



Castel San Pietro
Terme



Castel Guelfo



ACCORDO di PROGRAMMA ex art. 59 della L.R. 24/2017 e smi

per recepire le indicazioni del PUMS e del PTM
sulla grande logistica specializzata nell'HUB metropolitano di San Carlo,
in attuazione dell'Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi del Nuovo Circondario Imolese
sottoscritto il 27/10/2014
come integrato con la modifica dell'Art. 4 in riferimento alla grande logistica
nel territorio del Circondario Imolese (sottoscritto il 29/4/2020)

tra

CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA

NUOVO CIRCONDARIO IMOLESE

COMUNE DI CASTEL SAN PIETRO TERME

COMUNE DI CASTEL GUELFO DI BOLOGNA

e tra le seguenti società

FIGURA 11 SRL
FAP INVESTMENTS SRL
Immobiliare Arca srl
IRGEN RE GROUP SRL

Sottoscritto il**2021**

L'anno 2020, il giorno i sottoscritti:

Il Sindaco Metropolitan Virgino Merola, in rappresentanza della Città Metropolitana di Bologna, (indicare atto che legittima la rappresentanza)

..... in rappresentanza del Nuovo Circondario Imolese ed in rappresentanza dei Comuni dello stesso non direttamente firmatari del presente Accordo, (atto che legittima la rappresentanza)

....., in rappresentanza del Comune di Castel Guelfo di Bologna, (atto che legittima la rappresentanza)

....., in rappresentanza del Comune di Castel San Pietro Terme, (atto che legittima la rappresentanza)

FIGURA 11 SRL, (per comparti Ca' Bianca 5 e Cà Bianca 7) rappresentato da Angelo Cordioli, nato a Valeggio sul Mincio (VR) il 15.12.1960, in qualità di Amministratore Unico della società FIGURA 11 srl, con sede legale in Milano, Corso Garibaldi n. 9, codice fiscale e partita IVA 05090870964 .

FAP INVESTMENTS SRL, (per comparto Cà Bianca 6) rappresentato da Faustino Ferrari, nato a Montichiari (BS) il 12.09.1938, in qualità di Presidente CDA della società FAP INVESTMENTS srl, con sede legale in San Zeno Naviglio (BS), Via Michelangelo Buonarroti 1, codice fiscale e partita IVA 02587070984.

Immobiliare Arca srl (per comparti San Paolo I e II) quale proprietaria delle aree, rappresentato da Armando Leonelli nato a a Guiglia (MO) il 12/06/1948 in qualità di legale rappresentante e liquidatore unico, Immobiliare Arca srl con sede legale in Forlì (FC) via Luciano Lama, 5 codice fiscale e Partita IVA 02458790405.

IRGEN RE GROUP SRL (per comparti San Paolo I e II) beneficiario e promittente acquirente, rappresentato dall'amministratore unico ing. Negri Corrado nato a Castellamare di Stabia (NA) il 20/08/1954 in qualità di amministratore unico della società IRGEN RE GROUP SRL, con sede legale in Milano via Chiossetto, 7 codice fiscale e partita IVA 09629480964

PREMESSO CHE

- il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) approvato dal Consiglio Metropolitan in data 27 novembre 2019 con atto n.54, oltre all'Interporto, identifica 4 ambiti produttivi sovracomunali di sviluppo vocati ad ospitare la grande logistica, in quanto direttamente serviti da un casello autostradale e da una stazione ferroviaria del SFM (Imola, San Carlo, Altedo, Martignone); tale nuovo assetto di previsione ha aggiornato per il Polo San Carlo l'inquadramento precedentemente dettato dal PTCP (Art. 12.11) che indicava come preferenziali per l'insediamento di funzioni logistiche di medie e grandi dimensioni le piattaforme esistenti adeguatamente infrastrutturale (polo funzionale dell'Interporto, lo scalo merci di Imola, il polo funzionale del CAAB, il polo funzionale del Centergross ed il polo funzionale dell'Aeroporto), ammettendo comunque al di fuori dalle piattaforme citate l'insediamento di logistica di medie e grandi dimensioni con carattere di eccezionalità nei soli casi di trasporti non orientabili verso l'intermodalità;
- l'Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi del Nuovo Circondario Imolese, sottoscritto in data 27/10/2014, in condivisione fra le amministrazioni coinvolte, prevedeva una limitazione alla localizzazione di strutture dedicate alla logistica di medie e grandi dimensioni (già ammesse dal punto di vista urbanistico) nella dimensione di 10.000mq di Superficie fondiaria (Sf), allo scopo di orientare quelle di dimensioni maggiori all'interno di piattaforme intermodali in modo da incentivare lo spostamento di merci su ferro;
- nel corso del 2020 è stata sottoscritta fra i comuni del Nuovo Circondario Imolese e la Città Metropolitana di Bologna una modifica dell'Art. 4 dell'Accordo sopra citato limitatamente alla funzione grande logistica specializzata, volto a recepire le indicazioni e strategie del PUMS, indicando la piena vocazione degli Ambiti Produttivi intercomunale di San Carlo e di Imola all'insediamento di funzioni logistiche di medie e grandi dimensioni maggiore di 10.000 mq;

- in data 31 gennaio 2020 la Conferenza Metropolitana ha dato formale avvio al procedimento di redazione del Piano Territoriale Metropolitan (PTM), che, ai sensi dell'art. 41 della LR 24/2017, ha specifiche competenze di pianificazione in relazione alle politiche di sviluppo degli insediamenti produttivi di rilievo sovracomunale, nonché alla definizione, attuazione e gestione della perequazione territoriale metropolitana; il PTM è poi stato adottato con Atto del Sindaco N° 42 del 23/12/2020 recependo i contenuti del PUMS ed indicando il Polo Produttivo di San Carlo come HUB metropolitano.
- in data 29.09.2020 si è resa operativa la modifica all'art. 4 dell'accordo territoriale per gli ambiti produttivi del Nuovo Circondario Imolese (sottoscritto il 27/10/2014) per *“recepire le indicazioni del PUMS/PULS in riferimento alla grande logistica e per definire politiche territoriali dell'ambito del Fossatone”, tra la Città metropolitana di Bologna, il Nuovo Circondario Imolese e i Comuni di Borgo Tossignano, Casalfiumanese, Castel del Rio, Castel Guelfo, Castel San Pietro Terme, Dozza, Fontanelice, Imola, Medicina e Mordano, ai sensi degli Artt. 58 LR 24/2017 e 9.1 del PTCP;*
Tale modifica, stante il prevalente interesse pubblico degli interventi, prescrive all'art. 4 Logistica: *“Per ogni comparto produttivo in cui siano ammesse quote di logistica, i Comuni interessati, i Comuni limitrofi nonché la Città Metropolitana di Bologna, con espliciti Accordi di Programma ai sensi dell'art. 59 della LR 24/2017 con le aziende interessate, formulano “piani complessivi di assetto” (effettuabili per stralci funzionali collegati ai vari interventi previsti) intesi a rendere sostenibile l'insieme degli interventi, ad assicurare maggiore qualità di APEA all'Ambito complessivo e a conformare gli interventi alla Green Logistic“*
- in data 24/3/2021 è stato istituito il tavolo tecnico per l'Accordo di Programma in oggetto;
- In data 12/5/2021 è stato approvato il PTM con Del. n. 16 del 12.05.2021 il quale prevede apposite disposizioni per gli “Hub metropolitani”, come nel caso in oggetto, e per gli ambiti produttivi di interesse metropolitano;
- Il PTM prevede, inoltre, all'art. 51 apposite disposizioni relative all'obbligo di corresponsione al Fondo Perequativo Metropolitan per tutti gli interventi di cui al comma 2 e pertanto, laddove ne ricorrano i presupposti, anche gli interventi relativi alle aree di cui al presente accordo (da attuarsi con successivi strumenti urbanistici in conformità con la LR 24/2017 e ss.mm.ii) saranno assoggettati alle disposizioni di cui sopra;
- In data 26/05/2021 è stato, inoltre, approvato con Del. n. 18 del 26.05.2021 il Regolamento per la gestione del Fondo Perequativo Metropolitan;

