

# L'Area Produttiva Eco-logistica Dugara

STUDIO A SUPPORTO DELLE ANALISI DI FATTIBILITA' ED UTILITA'  
DELL'INTERVENTO

Bologna, 1 Marzo 2024



# Indice

<input type="checkbox"/> <i>Premessa ed Obiettivi</i>	<i>pag. 3</i>
<input type="checkbox"/> <i>Aspetti strategici e di contesto</i>	<i>pag. 4</i>
<input type="checkbox"/> <i>Aspetti trasportistici</i>	<i>pag. 14</i>
<input type="checkbox"/> <i>Aspetti territoriali</i>	<i>pag. 30</i>
<input type="checkbox"/> <i>Aspetti funzionali</i>	<i>pag. 50</i>
<input type="checkbox"/> <i>Aspetti gestionali</i>	<i>pag. 55</i>
<input type="checkbox"/> <i>Sintesi conclusive</i>	<i>pag. 61</i>



# Premessa ed obiettivi

- **Dugara SpA** promuove la realizzazione di un Polo **Produttivo Eco-Logistico** sito nei comuni di Brescello e Poviglio, in provincia di Reggio Emilia (di seguito anche «l'Operazione» o «il Polo»), che intende proporre le più moderne e sostenibili politiche di gestione della «supply chain».
- L'Operazione sarà sostenuta dall'impegno finanziario di un grande investitore istituzionale internazionale che, in linea con i trend dei mercati finanziari e del «framework» normativo europeo e nazionale, ha adottato una serie di politiche e di obiettivi strategici di sostenibilità a lungo termine denominati «Building Community & Sustainable Futures.»
- La localizzazione del Polo, in fregio ad una linea ferroviaria e ad un asse stradale extra-urbano, rappresenta un fattore critico di successo per lo sviluppo di un'infrastruttura di grande importanza per il territorio di riferimento, in particolare per le imprese proiettate verso i mercati internazionali, la cui competitività sarà sempre più connessa alla sostenibilità ed alla digitalizzazione delle proprie supply chain.
- Il presente documento propone una serie di approfondimenti circa la fattibilità e l'effettiva utilità del Polo Eco-Logistico Dugara sotto vari punti di vista: strategico, trasportistico, territoriale, funzionale, gestionale, con l'obiettivo di fornire ulteriori elementi in risposta alla richiesta di integrazioni ricevuta dalla Conferenza dei Servizi nell'ambito del Procedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale dell'Operazione.



# Aspetti strategici e di contesto

---

# Lo shift modale del trasporto merci /1



- L'obiettivo dell'Unione Europea è trasferire dalla strada **alla ferrovia** il **30%** delle merci su percorrenze superiori ai 300 chilometri entro il 2030. Un traguardo che impone un forte ricorso all'**intermodalità**, cioè a forme di **trasporto combinato** camion più treno.
- Secondo la Corte dei Conti UE, l'Unione è **in ritardo** nello sviluppo di una logistica multimodale, e tra le principali criticità, la Corte individua una **programmazione lacunosa** dello sviluppo di terminali e infrastrutture lineari, con un sistema di sostegno normativo e finanziario finora non sufficientemente efficace e frammentato tra i diversi Paesi dell'Unione.



- In Italia il rilancio del trasporto multimodale delle merci, secondo le associazioni di categoria, richiede di:
  - **rendere strutturali** gli incentivi al trasporto combinato marittimo e ferroviario e lo sconto traccia (o sconto pedaggio) per l'accesso alla rete
  - **investire** nell'infrastrutturazione dell'ultimo miglio ferroviario, con l'adeguamento dell'infrastruttura stessa agli standard europei (binari lunghi 750 metri).
- Misure come il **Ferrobonus**, rinnovato per il periodo 2023-2026, sono importanti strumenti a sostegno del trasporto di merci combinato strada-rotaia.



- A livello regionale, l'Emilia-Romagna riconosce (art.9 L.R. 24/2022) la necessità di:
  - a) *riequilibrare il trasporto delle merci sostenendo il completo sviluppo del trasporto ferroviario [...]*
  - b) *incoraggiare il trasporto stradale all'uso della rete ferroviaria [...]*
  - c) *ridurre l'inquinamento ambientale e incrementare la sicurezza della circolazione.*
- Per contribuire al raggiungimento di questi obiettivi, la Legge di Stabilità Regionale 2023 ha disposto un **incentivo al trasporto ferroviario delle merci** sul territorio regionale, per un ammontare pari a 0,011 euro per tonnellata al chilometro\*.

## Lo shift modale del trasporto merci /2

- La logistica a livello domestico italiano è ancora **fortemente legata al trasporto su gomma**, ancora **sette volte più impiegato** rispetto al trasporto su rotaia. Il confronto con la media UE mostra una netta differenza.

Trasporto merci* (tonn-km su totale trasporto merci)	Ferrovia / su rotaia	Strada / su gomma
UE	17,0%	77,3%
ITALIA	12,6%	87,3%

\* Vengono considerati solo i trasporti nell'entroterra del territorio di riferimento su strada e su rotaia

- Con la multimodalità, e il trasferimento di una parte del carico merci dalle strade alla ferrovia, vengono attivati effetti positivi in termini di riduzione del livello di **emissioni** e migliora la **sicurezza stradale**, togliendo dalla circolazione una parte dei mezzi pesanti.
- In particolare, diversi studi hanno dimostrato l'efficienza dello shift modale dalla strada alla ferrovia in termini di **emissioni**, riducendo i principali gas serra e particolati PM, che hanno ricadute negative a livello **ambientale** e di **salute pubblica**. Sul territorio della conca padana, fortemente inquinato, è fondamentale il beneficio offerto dallo shift modale da traffico merci su ruota a rotaia. Le ricerche in materia si concentrano principalmente sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, che può essere considerata come una proxy delle emissioni complessive. Secondo la Australasian Railway Association, il trasporto di merci su rotaia produce **16 volte meno** inquinamento carbonico per tonn-km rispetto al tradizionale vettore su gomma.

### FOCUS | La qualità dell'aria

Nelle prime sei settimane del 2024 sono stati registrati valori di PM<sub>10</sub> superiori al livello massimo consentito già in **19 giorni** presso la colonnina ARPAE di Colorno.

Nei 14 giorni antecedenti il 28 febbraio 2024, le rilevazioni per le 4 province\*\* dell'Emilia-Romagna nei pressi del Polo hanno fatto registrare:

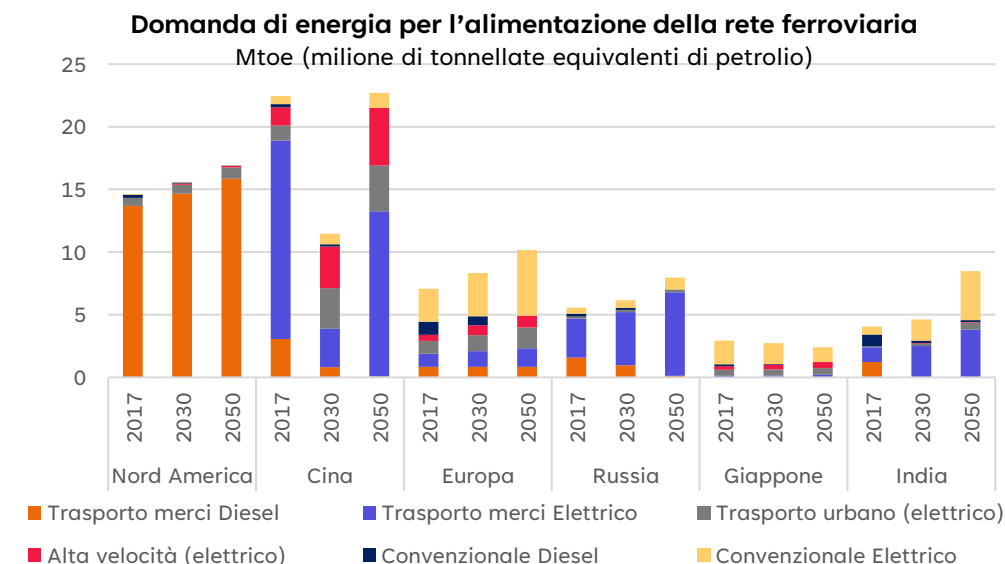
- 9 superamenti a Piacenza
- 8 superamenti a Reggio Emilia e Modena
- 7 superamenti a Parma.

In diversi casi, il limite legale (pari a 50 µg/m<sup>3</sup> per il PM<sub>10</sub>) è stato superato di oltre il **doppio**. Si consideri inoltre che le linee guida OMS sulla qualità dell'aria (2021) individuano livelli accettabili di PM<sub>10</sub> in 45 µg/m<sup>3</sup> al giorno solo per brevi periodi: la media annua raccomandata ha come limite 15 µg/m<sup>3</sup>.

## Lo shift modale del trasporto merci /3

- Sul piano dell'operatività del Polo, la previsione, a regime, di far circolare 5 coppie di treni giornaliere consentirebbe di togliere dalle strade circa 500 mezzi pesanti ogni giorno, trasferendone il carico su rotaia secondo lo studio sul traffico eseguito da Polinomia nell'ambito del progetto Dugara.
- Il beneficio offerto dallo shift modale verso la ferrovia, è riassunto dalla tabella sottostante: è evidente il divario a favore del trasporto su rotaia, con un minore costo in termini di incidenti, effetti meno negativi in termini di inquinamento del terreno e dell'aria, e una riduzione di quasi due terzi rispetto al consumo di suolo. Anche a livello di consumi, il vantaggio in termini di minori risorse necessarie per la movimentazione di merci su treno è sia ambientale che economico. In particolare, nel grafico di destra, si nota come il trasporto ferroviario europeo sia maggiormente propenso all'alimentazione elettrica che al diesel, anche per quanto riguarda il trasporto merci.

Costi esterni dei modi di trasporto Indici: strada = 100	Strada	Ferrovia
Incidenti	100	6,3
Inquinamento dell'aria	100	12,3
Consumo di suolo	100	32,8
Consumi energetici per trasporto merci	Strada	Ferrovia
Litri di gasolio per tonn-km	4,1	1,3



# ASPETTI STRATEGICI E DI CONTESTO

## Normativa sulla sostenibilità /1

Già in vigore

La **CSRD** introduce l'obbligo della rendicontazione di sostenibilità per un numero molto ampio di imprese, seguendo uno standard messo a punto a livello UE.

Il fulcro dello standard – e dunque della rendicontazione – è la determinazione degli impatti secondo la logica della doppia rilevanza: gli impatti diretti e indiretti della propria attività sull'ecosistema e i rischi/potenziali impatti dei fattori ESG sulla propria continuità di business.

### TIMING

- ❑ **01/01/2025 (FY2024)** le grandi aziende **EIP** (Enti di Interesse pubblico ovvero quotate, Banche e assicurazioni) già soggette a NFRD
- ❑ **01/01/2026 (FY2025)** tutte le grandi aziende con almeno 2 dei seguenti requisiti: **+250 dipendenti; fatturato >40 mln di euro; attivo SP >20 mln di euro**
- ❑ **01/01/2027 (FY2026)** le **PMI quotate** eccetto le microimprese
- ❑ **01/01/2029 (FY2028)** le società con casa madre non EU e un fatturato complessivo in EU >150 mln di euro

### IMPATTI

- A livello EU: **≈1,2 mln di aziende** (Italia terzo paese EU per impatto)
- A livello ITALIA: **≈120.000 aziende** in Italia coinvolte in modo diretto o indiretto (≈5.500 in modo diretto)

Iter di approvazione in corso

La **CSDDD** o **Supply Chain Act** introduce l'obbligo di due diligence sui temi dei diritti umani e dell'ambiente per le proprie operations e della supply chain (=filiera).

L'obbligo è, dunque, di identificare, misurare, prevenire, eliminare o mitigare i possibili impatti negativi diretti o indiretti della propria attività su ambiente e persone.

La Direttiva è in attesa di esser approvata dal Parlamento EU entro la fine della presente Legislatura (primavera 2024).

### TIMING

- ❑ **Gruppo 1:** le grandi aziende con dipendenti **+500 e fatturato >150mln di euro** (a livello globale per le imprese EU, a livello EU per le imprese non EU)
- ❑ **Gruppo 2:** le grandi aziende con dipendenti **+250 e fatturato >40 mln di euro** (a livello globale per le imprese EU, a livello EU per le imprese non EU) che operano in settori ad alto impatto (tessile, agricoltura, estrazione minerali...)

Le **PMI** saranno fortemente impattate, seppur in modo indiretto (sono infatti previste misure a supporto da parte della EU) attraverso le richieste di banche, assicurazioni, imprese capofila, che saranno sempre più esigenti su temi ESG.

Le imprese del Gruppo 1 saranno le prime a partire quando verrà approvata in via definitiva la Direttiva. Le imprese del Gruppo 2 seguiranno a 2 anni di distanza.

### IMPATTI

- Gruppo 1: **≈9.400 imprese EU + ≈2.600 imprese non EU**
- Gruppo 2: **≈3.400 imprese EU + ≈1.400 imprese non EU**
- **Impatto sulle PMI non ufficialmente stimato, ma indubbiamente rilevante.**



# ASPETTI STRATEGICI E DI CONTESTO

## Normativa sulla sostenibilità /2



### Legge tedesca sull'applicazione della sostenibilità nella catena di fornitura

#### «Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz» (LkSG)

Si tratta della legge tedesca sulla **due diligence nelle catene di fornitura**

- Già in vigore nel **2023**, per tutte le aziende in Germania che contano **almeno 3.000 dipendenti**, devono implementare una «due diligence» in termini di **tutela dell'ambiente** e dei **diritti umani** nelle loro catene di approvvigionamento
- A partire dal 1/01/2024 **estende** il proprio campo di applicazione a tutte le aziende con **almeno 1.000 dipendenti**.
- Tale estensione influenzerà direttamente e/o indirettamente anche alcune aziende italiane, vale a dire:

1

Alle aziende italiane con sede in Germania, che fungono da **fornitrici dirette** di un'azienda tedesca soggetta alla legge

2

Alle aziende italiane che sono **fornitrici indirette**, ossia i fornitori dei fornitori diretti dell'azienda tedesca

La normativa tedesca e gli interventi europei precedentemente analizzati, aprono la strada a due considerazioni:

**1.** L'adeguamento alla sostenibilità e gli adempimenti in materia sono un passaggio obbligatorio per preservare la **competitività** internazionale delle imprese del territorio

**2.** A fronte dell'emergenza dei dati di inquinamento ambientale, favorire il trasferimento ferro-gomma e il contributo che questo offrirà alla collettività come qualità della vita è **responsabilità** in capo agli enti pubblici e amministrazioni locali, provinciali, regionali.

# Vantaggi per le imprese e la collettività /1

Il Polo Dugara porta vantaggi sensibili al **territorio**, non solo a livello comunale, ma anche su scala **sovraprovinciale** e **sovraregionale**, di cui potranno beneficiare sia le **imprese** che la **collettività** tutta. Di seguito sono riportati alcuni effetti positivi legati all'operatività, con forza del consenso manifestato da alcuni player e partner strategici

### VANTAGGI PER IL TERRITORIO

1. **SVILUPPO DI UN POLO ECO-LOGISTICO** che utilizzi più modalità, alcune anche molto innovative, per lo spostamento, lo stoccaggio e la distribuzione delle merci delle **aziende del territorio con vocazione all'export** (→ **utilità: contributo allo sviluppo economico**)
2. **COESISTENZA DI ATTIVITÀ LOGISTICHE E PRODUTTIVE** per le aziende del territorio, in un sito circoscritto e offerta di servizi di qualità (→ **utilità: servizi alle aziende, contrasto alla dispersione insediativa di nuove imprese, ambientale**)
3. **SISTEMAZIONE AMBIENTALE E CONFERIMENTO DI VALORE AD UN'AREA PERIURBANA SOSPESA**, parzialmente urbanizzata ma mai completata (→ **utilità: ambientale e sociale**)
4. **GENERAZIONE DI POSTI DI LAVORO**, il Polo occuperà oltre 300 addetti, tra assunzioni dirette e indotte, con alto livello di specializzazione (→ **utilità: sociale, contributo allo sviluppo economico**)

Non certo secondario, l'intervento previsto per il Polo Dugara gode di una rilevante tutela in termini di **trasparenza**: la presenza nel pool di stakeholder di un soggetto legato al mondo dei fondi di investimento promuove la tracciabilità e rendicontazione continua di impiego delle fonti.

