

CARTA METROPOLITANA PER LA LOGISTICA ETICA

CARTA METROPOLITANA PER LA LOGISTICA ETICA

Promossa da

- **Città metropolitana di Bologna**
- **Comune di Bologna**
- **Unioni dei Comuni della Città metropolitana di Bologna**
- **Prefettura – Ufficio territoriale del Governo di Bologna**
- **Regione Emilia-Romagna**
- **Camera di Commercio di Bologna**

e

- INAIL - Dipartimento Territoriale Bologna
- Ispettorato territoriale del lavoro di Bologna
- U.O. Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro (UO PSAL) delle AUSL di Bologna e Imola

e

- Aeroporto G. Marconi di Bologna
- Interporto Bologna Spa

e

- CGIL di Bologna e Imola
- CISL Area metropolitana bolognese
- UIL Emilia Romagna e Bologna

e

- Alleanza delle Cooperative di Bologna e di Imola
- CNA Bologna e Imola
- Confartigianato imprese Bologna metropolitana
- Confindustria Emilia Area Centro

e

- Libera Bologna

Bologna, 27 gennaio 2022

1) PREMESSA

La **Carta metropolitana per la Logistica Etica** (in seguito “Carta”) esprime ed individua i principi e i valori a cui il settore della logistica intende attenersi a livello metropolitano bolognese, al fine di rappresentare non solo un’importante fonte di reddito e di crescita economica, ma anche di benessere della collettività, di sviluppo sostenibile del territorio e dell’ambiente.

A livello nazionale, il settore del trasporto merci e della logistica è costituito da circa 90.000 imprese che occupano circa 1,5 milioni di lavoratrici e lavoratori, per una produzione annua di circa 80 miliardi di euro di fatturato¹.

Nel 2021 il settore della logistica regionale conta circa 9.900 imprese, occupanti circa 80.500 lavoratrici e lavoratori, per un fatturato di 13 miliardi di euro.

Il territorio della Città metropolitana di Bologna incide per un quarto della forza lavoro regionale (circa 20.000 unità), e per un terzo del fatturato (4,3 miliardi)².

Il contesto della Città metropolitana di Bologna offre da un lato una logistica ampia e ricca, oggi ancora labour intensive e a basso contenuto tecnologico e specialistico, dall’altro è l’area metropolitana che gode di un significativo potenziale di sviluppo, secondo solo all’area metropolitana di Milano³.

Anche in ragione dell’impatto sul settore della crisi sanitaria Covid-19, la logistica sta conoscendo una profonda trasformazione digitale, tecnologica e ambientale che tocca anche l’organizzazione del lavoro e la maggiore richiesta di lavoratori qualificati e specializzati. Contestualmente, nuovi attori nazionali e internazionali si affacciano nel contesto bolognese per proporre investimenti rilevanti, nel quadro delle opportunità di insediamento e del sistema di regole definite dal Piano Territoriale metropolitano. Queste opportunità vanno colte collettivamente, anche disegnando un nuovo ruolo per l’Interporto di Bologna, per accompagnare un settore ora prevalentemente schiacciato su dinamiche lavorative a bassa qualificazione, verso modelli di sviluppo a forte impatto ambientale e sociale.

1.1. Contesto di riferimento e indice generale degli strumenti di attuazione

La Carta è stata redatta nell’ambito del **Gruppo di lavoro logistica del Tavolo salvaguardia e ripresa** e si pone in coerenza e in continuità con gli obiettivi dell’**Agenda ONU 2030** nonché con i contenuti del **Patto metropolitano per il lavoro e lo sviluppo sostenibile** e del **Patto per il lavoro ed il clima della Regione Emilia-Romagna**.

La Carta è in linea con gli obiettivi, gli indirizzi e le prescrizioni sulla logistica contenuti nella disciplina degli ambiti produttivi del **Piano Territoriale metropolitano (PTM)** e si coordina con le strategie per la logistica industriale definite dal **Piano Urbano della Logistica Sostenibile (PULS) contenuto nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)**.

La Carta è, altresì, in continuità con i protocolli di legalità sottoscritti dalle associazioni di categoria, dalle organizzazioni sindacali, Interporto Bologna Spa, dagli enti locali e dai loro enti partecipati con la Prefettura di Bologna e con le altre articolazioni governative, oltre che con la legge regionale dell’Emilia Romagna n. 18/2016, **al fine di ostacolare il radicamento di organizzazioni mafiose e di imprese criminali, contrastando le forme di sfruttamento lavorativo e di caporalato**.

