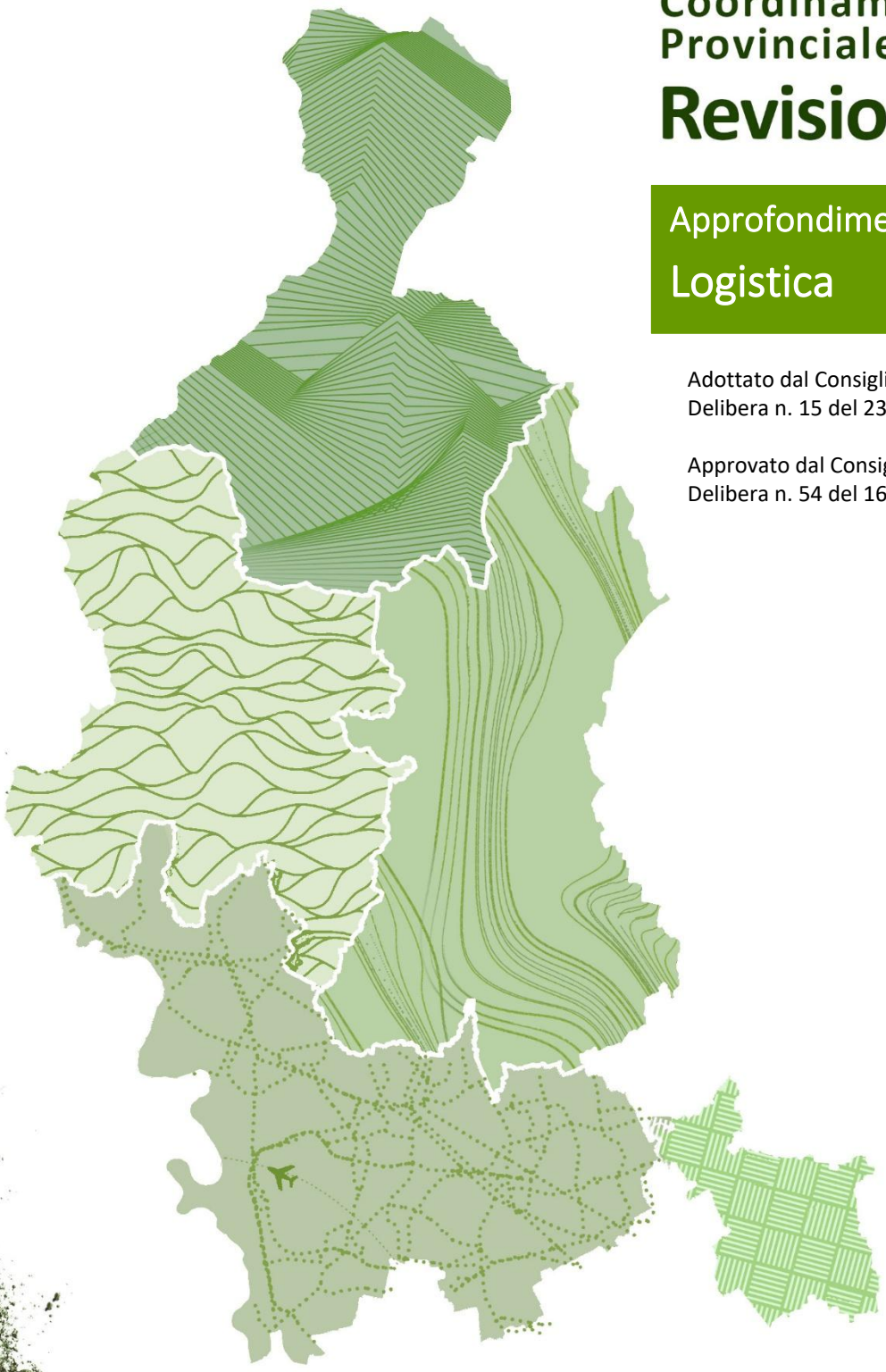
PROVINCIA di VARESE

Provincia di Varese supporta gli obiettivi dello Sviluppo Sostenibile

PTCP

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Revisione 2026



Approfondimento Tematico

Logistica

Adottato dal Consiglio Provinciale con Delibera n. 15 del 23/04/2026

Approvato dal Consiglio Provinciale con Delibera n. 54 del 16/09/2026



Il PTCP si ispira agli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite.

Con riferimento all'utilizzo del logo SDG e delle 17 icone SDG delle Nazioni Unite si rimanda al sito web degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (https://www.un.org/sustainabledevelopment). Si specifica che: il contenuto di questa pubblicazione non è stato approvato dalle Nazioni Unite e non riflette le opinioni delle Nazioni Unite o dei suoi funzionari o Stati membri.