CONSTATATO CHE

- il settore della logistica ha assunto nel corso degli ultimi anni, una posizione sempre più rilevante nel sistema produttivo e nel mercato del lavoro italiano;
- l'emergenza COVID-19 ha evidenziato il ruolo strategico del trasporto delle merci e della logistica come driver insostituibile per il sostentamento in questa fase congiunturale (es. approvvigionamento alimentare e di prodotti sanitari);
- il settore della logistica nel nostro Paese è caratterizzato dal ricorso all'outsourcing mediante l'impiego di consorzi, cooperative e società di capitali di piccole dimensioni nei siti produttivi da parte delle società che forniscono servizi di logistica;
- è interesse delle parti promuovere ed avviare iniziative collaborative volte a potenziare la cornice di tutela dei lavoratori;
- scopo del presente Accordo di Programma (riferito all'Art. 59 della LR 24/2017), come esplicitato dall'Art. 4 innovato dell'Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi del Nuovo Circondario Imolese, è quello di condividere fra le amministrazioni coinvolte e le aziende **interessate un piano complessivo di assetto** del Polo Produttivo con individuazione degli interventi collegati agli insediamenti previsti;

CONSIDERATO CHE

In merito all'interesse pubblico della proposta di accordo in oggetto si specifica quanto segue:

1) la normativa di riferimento

L'evoluzione della normativa della Regione Emilia-Romagna, già a partire dalla metà degli anni '90, ha visto un incremento nell'utilizzo degli accordi di programma (Leggi Regionali: 6/1995 – 30/1996 – 19/1998 –

20/2000 – 14/2014 – 24/2017) con la chiara finalità di consentire alle Amministrazioni lo stimolo e il coordinamento di politiche territoriali, investimenti finanziari, attività amministrative e scelte operative necessarie ad un risultato di interesse comune (generale e pubblico), integrando l'azione della Pubblica Amministrazione e di soggetti privati con lo scopo di perseguire specifiche finalità pubbliche e, contemporaneamente, private di interesse generale.

2) gli indirizzi strategici

I presupposti identificativi del pubblico interesse di cui alla normativa regionale hanno trovato declinazione: -per il Comune di Castel San Pietro Terme - “DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE – DUP 2020 - APPROVAZIONE NOTA DI AGGIORNAMENTO”, che tra le linee strategiche dell'Amministrazione alla Missione 14 individua i programmi:

1.2 - Sviluppo economico e competitività – programma 1 – adeguamenti degli strumenti urbanistici normativi approvati alla legislazione regionale attualmente vigente in modo coordinato e sovracomunale, perseguendo gli obiettivi di sviluppo economico sostenibile e riduzione/saldo zero del consumo di suolo;

1-5 - Iniziare ad implementare un sistema di self-welfare interaziendale nell'Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata San Carlo che qualifichi e migliori i servizi per i lavoratori e le imprese (es. Trasporto Pubblico Locale, servizi per l'infanzia, servizi di ristorazione collettiva, servizi per il tempo libero).

1.6 - Potenziare la rete di relazioni e sinergie con Comuni limitrofi ed enti sovraordinati (Città Metropolitana; Regione) per coordinare, qualificare e raccordare proposte e azioni di lobbying territoriale nei confronti delle imprese e gruppi multinazionali e nazionali di investimento.

L'attuazione delle previsioni del Polo Produttivo San Carlo è inoltre elemento di pubblico interesse già contenuto nel PSC – Piano Strutturale Comunale, approvato dal Consiglio comunale con deliberazione N° 58 del 13/05/2016 che ha operato la scelta di riconoscere la vocazione di espansione, oltre che del POC – Piano Operativo Comunale, che nella formulazione approvata sempre dal Consiglio comunale con la delibera N° 34 del 21/03/2019, a seguito di manifestazioni di interesse, ha posto in concreta attuazione 2 dei 3 ambiti di previsione.

-Per il Comune di Castel Guelfo di Bologna all'interno dei contenuti della relativa NOTA DI AGGIORNAMENTO AL DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE (DUP) – PERIODO 2021-2023. (Delibera di CC N. 70 del 30/12/2020), analogamente l'attuazione delle previsioni dell'Hub metropolitano San Carlo è comune elemento intercomunale di pubblico interesse già contenuto nel Piano Strutturale Comunale (PSC) federato tra i Comuni del Nuovo Circondario Imolese.

Ad esplicitazione di tale pubblico interesse e dell'assunto strategico dell'area per il Comune di Castel Guelfo di Bologna, con Atto per l'attuazione di previsioni contenute nel PSC Vigente ai sensi dell'Art. 4 della Legge Regionale N. 24 del 21/12/2017 (Deliberazione di Consiglio Comunale N. 55 del 11/09/2019) si definiva che: *Gli ambiti oggetto del presente Accordo costituiscono una opportunità unica nel territorio del Comune, per i quali (al momento della Approvazione della Delibera citata) né la proprietà, né operatori da questa autorizzati avevano depositato Istanza formale di interesse all'attuazione dell'area;*

- *Valutata l'importanza che il PSC assegna a questa area per le potenzialità di sviluppo dell'Ambito produttivo sovracomunale “San Carlo”, l'Amministrazione Comunale, ai sensi dell'Art. 4 della LR 24/2017, intende promuovere per tali Ambiti la presentazione di proposte di Accordi Operativi da valutarsi sulla base del rispetto dei contenuti della relativa Scheda VIP di PSC, delle offerte avanzate nella proposta di Accordo e, trattandosi di Ambito sovracomunale di sviluppo, ai sensi della seconda parte del Comma 2 del citato Art. 4 della LR.*

3) specificità dell'intervento

Il contesto motivazionale e supportante, sia normativo che strategico, sopra descritto già di per sé consente di identificare l'Accordo come caratterizzato da un duplice interesse, di carattere privato, da un lato, e pubblico e generale, dall'altro.

Di seguito si elencano alcuni ulteriori elementi motivanti l'interesse pubblico alla realizzazione dell'intervento:

- l'elevato valore degli investimenti per la realizzazione dei Comparti produttivi Ca' Bianca 5, Ca' Bianca 6, Ca' Bianca 7 e San Paolo 1 e 2, a carico dei soggetti attuatori, Figura 11, Fap Investments, IRGENRE GROUP per opere ed interventi individuati e costitutivi del piano complessivo di assetto del Polo Produttivo;
- gli insediamenti consentiranno il completamento di opere pubbliche e dotazioni territoriali, collegate all'intera area della polarità produttiva "San Carlo", al fine di consentire, da un lato, l'insediamento delle attività proposte dai privati di ingente rilevanza occupazionale, economica e sociale per l'intero Nuovo Circondario Imolese in conformità alle scelte strategiche previste dal PUMS/PULS e dal PTM della Città Metropolitana di Bologna e, dall'altro, di conferire, oltre alla piena sostenibilità delle iniziative dei privati anche in relazione al pubblico interesse, una maggior qualificazione di APEA all'intera area "San Carlo", la caratterizzazione di Green Logistic delle nuove attività, una mobilità sostenibile delle persone e delle merci, il collegamento ciclopedonale dei capoluoghi Castel Guelfo e Castel San Pietro con la stessa area "San Carlo" e verso il capoluogo di Medicina. Le opere infrastrutturali previste assicureranno una funzionale connessione degli insediamenti logistici e andranno a migliorare e completare la connessione dell'intero ambito produttivo e terziario attraverso la realizzazione di nuove rotatorie e connessioni sia con la viabilità d'interesse regionale, con l'Autostrada A14 e con la stazione della SFM di Castel San Pietro Terme.
- La sostenibilità ambientale viene affermata attraverso il concetto dell'inserimento paesaggistico, alternativo a quello ordinario della mitigazione paesaggistica mediante diversi interventi desumibili dalla documentazione di progetto quali, a titolo esemplificativo, l'implementazione dei filari esistenti, riproposizione di sistemi poderali "a filare", l'integrazione di fitomassa nelle aiuole esistenti, l'inserimento di isole verdi intercalate nelle aree destinate a parcheggio atte a ridurre le isole di calore oltre che a rafforzare il corridoio verde di connessione sia ecologica che fruitiva rappresentato dal canale di Medicina, in aderenza alle previsioni del Progetto Ecologico del Polo Produttivo San Carlo promosso dalla Regione ER e dalla Provincia di Bologna nel 2005.
- Incremento occupazionale. I Comparti Produttivi produrranno incrementi occupazionali, stimati prudenzialmente in circa 815 risorse occupate (vedi studio trasportistico Tab.3.2).
- Ricaduta economica diretta. L'elevato ed inconfutabile valore degli investimenti diretti a carico delle imprese firmatarie per la realizzazione degli interventi, stimato in circa 580 MLN di Euro (387.000mq x 1.500€), originerà una immediata ricaduta economica positiva sul territorio in termini di commesse per servizi, lavori e prestazioni professionali.