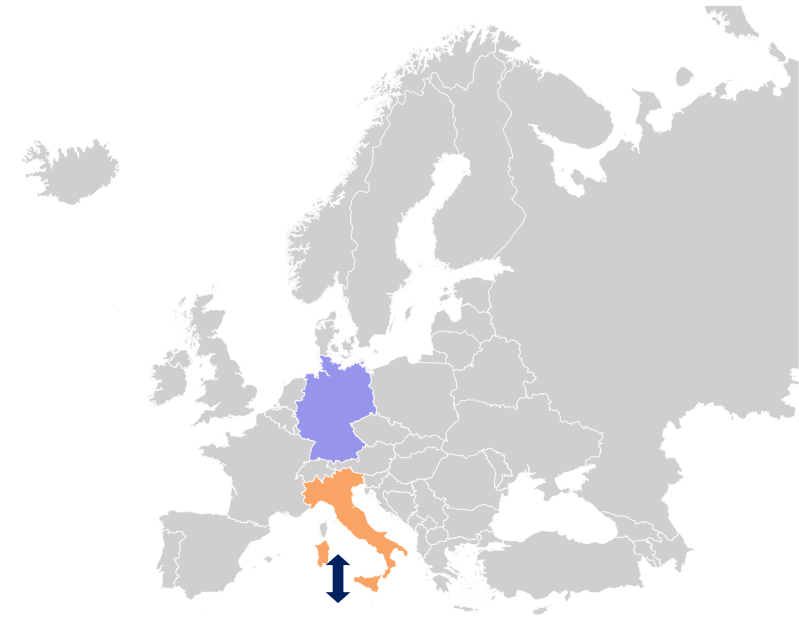
5. **PRODUZIONE ENERGIE RINNOVABILI**: il sito sarà dotato di pannelli solari di nuova generazione, quindi particolarmente performanti ed efficienti. La **capacità totale di energia rinnovabile a fine lavori, prevista in circa 5 MW, è decisamente sovrabbondante** rispetto alle esigenze del Polo. Il progetto definitivo potrà precisare, anche in considerazione degli ultimi sviluppi normativi, le modalità di utilizzo di questa nuova risorsa disponibile, ad esempio prevedendo **la creazione di un distretto a energia positiva o una comunità locale a energia rinnovabile in loco**.

### CONSENSUS ALLO SVILUPPO DA PRIMARI SOGGETTI IMPRENDITORIALI

1. **FER spa**: proprietario infrastruttura ferroviaria, ha dato parere favorevole al progetto e al conseguente allaccio alla linea ferroviaria Parma-Suzzara.
2. **Dinazzano Po Spa**: manifestazione formale di interesse per la gestione del traffico ferroviario nel Polo.
3. **Patrizia SE**: primario investitore globale con forte orientamento alla sostenibilità. Patrizia è impegnata nell'alimentare i propri immobili gestiti con il 70% di energia rinnovabile e nella costruzione dei propri sviluppi con i più elevati standard ambientali.

# Vantaggi per le imprese e la collettività /2

- Dugara si pone come Polo di rilievo non solo locale, bensì **integrato** in un sistema regionale e nazionale di infrastrutture che comprende una folta rete di strade, ferrovie, percorsi idroviari. La multimodalità e l'adesione a un sistema capillare ed efficiente consentiranno il transito di merci e la finalizzazione di attività produttive, facilitando l'operatività delle grandi imprese del territorio ed **offrendo al folto tessuto di PMI locali nuovi strumenti per crescere**, anche puntando ai mercati internazionali, **grazie ai servizi di green logistics e di logistica 4.0** finora del tutto assenti nel territorio di riferimento.
- In questo senso il Polo ha le caratteristiche per diventare un vero e proprio esempio di coesistenza tra produzione e logistica avanzata, riuscendo contestualmente a collegare un territorio che spesso è rimasto escluso, nonostante tentativi del passato. Il **beneficio di una gestione ottimizzata delle «supply chain»** va considerato **a livello di eco-sistema**, nel contesto del quale le imprese del territorio, avranno la possibilità di esprimere al meglio il proprio potenziale.
- A titolo esemplificativo, il rapporto conclusivo del progetto REIF riporta come «*Le relazioni commerciali tra Germania e Italia valgono centinaia di coppie di treni a settimana, divise tra il passo del Brennero (39% del traffico), il passo Sempione (16%) e il tunnel del San Gottardo (45%)*». Facilitare l'accesso ai canali europei integrati sarà fondamentale per imprese come Padana Tubi, la cui quota export in Germania sfiora il 50% della produzione, e con essa molte altre realtà territoriali.



# Focus – Occupazione attivata dal Polo

In dettaglio, rispetto ai vantaggi che l'operatività del Polo porterà alla collettività, si sottolinea il contributo all'**occupazione**, sia in termini quantitativi che qualitativi:

- Nel settore dei servizi di logistica avanzata si registra un mercato del lavoro dinamico, ove spesso la domanda supera l'offerta: dopo il superamento della fase pandemica, si è spostato definitivamente l'equilibrio dal datore di lavoro al dipendente, con i migliori talenti che ora richiedono maggiore flessibilità e benefit, al di là del semplice pacchetto retributivo di stipendio.
- Le attività produttive e la logistica avanzata prevista nel Polo (dettaglio nei capitoli «aspetti funzionali» e «aspetti gestionali») necessitano di profili professionali specializzati, che affronteranno periodi di formazione più o meno lunghi, a seconda delle attività che verranno loro richieste.
- La domanda di professionisti specializzati potrà portare un beneficio in termini di attrattività per i giovani del territorio, e parallelamente la loro formazione e qualifica offrirà ulteriori opportunità lavorative.
- In una prima stima, il numero di addetti alla produzione e logistica è previsto in 300, divisi equamente su tre turni giornalieri e sulle 24 ore. In aggiunta, è prevista una necessità di ulteriori 30 addetti a cui saranno delegate mansioni amministrative e gestionali.

# Focus – Attività produttive applicate alla logistica

- La presenza di un'area che concilia attività **produttive** con altre più tipicamente legate alla movimentazione delle merci diventa fondamentale in un territorio nel quale molte imprese vocate all'export incontrano **difficoltà** nell'allacciarsi ai principali snodi ferroviari che conducono in Europa; la **rottura del carico** e il passaggio dalla strada alla rotaia diventano via via antieconomici all'aumentare delle distanze da coprire su gomma per raggiungere la ferrovia.
- Per questo motivo il Polo si rivela particolarmente strategico per tutta l'area, offrendo accanto alle attività dell'**ultimo miglio** dei veri e propri **servizi produttivi** che generano valore.

### FOCUS | Attività a valore aggiunto

- **Lavorazioni** attività di assemblaggio, preparazioni di kit, creazione di espositori o display promo
- **Postponement** personalizzazione dei prodotti su richiesta del cliente, stampe, serigrafie
- **Labelling** etichettature, prezzature, bollinature, filmature, fardellature
- **Repackaging** cambio formato, riconfezionamenti, inserimento materiale informativo/promo
- **Qualità & Test** controllo qualità in ingresso, campionature, analisi di laboratorio, collaudi e prove
- **Customer service** gestione degli ordini dei clienti, assistenza tecnica, help desk e info-point
- **Reverse logistics** recupero e ricondizionamento dei resi, separazione materiali, riparazioni (al netto delle operazioni di stoccaggio, picking o smistamento delle merci, circa il 70% dei magazzini effettua attività di reverse logistics)

*«La originaria accezione ristretta del termine (logistica, nda), tuttavia, confinata alla distribuzione di un prodotto finale e quindi consistente in un insieme di attività operative legate alla gestione dei magazzini e dei trasporti è stata via via superata, sicché oggi è più corretto parlare di un settore disciplinare integrato, come ambito di gestione aziendale volto prevalentemente all'ottimizzazione della rete distributiva e promozionale, non necessariamente legata ad una merce, ovvero del centro nevralgico di governo di un'impresa o di una rete di imprese che integrano i loro processi attraverso scambi informativi, per assicurare la corretta acquisizione, movimentazione e gestione dei materiali e finanche dei servizi, propri o di altre aziende». (così Consiglio di Stato, Sezione II, 27 giugno 2022 n. 5297).*



# Aspetti trasportistici

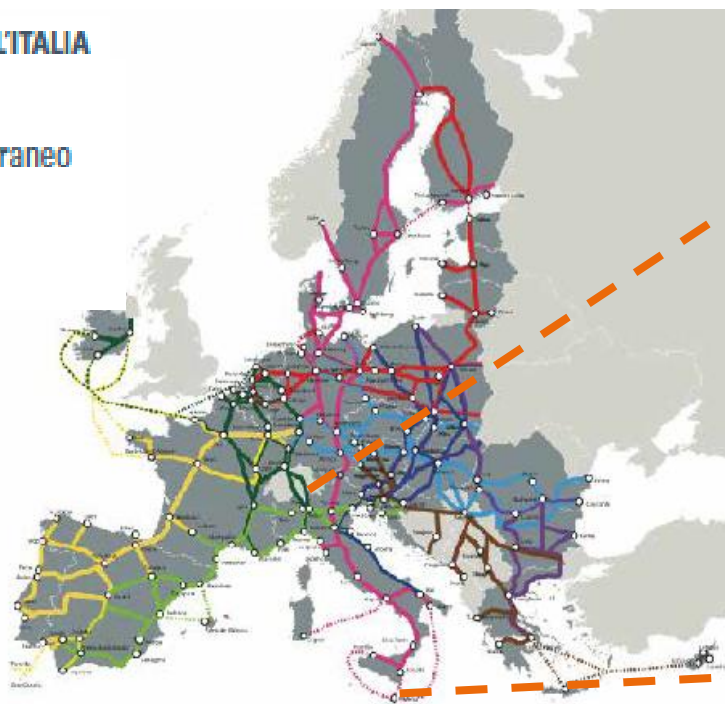
---

# I corridoi ferroviari europei/1

- L'Italia gode di una collocazione geografica strategica all'incrocio di quattro delle nove **reti trans-europee di trasporto multimodale (TEN-T)** e nel cuore del Mar Mediterraneo. Il territorio dell'area, grazie al collegamento ferroviario del Polo, potrebbe facilmente raggiungere le reti ferroviarie di almeno 3 dei 9 corridoi europei (su 4 che attraversano il Paese).
- Lo stesso territorio, inoltre, soffre da anni di **tassi di inquinamento** tra i più elevati in Europa, pertanto il passaggio al trasporto su rotaia e la conseguente riduzione della circolazione di mezzi pesanti in entrata e in uscita è una priorità non più rimandabile.

### I CORRIDOI EUROPEI CHE ATTRAVERSANO L'ITALIA

- Corridoio Reno-Alpi
- Corridoio Scandinavo-Mediterraneo
- Corridoio Baltico-Adriatico
- Corridoio Mediterraneo





# I corridoi ferroviari europei/2

- Il progetto REIF (Regional Infrastructure for Railway Freight Transport) finanziato nell'ambito del programma Interreg Central Europe, si è svolto nel periodo 2020-2022 e ha coinvolto alcune regioni europee, tra cui l'Emilia-Romagna. Gli obiettivi dichiarati riguardavano:
  - l'aumento della quota modale del **trasporto merci ferroviario e multimodale** attraverso soluzioni ecocompatibili;
  - Lo sviluppo e l'applicazione di strumenti per analizzare i potenziali regionali per il trasporto merci su ferrovia, individuando i colli di bottiglia delle infrastrutture e delle connessioni;
  - L'attuazione di azioni pilota che sperimentino nuovi approcci per superare le discontinuità della rete ferroviaria delle regioni partecipanti;
  - Il trasferimento di **best practices** tra i vari contesti regionali, la generalizzazione delle lezioni apprese e la garanzia di un'ulteriore replicabilità al nuovo approccio alla governance introdotta da REIF.
- In particolare, le conclusioni per l'Emilia-Romagna riconoscevano il migliore collegamento con il corridoio TEN-T e il potenziamento della rete trasportistica ferroviaria tra le attività critiche da mettere in campo. In questo senso venivano individuate alcune priorità:
  - Il miglioramento delle **infrastrutture**
  - Il finanziamento di **nuovi servizi** di trasporto ferroviario
  - Il finanziamento di attività, studi e ricerche volte al miglioramento della **visibilità internazionale** e alla diffusione della **consapevolezza** dell'importanza del trasporto merci su rotaia presso gli **stakeholder locali ed esterni**.

**IL POLO DUGARA PUÒ CONTRIBUIRE A TUTTI E 3 QUESTI PUNTI**



# Razionalizzazione dei trasporti

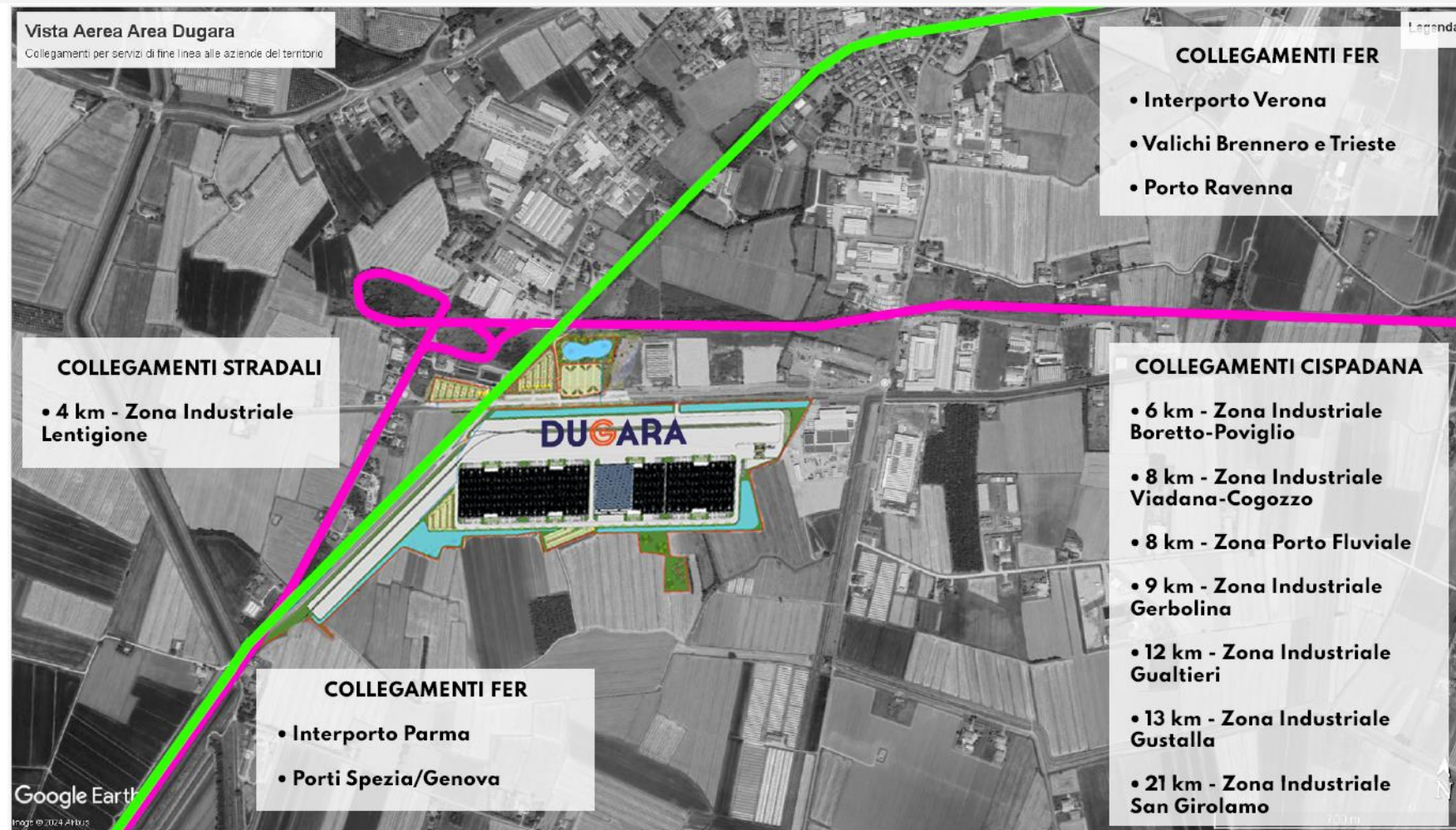
- Il Polo costituirà un elemento di vitale importanza nel processo di **razionalizzazione** dei trasporti e dei collegamenti all'interno del territorio dell'Emilia-Romagna. La volontà di migliorare lo schema viario regionale è chiara, espressa da interventi passati, come il Terminal idroviario Emilia Centrale nel comune di Boretto, per il quale si sono investiti oltre 10 milioni di euro da inizio anni Duemila.
- Razionalizzare i trasporti significa anche rispondere alle **esigenze** manifestate dalle realtà produttive del territorio: come delineato nella sezione «Aspetti strategici e di contesto», il collegamento effettivo alla rete ferroviaria consente riduzioni in termini di costo, emissioni e facilità nel raggiungere i mercati target dell'Europa centro-settentrionale. Al contrario, la lontananza e la quasi saturazione di due importanti poli intermodali locali (Dinazzano – distretto delle ceramiche e Marzaglia – lungo la Via Emilia tra Reggio Emilia e Modena), rischiano di compromettere la futura competitività delle aziende della Bassa reggiana e zone limitrofe.
- A supporto di queste difficoltà, il progetto REIF ha individuato dei **colli di bottiglia in Emilia-Romagna**, alcuni relativi a poli/nodi, altri relativi a linee di trasporto. L'area di Dugara non è direttamente coinvolta in nessuna di queste criticità, ma vengono individuate **criticità sul polo Dinazzano**:
  - La linea ferroviaria che collega al polo Dinazzano da Sassuolo è a singolo binario ed è molto trafficata per la sovrapposizione al traffico di passeggeri durante il giorno (*fonte PRIT2025*)
  - La performance della linea Dinazzano-Reggio Emilia è scarsa, la linea **non è elettrificata**, e attraversa una stazione (Scandiano) non adeguata alla lunghezza dei convogli (*fonte ERIC annual survey 2020*)
  - Viene scritto che «il terminal Dinazzano sta raggiungendo la saturazione» (*fonte ERIC annual survey 2020*)
- Lo **sviluppo del Polo**, il completamento dell'**elettrificazione della linea Parma-Suzzara** e il prossimo intervento dell'**autostrada regionale Cispadana** saranno opere infrastrutturali di fondamentale importanza per continuare ad alimentare un territorio ricco di eccellenze imprenditoriali.