PRESIDENTE DELLA PROVINCIA	Dott. Marco Magrini
Consigliere con delega alla Transizione ecologica	Dott. Stefano Bellaria
Dirigente dell'Area Tecnica e Autorità Procedente	Arch. Giuseppe Ruffo

con il supporto del Gruppo di lavoro intersettoriale e multidisciplinare:

Dott.ssa Lorenza Toson (Responsabile del Settore Territorio), Arch. Melissa Montalbetti, Dott.ssa Samuela Farina, Arch. Nadia Quadrelli, Geom. Mario Schiavi, Dott. Marco Parma, Dott.ssa Lorena Perri, Ing. Chiara Giorgetti, Dott.ssa Claudia Longhi, Dott.ssa Alessia Lo Duca, Dott. Diego Rossi, Ing. Erasmo Nocco, Ing. Sara Barbieri.

Documento elaborato da:

Arch. Manuela Panzini, quale mandataria in RTP con: Avv. Maria Alessandra Bazzani, Arch. Laura Ferrari, Arch.Fabrizio Ottolini, Arch. Ekaterina Solomatin.

INDICE

1 LOGISTICA 1
1.1 Provincia di Varese e Regione Logistica Milanese 3
1.2 Gateway e terminal intermodali 5
1.3 Caratteristiche strutturali ed economiche delle aziende operanti nel comparto della logistica relative al trasporto merci, magazzinaggio e servizi connessi 7
1.4 Peso e distribuzione territoriale in termini occupazionali delle attività legate alla logistica 13
1.5 Dinamiche insediative nella RLM e possibili tendenze nella Provincia di Varese. 18
1.6 Logistica e governo del territorio: il quadro di riferimento regionale 22
1.6.1 La Legge regionale 8 agosto 2024 n. 15 - Disciplina degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale 24
1.6.2 I Criteri attuativi delle l.r. 15/2024 per l'individuazione degli ambiti territoriali idonei – ATI - nei PTCP (D.g.r. XII / 3377 del 11 novembre 2024) 26
1.6.3 La Revisione Generale del PTR (d.c.r. 1157/2025) e i criteri per gli insediamenti logistici 29
1.7 Logistica e governo del territorio: il percorso di individuazione degli Ambiti Territoriali Idonei ai sensi della L.R. 15/2024 29
1.7.1 Il sistema infrastrutturale di riferimento considerato per l'individuazione degli ATI 30
1.7.2 Requisiti di accessibilità e declinazione del principio di prossimità ai nodi della rete stradale di rango superiore nella Provincia di Varese 36
1.7.3 Requisiti localizzativi, consumo di suolo e rigenerazione 39
1.7.4 Requisiti di sostenibilità ambientale e paesaggistica 40
1.7.5 Valutazioni sito specifiche per l'individuazione degli ATI di cui alla L.R. 15/2024 40
1.8 Gli Ambiti Territoriali Idonei individuati dal PTCP ai sensi della L.R. 15/2024 42
1.8.1 Gli ATI individuati 42
1.8.2 Descrizione degli ATI individuati 45
1.9 Insediamenti logistici e compatibilità al PTCP 63
1.9.1 Due approcci per due diverse scale 63

1 LOGISTICA

Le dinamiche insediative della logistica costituiscono, oggi, uno dei punti di maggiore attenzione della pianificazione territoriale, in quanto la progressiva diffusione di insediamenti logistici in alcuni territori della Regione ha determinato l'insorgere di forti impatti (consumo di suolo, generazione del traffico, emissioni e/o comunque di esternalità rispetto agli altri tessuti urbanizzati, ecc..) e di potenziali squilibri territoriali.

Da un punto di vista urbanistico, il termine "logistica" non è forse ancora sufficientemente definito, ma con tale termine può essere identificato il *"processo di pianificazione, implementazione e controllo dell'efficiente ed efficace flusso e stoccaggio di merci (materie prime, semilavorati e prodotti finiti) e delle relative informazioni dal punto di origine al punto di consumo*[1]. Ugualmente da un punto di vista economico, devono intendersi comprese nel settore della logistica le imprese che svolgono una pluralità di attività riconducibili al trasporto delle merci, al magazzinaggio delle stesse e ai servizi connessi.

