



Principali insediamenti logistici in Emilia – Romagna

INSEDIAMENTO GENERALI PROPERTIES AL POLO DI LE MOSE (PC)



Principali insediamenti logistici in Emilia – Romagna

MONTICELLI D'ONGINA (PC) – MAGNA PARK



Distanze dai principali centri:

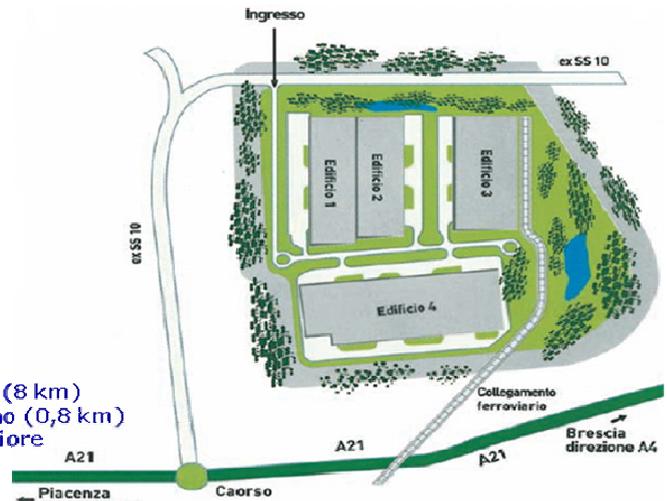
- Piacenza 10 Km
- Brescia 60 Km
- Parma 60 Km
- Milano 80 Km
- Tortona 80 Km
- Verona 110 Km
- Bologna 150 Km
- Genova 160 Km
- Torino 190 Km
- Padova 200 Km

Collegamenti stradali

- Autostrada A1 Milano – Bologna (8 km)
- Autostrada A21 Piacenza – Torino (0,8 km)
- Strada Statale SS9 Padana Inferiore

MAGNA PARK

THE LOGISTICS PARK OF TOMORROW



MAGNA PARK

MONTICELLI d' Ongina - Piacenza



SUPERFICI

Area di 36 ettari a Monticelli D'ongina PC – nel cuore dell' attività logistica italiana

Fase I – già realizzata

4 magazzini per un totale di 142.000 m²

Fase II – espansione da realizzare

Prevista la realizzazione di altri 4 magazzini per 100.000 m² di superficie coperta, quindi il totale sarà 240.000 m² di superficie coperta e l' area del polo si espanderà a ca 360.000 m² a 670.000 m².

CARATTERISTICHE TECNICHE

- h libera sottotrave min. = 10 m
- Portata pavimentazione = 5t/m²
- Cross dock
- Bocca di carico ogni 1000 m²
- Piattaforma multimodale con accessibilità stradale e ferroviaria

GAZELEY ha di recente consegnato un magazzino di 11.000 m² a Lamborghini direttamente collegato con la sede dell' azienda.





Principali insediamenti logistici in Emilia - Romagna **PROLOGIS PARK BOLOGNA – Castel S. Pietro a14**



SUPERFICIE TOTALE COPERTA
72.000 m² suddivisi in 3 lotti così ripartiti:

Mag. 1 = 22.142 m², 25 bocche di carico
Mag. 2 = 22.232 m², 27 bocche di carico
Mag. 3 = 27.637 m², 27 bocche di carico

CARATTERISTICHE TECNICHE

- h libera sottotrave min. = 10 m
- Portata pavimentazione = 5 t/m²
- Profondità di manovra cortile 32 m – 35 m
- Cross dock
- Sprinkler ESFR
- 100 m di profondità capannone



Principali insediamenti logistici in Emilia - Romagna **PROLOGIS PARK BOLOGNA – Castel S. Pietro a14**

Il sito si trova direttamente sul fronte dell'autostrada A14 (Bologna-Ancona-Taranto) a 500 m dal casello di "Castel San Pietro". È posizionato a 15 km Sud - Est di Bologna, a 20 - km dall'autostrada A13 (BO-PD) e a 30 km dalla A1 (MI-VA). Ha il collegamento diretto con la SS 9 "Emilia" che collega Milano con la costa adriatica. Il ProLogis Park Bologna è ubicato nel cuore dell'Emilia Romagna e in posizione strategica e baricentrica per servire l'intera costa adriatica e gestire i flussi distributivi di merci Nord - Sud Italia.





Principali insediamenti logistici in Emilia – Romagna **INSEDIAMENTO PROLOGIS AL POLO DI LE MOSE (PC)**

Collegamenti stradali

Autostrada A1 Milano – Bologna
Autostrada A21 Torino – Piacenza – Brescia
Strada Statale SS9 Emilia Parmense
Strada Statale SS10 Caorsana

Collegamenti ferroviari

Linea Piacenza – Cremona
Linea Milano - Bologna



Prologis attualmente ha un complesso formato da 1 lotto suddiviso in 3 magazzini al polo logistico di Le Mose, per una superficie coperta di 80.000 m². Al momento vi sono 2 operatori logistici insediati nei magazzini Prologis, Di Farco (40.000) m² e Piacenza Logistica (20.000 m²). I rimanenti 20.000 m² sono stati lasciati liberi da Generali Trasporti che si è trasferita fuori dal polo.

Orientamenti e obiettivi della pianificazione provinciale in Emilia-Romagna: risultato di una ricognizione sui territori

Metodologia



- **Obiettivo: Comprendere la natura e l'impatto degli interventi previsti dalla pianificazione provinciale rispetto agli insediamenti, ovvero le implicazioni rispetto alla logistica delle merci.**
- Analisi puntuale degli elaborati dei PTCP (Quadro conoscitivo, Norme di attuazione, Relazione sulle norme) delle 9 Province della Regione Emilia-Romagna rispetto ad una griglia comune di macro tematiche inerenti il sistema insediativo e la logistica industriale.
- Interviste semistrutturate con 9 referenti della pianificazione provinciale* per raccogliere aspetti qualitativi rispetto alle scelte strategiche e le criticità affrontate afferenti ai temi in oggetto di studio.
- Lettura trasversale delle disposizioni della pianificazione provinciale per la formulazione di considerazioni circa linee evolutive e coerenze tra i piani rispetto ai temi rilevanti per la logistica delle merci.
- Raccolta di Buone Pratiche emerse dall'analisi.

*Sono stati intervistati: Provincia di Ferrara - Arch. Po', Provincia di Bologna - Arch. Ferroni, Provincia di Ravenna Ing. Savini, Provincia di Parma - Arch. Fusco, Provincia di Piacenza - Dott. Silva, Provincia di Modena - Arch. Nora, Provincia di Forlì-Cesena - Arch. Gabrielli, Provincia di Rimini - Arch. Tomasetti, Provincia di Reggio-Emilia - Arch. Campeol.

Provincia di Bologna



Provincia	Data approvazione	Piano territoriale di coordinamento Provinciale Bologna. Adottato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 3 dell'11 febbraio 2003.	
Obiettivi PTCP generali rispetto agli insediamenti produttivi e logistica industriale. Cambiamenti rispetto alla passata pianificazione		<ol style="list-style-type: none"> 1. Contenimento dello sprawl (dispersione industriale) e dalla conseguente lievitazione dei costi insediativi e di gestione del sistema territoriale 2. Ridurre il consumo di territorio, mantenendo comunque un'offerta adeguata alla domanda; 3. Concentrare le ulteriori potenzialità di offerta in collocazioni ottimali rispetto alle infrastrutture primarie per la mobilità e con scarse o nulle limitazioni o condizionamenti dal punto di vista ambientale. 4. Qualificare il tessuto produttivo provinciale, ossia qualificare le imprese e insieme le aree di insediamento sia sul piano delle dotazioni che su quello morfologico. 	
Arete produttive	Sovracomunali	Identificazione e numero	<p>34 Ambiti produttivi di valenza sovra comunale individuati nel PTCP</p> <p>14 Ambiti produttivi consolidati per funzioni prevalentemente produttive e manifatturiere</p> <p>9 Ambiti produttivi consolidati per funzioni miste manifatturiere e terziarie.</p> <p>Ambiti produttivi con potenzialità di sviluppo strategiche:</p> <p>5 Ambiti produttivi suscettibili di sviluppo per funzioni prevalentemente produttive manifatturiere e per funzioni logistiche</p> <p>6 Ambiti produttivi suscettibili di sviluppo per funzioni miste produttive, logistiche e del commercio non alimentare.</p> <p>Per identificarle sono stati utilizzati i seguenti parametri: la dimensione dell'insediamento non inferiore ai 30 ha, la disponibilità di aree di espansione o di lotti liberi, come presumibile indicatore dell'esistenza di una domanda locale o sovralocale di aree con destinazioni produttive; a questo proposito, si propone come limite inferiore una soglia di 10.000 mq di superficie utile realizzabile, praticamente corrispondente a circa dieci capannoni di media dimensione o ad un intervento di grande dimensione, l'ubicazione "a cavallo" di diversi territori comunali, la collocazione rispetto alla gerarchia delle rete stradale e rispetto alle altre reti di trasporto (ferrovie, aeroporti, ecc.), espressa in distanza dai principali nodi; si propone che il requisito prestazionale minimo sia l'accessibilità da strada extraurbana con caratteristiche geometriche quanto meno pari a quelle del V° CNR, il grado di accessibilità rispetto alla viabilità primaria e ai nodi di interscambio della mobilità, il grado di multifunzionalità, espresso dalla presenza di funzioni di tipo terziario e commerciale o di accentuata sensibilità alla trasformazione verso queste destinazioni d'uso.</p>
		Dimensione ha	<p>Ambiti produttivi consolidati per funzioni prevalentemente produttive e manifatturiere: consistenza di 866 Ha, di cui 225 ancora liberi, con una superficie utile di 1 Mil.di mq Comprendono il 24% delle aree di rilievo sovra comunale, con il 22% delle potenzialità residue.</p> <p>Ambiti produttivi consolidati per funzioni miste manifatturiere e terziarie: consistenza di 1162 ettari di cui 189 ancora liberi con una superficie utile di 600.000 mq. Sono 1/3 delle aree di rilievo sovra comunale ed esprime però solo il 13% delle potenzialità residue.</p> <p>Ambiti produttivi suscettibili di sviluppo per funzioni prevalentemente produttive manifatturiere: Superficie totale di 443 ha, di cui 204 ancora liberi con più di 850.000 mq di superficie utile. 12% dello stock delle aree di rilievo sovra comunale, con il 20% dello loro potenzialità residue. Ambiti produttivi suscettibili di sviluppo per funzioni miste produttive, logistiche e del commercio non alimentare: consistenza di 942 Ha di cui 390 ancora liberi con 2 Mil. di mq di superficie utile. 26% dello stock di aree di rilievo sovra comunale, con il 45% delle loro potenzialità residue.</p>
		Funzioni ammesse	<p>Per gli ambiti consolidati si indicano i seguenti indirizzi specifici:</p> <p>- l'utilizzo delle potenzialità insediative residue e di quelle derivanti da dismissioni, va governato privilegiando prioritariamente le esigenze di sviluppo e di eventuale reinsediamento di attività produttive già insediate nell'ambito o nel territorio circostante; le ulteriori espansioni insediative, oltre a quanto già previsto al momento dell'adozione del PTCP si motivano solamente in relazione a esigenze, non diversamente soddisfacibili, di sviluppo di attività produttive già insediate nell'ambito, o di eventuale reinsediamento di attività già insediate nel comune o nei comuni o nell'associazione o unione di comuni in cui l'ambito ricade, che debbano trasferirsi..</p> <p>Per gli ambiti suscettibili di sviluppo il Piano indica i seguenti ulteriori indirizzi specifici:</p> <p>essi devono fornire la parte prevalente dell'offerta insediativa in risposta alla eventuale ulteriore domanda futura, in particolare da parte di nuove attività, nella misura in cui la domanda si manifesterà, al fine di fornire un'offerta insediativa più qualificata e selettiva, e di contribuire al decongestionamento dell'area centrale bolognese.</p>
	Apea	Per ciascuno degli ambiti produttivi di rilievo sovracomunale con caratterizzazione prevalentemente produttiva manifatturiera, deve essere previsto il raggiungimento delle condizioni e delle prestazioni di "area ecologicamente attrezzata"	
	Comunali	Le aree specializzate per attività produttive previste nei PRG vigenti e non considerate facenti parte degli ambiti specializzati di rilievo sovra comunale sono considerate aree produttive di rilievo comunale.	
	Vincoli alla pianificazione comunale	Il PTCP prevede dei vincoli procedurali per espansioni delle ambiti produttivi: eventuali varianti ai PRG vigenti che introducano ulteriori e contenute aree edificabili per attività produttive negli ambiti di rilievo sovracomunale, sono approvabili con la procedura dell'Accordo di programma. Nel caso di ambiti consolidati, tali varianti sono approvabili se coerenti con gli obiettivi indicati. Nel caso di ambiti suscettibili di sviluppo, tali varianti sono approvabili anche con procedura di variante ordinaria e se coerenti con gli obiettivi indicati nel Ptcp. L'estensione di dette nuove aree edificabili, se non specificamente motivate per lo sviluppo o il trasferimento di attività produttive già insediate nel comune stesso o nei comuni della medesima Associazione intercomunale, non potrà superare il 5% della superficie delle preesistenti zone omogenee che compongono l'ambito e comunque non potrà superare i 10 ettari.	

Provincia di Bologna



Aree logistiche	Previsioni di piano	<p>Il PTCP affronta il tema della logistica nella sezione riguardante i Poli funzionali esistenti tra cui inserisce: la stazione di Bologna Centrale e quella di Imola, l'Aeroporto G.Marconi, comprensivo del relativo scalo merci, l'Interporto, il CAAB con le contigue attrezzature mercantili e logistiche, e gli scali merci di Bologna-S.Donato e di Imola.</p> <p>La definizione di polo funzionale è ripresa dalla L.R. 20/2000 "parti del territorio ad elevata specializzazione funzionale nelle quali sono concentrate, in ambiti identificabili per dimensione spaziale ed organizzazione morfologica unitaria, una o più funzioni strategiche o servizi ad alta specializzazione economica, scientifica, culturale, sportiva, ricreativa e della mobilità. I poli funzionali sono inoltre caratterizzati dalla forte attrattività di un numero elevato di persone e di merci e da un bacino di utenza di carattere sovracomunale, tali da comportare un forte impatto sui sistemi territoriali della mobilità e conseguentemente sul sistema ambientale e della qualità urbana".</p> <p>Per ciascuno dei poli funzionali elencati nel PTCP deve essere sottoscritto un Accordo territoriale fra la Provincia, il Comune o i Comuni nei quali il polo ricade, e gli eventuali altri comuni interessati o influenzati dalle prospettive del Polo, nonché la Regione. L'accordo riguarda nei suoi contenuti essenziali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la definizione delle aree interessate dalle unità e dalle funzioni che costituiscono il polo funzionale, a precisazione, integrazione e individuazione di quanto elencato nelle norme del PTCP; - la definizione delle linee evolutive del polo, ivi compresa la precisazione delle tipologie di attività insediabili, e in particolare i limiti all'ammissibilità dell'insediamento di strutture commerciali; - la definizione degli interventi necessari, in relazione alle condizioni e alle problematiche specifiche del polo, per perseguire gli obiettivi di cui al primo punto e gli indirizzi specifici espressi, con riferimento a determinati poli, nella Relazione del PTCP; - gli interventi opportuni per il contenimento dei consumi energetici e idrici del polo, anche attraverso, ove opportuno, la realizzazione di impianti idrici e/o energetici dedicati, nonché gli interventi opportuni per il contenimento della produzione di rifiuti e la loro gestione; - gli interventi per il miglioramento della qualità ecologica dell'insediamento e del contesto, anche contribuendo ove possibile, attraverso le dotazioni ecologiche dell'insediamento stesso o destinando a previsioni di ulteriori espansioni insediative, qualora necessarie, e le condizioni di infrastrutturazione, per la qualità ambientale.
	Obiettivi	<ul style="list-style-type: none"> • 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, Centergross, le sinergie reciproche e con le strutture portuali e logistiche di Ravenna • Per quanto riguarda in specifico il polo funzionale del CAAB, occorre definire più precisamente le condizioni e i criteri di utilizzazione delle ancora rilevanti potenzialità insediative aggiuntive tuttora offerte secondo gli strumenti urbanistici vigenti. Il polo funzionale del CAAB dispone di una superficie utile complessiva di quasi 800.000 mq., di cui circa la metà ancora disponibili. • Promuovere lo shift intermodale. • Sviluppo della logistica aereoportuale delle merci per l'aeroporto di Bologna.
Principali criticità	<ul style="list-style-type: none"> • Scarsa conoscenza del "fenomeno logistico" • Congestione dell'area centrale bolognese. • Consistente flusso di attraversamento 	
Altre evidenze qualitative emerse in sede d'intervista	<ul style="list-style-type: none"> • Mancanza di una base informativa solida sul fenomeno della logistica e del trasporto per le aree individuate come di rilievo sovra comunale e dei poli funzionali. • <i>Difficoltà di raccordo fra assessorati provinciali sul tema (Piano della logistica mai approvato)</i> 	