## ASPETTI TRASPORTISTICI

# Accessibilità dell'area e localizzazione strategica /1

La zona di progetto è un'area industriale e rurale, che si sviluppa in fregio alla strada Via Peppone e Don Camillo, delimitata a Nord dalla Variante Cispadana, ad Ovest dalla SP62 della CISA e dalla ferrovia, e ad est dalla SP1 Brescello-Cadelbosco.

Ad ovest del sito di progetto si sviluppa la **linea ferroviaria Parma-Suzzara**, una linea ferroviaria italiana di proprietà regionale che collega Parma, in Emilia-Romagna, con Suzzara, in provincia di Mantova. L'infrastruttura è gestita dalla Ferrovie Emilia Romagna Srl (FER), mentre il servizio passeggeri è svolto da Trenitalia Tper, prevalentemente impiegando treni regionali tra le due località capolinea.



# Accessibilità dell'area e localizzazione strategica /2

### PUNTI DI FORZA DEL SITO IN TERMINI DI COLLEGAMENTI STRADALI E VANTAGGI PER IL TERRITORIO

- Il Polo è caratterizzato da un punto di incrocio unico a livello sovra-provinciale per la compresenza di accessibilità viaria di ampia portata (relativamente al territorio in esame), accessibilità ferroviaria, entrambe ben collegate alla rete regionale e delle regioni limitrofe, e disponibilità di spazi di urbanizzazione.
- Per quanto riguarda i **flussi stradali**, l'area di progetto si inserisce in una rete di assi provinciali che collegano le principali Province della zona e i vari comuni e centri industriali alle autostrade A1 (a sud) e A22 (a est).
- Fra Brescello e Suzzara, è stata aperta una direttrice stradale (**SS 62 var**, ora SP 62 R var **Cispadana**) che permette di evitare i centri urbani e sostituisce la vecchia strada costruita sul tortuoso argine del Po.
- Questo asse stradale, che si connetterà alla Autostrada Regionale Cispadana, consente movimenti veloci in direzione est-ovest in tutto il territorio della Bassa Reggiana, correndo parallela al Po.
- Tale strada termina a Brescello, ma è prevista la realizzazione del suo prolungamento verso ovest.
- Connesse alla Strada Cispadana, ma con direzionalità nord-sud, sono poi le strade SP111 e SP63R, che collegano il territorio con l'autostrada A1 e con Viadana nell'Oltrepo.

Di seguito la rappresentazione cartografica →



# ASPETTI TRASPORTISTICI

Accessibilità dell'area e  
localizzazione strategica /3

Il Polo è direttamente  
connesso ai principali  
assi viari del territorio  
locale →





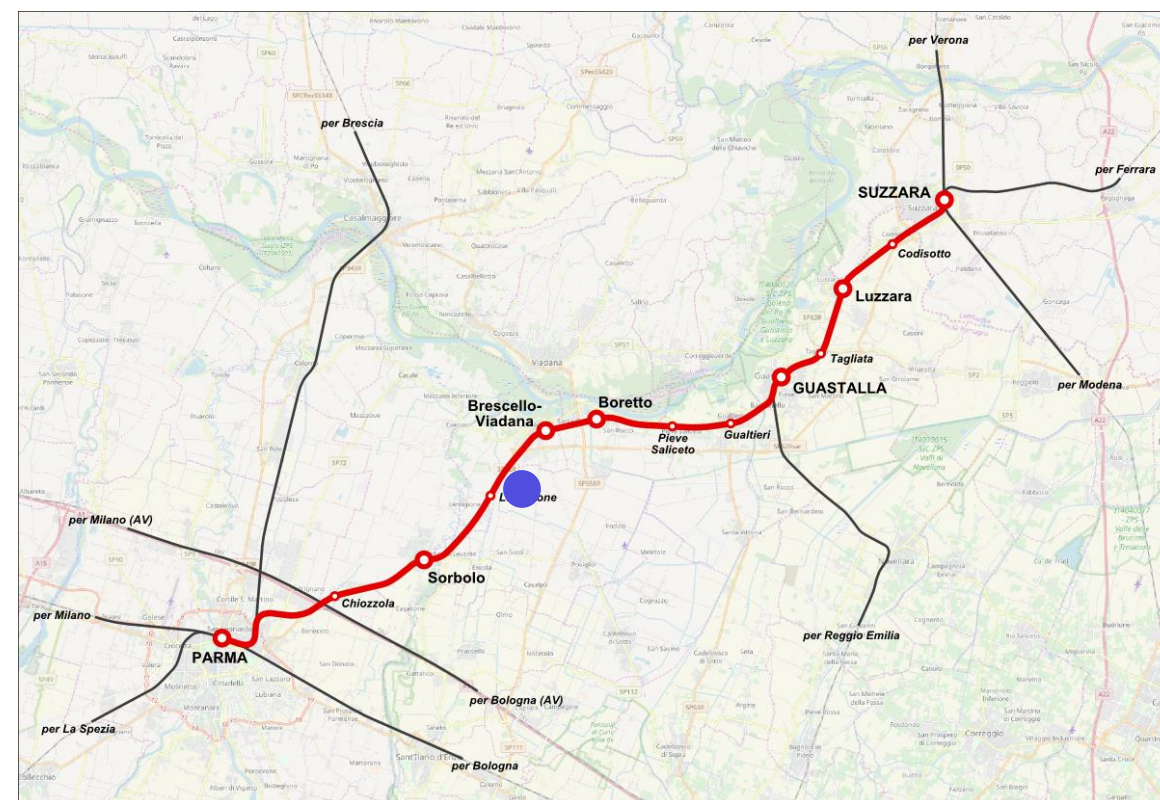
# Accessibilità dell'area e localizzazione strategica /4

Nel 2021 la Regione Emilia-Romagna ha finanziato i lavori per finalizzare l'elettrificazione della Linea Parma-Suzzara.

La prima tratta a essere elettrificata è la Guastalla-Suzzara, con l'intento di attivare un servizio ferroviario diretto fra la stazione di Mantova e la stazione Mediopadana di Reggio Emilia (Alta Velocità). L'intera elettrificazione della linea è prevista entro il 2024.

- ❖ Come più sopra esplicitato, la localizzazione dell'area è caratterizzata dalla compresenza di accessibilità viaria di ampia portata (relativamente al territorio in esame) e, a tendere, di quella ferroviaria.
- ❖ **L'accentramento di funzioni produttive a servizio delle imprese del territorio in un sito servito dal trasporto ferroviario** è ampiamente coerente con gli obiettivi e le raccomandazioni delle recenti policy in materia urbanistica, ambientale e trasportistica.

**Linea ferroviaria FER Parma-Suzzara e localizzazione all'interno della rete emiliana e delle Regioni limitrofe**



# ASPETTI TRASPORTISTICI

## Coerenza con il PNIEC

### 1 Lo sviluppo del Polo risponde all'obiettivo di incremento della quota di trasporto merci su ferro:

Il PNIEC stabilisce gli obiettivi nazionali al 2030 sull'efficienza energetica, sulle fonti rinnovabili e sulla **riduzione delle emissioni di CO2**, nonché gli obiettivi in tema di sicurezza energetica, interconnessioni, mercato unico dell'energia e competitività, sviluppo e **mobilità sostenibile**, delineando per ciascuno di essi le misure che saranno attuate per assicurarne il raggiungimento.

Il Piano si struttura in **linee di intervento**, al cui interno sono previsti interventi nel settore dei trasporti.

#### «Shift modale nell'ambito del trasporto delle merci

In generale, emerge come sia utile promuovere l'integrazione tra le distanze medie e lunghe che debbono essere effettuate su ferro e nave e la distribuzione locale verso imprese, centri distribuzione, aree commerciali e città che deve essere effettuata su gomma con mezzi puliti e a basso impatto ambientale. Serve una distribuzione efficiente della catena logistica, **dove gli snodi pubblici e privati (...) siano connessi alla rete ferroviaria, autostradale e locale.»**

*Fonte: MIMIT, MIT e Ministero Ambiente, PNIEC - Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima, 2019, Testo inviato alla Commissione Europea (p. 147)*

# Coerenza con il PRIT 2025 /1

- 2** Lo sviluppo del Polo risponde ai criteri identificati dal Documento Preliminare al PRIT 2025 della Regione Emilia-Romagna relativamente alla localizzazione di siti produttivi in siti congrui dal punto di vista dell'accessibilità ed altamente performanti dal punto di vista energetico-ambientale, come previsto dal progetto:

“Il tema di una più razionale organizzazione spaziale delle aree a destinazione produttiva è di grande rilievo sia per l'efficienza e l'efficacia dei sistemi di mobilità di merci e persone che per quanto riguarda l'organizzazione e la qualità paesaggistica dei mosaici urbano-territoriali. Oggi sono ben più di mille le aree industriali e artigianali presenti in Emilia-Romagna, con una distribuzione spesso dispersa e caratterizzata da scarsa efficienza sia dal punto di vista di una piena occupazione degli spazi e dell'accessibilità materiale ed immateriale, che da quello della logistica, della gestione energetica, della dotazione ambientale. Sarà quindi **opportuno puntare a concentrare la localizzazione dei siti produttivi in siti congrui dal punto di vista dell'accessibilità e di una più razionale gestione delle dotazioni energetico-ambientali**».

*Fonte: Regione Emilia-Romagna, Documento Preliminare al PRIT 2025, p. 27*

# Coerenza con il PRIT 2025 /2

2

In coerenza con il vigente PTR, il Piano Regionale Integrato dei Trasporti - PRIT 2025 della Regione Emilia-Romagna ha assunto la seguente direttiva generale:

«Gli strumenti di pianificazione, generali e settoriali, degli Enti Locali, nonché i rispettivi atti di programmazione, recepiscono le strategie e gli indirizzi del PRIT 2025, garantiscono la coerenza degli obiettivi individuati nonché il coordinamento tra i diversi piani, con riferimento anche a omogenee analisi di quadro conoscitivo e di scenari di previsione.

La pianificazione di ogni livello deve definire un assetto territoriale capace di integrare il sistema insediativo complessivo con quello delle reti di mobilità, indirizzando la “domanda di mobilità” verso un **modello co-modale, favorendo l’integrazione delle reti**, valorizzandone le prestazioni, **oltre che minimizzando l’impatto ambientale**.

I diversi livelli della pianificazione vanno quindi integrati in un unico quadro di coerenza strategica, che descriva le modalità del perseguimento degli obiettivi relativi al sistema della mobilità. In particolare:

- le Aree Vaste o Province e l’Area metropolitana recepiscono, nella redazione o variante dei loro strumenti, il quadro infrastrutturale e gli aspetti strategici del sistema della mobilità indicati dal PRIT 2025, specificando quanto verrà eventualmente sviluppato e approfondito nei propri Piani settoriali della mobilità;
- i Comuni, preferibilmente in maniera associata o **comunque tenendo conto degli effetti non solo locali**, specificano tali contenuti nei propri strumenti di pianificazione.



# Coerenza con le linee guida regionali in materia di riduzione delle emissioni

**3** Lo sviluppo del Polo è coerente con la promozione del traffico ferroviario delle merci indicati dalla Regione Emilia-Romagna nel Rapporto Annuale sulla Mobilità:

“La capacità di un sistema territoriale di avere una mobilità delle merci efficiente e sostenibile contribuisce a salvaguardare la competitività dell’industria e dei servizi regionali. Tale componente, ha un impatto significativo sulla crescita economica e sulla creazione di posti di lavoro. I trasporti generano però anche impatti negativi sull’ambiente e sulla qualità della vita dei cittadini, essi sono infatti la causa di circa un terzo del consumo energetico e delle emissioni totali di CO2 nell’UE, un tema particolarmente sensibile per un **territorio come quello dell’Emilia-Romagna, molto esposto dalla conformazione orografiche e meteorologiche della pianura padana e che è influenzato, inoltre, da sorgenti emissive che risiedono anche all’esterno del territorio regionale.**

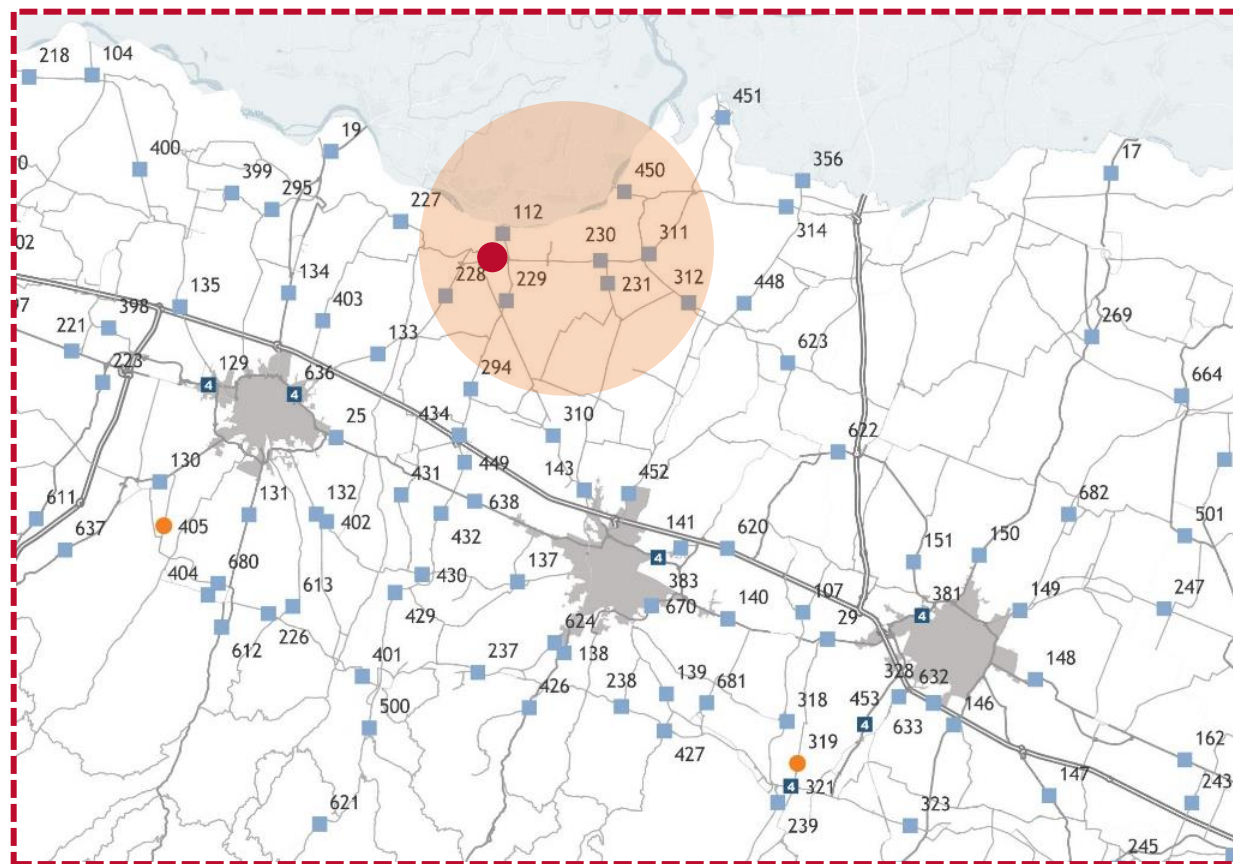
La Regione Emilia-Romagna promuove da tempo modalità di trasporto alternative alla strada, come il trasporto su rotaia (...), con l’obiettivo di:

- **ridurre l’inquinamento atmosferico associato ai trasporti** – [secondo l’Agenzia europea dell’ambiente - le emissioni di CO2 provenienti dal trasporto ferroviario sono 3,5 volte inferiori, per tonnellata-chilometro, a quelle prodotte dal trasporto su strada];
- ridurre i costi associati alla congestione stradale, destinati ad aumentare, secondo le stime attuali, di circa il 50% entro il 2050, raggiungendo i circa 200 miliardi di euro all’anno in tutta Europa;
- ridurre il numero di vittime legate ai trasporti;
- ridurre la dipendenza energetica da fonti non rinnovabili.»

