriali, i Programmi metropolitani di rigenerazione e le politiche di settore

8. (l) Attraverso appositi **Accordi territoriali**, la Città metropolitana, le Unioni di Comuni e il Nuovo Circondario imolese specificano per gli HUB metropolitani e per gli **Ambiti produttivi** sovracomunali compresi nel territorio di riferimento:
- gli obiettivi strategici di rigenerazione e le conseguenti scelte di assetto territoriale, nel rispetto dei successivi commi dal 13 al 15;
 - i limiti, i requisiti prestazionali e le condizioni di sostenibilità per gli interventi all'esterno del territorio urbanizzato, nel rispetto dei successivi commi da 16 a 25.
9. (l) La Città metropolitana, attraverso il PTM, promuove la stipula degli **Accordi territoriali** con le Unioni di Comuni e con il Nuovo Circondario Imolese nell'ambito del percorso di formazione del PUG, nel rispetto delle disposizioni del presente articolo.

10. (P) Gli Accordi territoriali vigenti conservano pienamente la relativa validità ed efficacia nelle more della sottoscrizione del nuovo Accordo territoriale o comunque della sottoscrizione dell'atto di modificazione dell'Accordo territoriale vigente, il tutto comunque necessario per assicurare pienamente la coerenza delle trasformazioni con le finalità e i contenuti della pianificazione territoriale e urbanistica di cui agli artt. 1, 5 e 6 della legge regionale Emilia-Romagna n. 24/2017, oltre che delle ulteriori disposizioni normative e/o atti richiamati al precedente art. 1 nonché di quanto previsto al precedente art. 5 della Parte generale delle presenti norme, con particolare riferimento alle misure di rigenerazione urbana e ai limiti al consumo di suolo, così come assunti e declinati dal PTM.
11. (P) Nelle more della sottoscrizione dell'Accordo territoriale di cui al precedente comma 9, la presentazione di proposte di accordo operativo ai sensi dell'art. 38 o di interventi ai sensi dell'art. 6 comma 5 lett. b) della legge regionale Emilia-Romagna n. 24/2017 in aree esterne al territorio urbanizzato degli Ambiti produttivi sovracomunali e degli HUB metropolitani non è subordinata alla sottoscrizione di un nuovo Accordo territoriale o dell'atto di modificazione dell'Accordo territoriale vigente ai sensi del precedente comma 10, ferma restando la necessità della partecipazione delle trasformazioni ivi previste in riferimento agli Ambiti produttivi sovracomunali e agli HUB metropolitani al Fondo perequativo metropolitano.
12. (I) Al fine di implementare la qualità del lavoro, la Città metropolitana si impegna a promuovere con le Parti sociali, le Unioni di Comuni e i Comuni un Protocollo per individuare, condividere e valorizzare le azioni finalizzate alla sostenibilità e alla tutela occupazionale negli insediamenti oggetto degli Accordi territoriali di cui ai precedenti commi 10 e 11.
13. (I) Gli **Accordi territoriali** specificano, per gli Ambiti produttivi sovracomunali e gli HUB metropolitani, le priorità di intervento, nel rispetto dei seguenti indirizzi, tenendo altresì conto delle *Indicazioni per l'analisi e la valutazione delle trasformazioni negli insediamenti di rilievo metropolitano* contenute nel *Piano di monitoraggio* di cui all'art. 5 della Parte generale delle presenti norme del PTM:
 - I. relativamente al miglioramento dell'accessibilità:
 - a) promozione di specifici progetti di mobilità sostenibile per gli insediamenti produttivi, definendo le condizioni affinché si garantiscano le necessarie connessioni ciclo-pedonali (anche mediante declassamento strade F in Fbis ad estensione della rete ciclabile del Biciplan metropolitano) insieme a servizi di trasporto pubblico e/o di sharing adeguati alla domanda, favorendo anche l'interscambio. In particolare, è prioritaria la riqualificazione della viabilità interna all'ambito produttivo per incrementare la presenza, il livello di sicurezza e la manutenzione dei percorsi ciclo-pedonali;
 - b) in riferimento alla mobilità degli addetti, che la presenza del servizio di TPM e dei collegamenti ciclabili sia sostanziale e in grado di soddisfare la domanda in alternativa al mezzo privato, garantendo servizi minimi adeguatamente collegati mediante rete ciclabile sia al centro abitato che al TPM stesso. Inoltre, quando sia previsto un numero significativo di posti di lavoro, devono essere individuate 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 di bonus mobilità;
 - c) 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 esse, 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 (anche fino all'autostrada se preventivato un elevato traffico di veicoli pesanti), sia dei collegamenti ciclabili e pedonali, oltre che del servizio di trasporto pubblico;
 - d) riqualificazione della viabilità interna e di immediato accesso all'ambito produttivo, anche mediante opere di innalzamento ecologico, per incrementare la presenza, il livello di sicurezza, l'illuminazione e la manutenzione dei percorsi ciclo-pedonali con particolare cura per i marciapiedi;
 - e) riqualificazione o realizzazione, ove mancanti, di spazi attrezzati per il ricovero delle biciclette,