1) Fonte Istat 2020. A livello regionale nel settore si prevede una variazione positiva del valore aggiunto del 5,9% nel 2021 e del 5,4% nel 2022

2) ITL 9.11.21

3) Fonte: Rapporto sul Territorio 2020, ISTAT; Vocazioni Economiche e elementi di attrattività della Città Metropolitana di Bologna, dicembre 2018.

Le parti convengono che strumenti di attuazione sono:

- **la presente Carta quale cornice di riferimento di principi condivisi da promuovere con le imprese già insediate sul territorio nonché con le nuove imprese che si insediano sul territorio, che potranno aderire anche attraverso specifiche intese.**
- **i Protocolli di sito, in primis quello dell'Interporto di Bologna, ma anche quelli da costruire per le aree industriali a forte intensità logistica (hub metropolitani).**

L'adesione attiva alla presente Carta costituisce, per le imprese firmatarie, un elemento di qualificazione che consentirà, previa valutazione positiva del Comitato metropolitano per la logistica etica, di utilizzare il logo **"Logistica etica"**.

1.2. Diversity and inclusion

I firmatari della Carta promuovono i principi della **diversity and inclusion** collaborando per la costruzione di una **cultura aziendale e del lavoro inclusiva**, basata sulla valorizzazione delle differenze individuali quali fattori di innovazione e di miglioramento delle performance personali ed organizzative.

In tale ottica nel presente documento vengono richiamati gli strumenti normativi nazionali che promuovono il contrasto e la rimozione di ogni fenomeno discriminatorio.

1.3. Definizione di logistica

Condizione preliminare della presente Carta è l'identificazione del suo ambito concettuale di applicazione e, in particolare, la descrizione del settore della logistica che può essere definita come la gestione, secondo le esigenze del cliente, del flusso e dello stoccaggio di materie prime, semilavorati e prodotti finiti, nonché delle relative informazioni, dal punto di origine al punto di consumo finale.

Ai fini della presente Carta, per logistica deve intendersi l'insieme delle attività organizzative, gestionali e strategiche che governano nell'azienda i flussi di materiali e delle relative informazioni dalle origini presso i fornitori fino alla consegna dei prodotti finiti ai clienti e al servizio post-vendita. In tal senso, all'attività di logistica sono ricondotte esclusivamente le imprese che offrono servizi di trasporto, spedizione, magazzinaggio, movimentazione.

1.4. Contesto normativo

L'attuale assetto normativo non si è dimostrato - da solo - in grado di indirizzare lo sviluppo della logistica nella direzione attesa. Infatti, in materia si registrano una pluralità di fonti di produzione delle regole che presiedono alla logistica e ciò ha determinato, nel susseguirsi del tempo, una stratificazione di regole con margini di sovrapposizione a scapito della certezza della disciplina.

Per tali motivi la Città metropolitana si impegna ad approfondire con le Istituzioni competenti le tematiche relative alla logistica auspicando un intervento legislativo in materia.

Con riguardo alla disciplina legislativa che regola l'attività logistica, resta ovviamente inteso che il relativo settore è subordinato al rispetto della normativa nazionale in materia di lavoro, sicurezza, impresa e fisco.

La legge costituisce la cornice entro cui si muovono gli operatori del settore della logistica che prendono parte alla presente Carta. La legge e tutti gli adempimenti connessi costituiscono dunque la base minima di partenza su cui i firmatari della Carta hanno condiviso di fondare le azioni ulteriori di cui la medesima Carta è manifesto di principi condivisi.

1.5. Struttura della Carta metropolitana per la Logistica Etica e termine di validità.

La presente Carta si compone della presente premessa (**capitolo 1**) e di sei capitoli tematici:

2. Sicurezza sul lavoro
3. Qualità del lavoro e catena degli appalti
4. Formazione preventiva e continua
5. Coesione sociale e integrazione territoriale
6. Innovazione, digitalizzazione e sostenibilità ambientale
7. Nuovi investimenti in logistica

L'**ottavo capitolo** riguarda l'**Attuazione e il monitoraggio**.

La Carta ha validità a decorrere dalla data della sua sottoscrizione e per il **periodo di 5 anni**, fatti salvi gli adeguamenti dovuti all'evoluzione legislativa e/o a significativi mutamenti del contesto.