Tale *processo*, che include le attività di customer service, di previsione della domanda, di gestione della comunicazione, di gestione delle scorte, di materia handling, di processamento dell'ordine nonché altre possibili attività, presuppone la realizzazione di edifici e strutture per gli approvvigionamenti, la realizzazione di imballaggi, la gestione dei ritorni, i trasporti, l'immagazzinaggio e lo stoccaggio, ecc. Esso è poi variamente articolato a seconda che si tratti di filiere logistiche:

- B2B – *Business to Business,* ove il processo logistico è tra entità economiche (produttive e/o distributive), con fornitura di materie prime o semilavorati necessari ai processi manifatturieri o di altre attività economiche;
- B2C – *Business to Consumer*, ove il processo è tra azienda a consumatore, con consegna dei prodotti direttamente al singolo cliente finale.

"La logistica non interessa, quindi, solamente la funzione di produzione, che necessita di ricevere materie prime e semilavorati e di spedire i beni prodotti, ma anche la funzione di consumo: le persone, per vivere, necessitano quotidianamente di una serie molto ampia e diversificata di beni, che ricevono attraverso la logistica. Per questo, l'efficienza del settore impatta in modo determinante sulle condizioni di vita di un territorio e sulla vita quotidiana delle città"[2].

Gli insediamenti logistici, come descritti nella Revisione del PTRdel 2025, si distinguono in:

- terminal intermodali e insediamenti logistici di carattere strategico, di livello nazionale e internazionale[3];

[1] Cfr. Council of Logistics Management

[2] Revisione Generale del PTR – novembre 2025

[3] I terminal intermodali consentono il trasbordo delle unità di carico dal treno alla strada e viceversa. Occupano aree ampie e sono attrezzati con due o più binari e gru che permettono il trasbordo delle unità dal carro ferroviario ad un automezzo (e viceversa) e "costituiscono l'ossatura strategica che consente al sistema territoriale […] di porsi in competizione con i contesti internazionali, attraverso i quali le merci e i beni arrivano sul territorio nazionale/regionale o, viceversa, accedono ai mercati esterni. Essendo in gran parte legati all'uso della ferrovia essi consentono un più alto livello di sostenibilità ambientale nell'approvvigionamento delle merci dalla lunga distanza, abbattendo la corrispondente domanda di trasporto su strada di veicoli pesanti.

- magazzini di stoccaggio e gestione delle merci, piattaforme logistiche e strutture dei servizi esternalizzati, di livello regionale[4];
- piattaforme di Distribuzione Urbana[5].

Ai fini dell'inquadramento economico del settore, il comparto della logistica si compone di diversi ambiti di attività (trasporto merci, magazzinaggio, ecc...), cui appartengono ad esempio anche i servizi postali e le attività di corriere gestite da imprese private, ascrivibili a diversi codici ATECO[6]. Coerentemente con la definizione di "logistica" sopra riportata, nel presente contributo sono state prese in considerazione le attività riconducibili ai seguenti codici ATECO 2007:

- 49: attività di "Trasporto merci", con particolare focus sulle attività di "Trasporto ferroviario di merci" (ATECO 49.2), e sulle attività di "Trasporto di merci su strada" (ATECO 49.41);
- 51.2: attività di "Trasporto aereo di merci e trasporto spaziale";
- 52: attività di "Magazzinaggio", con particolare focus sulle attività di "Magazzinaggio e custodia" (ATECO 52.1 "Magazzinaggio e custodia" e ATECO 51.2 "Attività di supporto ai trasporti" con il dettaglio ATECO 52.21 "Attività dei servizi connessi ai trasporti terrestri", 52.24 "Movimentazione merci" e 52.29 "Altre attività di supporto connesse ai trasporti");
- 53.2: attività relative a "Altre attività postali di corriere".

Le analisi delle caratteristiche strutturali ed economiche restituite nei seguenti paragrafi considerano le aziende operanti nel settore della logistica come risultanti dai codici ATECO sopra indicati[7].

La loro localizzazione è fortemente connessa con la programmazione infrastrutturale di livello nazionale e/o regionale, raccordandosi anche con le più vaste scelte di strategia economica generale (ad esempio: istituzione delle zone logistiche semplificate, di cui alla L.27 dicembre 2017, n. 205 e alla L. 27 dicembre 2019, n. 160, connesse alla retroportualità di Genova; individuazione del sistema aeroportuale regionale inserito nel Piano Nazionale degli Aeroporti)... Spesso essi presuppongono, peraltro, lo svolgimento in sito di servizi doganali.
La loro realizzazione, pertanto, deriva solitamente da accordi o programmazioni di carattere sovralocale richiedendo la presenza di un insieme coordinato di investimenti (pubblici o privati) sulla rete di mobilità di scala superiore. (tratto dal PTR 2025)