- anche in sharing, e per la fermata nonché l'attesa dei mezzi di trasporto pubblico.
- II. relativamente all'innalzamento della qualità urbana e alla dotazione di servizi per gli utenti, in aggiunta a quelli indicati in ordine all'accessibilità alla precedente lettera a):
- a) previsione, negli **Ambiti produttivi** ove sono ammesse attività di media e grande logistica, come definite in appendice alle presenti norme, di spazi attrezzati per la sosta e il ristoro degli spedizionieri e degli autisti dei mezzi di trasporto;
 - b) realizzazione di interventi di addensamento e sostituzione, negli **Ambiti produttivi** serviti dal SFM, in conformità a quanto previsto all'art. 45 delle presenti norme del PTM in ordine agli intorni dei Centri di mobilità;
 - c) 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;
 - d) insediamento di strutture sportive (palestre et similia), di ambulatori, centri per la cura e riabilitativi nonché di attività di ristorazione e ricreazione;
 - e) 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;
 - f) 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;
 - g) la declinazione di quanto indicato dalla DGR n. 344/2011, al fine di specificare, nelle fasi attuative, strategie di progettazione, rigenerazione e riqualificazione finalizzate alla riduzione diretta e indiretta degli inquinanti emessi in atmosfera;
 - h) incremento della resilienza e miglioramento del metabolismo urbano dell'ambito produttivo, attraverso le misure di cui ai precedenti art. 36, 37 e 39;
- III. Relativamente alle funzioni logistiche (magazzini, spedizionieri, e-commerce, corrieri, ecc), il loro insediamento negli Ambiti produttivi è condizionato alla Certificazione Green Logistics (cap. 4.2 del PUMS) come definita in appendice alle presenti norme. In sede di Accordo Operativo o di altro strumento attuativo si deve dimostrare:
- a) 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;
 - b) 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 (abbonamenti);
 - c) la presenza di un'adeguata rete ciclabile tra l'attività logistica in oggetto e la fermata SFM, ovvero il progetto di fattibilità della stessa;
 - d) 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. 37);
 - e) il rispetto delle condizioni di sostenibilità e dei requisiti tecnici descritti in appendice delle presenti norme.
- IV. Relativamente al potenziamento dei servizi ecosistemici e all'incremento della resilienza e del metabolismo urbano, gli Accordi territoriali specificano i criteri di cui agli artt. 36, 37 e 39 delle presenti norme del PTM, tenendo conto delle condizioni effettive dell'ambito produttivo e del contesto in cui è inserito.
- V. Relativamente all'aumento delle superfici permeabili, fatto salvo il caso di dimostrata infattibilità, si assume una soglia minima pari al 30% della Superficie Territoriale, da conseguire anche mediante interventi di deimpermeabilizzazione delle superfici pavimentate e di sostituzione con sistemazioni a verde; nel caso di dimostrata infattibilità tecnica, le sistemazioni a verde devono essere in ogni caso sostituite mediante soluzioni tecniche e materiali tali da garantire comunque un'elevata permeabilità.