2) LA SICUREZZA SUL LAVORO

I dati epidemiologici relativi al gruppo Ateco H (trasporto e magazzinaggio) per l'anno 2020 indicano per l'Emilia-Romagna una percentuale sul totale delle denunce pari al **5,95%**, uno tra i valori più alti tra tutti i settori. Al raggiungimento di tale valore contribuiscono anche gli infortuni stradali in orario di lavoro.

Nel comparto della logistica si registra la presenza di diverse aziende in appalto all'interno di un unico sito produttivo, con problemi legati all'interferenza tra diverse lavorazioni e con la conseguente necessità di intervenire sull'organizzazione della sicurezza.

Il notevole flusso dei mezzi di trasporto e di movimentazione della merce genera pericoli di investimento nei siti (intesi come magazzini, piazzali, tettoie, etc..), spesso concorrendo nell'infortunio di lavoratori di aziende diverse. Il notevole flusso di mezzi di movimentazione merci legato a ritmi di lavoro elevato genera anche rischi di scontro tra i mezzi stessi, con conseguente infortunio del personale⁴.

Il miglioramento delle condizioni di sicurezza lavorativa nel settore della logistica non è correlato ad una soluzione univoca, ma dall'insieme di più fattori e linee di intervento come la formazione continua, i criteri di scelta dell'appaltatore, l'evoluzione tecnologica e digitale, il rispetto delle norme, di sicurezza e il miglioramento del coordinamento tra le imprese, le condizioni lavorative e la coesione sociale e territoriale. Al tal fine:

AUSL, Ispettorato del Lavoro, INAIL e INPS si impegnano a:

- 1.** potenziare il coordinamento tra loro, quali soggetti istituzionali responsabili delle attività di vigilanza, controllo e prevenzione anche al fine di condividere informazioni nell'ambito del nuovo Comitato metropolitano per la Logistica Etica, ognuno per le rispettive competenze.

Le parti datoriali si impegnano a promuovere presso le proprie imprese associate:

- 2.** il rispetto dei minimi tabellari previsti dai CCNL sottoscritti dalle organizzazioni maggiormente rappresentative a livello nazionale, in modo da disincentivare ed evitare fenomeni di mancato rispetto degli oneri normativi anche collegati alla sicurezza;
- 3.** la corretta applicazione della normativa in merito alla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, il massimo coordinamento tra le imprese e i loro RSPP, il ruolo e le funzioni dei Preposti alla Sicurezza e il loro coinvolgimento in considerazione dei rischi di incidenti e di infortuni anche mortali a cui il settore è esposto, in particolare nelle situazioni di compresenza e interferenza di più appaltatori.

Le parti datoriali si impegnano a promuovere presso le imprese associate, congiuntamente alle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul territorio nazionale, le opportune iniziative:

- 4.** per favorire la presenza in ogni realtà produttiva dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza al fine di sviluppare il necessario coinvolgimento nelle attività di loro competenza.

⁴) Rispetto ai controlli effettuati nell'ambito del progetto regionale logistica dalle Unità Operative di Prevenzione e Sicurezza Ambienti Lavoro delle AUSL nel triennio 2018-2020, le violazioni del D.Lgs 81/08 hanno riguardato per il 33% i requisiti di salute e sicurezza dei luoghi di lavoro; per il 23% misure organizzativo/procedurali; per il 17% valutazione dei rischi Titolo I; per l'11% l'informazione, la formazione e l'addestramento; per il 6% la sorveglianza sanitaria; per il 4% i Dispositivi di Protezione Individuale (fornitura, adeguatezza, uso corretto); per il 3% la valutazione del rischio della movimentazione manuale dei carichi; e per l'1% rispettivamente: a) le attrezzature di lavoro; b) la gestione dei soccorsi e delle emergenze; c) la valutazione dei rischi fisici.

Tutte la parti firmatarie si impegnano inoltre a:

- 5.** promuovere campagne informative sulla sicurezza - complementari alle attività formative obbligatorie - rivolte ad aziende e lavoratori;
- 6.** promuovere azioni di informazione rivolte ai lavoratori sui rischi ergonomici legati alla movimentazione manuale dei carichi;
- 7.** condividere informazioni d'insieme relative a eventuali situazioni di pericolo e di "incidenti mancati" nell'ambito del nuovo Comitato metropolitano per la Logistica Etica.

3) QUALITÀ DEL LAVORO E CATENA DEGLI APPALTI

La qualità del lavoro è il principio generale che deve essere perseguito mediante azioni parallele e complementari da parte di ciascun sottoscrittore, nella comune consapevolezza che **la qualità crea valore, sia a livello economico sia a livello sociale, nonché personale per il lavoratore**. La qualità del lavoro rappresenta, al contempo, un utile e fondamentale strumento per arginare fenomeni discriminatori, di sfruttamento lavorativo e di caporalato, oltre che per prevenire il possibile radicamento di imprese mafiose o criminali.