*Fonte: Regione Emilia-Romagna, Rapporto Annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto in Emilia-Romagna, p. 380*

# ASPETTI TRASPORTISTICI

## Flussi stradali nell'area /1



Punti di rilevazione dei flussi di traffico potenzialmente gravitanti sul polo Dugara

POSTAZIONE	PROVINCIA	COMUNE	TRATTO	PROGR. KM
112	RE	BORETTO	SP 111 tra Boretto e ponte fiume Po (confine regionale Lombardia)	19,15
228	RE	BRESCELLO	SP 111 tra Boretto e ponte fiume Po (confine regionale Lombardia)	19,15
229	RE	POVIGLIO	SP 62R tra Brescello e Sorbolo (confine provinciale Reggio Emilia/Parma)	132,6
230	RE	GUALTIERI	SP 62R tra Brescello e Sorbolo (confine provinciale Reggio Emilia/Parma)	132,6
231	RE	GUALTIERI	SP 111 tra Poviglio e Boretto	14,4
311	RE	GUASTALLA	SP 111 tra Poviglio e Boretto	14,4
312	RE	NOVELLARA	SP 62Rvar tra Boretto e Gualtieri	15,7
450	RE	GUASTALLA	SP 62Rvar tra Boretto e Gualtieri	15,7



- ❖ 8 postazioni di rilevazione
- ❖ Comuni limitrofi o di seconda corona rispetto a Brescello

Fonte: Sistema di Monitoraggio regionale dei flussi di Traffico Stradali (MTS) dell'Emilia-Romagna

# ASPETTI TRASPORTISTICI

## Flussi stradali nell'area /2

- I transiti di veicoli pesanti riguardano oltre 2,5 milioni di veicoli l'anno nel territorio locale.
- I transiti di veicoli pesanti rappresentano il **12% del totale flussi veicolari** (contro l'11% del 2019).
- Nel decennio i flussi dei veicoli leggeri sono diminuiti del 7,1%, mentre quelli dei veicoli pesanti **sono aumentati del 9,2%**.
- **L'incremento del traffico pesante può essere considerato una proxy dell'incremento produttivo e della domanda di trasporto delle imprese dell'area.**

	Totale transiti	Transiti Leggeri	Transiti Pesanti	TGM* Totale	TGM* Leggeri	TGM* Pesanti
N. Veicoli	20.636.050	18.091.034	2.541.370	56.537	8.061	905
	Quota %			Variazione % 10 anni (2013-2023)		
	100%	88%	12%	-5,3%	-7,1%	+9,2%

\*TGM : traffico giornaliero medio

- ❖ Anno 2023
- ❖ 8 postazioni di rilevazione
- ❖ Comuni limitrofi o di seconda corona rispetto a Brescello
- ❖ Nota: I transiti pesanti riguardano veicoli superiori a 3,5 tons e non comprendono quindi i veicoli commerciali tipo furgoni

Nel decennio 2013-2023:  
veicoli pesanti sulle strade **+9,2%**;  
veicoli leggeri **-7,1%**

Fonte: Sistema di Monitoraggio regionale dei flussi di Traffico Stradali (MTS) dell'Emilia-Romagna

# Domanda di servizi di trasporto merci ferroviario

### *Consultazione imprese di Reggio Emilia – Tema: trasporto della merce via ferrovia*

- Con riferimento al trasporto ferroviario in ingresso e uscita, 7 delle 17 imprese intervistate dichiarano di utilizzare la ferrovia come mezzo di trasporto. Sono solo imprese della meccanica e del chimico.
- Il peso percentuale dei volumi trasportati per ferrovia si aggira oggi tra l'1%, il 2%, il 5%, fino a due casi uno con il 10% e l'altro il 25%. Di queste sette, 3 utilizzano la ferrovia per le spedizioni in outbound dei propri prodotti finiti e ben 2 casi dichiarano un utilizzo continuativo dei collegamenti ferroviari sulla rotta Europa-Asia.
- **È percepita come critica l'assenza di servizi da scali prossimi con servizi frequenti sul traffico continentale.**
- **Quando si utilizza il trasporto via ferrovia per il mercato europeo, i poli funzionali allo scambio modale gomma-ferro sono fuori regione: in primis Quadrante Europa Verona e Melzo (Milano).**
- Il territorio è percepito come mal servito in termini di collegamenti via ferrovia per l'estero continentale in quanto primo e ultimo miglio camionistico molto estesi (Melzo e Verona).
- A conferma della criticità dei collegamenti via ferrovia, il **62%** degli intervistati dichiara che la disponibilità delle connessioni ferroviarie è **scarsa o modesta**.
- Le aziende intervistate ritengono che gli scali di Rubiera e Dinazzano si siano specializzati sui collegamenti con i porti. Lo scalo di Marzaglia, che ha recentemente avviato l'attività operativa, pare anch'esso orientarsi sull'oltremare anziché sui servizi continentali.
- Ciò rappresenta un deficit in termini di competitività per le imprese del territorio, anche in ragione del progressivo calo dei costi del trasporto via ferrovia.

*Fonte: Istituto sui Trasporti e la Logistica (ITL) per Unindustria Reggio Emilia e Comune di Reggio Emilia, 2021, p. 39*

## ASPETTI TRASPORTISTICI

# Caratteristiche produttive e logistiche delle imprese del bacino di gravitazione del Polo

- Nel territorio della Bassa reggiana e nelle aree limitrofe del mantovano si collocano oggi alcune aziende del mondo metallurgico, degli elettrodomestici, delle materie prime per la produzione industriale e le costruzioni e del legno, che sono leader nazionali e player internazionali in forte crescita.
- Dislocate longitudinalmente nei Comuni **lungo il corso del Po**, attingono a lavoratori del bacino territoriale di riferimento, ma movimentano merci in ingresso e in uscita ben oltre il territorio locale, esportando i propri prodotti via porto di Ravenna o di Genova.
- L'organizzazione logistica di queste aziende è ancora **molto dipendente dal trasporto su gomma. Questo incide su:**
  - ✓ traffico e inquinamento atmosferico e acustico del territorio (lato collettività)
  - ✓ diseconomie e limitazioni produttive dovute alle dimensioni delle merci trasportabili via camion (lato aziende).
- Per questo da tempo le industrie del territorio chiedono maggiore attenzione allo sviluppo **della logistica «su ferro»**, per consentire modalità di trasporto alternative ed approvvigionamenti con materiali anche diversi dagli attuali.

*Fonte: interviste stakeholder*



# Aspetti territoriali

---



# Utilità dell'intervento e benefici sul territorio /1

1

La ricaduta positiva immediata a livello territoriale è il **completamento sostenibile di un'area periurbana sospesa da anni, parzialmente urbanizzata e sottoutilizzata** rispetto alle potenzialità intrinseche della zona; di fatto già antropizzata e oggetto di studi e proposte progettuali che si sono susseguiti negli anni senza esito definitivo.

Nell'ottica di **un inserimento ambientale e percettivo il più possibile integrato al paesaggio circostante**, si prevede uno **studio specifico degli elementi vegetazionali di bordo** e una progettazione ad alto tasso di urbanità delle aree pubbliche a nord (parcheggi e aree verdi). Le **volumetrie contenute in altezza** permettono inoltre di limitare la percezione della struttura alla vista. La realizzazione di un'opera concertata tra i vari attori del territorio e ad ampio raggio di condivisione – quale è il Polo – eviterebbe il rischio di un possibile scenario alternativo che vedrebbe **uno sviluppo parcellizzato dell'area** secondo interventi slegati dal contesto territoriale di riferimento.



Stato attuale dell'area – Fonte: Google Streetview – maggio 2022

# Utilità dell'intervento e benefici sul territorio /2

2

La progettazione del Polo ha previsto **una attenta valutazione delle componenti ambientali e territoriali coinvolte nell'intervento**. Stante le dimensioni rilevanti in termini di superficie interessata, il progetto così come è stato concepito prevede misure atte non solo a mitigare i possibili impatti bensì ad apportare ricadute positive laddove siano presenti aspetti di bassa/media qualità. La qualità dell'aria rappresenta senz'altro la componente ambientale che maggiormente ne trarrebbe beneficio; si riportano di seguito i fattori chiave del progetto a supporto di questo aspetto:

- L'elemento cardine dell'intervento consiste nella **progressiva sostituzione di spostamenti di merci a livello locale attualmente su gomma con il trasporto su ferro** (si vedano gli aspetti strategici e trasportistici).
- Inoltre, il trasporto dell'"ultimo miglio" delle merci sarà effettuato da **camion elettrici** che andranno a sostituire, insieme ai treni, parte del traffico inquinante degli attuali camion.
- L'**impianto fotovoltaico già presente** è composto di 4.320 pannelli solari (dim. 102x175cm) che coprono una superficie di tetto di circa 771,12m<sup>2</sup> con una capacità totale di energia rinnovabile di 1MW; è **prevista un'aggiunta di 4 MW** di potenza (CAPEX stimato di 4,3 milioni di euro), per una capacità produttiva totale a fine lavori di 5 MW. Questa risorsa crea un'opportunità interessante per la creazione di un distretto a energia positiva o di una comunità locale a energia rinnovabile in loco.
- Infine, **le piantumazioni previste nelle aree verdi di compensazione** saranno attuate con scelte vegetazionali in grado di ottimizzare l'assimilazione di CO<sub>2</sub> e la produzione di ossigeno.

✓ Secondo la Comunità Ferroviaria Europea e l'Unione Ferroviaria Internazionale, le ferrovie generano meno dell'1,5% delle emissioni totali derivanti dai trasporti nell'UE nonostante effettuino l'8,5% degli spostamenti. A parità di chilometri percorsi, **il trasporto merci sui binari porta a una riduzione del 76% delle emissioni di CO<sub>2</sub> per chilogrammo rispetto al trasporto su gomma.**

Fonte: UIC Unione Internazionale delle Ferrovie - [www.uic.org](http://www.uic.org)

✓ La produzione di elettricità in loco tramite fotovoltaico permette di ridurre i prelievi dalla rete e di conseguenza l'emissione di CO<sub>2</sub>. **Ogni kWh prodotto dal sistema fotovoltaico evita l'emissione di 0,309 kg di CO<sub>2</sub>** (secondo il fattore di emissione del mix elettrico italiano alla distribuzione, aggiornamento 2022).

Fonte: Rapporto ISPRA 2023 - Efficiency and decarbonization indicators in Italy and in the biggest European countries



# Misure di mitigazione dell'intervento /1

Di seguito le principali misure previste per la mitigazione degli impatti su suolo e risorse idriche:

- contestualmente alla realizzazione del Polo verrebbero completate le opere di urbanizzazione rimaste in sospeso relative alla procedura ambientale AIA P.G. 38032 che insiste da anni sull'area e che è tuttora aperta, assolvendo quindi in maniera definitiva le attività di recupero materiali inerti prevista su una consistente porzione di suolo interessato dal progetto;
- la trasformazione di parte delle aree a suolo impermeabile verrà compensata dalla **realizzazione di aree a verde piantumato dislocate a favorire la creazione di corridoi ecologici**. Aree a verde, parcheggi e piste ciclabili sono stati progettati secondo i principi delle *nature based solutions*: le aree verdi sono dei bacini di detenzione, allagabili in caso di precipitazioni abbondanti; le specie arboree sono state selezionate sulla base dell'adattabilità ad ambienti umidi e allagabili. Le pavimentazioni previste per i parcheggi e la pista ciclabile sono permeabili;
- **per limitare il fenomeno Isola di Calore Urbano**, le porzioni di copertura senza fotovoltaico saranno di materiale bianco (SRI indice di riflettanza solare > 95), così come le pavimentazioni esterne (SR > 0.33);

# Misure di mitigazione dell'intervento /2

- per quanto riguarda la **GESTIONE DELLE RISORSE IDRICHE** si prevedono diverse strategie al fine di gestire e monitorare il volume di acque meteoriche di riferimento del progetto. Il sistema prevede **la raccolta e il recupero in vasche di accumulo delle acque meteoriche** provenienti dalle coperture dei due edifici, il filtraggio e lo stoccaggio delle stesse. Lungo i margini nord e sud dell'area di intervento, oltre che per le fasce verdi interne al progetto, si prevede **l'utilizzo di fasce filtranti e canali drenanti** atti a diminuire i volumi di deflusso attraverso l'infiltrazione delle acque di scolo su suoli permeabili. Le fasce filtranti hanno uno strato vegetativo che rallenta la velocità dell'acqua favorendo la rimozione di inquinanti e solidi dell'infiltrazione, grazie ad uno strato filtrante. Inoltre tale soluzione, dal punto di vista del progetto del verde, può essere integrata con piante e fiori locali per migliorarne l'estetica e per favorire la creazione di habitat per la fauna selvatica.

### OPERE COMPENSATIVE

Ai fini di una compensazione ambientale e sociale valutata secondo la specificità dell'intervento sono previsti interventi di opere di urbanizzazione atti a favorire l'inserimento corretto nel territorio.

Risultano già cedute e/o monetizzate le seguenti quote relative al precedente PPIP mai del tutto attuato:

Aree P2 + P1 cedute/monetizzate = 12.346,50 mq; Aree S2 cedute fuori comparto = 21.389 mq.

Sono previsti ulteriori **52.287 mq di cessioni e/o realizzazione di opere extra comparto** in grado di consentire un inserimento qualitativamente efficace sul territorio, comprendenti un parco pubblico a funzione di filtro tra l'abitato e il comparto (10.360 mq), due parcheggi pubblici per auto e uno per mezzi pesanti, una pista ciclabile e aree a verde di riequilibrio ambientale sul lato sud.

# Coerenza con la pianificazione territoriale /1

Così come è stato progettato e concepito, il progetto **risponde a numerose richieste normative e rispetta i principi ispiratori e le strategie che stanno alla base degli strumenti urbanistici del territorio**. Di seguito si dettaglia, per ciascun livello di pianificazione e relativo strumento, in quali punti si esplica maggiormente la coerenza:

### LIVELLO REGIONALE

- **PTR Piano Territoriale Regionale (Approvazione Assemblea legislativa con delibera n. 276 del 3 febbraio 2010)**

Nel documento «2. La Regione Sistema» la questione ambientale viene ampiamente trattata come una delle principali sfide che investono il territorio dell'Emilia Romagna. **«Il cambiamento climatico è la questione in cui con più evidenza si possono cogliere l'intreccio e l'interazione fra la dimensione globale e la dimensione locale della crisi ambientale»** (Pagg. 21-22 La Regione Sistema).

