

**PROVINCIA DI BOLOGNA**  
**SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE**

**Organizzazione e sviluppo del sistema della  
logistica di medie e grandi dimensioni del  
territorio provinciale bolognese**

Approvato con  
Delibera del Consiglio Provinciale n. 65 del 19/09/2006

## SOMMARIO

PREMESSO CHE.....	3
VISTO CHE .....	3
CONSIDERATO CHE.....	5
ART. 1 – FINALITÀ E OBIETTIVI .....	6
ART. 2 – CONTENUTI, NATURA ED EFFICACIA.....	6
ART. 3 – DEFINIZIONI DELLE FUNZIONI LOGISTICHE .....	7
ART. 4 – ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE DELLE FUNZIONI LOGISTICHE NELLA PROVINCIA DI BOLOGNA.....	8
ART. 5 – VERIFICA DI SOSTENIBILITÀ DELLE FUNZIONI LOGISTICHE DI MEDIE E GRANDI DIMENSIONI COLLOCATE AL DI FUORI DEI POLI FUNZIONALI PER LA LOGISTICA ESISTENTI .....	9
ART. 6 - CRITERI PER LA SELEZIONE DEGLI AMBITI PRODUTTIVI SOVRACOMUNALI PIÙ IDONEI ALLA LOCALIZZAZIONE DELLE FUNZIONI LOGISTICHE .....	10
ART. 7 – CENTRI LOGISTICI PER AUTOTRASPORTO.....	11
ART. 8 – ALTRI INDIRIZZI DI CARATTERE GENERALE PER LA PIANIFICAZIONE PROVINCIALE, INTERCOMUNALE E COMUNALE.....	11
ART. 9 – AVVIO DI UNA FASE DI RICERCA E SPERIMENTAZIONE.....	12
ALLEGATI .....	13

## **PREMESSO CHE**

- La logistica delle merci ha un ruolo rilevante per il sistema economico nazionale, che può essere condizionato in futuro dalla "subalternità" logistica che si sta manifestando rispetto ad altri paesi europei. Che tale "subalternità" deriva in maniera particolare dalla vendita "franco fabbrica" praticata da gran parte delle piccole e medie imprese (che rappresentano l'ossatura produttiva del nostro Paese) nei confronti dei clienti stranieri. Poiché il servizio di trasporto, che risulta a carico dell'acquirente estero, viene da questi affidato ad un vettore anch'esso straniero, esistono seri rischi di riduzione della competitività del sistema produttivo nonché di emarginazione del territorio e delle infrastrutture nazionali dedicate al trasporto e all'interscambio delle merci rispetto alla concorrenza europea.
- L'allargamento dell'Unione Europea a 25 Paesi, con il conseguente incremento delle distanze da percorrere per garantire i collegamenti interni, rende necessario disporre di infrastrutture in grado di favorire l'integrazione intermodale fra strade, ferrovie e vie d'acqua come attuazione di una strategia volta a garantire e a coniugare la competitività del sistema economico continentale, la redditività del sistema dei trasporti nel lungo periodo, la sostenibilità ambientale dello sviluppo.
- Alcuni Paesi europei sedi di grandi porti commerciali (Francia, Paesi Bassi, Belgio e Germania) stanno puntando sul vantaggio competitivo derivante dall'installazione di grandi piattaforme logistiche per la distribuzione europea delle merci, in prossimità di porti, aeroporti e grandi snodi viari e ferroviari. L'integrazione tra porti, aeroporti e piattaforme logistiche rappresenta dunque uno scenario economico-infrastrutturale di rilevante valore strategico al quale l'Italia dovrà presumibilmente adeguarsi, anche mediante significativi investimenti da destinare al rafforzamento delle principali piattaforme logistiche per la distribuzione delle merci presenti sul proprio territorio.
- Il principale polo per la logistica intermodale nella provincia di Bologna è l'Interporto, centro di rilevanza regionale, nazionale e internazionale per la movimentazione delle merci; che l'Interporto costituisce un complesso integrato di infrastrutture logistiche, ferroviarie e stradali per il trasporto delle merci collegato direttamente alla rete ferroviaria e autostradale nazionale.
- Esistono nella provincia di Bologna altri centri minori per la logistica: lo scalo merci di Imola, che ha relazioni con Interporto; il Centro agroalimentare CAAB, limitatamente alle attività di logistica legate al settore agroalimentare; l'Aeroporto, limitatamente alle merci che usano il vettore aereo; e in parte il Centergross.

## **VISTO CHE**

- La Legge urbanistica dell'Emilia Romagna (L.R. 24 marzo 2000, n. 20) prevede numerosi strumenti volti al riconoscimento del principio della concertazione delle scelte strategiche tra diversi livelli istituzionali e del coinvolgimento delle organizzazioni economiche e sociali nonché degli operatori privati nelle diverse fasi di elaborazione e attuazione degli strumenti urbanistici.