VISTE:

- la Legge Regionale 21 dicembre 2017, n.24 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio" e smi;
- la Legge 7 agosto 1990, n. 241 "Nuove norme sul procedimento amministrativo" e smi;
- il D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali" e smi;
- Il PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, approvato dal Consiglio della Città Metropolitana di Bologna in data 27 Novembre 2019;
- Il PTM approvato con Del. n. 16 del 12.05.2021;
- Il Regolamento per la gestione del Fondo Perequativo Metropolitano approvato con Del. n. 18 del 26.05.2021;

**TUTTO CIO' PREMESSO, CONSTATATO E CONSIDERATO
le parti interessate, come in questa sede rappresentate**

TRA

Città metropolitana di Bologna, Nuovo Circondario Imolese, i Comuni di Castel Guelfo di Bologna, Castel San Pietro Terme e le società FIGURA 11 SRL, FAP INVESTMENTS SRL, Immobiliare Arca srl, IRGEN RE GROUP SRL...denominate d'ora in avanti "soggetti attuatori"

a conclusione delle procedure previste dalle vigenti normative convengono e sottoscrivono il seguente

ACCORDO DI PROGRAMMA

ART. 1 – Premesse

Le premesse e gli allegati fanno parte integrante del presente accordo di programma e costituiscono i presupposti su cui si fonda il consenso delle parti.

ART. 2 – Oggetto e contenuti ed effetti dell'Accordo

- a) Il presente accordo è finalizzato a definire e disciplinare l'insieme degli interventi ed azioni associate all'insediamento di grande logistica nell'ambito produttivo HUB San Carlo, funzionali agli obiettivi di sviluppo sostenibile del tessuto produttivo che insiste sul medesimo, conformando gli interventi alla Green Logistics e di infrastrutturazione dell'area, oltre che della tutela dei lavoratori.
- b) Tali interventi si qualificano come opere pubbliche di interesse strategico sovracomunale, rispetto alle quali la Città Metropolitana vigila sul tempestivo svolgimento delle fasi di realizzazione, con possibilità di esercitare poteri sostitutivi al fine di rispettare la tempistica prevista. Peraltro, gli interventi nell'ambito San Carlo assumono rilievo per il rilancio economico e occupazionale dei territori comunali contermini.
- c) In particolare, gli stessi rispondono a quanto richiesto dal Piano Urbano della Mobilità e Logistica Sostenibile (PUMS, PULS) relativamente alla mobilità sostenibile delle merci per la logistica industriale e che prevede per la sostenibilità servizi minimi agli addetti che devono essere collegati attraverso una rete ciclabile al TPM e al centro abitato più vicino.
- d) Il presente accordo regola in particolare le modalità di esecuzione degli interventi previsti da parte di ciascun soggetto contraente, richiamando, integrando e allineandosi agli impegni ed alle tempistiche dettate dalle singole convenzioni urbanistiche attuative di PUA in coerenza con il Cronoprogramma, il controllo dell'attuazione di essi, la verifica del rispetto delle condizioni fissate.
- e) Costituiscono parte integrante dell'accordo i seguenti Allegati:
- Masterplan complessivo del Polo Produttivo San Carlo in cui sono evidenziati gli interventi condivisi relativi alle infrastrutture viarie interessate da nuove rotatorie, ciclabili e interventi di forestazione (ALLEGATO 1) ;
 - Riqualificazione ambientale dell'ambito San Carlo (ALLEGATO 2);
 - Rete ciclabile strategica, integrativa e di connessione e stima dei costi (ALLEGATO 3);
 - Schema delle infrastrutture viarie di interesse sovracomunale e stima dei costi (ALLEGATO 4)
 - Schema della rete del TPM (ALLEGATO 5)
 - QUADRO ECONOMICO e Riparto delle opere (ALLEGATO 6)
 - Cronoprogramma (ALLEGATO 7)
 - Relazione Trasportistica (ALLEGATO 8)
- f) Relativamente agli interventi di cui agli ALLEGATI 1-7 i soggetti sottoscrittori condividono di suddividere gli interventi in essi contenuti in rapporto alla superficie utile dei comparti da attuare (Ca' Bianca 5, Ca' Bianca 6, Ca' Bianca 7, San Paolo 1 e 2) e tenendo anche conto in via equitativa dei diritti e degli impegni derivanti dalle convenzioni o dagli accordi derivanti dalle procedure, dalle convenzioni e dagli Accordi Operativi in atto, al fine di coordinare in modo sistemico la suddivisione delle opere da realizzare e dell'onere economico;
- g) Relativamente al trasporto pubblico/collettivo per gli addetti (ALLEGATO 5)
1. Il soggetto attuatore si obbliga ad attivare un servizio di trasporto pubblico di linea ordinaria/collettivo sulla tratta "Centro Castel San Pietro T. - Stazione SFM Castel San Pietro T. - Centro Castel Guelfo" funzionale a servire gli insediamenti logistici che si insedieranno nell'Hub di cui al presente Accordo di Programma, servizio condizionante la realizzazione dei predetti insediamenti logistici.