14. (I) Per assicurare la tutela dell'ecosistema agricolo, con particolare riferimento alla salvaguardia dei cunei agricoli e dei varchi che concorrono alla rete ecologica nonché per mitigare le criticità ambientali, le discontinuità e le interferenze con il territorio urbano, l'Accordo territoriale, in armonia con la griglia degli elementi strutturali, specifica le direttrici di eventuale sviluppo dell'ambito produttivo, assicurando che non si formino spazi aperti interclusi, frange urbane o discontinuità insediative.
15. (I) La realizzazione delle misure e azioni indicate ai commi precedenti:
- a) può essere apposta come condizione o comunque correlata agli interventi all'esterno del territorio urbanizzato, all'insediamento di grandi strutture di vendita o di altri insediamenti ad elevata attrattività di persone e di merci, ad interventi di addensamento e sostituzione edilizia soggetti ad accordo operativo;
 - b) assume rilievo prioritario in relazione all'attivazione dei **Programmi metropolitani di rigenerazione** di cui all'art. 52 riguardanti il sistema produttivo, da realizzare anche con il concorso di risorse pubbliche;
 - c) può essere accompagnata da operazioni anche di tipo perequativo e/o compensativo tra gli ambiti oggetto del medesimo Accordo territoriale, finalizzate all'acquisizione di aree pubbliche da utilizzare per la realizzazione delle azioni di rigenerazione, qualificazione e adattamento disciplinati ai commi precedenti.

[Indicazioni specifiche per gli Interventi all'esterno del territorio urbanizzato degli HUB metropolitani e degli Ambiti produttivi sovracomunali](#)

16. (P) Gli interventi all'esterno del territorio urbanizzato:
- a) sono ammessi con i limiti e nel rispetto dei requisiti prestazionali e delle condizioni di sostenibilità stabilite dai commi successivi, riferiti alle categorie indicate al precedente comma 2, nonché con gli ulteriori limiti, requisiti e condizioni stabiliti dagli Accordi territoriali e dai PUG;
 - b) devono essere sempre effettuati in contiguità al perimetro del territorio urbanizzato, secondo l'art. 5, comma 6 della Parte generale delle presenti norme del PTM e nel rispetto della griglia degli elementi strutturali, di cui all'art. 10 della Parte generale delle presenti norme e non devono essere in contrasto con la disciplina degli Ecosistemi naturali;
 - c) partecipano al **Fondo perequativo metropolitano** di cui all'art. 51;
 - d) 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 ai precedenti art. 36, 37 e 39, così come ulteriormente declinate nell'Accordo territoriale;
 - e) devono rispettare quanto stabilito all'art. 50 comma 5 delle presenti norme in ordine alla rigenerazione urbana.
17. (P) Negli **HUB metropolitani** sono ammessi interventi all'esterno del territorio urbanizzato per:
- a) nuove attività terziarie, produttive, direzionali e logistiche, compresa la grande logistica come definita nell'appendice alle presenti norme. L'insediamento della grande logistica è condizionato alla realizzazione di un adeguato livello di servizio del trasporto pubblico metropolitano come richiesto dal PUMS/PULS;
 - b) ampliamenti delle attività insediate, anche ai sensi dell'art. 6 comma 5 lett. b) della legge regionale Emilia-Romagna n. 24/2017.
18. (P) Negli **Ambiti produttivi sovracomunali di pianura** sono ammessi interventi all'esterno del territorio urbanizzato per:
- a) nuove attività terziarie, produttive, direzionali e attività di media logistica come definita nell'appendice alle presenti norme;
 - b) ampliamenti delle attività insediate, anche ai sensi dell'art. 6 comma 5 lett. b) della legge regionale Emilia-Romagna n. 24/2017.
19. (P) Negli **Ambiti produttivi sovracomunali di collina** sono ammessi interventi all'esterno del territorio urbanizzato esclusivamente per ampliamenti delle attività economiche già insediate, anche ai sensi dell'art. 6 comma 5 lett. b) della legge regionale Emilia-Romagna 24/2017 purché in aree contigue al perimetro del Territorio Urbanizzato e prive di interferenze con gli ecosistemi naturali e nel rispetto della griglia degli elementi strutturali. È inoltre ammesso l'insediamento di funzioni di piccola logistica,

come definita nell'appendice alle presenti norme, in aree interne al territorio urbanizzato, attraverso cambi di destinazione d'uso di fabbricati esistenti, nei lotti liberi o attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica.