[4] I Magazzini di stoccaggio e gestione delle merci, piattaforme logistiche e strutture dei servizi esternalizzati sono strutture intermedie in cui le scelte localizzative derivano da logiche di mercato proprie dei singoli operatori, il cui esito è la proliferazione di una serie di insediamenti che nascono in modo spontaneo e in assenza di specifiche opzioni, condizioni o criteri localizzativi dettati dalla pianificazione territoriale o urbanistica, generando importanti fenomeni di consumo di suolo e, localmente, ulteriori diversi impatti territoriali. Questo processo di diffusione spaziale interessa generalmente le attività di movimentazione delle merci che hanno un *raggio d'azione prevalentemente intercomunale e provinciale (generalmente inferiore a 50 km). In questi tipi di insediamento i flussi delle merci, in ingresso e uscita, hanno carattere diffuso e utilizzano generalmente la modalità stradale (con prevalenza di autocarri leggeri e furgoni).*

[5] Le ***Piattaforme di distribuzione urbana*** sono le strutture di "ultimo miglio" per la distribuzione delle merci in area urbana, che laddove realizzate all'interno del tessuto urbano consentono di razionalizzare il processo finale di distribuzione B2B e di contenere le spinte al consumo di suolo nelle aree di cintura.

[6] A questo proposito, la recente (seduta dell'11 novembre scorso) deliberazione XII/3377 della Giunta di Regione Lombardia a p. 5 specifica che "l'individuazione degli insediamenti logistici esistenti dovrà considerare che le attività di logistica non hanno una specifica collocazione […] nelle codifiche ATECO utilizzate per il riconoscimento delle attività economiche, ove non è presente un codice univoco che consenta il riconoscimento diretto delle imprese di logistica."

[7] Le analisi del comparto della logistica contenute nei paragrafi 1.3 e 1.4 sono state elaborate dal gruppo di lavoro dell'Università degli Studi dell'Insubria. Diversamente da altri studi sviluppati sul comparto logistico (Cfr. Report LIUC 2018 e 2019) si è deciso di considerare una selezione di codici ATECO più ampia con la finalità di indagare in modo più approfondito la pluralità di attività riconducibili al trasporto delle merci, al magazzinaggio delle stesse e ai servizi connessi.

1.1 Provincia di Varese e Regione Logistica Milanese

La stretta connessione tra svolgimento delle attività di logistica, organizzazione del sistema infrastrutturale e vicinanza ai mercati di consumo, determina il configurarsi sul territorio di specifici "cluster" o "regioni di specializzazione". In tal senso la Provincia di Varese può considerarsi ricompresa in quella che è già stata definita come la *Regione Logistica Milanese o RLM*, corrispondente ad *un'area di addensamento logistico, che va da Novara a Brescia includendo a Sud Piacenza, a servizio del sistema economico del Nord Italia, il principale polo di generazione e attrazione di merci da/per l'Italia*[8].

La Regione Logistica Milanese o RLM può essere intesa come quel territorio le cui risorse logistiche materiali (infrastrutture, magazzini ecc.) e immateriali (imprese, know-how ecc.) sono a prevalente servizio del sistema manifatturiero e commerciale dell'economia lombarda[9]. In questo *logistics cluster* si concentrano gli insediamenti logistici di pressoché tutti gli operatori nazionali e internazionali del trasporto e della logistica, che coniugano la localizzazione baricentrica rispetto ai mercati del Nord Italia (e tra questi, il mercato principale dell'area metropolitana milanese) e i nodi attraverso cui transitano le merci rispetto all'intero sistema economico (lato produzione e lato consumo) del Nord Italia. La RLM è, infatti, connessa ai mercati internazionali attraverso una rete di gateway, le 'porte' verso i mercati internazionali, collocati lungo i confini della RLM stessa e in prossimità degli assi viari e ferroviari che attraversano il Nord Italia:

- a ovest l'Interporto di Novara e a sud-ovest quello di Mortara, lungo il corridoio Genova-Rotterdam (corridoio dei Due Mari), porta di accesso verso il Nord Europa attraverso il Sempione;
- a nord-ovest l'aeroporto di Malpensa (MXP), principale hub nazionale per i traffici cargo;
- a nord i confini con la Svizzera e i valichi del Gottardo e del Sempione sono la via di accesso, stradale e ferroviaria, verso i Paesi dell'Europa Centrale;
- a est l'aeroporto di Orio al Serio (BGY), punto di riferimento dei principali express couriers internazionali;
- a sud i porti di Genova e La Spezia, porte di accesso ai mercati d'oltre mare. All'interno di questo cluster logistico la Provincia di Varese si colloca in posizione di cerniera per i collegamenti verso l'Europa, la Svizzera e il Piemonte, lungo direttrici storiche di collegamento progressivamente potenziate dal punto di vista infrastrutturale, non da ultimo il completamento degli interventi *Alptransit* (gallerie di base del Gottardo e del Ceneri, oltre a quella del Lotschberg) che ampliano il ruolo delle direttrici ferroviarie fondamentali per il trasporto merci presenti sulla Provincia di Varese:
- la linea transfrontaliera Luino-Gallarate-Milano che proviene dal valico del Gottardo e confluisce nel nodo di Milano da Nord-Ovest;