- La L.R. 20/2000, individua nell' "Accordo Territoriale" (ex art. 15) lo strumento negoziale che la Provincia e i Comuni possono utilizzare per concordare obiettivi e scelte strategiche comuni ovvero per coordinare l'attuazione delle previsioni dei piani urbanistici, e per definire gli interventi di livello sovracomunale da realizzare in un arco temporale definito.
- La logistica, mediante un sistema integrato di servizi e infrastrutture di trasporto, manipolazione e stoccaggio delle merci, rappresenta la "risorsa distributiva" del territorio e costituisce un fattore di importanza crescente nella competitività ed efficienza del sistema economico. In tal senso il legame tra la struttura dell'economia industriale, le imprese logistiche e l'organizzazione del territorio è sempre più stretto, vista la crescente difficoltà nel separare le politiche di sviluppo economico dalle politiche per la mobilità.
- È obiettivo per il sistema pubblico e per le piccole e medie imprese lo sviluppo di un'organizzazione logistica capace di creare valore aggiunto e di decongestionare nel contempo il sistema infrastrutturale regionale/provinciale. Pertanto, la razionalizzazione della logistica in termini di identificazione delle priorità per gli indirizzi del trasporto e di riduzione delle esternalità negative del trasporto merci, costituisce un obiettivo primario sia per gli operatori del settore sia per gli enti locali che, globalmente, hanno l'obiettivo di valorizzare i distretti produttivi e ottimizzare la mobilità sul territorio.
- La Regione Emilia Romagna, attraverso studi di settore ha recentemente definito le linee di intervento del settore logistico nel documento: "*Territorio, imprese, logistica*", delineando le seguenti azioni da sviluppare:
  - finalizzare le azioni di medio e lungo periodo al contenimento della proliferazione diffusa delle attività generatrici di traffico, attivando politiche su scala regionale e negli strumenti di pianificazione provinciale, atte a indirizzare la localizzazione delle aree produttive in vicinanza dei principali nodi ferroviari e autostradali per svincolare il territorio dai traffici impropri legati all'approvvigionamento e alla distribuzione finale (nelle aree di rilievo sovracomunale);
  - favorire la ristrutturazione delle aree produttive esistenti, inserendo infrastrutture e servizi logistici in quelle maggiori;
  - facilitare la riconversione delle aree e delle infrastrutture produttive (secondo le caratteristiche degli ambiti specializzati descritte all'art. A-13 dell'Allegato alla L.R. 20/2000) inserite nelle aree più sensibili all'impatto dei flussi di merci;
  - definire i "criteri di efficienza logistica" per l'assegnazione delle nuove aree pubbliche e le clausole convenzionali per il rilascio delle concessioni nelle nuove aree private;
  - facilitare la rilocalizzazione in aree più idonee delle imprese con alta generazione di flussi di merci;
  - dare priorità nell'assegnazione delle aree idonee ad aziende che operano nel settore logistico e disincentivarle a collocarsi nelle meno idonee;
  - favorire la creazione di comparti destinati a filiere integrate;
  - favorire la riaggregazione in unica sede e aree idonee delle unità locali della stessa impresa;
  - eliminare i flussi di merci che coinvolgono in modo improprio il territorio, agevolando la localizzazione di imprese ben in aree collegate con la "grande rete regionale" autostradale, ferroviaria e idroviaria.

Relativamente alla pianificazione strutturale comunale:

– emanazione di una direttiva vincolante in materia di PSC con specifico riferimento alla “efficienza logistica” delle previsioni di insediamento produttivo, integrata da misure di sostegno finanziario.

## **CONSIDERATO CHE**

- La Provincia di Bologna, attraverso il settore delle Attività Produttive, in collaborazione con la Regione Emilia Romagna e con l’Istituto Trasporti e Logistica, nell’ambito del Piano provinciale della Logistica, intende promuovere i progetti per un Osservatorio della Logistica e un Portale della Logistica.
- Nell'ambito degli indirizzi politico-programmatici del PTCP, gli obiettivi specifici che si intendono perseguire riguardo al sistema della logistica sono i seguenti:
  - sviluppare l’offerta e la competitività del territorio provinciale e regionale nel mercato della logistica nei confronti dei competitori, in particolare del nord-est;
  - valorizzare le potenzialità delle piattaforme logistiche del territorio provinciale: Interporto, Aeroporto, CAAB, scalo merci di Bologna - S. Donato, sviluppando le sinergie reciproche e con le strutture portuali e logistiche di Ravenna;
  - promuovere progetti specifici che favoriscano un recupero di competitività della ferrovia, almeno per taluni segmenti del trasporto di merci;
  - individuare le potenzialità di relazione con le infrastrutture che supportano il cabotaggio: porto di Ravenna e porto fluviale di Ferrara.
- La Provincia di Bologna intende specificare e articolare le direttive contenute nel PTCP in relazione al tema della logistica contribuendo, nell’ambito delle proprie competenze e in sintonia con le politiche regionali e nazionali, a definire specifiche politiche di assetto territoriale e criteri localizzativi per le funzioni logistiche. In particolare, per:
  - limitare la proliferazione diffusa delle funzioni logistiche negli ambiti specializzati per attività produttive e razionalizzarne la localizzazione territoriale;
  - favorire, ove possibile, il potenziamento della modalità ferroviaria e dell’intermodalità anche in connessione con il cabotaggio marittimo;
  - sviluppare la competitività internazionale del settore, con particolare riferimento ai corridoi europei che collegano il territorio bolognese al nord Europa, all’Est e ai Balcani.
- A tal fine, le disposizioni del PTCP in materia di logistica devono essere articolate e specificate per dare attuazione ai principi generali.
- Tale articolazione si esplica attraverso la regolamentazione delle funzioni logistiche in relazione alle caratteristiche delle attività del settore, delle caratteristiche infrastrutturali, urbanistiche e ambientali delle aree interessate.
- Tale regolamentazione trova la naturale collocazione nell’ambito dell’elaborazione degli strumenti attuativi del PTCP e in particolare degli Accordi Territoriali e dei PSC, che trovano nel presente atto una prima articolazione e specificazione a cui fare riferimento.