20. (P) Negli **Ambiti produttivi sovracomunali della conurbazione** sono ammessi interventi all'esterno del territorio urbanizzato esclusivamente per:

- a) insediamento di nuove attività produttive, direzionali e terziarie a basso impatto. Le nuove attività terziarie dovranno essere dedicate alla produzione di servizi a carattere innovativo e ad alto valore aggiunto per le imprese. Le nuove attività produttive dovranno essere caratterizzate da processi e prodotti ad alto contenuto tecnologico o elevato livello di innovazione;
- b) ampliamenti delle attività insediate in continuità con il territorio urbanizzato, anche ai sensi dell'art. 6 comma 5 lett. b) della legge regionale Emilia-Romagna n. 24/2017.

È inoltre ammesso l'insediamento di funzioni di 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.

20 bis. (P) È ammessa la localizzazione di funzioni di piccola, media e grande logistica all'interno dei volumi produttivi esistenti dismessi da rigenerare della Ex Beghelli, classificati come ambito produttivo consolidato di rilievo comunale APC.c nel PSC del Comune di Valsamoggia, anche in ampliamento degli stessi su aree agricole e produttive immediatamente adiacenti e limitatamente alla variante urbanistica approvata con specifico Accordo di Programma.¹ Tale insediamento dovrà soddisfare le condizioni di accessibilità e di sostenibilità atte a garantirne il minimo impatto, oltre alle indicazioni specifiche previste per la grande logistica dal PTM (art. 42 commi 12, 13, 15, 16 c), d) e) e 17, artt. 49, 51 e Appendice – 2 Glossario delle funzioni logistiche”.

¹ Approvato con Decreto del Presidente della Regione Emilia-Romagna n. del GG/MM/AAAA

(P) Nel **Sistema produttivo della montagna** valgono le seguenti disposizioni:

- c) previa verifica della sostenibilità degli interventi previsti, negli Ambiti produttivi sovracomunali di **Porretta - Silla e Valle del Santerno** sono consentiti l'ampliamento delle attività esistenti e l'insediamento di nuove attività economiche, comprese la piccola logistica, 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;
- d) 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);
- e) qualora tali trasformazioni riguardino direttamente o siano funzionalmente collegate al riuso di edifici produttivi dismessi del territorio montano, i contenuti potranno essere definiti nell'ambito di specifici **Programmi metropolitani di rigenerazione** di cui all'art. 52 e potranno essere finanziati attraverso il **Fondo perequativo metropolitano** di cui all'art. 51.

Indicazioni per il PUG

21. (P) Il PUG assume gli **HUB metropolitani e gli Ambiti produttivi sovracomunali** come architravi dell'organizzazione urbana e armonizza la propria strategia agli obiettivi e alle indicazioni degli Accordi territoriali, aventi natura vincolante per gli Accordi operativi, per gli altri strumenti attuativi previsti dalla legge regionale Emilia-Romagna n. 24/2017 e per le modifiche al sistema infrastrutturale.

22. (I) Il PUG Individua e disciplina altresì:

- a) gli **Ambiti produttivi di rilievo comunale**, in relazione ai quali, fatto salvo quanto previsto al comma 21 per il Sistema produttivo della montagna, non sono ammessi interventi esterni al territorio urbanizzato, ad eccezione degli eventuali ampliamenti delle attività economiche già insediate, qualora sia verificata l'impossibilità che essi siano realizzati in aree interne al territorio urbanizzato tramite addensamento o sostituzione dell'esistente e completamento dei lotti liberi. Si applicano altresì a questi ambiti le precedenti previsioni relative alla riconfigurazione dei margini urbani (art. 36 delle presenti norme del PTM), alla forestazione metropolitana (art. 37 delle presenti norme

del PTM), all'incremento della resilienza e al miglioramento del metabolismo urbano (art. 39 delle presenti norme del PTM) e al miglioramento dell'accessibilità (art. 38 delle presenti norme del PTM);

b) gli insediamenti produttivi compresi nell'**Edificato sparso e discontinuo**.