[8] la RLM è un'area di addensamento logistico, che va da Novara a Brescia includendo a Sud Piacenza, a servizio del sistema economico del Nord Italia, il principale polo di generazione e attrazione di merci da/per l'Italia. Cfr. Regional logistics performance - La Regione Logistica Milanese (RLM) e l'Europa a confronto – Camera di Commercio di MI, MB e LO e LIUC –2018; Geografie della Regione Logistica Milanese - Fabrizio Dallari, Sergio Curi | Centro di Ricerca sulla Logistica – LIUC Università Cattaneo - 2019

[9] Ibidem

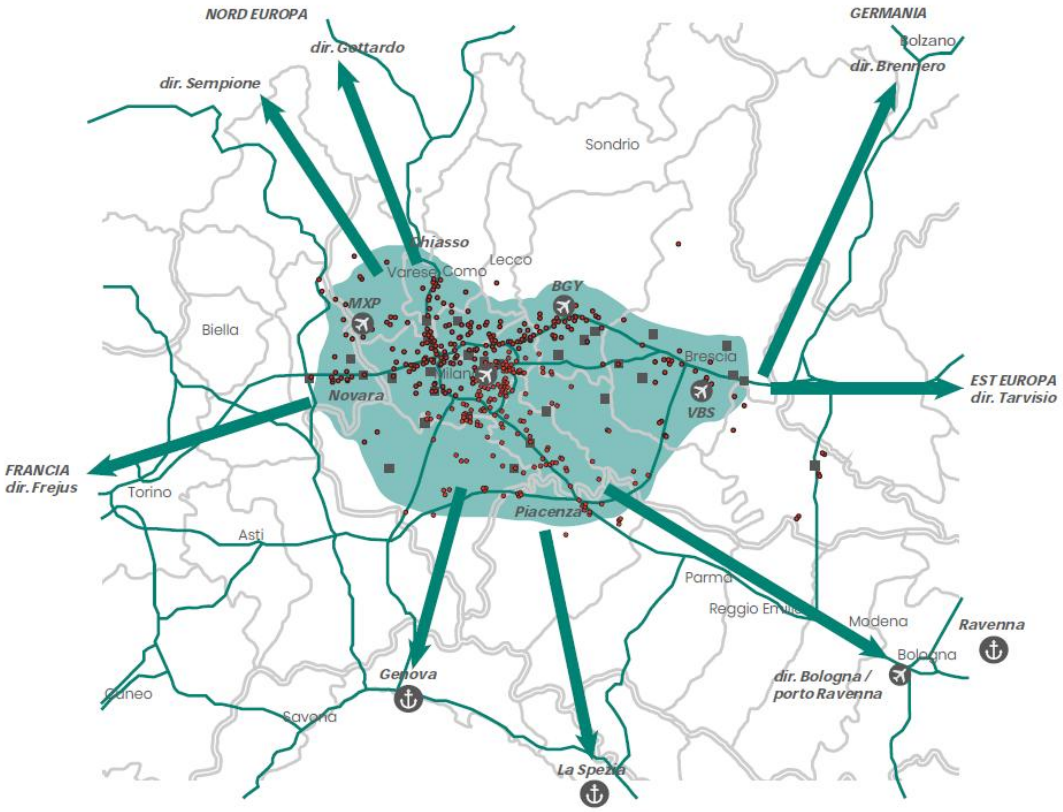
- la **linea Domodossola-Sesto Calende-Gallarate-Milano** che proviene dal valico del **Sempione** e confluisce nel nodo di Milano da Ovest;

Nei pressi della confluenza di queste due linee ferroviarie (Busto e Gallarate) sono insediati alcuni tra i principali **nodi intermodali dell'intera RLM** (Hupac e Ambrogio Trasporti, tra gli altri), direttamente connessi al gateway intercontinentale di **Malpensa**, che costituisce anche il principale aeroporto cargo italiano (collegato via ferro, per il tramite della linea FNM Saronno – Malpensa, anche con il centro intermodale di Sacconago – Busto Arsizio, oggetto di recenti interventi di ammodernamento e ampliamento).