Provincia di Modena



Provincia	Data approvazione	Variante generale al Piano di coordinamento provinciale di Modena. Adottato con Delibera del Consiglio Provinciale n°112 del 22 luglio 2008	
Obiettivi PTCP generali rispetto agli insediamenti produttivi e logistica industriale. Cambiamenti rispetto alla passata pianificazione		<ul style="list-style-type: none"> • Avviare un processo di razionalizzazione e riqualificazione per gli insediamenti produttivi. • Il recupero di insediamenti dismessi ed in dismissione è prioritario rispetto all'urbanizzazione di nuove aree. • Contrasto all'elevato grado di diffusione insediativa dell'apparato produttivo. • Contenimento della forte pressione esercitata dagli insediamenti produttivi sulle risorse ambientali. • Mantenimento di identità e riconoscibilità delle diverse parti del territorio. • Qualificare il sistema produttivo in ottica di sostenibilità ambientale- Circa la metà delle aree produttive ricade in aree suscettibili di essere allagate- per attrarre imprese innovative ed ad alto valore aggiunto; • Per Area del distretto ceramico_ problema di conurbazione aree produttive sviluppate senza soluzione di continuità. • Contenerne la conflittualità con il tessuto residenziale che si sviluppa in genere in continuità 	
Aree produttive	Sovracomunali	Identificazione e numero	Il PTCP individua 10 ambiti di specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale : Privilegiare polarità forti e strategiche, di numero limitato, connesse alle infrastrutture principali e da trasformare in aree ecologicamente attrezzate. Il territorio provinciale ha ben 236 ambiti produttivi, che occupano complessivamente 21.791 ettari di terreno. La scelta strategica è quella di confermate sostanzialmente le aree produttive sovracomunali già presenti nel Ptcp vigente, intorno alle quali sono previste possibili espansioni. Le aree sono quelle di Mirandola, San Felice, Finale Emilia, Carpi, Modena, Modena-Marzaglia-Campogalliano, Sassuolo-Fiorano-Maranello, Vignola-Spilamberto e Pavullo. A queste si aggiunge la previsione di una nuova area a Castelfranco-San Cesario, nella zona della ex Cartiera. Queste aree sono indicate non tanto per il ruolo di aree produttive sovracomunali, quanto per l'esigenza di un governo sovracomunale delle scelte urbanistiche orientato all'applicazione dei principi cardini delle AEA.
		Dimensione ha	Gli ambiti produttivi di rilievo sovracomunale saranno articolati dai PSC in ambiti insediati consolidati, ambiti da riqualificare e ambiti di nuovo insediamento. Ambiti produttivi SUP (ha) 6387,20 Aree consolidate Sup (ha) 5160,09 Aree dismesse Sup (ha) 66,54 Aree di Espansione Sup (ha) 1160,51
		Funzioni ammesse	Per gli ambiti consolidati si indicano i seguenti indirizzi specifici: - l'utilizzo delle potenzialità insediative residue e di quelle derivanti da dismissioni, va governato privilegiando prioritariamente le esigenze di sviluppo e di eventuale reinsediamento di attività produttive già insediate nell'ambito o nel territorio circostante; le ulteriori espansioni insediative, oltre a quanto già previsto al momento dell'adozione del PTCP si motivano solamente in relazione a esigenze, non diversamente soddisfacenti, di sviluppo di attività produttive già insediate nell'ambito, o di eventuale reinsediamento di attività già insediate nel comune o nei comuni o nell'associazione o unione di comuni in cui l'ambito ricade, che debbano trasferirsi
	Apea	Le aree ed i sistemi di aree produttive di rilievo sovracomunale sono riconosciute dalla Provincia come prioritariamente candidate alla progressiva trasformazione in aree ecologicamente attrezzate, ai sensi dell'art.A-14della L.R.20/2000 e del successivo art. 60 delle presenti Norme. Pertanto, ai fini di tale trasformazione, trova prioritaria applicazione l'atto di coordinamento tecnico approvato dalla Regione con Del.C.R. 118 del 13.06.2007	
	Comunali	Il PTCP classifica gli ambiti specializzati per attività produttive di rilievo comunale in base: all'appartenenza al sistema insediativo consolidato o agli ambiti di nuovo insediamento, al criterio delle prevalenza di usi esistenti, alla possibilità/obbligo di convenzionamento di parti degli insediamenti finalizzate al trasferimento/ampliamento di aziende già insediate nei territori comunali. Il PTCP individua 8 Ambiti territoriali di coordinamento delle politiche territoriali sulle aree produttive riferiti ai diversi comuni, raggruppandoli e prevedendo per ciascun ambito direttive ed indirizzi relative agli insediamenti produttivi. Tali ambiti sono: Ambito delle Terre d'argine, Ambito di Mirandola, Ambito di Mirandola, Ambito di Sassuolo-Fiorano-Maranello, Ambito Vignola-Spilamberto e Pavullo, Ambito Castelfranco-San Cesario, Ambito della collina e della montagna.	
	Vincoli alla pianificazione comunale	La programmazione dell'espansione delle aree produttive è a bilancio 0 con questo il PTCP intende spingere verso una qualificazione delle aree produttive già esistenti limitando fortemente l'espansione quantitativa. Deroghe sono previste attraverso un processo di concertazione con la Provincia.	

Provincia di Modena



Aree logistiche	Previsioni di piano	<p>Al fine di costruire un adeguato sistema logistico per la movimentazione delle merci, il Piano individua i seguenti principali elementi ordinatori:</p> <p>a) il sistema dei centri intermodali, formato dagli scali di Cittanova-Marzaglia e Dinazzano;</p> <p>b) il sistema attuale dei raccordi, costituito dallo scalo di Modena nord</p> <p>c) le aree di diretta raccordabilità ferroviaria, coincidenti con i bacini individuati attorno agli scali di Modena nord, Castelfranco Emilia, San Felice, Mirandola;</p> <p>d) i poli logistici gomma-gomma, e precisamente la dogana di Campogalliano, le piattaforme (esistenti o previste) di Sassuolo, Fiorano, Maranello.</p> <p>e) L'ampliamento di aree produttive esistenti o la previsione di nuove aree potrà avvenire se i realtivi ambiti risultano collegati al 'telaio stradale' primario ed al sistema della viabilità autostradale e superstradale attraverso tratti di viabilità adeguati e comunque non interessanti ambiti urbanizzati di carattere non produttivo;</p> <p>f) Lo sviluppo di nuovi ambiti produttivi o il completamento di ambiti esistenti che ricadono all'interno delle aree di diretta raccordabilità ferroviaria deve avvenire mantenendo la possibilità di inserire un raccordo ferroviario qualora non già esistente e secondo un piano di lottizzazione che consenta l'insediamento di almeno una attività potenzialmente in grado di sfruttare</p> <p>g) Nuove localizzazioni di strutture destinate all'autotrasporto e/o alla logistica delle merci, quali autoparchi, depositi e magazzini non direttamente connessi a stabilimenti produttivi, grandi officine specializzate, transit point ecc dovranno, essere preferibilmente localizzate all'interno o in stretta connessione fisica e funzionale con i poli logistici qualora ricadenti entro un raggio di 10 km da questi ultimi.</p> <p>Il piano propone all'art. 91 uno schema definitorio del sistema dalla mobilità: Scalo merci: impianto ferroviario attrezzato per il carico/scarico di carri ferroviari e/o per il loro carrellamento. Consente l'effettuazione di manovre di composizione /scomposizione dei convogli. Ambiti di diretta raccordabilità ferroviaria: rappresentano le parti di territorio potenzialmente meglio raccordabili ad una stazione dotata di possibilità di gestire l'arrivo/partenza di treni merci.</p> <p>Tale ambito viene definito come distante al massimo 3 km in linea d'aria dal baricentro del piano di stazione e va opportunamente corretto in sede di PSC e di POC per tener conto di specifici vincoli geomorfologici ed ambientali</p>
	Obiettivi	<ul style="list-style-type: none"> • Costruire un sistema logistico competitivo partendo dal rafforzamento dei poli logistici esistenti. • Puntare sullo sviluppo del trasporto ferroviario merci
Principali criticità	<ul style="list-style-type: none"> • Sviluppo trasporto intermodale • Necessità di un riordino insediativo in ottica di sostenibilità ambientale e maggiore funzionalità dell'assetto territoriale • Crescita preoccupante dei fabbisogni di risorse naturali, in particolare idriche ed energetiche. 	
Altre evidenze qualitative emerse in sede d'intervista	<p>L'intervento del PTCP in questa fase <i>si pone tra la pianificazione e la gestione</i>. La provincia ha definito nel nuovo PTCP un TARGET di gestione del territorio che ha richiesto molto lavoro per la creazione della legittimità necessaria ma che i comuni ad oggi non contrastano. Ruolo di regia molto forte assunto dalla Provincia rispetto ad un modello di sviluppo del territorio, scelta di <i>"non stare a valle e mitigare gli effetti"</i>.</p> <p>Sul tema dei diversi strumenti che intervengono sulla pianificazione si rileva che il PTCP risulta molto articolato mentre il PTR è molto pragmatico per cui è lo strumento settoriale che riesce ad incidere maggiormente sulla pianificazione subordinata.</p> <p><i>La Provincia dovrebbe poter sedere nelle sedi in cui si prevedono interventi infrastrutturali rilevanti sul suo territorio per non dover solamente gestire gli impatti territoriali ma trasformarli in opportunità di sviluppo (es. Cispadana 2/3 nel territorio modenese).</i></p> <p><i>Problema della bretella ferroviaria di collegamento tra i poli intermodali di Marzaglia e Dinazzano non previsto nè nel PTCP di Modena nè in quello di Reggio Emilia. Il Nuovo PRIT dovrebbe fornire una indicazione chiara su questo aspetto.</i></p>	

Provincia di Parma



Provincia	Data approvazione	Piano Territoriale di Coordinamento provinciale di Parma. Approvato con Del. C.P. n.134 del 21/12/2007.	
Obiettivi PTCP generali rispetto agli insediamenti produttivi e logistica industriale. Cambiamenti rispetto alla passata pianificazione		<ul style="list-style-type: none"> • Concentrazione di attività economiche, produttive e commerciali che interessano almeno due Comuni o due Comuni confinanti. • Superamento della struttura monocentrica provinciale attraverso il rafforzamento del sistema insediativo Cispadano e da quello Pedemontano. • Qualificazione del sistema produttivo provinciale in ottica di sostenibilità ambientale. • Riduzione della diffusione territoriale degli insediamenti produttivi che determinano crescenti criticità nell'organizzazione dei servizi e nell'accentuata competizione uso del suolo. <p>Il nuovo PCTC intende conseguire con forza un disegno di evoluzione del territorio Provinciale verso una forma insediativa complessa, policentrica, nella quale ciascun polo o sistema insediativo mantenga o sviluppi caratteristiche proprie di identità, qualità, specializzazioni tali da offrire al sistema sociale ed economico una pluralità di opportunità differenziate e complementari.</p>	
Aree produttive	Sovracomunali	Identificazione e numero	<p>Il PTCP di Parma individua 7 ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovra comunale: 1.1 Bedonia, 3 Medesano, 1.1 Sorbolo APS.1, 1.1 Sorbolo APS 1</p> <p>1.1 Parma, 3 Solignano, 2 Polesine P. Se, 2 Fidenza</p> <p>Tali aree produttive sovracomunali dovranno avere una Superficie Territoriale minima (dimensione complessiva: esistente più prevista) pari ad almeno 5 ettari.</p>
		Dimensione ha	<p>Ambiti produttivi pianificati (mq) 1.1 Bedonia 120.000, 3 Medesano 329.000, 1.1 Sorbolo APS.1 259.190, 1.1 Sorbolo APS 1 277.000</p> <p>1.1 Parma 8.184.000, 3 Solignano 315.000, 2 Polesine P. Se 300.000, 2 Fidenza 291.000</p>
		Funzioni ammesse	<p>Per gli ambiti consolidati si indicano i seguenti indirizzi specifici:</p> <p>- l'utilizzo delle potenzialità insediative residue e di quelle derivanti da dismissioni, va governato privilegiando prioritariamente le esigenze di sviluppo e di eventuale reinsediamento di attività produttive già insediate nell'ambito o nel territorio circostante; le ulteriori espansioni insediative, oltre a quanto già previsto al momento dell'adozione del PTCP si motivano solamente in relazione a esigenze, non diversamente soddisficibili, di sviluppo di attività produttive già insediate nell'ambito, o di eventuale reinsediamento di attività già insediate nel comune o nei comuni o nell'associazione o unione di comuni in cui l'ambito ricade, che debbano trasferirsi, o ancora di realizzazione di impianti di smaltimento e recupero di rifiuti.</p>
	Apea	Per ciascuno degli ambiti produttivi di rilievo sovracomunale deve essere previsto il raggiungimento delle condizioni e delle prestazioni di "area ecologicamente attrezzata"	
	Comunali	Per la pianificazione comunale e sovracomunale sono stati identificati aggregazioni di comuni all'interno dei quali promuovere accordi territoriali per l'attuazione delle aree produttive favorendo la concertazione di politiche insediative: 1.1. Colorno, Mezzani, Parma, Sorbolo, Torrile; 1.2. Collecchio, Felino, montechiarugolo, Parma, Sala Baganza, Traversetolo; 2. Busseto, Fidenza, Fontenellato, Fontevivo, Noceto, Polesine P.se, Salsomaggiore Terme, Roccabianca, San Secondo, Sissa, Soragna, Trecasali, Zibello; 3. Bardi, Berceto, Bore, Fornovo, Medesano, Pellegrino P.se Solignano, Terenzo, Valmozzola, Varano de' Melegari, Varsi; 4. Albareto, Bedonia, Borgo Val di Taro, Compiano, Tornolo; 5. Calestano, Corniglio, Langhirano, Lesignano, Monchio delle Corti, Neviano degli Arduini, Palanzano, Tizzano.	
	Vincoli alla pianificazione comunale	Nuovi insediamenti produttivi devono essere limitrofi al Territorio Urbanizzato, ad eccezione dei Comuni del Sistema Montano qualora il fabbisogno non sia altrimenti soddisfacibile, per una superficie complessiva massima pari a 1 ettaro	