23. (P) Nell'Accordo territoriale e nel quadro conoscitivo del PUG, le analisi compiute per il PTM sono integrate con gli approfondimenti necessari per la definizione della Strategia per la qualità urbana ed ecologico ambientale, nel rispetto di quanto stabilito al presente articolo nel rispetto delle *Indicazioni per l'analisi e la valutazione delle trasformazioni negli insediamenti di rilievo metropolitano* contenute nel *Piano di monitoraggio* secondo quanto indicato all'art. 5 della Parte generale delle presenti norme. In particolare, nel Quadro conoscitivo del PUG, deve essere effettuato un approfondimento relativo alle aree produttive dismesse, non utilizzate, abbandonate e/o degradate nonché ai tessuti edilizi produttivi da qualificare dal punto di vista energetico e sismico.
24. (I) Per favorire processi di rivitalizzazione delle aree produttive e di riutilizzo dei contenitori esistenti anche attraverso lo sviluppo di iniziative economiche, sociali e culturali, il PUG può prevedere cambi di destinazione d'uso o consentire l'utilizzazione temporanea di cui all'art. 16 della legge regionale Emilia-Romagna n. 24/2017 per funzioni di servizio (attività culturali, ricreative, sportive, per il tempo libero, esercizi commerciali di vicinato).

2. Testo coordinato del PUMS a seguito del recepimento della variante:

4.2 Razionalizzazione insediamenti logistici e Certificazione Green

Descrizione: La fase di costruzione dello stato dell'arte avviata nel Quadro Conoscitivo ha evidenziato come nel territorio nella Città metropolitana ci sia una presenza diffusa di insediamenti logistici e aree industriali, confermando del resto il ruolo che l'Emilia-Romagna riveste sul territorio nazionale coprendo infatti da sola il 15,3% del fatturato delle attività logistiche sul totale nazionale.

È inoltre importante la presenza degli addetti che si occupano di "trasporto merci" e "logistica" sul territorio metropolitano, visto che rispetto al dato regionale i primi corrispondono al 25% del totale e i secondi al 32%.

Questa situazione, insieme alla tendenza del mercato logistico a richiedere fabbricati di taglie superiori, implica la definizione di un piano di nuovi insediamenti logistici coerente con lo sviluppo intermodale e ferroviario, la cui classificazione si fonda principalmente su criteri di specializzazione e sostenibilità, tenendo conto di quanto già consolidato dal PTCP e dai risultati conseguiti.

Del resto, è proprio il mercato a richiedere sempre più frequentemente realtà dove sia possibile trovare in un unico contesto tutti i servizi logistici di cui le aziende, i negozi e gli operatori hanno bisogno al fine di velocizzare le operazioni di trasporto tra le diverse modalità e/o di posticipare il più possibile le ultime fasi di customizzazione dei prodotti, e non ultimo di migliorare le performance riguardanti la sostenibilità ambientale delle filiere di produzione e del trasporto. La filiera della logistica infatti non è più identificabile con il solo "cargo flow", ma anche con il suo flusso economico, di informazioni e di documenti che si muove "parallelamente" alla merce e che comporta valore aggiunto a tutti i portatori di interesse. Non a caso i centri logistici sono definiti come "punti di interconnessione tra diversi sistemi di trasporto all'interno di un network logistico che hanno come scopo primario quello di interfacciare e mettere in relazione il trasporto di beni e prodotti a lunga distanza con quello a corta distanza".

La concentrazione dei servizi e quindi degli operatori logistici è così sempre più diffusa in aree specializzate che generalmente sorgono in prossimità dei porti, dei terminal intermodali e delle aree industriali, realizzando i cosiddetti "service cluster", cioè dei raggruppamenti in cui aziende logistiche, venditori, fornitori di servizi e di assistenza, industrie ed istituzioni si ritrovano concentrati geograficamente per ottenere i benefici derivanti dall'integrazione.

I service cluster o centri logistici possono avere una specializzazione più o meno accentuata, interessando ad esempio le piattaforme per la produzione (magazzini di stoccaggio di prodotti finiti in attesa di spedizione) o le piattaforme distributive (prodotti finiti destinati ad essere consegnati in area prossima). Tra queste ultime si stanno affermando ulteriori caratterizzazioni per via del crescente mercato legato all'e-commerce, per cui le piattaforme diventano di *fulfillment*, vale a dire magazzini di medio-grandi taglie (anche oltre 10.000 metri quadri) che sono impiegati per spedizioni unitariamente modeste ma di ampia numerosità

giornaliera, tipicamente operate da corrieri espresso. si illustra schematicamente la relazione tra i diversi tipi di magazzino e la catena logistica (supply chain), evidenziando la correlazione con gli ambiti logistici e con i gateway del territorio, a loro volta caratterizzati da specializzazione trasportistica.