In merito alle nuove prospettive del sistema energetico in ambito produttivo, si afferma:

«L'ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse energetiche e lo sviluppo delle fonti rinnovabili trovano piena applicazione nella costruzione della nuova rete delle aree ecologicamente attrezzate **che coinvolgeranno aree produttive di interesse sovracomunale in grado di riqualificare gli insediamenti esistenti e creare nuovi insediamenti industriali attraverso il raggiungimento di elevati standard energetico-ambientali**, in linea con la nuova programmazione regionale. Si tratta di aree che per le loro caratteristiche di accessibilità e qualità degli insediamenti in termini di infrastrutture ambientali, energetiche, telematiche **consentiranno alle imprese di fruire di servizi avanzati e integrati garantendo competitività, sicurezza ed efficienza al nostro sistema produttivo regionale»** (Pagg. 58-59)

# Coerenza con la pianificazione territoriale /2

La Regione si assume la responsabilità di promuovere, tra gli altri:

- «gli investimenti per l'innovazione energetica nel settore produttivo con interventi integrati sulle aree e sull'efficientamento delle imprese»;
- «la creazione di un sistema della mobilità regionale improntato sull'innovazione delle tecnologie e dei combustibili». (Pag. 59)
- **PRIT 2025 Piano Regionale Integrato dei Trasporti (Approvazione Delibera di Assemblea Regionale n. 59 del 23/12/2021)**

Nel documento Relazione Tecnica – contenente gli indirizzi di programmazione della mobilità regionale – vengono segnalate le previsioni di interventi di completamento e ammodernamento delle due principali direttrici che racchiudono l'area del Polo.

Difatti, il **PRIT 2025 conferma il completamento dell'infrastruttura Cispadana e, tra i tratti prioritari, inserisce il tratto dalla SP60 Sorbolo – Coenzo alla SP62R della Cisa a Brescello** (Pag. 54 Relazione Tecnica).

Inoltre, individua la **linea ferroviaria Parma – Suzzara** tra le «linee ferroviarie regionali che, ai sensi dell'art. 47 comma 3 assumono **rilevanza per la rete ferroviaria nazionale** e possono essere destinatarie di finanziamenti dello Stato per eventuali investimenti» (Pag. 81), oltre a pianificare la **futura elettrificazione e adeguamento categoria peso assiale D4 della linea**, al fine di ricomprenderla nel più vasto potenziamento e ammodernamento del corridoio TiBre (Pag. 92 Relazione Tecnica).

# Coerenza con la pianificazione territoriale /3

Coerentemente con la questione ambientale già citata nel PTR, «**anche il PRIT 2025 della Regione Emilia-Romagna si pone come obiettivo al 2025 un incremento minimo di trasporto merci ferroviario di +30%, puntando ad uno share modale minimo di circa il 13%**» (Pag. 141 Relazione Tecnica).

Si segnala inoltre che il «PRIT 2025 fa propri anche gli obiettivi del PAIR 2020 (Piano Aria Integrato Regionale) che, **tra le azioni per il miglioramento della qualità dell'aria, prevede lo sviluppo dell'intermodalità per il trasporto merci a lungo raggio, ovvero l'incentivazione al trasferimento del trasporto merci da gomma a ferro**» (Pag. 142 Relazione Tecnica).

- **Strategie di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia Romagna**

La Regione da tempo ha iniziato un percorso di consapevolezza, integrazione e rafforzamento delle politiche regionali per la mitigazione e l'adattamento in tema di cambiamenti climatici.

Nel documento «Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia Romagna» si possono riscontrare i seguenti punti principali di contatto con il progetto del Polo:

SETTORE ACQUE INTERNE E RISORSE IDRICHE (Pag. 178)

- Adeguamento reti e impianti scolo e trattamento acque meteoriche urbane;
- Previsione di bacini di stoccaggio risorsa (grandi e/o piccoli);
- Sviluppo di soluzioni di ritenzione idrica in ambito urbano

# Coerenza con la pianificazione territoriale /4

### SETTORE DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (Pag. 216)

- la promozione della mobilità elettrica con fonti alternative ai combustibili fossili;
- il potenziamento del sistema di elettrificazione ferroviaria e del materiale rotabile regionale.

### SETTORE PRODUTTIVO (Pagg. 142-144)

- le misure a favore del risparmio energetico e dell'autoconsumo di energia (in particolare da fonti rinnovabili);
- le azioni per migliorare la logistica e i trasporti del sistema produttivo.

- **Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile**

Con la Strategia Regionale Agenda 2030 l'Emilia Romagna assume i 17 obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda delle Nazioni Unite e, come già condiviso nel Patto per il Lavoro e per il Clima, si prefigge di generare nuovo lavoro di qualità, accompagnando il territorio regionale nella transizione ecologica e digitale per ridurre le fratture economiche, sociali, ambientali e territoriali e raggiungere la piena parità di genere.

Anche in questo documento si possono riscontrare **numerosi punti di contatto con Il Polo**, come:

- **l'accelerazione sulla transizione ecologica**, ponendosi l'obiettivo di raggiungere la neutralità carbonica prima del 2050 e passare al 100% di energie rinnovabili entro il 2035;
- l'assicurare una transizione giusta, accompagnata da **una efficace programmazione di azioni volte a generare nuove imprese, nuovo lavoro e nuove competenze** e aggiornare le professionalità delle lavoratrici e dei lavoratori per tutelarne e salvaguardarne l'occupazione.

# Coerenza con la pianificazione territoriale /5

### LIVELLO PROVINCIALE

- **PTCP Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (Approvazione Variante Generale Delibera di Consiglio Provinciale n. 124 del 17/06/2010)**

Il PTCP suddivide il territorio provinciale in Ambiti di Paesaggio in relazione agli aspetti e ai caratteri peculiari del territorio. Il Polo rientra all'interno dell'ambito di **Paesaggio 1 – Comunità del Po** e, dalla relativa scheda d'ambito, si ricavano le opportunità strategiche per queste comunità definite **«protese a forti relazioni con il resto della provincia»**. Lo strumento indica che le politiche territoriali ed urbanistiche devono fondarsi anche **«sulla riqualificazione e rafforzamento del sistema economico locale (specie nella sua connotazione manifatturiera) ed il potenziamento delle infrastrutture per la logistica»** (Pag. 5 Scheda Ambito Paesaggio 1).

Tra le strategie tematiche segnalate per il sistema infrastrutturale dell'ambito si riporta il **«completamento del corridoio infrastrutturale cispadano e potenziamento dei nodi di interscambio ferro-gomma a servizio dei sistemi produttivi locali e segnatamente della logistica della produzione»**, oltre al **«potenziamento ed elettrificazione delle linee ferroviarie»** (Pag. 6 Scheda Ambito Paesaggio 1)

Per quanto riguarda il sistema insediativo si segnala la **«riqualificazione e rafforzamento del sistema degli insediamenti produttivi attraverso l'individuazione di ambiti specializzati di rilevanza sovraprovinciale e sovracomunale, innalzando la qualità dei “luoghi della produzione”, sistema che deve dimostrarsi anche capace di rappresentare, nella qualità delle architetture e dei paesaggi industriali, i nuovi valori etici ed estetici che concorrono sempre più nella competizione globale»** (Pag. 6 Scheda Ambito Paesaggio 1).

# Coerenza con la pianificazione territoriale /6

Per il sistema socio-economico tra le strategie segnalate si individua il **«consolidamento e rafforzamento dei sistemi produttivi locali (specie del comparto manifatturiero che annovera specializzazioni nella fabbricazione e lavorazione di prodotti in metallo, meccanica, meccatronica, tessile)»** (Pag. 6), concetto ribadito anche negli «Obiettivi di qualità ed indirizzi di valorizzazione e tutela» dell'Ambito che, per la qualificazione delle aree in trasformazione, riporta il **«potenziamento delle infrastrutture per la logistica merci a servizio dei sistemi produttivi della bassa reggiana e delle province limitrofe»** (Pag. 7 Scheda Ambito Paesaggio 1).

**Il progetto del Polo Dugara risulta inoltre conforme con le direttive delle Norme di Attuazione che all'art. 32 disciplinano le funzioni logistiche del territorio**, in particolare quando viene affermato che queste funzioni possono «localizzarsi all'interno degli ambiti di qualificazione produttiva di interesse sovracomunale e sovraprovinciale cui all'art. 11, posti in prossimità di caselli autostradali o **raccordati con la rete ferroviaria** secondo quanto disposto al comma seguente **e serviti da assi viari non inferiori al rango della grande rete e della viabilità di interesse regionale** di cui alla tav. P3a» (Pag. 66 delle Norme di Attuazione).

Infine, «negli accordi territoriali relativi all'attuazione degli ambiti di qualificazione produttiva di cui all'art. 11 la Provincia, d'intesa con gli Enti interessati **promuove l'ampliamento e la valorizzazione dei collegamenti su ferro con il sistema degli insediamenti produttivi**» (Pag. 66 delle Norme di Attuazione).



# Coerenza con la pianificazione territoriale /7

### LIVELLO COMUNALE

Entrambi i comuni interessati dall'intervento, Brescello e Poviglio, si trovano in regime di salvaguardia poiché **è in corso la stesura del nuovo PUG intercomunale** che coinvolge l'Unione dei Comuni di Boretto, Brescello, Gualtieri, Guastalla, Luzzara, Novellara e Poviglio.

Prendendo a riferimento i documenti attualmente disponibili del PUG in stesura, le aree oggetto di proposta del Polo rientrano parzialmente all'interno del Territorio Urbanizzato di Brescello, mentre per la restante parte ricadono nell'ambito esterno al TU di entrambi i Comuni. Secondo lo schema d'assetto del PUG fin qui redatto, inoltre, **il Polo viene inquadrato nell'Areale n. 2 definito «Brescello della produzione e dei servizi».**

**L'area del Polo**, come ribadito dalla Commissione Urbanistica in data 09/06/2022 nella Relazione Controdeduttiva del Comune di Brescello, **in sede di variante del PRG non viene retrocessa dalla destinazione d'uso produttiva ad essa conferita dal PRG precedente**, pur escludendo la creazione di una Zona Logistica Semplificata a carattere regionale.

Da quanto emerso, la realizzazione del Polo – per la propria funzione di **infrastruttura innovativa** al servizio del sistema produttivo del territorio – non presenta a priori discordanze con le previsioni urbanistiche comunali che si stanno delineando in itinere. È certo che l'avvento del PUG apre a una nuova fase della pianificazione con la quale la proposta del Polo dovrà dialogare e confrontarsi, ai fini di un inserimento equilibrato dell'intervento sia per la salvaguardia ambientale e che per il soddisfacimento delle esigenze della comunità locale.

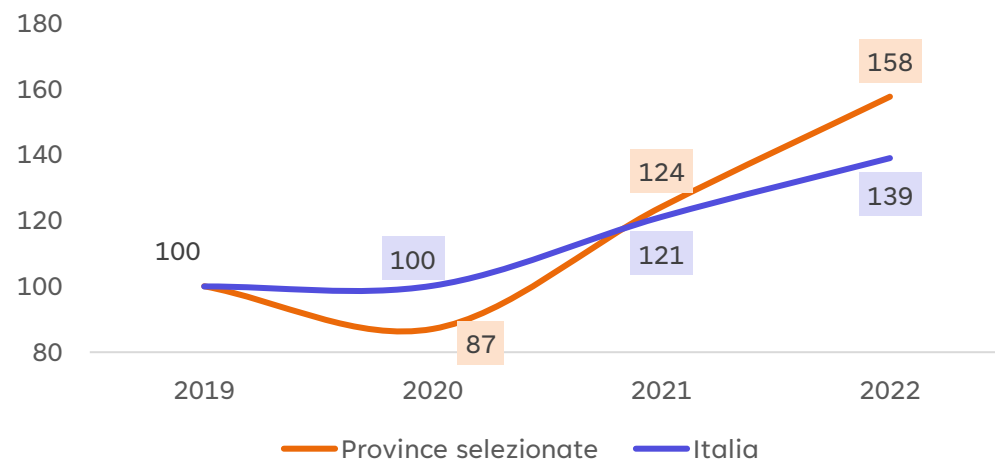
# Mappatura delle imprese delle aree limitrofe al Polo /1

Questa fase dell'analisi prende forma in una **mappatura** e **analisi economica** della potenziale platea di imprese e operatori delle aree limitrofe che facciano riferimento al Polo.

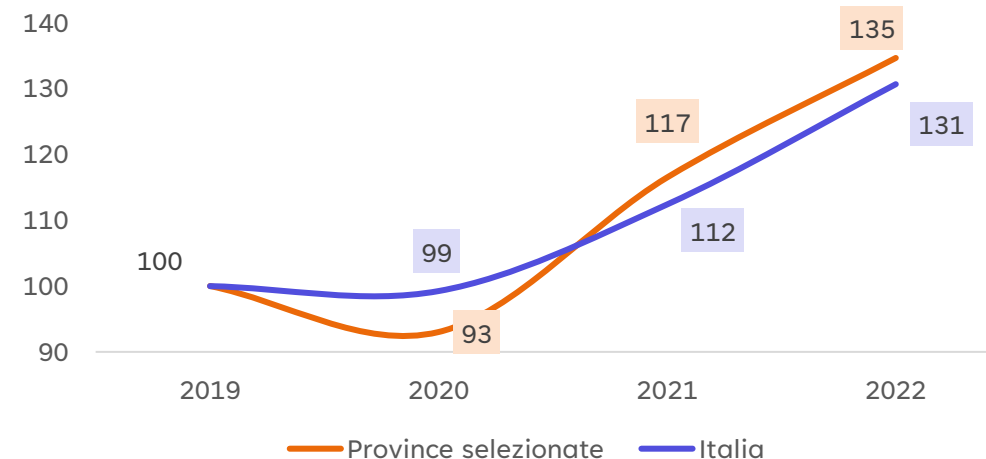
- La compagine promotrice del Polo ha già raccolto manifestazioni preliminari di interesse per circa il 70% delle superfici disponibili da parte di: Padana Tubi E Profilati Acciaio S.P.A., Smeg S.P.A., Immergas S.P.A., Gruppo Mauro Saviola S.R.L, Sibelco Italia S.P.A.
- Diviene pertanto rilevante comprendere la propensione all'interscambio commerciale e lo stato di salute delle imprese potenzialmente interessate ai servizi del Polo ai fini del raggiungimento di un tasso di riempimento in grado di mantenere un'adeguata profittabilità complessiva dell'operazione;
- A questo scopo si sono realizzate tre analisi distinte relative a:
  - L'interscambio commerciale con l'estero delle 4 province interessate dal Polo;
  - Le performance del gruppo di imprese sopra-citate che si prevede, in base alle manifestazioni di interesse già raccolte, possano contribuire al raggiungimento del tasso di riempimento del 70% del Polo;
  - Le performance complessive delle imprese nel territorio di riferimento del Polo.