Provincia di Parma



Aree logistiche	Previsioni di piano	<p>Il tema degli spazi logistici viene affrontato in sede di definizione dei poli funzionali.</p> <p>Nel territorio provinciale si rileva la presenza del CEPIM di Fontevivo, unico interporto di livello regionale insieme a quello di Bologna. Ubicato ad ovest del Comune di Parma, l'interporto CEPIM si configura come struttura di assoluta rilevanza per l'economia locale e regionale e gli indirizzi progettuali riguardano:</p> <p>l'ampliamento ed il completamento quali-quantitativo dell'attuale dotazione dell'interporto, nella prospettiva dell'intensificazione delle sue funzioni commerciali e di servizio. Affinché l'interporto svolga un ruolo di "cerniera" dei traffici nord-sud/est-ovest ed incrementi le sue potenzialità di attrazione, sono stati individuati come prioritari i seguenti interventi:</p> <p>realizzazione di un efficace collegamento del CEPIM con la circonvallazione di Parma e la rete autostradale, miglioramento delle connessioni con la stazione ferroviaria di Parma e la linea Pontremolese, realizzazione del secondo binario su tutta la linea Pontremolese; attuazione delle connessioni con il tracciato Alta Velocità e le direttrici ferroviarie per Piadena e Suzzara.</p> <p>City logistics: I Comuni che esprimono una articolazione insediativa e della distribuzione commerciale di particolare complessità - e come tali sono individuati dai Dossier Informativi del PTCP - sono tenuti ad associare alla formazione del proprio PSC uno studio sulle condizioni della logistica urbana che si proponga di migliorare le condizioni di sostenibilità ambientale e di efficienza economica del ciclo distributivo urbano delle merci, anche attraverso la realizzazione di apposite piattaforme logistiche e l'adozione di adeguati provvedimenti per la disciplina della circolazione</p>
	Obiettivi	<p>Sviluppare il sistema infrastrutturale e gli spazi per la logistica della Provincia, in primis dell'interporto di Parma, per potenziare il ruolo del territorio rispetto ai flussi di traffici da e per il Tirreno, al fine di accrescere la competitività regionale.</p>
Principali criticità	<p>Sviluppo dell'interporto Cepim.</p> <p>Razionalizzazione della City logistics.</p> <p>Sviluppo collegamenti con i nodi del Tirreno</p>	
Altre evidenze qualitative emerse in sede d'intervista	<p>Nella provincia di Parma a due anni dall'adozione del PTCP si registra un disallineamento rispetto alle previsioni degli strumenti urbanistici: i nuovi insediamenti produttivi invece che insediarsi nelle aree sovracomunali destinate a contenere e concentrare i nuovi investimenti si collocano in aree comunali, dove le amministrazioni per esigenze diverse consentono lo sviluppo d'insediamenti produttivi.</p> <p>I nuovi ambiti sovra comunali non hanno sbocchi sul ferro solo il comune di Parma è stato costretto a prevederlo.</p> <p>CEPIM: situazione problematica di difficile risoluzione per via della linea non elettrificata. <i>E' diventata un'area di stoccaggio degli spedizioni e grossisti e questi non si muovono in funzione dell'utilità di un territorio. Le aree sono state vendute ed il ruolo che può esercitare il pubblico è limitato. Qualunque altra area sulla linea ferroviaria "stroncherebbe" il Cepim che a sua volta però non decolla mai.</i></p>	

Provincia di Piacenza



Provincia	Data approvazione	Piano di coordinamento provinciale della Provincia di Piacenza adottato con Delibera	
Obiettivi PTCP generali rispetto agli insediamenti produttivi e logistica industriale. Cambiamenti rispetto alla passata pianificazione		<ul style="list-style-type: none"> • Contenere la dispersione insediativa. • Forte incremento delle aree produttive realizzate dal 2002-2006 di cui il 50% appartengono al comparto logistico. •Cogliere i vantaggi posizionali del sistema piacentino non solo per i collegamenti Nord-Sud e lungo l'asse della via Emilia, ma anche quelli Est-Ovest • Concentrare e coordinare le attività dei poli logistici presenti sul territorio, che hanno assorbito gran parte dei nuovi insediamenti produttivi pianificati: il Polo di Piacenza 261 ha, pari al 34% delle superficie realizzate in Provincia nel periodo 2002-2006, Monticelli (44ha) ed il Polo Logistico di Castel S. Giovanni (43 ha). Quest'ultima esigenza non era sentita con tanta forza nella passata pianificazione. 	
Arete produttive	Sovracomunali	Identificazione e numero	18 ambiti produttivi di valenza Sovracomunale divisi in: 13 Poli produttivi consolidati (PPC): Alseno, Ponte Trebbia, SAIB, Campo d'oro, Via Emilia est, Breda, Piacenza est, Montale, Polo Logistico, Casoni di Garica, Pontenure area 1 e 2, Cattagnina. 5 Poli produttivi di sviluppo territoriale (PPST): Polo logistico, San Nazzaro Caorso, Borghetto-Roncaglia, Barabasca- CA.RE.CO., Ex Eridania.
		Dimensione ha	Superficie totale provinciale destinata ad aree produttive di valenza territoriale è di circa 3.103 ha, distribuiti in 114 ambiti e 36 comuni. Le aree produttive esistenti (consolidate) è di circa il 74%, pari a 2.318 ha, un terzo dei quali si è realizzato negli ultimi 4 anni (755 ha). L'offerta di nuove aree per insediamenti produttivi incide per il 23% della superficie territoriale complessiva esistente ed è pari a 699 ha.
		Funzioni ammesse	Per gli ambiti consolidati si indicano i seguenti indirizzi specifici: - l'utilizzo delle potenzialità insediative residue e di quelle derivanti da dismissioni, va governato privilegiando prioritariamente le esigenze di sviluppo e di eventuale reinsediamento di attività produttive già insediate nell'ambito o nel territorio circostante; le ulteriori espansioni insediative, oltre a quanto già previsto al momento dell'adozione del PTCP si motivano solamente in relazione a esigenze, non diversamente soddisfacibili, di sviluppo di attività produttive già insediate nell'ambito, o di eventuale reinsediamento di attività già insediate nel comune o nei comuni o nell'associazione o unione di comuni in cui l'ambito ricade, che debbano trasferirsi, o ancora di realizzazione di impianti di smaltimento e recupero di rifiuti.
	Apea	Per le Apea di rilievo sovracomunale l'individuazione e la disciplina è effettuata dal PTCP, le caratteristiche prestazionali dell'area ecologicamente attrezzata è operata in ambito di accordi territoriali di iniziativa provinciale, mentre per le Apea di rilievo comunale è effettuata dai Comuni tramite PSC.	
	Comunali	Il Ptcp rinvia alla pianificazione urbanistica comunale la disciplina degli ambiti specializzati per le attività produttive esistenti e nuovi, ponendo solo criteri di carattere generale: tendere alla concentrazione dell'offerta, privilegiare il recupero e la riqualificazione delle aree dismesse come preconditione ad ogni previsione di espansione, limitare la previsione di espansioni produttive aggiuntive, prevedere il raggiungimento delle prestazioni di Apea per le nuove aree di dimensioni superiori ai 10 ettari, collocare le nuove aree in continuità con le aree già esistenti. I comuni possono prevedere limitati ampliamenti dei Poli Produttivi Consolidati, prioritariamente per far fronte a fabbisogni di sviluppo e riorganizzazione di aziende già insediate. Ampliamenti complessivamente superiore ai 10 ha sono subordinati alla trasformazione in Aree produttive ecologicamente attrezzate. L'attivazione e lo sviluppo di PPST vengono definiti tramite accordi territoriali fra la Provincia ed i Comuni dove il polo ricade.	
Vincoli alla pianificazione comunale	Al fine di contenere l'espansione urbana su aree esterne al territorio urbanizzato il piano prevede che i PSC indichino i carichi insediativi esistenti per gli ambiti per i nuovi insediamenti possibili solo quando nel Quadro conoscitivo elaborato risulti che non sia possibile soddisfare completamente la domanda ipotizzata nel periodo di riferimento indicativamente non inferiore ai 15 anni e non superiore ai 20 anni, mediante l'utilizzo delle aree residue già previste dagli strumenti urbanistici vigenti nonché mediante interventi di recupero e riqualificazione del patrimonio esistente. Il contributo degli interventi di recupero e riqualificazione del patrimonio esistente al soddisfacimento del fabbisogno dovrà essere, di regola, non inferiore al 30%.		

Provincia di Piacenza



Aree logistiche	Previsioni di piano	<p>Aree destinate ad ospitare attività di trasporto e logistica (autoparchi, depositi, magazzini, ecc) non direttamente connessi ai stabilimenti produttivi possono essere previste solo nei Poli produttivi di sviluppo territoriali e nei Poli funzionali dello scambio intermodale delle merci.</p> <p>Gli accordi territoriali relativi ai Poli produttivi di sviluppo territoriale a prevalente vocazione logistica (Castel s. Giovanni, Monticelli- Caorso) e il Polo Funzionale di Piacenza Le Mose indicano misure per il loro coordinamento e per l'integrazione delle prospettive evolutive degli stessi al fine di favorire la qualificazione del sistema piacentino come piattaforma logistica integrata.</p>
	Obiettivi	<p>Promuovere l'effettivo utilizzo, l'ampliamento e valorizzazione dei collegamenti su ferro a servizio dei poli, anche limitando in tal senso l'attuazione delle previsioni insediative potenzialmente destinate ad ospitare attività di trasporto e logistica.</p> <p>Favorire la creazione di comparti destinati a filiere integrate che minimizzino i flussi di trasferimento delle merci.</p>
Principali criticità		<ul style="list-style-type: none"> • Territorio in cui insistono 3 poli logistici che presentano scarse connessioni funzionali e strategiche. • Polo di Monticelli bloccato da RFI che non consente l'allaccio con il binario. • La logistica per la provincia ha significato un uso di suolo molto esteso che ha avuto ricadute limitate in termini di VA e di occupazione per il territorio.
Altre evidenze qualitative emerse in sede d'intervista		<p>Provincia come piattaforma logistica al servizio di un'area molto vasta ed extraregionale.</p> <p>Questione del passante autostradale della A21 previsto da Autostrade per l'Italia a 500 m dal centro urbano cittadino. Apettatative sul PRIT.</p>

Provincia di Ravenna



Provincia	Data approvazione	Piano territoriale di coordinamento Provinciale di Ravenna. Deliberazione Giunta Provinciale n. 323 del 9-6-2004
Obiettivi PTCP generali rispetto agli insediamenti produttivi e logistica industriale. Cambiamenti rispetto alla passata pianificazione		<ul style="list-style-type: none"> • Concentrazioni in ambiti strategici rispetto all'infrastrutturazione e la fornitura di servizi dei nuovi insediamenti produttivi. • Contrasto della crescita di aree produttive di piccola o medio-piccola dimensione diffuse in collocazioni isolate nel territorio rurale. • Valorizzazione del Porto di Ravenna con individuazione delle criticità e delle potenzialità da sviluppare.
Aree produttive	Identificazione e numero	II PTCP individua 24 ambiti specializzati per attività produttive , distinguendo inoltre quelli da considerare 'consolidati' e quelli 'suscettibili di ulteriore sviluppo espansivo' denominati 'ambiti strategici'. Per ambiti produttivi consolidati: si intendono insiemi di aree produttive rilevanti per l'entità degli insediamenti in essere e in taluni casi anche per l'entità delle residue potenzialità edificatorie previste nei PRG vigenti, ma che non appaiono indicati per politiche di ulteriore significativa espansione dell'offerta insediativa. Per ambiti produttivi strategici, si intendono insiemi di aree produttive che, in relazione alla ottimale collocazione rispetto alle reti infrastrutturali e in particolare ai nodi della rete viaria di rango regionale, si valutano suscettibili di politiche di ulteriore espansione insediativa per rispondere alla futura domanda nella misura in cui si manifesterà, al fine di fornire un'offerta più selettiva e qualificata.
	Dimensione ha	I 24 ambiti selezionati occupano una superficie totale di 3.229 ha. Si tratta di ambiti con una estensione considerevole. Il rilievo dei 24 ambiti specializzati che sono stati selezionati emerge anche in rapporto all'estensione totale di tutte le aree destinate alle attività industriali e terziarie nei comuni della provincia che è di 4.374 ha; i 24 ambiti includono quindi la maggior parte delle aree produttive, arrivando a coprire circa il 74% del totale. Le previsioni dei PRG prevedono per gli ambiti produttivi selezionati un'incremento particolarmente consistente di circa 1.250 ha, pari al 64% della superficie attualmente occupata. Alfonsine Via Stroppata (38,77ha), Alfonsine Area fruttagei - Via Raspona (43,29 ha), Bagnacavallo Via Ca' del vento (50,70 ha), Bagnacavallo Via Sinistra canale superiore (32,80 ha), Castel Bolognese Zona Industriale (88,13ha), Cervia Montaletto (76,59 ha), Conselice Polo Produttivo S. Patrizio (61,45 ha), Conselice Polo produttivo Via Reale (42,36 ha), Cotignola Area Sirea-Calpo (49,20 ha), Cotignola Area Vulcaflex - Via Madonna di Genova (38,03 ha), Faenza Zona Industriale Autostrada-Naviglio-S. Silvestro (2 310,15 ha), Faenza Zona Industriale Boaria 2 -Risorgimento2 - S. Silvestro1 (200,34 ha), Faenza Zona Industriale Boaria 1 - Gallie - Risorgimento1 (89,14 ha), Lugo Voltana (29,54 ha), Lugo /S. Agata Zona Industriale (57,22 ha), Ravenna Fornace Zarattini - Via Piangipane (209,73 ha), Ravenna Le Bassette (127,81ha), Ravenna Zona Industriale Portuale (984,84 ha), Russi Zona Industriale (127,81ha). Superficie totale delle aree produttive considerate 3.229,02 Superficie totale senza l'area portuale 2.244,17
	Funzioni ammesse	Per gli ambiti consolidati si indicano i seguenti indirizzi specifici: - l'utilizzo delle potenzialità insediative residue e di quelle derivanti da dismissioni, va governato privilegiando prioritariamente le esigenze di sviluppo e di eventuale reinsediamento di attività produttive già insediate nell'ambito o nel territorio circostante; le ulteriori espansioni insediative, oltre a quanto già previsto al momento dell'adozione del PTCP si motivano solamente in relazione a esigenze, non diversamente soddisficibili, di sviluppo di attività produttive già insediate nell'ambito, o di eventuale reinsediamento di attività già insediate nel comune o nei comuni o nell'associazione o unione di comuni in cui l'ambito ricade, che debbano trasferirsi, o ancora di realizzazione di impianti di smaltimento e recupero di rifiuti.
	Apea	Per ciascuno degli ambiti produttivi di rilievo sovracomunale deve essere previsto il raggiungimento delle condizioni e delle prestazioni di "area industriale esistente dotata delle infrastrutture e degli impianti tecnologici e sistemi necessari a garantire la tutela della salute, della sicurezza e dell'ambiente". Per le aree di nuovo impianto deve essere previsto il raggiungimento delle condizioni e delle prestazioni di "area ecologicamente attrezzata". Per gli ambiti specializzati di rilievo comunale destinati a mantenere una caratterizzazione prevalentemente produttiva manifatturiera, i Comuni possono programmare le azioni e gli interventi necessari per la loro qualificazione come "aree ecologicamente attrezzate".
	Comunali	Le aree specializzate per attività produttive previste nei PRG vigenti e non considerate facenti parte degli ambiti specializzati di rilievo sovracomunale sono considerate aree produttive di rilievo comunale. Le aree produttive di rilievo comunale sono indirizzate: - al consolidamento e sviluppo delle attività produttive già insediate nell'area e al reinsediamento di attività produttive già insediate in aree urbane del medesimo comune, che debbano trasferirsi; per tali esigenze documentate, o ancora per la realizzazione di impianti ecologici, possono essere previsti anche ampliamenti dell'area produttiva, fermo restando il rispetto delle altre disposizioni del presente Piano; - all'insediamento anche di nuove attività, nei limiti dell'offerta di aree ancora non edificate previste nei PRG vigenti al momento dell'adozione delle presenti norme e delle opportunità offerte in caso di dismissioni. In relazione alle caratteristiche e alla localizzazione di ciascuna area, i Comuni valutano, quali delle aree produttive di rilievo comunale debbano mantenere in prospettiva una caratterizzazione prevalentemente manifatturiera, quali possano evolvere nella direzione di aree per attività miste secondarie, terziarie, commerciali, ecc.
Vincoli alla pianificazione comunale	Il vincolo imposto dal PTCP è di carattere generale: lo sviluppo produttivo della provincia deve localizzarsi all'interno dei poli sovracomunali di carattere strategico: Ambito A (Lugo, Bagnacavallo, Bagnara e Cotignola) Ambito B (Alfonsine e Lugo) Ambito C (Massalombarda e Conselice) Ambito D (Faenza), negli altri comuni è consentito solamente il completamento dell'esistente. Non sono prevedibili, inoltre, insediamenti produttivi oltre i 1000 di dislivello.	