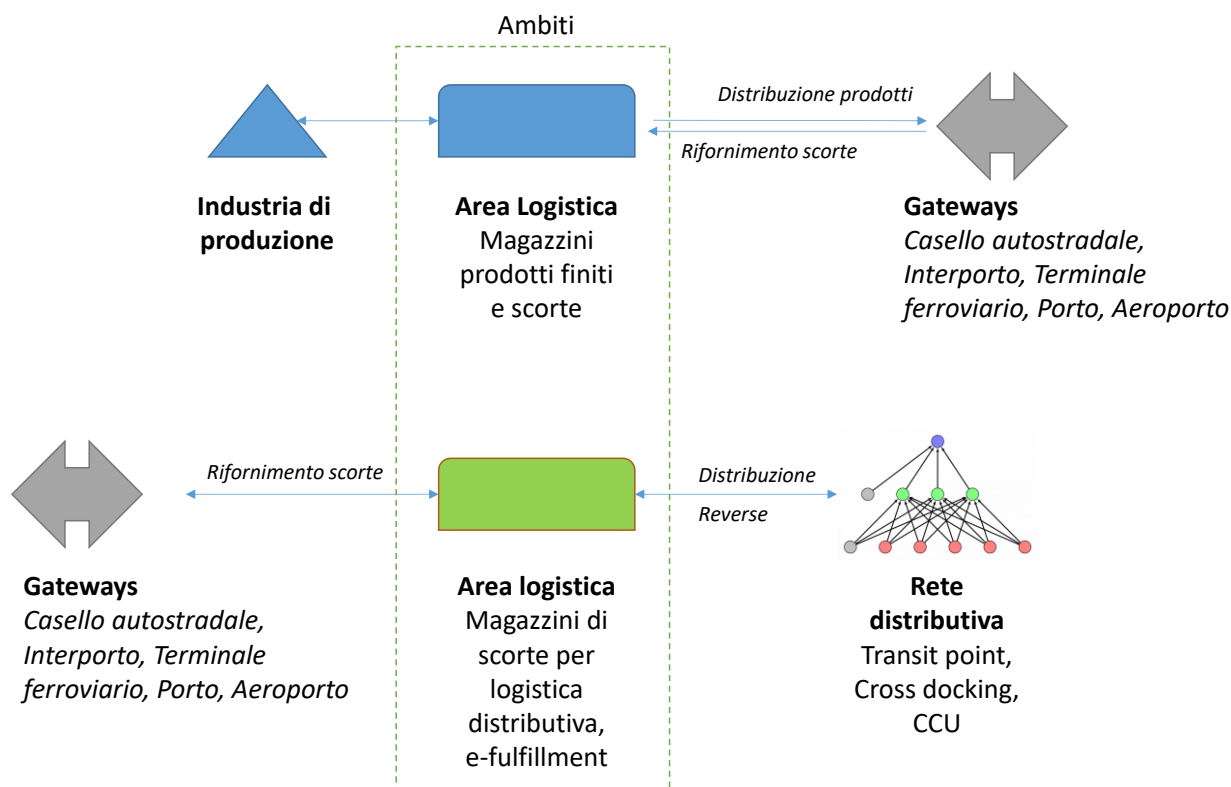


Figura -1 Schematizzazione delle tipologie principali di depositi nel contesto della supply chain.

Un altro aspetto importante relativo ai centri logistici è invece legato alla sostenibilità: i centri logistici devono infatti mirare a integrare in maniera efficace e coerente tutte le diverse modalità di spostamento (marittima, aerea, stradale, ferroviaria e fluviale), di conseguenza, in un'ottica di ottimizzazione degli spostamenti e di intermodalità, deve essere sempre possibile adottare e selezionare la migliore soluzione per ogni esigenza di trasporto. Va da sé che i centri logistici mirino ad abbattere tutti gli effetti negativi connessi con il trasporto compresi l'impatto ambientale e l'inquinamento. Non a caso i progetti per la realizzazione di centri logistici sono incentivati e sostenuti da diversi protocolli ambientali (come quello di Kyoto) e da diverse iniziative internazionali (come il White Paper on Transport della Comunità Europea).