2. Il servizio di trasporto pubblico sarà realizzato e finanziato a regime anche attraverso l'acquisto da parte dei soggetti attuatori di abbonamenti annuali al trasporto pubblico per tutti gli addetti che operano effettivamente all'interno dei magazzini logistici di Cà Bianca 5, 6 e 7 nonché San Paolo I e II, da intendere come benefit aziendale, per incentivare l'uso del trasporto pubblico, migliorare il benessere del dipendente e aumentare il reddito spendibile degli addetti, anche in attuazione del Patto per il lavoro sottoscritto che prevede misure di sostegno al lavoro e al lavoratore.
I soggetti attuatori si obbligano altresì a trasferire tale impegno anche in capo ai successivi aventi causa e/o comunque utilizzatori a qualsivoglia titolo del magazzino logistico.
In attesa della definizione del Servizio di Trasporto Pubblico con gli Enti competenti, sarà possibile attivare **in forma transitoria** un trasporto collettivo con le caratteristiche rispondenti al servizio da erogare; in tal caso i soggetti attuatori si impegnano a sostenere i costi di attivazione ed esercizio di detto servizio trasferendo ai successivi aventi causa l'obbligo e l'onere di mantenimento gestione del medesimo.
 3. Il servizio di trasporto pubblico di linea ordinaria/collettivo dovrà essere garantito ed erogato in funzione delle esigenze sia dei Comuni interessati (Castel San Pietro Terme e Castel Guelfo) sia degli orari di entrata e uscita degli addetti alla logistica (Cà Bianca 5, Cà Bianca 6, Cà Bianca 7, San Paolo I e San Paolo II), assicurando corse indicativamente ogni 60' (sessanta minuti) nelle ore di punta (III° livello potenziato del PUMS).
 4. Il servizio di trasporto pubblico di linea ordinaria/collettivo dovrà essere necessariamente attivato, nei termini suindicati, contestualmente all'insediamento della prima attività logistica nell'Hub in quanto già direttamente funzionale alla presenza dei relativi addetti, a tal fine il servizio sarà da attivare in relazione al deposito della Segnalazione Certificata di Conformità Edilizia ed Agibilità relativa al completamento del primo insediamento logistico;
l'attivazione del servizio avverrà tramite l'utilizzo di quota dedicata del contributo di sostenibilità, determinata in complessivi € 480.000, così come versato ai Comuni dai soggetti attuatori degli insediamenti di Cà Bianca 5, Cà Bianca 6, Cà Bianca 7, San Paolo I e San Paolo II;
I soggetti attuatori si obbligano altresì a prestare, all'atto del rilascio di ogni titolo edilizio occorrente per la realizzazione dei magazzini logistici, apposita fidejussione per un importo idoneo a garantire la copertura dell'acquisto per almeno **tre anni** degli abbonamenti al trasporto pubblico di linea ordinaria per ognuno degli addetti ivi previsti, o per il mantenimento in esercizio della linea di trasporto collettivo. Tali garanzie fidejussorie, i cui importi saranno successivamente ed esattamente determinati nell'ambito dei procedimenti volti al rilascio dei permessi di costruire in relazione alla quota corrispondente ad ogni intervento e al costo degli abbonamenti, dovranno essere rilasciati da primarie compagnie bancarie o assicurative a favore dei Comuni interessati. Tali garanzie fidejussorie dovranno essere altresì prestate a prima richiesta, prevedere la rinuncia esplicita al beneficio della preventiva escussione del debitore principale e non trovando applicazione l'art. 1944, secondo comma, c.c. Le garanzie potranno essere poi ridotte proporzionalmente in corso di funzionamento del servizio.
 5. Laddove le risorse disponibili e garantite nella prima fase per l'attivazione del servizio non consentano di modulare lo stesso con il programma di esercizio ottimale, lo stesso vedrà una rimodulazione atta a garantirne l'avvio, da concordare con i Comuni e la Città Metropolitana;
- h) Le Amministrazioni comunali di Castel San Pietro Terme e Castelguelfo e la Città metropolitana si impegnano ad attivare il coinvolgimento per l'attivazione del servizio di trasporto pubblico/collettivo anche le aziende già insediate nel polo produttivo, allo scopo di allargare anche agli addetti insediati la possibilità di fruizione del medesimo;
- i) Le Amministrazioni comunali di Castel San Pietro Terme e Castelguelfo, nell'ambito del progetto europeo EUCF già attivato, individueranno forme di mobilità sostenibile locale e promuoveranno il coinvolgimento di tutti gli operatori disponibili ad interagire sull'attuazione degli interventi.
- j) Il presente accordo avrà i seguenti EFFETTI:

- approvazione dell'elenco delle opere di infrastrutturazione contenute negli ALLEGATI 1-4 e di urbanizzazione ad esso connesse, nonché le relative stime dei costi (Quadro economico ALLEGATO 6);
 - approvazione degli impegni collegati all'attivazione del TPM come descritti al punto g) del presente articolo, condizionante l'attivazione di interventi logistici nell' HUB (ALLEGATO 5);
 - definizione delle opere a carico dei diversi attuatori/comparti logistici Cà Bianca 5, 6, 7, SPaolo 1 e 2 (Quadro economico ALLEGATO 6);
 - approvazione del Cronoprogramma (allegato 7);
 - con successivi atti, nello specifico il rilascio dei titoli abilitativi, si procederà alla progettazione definitiva ed esecutiva oltre che all'esecuzione delle opere di urbanizzazione e/o dotazioni territoriali, nei modi e tempi dettati dalle singole convenzioni attuative nonché al rilascio da parte dei Comuni territorialmente competenti dei titoli abilitativi per eseguire concretamente gli interventi progettati.
 - Le suddette convenzioni attuative dovranno prevedere meccanismi sostitutivi della Amministrazioni in caso di inadempienza dei soggetti privati, intervenendo direttamente tramite escussione delle garanzie fideiussorie ed operando successivamente nel pieno rispetto del D.lgs. 50/2016 con procedimenti di opere pubbliche;
- k) Successivamente al presente accordo i Comuni dovranno sottoscrivere una convenzione con la Città Metropolitana - Servizio Viabilità per la realizzazione di tutte le opere pubbliche previste sulle strade di competenza metropolitana;
- l) In ordine all'attivazione e conclusione di eventuali procedure espropriative, nel caso i progetti degli interventi individuino tale necessità, le stesse saranno di competenza tecnica e amministrativa dei soggetti titolari delle infrastrutture coinvolte, secondo le modalità condivise in sede di convenzione di cui al punto k);
- m) gli interventi di rigenerazione ambientale e il completamento della rete ciclabile territoriale soddisfa quanto richiesto all'art. 5.2 comma 5 del PTM in merito al miglioramento della qualità insediativa e dei livelli di sostenibilità e resilienza, aumentando l'attrattività e competitività del sistema territoriale.

ART. 3 – Opere e Programmi degli interventi

I soggetti sottoscrittori si impegnano, ciascuno per quanto riguarda la propria competenza, e con le modalità individuate nel presente accordo, ad assicurare la realizzazione degli interventi descritti nel presente Accordo e suoi allegati. Il Quadro Economico (allegato 6 al presente Accordo) costituisce riferimento per il finanziamento di tutte le opere e servizi di seguito descritti; eventuali modifiche o riutilizzo di risparmi dovranno essere condivisi in sede di collegio di vigilanza del presente atto.

Le parti condividono di confermare nell'ambito del Polo San Carlo (ricadente nei comuni di Castel San Pietro Terme e Castel Guelfo) gli interventi previsti negli ALLEGATI 1-7 (effettuabili per stralci funzionali) per ogni comparto produttivo in cui siano ammesse quote di logistica, nonché di finanziare il TPM nelle modalità descritte al punto g) dell'art.2).

Resta inteso che le opere di cui al presente accordo verranno realizzate a carico dei soggetti attuatori nel rispetto delle disposizioni normative vigenti ai sensi del DPR 380/2001 e del D.Lgs. 50/2016 e ss.mm e integrazioni.

3.1 OPERE RELATIVE ALLA VIABILITA' (ALLEGATO 4)

L'analisi della sostenibilità della rete stradale è stata raggiunta attraverso uno specifico studio trasportistico che ha valutato la tipologia delle merci movimentate e l'incremento di veicoli sulla rete (in modo da avere una valutazione complessiva di tutti i flussi reali e stimati nell'intero ambito), l'adeguatezza delle infrastrutture viarie in riferimento ai nuovi carichi generati dall'attività (percorsi principali, tipologie mezzi, numero, frequenza...).