# **TUTTO CIÒ PREMESSO, VISTO E CONSIDERATO**

## **Art. 1 – Finalità e obiettivi**

1. Il documento ha la finalità di specificare i principi generali contenuti nel PTCP in materia di logistica e di fornire le prime linee guida specifiche per la disciplina di dette funzioni nella pianificazione di livello sovracomunale e comunale.

Il documento si propone anche di delineare un ulteriore percorso di approfondimento, costituito da una fase di ricerca e di sperimentazione, finalizzato alla definizione di una regolamentazione più specifica delle funzioni logistiche in relazione al sistema produttivo e alle dotazioni infrastrutturali del territorio provinciale.

2. Obiettivo generale è la razionalizzazione delle funzioni logistiche di medie e grandi dimensioni e delle funzioni ad elevata generazione di flussi di traffico merci localizzate e localizzabili nel territorio della provincia di Bologna.

Tale obiettivo generale sarà perseguito tenendo conto dei seguenti obiettivi specifici:

a) favorire, ove possibile, lo sviluppo delle piattaforme intermodali allo scopo di creare le condizioni per una crescita del trasporto merci su ferro e dell'intermodalità nel medio e lungo periodo, contribuendo al miglioramento dell'efficienza e della sostenibilità del sistema della logistica e dei trasporti;

b) favorire la concentrazione delle attività logistiche che necessitano di servizi doganali e di altri servizi specifici all'interno o in prossimità delle piattaforme appositamente attrezzate;

c) favorire, attraverso un insieme integrato di atti di pianificazione e gestione territoriale e urbanistica, la razionalizzazione del sistema di trasporto delle merci su strada con particolare riferimento al traffico pesante, intervenendo sia sulle scelte localizzative delle funzioni generatrici di traffico, sia indirizzando i flussi sulle infrastrutture più adatte a sostenerlo, riducendo il carico sulla viabilità minore.

## **Art. 2 – Contenuti, natura ed efficacia**

### **1. Il documento definisce:**

a) le linee guida per l'organizzazione territoriale delle funzioni logistiche di medie e grandi dimensioni nella Provincia di Bologna, da intendersi come specificazione delle disposizioni generali dettate dal PTCP in materia. Il contenuto del documento costituisce il riferimento per la regolamentazione delle nuove funzioni logistiche da insediare negli ambiti specializzati per attività produttive e poli funzionali di rilevanza sovracomunale;

b) i criteri per la localizzazione delle attività logistiche all'interno degli ambiti produttivi sovracomunali e poli funzionali, individuando gli strumenti idonei a dare efficacia ai principi qui definiti. I criteri individuati dovranno essere assunti dai Comuni in sede di redazione degli Accordi Territoriali relativi agli ambiti specializzati per attività produttive e poli funzionali di rilevanza sovracomunale e in sede di redazione dei PSC;

c) le linee di lavoro essenziali di un futuro processo di approfondimento condiviso che la Provincia intende promuovere con la Regione Emilia Romagna e con le associazioni

intercomunali, finalizzato alla definizione di una disciplina più articolata delle funzioni logistiche e delle funzioni ad elevata generazione di flussi di traffico insediabili nella Provincia di Bologna.

2. Il documento, in coerenza con gli indirizzi del PTCP, costituisce un primo orientamento per la pianificazione provinciale, intercomunale e comunale relativamente alla localizzazione delle funzioni logistiche di medio e lungo raggio e delle funzioni ad elevata generazione di flussi di traffico.

3. La Provincia, nella definizione degli Accordi territoriali per le aree produttive sovracomunali da sottoscrivere con i Comuni o in atti da condividere con altri soggetti privati, si atterrà ai contenuti ed indirizzi qui definiti. La Provincia valuterà la possibilità di estendere tali indirizzi anche agli Accordi Territoriali già sottoscritti.

### **Art. 3 – Definizioni delle funzioni logistiche**

1. Per "*funzioni logistiche*" s'intende l'insieme di attività che comportano il trasporto, la manipolazione, lo stoccaggio delle merci e l'organizzazione delle informazioni correlate, all'interno dell'azienda o tra l'azienda e i fornitori/clienti<sup>1</sup>.

Sono incluse tra le funzioni logistiche anche tutte le attività di movimentazione delle merci ad elevata generazione di flussi di traffico che producono sensibili ricadute territoriali.

Ai fini del presente atto si considerano funzioni logistiche esclusivamente le attività svolte per *conto terzi*, escludendo pertanto le attività svolte per *conto proprio*, nelle quali sono integrate nella stessa attività imprenditoriale la produzione e la distribuzione del prodotto.