Provincia di Ravenna



Aree logistiche	Previsioni di piano	Il piano riconosce come Poli Funzionali le aree per la logistica al servizio della produzione e del commercio; i centri intermodali e le aree attrezzate per l'autotrasporto. Nel territorio si rileva la presenza dei seguenti poli di rilevanza per la logistica: - il Centro Merci di Lugo, - il porto di Ravenna (comprensivo dello scalo ferroviario merci e dell'area produttiva e logistica integrata delle Bassette); - il porto turistico Marinara (Marina di Ravenna); - la stazione ferroviaria di Ravenna; la stazione ferroviaria di Faenza; la stazione ferroviaria di Lugo
	Obiettivi	Il rilancio del Porto di Ravenna è il nodo centrale del PTCP. Progettare e servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati. Servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile. Utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto.
Principali criticità		Quali prospettive per il Porto di Ravenna? Aspettative sul Prit per una risposta chiara. Nel territorio ci sono spinte per aprire nuovi centri logistici (Imola). Realizzazione della Bretella di Faenza. Previsto raddoppio nel PSC del Centro Merci di Lugo (funzionale all'area Bolognese più che alla Romagna) contrasto con la Provincia.
Altre evidenze qualitative emerse in sede d'intervista		Difficoltà nel coordinamento delle politiche insediative dei comuni afferenti alla provincia.

Provincia di Reggio Emilia



Provincia	Data approvazione	Piano territoriale di coordinamento provinciale di Reggio-Emilia. Adozione della Variante Generale del PTCP con Del. n.92 del 06/11/2008.	
Obiettivi PTCP generali rispetto agli insediamenti produttivi e logistica industriale. Cambiamenti rispetto alla passata pianificazione		<ul style="list-style-type: none"> • Trasformare il sistema degli insediamenti produttivi verso un sistema ecoefficiente (qualificare le imprese e le aree di insediamento) • Concentrazione e selezione delle opportunità insediative in un contesto molto disperso composto da 180 zone industriali presenti in 45 comuni. • Minimizzare il consumo del suolo: ridurre la dispersione dell'offerta insediativa e riordino delle previsioni per gli insediamenti produttivi non attuate, ricollocazione da aree incongrue). • Favorire il recupero delle aree dismesse. • Promuovere politiche pubbliche e innovazioni disciplinari in campo urbanistico per il contenimento della rendita fondiaria anche al fine di favorire l'insediamento di neo-aziende ad elevato contenuto tecnologico. <p>Rispetto alla passata pianificazione il nuovo PTCP ha espresso uno sforzo significativo nel qualificare e gerarchizzare gli aspetti infrastrutturali e gli insediamenti produttivi del territorio.</p>	
Arece produttive	Sovracomunali	Identificazione e numero	11 PTCP individua 13 Polarità sovracomunali divisi in • Ambiti di qualificazione produttiva rilievo sovraprovinciale: 2 ambiti di sviluppo (Casello di reggiolo-Rolo, Casello di Caprara-Campegine) 1 ambito consolidato (Mancasale). • Ambiti di qualificazione produttiva ri rilievo sovracomunale:3 ambiti di sviluppo (Ambito "Prato-Gavassa, Ambito Villaggio artigianale, Ambito Canossa) 7 ambiti consolidati (Ambito Poviglio-Boretto, Ambito Corte Tegge, Ambito Rolo Fabbrico, Ambio Cadelbosco di Sopra, Ambito Fora di Cavola, Castellarano, Casalgrande).
		Dimensione ha	Superficie per insediamenti produttivi esistenti al 2006: 4.691.358 ha Superficie per insediamenti produttivi pianificati al 2006: 13.711.083 ha
		Funzioni ammesse	Per gli ambiti consolidati si indicano i seguenti indirizzi specifici: - l'utilizzo delle potenzialità insediative residue e di quelle derivanti da dismissioni, va governato privilegiando prioritariamente le esigenze di sviluppo e di eventuale reinsediamento di attività produttive già insediate nell'ambito o nel territorio circostante; le ulteriori espansioni insediative, oltre a quanto già previsto al momento dell'adozione del PTCP si motivano solamente in relazione a esigenze, non diversamente soddisfacibili, di sviluppo di attività produttive già insediate nell'ambito, o di eventuale reinsediamento di attività già insediate nel comune o nei comuni o nell'associazione o unione di comuni in cui l'ambito ricade, che debbano trasferirsi, o ancora di realizzazione di impianti di smaltimento e recupero di rifiuti.
	Apea	Per ciascuno degli ambiti produttivi di rilievo sovracomunale e sovraprovinciale consolidati deve essere previsto il raggiungimento delle condizioni e delle prestazioni di "area ecologicamente attrezzata" . Il piano richiama esplicitamente un diverso concetto di Ambito produttivo ecologicamente attrezzato: Parchi industriali ecoefficienti, luoghi inseriti in contesti più ampio (ambientale, sociale ed economico).	
	Comunali	Le aree specializzate per attività produttive previste negli strumenti urbanistici vigenti e non considerate facenti parte degli ambiti specializzati di rilievo sovra comunale e sovraprovinciale sono considerate aree produttive di rilievo comunale.	
Vincoli alla pianificazione comunale	Il piano come vincolo di carattere generale individua per ogni ambito produttivo uno specifico "bacino di gravitazione" ovvero l'insieme dei comuni che riferiscono all'ambito per soddisfare le proprie necessità di nuovi insediamenti produttivi. Il PTCP, inoltre, pone i seguenti vincoli alla pianificazione comunale: l'utilizzo delle potenzialità insediative residue previste dagli strumenti urbanistici vigenti e di quelle derivanti da dismissioni deve essere governato privilegiando prioritariamente le esigenze di sviluppo e di eventuale reinsediamento di attività produttive già insediate nell'ambito o nel comune in cui l'ambito ricade; modesti ampliamenti oltre quanto già previsto al momento dell'adozione del piano (specificazione: dimensione pari alla metà della zona/ambito di cui costituisce ampliamento , disposta in continuità con esso, tale da comportare limitate opere per l'urbainizzazione) debitamente motivati in relazione ad esigenze non diversamente soddisfacibili, di sviluppo di attività produttive già insediate nell'ambito che debbano ampliarsi o trasferirsi, in presenza di un adeguato collegamento infrastrutturale. Gli ampliamenti ricadenti nel territorio montano, qualora eccedenti le soglie di ammissibilità, possono avvenire in pres progetti d'impresa sulla base di una valutazione condivisa fra il Comune e la Provincia.		

Aree logistiche	Previsioni di piano	<p>Il Piano affronta il tema delle aree logistiche inserendoli e classificandoli all'interno della categoria Poli Funzionali esistenti e consolidati, ovvero poli funzionali non attuati.</p> <p>Il PTCP prevede che nei poli funzionali dello scambio intermodale merci, od in stretta connessione fisica e funzionale ad essi e sempre all'interno di ambiti specializzati per attività produttive, vanno addensate le attività di trasporto e logistica (autoparchi, depositi e magazzini non direttamente connessi a stabilimenti produttivi, grandi officine specializzate nell'autotrasporto, transit point, ecc)</p> <p>III PTCP elenca tra i poli funzionali esistenti lo scalo merci Dinazzano, indicandone anche obiettivi specifici: completare il potenziamento dello scalo, sviluppare sinergie e complementarietà con il terminal intermodale di Marzaglia, potenziare le relazioni ed i collegamenti con i porti di La Spezia e Ravenna. Previsione della bretella ferroviaria di connessione tra i poli funzionali di Dinazzano e Marzaglia.</p> <p>Tra i poli funzionali non attuati ma da sviluppare vengono previsti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Porto Fluviale medio Padano- obiettivi: sviluppo di un terminal intermodale per l'interscambio gomma-acqua e successivamente ferro-acqua con il nuovo asse ferroviario Ti-BRE. • Scalo Mercè S. Giacomo - nodo di scambio intermodale merci- obiettivi: potenziamento del polo logistico (gomma-gomma e ferro-gomma) per estensione del servizio verso la domanda espressa dal bacino manifatturiero del distretto della Bassa Reggiana. • Ambito per la localizzazione di un nuovo polo logistico integrato (Casello di Reggiolo-Rolo) come nodo di scambio intermodale merci (gomma-gomma e ferro-gomma lungo la linea ferroviaria MO-MN) con funzione logistiche ed integrato con le funzioni produttive e commerciali. <p>Si rinvia ad accordi territoriali per la specificazione delle caratteristiche dimensionali e funzionali, linee evolutive, e l'individuazione dell'ente gestore.</p> <p>Il PTCP classifica inoltre la rete ferroviaria comprendente le linee, le fermate e le stazioni attraverso le quali si svolgono servizi di interesse per la mobilità di persone e merci, nonché i nodi di interscambio intermodale persone e merci d'interesse sovracomunale.</p>
	Obiettivi	<ul style="list-style-type: none"> • Promuovere l'ampliamento e la valorizzazione dei collegamenti su ferro con il sistema degli insediamenti produttivi; • Favorire la creazione di comparti destinati a filiere integrate definendo criteri di priorità nell'assegnazione delle aree, ad imprese legate tra loro da rapporti stabili di subfornitura. • Ampliare gli spazi destinati alla logistica sul territorio portando a compimento delle previsioni mai attuate (Polo di Reggiolo-Rolo) pianificando non solo in ottica trasportistica ma soprattutto insediativa.
Principali criticità	<ul style="list-style-type: none"> • Forte incremento del territorio urbanizzato per insediamenti produttivi. • Tendenza alla polverizzazione dell'edificato- Tessuto "discontinuo" 	
Altre evidenze qualitative emerse in sede d'intervista	<p><i>Carenza del Prit circa una classificazione tipologica dei nodi d'interscambio merci, così come non si rinviene una strategia chiara per gli operatori della logistica.</i></p> <p><i>Il PTCP non possono scendere nel dettaglio di quale connotazione attribuire alle attività logistiche, possono semplicemente destinare delle aree, che in molti casi presentano già alcune connotazioni funzionali (es. presenza delle linea ferroviaria) determinanti.</i></p> <p>Il territorio reggiano ha investito molto nella realizzazione del Polo di Marzaglia e si auspica che il Prit fornisca indicazioni precise rispetto alla bretella ferroviaria di collegamento con Dinazzano e che preveda come prioritaria l'elettificazione dell'intera linea.</p> <p>La Provincia promuove la formazione di accordi territoriali strategici con i Comuni interessati ai diversi "bacini di gravitazione" individuati nel PTCP. Tali accordi sono volti alla definizione di obiettivi e scelte strategiche comuni inerenti la pianificazione degli insediamenti produttivi, con particolare attenzione alla condivisione di politiche urbanistiche omogenee.</p>	

Provincia di Rimini

Provincia	Data approvazione	Piano territoriale di coordinamento provinciale di Rimini. Approvato con delibera C.P. n°61 il 23/10/2008		
Obiettivi PTCP generali rispetto agli insediamenti produttivi e logistica industriale. Cambiamenti rispetto alla passata pianificazione		<ul style="list-style-type: none"> • Separare il produttivo dal residenziale, favorendo la ricollocazione e la collocazione di nuovi insediamenti produttivi fuori dai centri urbani. • Sostenibilità come principio guida dello sviluppo in un territorio con dimensioni ed un'urbanizzazione ridotta ed inteso come unica unità territoriale • Arresto del consumo del territorio • Massimo sviluppo sostenibile delle potenzialità insediative interne ai tessuti urbani e produttivi esistenti. • Massima limitazione dello sprawl urbano, non solo quella capillare nel territorio extraurbano, ma anche quella nei centri privi di adeguata gamma di servizi, e come tali incapaci di esprimere un accettabile livello di funzionalità urbana. • Qualificazione morfologica del sistema insediativo. <p>Rispetto alla precedente pianificazione si rileva un'accelerazione nello sforzo di governo del territorio provinciale ed il superamento di un atteggiamento di tipo "volontaristico" per le scelte di piano per principi di maggiore concretezza e regolamentazione</p>		
Aree produttive	Sovracomunali	Identificazione e numero	<p>III PTCP individua 3 ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale:</p> <p>Vengono confermate le scelte del precedente PTCP per la strutturazione del sistema primario degli insediamenti produttivi, incentrata sui cosiddetti "parchi di attività economiche":</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ambito "Valmarecchia" ricadente presso il confine fra i comuni di Rimini e Santarcangelo, quale fulcro di sviluppo del "parco di attività economiche" della Valmarecchia; • Ambito "Valconca", costituito da due distinti ambiti ricadenti rispettivamente a cavallo dei comuni di Cattolica e S.Giovanni Marignano e presso la località S.Andrea nel comune di S.Clemente, quali fulcri di sviluppo del "parco di attività economiche" della Val-conca; • Ambito "Raibano", ricadente a confine dei comuni di Coriano, Riccione e Misano Adriatico, quale area privilegiata di riconcentrazione e riallocazione di attività produttive artigianali, industriali, commerciali all'ingrosso e terziarie connesse con le esigenze del sistema urbano costiero. <p>Ognuno di questi "parchi di attività" e "aree di riconcentrazione" produttiva nasce sulla scia di un'intesa di programma con le parti sociali (associazioni produttive e sindacati) della predisposizione prima di un "accordo quadro" e successivamente di specifici accordi di programma e/o varianti urbanistiche.</p> <p>L'accordo quadro costituisce il vero strumento innovativo utilizzato dalla Provincia per l'individuazione delle aree.</p>	
	Sovracomunali	Dimensione ha	L'individuazione dei parchi di attività economiche predisposto dal PTCP ha prodotto un sostanziale equilibrio nella quantificazione di aree disponibili per l'insediamento di tipo produttivo nelle vallate colmando in tal modo un divario storico che vedeva in netto svantaggio l'area sud. Oggi in ciascuna vallata è ancora disponibile circa un terzo della superficie utile per attività economiche totali sulla provincia (pari a quasi 500.000 mq per vallata)	
	Sovracomunali	Funzioni ammesse	Per gli ambiti consolidati si indicano i seguenti indirizzi specifici: - l'utilizzo delle potenzialità insediative residue e di quelle derivanti da dismissioni, va governato privilegiando prioritariamente le esigenze di sviluppo e di eventuale reinsediamento di attività produttive già insediate nell'ambito o nel territorio circostante; le ulteriori espansioni insediative, oltre a quanto già previsto al momento dell'adozione del PTCP si motivano solamente in relazione a esigenze, non diversamente soddisfacibili, di sviluppo di attività produttive già insediate nell'ambito, o di eventuale reinsediamento di attività già insediate nel comune o nei comuni o nell'associazione o unione di comuni in cui l'ambito ricade, che debbano trasferirsi.	
	Aree produttive	Apea	L'individuazione, nonché la disciplina e la regolamentazione delle APEA nuove di rilievo sovracomunale è effettuata dal PTCP, la definizione delle caratteristiche prestazionali dell'area ecologicamente attrezzata è operata nell'ambito degli accordi territoriali di iniziativa provinciale di cui al precedente art. 8.3 comma 7 e si attua attraverso i conseguenti adeguamenti urbanistici comunali. Le funzioni di indirizzo e controllo di queste aree spettano alla Provincia, d'intesa con i Comuni territorialmente interessati. L'individuazione, nonché la disciplina e la regolamentazione delle APEA esistenti e delle APEA di rilievo comunale è effettuata dai Comuni tramite il PSC.	
	Aree produttive	Comunali	Le aree specificamente destinate ad attività produttive previste nei piani urbanistici vigenti e non considerate facenti parte degli ambiti specializzati di rilievo sovracomunale, qualora vengano confermate nella loro destinazione, sono considerate ambiti produttivi di rilievo comunale. Per queste aree il PTCP prevede: l'utilizzo delle potenzialità insediative residue previste dagli strumenti urbanistici vigenti e di quelle derivanti da dismissioni va governato privilegiando prioritariamente le esigenze di sviluppo e di eventuale reinsediamento di attività produttive già insediate nell'ambito o nel comune in cui l'ambito ricade; valutano quali delle aree produttive di rilievo comunale debbano mantenere in prospettiva una caratterizzazione prevalentemente manifatturiera, quali possano evolvere nella direzione di aree per attività miste secondarie, terziarie, commerciali, ecc. definendo comunque i limiti alle possibilità di insediamento di attività commerciali, e quali possano eventualmente, in caso di dismissione, essere progressivamente trasformate per nuove e diverse funzioni urbane.	
Aree produttive	Vincoli alla pianificazione comunale	<p>Il PTCP sostiene che la pianificazione urbanistica comunale debba circoscrivere la casistica degli ambiti produttivi di rilievo comunale a quella già in essere, senza prevederne sostanziali ampliamenti, in ogni caso concordati con l'ambito di appartenenza e a orientare verso gli ambiti di rilievo sovracomunale la nuova domanda insediativa anche dell'impresa minore.</p> <p>L'estensione massima degli ambiti per nuovi insediamenti in aree esterne al perimetro del Territorio Urbanizzato, non deve essere superiore all'estensione delle aree residue non attuate per nuovi insediamenti previste dagli attuali PRG.</p> <p>In relazione alle caratteristiche e alla localizzazione di ciascuna area, i Comuni valutano quali delle aree produttive di rilievo comunale debbano mantenere in prospettiva una caratterizzazione prevalentemente manifatturiera, quali possano evolvere nella direzione di aree per attività miste secondarie, terziarie, commerciali, ecc. definendo comunque i limiti alle possibilità di insediamento di attività commerciali, e quali possano eventualmente, in caso di dismissione, essere progressivamente trasformate per nuove e diverse funzioni urbane.</p> <p>Per quanto riguarda gli insediamenti produttivi industriali, artigianali e per il commercio all'ingrosso inseriti in ambiti specializzati per attività produttive, il PSC stabilisce la dotazione-obiettivo di aree di proprietà pubblica per attrezzature e spazi collettivi, nel rispetto della misura minima del 15% della superficie territoriale complessiva destinata a tali insediamenti, da applicarsi in tutti i Comuni.</p>		