Si condividono i seguenti interventi di valore sovraordinato:

1. CSP A4- Rotatoria Casello A14 /San Carlo SP 19
2. CSP A5- Rotatoria via Emilia / San Carlo SP 19

3. CSP A1- Rotatoria Poggio / SP 31
4. CSP - Verifiche statiche ponte via San Biagio/A14
5. CG -A3- Rotatoria via Industria / SP 31

3.2 OPERE RELATIVE ALLA VIABILITA' CICLABILE (ALLEGATO 3)

Si condividono i seguenti interventi di valore sovraordinato:

1. *Dorsale San Carlo: dalla Stazione SFM di Castel San Pietro Terme – all'Hub metropolitano San Carlo (rotatoria Cà Bianca) TRATTO A-E;*
2. *Ponte ciclopedonale ed emergenziale a scavalco dell'autostrada A 14;*
3. *Ciclabile casa-lavoro (interna ovest): via Cà Bianca, via San Biagio, via Maestri del Lavoro, via degli Artigiani TRATTA E-M-L-O;*
4. *Ciclabile casa-lavoro (interna est): via H. Ford , via del Commercio, della Concia, via Fornace, via dell'Artigiano, ponte ciclabile sul Canale di Medicina, TRATTA E-F-G-H- H1- I, Cà Bianca 6;*
5. *Dorsale SP 31: da via dell'Artigianato – a Loc. Via Larga di Castel Guelfo;*
6. *Dorsale SP 31: da comparto Cà Bianca 5 – a via dell'Artigianato TRATTA O-I;*
7. *Ciclabile Rete Strategica di collegamento tra l'HUB e il comune di Medicina¹*

3.3 SOSTENIBILITA' AMBIENTALE (ALLEGATO 2)

Il tema relativo alle dotazioni ambientali è finalizzato a ridurre le isole di calore, aumentare la superficie permeabile dell'ambito e la fitomassa forestale, oltre alle opere/azioni che il proponente dovrà attuare a proprio carico al fine di rendere l'intervento sostenibile in particolar modo in merito all'inserimento paesaggistico dei nuovi volumi, attraverso l'individuazione di cortine arboree arbustive sui bordi dell'insediamento, la collocazione degli standard ecologici in funzione alla rete ecologica e/o alle emergenze ambientali eventualmente presenti.

L'inserimento paesaggistico e le dotazioni di verde presenti nel polo generati dalla pianificazione delle precedenti fasi attuative dei diversi comparti attraverso PUA o PP hanno generato assi viari contraddistinti da stecche di parcheggio delimitati a terra dalla segnaletica orizzontale e con modeste dotazioni a verde o addirittura assenti. Il Canale di Medicina che delimita nord sud l'intero polo produttivo è stato oggetto di studio di riqualificazione a cura della RER e della CM in materia di verde, forestazione e di percorso pedonale e ciclo-turistico (*Progetto San Carlo*).

Per quanto riguarda questo tema sono stati individuate le seguenti quattro tipologie di interventi, come meglio descritte e specificate nell'ALLEGATO 2 per un totale di 756.500€:

1. PARCHEGGI ALBERATI isole verdi (di dimensioni corrispondenti a un posto auto) da ricavarsi nei parcheggi esistenti degli assi stradali identificati come prioritari, con previsione di 1 albero ogni 4 posti auto esistenti (sulla base di quanto già realizzato sulla via del Commercio, fronte outlet);
2. INTEGRAZIONE ALBERATURE piantumazione di nuove alberature in corrispondenza di aiuole e spazi verdi esistenti
3. RIQUALIFICAZIONE VIALI ALBERATI esistenti allargando le aiuole alla base delle piante, rifacendo i cordoli di contenimento, inserendo l'irrigazione automatica e integrando/sostituendo nuove alberature;
4. FORESTAZIONE DEL CANALE DI MEDICINA.

3.4 SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO PER GLI ADDETTI (ALLEGATO 5)

L'allegato 5 disegna un possibile itinerario del TPM a servizio dei poli logistici dell'ambito San Carlo, che verrà meglio definito in sede attuativa con gli Enti competenti. Il servizio dovrà coprire la tratta Centro CSPietro, Stazione di CSPietro, Ambito produttivo San Carlo e centro CGuelfo.

Come descritto al punto g) dell'art. 2:

1. Il soggetto attuatore si obbliga ad attivare un servizio di trasporto pubblico di linea ordinaria/collettivo sulla tratta "Centro Castel San Pietro T. - Stazione SFM Castel San Pietro T. - Centro Castel Guelfo" funzionale a servire gli insediamenti logistici che si insedieranno nell'Hub di

¹ come da studio di prefattibilità elaborato dal Comune di Medicina

cui al presente Accordo di Programma, servizio condizionante la realizzazione dei predetti insediamenti logistici.

2. Il servizio di trasporto pubblico dovrà essere realizzato e finanziato a regime attraverso l'acquisto da parte dei soggetti attuatori di abbonamenti annuali al trasporto pubblico per tutti gli addetti che operano effettivamente all'interno dei magazzini logistici di Cà Bianca 5, 6 e 7 nonché San Paolo I e II. I soggetti attuatori si obbligano altresì a trasferire tale impegno anche in capo ai successivi aventi causa e/o comunque utilizzatori a qualsivoglia titolo del magazzino logistico. In attesa della definizione del Servizio di Trasporto Pubblico con gli Enti competenti sarà possibile attivare in forma transitoria un trasporto collettivo con le caratteristiche rispondenti al servizio da erogare, in tal caso i soggetti attuatori si impegnano a sostenere i costi di attivazione ed esercizio del servizio trasferendo ai successivi aventi causa l'obbligo e l'onere di mantenimento gestione del medesimo.
3. Il servizio di trasporto pubblico di linea ordinaria/collettivo dovrà essere garantito ed erogato in funzione delle esigenze sia dei Comuni interessati (Castel San Pietro Terme e Castel Guelfo) sia degli orari di entrata e uscita degli addetti alla logistica (Cà Bianca 5, Cà Bianca 6, Cà Bianca 7, San Paolo I e San Paolo II), assicurando corse indicativamente ogni 60' (sessanta minuti) nelle ore di punta (III° livello potenziato del PUMS).
4. Il servizio di trasporto pubblico di linea ordinaria/collettivo dovrà essere necessariamente attivato, nei termini suindicati, contestualmente all'insediamento della prima attività logistica nell'Hub in quanto già direttamente funzionale alla presenza dei relativi addetti, a tal fine il servizio sarà da attivare in relazione al deposito della Segnalazione Certificata di Conformità Edilizia ed Agibilità relativa al completamento del primo insediamento logistico;
l'attivazione del servizio avverrà tramite l'utilizzo di quota dedicata del contributo di sostenibilità, determinata in complessivi € 480.000, così come versato ai Comuni dai soggetti attuatori degli insediamenti di Cà Bianca 5, Cà Bianca 6, Cà Bianca 7, San Paolo I e San Paolo II;
I soggetti attuatori si obbligano altresì a prestare, all'atto del rilascio di ogni titolo edilizio occorrente per la realizzazione dei magazzini logistici, apposita fidejussione per un importo idoneo a garantire la copertura dell'acquisto per almeno **tre anni** degli abbonamenti al trasporto pubblico di linea ordinaria per ognuno degli addetti ivi previsti, o per il mantenimento in esercizio della linea di trasporto collettivo. Tali garanzie fidejussorie, i cui importi saranno successivamente ed esattamente determinati nell'ambito dei procedimenti volti al rilascio dei permessi di costruire in relazione alla quota corrispondente ad ogni intervento e al costo degli abbonamenti, dovranno essere rilasciati da primarie compagnie bancarie o assicurative a favore dei Comuni interessati. Tali garanzie fidejussorie dovranno essere altresì prestate a prima richiesta, prevedere la rinuncia esplicita al beneficio della preventiva escussione del debitore principale e non trovando applicazione l'art. 1944, secondo comma, c.c. Le garanzie potranno essere poi ridotte proporzionalmente in corso di funzionamento del servizio.
5. Laddove le risorse disponibili e garantite nella prima fase per l'attivazione del servizio non consentano di modulare lo stesso con il programma di esercizio ottimale, lo stesso vedrà una rimodulazione atta a garantirne l'avvio, da concordare con i Comuni e la Città Metropolitana;

3.5 OPERE EXTRACOMPARTO CASTEL GUELFO

In conformità con l'art. 50 del PTM per gli insediamenti produttivi e i contesti territoriali in cui si inseriscono, oltre miglioramento della qualità insediativa e dei livelli di sostenibilità, si prevedono azioni volte alla rigenerazione per accrescere l'attrattività e la competitività del sistema territoriale come di seguito descritte: Rigenerazione degli spazi interni al Palazzo Malvezzi – Hercolani

Ad est dell'ambito produttivo sovracomunale è previsto l'intervento di rigenerazione di spazi interni al palazzo storico Malvezzi-Hercolani, destinati a centro servizi alle imprese (gestore APEA).