2. Le funzioni logistiche sono suddivise in tre categorie in base ad un parametro dimensionale (la Superficie fondiaria funzionale del lotto<sup>2</sup>, in seguito: SFF) e ad un parametro funzionale combinato (la distanza percorsa, la concentrazione/diffusione delle tratte percorse dalle merci, la modalità di trasporto, le caratteristiche e la dimensione del parco veicolare direttamente o indirettamente movimentato dall'azienda). Le funzioni logistiche sono quindi articolate come segue<sup>3</sup>:

a) *Attività di trasporto e logistica di livello nazionale e internazionale, di medie e grandi dimensioni.*

Comprendono le attività di movimentazione delle merci che hanno un raggio d'azione esteso alla scala sovracomunale (provinciale, regionale, nazionale e internazionale).

I flussi origine-destinazione sono concentrati in genere nelle strutture specifiche per le attività logistiche (porti, interporti), sono organizzati in prevalenza con servizi di linea definiti e utilizzano le modalità aerea, marittima, ferroviaria, stradale (solitamente con autocarri pesanti, autoarticolati e autotreni<sup>4</sup>).

Fanno parte della categoria i servizi *overseas*<sup>5</sup>, i servizi internazionali continentali, articolati in: *groupage internazionale*<sup>6</sup>, trasporto intermodale, trasporto stradale di carico completo e con treni blocco tradizionali o intermodali.

---

<sup>1</sup> Per una definizione più completa della *logistica* si veda il glossario nell'Allegato.

<sup>2</sup> Per la definizione della Superficie fondiaria funzionale si veda il glossario nell'Allegato.

<sup>3</sup> I riferimenti di base utilizzati per le definizioni sono contenuti nell'Allegato.

<sup>4</sup> Per la definizione dei mezzi di trasporto si veda il glossario nell'Allegato.

<sup>5</sup> Servizi intercontinentali aerei e prevalentemente marittimi.

<sup>6</sup> Servizi di trasporto di collettame su tratte internazionali.

Le imprese che erogano le attività definite in questa categoria utilizzano in genere strutture aventi una SFF complessiva superiore a 10.000 mq.

Sono incluse anche le attività di trasporto e logistica specializzate di medie e piccole dimensioni che operano prevalentemente con un raggio d'azione di livello nazionale e internazionale. Tali attività sono da considerare assimilabili a quelle di livello nazionale e internazionale per ragioni funzionali, al fine di favorire la diversione modale.

**La logistica di livello nazionale e internazionale è oggetto del presente Accordo.**

b) *Attività di trasporto e logistica di livello regionale e territoriale locale, di medio-piccole dimensioni.*

Comprendono le attività di movimentazione delle merci che hanno un raggio d'azione prevalentemente intercomunale e provinciale (in larga parte inferiore a 50 km).

I flussi origine-destinazione hanno carattere diffuso, in genere non sono organizzati con servizi di linea definiti e utilizzano quasi interamente la modalità stradale (in prevalenza con autocarri leggeri e con furgoni).

Le imprese che erogano le attività definite in questa categoria utilizzano in genere strutture aventi una SFF complessiva non superiore a 10.000 mq.

**La logistica di livello comunale è oggetto del presente Accordo.**

c) *Attività di trasporto e logistica di livello urbano.*

Comprende le attività di movimentazione delle merci che hanno un raggio d'azione limitato alla distribuzione nelle aree urbane e utilizzano interamente la modalità stradale (solitamente con mezzi leggeri, in prevalenza con autofurgoni e furgoni). I flussi origine-destinazione hanno carattere diffuso.

**La logistica di livello urbano non è oggetto del presente Accordo.**

#### **Art. 4 – Organizzazione territoriale delle funzioni logistiche nella Provincia di Bologna**

1. La Provincia con il presente atto promuove scelte urbanistiche e territoriali finalizzate a razionalizzare l'organizzazione delle funzioni logistiche e delle funzioni ad elevata generazione di traffico merci, riducendo la dispersione e la proliferazione occasionale di attività in aree non idonee e non adeguatamente infrastrutturate, anche in relazione al principio dell'intermodalità. A tale scopo si stabilisce quanto segue:

a) *Le attività di trasporto e logistica di livello nazionale e internazionale, di medie e grandi dimensioni (art. 3, punto 2, lettera a), che occupano una SFF complessiva superiore a 10.000 mq, dovranno essere localizzati preferibilmente nelle piattaforme esistenti adeguatamente infrastrutturate: il polo funzionale dell'Interporto, lo scalo merci di Imola, il polo funzionale CAAB (limitatamente al settore agroalimentare), il polo funzionale del Centergross (limitatamente al settore dell'abbigliamento) e il polo funzionale dell'Aeroporto (limitatamente alle attività che usano il vettore aereo).*

La localizzazione delle funzioni suddette al di fuori delle tre piattaforme per la logistica è ammessa, con carattere di eccezionalità, per le attività/categorie che utilizzano esclusivamente l'autotrasporto e non sono orientabili verso l'intermodalità (merci deperibili, preziose, fragili e che necessitano di rapida consegna), nel rispetto delle seguenti condizioni:



- le attività devono essere localizzate negli ambiti produttivi sovracomunali ritenuti idonei in seguito ad una selezione effettuata in base a quanto definito al successivo punto 2 e all'art. 6;
- le attività devono essere sottoposte ad uno *Studio di sostenibilità ambientale e territoriale* secondo le disposizioni di cui al successivo art. 5. Lo Studio dovrà stabilire l'idoneità o la non idoneità all'insediamento e le eventuali condizioni di fattibilità;

b) *Le attività di trasporto e logistica di livello regionale e territoriale locale, di medio-piccole dimensioni* (art. 3, punto 2, lettera b), che occupano una SFF complessiva non superiore a 10.000 mq potranno essere localizzati negli ambiti produttivi sovracomunali individuati dal PTCP.