Aree logistiche	Previsioni di piano	<p>Le aree per la logistica nella provincia vengono considerate in affiancamento ai parchi di attività economiche di rango sovracomunale, e vengono confermate in tre centri logistici principali di medie dimensioni con funzioni differenziate: si tratta di luoghi attrezzati per la riagggregazione dell'offerta dei servizi commerciali e per i trasporti delle merci connesse alla esigenze logistiche dei cicli produttivi, turistici e industriali del consumo urbano con accesso diretto alla rete nazionale e provinciale.</p> <p>Il Piano specificatamente prevede 3 poli funzionali con vocazione logistica:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 'Porta Nord' e Polo logistico commerciale integrato di Rimini Nord/Santarcangelo. Polo esistente di grande complessità funzionale individuata come area di priorità comprende l' Area per la logistica, produzione-distribuzione ed altre funzioni produttive ricompresa nell'ambito produttivo di rilievo sovra comunale Val Marecchia. • Centro grossisti di Rimini sud (Polo logistico Gros) Si prevede uno sviluppo limitato ed integratico per funzioni logistiche e altri servizi complementari. • "Porta Sud" e Polo logistico integrato di Cattolica-San Giovanni in M. Polo esistente comprende l'Area per la logistica e altre funzioni integrate. <p>L'articolazione funzionale comprende aree di sosta per l'autotrasporto e di deposito, centro servizi alle imprese e attrezzature di appoggio alla grande distribuzione e alle attività economiche insediate, aree produttive in stretta relazione con l'ambito produttivo di rilievo sovra comunale.</p> <p>La classificazione di questi insediamenti come Poli funzionali prevede ai sensi dell'art. 15 della LR 20/2000 la firma di un accordo territoriale che ne individui linee evolutive ed interventi di sviluppo, fra la Provincia, il Comune o i Comuni nel quale il polo ricade, nonché la Regione nei casi ove siano coinvolte sue specifiche competenze.</p>
	Obiettivi	Razionalizzazione dei flussi in entrata alle città attraverso una regolamentazione degli accessi.
Principali criticità	<p>Esigenze di razionalizzazione della City logistics per zone centrali della città (centro storico e marina centro) legati alla domanda di movimentazione merci della filiera Ho.Re.Ca (quantificabile in circa 350 t/giorno, ovvero 10.000 t/mese) causata da una rilevante frammentazione della domanda di trasporto, conseguente sia alla stratificazione dei codici richiesti, sia alla ridotta disponibilità di aree di stoccaggio; significativa incidenza dell'autoapprovvigionamento, specie negli esercizi di categoria medio-bassa, prevalenza di forniture in conto terzi, la cui efficacia è però vincolata dalle problematiche relative alla frammentazione della domanda di trasporto ed alla presenza di posizioni dominanti su alcuni mercati della distribuzione alimentare.</p> <p>Tensioni immobiliari che ostacolano la ricollocazione di attività tra il produttivo ed il commerciale in un territorio con alto tasso di densità insediativa</p> <p>Trasporto ferroviario merci (bassa qualità del materiale rotabile, inquinamento acustico) in un territorio con forte vocazione turistica.</p>	
Altre evidenze qualitative emerse in sede d'intervista	<p>Progetto per la costituzione di un centro di distribuzione urbano delle merci bloccato nella fase di attuazione. Forti tensioni sulla linea stradale di collegamento Rimini-S. Marino intensamente interessato da un flusso passeggeri e merci paragonabile a quello piacentino verso la Lombardia.</p>	

Un primo quadro di considerazioni

- Evidente aumento del livello di governance nei PTCP: da fase attuativa della legge regionale 20/2000, che configurava i piani come un insieme di attività predisposte con lo scopo di definire aree edificabili e vincoli, a fase di gestione e regolazione concertata del territorio, dove l'Ente Provincia si pone come elemento di promozione reale e garanzia di uno sviluppo territoriale d'area vasta.
- Presenza di vincoli imperativi, di diverso grado di specificazione, alla pianificazione comunale rispetto alle scelte insediative delle aree produttive, soprattutto di nuova costituzione.
- Sforzo significativo per la classificazione e gerarchizzazione dei siti produttivi secondo visioni strategiche delineate dai piani, mentre appare più scarsa la comprensione del fenomeno della logistica industriale, impatti e quantificazione dei flussi inbound e outbound delle Aree Produttive e dei Poli Funzionali.
- Mancanza generalizzata di stime circa il flusso merci/trasporto per provincia (ad esclusione delle Province di Modena, Parma e Reggio-Emilia).

Un primo quadro di considerazioni

- Pur rispettando i criteri individuati nella legge regionale 20/2000, ogni Provincia si è mossa nell'individuazione delle Aree Produttive di rilievo sovracomunale da una base informativa e con criteri d'orientamento diversi (dimensione in ha., Sistemi Locali del Lavoro, studi disponibili, processi di concertazione del territorio).
- Le aree per la logistica vengono generalmente classificate come Poli Funzionali e non si prevedono specificazioni ulteriori su cosa significhi area/polo per la logistica, un vuoto che potrebbe lasciare al territorio spazi per il proliferare di situazioni non coerenti con gli obiettivi generalizzati di contenimento e concentrazione di spazi dedicati alla logistica industriale.

Un primo quadro di considerazioni

- Capacità diverse tra le Province di conseguire un effettivo coordinamento rispetto alle pianificazioni sottordinate: in merito al contenimento della crescita delle aree industriali comunali e rispetto delle direttrici di sviluppo indicate nelle relazioni di piano.
- I PTCP sulle APEA (Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate) riprendono le caratteristiche individuate dall'art. A14, L.R. 20/2000, e dal Atto di Coordinamento Tecnico approvato dalla Regione E-R con Del. n.118 del 13.06.2007, senza scendere a dettagli maggiori rispetto all'individuazione delle aree potenzialmente candidabili, rimandando agli accordi territoriali le previsioni degli interventi di qualificazione.

Le Province hanno candidato 26 aree produttive prioritarie (vedi successiva Tab. Elenco Aree strategiche candidate prioritariamente APEA) che mostrano generalmente una buona collocazione rispetto alle infrastrutture viarie primarie e secondarie.

Tavola dei temi

	Livello di criticità dei principali temi afferenti al trasporto ed alla logistica industriale affrontate nel PTCP.					Livello di attenzione del PTCP rispetto al tema del trasporto e della logistica industriale (*)
	Contenimento Sprawl insediativo	City Logistics	Shift intermodale	Concentrazione / Razionalizzazione aree produttive	Riqualf. aree dismesse	
PTCP Bologna	Alto	Alto	Alto	Alto	Medio	Medio
PTCP Ferrara	Medio	Medio	Medio	Medio	Alto	Medio
PTCP Forli-Cesena	Alto	Medio	Medio	Alto	Medio	Medio
PCTP Modena	Alto	Medio	Alto	Alto	Alto	Alto
PTCP Parma	Alto	Alto	Medio	Alto	Medio	Alto
PTCP Piacenza	Alto	Medio	Medio	Alto	Medio	Alto
PTCP Ravenna	Medio	Medio	Medio	Alto	Medio	Medio
PTCP Reggio Emilia	Alto	Medio	Alto	Alto	Alto	Alto
PTCP Rimini	Alto	Alto	Medio	Alto	Medio	Medio

Alto

Medio

Basso

(*) La valutazione tiene conto della presenza nei PTCP di analisi/ricerche tematiche nel settore del trasporto merci e della logistica. Non tiene in considerazione dell'efficacia delle politiche messe in atto.

Elenco Aree strategiche candidate prioritariamente Apea

PROVINCIA	ELENCO AREE CANDIDATE A DIVENTARE APEA SECONDO L'ORDINE DI PRIORITA'	COMUNE
	DENOMINAZIONE AREA	
FERRARA	AREA SIPRO - SAN GIOVANNI DI OSTELLATO	OSTELLATO
	AREA CONSERVE ITALIA E ALTRI - POMPOSA-PONTE QUAIOTTO	CODIGORO
	AREA VIA COPERNICO, ARGENTA CAPOLUOGO	ARGENTA
BOLOGNA	AREA PONTE RIZZOLI	OZZANO DELL'EMILIA
	AREA S. CARLO (COMPARTO S.PAOLO)	CASTEL GUELFO
	AREA CENTO DI BUDRIO	BUDRIO
	AREA GUMIERA	CAMUGNANO
	AREA TAVERNELLE	CALDERARA DI RENO - SALA BOLOGNESE
RAVENNA	AREA VIA SINISTRA CANALE SUPERIORE	BAGNACAVALLLO
	AREA LE BASSETTE	RAVENNA
	AREA CENTRO MERCI VIA CAVATORTA	LUGO/COTIGNOLA
	POLO PRODUTTIVO SAN PATRIZIO	CONSELICE
	ZONA INDUSTRIALE 2	RUSSI
REGGIO EMILIA	ZONA INDUSTRIALE AUTOSTRADA-NAVIGLIO-S.SILVESTRO2	FAENZA
	AREA MANCASALE	REGGIO EMILIA, BAGNOLO
	AREA PRATO-GAVAZZA	REGGIO EMILIA, CORREGGIO, SAN MARTINO IN RIO
	AREA FORA DI CAVOLA	TOANO
	AMBITO ROLO-FABBRICO	ROLO E FABBRICO
	AREA CORTE-TEGGE	CAVRIAGO E REGGIO EMILIA
	AREA PADULI-PIANURA OCCIDENTALE	POVIGLIO, BORETTO, BRESCELLO, GUALTIERI

Elenco Aree strategiche candidate prioritariamente Apea

PROVINCIA	ELENCO AREE CANDIDATE A DIVENTARE APEA SECONDO L'ORDINE DI PRIORITA'	COMUNE
	DENOMINAZIONE AREA	
PARMA	AREA SPIP	PARMA
	AREA EX CARBOCHIMICA	FIDENZA
	AREA PILASTRO	LONGHIRANO E FELINO
	AREA I FILAGNI	COLLECCHIO
FORLI'- CESENA	AREA PIEVESESTINA	CESENA
	AREA VILLA SELVA	FORLI'
	AREA COMUNE	GAMBETTOLA
PIACENZA	POLO LOGISTICO - LE MOSE -	PIACENZA
	AREA S. NAZZARO - S. NAZZARO -	COMUNE DI MONTICELLI D'ONGINA
	AREA EX ERIDANIA - CA' NOVA -	COMUNE DI SARMATO
	AREA BARABASCA - BARABASCA -	COMUNE DI FIORENUOLA D'ARDA
	AREA CA.RE.CO. - CA.RE.CO. -	COMUNE DI CORTEMAGGIORE
RIMINI	AREA RAIBANO -	COMUNI DI RICCIONE, MISANO ADRIATICO, CORIANO
	AREA SATNTARCANGELO DI ROMAGNA -	COMUNE DI SANTARCANGELO DI ROMAGNA
	AREA MIRABIANO - SANT'ANDREA -	COMUNE DI SAN CLEMENTE
MODENA	AMBITO PRODUTTIVO PIP VIA GAZZATE	NONANTOLA
	AMBITO CAPOLUOGO PIP	BOMPORTO
	PIP 10 AMBITO PRODUTTIVO EMILIA OVEST - PONTE ALTO SUD - BRUCIATA	MODENA
	PIP 9 - AMBITO PRODUTTIVO EMILIA OVEST - RIO BERGAMOZZO - BRUCIATA	MODENA
	AMBITO PRODUTTIVO A NORD DEL CAPOLUOGO	MIRANDOLA
	POLO INDUSTRIALE CAPOLUOGO	SAN FELICE
	NUOVO AMBITO SOVRACOMUNALE PSC	CASTELFRANCO EMILIA
	MADONNA DEI BALDACCINI	PAVULLO NEL FRIGNANO

Esempi di Buone Pratiche di pianificazione

Argomento	PREVISIONE DI PIANO	PTCP
Concentrazione/ Razionalizzazione	<p>“Negli ambiti produttivi sovracomunali non sono ammesse funzioni residenziali, tranne per le esigenze abitative del titolare dell'attività e per la custodia degli immobili.</p> <p>Le nuove aree produttive di rilievo comunale dovranno essere limitrofe al Territorio Urbanizzato, ad eccezione dei Comuni del Sistema Montano qualora il fabbisogno non sia altrimenti soddisfacibile, per una superficie complessiva massima pari a 1 ettaro. Le aree produttive comunali di ampliamento di insediamenti produttivi esistenti dovranno avere una superficie complessiva massima inferiore a 5 ha.”</p>	Norme di attuazione (art. 36.4). Parma
Concentrazione/ Razionalizzazione	<p>“(…) si esclude l'insediamento negli ambiti produttivi di livello comunale delle seguenti attività ad elevato impatto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - imprese manifatturiere esistenti con più di 100 addetti; - (…) 	Norme di attuazione (art. 64.8). Forlì-Cesena
Concentrazione/ Razionalizzazione	<p>“I Comuni, tramite la pianificazione urbanistica comunale, disciplinano gli ambiti specializzati per attività produttive esistenti e i nuovi ambiti specializzati per attività produttive comunali, secondo i seguenti indirizzi (..):</p> <ul style="list-style-type: none"> - nei Comuni dell'ambito collinare e montano le nuove aree produttive dovranno essere individuate esclusivamente in contiguità con gli ambiti esistenti, salvo si dimostri l'impossibilità di procedere in tal senso in relazione a vincoli di carattere ambientale e territoriale; in tal caso, in presenza di una fabbisogno locale, possono essere individuati nuovi ambiti la cui superficie non potrà comunque essere inferiore a 8 ha”. 	Norme di attuazione (art. 64.8). Forlì-Cesena