Il comune obiettivo di innalzare la qualità del lavoro nel settore viene percorso tramite la collaborazione dei soggetti firmatari anche attraverso relazioni sindacali partecipative a cui le istituzioni contribuiscono agevolando anche la contrattazione di secondo livello avente come obiettivo incrementi di produttività e redditività finalizzati a fruire delle agevolazioni previste. A tal fine:

AUSL, Ispettorato del Lavoro, INAIL si impegnano a:

- 1.** potenziare il coordinamento tra loro, quali soggetti istituzionali responsabili delle attività di vigilanza, controllo e prevenzione anche al fine di condividere informazioni nell'ambito del nuovo Comitato metropolitano per la Logistica Etica, ognuno per le rispettive competenze.

le parti datoriali si impegnano a promuovere presso le proprie imprese associate:

- 2.** l'applicazione e il rispetto dei CCNL di settore firmati dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul territorio nazionale nonché dei contratti integrativi, laddove prevedano condizioni più favorevoli rispetto al CCNL;
- 3.** l'applicazione del contratto a tempo indeterminato come forma comune di rapporto di lavoro nell'ottica del lavoro stabile e della continuità occupazionale;
- 4.** una filiera corta negli appalti e nei subappalti, al fine di assicurare un buon grado di trasparenza nel monitoraggio delle attività lavorative e rendere evidente la catena delle responsabilità a tutela sia della buona impresa sia dei lavoratori;
- 5.** la preventiva informativa ai lavoratori coinvolti dalla cessazione di appalto anche qualora sia determinato da un cambio del medesimo, ed alle competenti delle organizzazioni sindacali, nel rispetto del preavviso stabilito dalle norme contrattuali ove previsto;
- 6.** il rispetto della normativa sugli orari di lavoro, sia ordinari che straordinari, nonché il ricorso a contratti di lavoro part-time in relazione alle esigenze tecniche, produttive, organizzative o di mercato dell'impresa ed all'interesse del lavoratore;
- 7.** il miglioramento dell'ambiente di lavoro nonché la messa a disposizione dei lavoratori di strumenti, attrezzi, macchinari, indumenti idonei al corretto svolgimento delle attività;
- 8.** l'attivazione di percorsi formativi specifici, laddove necessari, per un iniziale adeguamento delle competenze e qualificazione dei lavoratori, anche nei casi di somministrazione a termine e distacco;
- 9.** l'individuazione del *mobility manager* aziendale (per aziende con più di 100 addetti) e la redazione annuale del Piano degli spostamenti casa-lavoro.

Tutte le parti firmatarie si impegnano inoltre a:

- 10. promuovere buone pratiche e azioni positive al fine di sostenere le pari opportunità in ambito lavorativo**, a tal fine rivolgendo particolare attenzione alle questioni legate all'età e al genere all'interno delle imprese, nonché alla parità salariale e alla conciliazione fra tempi di vita e tempi di lavoro;
- 11. promuovere nei casi di appalto di lavori di logistica e compatibilmente con l'organizzazione del subentrante l'applicazione o l'inserimento nei contratti di affidamento, sia di **clausole sociali di salvaguardia volte a favorire la continuità occupazionale**, economica e normativa del personale impiegato, sia di **clausole sociali di protezione volte a favorire l'inserimento di persone fragili** o in condizioni di svantaggio anche servendosi del servizio di placement di **Insieme per il lavoro** nel quadro dei servizi pubblici per persone fragili;**
- 12. contrastare l'abuso degli istituti del distacco e della somministrazione di lavoro a termine finalizzati ad eludere norme inderogabili di legge o di contratto collettivo;**
- 13. condividere informazioni, nell'ambito del nuovo Comitato metropolitano per la Logistica Etica, attraverso il costante ed effettivo scambio di informazioni volto ad individuare, nel rispetto della normativa in materia di trattamento dei dati personali, fenomeni ricorrenti sui quali intervenire con azioni migliorative e/o risolutive delle criticità riscontrate;**
- 14. favorire la mappatura degli appalti in essere a partire dalle informazioni già in possesso della Pubblica amministrazione** anche grazie alla collaborazione delle aziende coinvolte nella condivisione dei dati relativi agli appalti con un importo uguale o superiore ai 50.000 euro;
- 15. fornire, nell'ambito del nuovo Comitato metropolitano per la Logistica Etica, la massima collaborazione e disponibilità al monitoraggio e all'effettivo controllo delle azioni poste in essere nel perseguimento delle finalità indicate.**