2. La Provincia e i Comuni, attraverso gli Accordi Territoriali per le aree produttive sovracomunali (ex art. 15 L.R. 20/2000) e i successivi approfondimenti ad opera dei PSC, dovranno operare una selezione degli ambiti specializzati per attività produttive sovracomunali, individuando le aree più idonee ed eventuali aree non idonee ad ospitare funzioni ad alta generazione di flussi di merci e in particolare le funzioni logistiche, ricadenti nel punto a. La selezione degli ambiti sarà effettuata secondo i criteri stabiliti nel successivo art. 6.

### **Art. 5 – Verifica di sostenibilità delle funzioni logistiche di medie e grandi dimensioni collocate al di fuori dei poli funzionali per la logistica esistenti**

1. Le funzioni logistiche di medie e grandi dimensioni (art. 3, punto 2, lettera a), che intendono insediarsi negli ambiti produttivi sovracomunali, nei limiti definiti all'art. 4, dovranno effettuare la verifica di sostenibilità secondo quanto disposto nei punti seguenti.

2. Le aziende dovranno presentare ai Comuni uno *Studio di sostenibilità ambientale e territoriale* specifico che dovrà aiutare la verifica di sostenibilità delle funzioni insediabili con il territorio e con le infrastrutture. I criteri di riferimento per la verifica dovranno considerare:

a) la capacità della rete stradale in relazione ai flussi di traffico attuali e di previsione: deve essere verificata l'adeguatezza della rete stradale in termini di capacità e di interferenza con il traffico automobilistico (in tal senso sarebbe utile allegare una rilevazione nelle strade interessate dall'intervento nel caso non vi siano dati sui flussi più recenti di 3 anni).

b) le caratteristiche specifiche dell'attività: deve essere verificata l'entità del traffico pesante generato in termini di Matrice O/D degli spostamenti attuali e di previsione e del conseguente impatto che l'attività produrrebbe sulle infrastrutture della mobilità e sulle funzioni circostanti attraversate dai flussi di traffico; elemento fondamentale per l'analisi critica delle rete (vedi punto a);

Qualora siano previsti o necessari interventi sulla rete tali da renderla adeguata alle funzioni logistiche, il loro insediamento deve essere subordinato alla preventiva o contestuale realizzazione degli stessi;

c) Il confronto con le indagini sull'incidentalità dell'area, allo scopo di verificare la presenza di criticità e punti a forte incidentalità sulla rete che potrebbero acuirsi con un sovraccarico di mezzi pesanti. Tali individuazioni dovranno prevedere, come già evidenziato nel punto a, la contestuale realizzazione di interventi di

messa in sicurezza e rifunionalizzazione delle intersezioni, soprattutto per quelle con evidente promiscuità di componenti di traffico.

d) la compatibilità con le funzioni circostanti: deve essere verificata la compatibilità del traffico pesante generato dai flussi di merci con le funzioni attraversate e, in particolare, con gli insediamenti residenziali;

e) la composizione della flotta veicolare dell'attività: dimensione/tipo dei mezzi, età, classe delle emissioni<sup>7</sup>;

f) tipo di trasporto: valutazione specifica in caso di materiale tossico o nocivo;

g) il livello di servizio: valutazione dell'efficienza dell'attività in base all'indice di saturazione del mezzo<sup>8</sup>.

3. La verifica dovrà essere effettuata anche nei seguenti casi:

a) per attività che intendono insediarsi nelle aree già utilizzate da funzioni produttive industriali e artigianali, ove sia ammesso il cambio d'uso da funzione produttiva a logistica, in considerazione del diverso impatto urbanistico delle due attività;

b) per attività produttive già insediate nel territorio che intendono integrare all'interno dei propri siti funzioni logistiche precedentemente localizzate altrove.

4. Sono escluse dalla verifica tutte le attività che si insedieranno nelle piattaforme logistiche elencate all'art. 4.

5. In relazione all'esito della valutazione i Comuni potranno:

a) autorizzare l'insediamento dell'attività, considerata compatibile con le caratteristiche dell'area, prevedendo anche eventuali oneri ed opere aggiuntivi per l'adeguamento ai nuovi carichi urbanistici;

b) non autorizzare l'insediamento dell'attività, considerata incompatibile con le caratteristiche dell'area.