L'intervento di rigenerazione, nel palazzo del municipio del comune di Castel Guelfo sarà realizzato a totale carico del soggetto attuatore dei comparti San Paolo I e II nel rispetto della normativa vigente in materia. Il costo dell'intervento è stimato in euro 470.000€ e sarà facilmente raggiungibile attraverso la nuova pista ciclabile di progetto che verrà realizzata in accosto alla via Colunga a carico dell'attuatore dei comparti San Paolo I e II.

Riqualificazione della via Brina

La riqualificazione della via Brina è finalizzata a definire un nuovo accesso sia al parco pubblico del canale di Medicina che ai comparti di S. Paolo e Cà Bianca 6 definendo in tal modo una strada di servizio/emergenza. L'importo stimato per tale intervento ammonta a 230.000€.

ART. 4 – Quadro Economico, ripartizione delle opere (ALLEGATO 6) e Cronoprogramma (ALLEGATO 7)

Relativamente agli interventi infrastrutturali previsti (ALLEGATI 1-4) i soggetti sottoscrittori condividono di suddividere gli interventi relativi all'ambito in rapporto alla superficie utile dei comparti da attuare (Ca' Bianca 5, Ca' Bianca 6, Ca' Bianca 7, San Paolo 1 e 2) e tenendo anche conto in via equitativa dei diritti e degli impegni derivanti dalle convenzioni o dagli accordi derivanti dalle procedure, dalle convenzioni e dagli Accordi Operativi in atto, al fine di coordinare in modo sistemico la suddivisione delle opere da realizzare e dell'onere economico;

Le ripartizioni individuate sono dettagliatamente descritte nel QUADRO ECONOMICO allegato a cui si rimanda.

Il Quadro Economico (ALLEGATO 6) costituisce riferimento per il finanziamento delle opere e servizi di seguito descritti, eventuali modifiche o riutilizzo di risparmi dovranno essere condivisi in sede di collegio di vigilanza del presente atto.

In particolare si chiarisce che le opere ivi contenute sono comprensive di ogni onere per la progettazione, anche esecutiva, direzione lavori e realizzazione, comprensive di ogni onere, anche fiscale, contributo per allacciamento anche nei confronti di Enti, Aziende erogatrici o Privati attuatori sarà a totale cura e spese del soggetto attuatore. Sono compresi gli oneri di esproprio per pubblica utilità, con l'eccezione delle sole procedure di esproprio relative alle strade metropolitane che verranno gestiti secondo la convenzione specifica da sottoscrivere tra il competente servizio della CM e i due comuni interessati (vedi art. 2 punto k). La direzione dei lavori di esecuzione delle opere di urbanizzazione sarà affidata, nel rispetto della normativa in materia, a tecnici incaricati dai Soggetti Attuatori e sotto l'alta sorveglianza effettuata a discrezione e cura degli uffici tecnici comunali.

Il Coordinamento delle opere pubbliche, di quelle private, i tempi e le relative garanzie troveranno disciplina nelle convenzioni urbanistiche attuative, che saranno a corredo dei successivi Piani Urbanistici o degli Accordi Operativi attuativi in coerenza con il Cronoprogramma (ALLEGATO 7).

Le opere di cui all'art. 3 verranno attuate con successivi atti e procedure, nel rispetto della normativa in materia, per tale ragione dovrà essere posta a carico dei Comparti logistici di cui al presente accordo la progettazione definitiva ed esecutiva oltre che all'esecuzione di tutte le opere di cui al presente Accordo di Programma comprensive delle opere di urbanizzazione interne al comparto e delle dotazioni ambientali condivise, nei modi e tempi dettati dalle singole convenzioni attuative in coerenza con il Cronoprogramma. Sarà a carico dei Comuni territorialmente competenti il rilascio dei titoli abilitativi necessari all'esecuzione degli interventi.

Il Quadro Economico definisce inoltre l'importo che i comuni devono accantonare per il finanziamento del Trasporto Pubblico (oltre all'impegno da parte dei soggetti attuatori all'acquisto degli abbonamenti, come descritto all'art. 3.4).

Si conviene che la valutazione di eventuali risparmi derivanti dalla realizzazione delle opere previste², in coordinamento con la Città Metropolitana di Bologna e il Nuovo Circondario Imolese, sarà demandate al Collegio di Vigilanza che potrà disporre, a titolo esemplificato, di destinarli anche al finanziamento di ulteriori

² Modalità di determinazione dei risparmi: i Comuni accertano, salvo conguaglio fino all'ammontare dell'onere dovuto, l'effettiva spesa sostenuta dal soggetto attuatore sulla base di specifica rendicontazione dei costi sostenuti. In caso di impresa esecutrice coincidente con il soggetto attuatore dovranno essere documentati i costi di produzione edilizia sostenuti. I Comuni definiscono le modalità di rendicontazione e la documentazione di spesa che dovrà essere allegata a fine lavori. In merito alla modalità di rendicontazione delle spese sostenute per la realizzazione a scomputo delle opere, la rendicontazione finale delle spese sostenute sarà attuata mediante la presentazione di copia dei documenti contabili predisposti dal direttore dei lavori ed in particolare del conto finale dei lavori accompagnato dalle fatture quietanzate.

opere di miglioramento dell'accessibilità e della mobilità sostenibile dell'Hub Produttivo San Carlo (come, ad esempio, la ciclabile verso la Frazione di Poggio Grande o quella sulla via Emilia). I Comuni interessati, il Nuovo Circondario Imolese e la Città Metropolitana di Bologna possono assicurare questi ed ulteriori interventi di perequazione territoriale del NCI anche mediante propri finanziamenti o contributi.

ART. 5 - Altri impegni dei soggetti sottoscrittori

La Città Metropolitana e i Comuni di Castel Guelfo di Bologna e di Castel San Pietro Terme si impegnano, nello svolgimento delle attività di propria competenza:

- a garantire la pianificazione territoriale e urbanistica integrata degli insediamenti logistici di cui al presente accordo anche con le misure per la mobilità sostenibile;
- ad utilizzare forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento, con il ricorso in particolare agli strumenti di semplificazione dell'attività amministrativa e di snellimento dei procedimenti di decisione e controllo previsti dalla normativa vigente;
- a rimuovere ogni ostacolo procedurale ad esso imputabile, in ogni fase procedimentale di realizzazione degli interventi e di attuazione degli impegni assunti;
- a farsi carico, ove necessario e nell'ambito delle reciproche competenze dell'espletamento delle procedure espropriative o di acquisizione bonaria delle aree oggetto di interventi extra comparto, oltre a garantire la piena disponibilità delle stesse;
- a definire ed attuare il progetto di implementazione del trasporto pubblico di linea ordinaria / collettivo sulla tratta SFM Castel San Pietro – Centro abitato – polo produttivo di San Carlo - Centro abitato di Castelguelfo secondo le modalità condivise all'art. 2 punto g) e 3.4;

I soggetti attuatori si impegnano:

- a progettare e realizzare a propria cura e spese, le opere di cui al presente Accordo, con particolare riferimento all'Allegato 6. Resta inteso che tali opere dovranno essere progettate e realizzate indipendentemente da eventuali variazioni economiche derivanti dalle successive fasi progettuali (definitivo-esecutivo) e che l'utilizzo di eventuali economie/risparmi riscontrate a seguito della realizzazione delle stesse sarà valutato dal collegio di vigilanza;
- promuovere l'avvio dei lavori relativi alle opere previste nel presente Accordo di Programma in coerenza con il Cronoprogramma allegato e le convenzioni sottoscritte, restando inteso che a carico del soggetto attuatore non decorrono responsabilità per ritardi dovuti od occasionati dalla mancata disponibilità delle aree per mancato perfezionamento, per qualsiasi motivo, delle procedure di esproprio per pubblica utilità, di competenza procedurale della pubblica amministrazione;
- a rispettare nell'attuazione degli interventi il Cronoprogramma – priorità dei lavori segnalando tempestivamente gli eventuali ritardi, criticità;
- ad inviare ai Comuni territorialmente competenti, con cadenza semestrale, un rapporto di monitoraggio;
- a trasferire tutti gli impegni di cui al presente Accordo di programma in capo a eventuali successivi aventi causa (anche con riferimento agli impegni assunti dal soggetto attuatore di cui all'art. 2 lettera g)
- a trasferire agli operatori di logistica che si insedieranno nell'ambito San Carlo i seguenti impegni:
 - a trasferire l'impegno all'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico per tutti gli addetti che operano effettivamente all'interno dei magazzini logistici di Cà Bianca 5, 6 e 7 nonché San Paolo I e II, anche in capo ai successivi aventi causa e/o comunque utilizzatori a qualsivoglia titolo del magazzino logistico (come descritto all'art. 2 g) e all'art.3.4);
 - all'attuazione di politiche aziendali qualificanti la Green Logistic come definita al punto 2 del Glossario del PTM;
 - all'incremento della formazione professionale di tutti gli attori della filiera per le nuove competenze richieste dalla digitalizzazione della logistica;
 - alla promozione ed incentivazione all'utilizzo di veicoli commerciali ecologici;
 - ad assicurare che il ricorso al sistema dell'esternalizzazione dei servizi relativi alla logistica sia effettivamente necessitato da esigenze produttive e di organizzazione aziendale;
 - a prevedere lo studio di nuove formule di contratto di appalto di servizi nel quale siano previsti da parte degli operatori di logistica momenti di verifica, comunicazione e confronto con i committenti in modo periodico e sistematico;

- tener conto degli obiettivi per l'area metropolitana delineati nel quadro della programmazione strategica, della pianificazione territoriale, nei Patti metropolitano e regionale per il lavoro, e delle azioni condivise in materia di sviluppo economico e del lavoro anche con riferimento ai traguardi coerenti con l'Agenda 2030 e la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, e all'orientamento a valorizzare le previsioni di investimento ed, in senso più ampio, il rilancio del sistema produttivo e sociale del territorio. È impegno dei soggetti sottoscrittori del presente Accordo, e dei loro aventi causa, ciascuno per i propri ruoli e competenze, aderire e promuovere fattivamente un'Intesa per individuare, condividere e valorizzare azioni finalizzate ad orientare alla qualificazione, sviluppo e sostenibilità dell'occupazione;
- al rispetto del CCNL Logistica;
- a prevedere clausole in seno ai contratti di appalto dei servizi di logistica, fra cui la clausola sociale per quei CCNL che ne prevedono l'utilizzo, da adottarsi esclusivamente come da disposizioni di legge e di CCNL, a tutela della salvaguardia occupazionale in caso di risoluzione del contratto di appalto.

Si chiarisce che gli impegni relativi alla realizzazione delle opere a carico dei soggetti attuatori degli interventi, decorreranno dalla sottoscrizione delle relative convenzioni attuative che ne regoleranno le modalità e le tempistiche di attuazione in coerenza con la LR 24/2017 e con i contenuti del presente accordo. Resta fermo il rispetto delle disposizioni derivanti dalla normativa edilizia relativamente al rilascio/perfezionamento dei Titoli abilitativi e della loro efficacia per quanto previsto dalla normativa vigente.

ART. 6 - Garanzie fideiussorie

In sede di sottoscrizione delle singole convenzioni urbanistiche di PUA o altro strumento urbanistico finalizzato all'attuazione verranno, dai soggetti attuatori degli interventi previsti, prestate singole garanzie fideiussorie, a prima richiesta, bancarie o assicurative, presso primarie compagnie operanti in Italia, per l'ammontare complessivo così come determinato nell'allegato 6 al presente Accordo (da aggiornare sulla base dei dati derivanti dalla progettazione definitiva delle opere) corrispondente al 110% dell'importo complessivo dei lavori e dei servizi condivisi, si dovrà inoltre prevedere la rinuncia esplicita al beneficio della preventiva escussione del debitore principale e non trovando applicazione l'art. 1944, secondo comma. Le garanzie potranno essere poi ridotte proporzionalmente in corso di funzionamento del servizio.

La disciplina dettagliata della liberazione dagli impegni fideiussori è rinviata a tale fase attuativa.

ART. 7 - Impegno alla diligenza

Fermo restando quanto regolato con il presente Accordo, nonché nel rispetto delle norme e dei regolamenti di settore vigenti, i soggetti sottoscrittori sono reciprocamente impegnati, in ogni caso, ad assolvere alle attività di propria competenza e a quelle scaturenti dalle esigenze di coordinamento con la massima diligenza e tempestività, al fine di assicurare l'efficienza del procedimento concordato per la compiuta realizzazione dell'obiettivo e dell'oggetto indicato all'art.2. In tal senso, i soggetti sottoscrittori sono impegnati, ove occorra, anche su specifica richiesta del Collegio di Vigilanza, a dare alle strutture di rispettivo riferimento le opportune disposizioni e direttive nel rispetto delle tempistiche dettate dal presente Accordo di programma.

ART. 8 – Decorrenza, durata e modifiche all'Accordo di Programma

Il presente Accordo decorre dalla data di pubblicazione sul BURERT dell'avviso dell'avvenuta conclusione dell'accordo stesso.

Il presente Accordo resterà efficace fino al completo adempimento di tutte le obbligazioni previste dall'Accordo stesso e dalle sue eventuali integrazioni e/o modificazioni e comunque per non oltre 10 anni.

L'eventuale proroga dei termini pattuiti nel presente Accordo e nel cronoprogramma di dettaglio, sarà valutata dal Collegio di Vigilanza di cui all'art. 9, su richiesta del soggetto interessato.

Eventuali modifiche non sostanziali al presente Accordo e che non incidono in modo significativo sul suo contenuto sono valutate con determinazione del Collegio di Vigilanza.

Eventuali altre modifiche di tipo sostanziale (a titolo esemplificativo modifiche alla opere di cui al punto 3 del presente accordo, modifiche che possono produrre significativi impatti ambientali e territoriali ecc..) che si dovessero rendere necessarie saranno approvate con le procedure previste dalla normativa vigente e

comporteranno la modifica del presente accordo previo atto di assenso a procedere da parte del Collegio di Vigilanza.

ART. 9 – Vigilanza sull’attuazione dell’accordo

Ai sensi dell’art. 59 della L.R. 24/2017, la vigilanza e il controllo sull’esecuzione del presente Accordo di programma sono esercitati da un Collegio di Vigilanza composto dal Sindaco di Castel San Pietro Terme, o suo delegato, che lo presiede, dal Sindaco del Comune di Castel Guelfo di Bologna o suo delegato e da un rappresentante della Città Metropolitana di Bologna. Alle sedute del Collegio è invitato a partecipare un rappresentante dei soggetti attuatori e sottoscrittori dell’Accordo di programma.

L’insediamento del Collegio avviene su iniziativa del Presidente; il Collegio è, in ogni caso, convocato entro 3 mesi dalla data di pubblicazione sul BURERT del Decreto di approvazione del presente Accordo, per la verifica degli interventi.