Ne deriva che nell'**ATO del Sempione** trova collocazione il cuore di un **sistema intermodale per il trasporto delle merci di scala internazionale**.

Il ruolo di questo sistema intermodale aereo/ferro/gomma potrà ulteriormente elevarsi per effetto degli ulteriori interventi infrastrutturali già programmati, in corso di realizzazione o recentemente realizzati, quali:

- la **connessione ferroviaria** dell'**aeroporto di Malpensa con Gallarate** (che prevede anche l'interconnessione delle linee FS del Sempione con le linee FNM direttamente collegate all'**interporto di Novara**);
- il **quadruplicamento della tratta ferroviaria Gallarate – Milano**;
- il programmato **completamento della direttrice autostradale della Pedemontana verso Bergamo**.



- La RLM, i suoi confini e i suoi gateway

[Fonte: Regional logistics performance - La Regione Logistica Milanese (RLM) e l'Europa a confronto – Camera di Commercio di MI, MB e LO e LIUC –2018]

1.2 Gateway e terminal intermodali[10]

L'aeroporto di Malpensa è il principale aeroporto cargo italiano, continentale e intercontinentale, anche con funzioni di gateway (solo transito delle merci). In particolare, a partire dal 2010, l'attività cargo di Malpensa è cresciuta a un tasso medio annuo superiore al 4%, trainata sia dalle ottime performance del commercio estero italiano, sia dagli investimenti infrastrutturali e nel 2016 l'aeroporto è arrivato a movimentare il 54% del traffico merci nazionale, pari allora a 998mila tonnellate.

La struttura intermodale interna all'aeroporto (Cargo city) ha un'estensione di circa 600.000 mq in cui sono presenti:

- 20 piazzole per aeromobili "all cargo" e vie di rullaggio per un totale di 300.000 mq;
- magazzini per l'handling di merci aeree di circa 55.000 mq complessivi, dedicati alle operazioni di lavorazione di stoccaggio ed equipaggiati con impianti e attrezzature idonee a supportare la piena capacità di merci prevista.
- strutture a temperatura controllata per le merci deperibili (di origine animale o vegetale e per prodotti farmaceutici) situate all'interno dei magazzini ed aventi una superficie complessiva di oltre 4.500 mq, con annessi due centri di ispezione frontaliera per le merci in importazione, presidiati dalle autorità sanitarie di controllo;
- 2 strutture dedicate ai prodotti farmaceutici riconosciute da IATA con la certificazione CEIV-Pharma;
- un magazzino per corriere espresso di circa 15.000 mq, corredato da 2.000 mq di uffici e aree di stoccaggio per merci speciali;
- una zona uffici destinata agli operatori di 10.000 mq (Handling Agent, Compagnie Aeree, GSA e agenti doganali) e alle autorità di controllo (direzione Doganale di Malpensa, Ufficio veterinario, ufficio fitopatologico, sanità aerea ecc.).

Il Piano di sviluppo aeroportuale denominato Masterplan 2035 predisposto da ENAC[11] prevede un ampliamento interno al sedime delle infrastrutture cargo utili a rispondere all'incremento del traffico merci, in particolare, sono previsti[12]: magazzini cargo di seconda linea (interventi 4.07 e 4.10) per una superficie coperta complessiva coperta pari a 51.000 mq e 3 nuovi magazzini merci di prima linea (interventi 4.09, 4.11 e 4.13) per una superficie coperta complessiva pari a 19.800 mq. Il Masterplan assoggettato a VIA prevede, inoltre, 3 nuovi edifici di supporto alle attività cargo (interventi 2.23, 2.24 e 2.25) per una superficie coperta complessiva di 16.500 mq, 11 nuove piazzole di sosta con i relativi percorsi di rullaggio degli aeromobili

[10] I dati riportati in questo paragrafo originano dai Report in precedenza citati: Regional logistics performance - La Regione Logistica Milanese (RLM) e l'Europa a confronto – Camera di Commercio di MI, MB e LO e LIUC –2018

[11] La conferenza dei Servizi del 19/11/24 indetta da Ministero delle Infrastrutture (e che ha coinvolto in particolare il Ministero dell'Ambiente e dello Sviluppo Energetico, il Ministero della Cultura, insieme a tutti gli Enti di livello statale e territoriale, tra cui i comuni del CUV, interessati dal piano di sviluppo) ha approvato l'intesa Stato-Regione per la conformità urbanistica del Masterplan di Malpensa per il periodo 2019-2035 relativo alle sole opere interne al sedime.