Al fine quindi di ridurre le percorrenze dei veicoli sulla viabilità locale e aumentare la competitività del territorio attraverso l'aggregazione della domanda e quindi delle risorse, il PULS ha identificato dei contesti geografici (ambiti) dove incentivare la localizzazione di nuovi insediamenti logistici e produttivi, favorendo al contempo la rifunionalizzazione ed il potenziamento di quelli esistenti (Interporto e Aeroporto).

Le funzioni di logistica industriale vengono dunque localizzate dal Piano in quattro ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale con potenzialità di sviluppo (come definiti dal PTCP vigente) in diretta corrispondenza di caselli autostradali. Gli ambiti selezionati sono stati scelti sulla base di una precisa logica funzionale, di accessibilità e di sostenibilità, finalizzata a garantire il minimo impatto ambientale e trasportistico delle diverse funzioni di logistica. Non ultimo è stato considerato il livello di l'accessibilità degli addetti per il raggiungimento del posto di lavoro, selezionando localizzazioni che consentano l'accessibilità ai

nodi di accesso del trasporto pubblico metropolitano, primo tra tutti il sistema ferroviario regionale. Tali ambiti, vocati alla logistica di medio-grande dimensione, per essere sostenibili e garantire servizi minimi agli addetti devono essere collegati attraverso un rete ciclabile al TPM e al centro abitato più vicino. Gli ambiti individuati sono riportati in Figura Errore. Nel documento non esiste testo dello stile specificato.-2 e corrispondono alle **aree produttive di: Martignone** nei comuni di Valsamoggia e Anzola dell'Emilia, **S.Carlo** nei comuni di Castel San Pietro e Castel Guelfo, **Imola e Altedo** nei comuni di Malalbergo, San Pietro in Casale e Bentivoglio che sorgono in prossimità dei caselli della rete autostradale e del sistema ferroviario. Nel caso di Altedo si specifica che l'insediamento di funzioni logistiche è condizionato alla realizzazione di un adeguato livello di servizio di trasporto metropolitano per garantire lo spostamento degli addetti non essendoci il collegamento ferroviario. Tali ambiti sulla base della loro specifica vocazione e localizzazione potranno avere una specializzazione logistica prevalente, adeguata alle specifiche esigenze di riorganizzazione funzionale e alla domanda e alla sostenibilità locale e territoriale.

È ammessa la localizzazione di funzioni di piccola, media e grande logistica all'interno dei volumi produttivi esistenti dismessi da rigenerare della Ex Beghelli, classificati come ambito produttivo consolidato di rilievo comunale APC.c nel PSC del Comune di Valsamoggia, anche in ampliamento degli stessi su aree agricole e produttive immediatamente adiacenti e limitatamente alla variante urbanistica approvata con specifico Accordo di Programma.¹ Tale insediamento dovrà soddisfare le condizioni di accessibilità e di sostenibilità atte a garantirne il minimo impatto, oltre alle indicazioni specifiche previste per la grande logistica dal PTM (art. 42 commi 12, 13, 15, 16 c), d) e) e 17, artt. 49, 51 e Appendice – 2 Glossario delle funzioni logistiche”.

¹ Approvato con Decreto del Presidente della Regione Emilia-Romagna n. del GG/MM/AAAA



Figura Errore. Nel documento non esiste testo dello stile specificato.-2 Ambiti localizzativi e hub logistici sul territorio della Città metropolitana

Si può asserire dunque che il PUMS, supera l'impostazione del PTCP, in quanto quest'ultimo dava un'indicazione di localizzazione preferenziale e non esclusiva, che quindi nel PUMS viene meglio articolata,

ammettendo possibilità più estese. In tal senso è lecita una interpretazione non più restrittiva degli indirizzi del PTCP e pertanto le indicazioni del presente PULS specificano e integrano l'articolo 12.11 "Indirizzi per la logistica" del PTCP.