Esempi di Buone Pratiche di pianificazione

Argomento	PREVISIONE DI PIANO	PTCP
Riqualificazione aree produttive	<p>Per le aree di nuovo insediamento (..) nell'ottica della riduzione dell'impatto ambientale e dello sviluppo delle energie rinnovabili riconosciute come le più idonee a coniugare i temi della sostenibilità che incardinano questo piano, ci si adopererà affinché per le nuove attività che in quelle aree saranno insediate si preveda anche la capacità di auto-produrre parte dell'energia necessaria alla conduzione dell'attività mediante il ricorso alla installazione di apparati capaci di produrre energia da fonti rinnovabili (quali fotovoltaico, solare ed eolico) posta in capo a chi intenda realizzare detti nuovi insediamenti.</p>	Norme di attuazione (art. 8.1). Ravenna
Riqualificazione aree produttive	<p>“(…) Per gli ambiti produttivi di dimensione superiore a 30 ha in pianura e superiore a 15 ha in collina/montagna dovrà essere incentivata la qualificazione quali aree ecologicamente attrezzate;</p> <ul style="list-style-type: none"> - per gli ambiti produttivi di dimensione superiore a 30 ha in pianura e superiore a 15 ha in collina/montagna dovrà essere incentivata la ri-localizzazione della residenza presente dentro l'ambito (…) 	Norme di attuazione (art. 64.8). Forlì-Cesena
Disposizioni per aree logistiche	<p>“Aree destinate ad ospitare attività di trasporto e logistica (autoparchi, depositi, magazzini, ecc) non direttamente connessi ai stabilimenti produttivi possono essere previste solo nei Poli produttivi di sviluppo territoriali e nei Poli funzionali dello scambio intermodale delle merci”.</p>	Norme di attuazione. Reggio Emilia
Disposizioni per aree logistiche	<p>“(…) nuove localizzazioni di strutture destinate all'autotrasporto e/o alla logistica delle merci, quali autoparchi, depositi e magazzini non direttamente connessi a stabilimenti produttivi, grandi officine specializzate, transit point ecc. dovranno, essere preferibilmente localizzate all'interno o in stretta connessione fisica e funzionale con poli logistici qualora ricadenti entro un raggio di 10 km da questi ultimi (..).</p>	Norme di attuazione. Modena

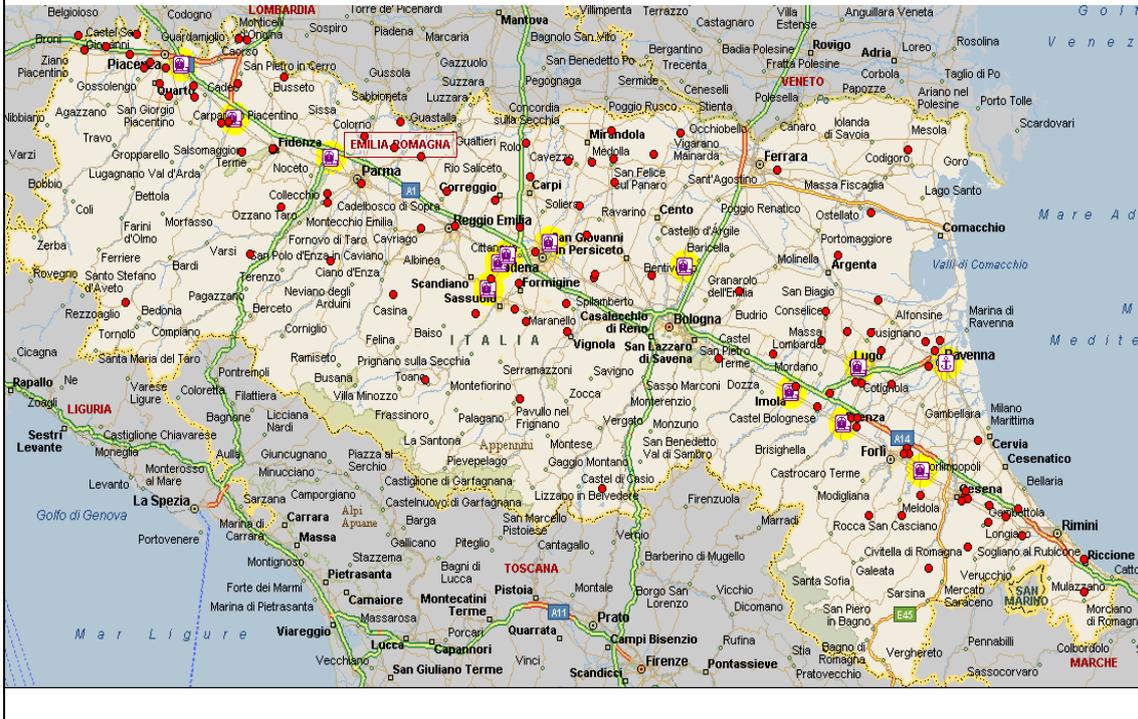
Esempi di Buone Pratiche di pianificazione

Argomento	PREVISIONE DI PIANO	PTCP
Disposizioni per aree logistiche	"Nuove localizzazioni di strutture destinate all'autotrasporto e/o alla logistica delle merci, quali autoparchi, depositi e magazzini non direttamente connessi a stabilimenti produttivi, grandi officine specializzate, transit point ecc dovranno, essere preferibilmente localizzate all'interno o in stretta connessione fisica e funzionale con i poli logistici qualora ricadenti entro un raggio di 10 km da questi ultimi."	Norme di attuazione (art. 86). Piacenza.
City Logistics	"(...) i Comuni che esprimono una articolazione insediativa e della distribuzione commerciale di particolare complessità sono tenuti ad associare alla formazione del proprio PSC uno studio sulle condizioni della logistica urbana che si proponga di migliorare le condizioni di sostenibilità ambientale e di efficienza economica del ciclo distributivo urbano delle merci, anche attraverso la realizzazione di apposite piattaforme logistiche e l'adozione di adeguati provvedimenti per la disciplina della circolazione."	Norme di attuazione (art. 52.4). Parma.
Governance	La sperimentazione di alcuni strumenti innovativi quali i Programmi di Riqualficazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST), che hanno vista impegnata la parte centrale della Provincia di Ferrara e la stessa città capoluogo a partire dal 2001 a tutt'oggi, o ancora il Piano Strategico provinciale e quello della città di Ferrara, sono stati i presupposti per un' ulteriore fase di affinamento degli strumenti di gestione del territorio. I materiali prodotti per il (mancato) Quadro Strategico Territoriale Provinciale di Ferrara costituiscono una base conoscitiva che rimane importante per definire le scelte prioritarie per lo sviluppo del territorio provinciale all'interno del processo di revisione del Piano Territoriale di Coordinamento provinciale.	Ferrara.

Esempi di Buone Pratiche di pianificazione

Argomento	PREVISIONE DI PIANO	PTCP
Governance	<p>La formazione del Piano territoriale di coordinamento è stata avviata nel 2001 ed ha portato all'apertura della Conferenza di pianificazione a febbraio 2004. In seguito a proposte pervenute dai Comuni, la Provincia ha sottoscritto nel 2002 un accordo amministrativo con i Comuni di Bertinoro, Castrocaro Terme e Terra del Sole, Sarsina, a cui hanno fatto seguito altri accordi amministrativi con la Comunità Montana Acquacheta, la Comunità Montana dell'Appennino Forlivese e gli 11 Comuni territorialmente interessati dalle due Comunità Montane per la formazione dei PSC in forma associata all'interno del PTCP. Tale processo di co-pianificazione, sperimentato ai sensi dell'art.21 della nuova legge urbanistica regionale, ha consentito di sperimentare un processo di co-pianificazione tra Comuni, Comunità montane e Provincia, che ha portato all'applicazione di contenuti innovativi di pianificazione su circa un terzo del territorio provinciale e ad una forte interazione sotto il profilo istituzionale. Il sistema decisionale è stato infatti imperniato sulla concertazione e condivisione delle strategie e sulla motivazione delle scelte operate attraverso valutazioni condotte in forma esplicita e trasparente.</p> <p>L'esperienza di co-pianificazione ha portato alla predisposizione, sia per il PTCP, sia i PSC in forma singola ed associata (per i Comuni aderenti alle Comunità montane Acquacheta e Forlivese) di tre documenti: il Quadro conoscitivo, il Documento preliminare e la Valsat, presentati e discussi nella Conferenza di pianificazione.</p>	Forlì-Cesena

collocazione di circa 110 aree produttive indicate come strategiche dalle provincie e quindi certamente oggetto di espansione nel medio periodo.



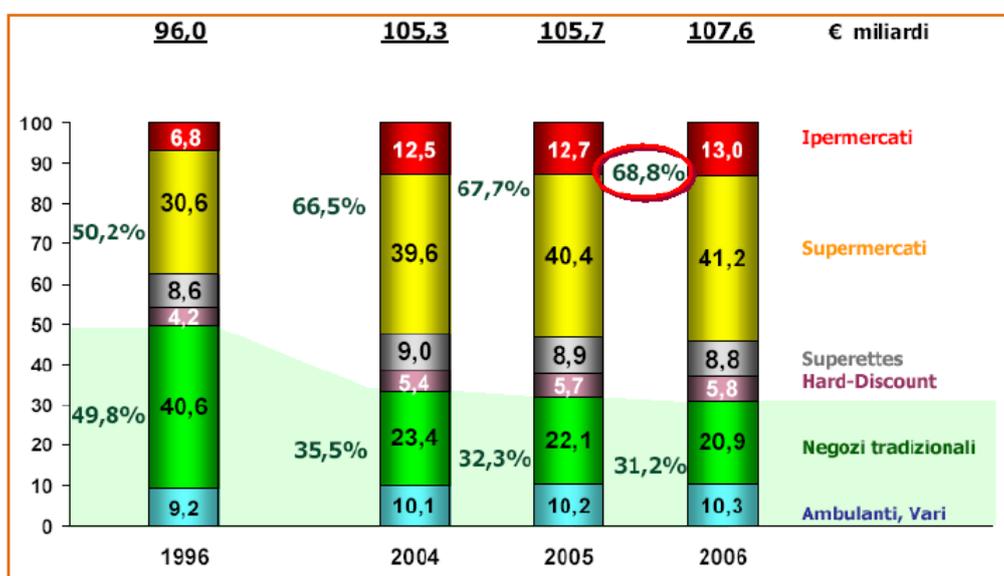
Approfondimento sulla Grande Distribuzione Organizzata

Inquadramento generale

La grande distribuzione organizzata (**GDO**), è l'insieme delle imprese commerciali o grandi gruppi di acquisto, strutturati con una serie di punti di vendita distribuiti su tutto il territorio nazionale. Si distingue tra strutture della **Grande Distribuzione (GD)** - grosse strutture centrali gestite da un unico soggetto proprietario, che gestiscono punti di vendita quasi sempre diretti (es. Carrefour, Auchan, Esselunga e le imprese cooperative Coop e Conad) - e strutture della Distribuzione Organizzata (DO), formata da imprese commerciali più piccole aggregate, attraverso l'adesione ai gruppi d'acquisto di piccoli e medi dettaglianti (in Italia Interdis, Selex, Sisa Despar).

In tutti i paesi industrializzati è in atto da tempo una dinamica che vede la Distribuzione Moderna guadagnare quote di mercato a discapito del dettaglio tradizionale, cui si lega una tendenza alla crescita delle dimensioni dei punti di vendita.

Volume di affari totale Italiano suddiviso per tipologia dei punti vendita



Fonte Nielsen 2007.

L'evoluzione della struttura distributiva italiana segue precisi driver quali:

- processi di acquisizione;
- alleanze strategiche;
- sviluppo di grandi centrali d'acquisto²²;
- modernizzazione, ampliamento delle reti di vendita e sviluppo del canali Iper e Discount
- Riorganizzazione della rete logistica.

²² Le centrali di acquisto sono nate per consentire acquisti di grandi quantitativi di merce e per ottenere quindi un prezzo più basso. Sono costituite da più catene commerciali, anche in concorrenza tra loro. In Italia le prime 5 centrali controllano oltre il 90% del mercato.

Le centrali di acquisto nella distribuzione moderna in Italia

Centrale	Gruppo	Fatturato 2007	Quota di mercato	PDV
Centrale Italiana	Coop, Despar, Sigma, Il Gigante	20.336	22,9	5.692
Intermedia	Auchan, Pam, Bennet, Lombardini, Metro, Sun	13.108	19,2	3.144
Sicon	Conad, Rewe, Interdis	16.204	18,1	6.290
Gdplus	Carrefour, GS, Finiper, Agorà	11.107	16,3	2.072
Esd Italia	Esselunga, Selex, agorà network	11.695	15,7	3.228
Sisa coralis		5.972	4,9	3.550

Lo scenario regionale

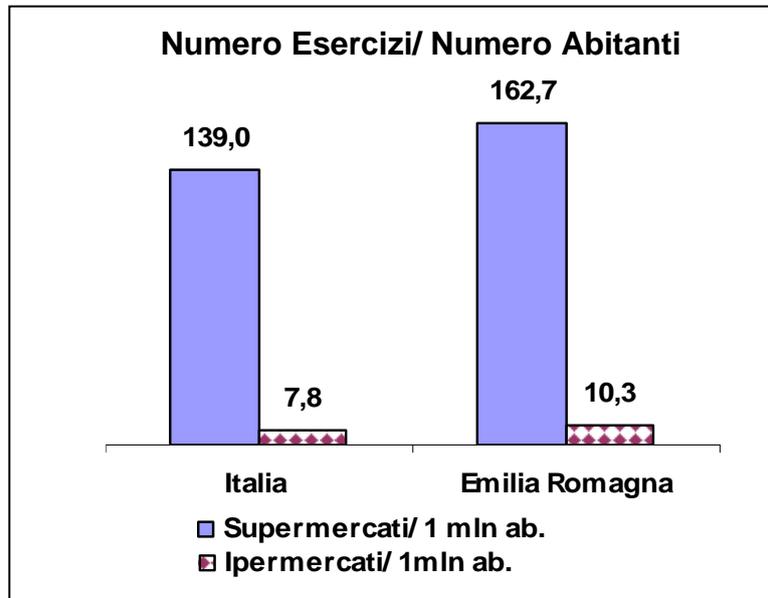
L'Emilia Romagna rappresentando un ampio mercato di produzione e di distribuzione, registra al suo interno importanti intersezioni infrastrutturali e fitti insediamenti logistici, la presenza dei quali accentua l'entità delle esternalità prodotte dalle attività logistiche sul territorio. La GDO è un settore che oltre a richiamare ampi flussi di consumatori, rappresenta un forte generatore di traffico merci inbound, con una organizzazione reticolare composta da molteplici nodi (punti vendita, piattaforme, transit point) che origina movimentazioni di merci anche a livello infraregionale. Per questo motivo è importante capire quali sono le sue dinamiche ed i flussi di traffico generati.

Gli impatti negativi che ne derivano in termini di uso del suolo, attrazione del traffico pesante, intensificazione delle emissioni inquinanti, per indicare alcuni degli effetti più manifesti, devono essere valutati e affrontati:

- -a monte attraverso una più accorta attività di pianificazione e di uso del suolo che razionalizzi le risorse e limiti le diseconomie valutando al meglio il livello di accessibilità delle singole aree;
- -a valle attraverso l'attivazione di forme di compensazione o mitigazione che redistribuiscano sul territorio i benefici sociali ed economici che pure derivano dalle attività logistiche.

Nel caso della GDO, l'apertura di nuove superfici di vendita produce effetti non solo sul mercato immobiliare, come peraltro è avvenuto anche con i cinema multisala, ma sulla stessa mobilità. La dislocazione dei nuovi esercizi commerciali, forti generatori di traffico, organizzata attraverso i Piani del Commercio, ha senso in termini di ottimizzazione dell'uso del territorio solo se gestita in stretto collegamento con le indicazioni contenute nei Piani della Mobilità.

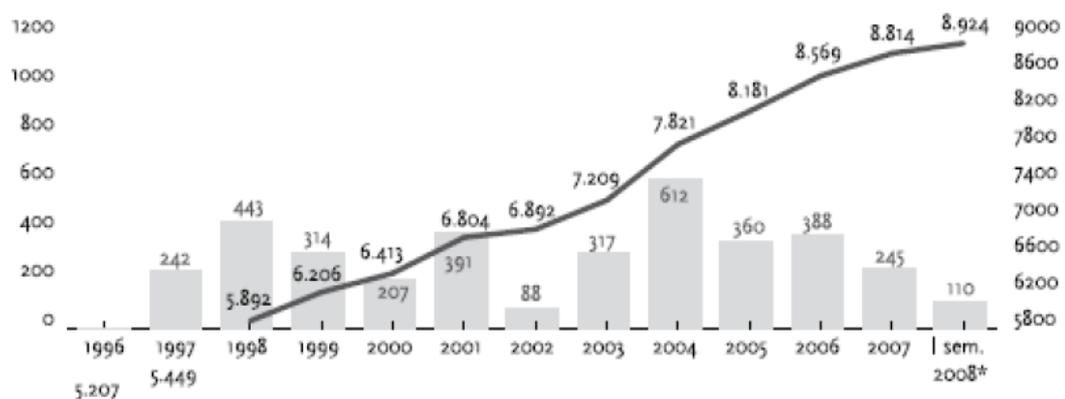
Rispetto alle altre regioni italiane l'Emilia-Romagna registra una numerosità delle strutture di vendita superiore a quelle di Piemonte, Veneto e Toscana e una capillarità della rete (esercizi/1.000ab.) superiore alla Lombardia.