## **Art. 6 - Criteri per la selezione degli ambiti produttivi sovracomunali più idonei alla localizzazione delle funzioni logistiche**

1. La selezione degli ambiti produttivi più idonei alla localizzazione di funzioni logistiche dovrà essere operata di concerto tra la Provincia e i Comuni, in sede di redazione degli Accordi Territoriali per le aree produttive e di redazione dei PSC. Nei casi in cui gli accordi siano già stati sottoscritti o i PSC approvati, la selezione dovrà essere effettuata successivamente, secondo le procedure previste dalla L.R. 20/2000 per l'aggiornamento degli strumenti urbanistici suddetti.

2. La selezione dovrà individuare:

a) le aree più idonee ad ospitare attività logistiche, incluse le attività di medie e grandi dimensione (art. 3, punto 2, lettera a), nei limiti definiti all'art. 4 ;

b) le aree meno idonee, per le quali sono escluse le attività di medie e grandi dimensione (art. 3, punto 2, lettera a);

c) eventuali aree produttive non idonee all'insediamento di attività logistiche, nelle quali non è ammessa la localizzazione di dette funzioni.

---

<sup>7</sup> Rispettivamente: anno di prima immatricolazione e normativa europea sulle emissioni (classificazione Multidirettiva Euro 1,2,3, ecc.).

<sup>8</sup> Da attestare mediante presentazione della documentazione di viaggio storica. In caso di nuove attività, attraverso la sottoscrizione di un impegno formale con la Provincia sul livello di saturazione atteso.

La selezione dovrà favorire le localizzazioni prossime ai principali nodi della rete ferroviaria e autostradale al fine di limitare gli impatti sui centri abitati, sulle aree ambientalmente sensibili e sul reticolo stradale minore. Dovrà inoltre verificare l'adeguatezza della rete stradale in termini di capacità e di interferenza con il traffico automobilistico, e la compatibilità con le funzioni circostanti, come specificato al punto 2, lettere a) e b) dell'art. 5.

### **Art. 7 – Centri logistici per autotrasporto**

1. *Centri logistici per autotrasporto.* Negli ambiti specializzati per attività produttive di rilevanza sovracomunale ritenuti più idonei in base ad Accordi Territoriali da sottoscrivere da Provincia e Comuni (o in base ad integrazioni agli accordi già sottoscritti), ed ai successivi approfondimenti dei PSC, potranno essere realizzati Centri logistici per autotrasporto dotati di *servizi avanzati di logistica*<sup>9</sup>, funzionali all'ottimizzazione dell'efficienza dell'autotrasporto. Tali Centri dovranno favorire la razionalizzazione dei servizi logistici e di autotrasporto (non localizzabili all'interno delle piattaforme attrezzate esistenti) e la loro concentrazione nelle aree considerate più idonee.
2. I Centri potranno accogliere attività complementari e non concorrenziali con quelle localizzabili nelle piattaforme attrezzate esistenti (cfr. art. 4 punto 1 lettere a)), che usano esclusivamente l'autotrasporto.
3. I Centri saranno localizzabili in alcune aree, interne agli ambiti suddetti, che dovranno avere le seguenti caratteristiche:
  - a) destinazioni d'uso limitate alle funzioni logistiche, di magazzino e all'autotrasporto (inclusi servizi alla logistica e all'autotrasporto, parcheggi attrezzati per mezzi pesanti), per una quota massima sul totale della SFF complessiva dell'ambito non superiore al 5%;
  - b) indice di utilizzazione fondiaria medio, per le destinazioni d'uso e per la quota indicata al punto a), non superiore a 0,2 mq/mq;
  - c) SFF massima utilizzabile da un'unica unità aziendale non superiore al 30% del totale.

### **Art. 8 – Altri indirizzi di carattere generale per la pianificazione provinciale, intercomunale e comunale**

1. Oltre a quanto detto nei precedenti articoli del presente Atto, si propongono gli indirizzi che seguono, che saranno opportunamente declinati all'interno degli Accordi Territoriali per gli ambiti sovracomunali, recepiti dai PSC e dagli strumenti attuativi (POC e RUE).
2. Gli atti di pianificazione provinciale, comunale e intercomunale dovranno<sup>10</sup>:
  - a) favorire la localizzazione delle imprese che operano nel settore logistico nelle aree più idonee e disincentivare le stesse a collocarsi nelle aree meno idonee. A tale scopo potranno essere introdotti criteri di priorità nell'assegnazione delle

---

<sup>9</sup> Cfr. Regione ER, *Territorio, imprese, logistica*, p. 103.

<sup>10</sup> Gli indirizzi che seguono derivano da linee di intervento della Regione Emilia Romagna. Cfr.: Regione ER, *Territorio, imprese, logistica*, Asse 6, p. 104.

nuove aree, politiche di differenziazione degli oneri di urbanizzazione, o altri incentivi;

b) favorire la creazione di comparti destinati a filiere integrate dando priorità, nell'assegnazione delle aree, ad imprese legate tra loro da rapporti stabili di subfornitura;

c) favorire, ove possibile, la riaggregazione di unità locali della stessa impresa attualmente operanti in aree diverse.

3. In tutti gli ambiti specializzati per attività produttive, inclusi quelli di interesse comunale, i Comuni dovranno inoltre facilitare la riconversione ad altre funzioni delle attività logistiche inserite negli ambiti urbani più sensibili all'impatto dei flussi di merci, secondo quanto disposto dall'art. A-13 dell'Allegato alla L.R. 20/2000.