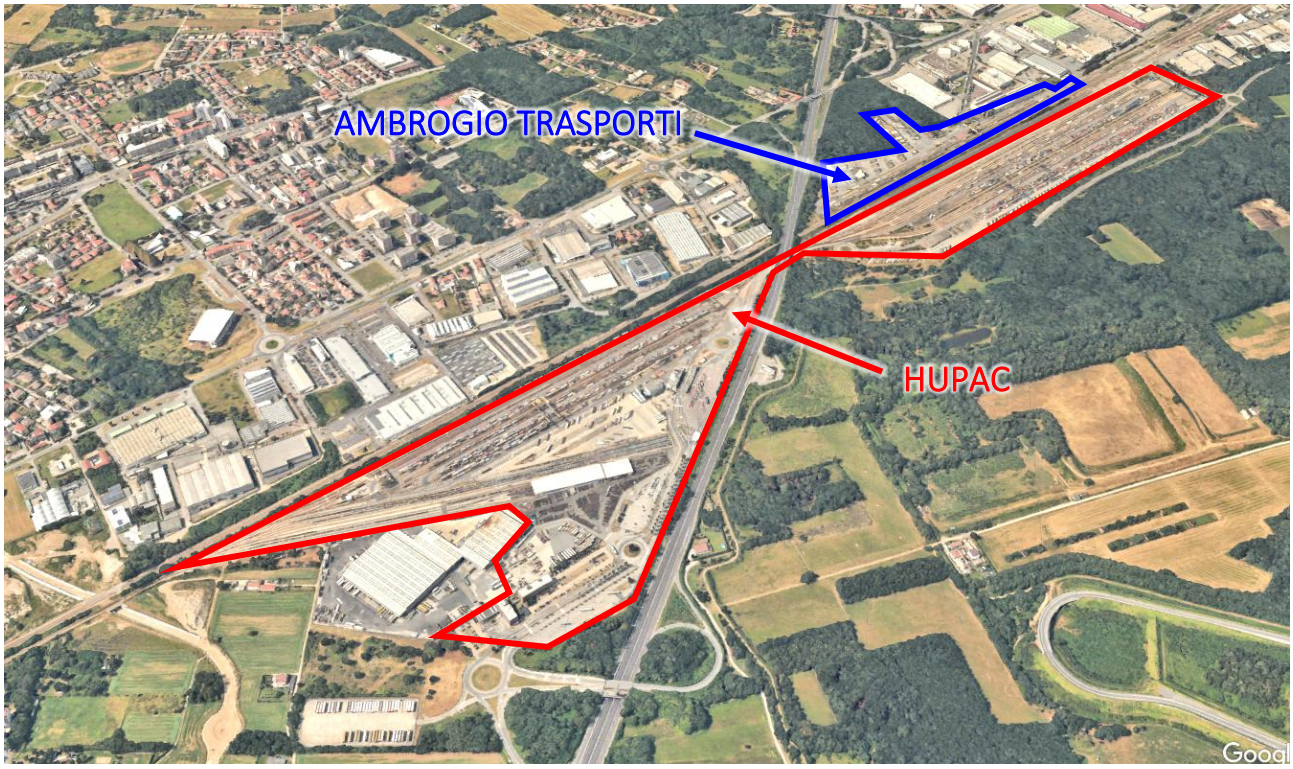
[12] I dati citati si riferiscono a quanto riporta nei documenti predisposti da Enac nell'ambito della procedura di VIA e successivamente riproposti nell'ambito dell'approvazione del Masterplan 2035

(interventi 3.01 e 3.02) con superficie complessiva di 240.000 mq, 3 nuovi magazzini cargo di prima linea (interventi 4.01, 4.02 e 4.03) con superficie coperta complessiva di 45.000 mq.

Le ipotesi di ampliamento esterne al sedime proposte dal Masterplan 2035 non sono state comprese tra gli interventi approvati in ragione della prescrizione del Decreto VIA n. 282 dell'8.06.2023 e l'eventuale riproposizione dovrà essere oggetto di nuove fasi di elaborazione e valutazione.

Nel territorio provinciale sono poi insediati tre dei 14 centri intermodali presenti nella RLM: il terminal di Busto Arsizio-Gallarate gestito dalla società svizzera **Hupac** (particolarmente importante per i servizi diretti verso la Germania e la Scandinavia), che ha una capacità di circa 455.000 UTI/ anno[13]; il terminal di **Busto Arsizio Gallarate** gestito da Ambrogio Trasporti che ha una capacità di circa 60.000 UTI/ anno[14]; il terminal *Malpensa Intermodale* di Sacconago/Busto Arsizio gestito da ***Malpensa Distripark,*** società di proprietà di Ferrovie Nord, che ha una potenzialità di gestione di **6 treni/giorno** provenienti da est (Busto/Seregno) e **10 treni/giorno** provenienti da ovest (Novara)[15].