# Mappatura delle imprese delle aree limitrofe al Polo /2

Italia e Province selezionate - Evoluzione dell'import  
manifatturiero in valore  
2019=100 - Anni 2019-2023



Italia e Province selezionate - Evoluzione dell'export  
manifatturiero in valore  
2019=100 - Anni 2019-2023

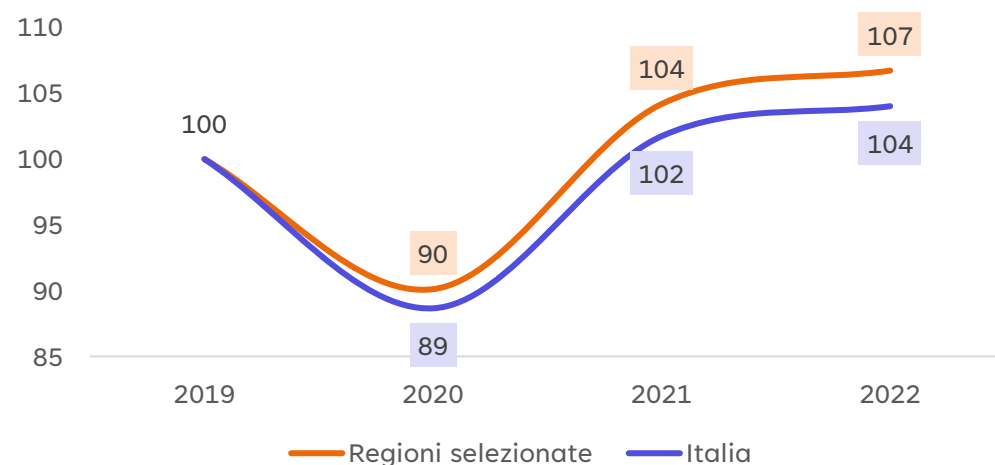


Fonti: elaborazioni Nomisma su dati Istat-CoeWeb

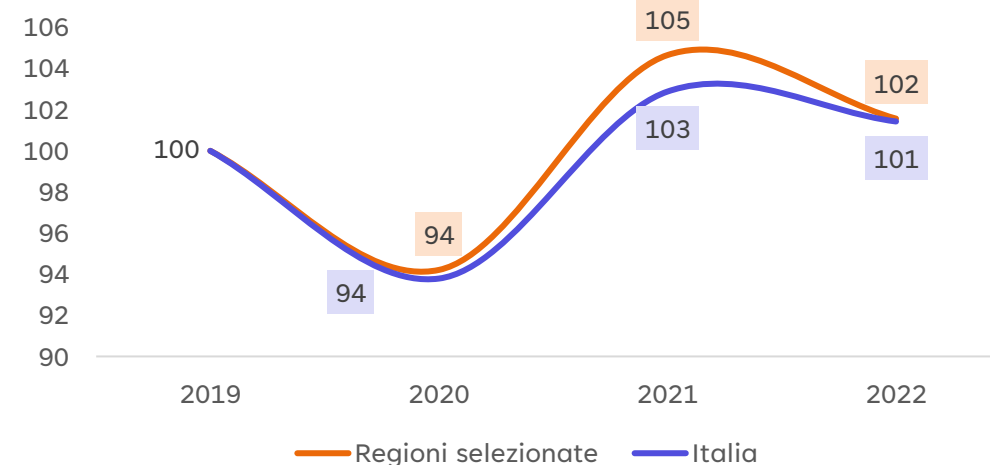
Dal grafico a sinistra è facilmente intuibile come le province interessate dal Polo abbiano avuto una **capacità di importazione molto più pronunciata** di quanto evidenziato a livello nazionale. Dal 2019 al 2022, infatti, la crescita dell'import in **valore** è stata pari al 57%, sfiorando i 27 miliardi di euro, mentre il dato aggregato italiano restituisce un +39%. Analogamente a quella delle importazioni, la dinamica dell'export (a destra) evidenzia una crescita del 35% per quanto riguarda le province selezionate e del 31% per l'Italia nel complesso. Al 2022, le quattro province rappresentano **un quarto** dell'intero export manifatturiero nazionale, attestandosi poco sotto i 39 miliardi di euro.

## Mappatura delle imprese delle aree limitrofe al Polo /3

Italia e Regioni selezionate - **Evoluzione dell'import manifatturiero in quantità**  
2019=100 - Anni 2019-2023



Italia e Regioni selezionate - **Evoluzione dell'export manifatturiero in quantità**  
2019=100 - Anni 2019-2023



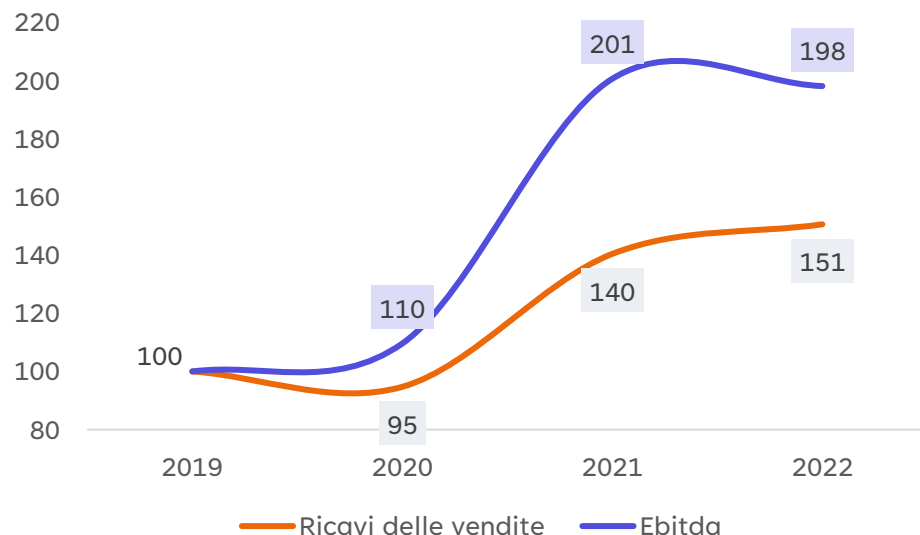
Fonti: elaborazioni Nomisma su dati Istat-CoeWeb

Per quanto riguarda i dati in **quantità** - e quindi al netto delle spinte inflazionistiche che hanno caratterizzato il periodo analizzato - non è possibile scendere ad un livello provinciale per l'aggregato manifatturiero; nondimeno i grafici in alto evidenziano, ancora una volta, come le regioni di appartenenza delle quattro province (Lombardia ed Emilia-Romagna) presentino **performance migliori** di quelle nazionali sia per l'import che per l'export.

# Mappatura delle imprese delle aree limitrofe al Polo /4

- Di seguito vengono evidenziate le performance aggregate delle 5 imprese leader del territorio (Padana Tubi E Profilati Acciaio S.P.A., Smeg S.P.A., Immergas S.P.A., Gruppo Mauro Saviola S.R.L, Sibelco Italia S.P.A.) che hanno già manifestato interesse per l'Operazione e che si prevede possano contribuire al raggiungimento del tasso di riempimento del 70% del Polo;

Imprese leader del territorio - **Evoluzione dei ricavi delle vendite e degli EBITDA**  
2019=100 - Anni 2019-2022

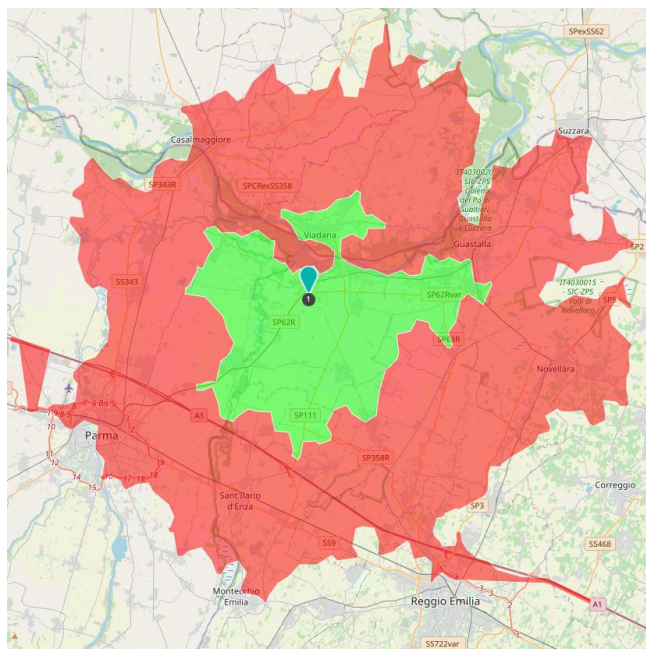


- Dal 2019 al 2022, la crescita dei ricavi delle imprese prossime leader del territorio è stata del 51%, evidenziando una lieve flessione nel 2020 a causa della pandemia da Covid-19;
- Le marginalità operative di questo gruppo di imprese hanno mostrato una performance ancor più positiva (+98%);
- Rapportando i due parametri, l'EBITDA margin dalla situazione pre pandemica si attestava sul 12%; a distanza di un triennio tale valore è **cresciuto sino al 16%**, segno di una solida capacità di stare e permanere sul mercato con opportune redditività.

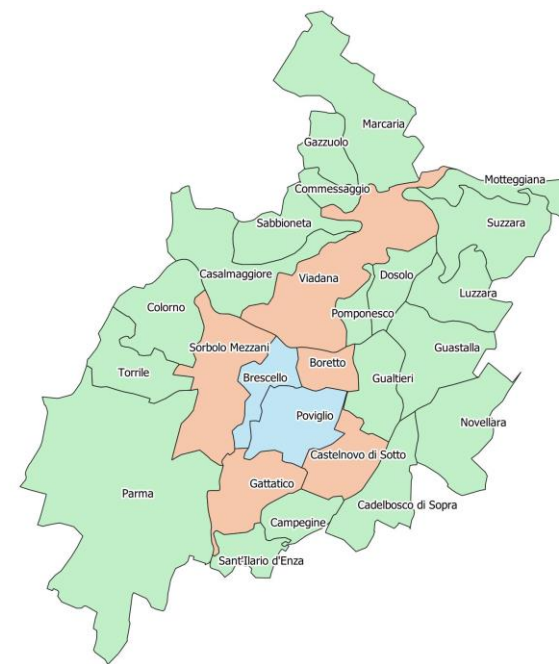
# Mappatura delle imprese delle aree limitrofe al Polo /5

- Come anticipato, questa sezione è dedicata alla lettura e all'analisi dei bilanci aggregati delle imprese potenzialmente interessate dal Polo;
- La **catchment area** presa in considerazione è la porzione di territorio che dista dal Polo meno di 30 minuti (area verde e rossa in basso a sinistra), che si estende per poco più di un migliaio di Km2 e sulla quale insiste una popolazione di poco più di 320 mila abitanti;
- L'analisi dei bilanci ha tenuto conto delle società di capitali del comparto manifatturiero aventi sede legale nei **territori comunali** (in basso a destra) prevalentemente ricompresi nella catchment area così definita.

Catchment area Polo - 30 minuti



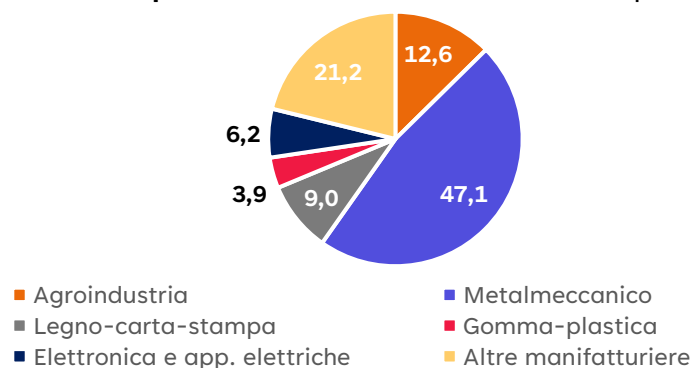
Comuni oggetto dell'analisi dei bilanci aggregati



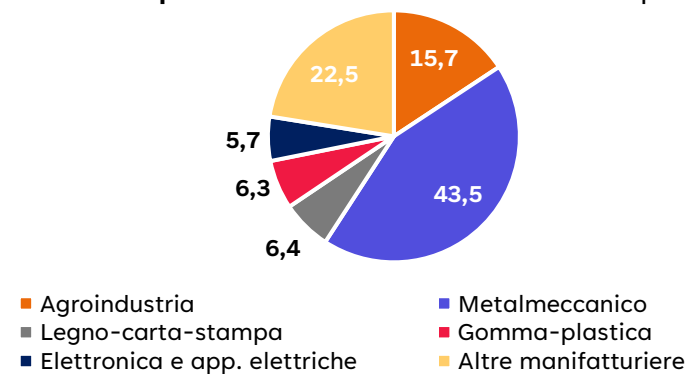
# Mappatura delle imprese delle aree limitrofe al Polo /6

- Di seguito vengono presentati i risultati relativi all'analisi dei bilanci aggregati per area territoriale. L'analisi ha tenuto conto di un panel di società (le medesime società seguite di anno in anno) dal 2019 al 2022, per un totale di oltre 17.000 bilanci analizzati.
- L'analisi ha messo a confronto due campioni di imprese manifatturiere distinti:
  - 1.228 imprese operanti nei comuni prevalentemente ricompresi nella catchment area, che al 2022 (ultimo anno disponibile) presentavano ricavi aggregati per 21 miliardi di euro, con una dimensione media pari a 17 milioni di euro;
  - 3.169 società attive nei territori delle 4 province, ad esclusione dei comuni della catchment area, le quali sempre al 2022 avevano un giro di affari pari a 52 miliardi di euro, con un giro d'affari medio pari a 16,5 milioni di euro.
  - Si precisa, inoltre, che i campioni considerati, pur riferendosi alle sole società di capitali, tengono conto dell'eco-sistema economico territoriale nel complesso: al 2022, il 95% delle imprese campionate ha meno di 50 milioni di euro di ricavi, percentuale che sale al 98% se si considerano le aziende con meno di 250 dipendenti.
  - Per rendere la comparazione più probante, oltre che per dimensione media paragonabile, i campioni tengono conto anche della composizione settoriale, molto simile, come risulta dai grafici in basso.

Campione 1.228 - Imprese comuni catchment area -  
Numerosità per settore manifatturiero - Valori percentuali



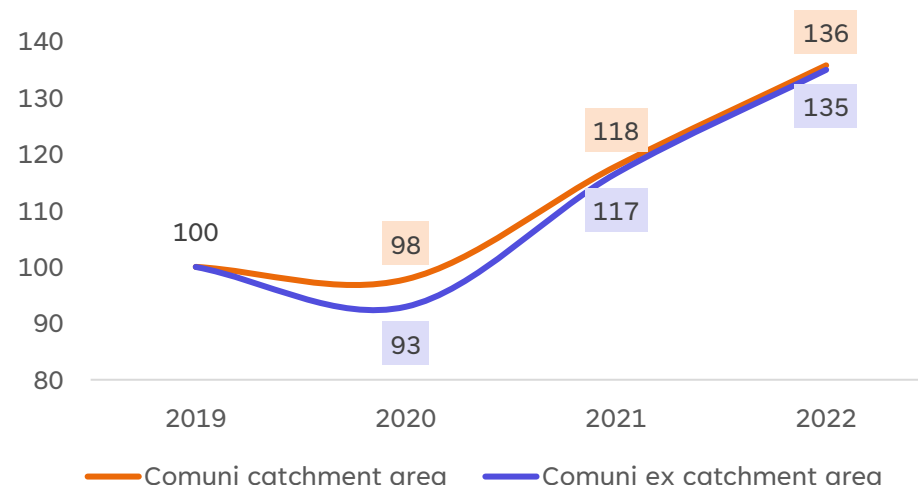
Campione 3.169 - Imprese comuni ex catchment area -  
Numerosità per settore manifatturiero - Valori percentuali





# Mappatura delle imprese delle aree limitrofe al Polo /7

Imprese comuni catchment area vs imprese comuni ex catchment area - Evoluzione dei ricavi delle vendite  
2019=100 - Anni 2019-2022

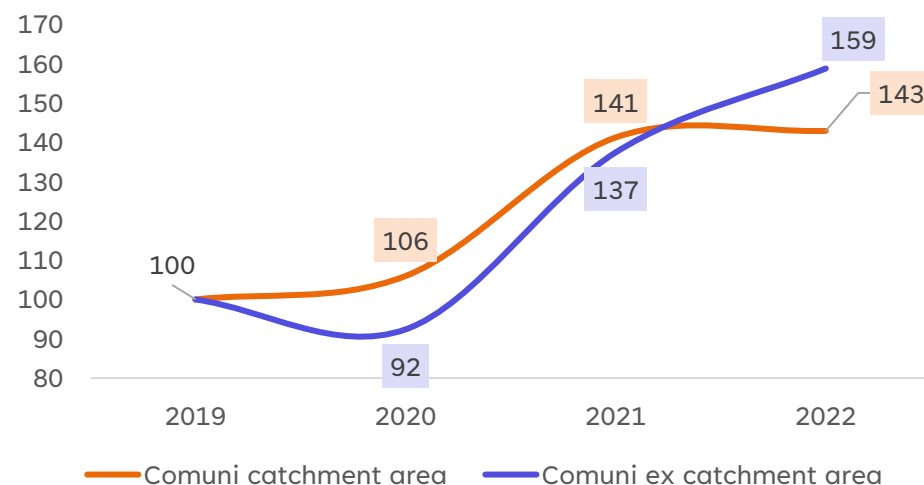


- L'evoluzione dei ricavi delle vendite (in alto a sinistra) mostra come le imprese operanti nei comuni della catchment area abbiano avuto una dinamica crescente e leggermente migliore di quella relativa alle aziende del contesto immediatamente più distante alla catchment area;
- Dal 2019 al 2022, infatti, la crescita dei ricavi delle imprese prossime al Polo è stata del 36% e tali aziende hanno evidenziato una migliore capacità di tenuta nell'anno maggiormente condizionato dalla pandemia (2020);

## Mappatura delle imprese delle aree limitrofe al Polo /8

**Imprese comuni catchment area vs imprese comuni ex catchment area - Evoluzione dell'EBITDA**

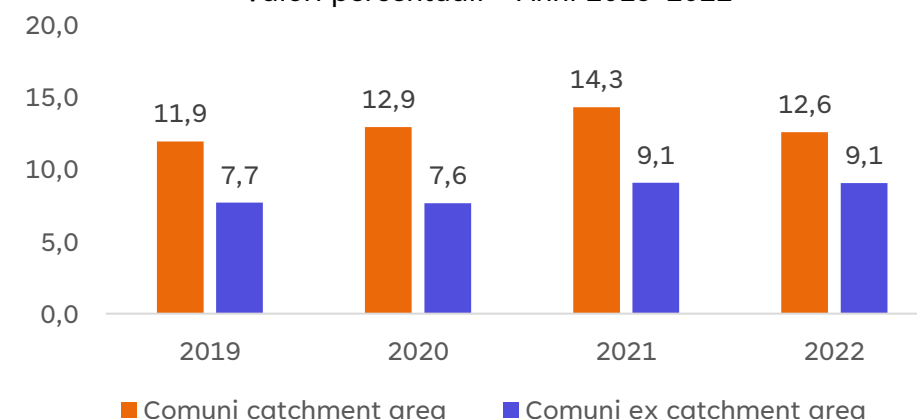
2019=100 - Anni 2019-2022



- Considerando le marginalità lorde (in alto a sinistra), si osservano buone performance per entrambe i campioni; in questo caso, le imprese vicine al Polo evidenziano una crescita dell'EBITDA del 43% a fronte di un aumento relativo a quelle più distanti pari al 59%;
- Tuttavia, considerando l'EBITDA margin (rapporto EBITDA/Ricavi, in basso a destra), che rappresenta una misura sintetica delle redditività aziendali, emerge come le performance delle imprese prossime al Polo siano superiori a quelle delle aziende più distanti in ogni anno considerato, segnale di un'ottima gestione operativa del primo campione.