### **Art. 9 – Avvio di una fase di ricerca e sperimentazione**

1. La Provincia si impegna a promuovere, in collaborazione con la Regione Emilia Romagna, con le Associazioni intercomunali, con i Comuni e con le categorie economiche interessate, un processo di approfondimento, successivo al presente Atto, finalizzato alla definizione di elementi utili per disciplinare il tema della logistica e delle funzioni ad elevata generazione di flussi di traffico insediabili nella Provincia di Bologna. Il lavoro dovrà delineare:

a) i *criteri di efficienza logistica* sia per la localizzazione delle funzioni sia per i requisiti prestazionali da richiedere alle attività insediabili;

b) le linee guida per sviluppare l'integrazione tra le piattaforme logistiche esistenti, anche a livello regionale e nazionale, in particolare con il porto di Ravenna.

2. L'approfondimento dovrebbe costituire un progetto di ricerca da condurre con la partecipazione della Regione Emilia Romagna (attraverso l'Istituto Trasporti e Logistica), della Provincia, dell'Interporto di Bologna e dei Comuni delle Associazioni intercomunali impegnate nella redazione dei PSC, con il coinvolgimento delle categorie economiche interessate.

3. La ricerca potrà essere costituita da una parte di carattere generale, finalizzata a conoscere meglio le esigenze del sistema produttivo e della logistica e da una parte specifica, finalizzata a contribuire al quadro conoscitivo dei PSC intercomunali e funzionale ad agevolare la selezione degli ambiti più idonei alla localizzazione delle funzioni logistiche.

4. La ricerca dovrà essere sviluppata in coerenza con le altre azioni relative alla logistica previste dalla Provincia di Bologna e, in particolare, con l'Osservatorio della Logistica, nell'ambito del Piano della Logistica provinciale.

5. Il lavoro sarà propedeutico anche alla predisposizione di una futura integrazione della disciplina del PTCP sul tema della logistica.

## ALLEGATI

Gli allegati sono stati elaborati allo scopo di specificare il documento e ne costituiscono parte integrante.

### TABELLE

*Tabella 1 – Caratteristiche delle attività logistiche*

Tipo di logistica	Raggio d'azione prevalente	Tipologie di servizi	Caratteristiche aziendali
Urbana	Urbano	- <i>Tuttostrada</i> - <i>Logistica distributiva</i>	Prevalenza di veicoli di portata minore di 35 q.li Prevalenza di distanze minori di 50 km (75%)
Locale	Provinciale e regionale	- <i>Tuttostrada (groupage e carico completo);</i> - <i>Logistica distributiva</i>	
Nazionale e internazionale	Nazionale e internazionale	- <i>Overseas</i> (trasporto di containers via nave con posizionamento intermodale o stradale del carico al porto); - <i>Tuttostrada continentale e nazionale (groupage e carico completo);</i> - <i>Logistica distributiva continentale e nazionale</i>	Prevalenza di veicoli di portata maggiore di 110 q.li Prevalenza di distanze minori di 50 km (50%)

Fonte: Regione Emilia Romagna

*Tabella 2 – Caratteristiche delle attività logistiche - Trasporto internazionale*

Tipo	Modalità	Sottotipo	Caratteristiche	Esigenze logistiche
Internazionale overseas	Marittimo		Containerizzato e convenzionale. Rete di piattaforme e servizi di linea	Piattaforme con servizi per funzione di de/consolidamento per le merci originate/destinate dal/al sistema regionale
Internazionale continentale	Terrestre	<i>Groupage</i>	Più complesso. rete di piattaforme <i>hub</i> collegate con servizi di linea e organizzazione della raccolta/distribuzione	
		Trasporto intermodale e combinato	Con attività di movimentazione e spedizione specializzate nelle piattaforme	
		Stradale e servizi non di linea in genere	Trasporto stradale di carico completo o con treni blocco	

Fonte: Regione Emilia Romagna

Tabella 3 – Caratteristiche delle attività logistiche - Trasporto nazionale

Tipo	Modalità	Sottotipo	Caratteristiche	Esigenze logistiche
Groupage (collettame)	Terrestre tuttostrada		Rete di piattaforme <i>spoke and hub</i> sia negli interporti che autonome	Piattaforme per funzione di de/consolidamento per le merci (colli) originate/destinate dal/al sistema regionale.
		Corrieri espresso	Operatori specializzati con piattaforme <i>spoke</i> provinciali e un <i>hub</i> regionale e viceversa.	Basso grado di interazione con le piattaforme logistiche regionali. Localizzazione condizionata solo da prossimità alla rete viaria.

Fonte: Regione Emilia Romagna

Tabella 4 – Tipologie delle attività logistiche

Tipo	Caratteristiche	Esigenze logistiche
<i>Contract logistic</i>	Magazzini specifici. Trasporto gestito da terzi	Magazzini e aree
Logistica degli approvvigionamenti e della distribuzione	Attività di trasporto centrali per il tipo di servizio.	Piattaforme vicine alla rete autostradale o dello stabilimento produttivo se in servizio <i>outsourcing</i> . Scarso rapporto con il territorio
Autotrasporto diffuso	Trasporto a carico completo non di linea. Servizio <i>point to point</i> . Aziende non dotate di piattaforme di de/consolidamento. Piccola dimensione, spesso monoveicolari.	Nessuna interazione con i nodi logistici regionali, ad eccezione dei centri distribuzione merci a vocazione locale.