Le istituzioni locali:

- 16. promuovono l'implementazione del trasporto pubblico e della rete ciclabile** per migliorare l'accessibilità degli addetti agli insediamenti logistici favorendo sistemi green di mobilità dei lavoratori;
- 17. promuovono il rispetto di condizioni di uguaglianza ed equità fra donne e uomini**, anche attraverso specifiche azioni condivise di informazione, sensibilizzazione e trasferimento di buone pratiche attuate in collaborazione con le aziende del territorio.

4) FORMAZIONE PREVENTIVA E CONTINUA

Nel mondo della logistica lo spettro delle tipologie di attività è ampio dal punto di vista qualitativo e vasto dal punto di vista quantitativo ed in esso si rilevano aree di criticità diffuse e prioritarie su cui occorre concentrare gli sforzi di tutti i firmatari della Carta. A tal fine:

AUSL e Ispettorato del Lavoro si impegnano a:

1. potenziare il coordinamento tra loro, quali soggetti istituzionali responsabili delle attività di vigilanza, controllo e prevenzione anche al fine di condividere informazioni nell'ambito del nuovo Comitato metropolitano per la Logistica Etica, ognuno per le rispettive competenze.

A tal fine le Parti firmatarie condividono l'esigenza di:

2. **incrementare e implementare la formazione professionale continua di tutti gli attori della filiera**, con l'obiettivo di maturare le nuove competenze richieste dalla digitalizzazione della logistica, dalle nuove tecnologie e dalla trasformazione *green*, in particolare promuovendo l'adozione, in sede sindacale, di piani concordati di formazione preventiva dei lavoratori attraverso l'utilizzo dei fondi interprofessionali;
3. **valorizzare il processo di apprendimento tramite affiancamento, non meramente formale, delle figure in ingresso**, quale strumento per acquisire piena consapevolezza degli ambienti e degli strumenti di lavoro e favorire il processo per rendersi autonomi;
4. veicolare, per quanto concerne la formazione delle figure esecutive, gli sforzi formativi:
 - sui **lavoratori neo-assunti**, qualora provenienti da altri settori, ovvero senza esperienza né generale né specifica. Infatti, i rischi maggiori incorrono soprattutto quando non si ha alcuna esperienza, per eccesso di confidenza, nei momenti di interazione tra lavoratori diretti e indiretti (es. manutentori) e tra lavoratori interni e esterni al sito (es. autotrasportatori).
 - sui **lavoratori stranieri**, in quanto spesso non dotati di adeguata conoscenza della lingua italiana, essenziale per comprendere tutte le necessarie procedure e dinamiche del rapporto di lavoro in corso.

Per quanto concerne la formazione delle figure non esecutive, ovvero gestionali e tecniche, occorre sostenere una transizione delle figure verso una logistica 4.0, potenziando e incrementando i percorsi per la formazione di figure tecniche qualificate.

Al fine di sviluppare i punti sopra elencati il Comitato tiene una relazione di scambio con la Rete metropolitana per l'apprendimento permanente che si raccorda con il livello regionale sui temi della formazione tecnica e generale.

5) COESIONE SOCIALE E INTEGRAZIONE CON IL TERRITORIO

Le attività logistiche hanno avuto, hanno tuttora e avranno inevitabilmente degli impatti - economici, ambientali e sociali - sui territori in cui si insediano e sviluppano.

Immaginare la logistica di domani significa - anche e soprattutto - prevedere i principali effetti sociali delle evoluzioni del settore (agevolate o subite) e programmare per tempo le politiche e le azioni da intraprendere per governare i cambiamenti in corso o quanto meno mitigarne al massimo le esternalità negative in ottica di coesione sociale e di sviluppo armonico del territorio.

Tutte la parti firmatarie si impegnano a:

- 1.** promuovere lo **sviluppo di servizi e strumenti innovativi di lavoro e di welfare** nei siti logistici metropolitani;
- 2.** potenziare - attraverso una collaborazione attiva tra istituzioni e aziende - l'integrazione dei lavoratori del settore, **promuovendo corsi di lingua italiana che consentano l'effettiva esigibilità dei diritti e dei doveri dei lavoratori** e sviluppare la relazione con servizi sociali territoriali e sanitari presenti sul territorio;
- 3.** attivare progettualità specifiche mirate al coinvolgimento e all'**integrazione dei lavoratori stranieri** anche attraverso il coinvolgimento di enti di formazione e associazioni del terzo settore;
- 4.** potenziare, nell'ambito del nuovo Comitato metropolitano per la Logistica Etica, le attività di controllo e la collaborazione al fine di promuovere il corretto smaltimento e raccolta dei rifiuti, nonché il contrasto agli "abbandoni" interni e esterni ai siti.