**Imprese comuni catchment area vs imprese comuni ex catchment area - Evoluzione dell'EBITDA margin**

Valori percentuali - Anni 2019-2022





# Aspetti funzionali

---

# Supply chain management ed outsourcing /1

- Il Polo intende proporre soluzioni avanzate in grado di rispondere al meglio alle esigenze di outsourcing logistico delle imprese del territorio di riferimento in tutte le tre principali fasi del flusso logistico:
  1. **Logistica in entrata**, ovvero la fase di approvvigionamento, ricezione e stoccaggio dei materiali provenienti dai diversi fornitori.
  2. **Gestione dei materiali**, comprensiva dello stoccaggio e della gestione dei flussi di materiali verso gli impianti produttivi.
  3. **Logistica in uscita**, quindi la preparazione degli ordini e la consegna dei prodotti finiti al cliente finale.
- Gli operatori specializzati insediati nel Polo offriranno servizi di outsourcing logistico sia tradizionale che strategico, volti a generare vantaggi per le imprese clienti sia in termini di **riduzione di costo** che di **maggior flessibilità**, due tra le motivazioni più rilevanti che spingono le aziende verso l'esternalizzazione di tali servizi.
- In tale contesto, l'offerta del Polo sarà coerente con le nuove tendenze del mercato, rappresentate in particolare dalla c.d. «green logistics», grazie all'**intermodalità** ed all'uso di **vettori elettrici**, e dalla «logistica 4.0» in ragione dei **sistemi informativi** e dei **processi digitalizzati** che saranno proposti alle imprese interessate.

# Supply chain management ed outsourcing /2

- Il Polo risponde pertanto alle esigenze attuali e prospettiche del tessuto imprenditoriale del territorio di riferimento, considerato anche che al giorno d'oggi l'**esternalizzazione** di parte o di tutti i processi logistici è diventata una pratica comune per le imprese di tutte le dimensioni che vogliono rendere sempre più **efficienti** e **sostenibili** i propri processi di approvvigionamento, distribuzione e assistenza clienti.
- Studi recenti dimostrano infatti come esternalizzare la logistica possa portare le aziende a ridurre di circa il 9% i costi totali sostenuti per la gestione di tale attività, e parallelamente ad un miglioramento del 15% della produttività.
- Tale tendenza appare ancor più evidente quando riferita non solo ai servizi logistici «di base» ma anche a quelli «avanzati», connessi non solo ai flussi **fisici** ma anche a quelli **informativi**, ambito nel quale la digitalizzazione e le applicazioni di intelligenza artificiale possono ottimizzare tutte le fasi del flusso logistico delle imprese che decidono di investire nella modernizzazione della propria supply chain.
- Se da un lato si osserva come i servizi tradizionalmente affidati ad operatori terzi, come il trasporto e lo stoccaggio, rimangano di gran lunga i servizi principali (in termini di fatturato prodotto), dall'altro è sempre più evidente che il settore della logistica sta man mano **ampliando la propria offerta** in linea con le nuove esigenze del mercato, tra cui è particolarmente evidente la richiesta di **servizi logistici integrati**, spinta anche dalla crescita dell'e-commerce nei settori più svariati, come testimoniato anche da varie aziende nel territorio di riferimento.

# Trend evolutivi dell'outsourcing logistico /1

- Il Polo, come accennato, farà leva su due principali elementi distintivi che sono in linea con i nuovi trend evolutivi del settore logistico e più in generale dei sistemi economici, fortemente connessi anche al «framework» normativo comunitario sulla sostenibilità (es: SFDR, CSRD, Tassonomia UE), ovvero:
  - **Green Logistics.** La sostenibilità è un argomento sempre più al centro di ogni discorso per ogni aspetto legato all'attività aziendale, compresa la logistica. Per questo motivo è ragionevole prevedere che i principali players del territorio di riferimento del Polo, in particolare le aziende maggiormente proiettate verso i mercati internazionali, cercheranno di minimizzare l'impatto ambientale delle operazioni logistiche ottimizzando l'intera supply chain con un maggior uso del trasporto ferroviario.
  - **Logistica 4.0.** A livello globale, la spesa per la trasformazione digitale nella logistica sostenuta nel 2022 è stata stimata da ReportLinker in 52,3 miliardi di dollari, ma dovrebbe raggiungere i 108,8 miliardi di dollari entro il 2030, con una crescita del 9,6% nel periodo 2022-2030. Le aziende più dinamiche, per restare competitive, in un contesto globale sempre più sfidante, dovranno lavorare con supply chain ottimizzate.
- L'evoluzione tecnologica, e in particolare digitale, che potrà offrire il Polo consentirà la creazione di **reti condivise** dalle imprese aderenti, attraverso le quali dati e processi saranno sempre più **integrati**, su cui si innesteranno sistemi di stoccaggio, movimentazione e trasporto più sicuri, efficienti e sostenibili.



# Trend evolutivi dell'outsourcing logistico /2

- Il Polo potrà rappresentare un vero e proprio centro di competenze di logistica evoluta: oltre ad offrire i più classici servizi «3PL», intende proporre la tipologia «4PL» (noto anche come “**Lead Logistics Provider**” – **LLP**) ovvero servizi di **consulenza logistica, pianificazione, gestione, localizzazione, integrazione di nuove tecnologie**, fungendo da supervisore del funzionamento della supply chain, proponendo rapporti di collaborazione con le imprese clienti a lungo termine e basati su un vero e proprio rapporto di partnership, offrendo la capacità di specializzazione nei settori industriali maggiormente rappresentativi nel territorio di riferimento, così da poter offrire le soluzioni più adeguate, mantenendosi al passo con l'evoluzione delle normative nazionali ed internazionali specifiche di settore.
- In relazione alla domanda specifica delle imprese partner, infine, il Polo sarà in grado di proporre anche servizi della tipologia «5PL», ovvero un'integrazione dei servizi offerti dai fornitori 3PL e 4PL, focalizzandosi su tutto ciò che riguarda l'**e-business**. Quindi, ai servizi di trasporto e stoccaggio della merce si accompagneranno quelli di ottimizzazione della catena di fornitura e il fattore critico di successo sarà rappresentato dai sistemi informativi e dalla digitalizzazione dei processi.
- Attraverso i servizi di tipologia «5PL», il Polo sarà pertanto in grado di gestire in outsourcing **globalmente** la rete della catena di approvvigionamento delle imprese interessate, offrendo notevoli benefici in termini di condivisione, chiarezza e facilità di interpretazione delle informazioni, ottimizzando i processi ed assicurando il massimo rigore nei meccanismi di selezione degli operatori «3PL».

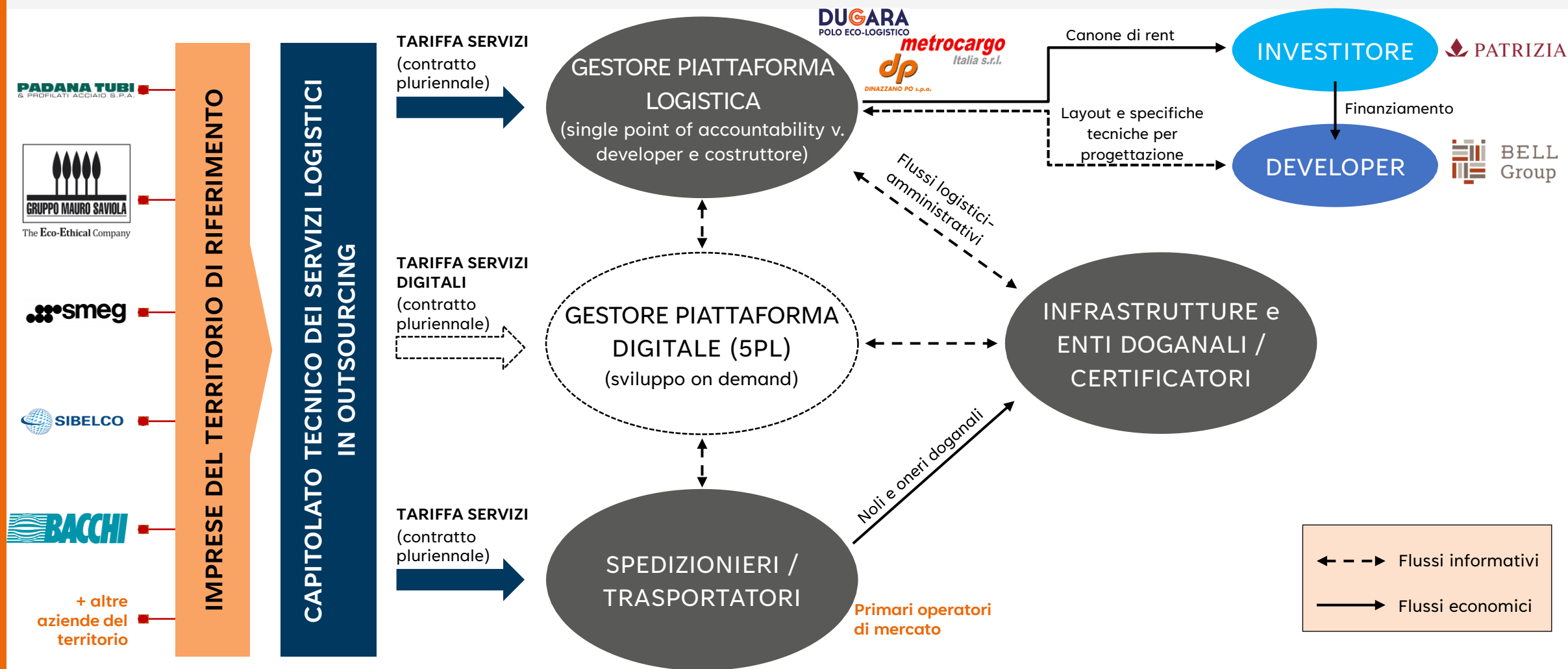


# Aspetti gestionali

---

# ASPETTI GESTIONALI





## Linee guida di governance



# ASPETTI GESTIONALI

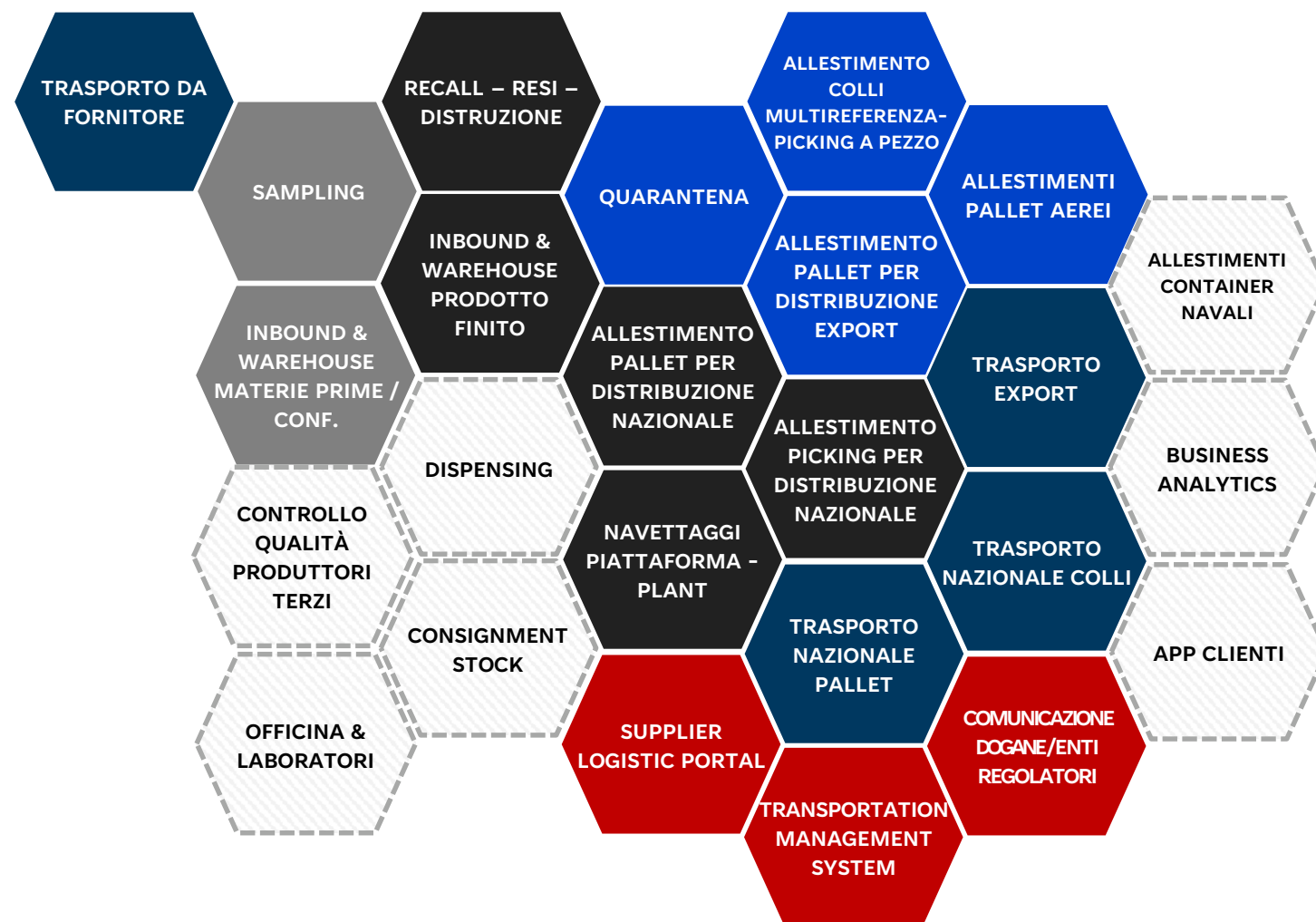
## Il range dei servizi offerti /1

### SERVIZI LOGISTICO-PRODUTTIVI

-  Servizi standard – Materie Prime e Conf.
-  Servizi standard – Prodotto Finito
-  Servizi a valore aggiunto – Prodotto Finito
-  Evoluzione potenziale su richiesta