Principali forme distributive della GDO

Il supermercato risulta essere la formula più rispondente alle esigenze del consumatore e del territorio italiano. Per il biennio 2008-09 si conferma la tendenza degli ultimi anni ad un riposizionamento dei gruppi distributivi sugli esercizi di taglia medio - piccola (inferiori ai 1.000/1.200 m²) secondo un trend nazionale legato ai problemi della congiuntura economica, a conferma di una strategia orientata ad una funzione di presidio territoriale, nel duplice obiettivo di contrastare la concorrenzialità degli ipermercati e dei discount e di attuare una ricostruzione delle marginalità puntando sui fattori tipici del servizio di prossimità.

Evoluzione dei supermercati in Italia



La rete di vendita per strutture distributive in EMILIA-ROMAGNA. Anno 2008

Italia	Numero esercizi	%
Ipermercati (> 8000 mq.)	12	0,6
Ipermercati (4500/7999 mq.)	15	0,7
Superstore mini-iper (2500/4499 mq.)	25	1,2
Supermercati (400/2499 mq.)	570	27,0
Libero servizio (100/399 mq.)	973	46,1
Discount	247	11,7
Distribuzione alimentare dettaglio	1.842	87,3
Grandi superfici specializ. non alim.	195	9,2
Grandi magazzini	30	1,4
Distribuzione non alim. dettaglio	225	10,7
Tot. distribuzione al dettaglio	2.067	98,0
Cash & Carry	43	2,0
Totale distribuzione moderna organizzata EMILIA-ROMAGNA	2.110	100,0
QUOTA sul Totale nazionale		6,6 %

Organizzazione della rete distributiva

La riorganizzazione della rete distributiva che ha caratterizzato le politiche di efficientamento della GDO negli ultimi anni, si è svolta per lo più in un'ottica di contenimento del numero delle strutture logistiche dislocate in punti nevralgici del territorio nazionale, portando alla creazione di diversi CeDi di importanza nazionale nella nostra regione.

Gli effetti di tale revisione organizzativa si sono registrati anche in Emilia-Romagna, dove la localizzazione di nuovi magazzini centrali ha determinato un parziale abbassamento del baricentro logistico che negli anni si era attestato più a Nord, nell'area del Lombardo-Veneto. Accanto all'innesto di nuovi impianti logistici, con quel che comportano in termini di incremento del traffico merci in entrata e in uscita dal territorio regionale, si registrano peraltro ulteriori elementi che aggiungono complessità ad un quadro logistico che in Emilia Romagna appare di per se già saturo sotto il profilo della congestione.

In particolare nella regione si registra un elevato scambio di beni e servizi assimilabile, in termini di valore, a circa l'80% del fatturato complessivo dei beni e servizi finali prodotti dalle imprese.

L'elevata numerosità di tali scambi è resa possibile da una molteplicità di rapporti di collaborazione per lo più estemporanei e non consolidati tra aziende manifatturiere/commerciali e vettori che crea inevitabilmente diseconomie nel trasporto dei beni.

La frequenza degli scambi è giustificata dal carattere prevalentemente locale del traffico merci che vede circa il 70% dei prodotti percorrere una distanza inferiore ai 50 km a bordo di veicoli che nel 70% ha una capienza inferiore a 3,5 tonnellate. Tale peculiarità riguarda proprio la GDO che, insieme alle piccole e medie imprese locali, rappresenta il principale cliente degli autotrasportatori su gomma sulle brevi-medie distanze; la distribuzione dei prodotti viene affidata dalla GDO quasi esclusivamente all'autotrasporto che

nell'organizzazione del servizio logistico ha, però, scarsi margini di manovra essendo la stessa GDO a presidiare il servizio, organizzando tempi e percorsi;

In questo senso agli autotrasportatori, che lamentano in particolare la carenza di infrastrutture e l'eccesso di vincoli e limitazioni alla circolazione, vengono spesso precluse forme di ottimizzazione delle proprie attività di trasporto: dal groupage, al pieno carico dei veicoli commerciali, che ne penalizzano l'efficienza in termini organizzativi ed economici.

Tali inefficienze incidono peraltro anche sulla sicurezza dell'autotrasportatore (scarsi investimenti nel rinnovo del parco veicolare, estensione degli orari di lavoro, ecc), con riflessi evidenti sul più generale livello di sicurezza stradale dove il tasso di incidentalità permane elevato.

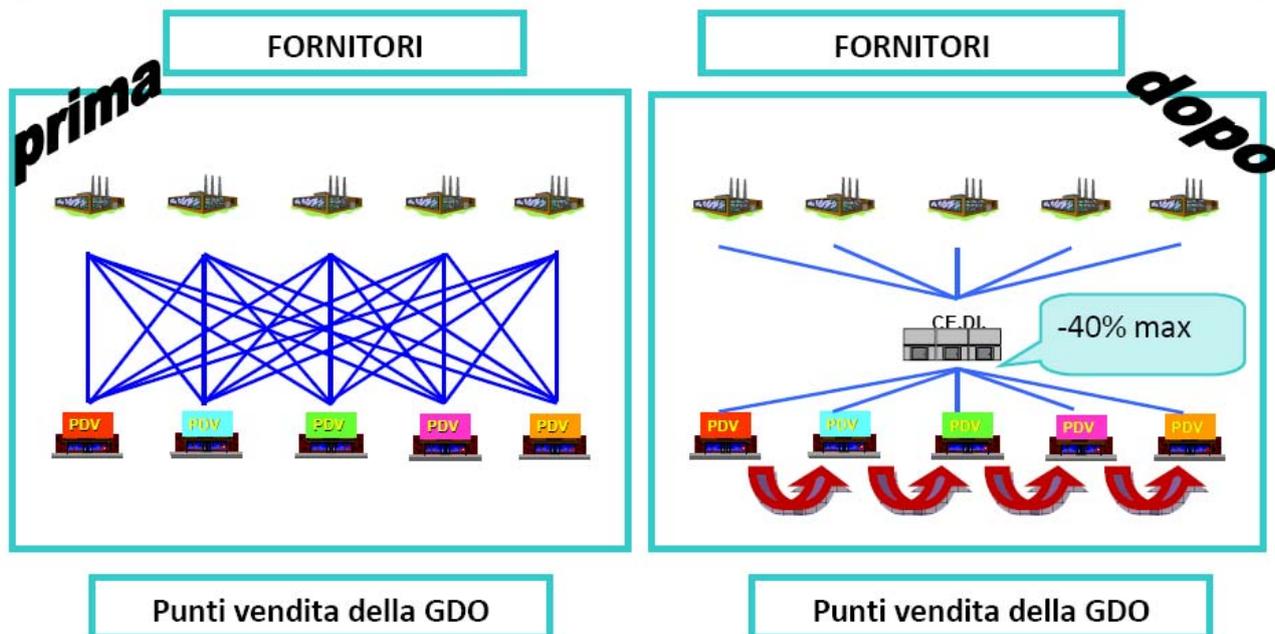
Il ruolo del CeDi nell'organizzazione dei flussi nella GDO

La distribuzione moderna ha fatto della razionalizzazione logistica la leva principale dei suoi processi riorganizzativi degli ultimi venti anni. La logistica distributiva trova la sua necessaria giustificazione nello sviluppo e nella razionalizzazione delle reti di vendita senza cui essa non avrebbe potuto incidere in misura significativa sui costi.

L'evoluzione della distribuzione e la conseguente crescita dei volumi trattati hanno infatti generato l'esigenza di razionalizzare il controllo dei flussi delle merci, e di coordinare i fornitori non solo sul fronte dei tempi e delle modalità di consegna dei prodotti, ma anche su quello della gestione degli spazi per il transito o lo stoccaggio delle merci.

Il modello organizzativo logistico della distribuzione moderna ha quindi previsto la costituzione di grandi centri distributivi (CeDi) dedicati allo stoccaggio della merce proveniente dai fornitori (direttamente dall'azienda o dal magazzino logistico di loro pertinenza) e da cui partono le consegne ai punti vendita. Gli ingressi sono quindi generalmente "mono fornitore" mentre le uscite sono "pluri fornitore" e "multi drop", ossia con consegne multiple della merce, nei diversi punti vendita (PDV) inseriti in una determinata rete di consegne.

La ricerca di efficienza con il passaggio a CeDi



I centri di distribuzione hanno il vantaggio di fornire un unico polmone di scorte per la totalità o una parte consistente della rete di vendita, garantendo economie di scala sia nella gestione di magazzino, sia nei costi di trasporto delle merci. Il CeDi quindi trova la sua forza nella capacità di fare massa critica con le provenienze dai fornitori e, successivamente, di ottimizzare le consegne ad una rete "sufficientemente grande" di supermercati e ipermercati, ottimizzando i carichi, i tragitti, il lead-time (tempo di consegna dall'arrivo dell'ordine), i servizi logistici connessi.

Oggi, i processi riorganizzativi della GDO sui temi dei centri distributivi sono andati molto avanti soprattutto per alcune imprese leader del settore. La gran parte di essi ruotano intorno alla razionalizzazione dei flussi in entrata nei CeDi (ossia provenienti dai fornitori), al fine di spostare sempre più a monte il "peso" della gestione delle scorte e di trasformare il CeDi sempre di più in una piattaforma di snodo, con un crescente spazio per le attività cosiddette in "cross docking"²³.

Nella regione Emilia-Romagna sono operativi **22 centri distributivi** di quattro catene di importanza nazionale, suddivisi fra Coop Italia, Conad, Despar, Sigma, per un totale di circa **267 mila** metri quadrati di superficie a magazzino.

²³ il CeDi viene utilizzato solo per il transito delle merci, senza apertura e riassetto del pallet.

CE.DI. in Emilia Romagna

gruppo	localizzazione	Merceologia	Superficie (mq)
Despar	Rubiera	Generi vari	7.500
Despar	Rubiera	freschi	1.000
Despar	Bologna	Surgelati	1.000
Sigma	Reggio E.	Generi vari	15.000
Sigma	Fiorenzuola d'Arda (PC)	Generi vari	7.500
Sigma	Reggio E.	freschi	3.000
Conad Centro Nord	Campegine RE	generi vari e freschi	29.650
Conad Centro Nord	Parma	surgelati	2.200
Conad Centro Nord	Reggio E.	Carni	1.150
Conad Centro Nord	Sant'Ilario RE	Pesce	450
Conad Centro Nord	Campegine RE	Bevande e Tissue	7.500
NordiConad	Modena	generi vari e ortofrutta	25.900
NordiConad	Bentivoglio	Surgelati	700
NordiConad	Bologna	Salumi e latticini	3.460
NordiConad	Anzola BO	Carni	750
C.I.A.	Forlì	generi vari e freschi	22.870
C.I.A.	Forlì	Ortofrutta	6.000
C.I.A.	Cesena	Carne, surgelati, bevande	13.100
Coop	Anzola	Generi vari e surgelati	54.900
Coop	Cesena	Generi vari	40.690
Coop	Forlì	Ortofrutta e freschi	9.780
Coop	Reggio Emilia	Ortofrutta e freschi	12.925
totale			267.025

Fonte: elaborazioni ITL su dati aziendali.

I principali competitors in regione

Il quadro competitivo della distribuzione emiliano romagnola è dominato dalle centrali di acquisto a cui appartengono i due maggiori consorzi cooperativi nazionali: Coop e Conad. E' importante quindi capire il loro funzionamento per poter valutare gli effetti sull'organizzazione logistica delle merci, dato che si parla di volumi considerevoli.

Principali gruppi della distribuzione moderna in Italia

Gruppo	Fatturato 2007 (milioni €)	PDV	Quota di mercato
Coop Italia	12.167	1.394	14,4%
Conad	8.204	2.828	9,7%
Carrefour IT	7.100	1.521	8,4%
Interdis	6.103	2.909	7,2%
Esselunga	5.363	132	6,3%
Auchan	5.196	1.607	6,1%
Selex	4.725	3.096	5,6%

Despar	4.365	2.106	5,2%
Sisa	4.162	2.475	4,9%
C3	3.550	575	4,2%

Fonte: elaborazioni ITL su dati MARKUP.

Per quanto riguarda le centrali d'acquisto, Centrale Italiana è largamente leader a livello regionale, da sola arriva a coprire circa il 44% della superficie moderna, mentre Centrale Conad arriva al 22%, grazie anche al recente ingresso del gruppo Interdis. Entrambe le centrali sono recentemente cresciute anche nei segmenti che rappresentano i rispettivi core business: gli ipermercati per Coop e i supermercati di medie dimensioni per Conad. Tra le altre imprese, è importante da sottolineare la crescita del gruppo Carrefour (ma solo nei supermercati) e di alcune imprese della DO: Selex e Crai nonché del segmento discount.

Numero e superficie dei punti vendita della distribuzione moderna in Emilia-Romagna, per catena e tipologia distributiva (2007)

	Superette			Supermercati			Ipermercati			Discount			Totale		
	Pv n.	Sup. mq	Var. % (07/06)	Pv n.	Sup. mq	Var. % (07/06)	Pv n.	Sup. mq	Var. % (07/06)	Pv n.	Sup. mq	Var. % (07/06)	Pv n.	Sup. Mq	Var. % (07/06)
Centrale Italiana	124	34.419	-9,4%	228	204.405	0,4%	28	164.175	4,3%	86	35.794	2,9%	466	438.793	1,1%
- Coop	28	8.692	-2,6%	143	142.740	3,0%	26	157.555	5,4%	20	10.320	16,2%	217	319.307	4,4%
- Despar	33	8.782	-7,2%	36	27.170	7,2%	0	0	n.c.	4	2.179	335,8%	73	38.131	8,0%
- Sigma	63	16.945	-13,6%	47	30.695	-14,3%	2	6.620	-16,7%	62	23.295	-8,3%	174	77.555	-12,6%
- Il Gigante	0	0	n.c.	2	3.800	0,0%	0	0	n.c.	0	0	n.c.	2	3.800	0,0%
Centrale Conad	117	32.308	-3,9%	200	155.266	2,9%	4	26.950	0,4%	13	7.460	-14,6%	334	221.984	0,9%
- Conad	88	24.578	-2,8%	175	135.711	5,2%	4	26.950	0,4%	1	350	-60,4%	268	187.589	3,0%
- Interdis	29	7.730	-7,1%	13	7.155	-23,5%	0	0	n.c.	5	3.530	-17,3%	47	18.415	-16,1%
- Standa/Rewe	0	0	n.c.	12	12.400	-0,4%	0	0	n.c.	7	3.580	0,0%	19	15.980	-0,3%
Auchan/Intermedia	69	18.375	8,9%	46	38.705	-1,7%	7	36.300	0,0%	32	17.595	19,2%	154	110.975	3,4%
- Gruppo Auchan	14	3.890	2,8%	21	17.360	-1,9%	0	0	n.c.	0	0	n.c.	35	21.250	-1,0%
- Pam	2	680	0,0%	7	7.550	0,0%	2	9.200	0,0%	13	6.385	-3,4%	24	23.815	-0,9%
- Lombardini	1	285	0,0%	0	0	n.c.	0	0	n.c.	19	11.210	37,5%	20	11.495	36,2%
- Bennet	0	0	n.c.	2	3.950	0,0%	5	27.100	0,0%	0	0	n.c.	7	31.050	0,0%
- Crai	52	13.520	11,6%	16	9.845	-3,2%	0	0	n.c.	0	0	n.c.	68	23.365	4,8%
Esd Italia	23	6.285	-2,9%	42	43.290	9,4%	11	37.460	-0,3%	35	17.735	4,6%	111	104.770	4,2%
- Selex	22	5.985	-7,6%	37	37.400	11,5%	4	14.100	1,4%	32	16.445	-3,0%	95	73.930	4,3%
- Esselunga	0	0	n.c.	2	3.540	-4,3%	7	23.360	-1,3%	0	0	n.c.	9	26.900	-1,7%
- Agorà	1	300	n.c.	3	2.350	1,7%	0	0	n.c.	3	1.290	n.c.	7	3.940	70,6%
Gruppo Carrefour	7	2.060	30,4%	13	10.915	44,1%	2	23.440	-11,0%	3	1.150	0,0%	25	37.565	2,5%
- Carrefour	7	2.060	30,4%	8	7.435	81,6%	1	11.290	-13,4%	0	0	n.c.	16	20.785	11,1%
- Fimiper	0	0	n.c.	5	3.480	0,0%	1	12.150	-8,6%	3	1.150	0,0%	9	16.780	-6,4%
Lidl	0	0	n.c.	0	0	n.c.	0	0	n.c.	42	29.719	30,7%	42	29.719	30,7%
Sisa-Coralis	19	5.648	-3,2%	20	11.650	5,2%	0	0	n.c.	0	0	n.c.	39	17.298	2,3%
- Sisa	15	4.508	-4,2%	19	11.050	5,0%	0	0	n.c.	0	0	n.c.	34	15.558	2,1%
- Coralis	4	1.140	1,3%	1	600	9,1%	0	0	n.c.	0	0	n.c.	5	1.740	3,9%
Totale	392	108.310	0,8%	570	479.956	3,9%	52	288.325	1,3%	248	130.816	15,2%	1.262	1.007.407	4,1%

Fonte: P. Sckokaj, Rapporto agricoltura RER, 2008.