Il Piano propone anche una rifunzionalizzazione delle piattaforme esistenti di Interporto e Aeroporto per favorire la localizzazione degli operatori secondo la specializzazione e il contesto di mercato. In particolare, si intendono creare le condizioni affinché in area interportuale si localizzino operatori che fanno uso principalmente della ferrovia per le operazioni di inbound/outbound delle merci, soprattutto su container; mentre per l'area di prossimità aeroportuale la localizzazione ideale è da destinarsi agli operatori che usano l'air cargo o che fanno servizi di aviocamionato¹ (che andrebbero comunque ridotti il più possibile). Tale riassetto comporterebbe chiaramente una riduzione dei posizionamenti camionistici, e quindi del traffico pesante sulla rete stradale soprattutto in ambito locale. A questo proposito la nascita o lo sviluppo dei centri logistici aiuterebbero a reindirizzare le attività logistiche già insediate sul territorio metropolitano verso tali aree che consentirebbero di raggiungere economie di scala importanti e/o la possibilità di spostare le merci, soprattutto se voluminose, dalla modalità stradale a quella ferroviaria.

Anche il mercato dell'e-commerce necessita di essere posizionato in aree trasportisticamente idonee rispetto al bacino di servizio, in modo da minimizzare il numero di veicoli circolanti, tenuto conto del fatto che la prevalenza delle consegne interessa l'ambito urbano. Gli ambiti individuati potrebbero quindi essere delle soluzioni per questo settore oltre che per la logistica industriale.

Le modalità di gestione e la scelta dei sistemi di trasporto sostenibili, unitamente agli aspetti legati alla sostenibilità sociale andranno valutati costituendo criterio al fine del rilascio di una certificazione dedicata (green logistic) che attesti l'impegno concreto da parte dell'azienda per il raggiungimento di elevati standard ambientali e di qualità del lavoro. In particolare, la sostenibilità del lavoro va intesa quale fattore strategico che interseca le politiche per l'attrattività, lo sviluppo, la promozione e la qualità complessiva degli insediamenti produttivi. E' quindi opportuno valutare anche la sostenibilità sociale degli insediamenti, anche mediante la definizione in fase di attuazione del Piano di Protocolli di sito condivisi tra Istituzioni e Parti sociali, finalizzati alla qualificazione, sostenibilità e tutela occupazionale ed alla legalità, come elemento di valorizzazione degli ambiti a specializzazione logistica.

Macro-zone coinvolte. Gli ambiti proposti dal PULS ricadono nelle macro-zone di Bologna, Cintura, Pianura e Circondario Imolese per quanto la concentrazione delle attività logistiche e produttive interesserà tutti i Comuni, proprio al fine di evitare la frammentazione e la dispersione delle attività. Pertanto, tutti i Comuni e così le macro-zone sono coinvolte da questo intervento.

Criteri e modalità di attuazione. La determinazione degli ambiti logistici-produttivi è coerente con diversi criteri decisionali che sono sintetizzati in Tabella Errore. Nel documento non esiste testo dello stile specificato.-1, la cui funzionalità è quella di ridurre gli impatti negativi generati dall'attività di trasporto e guidare i nuovi insediamenti secondo una logica di specializzazione.

¹ Per trasporto aviocamionato si intende il trasporto di merci che viaggiano su strada con un documento di trasporto aereo (AWB). Questo regime di trasporto, di entità non marginale, è generalmente utilizzato in sostituzione dell'aereo su brevi tratte.

Tabella Errore. Nel documento non esiste testo dello stile specificato.-1 **Criteri e condizioni per la razionalizzazione degli insediamenti dei centri logistici**

Criterio	Condizioni
Localizzativo	<ul style="list-style-type: none"> • Nuovi insediamenti presso Interporto per merci che possono viaggiare su ferrovia. • Nuovi insediamenti negli ambiti dotati di casello autostradale e prossimi ai nodi di accesso al trasporto pubblico locale (per gli addetti) per le merci che utilizzano esclusivamente il trasporto su gomma. • Nuovi insediamenti presso l'aeroporto di Bologna per merci che utilizzano il trasporto aereo
Dimensionale	Superficie coperta pari ad almeno 5 mila metri quadrati per attività logistiche distributive
Funzionale	Insedimento logistico e distributivo (magazzini/depositi, e-commerce, corrieri espresso, spedizionieri)
Ambientale e sociale	Certificazione Green Logistics e sociale per la qualità del lavoro
Governance	Regione Emilia-Romagna, Città metropolitana di Bologna, Comuni e promozione di accordi di programma per l'insediamento

[...]