Il Collegio di Vigilanza in particolare:

- vigila sulla tempestiva e corretta attuazione dell’Accordo, in contraddittorio con il/i soggetto/i attuatore/i degli interventi; individua gli ostacoli di fatto e di diritto che si frappongono all’attuazione del programma concordato e propone inoltre le opportune soluzioni;
- propone agli Organi competenti delle Amministrazioni sottoscrittenti le eventuali modifiche all’Accordo o ai termini in esso previsti, che si rendessero necessarie;
- valuta le proposte di modifica del cronoprogramma di dettaglio;
- può disporre in ogni momento sopralluoghi, accertamenti e l’acquisizione di documenti ed informazioni al fine di verificare la tempestiva e corretta attuazione dell’Accordo;
- propone eventuali sanzioni in coerenza con quanto previsto dal presente Accordo;
- dirime in via bonaria le controversie sull’interpretazione ed attuazione del presente Accordo;
- esercita i poteri sostitutivi in caso di ritardo ed inadempimento nella realizzazione degli impegni assunti con l’Accordo;
- prescrive l’adozione delle misure correttive o l’aggiornamento delle valutazioni di compatibilità ambientale in caso di scostamenti significativi degli indicatori o di modifica sostanziale dello scenario di sostenibilità assunto dagli studi ambientali;
- dispone in merito all’utilizzo di eventuali risorse derivanti da economie e risparmi riscontrati a seguito della conclusione delle opere previste nel presente accordo e che potranno essere utilizzate per la realizzazione di opere complementari alle stesse e/o necessarie per il miglioramento della sostenibilità territoriale e ambientale dell’ambito produttivo sovracomunale;
- Vigila sull’attivazione del Trasporto pubblico locale.

Restano salve le competenze istituzionali dei competenti settori degli Enti in merito all’attività ordinaria di vigilanza e controllo sull’attività edilizia e sulla esecuzione delle opere pubbliche e di urbanizzazione.

ART. 10 – Perequazione Territoriale Metropolitana

Le parti condividono che la Perequazione Territoriale Metropolitana dovrà essere coerente sia con l’AT richiamato³ e sia con quanto definito dal PTM approvato con Del. n. 16 del 12.05.2021 il quale prevede all’art. 51 *“Fondo Perequativo Metropolitan e regolamentazione delle relative modalità di gestione ed erogazione delle risorse”* apposite disposizioni relative all’obbligo di corresponsione al Fondo Perequativo Metropolitan.

Le modalità di contribuzione al Fondo Perequativo Metropolitan sono definite, oltre che dall’art. 51 di cui sopra anche dal Regolamento per la gestione del Fondo Perequativo Metropolitan.

ART. 11 – Vincolatività dell’accordo

I soggetti che stipulano il presente Accordo hanno l’obbligo di rispettarlo in ogni sua parte e non possono validamente compiere atti che violino od ostacolino l’Accordo o che contrastino con esso.

I soggetti che stipulano il presente Accordo devono trasferire nei successivi atti di vendita e/o disposizione dei beni a qualunque titolo effettuati gli impegni assunti con il presente atto, nessuno escluso.

³ AT modifica dell’Art. 4 in riferimento alla grande logistica specializzata nel territorio del Circondario Imolese (sottoscritto il 29/4/2020)

Gli aventi causa dai soggetti attuatori, attualmente proprietari delle aree interessate dall'Accordo, dovranno accettare, espressamente, l'assunzione a proprio carico degli obblighi discendenti dall'Accordo medesimo e/o dai successivi atti attuativi, subentrando in luogo dei soggetti originari anche negli obblighi fideiussori di cui al precedente art. 6. Impegno da trasferire in sede notarile in caso di vendita delle aree oggetto dell'Accordo

ART. 12 – Perfezionamento ed efficacia dell'accordo

Il presente atto raccoglie ed attesta il consenso unanime di tutti gli intervenuti in ordine alle materie qui tracciate e regolate e vincola le parti dalla data della stipulazione. Tutti i termini indicati nel presente atto vanno computati a decorrere dalla data di pubblicazione sul BURERT del decreto del Sindaco della Città Metropolitana di approvazione dell'Accordo salvo che il dies a quo sia diversamente indicato per uno specifico adempimento-

Art. 13 – Clausola risolutiva espressa (informazione antimafia)

In attuazione dell'articolo 59, comma 2, della L.R. n. 24 del 2017 e degli articoli 12 e 5 del protocollo d'intesa per la prevenzione e la repressione dei tentativi di infiltrazione mafiosa nel settore degli appalti e concessioni di lavori pubblici, servizi e forniture e nell'attività urbanistica ed edilizia, stipulato il 9 marzo 2018, i soggetti partecipanti dichiarano di conoscere ed accettare la presente clausola risolutiva espressa che prevede la risoluzione immediata ed automatica del presente accordo di programma, qualora dovessero essere rilasciate dalla Prefettura, informazioni antimafia interdittive di cui agli artt. 84 e 91 del D. Lgs. n. 159 del 2011.

Nella ipotesi di risoluzione di cui al comma 1 non è dovuto alcun indennizzo ai soggetti partecipanti all'accordo e, a carico dell'impresa oggetto della informativa interdittiva, è applicata una penale nella misura del 10% del valore degli investimenti privati previsti dall'accordo. La penale è incamerata dall'Amministrazione Comunale territorialmente competente.

La risoluzione dell'accordo di programma è dichiarata dall'organo che ha approvato l'accordo stesso.

ART. 14 – Decadenza dal presente accordo e inadempienze

Qualora i soggetti attuatori non realizzassero nei tempi previsti dal cronoprogramma e, una volta rilasciato, dal Titolo Edilizio e dalle relative normative gli interventi, nel loro insieme e singolarmente intesi, di cui al presente Accordo, previa diffida non ottemperata, sarà applicata una sanzione da parte del Comune territorialmente competente fino ad un massimo del 10% del valore economico dei lavori non eseguiti, come indicati dal piano economico-finanziario.

Per le inadempienze a ogni altro impegno previsto per i soggetti privati attuatori ai precedenti articoli si procederà, previa diffida non ottemperata, con sanzione proposta dal Collegio di Vigilanza.

In ogni caso, in attuazione dell'articolo 59, comma 4, e art. 4 comma 5 della L.R. n. 24 del 2017, il presente accordo di programma decade nel caso in cui alla data del 1 gennaio 2024 non siano state stipulate le relative convenzioni urbanistiche dei PUA e nel caso in cui al 1 gennaio 2026 stati avviati i lavori per la realizzazione degli interventi previsti dall'accordo stesso.

ART. 15 – Controversie

Le controversie relative alla interpretazione e/o esecuzione dell'Accordo, che non siano definite bonariamente dal Collegio di Vigilanza, verranno affidate per la loro definizione alla competente autorità giudiziaria, assumendo come Foro competente quello di Bologna.

ART. 16 – Rinvio

Per quanto non espressamente ed in modo diverso previsto dal presente atto, si rinvia alla normativa regionale ed occorrendo al D.Lgs. n. 267/2000, in tema di accordi di programma.

ART. 17 – Allegati

Le parti danno atto che rappresentano parte integrante e vincolante del presente atto i seguenti allegati:

- Allegato 1 Masterplan di inquadramento degli interventi infrastrutturali e verdi condivisi;
- Allegato 2: Interventi di riqualificazione ambientale;
- Allegato 3: Rete ciclabile;
- Allegato 4: interventi sulla rete viaria;
- Allegato 5: ipotesi di tracciato della linea del Trasporto Pubblico;
- Allegato 6: Quadro economico;
- Allegato 7 Cronoprogramma;
- Allegato 8: Studio trasportistico.

ATTO SOTTOSCRITTO DIGITALMENTE DA:

Città Metropolitana di Bologna

Comune di Castel San Pietro

Comune di Castel Guelfo

Nuovo Circondario Imolese

FIGURA 11 srl

FAP INVESTMENTS srl

IRGEN RE GROUP srl

Immobiliare Arca srl