### SERVIZI DI TRASPORTO

### SERVIZI DIGITALI

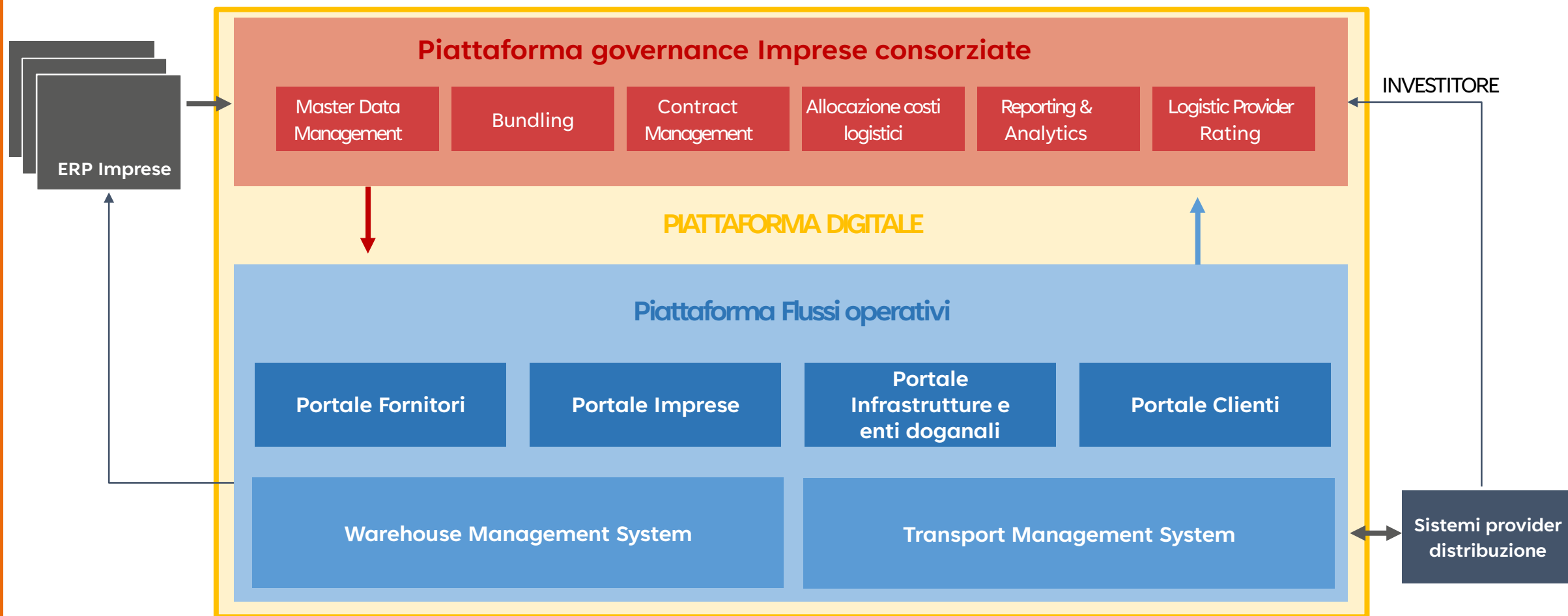


# Il range dei servizi offerti /2

Il Polo Dugara proporrà una **re-interpretazione** in chiave moderna dei classici servizi di logistica in entrata/uscita e di movimentazione, anche attraverso soluzioni avanzate in tema di **automazione** e **robotica**, innovazioni che recenti studi internazionali (MHI Annual Industry Report 2023) associano a rilevanti vantaggi competitivi. A titolo esemplificativo:

- La sempre più ampia incorporazione di **algoritmi di apprendimento automatico** consentirà ai robot di adattarsi e migliorare le proprie capacità nel tempo. La collaborazione uomo-macchina diventa più stretta, con robot collaborativi che lavorano insieme ai dipendenti per compiti complessi e impegnativi, migliorando l'efficienza e riducendo il rischio di infortuni sul lavoro.
- L'**automazione robotica** sta rivoluzionando diversi processi, come per esempio lo stoccaggio o il picking. Uno sviluppo che non solo aumenta la produttività, ma riduce anche i costi di lavoro e di gestione. L'integrazione della **realtà aumentata** nei processi logistici, una prospettiva non troppo lontana nel tempo, fornirà una guida visiva in tempo reale, razionalizzando le operazioni di prelievo e imballaggio.
- Nel campo della gestione dello stoccaggio e della logistica, i progressi nell'**IoT** e l'impiego di tecnologie come l'**RFID** consentiranno a ciascun prodotto di essere un nodo interattivo, trasmettendo dati in tempo reale su posizione, stato e condizioni. Queste informazioni consentono di anticipare proattivamente i problemi e di apportare modifiche alla pianificazione. Inoltre, la raccolta automatizzata dei dati potrà migliorare processi decisionali far crescere la produttività delle imprese sul territorio, sostenendone la crescita e difendendone la competitività anche a livello internazionale.

# Focus sulla Piattaforma digitale /1





# Focus sulla piattaforma digitale /2

- In linea con il trend sempre più dominante della digitalizzazione dei processi della logistica, il Polo, proporrà soluzioni innovative e non ancora diffuse nel territorio di riferimento: dai magazzini intelligenti all'utilizzo dell'Internet delle cose (IoT) per il tracciamento delle merci in tempo reale, in sintesi processi logistici 4.0 fondati su dati e sistemi interconnessi per ottimizzare le supply chain delle imprese aderenti.
- La piattaforma digitale proposta dal Polo potrà raccogliere ed elaborare le informazioni operative (gestione operativa) e occuparsi di garantire lo scambio dei dati necessari tra tutti gli stakeholder del processo (fornitori, provider e imprese, infrastrutture e clienti).
- La piattaforma potrebbe inoltre controllare gli elementi chiave alla base del contratto di outsourcing (MDM, Bundling, Contract Management), gestire l'allocazione dei costi logistici tra le imprese consorziate e monitorare la performance operativa dei provider (Reporting and Analytics, Logistic Provider Rating) proponendo applicazioni e benchmark innovativi, anche basati sui nuovi sistemi di intelligenza artificiale.
- Ulteriore funzionalità connessa agli strumenti di AI e di «machine learning» di cui sarà dotata la piattaforma riguarderanno l'ottimizzazione dei percorsi di trasporto in base ai livelli di traffico, riducendo rischio incidenti e contenendo impatto ambientale, grazie alla flotta di mezzi a propulsione elettrica di cui sarà dotato il Polo.



# Sintesi conclusive

---

# ASPETTI STRATEGICI E DI CONTESTO

## Sintesi

### Principali evidenze emerse

- Per quanto auspicato e in parte incentivato da tutti i livelli legislativi (europeo, nazionale e regionale), gli importanti gap infrastrutturali e culturali non hanno ancora permesso un importante shift modale dalla gomma al ferro.
- La localizzazione nel Polo delle imprese consentirebbe di ottenere un vantaggio competitivo in termini di «compliance» alla legislazione europea e a tendere certamente anche italiana in merito a standard di sostenibilità e riduzione dell'impatto ambientale.
- La coesistenza di attività produttive e servizi di movimentazione delle merci genera beneficio ed economicità per le aziende del territorio, indipendentemente dalle loro dimensioni, oltre ad attivare risvolti positivi nel tessuto sociale ed economico dell'area.
- Vi è un forte interesse già manifestato attorno al progetto da parte di aziende della zona e di aree limitrofe, che coinvolge realtà produttive, gestori di servizi di trasporto, sviluppatori e finanziatori.



### Conclusioni

- Il progetto va proprio nella direzione di colmare parte del gap infrastrutturale, consentendo alle imprese localizzate nel territorio di riferimento del Polo una maggiore facilità di gestione della propria supply chain, a tutto vantaggio della competitività sia in Italia che sui mercati internazionali.
- Considerando che ogni treno merci corrisponde a circa 50 mezzi pesanti, il Polo consentirebbe di ridurre in maniera significativa il traffico pesante su strada con risvolti positivi in termini di minore inquinamento dell'aria e minore congestione.
- La presenza nel pool di stakeholder di un investitore che gestisce numerosi asset in fondi di investimento promuove la tracciabilità dei flussi economici, garantendo adeguati standard di trasparenza.

# ASPETTI TRASPORTISTICI

## Sintesi

### Principali evidenze emerse

- Il territorio dell'Emilia-Romagna gode di una posizione altamente strategica, al crocevia di diversi corridoi trans-modalità europei (TEN-T)
- Le imprese operanti nel territorio di riferimento del Polo sono al momento lontane dal collegamento alla ferrovia, e rispetto ad alcuni nodi multimodali esistenti nelle regioni circostanti insistono criticità, legate a problemi di saturazione e distanza.
- Dal punto di vista dell'accessibilità e dell'attrattività per la domanda, il Polo rappresenterebbe nel contesto territoriale sovra-provinciale un punto di incrocio unico per la compresenza di accessibilità viaria stradale e ferroviaria di ampia portata.
- In termini di domanda di trasporto del territorio, nel decennio 2013-2023 i flussi dei veicoli pesanti nell'area sono aumentati del 9%, a fronte di una diminuzione dei veicoli leggeri (-7%). Il dato può essere considerato una proxy della progressiva maggiore domanda di trasporto delle imprese nell'area.
- Dalla consultazione di primarie imprese reggiane emerge un disagio delle imprese di particolari merceologie rispetto alla carenza di servizi ferroviari merci, in particolare con destinazione verso la Germania ed il Nord-Europa.



### Conclusioni

- Il Polo va a integrarsi in un processo di razionalizzazione della rete di trasporto merci della zona, proponendosi come cardine per i prossimi sviluppi.
- Il progetto è coerente con le raccomandazioni del PNIEC sullo shift modale nel trasporto merci.
- Il progetto è coerente con le raccomandazioni ambientali, trasportistiche e localizzative della Regione Emilia-Romagna, che promuove la concentrazione degli insediamenti produttivi e logistici in prossimità di infrastrutture di trasporto, la gestione co-modale dei traffici, la valutazione degli impatti degli insediamenti in un'ottica non solo locale, ma a beneficio di sistemi territoriali più ampi.
- Il progetto è coerente con la promozione della Regione Emilia-Romagna di modalità di trasporto alternative alla strada al fine di ridurre le emissioni inquinanti.

# ASPETTI TERRITORIALI

## Sintesi

### Principali evidenze emerse

- L'area di intervento è stata già oggetto negli anni passati di un PPIP - Piano Particolareggiato di Iniziativa Privata con relative varianti, le cui previsioni ad attività produttive sono state realizzate solo in minima parte;
- Attualmente l'area è caratterizzata dalla presenza di un solo fabbricato per la produzione di energia fotovoltaica mentre tutto l'intorno risulta pavimentato con inerti recuperati da scarti di fonderia (procedura AIA – Autorizzazione Integrata Ambientale sul sito in corso); di fatto da anni risulta sottoutilizzata;
- In merito alla fattibilità dell'intervento dal punto di vista della pianificazione territoriale e urbanistica, si osserva come il progetto del Polo Dugara si dimostri coerente con numerose strategie e principi posti alla base degli strumenti di programmazione;
- Il comparto che potrà beneficiare maggiormente dei servizi di logistica avanzata offerti dal Polo è evidentemente quello manifatturiero. In proposito, nel territorio di riferimento si osserva un interscambio commerciale crescente a ritmi superiori a quelli nazionali: dal 2019 al 2022, l'import è cresciuto del 57% e l'export del 35%;
- Sempre con riferimento ai settori della manifattura, le performance delle imprese della catchment area del Polo, presentano performance migliori di quelle più distanti dal Polo stesso, ma rientranti nelle medesime province. In particolare, i ricavi delle vendite tra 2019 e 2022 crescono del 36% e il rapporto tra EBITDA e Ricavi è strutturalmente più elevato per le imprese della catchment area rispetto a quelle al di fuori di essa.



### Conclusioni

- La prima ricaduta positiva a livello territoriale sarebbe la riqualificazione di un'area già antropizzata ma lasciata sospesa da tempo;
- Il completamento urbanistico avverrebbe mediante la realizzazione di un progetto concertato tra i vari player del territorio e ad ampio raggio di condivisione, evitando il rischio di un possibile sviluppo frammentario e disomogeneo;
- Il progetto prevede misure atte a mitigare i possibili impatti a livello ambientale ma anche ad apportare ricadute positive laddove siano presenti aspetti di bassa/media qualità (qualità dell'aria);
- La coerenza rilevata in rapporto a numerose strategie degli strumenti di pianificazione pone le basi di un dialogo tra i proponenti e le amministrazioni titolari di potere autorizzativo;
- Le crescenti performance di interscambio commerciale e di bilancio delle imprese direttamente interessate dal Polo segnalano un fabbisogno crescente dei servizi erogabili dal Polo.

# ASPETTI FUNZIONALI E GESTIONALI

## Sintesi

### Principali evidenze emerse

- Il Polo Dugara risponde alle esigenze attuali e prospettiche del tessuto imprenditoriale del territorio di riferimento, considerato che al giorno d'oggi l'esternalizzazione di parte o di tutti i processi logistici è diventata una pratica comune per le imprese di tutte le dimensioni che vogliono rendere sempre più efficienti e sostenibili i propri processi di approvvigionamento, distribuzione e assistenza clienti.
- Studi recenti dimostrano infatti come esternalizzare la logistica possa portare le aziende a ridurre di circa il 9% i costi totali sostenuti per la gestione di tale attività, e parallelamente ad un miglioramento del 15% della produttività.
- L'evoluzione tecnologica, e in particolare digitale, che potrà offrire il Polo consentirà la creazione di reti condivise dalle imprese aderenti, attraverso le quali dati e processi saranno sempre più integrati, su cui si innesteranno sistemi di stoccaggio, movimentazione e trasporto più sicuri, efficienti e sostenibili.
- La piattaforma digitale proposta dal Polo potrà raccogliere ed elaborare le informazioni operative (gestione operativa) e occuparsi di garantire lo scambio dei dati necessari tra tutti gli stakeholder del processo (fornitori, provider e imprese, infrastrutture e clienti).
- Ulteriore funzionalità connessa agli strumenti di AI e di «machine learning» di cui sarà dotata la piattaforma riguarderanno l'ottimizzazione dei percorsi di trasporto in base ai livelli di traffico, riducendo rischio incidenti e contenendo impatto ambientale, grazie alla flotta di mezzi a propulsione elettrica di cui sarà dotato il Polo.



### Conclusioni

- L'offerta del Polo Dugara sarà coerente con le nuove tendenze del mercato, rappresentate in particolare dalla c.d. «green logistics», grazie all'intermodalità ed all'uso di vettori elettrici, e dalla «logistica 4.0» in ragione dei sistemi informativi e dei processi digitalizzati che saranno proposti alle imprese interessate.
- In particolare, il Polo proporrà soluzioni innovative e non ancora diffuse nel territorio di riferimento: dai magazzini intelligenti all'utilizzo dell'Internet delle cose (IoT) per il tracciamento delle merci in tempo reale, in sintesi processi logistici 4.0 fondati su dati e sistemi interconnessi per ottimizzare le supply chain delle imprese aderenti.
- Oltre ad offrire i più classici servizi «3PL», il Polo intende proporre la tipologia «4PL» (noto anche come “Lead Logistics Provider” – LLP), nonché servizi della tipologia «5PL», ovvero un'integrazione dei servizi offerti dai fornitori 3PL e 4PL, focalizzandosi su tutto ciò che riguarda l'e-business.



# PRINCIPALI EVIDENZE EMERSE

## Sintesi conclusiva

Alla luce dell'analisi svolta, il Polo offrirà nuove **opportunità** in termini di posti di lavoro qualificati e servizi alle imprese, sia attraverso **interventi produttivi** a valle del ciclo, sia lato «**ultimo miglio**». Tali attività seguiranno le più moderne pratiche di **sostenibilità**.

Localizzazione macro

Nel cuore di quattro province tra le più dinamiche ed attive nell'import-export

Localizzazione micro

Ideale, vista la contiguità alla linea ferroviaria ed alla viabilità extra-urbana

Dimensionamento

Coerente con i tassi di crescita del tessuto imprenditoriale del territorio di riferimento e gli spazi della nuova logistica di servizio

Impatto economico

Positivo sia per il tessuto imprenditoriale locale che per il sostegno alla competitività attraverso la «green logistics» e la logistica 4.0 grazie ad infrastrutture chiave per ottimizzare la supply chain

Impatto ambientale

Positivo in termini di shift modale (gomma->ferro), distribuzione ultimo miglio con vettori elettrici, auto-produzione di energie rinnovabili

Impatto sociale

Positivo alla luce dei nuovi posti di lavoro creati nel territorio di riferimento ed alla promozione di innovazione e sostenibilità a vantaggio degli stakeholders

# Gruppo di lavoro e contatti

*Nomisma*

**Marco LEONE**

Senior Advisor Nomisma

[marco.leone@nomisma.it](mailto:marco.leone@nomisma.it) - +39 335 7420210

**Francesco CAPOBIANCO**

Responsabile Sviluppo Locale

[francesco.capobianco@nomisma.it](mailto:francesco.capobianco@nomisma.it) - +39 0516483206

**Giulia BASSANI**

Project Manager

**Chiara PELIZZONI**

Project Manager

**Daniela TESTI**

Project Manager

**Riccardo VECCHI LARI**

Market Analyst