Le istituzioni locali si impegnano inoltre a:

- 5.** **intervenire sulla domanda abitativa legata ai lavoratori, anche del settore della logistica**, operanti nei principali siti logistici a livello metropolitano attraverso in particolare l'utilizzo di risorse collegate alla nuova programmazione 2021-2027, in relazione con Il Tavolo metropolitano di concertazione delle politiche abitative e attivando collaborazioni tra livello istituzionale, partenariato socio-economico ed enti del terzo settore;
- 6.** **promuovere e facilitare tavoli specifici sulla mobilità sostenibile per gli addetti che coinvolgano i mobility manager, le istituzioni di riferimento, SRM – Reti e Mobilità S.r.l.** (Agenzia per la mobilità ed il trasporto pubblico locale del Comune di Bologna e della Città metropolitana di Bologna) e le società di trasporto pubblico locale per l'attivazione di un livello di servizio adeguato, in particolare tra l'insediamento logistico e la stazione SFM più vicina, anche incentivando l'uso di benefit aziendali (abbonamenti);
- 7.** **promuovere l'attivazione di processi di rigenerazione del tessuto produttivo** per aumentarne la sostenibilità territoriale e sociale, nonché ridurre gli impatti sugli ecosistemi attraverso il miglioramento dell'accessibilità, della qualità urbana, della dotazione di servizi dedicati ai lavoratori e mediante il potenziamento dei servizi ecosistemici;
- 8.** promuovere la realizzazione di infrastrutture e collegamenti dedicati alla mobilità attiva, quali piste ciclabili e percorsi pedonali in particolare per garantire l'accessibilità ai lavoratori dal centro abitato e/o dalla stazione SFM più vicina all'ambito produttivo; in coerenza e ad estensione della rete ciclabile metropolitana individuata dal PUMS.

6) INNOVAZIONE, DIGITALIZZAZIONE E SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

L'innovazione, la digitalizzazione e la sostenibilità ambientale del comparto logistico sono temi fortemente connessi tra loro e che rappresentano il paradigma delle transizioni in corso (digitale e ambientale) oltre che il focus su cui si concentrano e si concentreranno i principali investimenti sia pubblici che privati.

Tutte le parti firmatarie si impegnano inoltre a:

- 1.** promuovere investimenti sia pubblici che privati volti a **migliorare e potenziare l'utilizzo della sensoristica e dei big data (Industria 4.0)** per migliorare la sicurezza dei lavoratori, l'efficientamento dei processi produttivi e il monitoraggio delle performance aziendali;
- 2.** promuovere progettualità organiche e integrate - per una transizione digitale e ambientale - lavorando contemporaneamente su più fronti dell'innovazione, come i processi di gestione dei magazzini, la digitalizzazione dei servizi e dei processi, l'ammodernamento della strumentazione in chiave Industria 4.0, produzione elettrica da fonti rinnovabili, utilizzo degli e-fuel e del GNL, l'intermodalità e la logistica condivisa;
- 3.** promuovere, **sviluppare e migliorare nodi intermodali attraverso investimenti sia pubblici che privati volti a garantire il potenziamento del trasporto ferroviario** in ottica di complementarità con quello stradale, in stretta integrazione con Interporto;
- 4.** favorire la nascita e l'integrazione nel comparto logistico di Start-up innovative;
- 5.** sensibilizzare le aziende di settore sulla **logistica condivisa**, in modo da garantire una sostenibilità maggiore degli investimenti rivolti all'innovazione, alla digitalizzazione e alla sostenibilità;
- 6.** condividere, nell'ambito del nuovo Comitato metropolitano per la Logistica Etica, un sistema di raccolta e condivisione di buone pratiche tra attori operanti nel comparto della logistica, incentivando momenti di confronto tra le aziende (peer to peer) e le istituzioni;
- 7.** **sensibilizzare e promuovere il rinnovo del parco veicolare con veicoli a basso impatto ambientale** anche attraverso il ricorso ad incentivi nazionali e regionali e promuovendo progetti sperimentali per l'utilizzo di nuove fonti.