Fonte: Regione Emilia Romagna

Tabella 5 – Parametri dimensionali delle attività logistiche per tipo di attività

Tipo di attività	Superficie coperta SFF (mq)	Portoni carico/scarico mezzi (n)	Sosta mezzi pesanti (n/mq)
Attività di corriere nazionale	<b>10.000</b>	80	40/10.000
Magazzino logistica	44.000	<b>40</b>	<b>20/5.000</b>
Magazzino logistica	90.000	50	70/17.500
<b>Parametri "soglia" per attività di medie e grandi/medie e piccole dimensioni (art. 3)</b>	<b>10.000</b>	<b>40</b>	<b>5.000</b>

Fonte: Interporto di Bologna

## GLOSSARIO

**Logistica.** Processo di pianificazione, implementazione e controllo dell'efficiente ed efficace flusso e stoccaggio di merci (materie prime, semilavorati e prodotti finiti) e delle relative informazioni dal punto di origine al punto di consumo. (Cfr. Council of Logistics Management).

Il processo include attività quali: *customer service*, previsione della domanda, gestione della comunicazione, gestione delle scorte, e *material handing*, processazione dell'ordine, localizzazione di fabbriche e depositi, approvvigionamenti, realizzazione di imballaggi, gestione dei ritorni, trasporti, magazzinaggio e stoccaggio.

Tradizionalmente la logistica è considerata come un insieme di attività relative al flusso di materiali, prodotti ed informazioni, all'interno dell'azienda o, in una concezione più evoluta, tra l'azienda ed i suoi fornitori e clienti. Il *focus* della logistica è passato dai singoli tipi di attività (approvvigionamenti, magazzinaggio, distribuzione, ...) ad una loro gestione integrata.

*Logistica integrata.* Minimizzazione del costo totale delle attività logistiche viste nel loro complesso, dato un obiettivo di livello di servizio da garantire. (Fonte: <http://www.ailog.it>)

**Outsourcing.** È l'attribuzione a soggetti terzi di alcune o tutte le attività della logistica di un'azienda che sono assegnate ad un fornitore di servizi logistici allo scopo di raggiungere uno o più dei seguenti obiettivi: ridurre i costi, aumentare la flessibilità, migliorare il livello di servizio. (Fonte: <http://www.ailog.it>)

**Overseas.** Servizi intercontinentali aerei e prevalentemente marittimi.

**Superficie fondiaria funzionale, SFF.** Dimensione del lotto funzionale e pertinenziale all'unità aziendale (anche costituita da più unità edilizie, vedi sotto la voce *Unità aziendale*), individuata secondo le previsioni urbanistiche, con l'esclusione delle aree destinate agli standard urbanistici pubblici come definiti negli strumenti urbanistici comunali.

**Superficie per la sosta dei mezzi pesanti.** Quando nel documento si usa la dizione "mezzi" è da intendersi "mezzi pesanti - equivalenti" come parametro dimensionale valido anche per mezzi di dimensione inferiore. Per superficie per la sosta si intende la superficie di piazzale, incluso lo spazio di manovra necessaria ai mezzi pesanti, pari a 250 mq/mezzo. Per la sola sosta si considera una superficie pari a 50 mq/mezzo.

**Trasporto su gomma.** Classificazione. Ai fini del presente documento si considera la seguente suddivisione dei mezzi di trasporto:

Autofurgoni	Mezzi per trasporto urbano	Logistica urbana		
Furgoni (fino a 35 q.li)	Mezzi leggeri/per trasporto urbano			Logistica comunale
Autocarri leggeri (fino a 110 q.li)				
Autocarri pesanti (oltre 110 q.li)	Mezzi pesanti			Logistica sovra comunale
Autoarticolati e autotreni				

La *logistica urbana* utilizza prevalentemente autofurgoni e furgoni.

La *logistica comunale* utilizza prevalentemente furgoni e autocarri leggeri.

La *logistica sovracomunale, nazionale e internazionale* utilizza prevalentemente autocarri pesanti, autoarticolati e autotreni. (Fonte: Regione E-R)

*Trasporti primari e secondari.* I trasporti da magazzino di stabilimento a magazzino centrale e/o a deposito periferico sono detti *primari* e avvengono solitamente con mezzi pesanti (autotreni o bilici) e a carico completo. Quelli da magazzino periferico verso i clienti sono detti *secondari* e vengono effettuati con mezzi più piccoli, atti a circolare nei centri urbani per servire con un unico giro più clienti. (Fonte: <http://www.ailog.it>)

**Unità aziendale.** Unità di riferimento a cui si applica il parametro SFF (vedi sopra la voce *Superficie fondiaria funzionale*); è costituita dalla somma di tutte le funzioni ad elevata generazione di flussi di traffico pesante (logistica, magazzini, trasporti) e di tutti i lotti, gli edifici e le attrezzature di cui un'azienda (o più aziende controllate dallo stesso gruppo) dispone all'interno dello stesso ambito produttivo.