

ACCORDO DI PROGRAMMA PARCO LOGISTICO VALSAMOGGIA

Allegato 3 all'elaborato 1 - RELAZIONE E RAPPORTO AMBIENTALE

Nota relativa al cap. 4.1 Requisiti di soddisfacimento di Green Logistic – Analisi Trasportistica

NOTA sull'ANALISI TRASPORTISTICA - Oikos Ricerche Srl

Rif.to: CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA – Area Pianificazione Territoriale – Servizio Pianificazione del Territorio

RELAZIONE ISTRUTTORIA

Il Glossario n.2 del PTM adotta per la valutazione del Carico Urbanistico degli insediamenti logistici una modalità di definizione degli indici fortemente semplificata, che nel caso in oggetto si traduce nei seguenti parametri:

Tipologia non nota

- addetti: 1/200 – 300 mq Su
- conferitori-prelevatori: 1/250 – 300 mq. Su

La stima del carico urbanistico costituito dall'insediamento del Parco logistico di Valsamoggia è stata effettuata con un procedimento analitico, sviluppato in due fasi:

- Studio preliminare: “Proposta di parco logistico comparto Beghelli, propedeutica alla approvazione di una variante alla pianificazione urbanistica vigente”, trasmesso al comune e a Città metropolitana il 20 settembre 2019
- Relazione e Rapporto ambientale trasmessi al Comune di Valsamoggia il 28.04.2020 e da questo trasmesso a tutti gli enti invitati alla Prima Conferenza di Servizi preliminare del 10/06/2020.

In entrambi gli stadi dell'analisi sono stati adottati parametri per il calcolo del carico urbanistico giornaliero desunti dal know-how della Società Oikos Ricerche e da dati rilevabili da esperienze simili contemporanee.

Si sono distinti i contributi costituiti dall'attività logistica vera e propria (addetti alla logistica) da quelli relativi al terziari direzionale (uffici), e ancora agli utenti (distinti dagli addetti), ai conferitori e ai prelevatori di merci.

In rapporto alla difficoltà della stima, una importante scelta tecnica è stata quella di definire due scenari di analisi:

- Il primo scenario connotato da una forte articolazione degli operatori presenti, vale a dire da un numero relativamente elevato di aziende presenti, ed una conseguente maggiore numerosità di addetti, utenti e conferitori-prelevatori

- Il secondo scenario connotato da una maggiore concentrazione degli operatori, che comporta un numero minore di addetti e di conferitori-prelevatori.

Va precisato che i parametri adottati sono stati definiti con criteri fortemente cautelativi, ipotizzando quindi in entrambi gli scenari una gravitazione di addetti, utenti, conferitori-prelevatori superiore a quella che si registra in strutture logistiche simili operanti in regioni del nord Italia in questi anni.

Nei due scenari gli esiti della valutazione del Carico Urbanistico sono i seguenti:

	Scenario 1	Scenario 2
Addetti	437	315
Utenti	80	60
TOTALE ADD + UT	517	375
Conferitori	1.097	643
Prelevatori	1.070	624
TOTALE conferitori + prelevatori	2.067	1.267
Totali	2.584	1.642

L'applicazione dei parametri del Glossario n.2 del PTM porta alle seguenti stime di addetti e conferitori (parametri relativi alla "tipologia di logistica non nota"):

	Massimo	Minimo
Addetti	458	305
Conferitori e prelevatori	366	305
Totali	824	610

Come si vede, i valori di CU adottati dallo Studio presentato alla Conferenza sono molto più elevati (quindi cautelativi) di quelli ricavati con applicazione dei parametri del Glossario.

Anche qualora si utilizzassero, anziché i parametri relativi alla tipologia di logistica "Magazzino non specializzato, Spedizionieri", i valori minimi e massimi del Glossario (addetti: 1/150 – 200 mq Su; conferitori-prelevatori: 1/200 – 250 mq. Su) i valori del carico urbanistico risulterebbero i seguenti:

	Massimo	Minimo
Addetti	610	458
Conferitori e prelevatori	458	366
Totali	1.068	824

Dal momento che il numero di viaggi è proporzionale (anche se con modalità differenziate) al numero totale delle persone che si stima graviteranno sul polo logistico, si può ben comprendere che nello studio presentato la numerosità degli spostamenti (relativi ad un numero giornaliero di persone variabile tra 1.642 e 2.584) è **almeno doppio rispetto a quello calcolato con i parametri più impegnativi del glossario n.2 del PTM** (numero di persone variabile tra 824 e 1.068).

Un capitolo dello studio è relativo alla stima del numero dei viaggi giornalieri, che è stato effettuato valutando, per ciascuno dei due scenari, la distribuzione dei mezzi impiegati per le diverse attività, e ricavando il numero totale di viaggi per veicoli equivalenti giornalieri. Da questi dati si è passati alla distribuzione oraria dei flussi, ricavando il dato dei veicoli equivalenti nell'ora di punta del mattino (tab. 5.2 del Rapporto Ambientale, pag.71).

A questo punto è stato possibile assegnare i flussi alla rete esistente e di progetto (tabb. 5.3 e 5.4), ricavando non solo i dati relativi alla funzionalità (livelli di servizio rappresentati dal rapporto flussi/capacità: vedi pag. 78), ma anche la funzionalità delle intersezioni (cap. 5.7).

Alle pagg. 87-92 del rapporto ambientale sono riportati i risultati dell'approfondimento richiesto da Società Autostrade per l'Italia in sede di conferenza.

Le considerazioni conclusive dello studio sono riportate al cap. 5.9.

Dal momento che le stime sul Carico Urbanistico e sul numero di viaggi dei veicoli sono state come si è detto effettuate con criteri fortemente cautelativi, e che l'esito delle valutazioni trasportistiche è risultato sempre soddisfacente, si ritiene che non si rendano necessari approfondimenti rispetto agli studi e alle valutazioni presentati in sede di Conferenza dei Servizi.

Bologna, marzo 2023