Sono inoltre richiamate le indicazioni del PTM relativamente alle funzioni logistiche il cui insediamento negli ambiti produttivi è condizionato al rispetto dei requisiti di sostenibilità territoriale, ambientale e sociale definiti dalla certificazione *Green Logistics*.

7) NUOVI INVESTIMENTI IN LOGISTICA

7.1. Quadro programmatico: gli strumenti di pianificazione

La Città metropolitana di Bologna, prima con l'approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) che sviluppa il Piano Urbano della Logistica Sostenibile (PULS), e a seguire con l'approvazione del Piano Territoriale metropolitano (PTM) di cui il PUMS costituisce la componente infrastrutturale, ha sviluppato specifici obiettivi, politiche, indirizzi e prescrizioni per orientare la logistica sul nostro territorio secondo principi di sostenibilità ambientale, territoriale, economica e sociale.

Ai fini della sostenibilità ambientale, oltre che della creazione di distretti competitivi sotto il profilo produttivo e dei servizi alle imprese e ai lavoratori, si assume l'Interporto di Bologna come il principale ambito metropolitano in cui localizzare nuovi insediamenti di Grande Logistica, affiancato dalle possibilità offerte anche dagli altri 4 Hub Metropolitani (Martignone, Imola, San Carlo, Altedo) in coerenza con quanto stabilito dal PTM.

I quattro principali hub logistici, oltre a Interporto e Aeroporto denominati dal PTM 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.

La presente Carta sposa gli obiettivi generali riportati nella sfida 4 "Attrarre investimenti sostenibili"⁵ del PTM che disciplina gli ambiti produttivi, nonché le indicazioni per gli accordi territoriali relativamente alle funzioni logistiche come definite nella medesima sfida 4⁶, in coerenza con le condizioni dettate dalla *Green Logistics*⁷ come riportate al capitolo 6.

5) Art 42 PTM Obiettivi generali

7. (l) Gli interventi riguardanti gli Ambiti produttivi perseguono i seguenti obiettivi:

- a) accrescere l'attrattività per le imprese e i lavoratori, valorizzando e qualificando il tessuto produttivo anche verso la dimensione internazionale e riducendo la dispersione dell'offerta insediativa;
- b) concorrere significativamente all'attuazione della strategia di equità territoriale promossa dal PTM per lo sviluppo sostenibile dei territori ad elevata fragilità economica, sociale, demografica e ambientale;
- c) attivare processi incrementali di rigenerazione del tessuto produttivo per aumentare la sostenibilità degli ambiti e ridurre gli impatti sugli ecosistemi attraverso il miglioramento dell'accessibilità, della qualità urbana, della dotazione di servizi per i lavoratori, della resilienza, del metabolismo e il potenziamento dei servizi ecosistemici;
- d) concentrare le ulteriori potenzialità di offerta in collocazioni ottimali rispetto all'accessibilità di imprese e lavoratori, senza generare interferenze con gli ecosistemi naturali, e garantendo un equilibrio tra lo sviluppo produttivo e la salvaguardia dell'ecosistema agricolo;
- e) articolare l'offerta di spazi per la logistica industriale nel rispetto degli obiettivi del 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;
- f) in armonia con il Patto metropolitano per il lavoro e lo sviluppo economico e sociale, il Patto per il Lavoro regionale e con il PSM, definire l'impegno ad investire sulla qualità del lavoro come azione per contrastare irregolarità ed illegalità occupazionale 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.

6) Art. 42 comma 13 titolo III Regole PTM

7) capitolo 4.2-Parte B-PUMS e Appendice Regole, Glossario parte 2 PTM

7.2 Scenari e prospettive

La nuova logistica è una delle frontiere più importanti del futuro industriale del nostro paese. La Città metropolitana ha disegnato con il Piano territoriale gli ambiti territoriali che, insieme a Interporto, presentano le condizioni di sostenibilità per accogliere nuovi investimenti di grande logistica, anche per rispondere alla domanda nazionale e internazionale di investitori, che identifica in Bologna uno snodo essenziale della logistica nazionale e europea.