Coop Italia utilizza una strategia di segmentazione dei formati distributivi operando in tutti i canali, dal discount all'ipermercato, formato distributivo attraverso il quale realizza una quota significativa delle vendite totali. In regione sono presenti 4 CeDi piuttosto importanti sia in termini di superfici che di volumi trattati.

CeDi di COOP ITALIA in Emilia Romagna

Nome	Indirizzo Sito	Merceologia	N° PdV Serviti	Superficie (m ²)	ton/anno
CEDI ANZOLA	Via Emilia, 373 40011 Anzola Emilia (BO)	Generi Vari	329	49.000	480.000
		Surgelati	361	5.900	29.000
CEDI CESENA	Via Dino Rondani, 100 47023 Loc. Pieve Sestina Cesena (FC)	Generi Vari	40	40.690	365.000
CEDI FORLI'	Via Don E. Servadei, 12 47100 Forlì (FC)	Ortofrutta	98	4.830	67.000
		freschi	101	4.950	33.000
CEDI REGGIO E.	Via Ragazzi del '99, 1/A 42100 Mancasale (RE)	Ortofrutta	144	6.394	86.000
		freschi	144	6.531	40.000
Totali regionali				118.295	1.100.000

Fonte: elaborazioni ITL su intervista diretta

La provenienza delle merci in transito presso i CeDi è da tutta Italia mentre le destinazioni sono per il 90% limitate alla Regione Emilia-Romagna, con la restante parte dei flussi in uscita (10%) rivolti ad alcune province limitrofe (Mantova, Padova, Rovigo). Si può ragionevolmente parlare quindi di circa 2,2 milioni di tonnellate di merce che transitano nella Regione Emilia-Romagna da/verso i quattro cedi della sola COOP ITALIA. Secondo le stime (fatte in fase di intervista con Coop) si possono ragionevolmente ipotizzare:

■ flussi in uscita

- camion in uscita con un carico medio di 27 pallet (l'oscillazione è tra 21 e 33, entrambi valori a carico completo per le due diverse tipologie di camion utilizzate)
- pallet dal peso medio di circa 500 kg
- quindi una stima di 13,5 tons per il carico medio
- da qui, una stima di **81.500 camion in uscita** dai quattro CeDi di Coop Italia

■ flussi in entrata

- camion in entrata con un carico medio di 14 pallet (qui la varianza fra le diverse tipologie di camion utilizzate è maggiore che nel caso precedente)
- pallet dal peso medio di circa 500kg
- quindi una stima di 7t per il carico medio

Considerando che i CeDi gestiscono 1,1 milioni di tonnellate di merce all' anno, ed ipotizzando i flussi in ingresso ed uscita appena visti, risulta che i CeDi movimentano oltre 240.000 camion. Vedendo i flussi si capisce inoltre come i flussi in uscita siano già notevolmente ottimizzati, mentre c'è un buon margine di lavoro per i flussi in ingresso. Per questo motivo Coop Italia è impegnata per cercare di aumentare l' efficienza anche fuori dai confini aziendali, ed in particolare nel rafforzamento della logistica a monte e nella spinta verso la costituzione di magazzini multi-fornitore. Attraverso una maggiore razionalizzazione dello stock nei magazzini a monte, COOP si aspetta notevoli benefici, in termini di

■ maggior frequenza di consegna che determina minori costi di trasporto per:

- aumento saturazione mezzi

- diminuzione attese allo scarico
- minori Out of Stock (rottura di stock a scaffale)
- minori costi di inventario
- minori costi di trasporto per:
 - aumento saturazione mezzi
 - diminuzione attese allo scarico
- un notevole beneficio all'ambiente ed al traffico derivante da una significativa riduzione di mezzi commerciali come effetto di una maggiore saturazione.

Indubbiamente la sfida dei magazzini multi fornitore permetterebbe certamente grandi vantaggi, anche per il solo fatto di riversare in un solo magazzino a monte ordini per fornitori diversi. Ma non si può nascondere il principale effetto strategico che sta sopra questa scelta, ossia il governo dei flussi, la capacità di governare al meglio l'intera supply chain. Lasciare in mano alla distribuzione moderna questa fondamentale leva strategica e competitiva non è nelle intenzioni dell'industria di produzione, già piuttosto penalizzata dalla crescente forza competitiva della distribuzione moderna, già da tempo in grado di imporre prezzi, servizi, modelli organizzativi.

Conad, al secondo posto dopo COOP nella classifica della distribuzione italiana, è la più grande organizzazione italiana di imprenditori commerciali indipendenti, che si appoggia su alleanze nazionali e internazionali (gruppo LECLERC su tutti) e si sviluppa sul territorio con una rete multicanale capillare e complessa articolata su tre livelli:

- i soci imprenditori costituito dai titolari degli esercizi commerciali;
- le cooperative, centri di acquisto e distribuzione, divisi sul territorio nazionale in otto grandi gruppi e presenti in regione con Nordiconad, Conad Centro Nord e Commercianti Indipendenti Associati;
- il Consorzio Nazionale che è il centro di servizi, marketing e comunicazione per tutto il sistema.

Conad è presente nel territorio regionale attraverso varie insegne su diverse tipologie di punti vendita:

- Margherita (leader nel servizio di prossimità),
- Conad (supermercati e superstore)
- E.Leclerc-Conad (ipermercati).

A Campegine (RE) è ubicato il principale CeDi di Conad Centro Nord.

CeDi - CONAD CENTRO NORD in Emilia

Nome	Merceologia	Superficie (mq)	N° PdV Serviti	Area di consegna
CEDI Campegine	Generi Vari	23.000	184	Emilia + Lombardia
	Salumi e latticini	2.850	177	Emilia + Lombardia
	Ortofrutta	3.800	89	Tutti in Emilia
CEDI Reggio E.	Carni	1.150	184	Emilia + Lombardia
CEDI Parma	Surgelati	2.200	148	Emilia + Lombardia
CEDI S. Ilario RE	Pesce	450	184	Emilia + Lombardia
CEDI Carmpegine	bevande e tissue	7.500	184	Emilia + Lombardia
Totali regionali		40.950		

Fonte: elaborazioni ITL su intervista diretta

CeDi - NORDICONAD in Emilia

Nome	Merceologia	Superficie (mq)	N° PdV Serviti	Area di consegna
CEDI Modena	Generi Vari	21.000	157	Emilia, Veneto, Trentino
	Ortofrutta	4.900	142	Emilia, Veneto, Trentino
CEDI Bologna	Salumi e latticini	3.460	148	Emilia, Veneto, Trentino
CEDI Anzola (BO)	Carni	750	62 + TP	Emilia, Veneto, Trentino, (+ Liguria e Piemonte in transit Point da Anzola)
CEDI Bentivoglio (BO)	Surgelati	700	157	Emilia, Veneto, Trentino
Totali regionali		30.810		

Fonte: elaborazioni ITL su intervista diretta

CeDi - C.I.A. in Romagna

Nome	Merceologia	Superficie (mq)	N° PdV Serviti	Area di consegna
CEDI Forlì	generi vari	20.000	247	Romagna + Marche
	Ortofrutta	6.000	167	Romagna + Marche
	Salumi e latticini	2.870	98	Romagna + Marche
CEDI Cesena	Carne	1.000	70	Romagna + Marche
	Surgelati	2.100	208	Romagna + Marche
	Bevande	10.000	247	Romagna + Marche
Totali regionali		41.970		

Fonte: elaborazioni ITL su intervista diretta

Nel 2009 è prevista una riorganizzazione logistica per Conad Centro Nord, attraverso la creazione di un polo dei prodotti freschi, con nuove strutture per surgelati, salumi, latticini, ortofrutta e carni. Il progetto complessivo comprende l'ampliamento dei generi vari che,

assieme al polo del fresco, permetterà di sostenere lo sviluppo della rete associata a Conad Centro Nord per i prossimi anni.

Nel 2006 Conad ha costituito Coopernic (società cooperativa europea), insieme ad altre 4 catene leader nei rispettivi paesi: la belga Colruyt, la svizzera Coop Suisse, la francese E.Leclerc, la tedesca Rewe. Gli obiettivi di Coopernic sono lo scambio di know-how, la riduzione dei costi logistici, l'ampliamento dell'offerta commerciale, lo sviluppo nel mercato continentale. Le cinque catene promotrici di Coopernic dispongono complessivamente di 17.500 punti di vendita e di un giro d'affari di oltre 100 miliardi di euro (pari al 10% delle vendite in Europa): valori che collocano il potenziale della nuova realtà al primo posto in Europa e al secondo nel mondo, alle spalle di Wal-Mart.

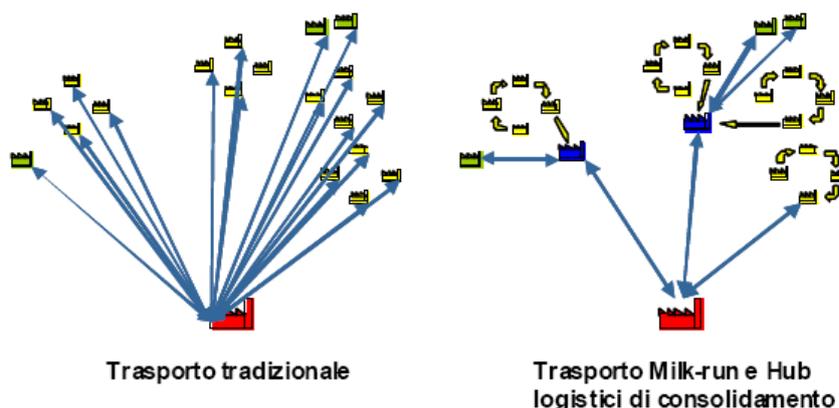
Possibili soluzioni

Più in generale, a partire da queste dinamiche, potrebbe essere interessante ai fini della redazione del nuovo Prit analizzare le interazioni operative tra GDO e autotrasporto, senza tralasciare un approfondimento sul sistema di organizzazione e di funzionamento dei due comparti che possa, per un verso illustrare l'attuale schema logistico della GDO, ma anche le direttrici territoriali di sviluppo futuro (in relazione ai CeDi), e per l'altro verso tracciare il profilo evolutivo del sistema dell'autotrasporto, in funzione di una innovazione strategica del modello logistico regionale che consenta di ottenere risultati nel lungo periodo.

Progetti pilota (groupage)

Milk run a monte (per piccoli fornitori limitrofi): definire un percorso di presa e/o consegna di prodotti durante il quale sono effettuate molteplici fermate prestabilite e programmate.

Trasporto tradizionale e Trasporto Milk-run e Hub logistici di consolidamento



I principali vantaggi sono:

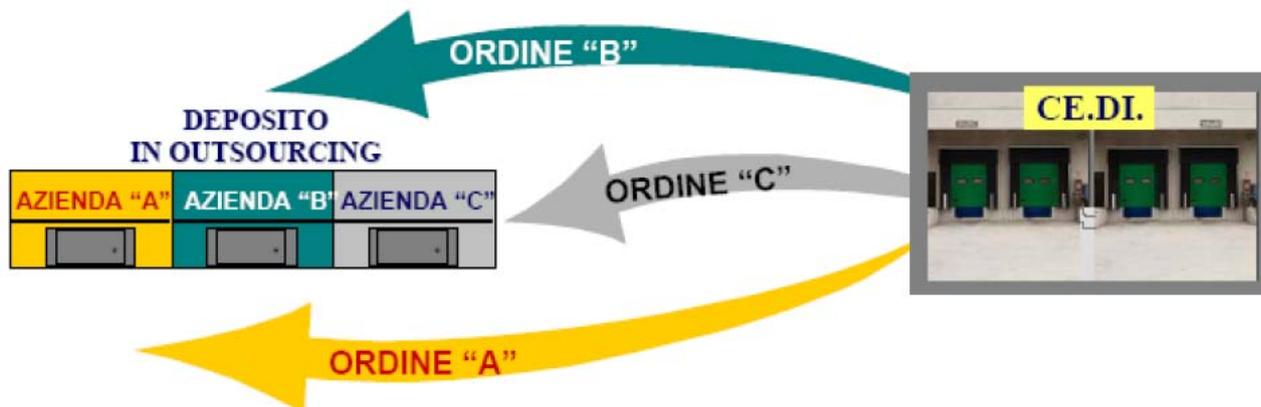
- • riduzione dei mezzi in circolazione
- • maggiore saturazione dei mezzi utilizzati
- • trasparenza dei costi di trasporto

- • conoscenza precisa degli arrivi
- • pianificazione delle attività svolte
- • efficienza nella comunicazione
- • diminuzione del livello di scorte

Magazzini multi fornitore

Esiste la possibilità di iniziare un ulteriore percorso di ottimizzazione che, se compiuto, può portare alla supply chain benefici molto significativi in termini di:

- • maggior frequenza di consegna, che determina minori costi di trasporto per
 - aumento saturazione mezzi
 - diminuzione attese allo scarico
 - minori Out of Stock (rottura di stock a scaffale);
- • minori costi di inventario;
- • minori costi di trasporto per aumento saturazione mezzi e diminuzione attese allo scarico;
- • un notevole beneficio all'ambiente ed al traffico derivante da una significativa riduzione di mezzi commerciali come effetto di una maggiore saturazione.



Indubbiamente la sfida dei magazzini multi fornitore permetterebbe certamente grandi vantaggi, anche per il solo fatto di riversare in un solo magazzino a monte ordini per fornitori diversi. Ma non si può nascondere il principale effetto strategico che sta sopra questa scelta, ossia il governo dei flussi, la capacità di governare al meglio l'intera supply chain. Lasciare in mano alla distribuzione moderna questa fondamentale leva strategica e competitiva non è nelle intenzioni dell'industria di produzione, già piuttosto penalizzata dalla crescente forza competitiva della distribuzione moderna, già da tempo in grado di imporre prezzi, servizi, modelli organizzativi.

Ma la ricerca di efficienza non ha colori, è di tutti, e serve a tutti. Se i vantaggi saranno più o meno equamente ripartibili lungo tutta la supply chain (ed anche al consumatore finale) allora non ci saranno molti motivi per opporsi a nuovi processi riorganizzativi.

Fonti

- **AUTOTRASPORTO E GDO: I NODI DA SCIogliere PER RIORGANIZZARE LA DISTRIBUZIONE DELLE MERCI IN EMILIA ROMAGNA**
- ISFORT 2008
- La logistica nella GDO – ITL 2009
- Sito Conad
- Analisi della concentrazione distributiva per raggruppamenti strategici di impresa in Emilia-Romagna settore alimentare – RER 2006