Inoltre il **Comune di Bologna ha recentemente confermato la sua presenza in Interporto Bologna S.p.A, per garantire, a partire dalla propria società partecipata, la qualità del lavoro, nel quadro dei principi della Carta; Interporto Bologna S.p.A rappresenta inoltre per il Comune di Bologna e la Città metropolitana il volano strategico per potenziare un maggior utilizzo nel territorio metropolitano del trasporto su ferro e dell'intermodalità.**

La Carta per la logistica etica fornisce un contributo rilevante - attraverso la definizione dei 5 ambiti: Sicurezza sul lavoro, Qualità del lavoro, catena degli appalti, Formazione preventiva e continua, Coesione sociale e integrazione territoriale, Innovazione, digitalizzazione e sostenibilità - per declinare i principi metropolitani per lo sviluppo di nuova logistica; le nuove localizzazioni, definite in coerenza con gli strumenti di pianificazione e tali da salvaguardare la sostenibilità ambientale e l'accessibilità degli insediamenti, dovranno garantire sostenibilità sociale, innovazione, utilizzo del ferro.

Il nostro progetto vuole rafforzare le catene del valore dei vari settori industriali che fanno perno sul nostro territorio. La Città metropolitana, anche valorizzando le opportunità di crescita del settore offerte dalla ZLS - Zona logistica semplificata dell'Emilia-Romagna, intende quindi **attivare un processo di valutazione dei nuovi progetti, selezionando le iniziative imprenditoriali in grado di assicurare qualità dell'occupazione, innovazione tecnologica e un intenso utilizzo del ferro e della intermodalità, anche in coerenza e in integrazione con Interporto. Città metropolitana prevede l'attivazione di un gruppo tecnico - composto da area pianificazione, area sviluppo economico, Interporto Bologna S.p.A - per l'attività di analisi a supporto del processo di individuazione di nuovi progetti di investimento.**

8) ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

I firmatari della presente Carta condividono i principi sopra individuati e istituiscono il **Comitato metropolitano per la Logistica Etica**.

8.1. Comitato metropolitano per la logistica etica

Il Comitato metropolitano per la Logistica Etica (C.M.L.E.) è composto da:

- > un rappresentante per ciascuno dei soggetti firmatari,
- > un rappresentante dei Comuni interessati da insediamenti rilevanti o di forte impatto di logistica

Il C.M.L.E. è coordinato dalla Città Metropolitana di Bologna, in collaborazione con l'Ispettorato Territoriale del Lavoro, l'Azienda Unità Sanitaria Locale di Bologna e il Comune di Bologna.

Il C.M.L.E. è dotato di una struttura operativa che promuove l'applicazione degli strumenti individuati in premessa, con il coordinamento della Città metropolitana e di una segreteria tecnica e di raccordo coordinata dall'Ispettorato per il lavoro.

Il C.M.L.E. si riunisce almeno due volte all'anno e, comunque, ogni qualvolta i membri lo ritengano necessario per mezzo di richiesta avanzata da almeno un membro.

8.2. Strumenti di attuazione e monitoraggio

La persecuzione degli obiettivi portati dalla presente Carta si attua mediante:

- 1.** l'impegno a prevedere **meccanismi di cooperazione tra tutti i firmatari anche tramite la partecipazione e la collaborazione a gruppi di lavoro e focus tematici** promossi dalla Regione Emilia Romagna e altri soggetti pubblici;
- 2.** la condivisione di informazioni in possesso dei membri del Comitato, in particolare:
 - a.** analisi dei principali Poli Logistici esistenti;
 - b.** dati relativi ai nuovi grandi insediamenti;
 - c.** informazioni utili al fine di costituire una mappatura degli appalti e della relativa filiera;
 - d.** informazioni relative ai dati di bilancio delle imprese logistiche e alle partecipazioni societarie;
 - e.** informazioni utili a sensibilizzare, promuovere ed esercitare un maggiore controllo sui fenomeni di discriminazione, sfruttamento lavorativo e caporalato, oltre che di radicamento mafioso o criminale;
 - f.** mappatura delle buone pratiche legate all'innovazione, alla digitalizzazione e alla sostenibilità ambientale, nonché alle pari opportunità e al contrasto delle discriminazioni;
 - g.** mappatura degli eventuali accordi "orizzontali" di logistica condivisa, tra le imprese operanti nel settore;
 - h.** mappatura dei nuovi strumenti/servizi (sia innovativi, che di intermodalità) promossi all'interno dei nodi intermodali;
 - i.** mappatura delle iniziative di formazione professionale e formazione continua legate ai temi dell'innovazione, della digitalizzazione e della sostenibilità;
 - j.** l'elenco delle aziende che aderiscono ai principi della Carta della logistica.

Alla luce delle informazioni raccolte e/o pervenute anche tramite *site visits* il Comitato valuta delle specifiche azioni volte a favorire controlli e/o attività di sensibilizzazione.