Nell'insieme questa ossatura intermodale è connessa, oltre che con il gateway aeroportuale, anche con il sistema ferroviario di collegamento con l'Europa e la Svizzera descritto nel relativo capitolo.



Terminal Hupac e Ambrogio Trasporti – individuazione su Google Earth ®

[13] ibidem
[14] ibidem
[15] https://www.malpensaintermodale.it/terminal/



Terminal Malpensa Intermodale nella configurazione di progetto - Sacconago/Busto Arsizio

1.3 Caratteristiche strutturali ed economiche delle aziende operanti nel comparto della logistica relative al trasporto merci, magazzinaggio e servizi connessi

L'analisi delle caratteristiche[16] delle attività del comparto della logistica (trasporto merci, magazzinaggio e servizi connessi) svolte in provincia di Varese consente di identificare il "posizionamento relativo" della provincia di Varese nel più ampio contesto della regione Lombardia (e nel contesto allargato alla c.d. "Regione Logistica Milanese - RLM" citata nei paragrafi precedenti).

Vista la complessità che caratterizza il comparto oggetto di osservazione (considerando la pluralità delle attività che compongono la catena del valore del comparto logistico), si è deciso di adottare una "prospettiva ampia" nelle analisi fornendo in primis una fotografia del comparto della logistica (considerando i codici ATECO così come definiti in precedenza) in Lombardia. Successivamente l'analisi è stata ampliata alle province di Novara e Piacenza (aprendo quindi una "breve parentesi" sulla RLM) per poi focalizzarsi sulla provincia di Varese, focus principale.

Osservando le tabelle 1 e 2 è possibile notare come le attività del comparto della logistica appaiano concentrate prevalentemente nella provincia di Milano; circa il 50% delle attività hanno sede legale nel

[16] Le analisi del presente paragrafo e del successivo sono state elaborate dal Gruppo di Lavoro dell'Università degli studi dell'Insubria con lo scopo di restituire una fotografia aggiornata delle attività svolte nel comparto della logistica in termini di struttura (numerosità aziende) e di caratteristiche economiche (fatturato). L'analisi considera tutte le società di capitali con sede legale in Lombardia attive al 2022 (ultimo anno di bilancio disponibile). Il database di riferimento origina da una estrazione effettuata dalla banca dati AIDA (Analisi informatizzata delle Aziende Italiane – Bureau va Dijk S.p. A.), che fornisce informazioni anagrafiche e finanziare dettagliate sulle società di capitale italiane. Le attività considerate sono quelle relativi ai codici ATECO indicati nel primo paragrafo del presente Approfondimento tematico,

La selezione effettuata consente un confronto con le analisi condotte nell'approfondimento tematico relativo all'analisi socio-economica della provincia elaborato dal Gruppo di Lavoro dell'Università degli studi dell'Insubria e riportate anche nel successivo paragrafo (peso e distribuzione in termini occupazionali delle attività legate alla logistica).

capoluogo della regione. Seguono le province di Bergamo, Brescia, Monza Brianza, Varese e Como. Gli insediamenti logistici e di trasporto merci localizzati intorno a Milano, e nella parte centro orientale della regione lombarda (includendo le province di Bergamo, Brescia e Monza Brianza), sono particolarmente consistenti in termini di numerosità (circa il 70/80% delle attività relative ai codici ATECO considerati sono, infatti, localizzate in queste province lombarde. Inoltre, una certa concentrazione di attività si registra anche nell'area a sud di Milano (nelle province di Mantova, Cremona, Lodi e Pavia).

Per quanto riguarda la distribuzione per tipologia di attività, oltre il 50% delle attività è rappresentato da imprese attive nel comparto del trasporto delle merci su strada (ATECO 49.41), circa il 40% è rappresentato da attività relative al magazzinaggio (con forte concentrazione nel comparto relativo alle attività di supporto ai trasporti, ATECO 52.2). La parte restante è suddivisa nelle attività relative ai rimanenti codici ATECO.

Dall'analisi puntuale delle Tabelle 1 e 2 (numerosità delle aziende) emerge chiaramente come le imprese di micro dimensioni[17] rappresentino – in termini numerici - la maggior parte delle società di capitale insediate nel territorio lombardo (69% del totale). Tuttavia, estendendo l'analisi alle caratteristiche economiche del comparto della logistica (Cfr. Tabelle 3 e 4) appare evidente il contributo marginale delle imprese di micro dimensioni sul fatturato complessivamente generato in Regione Lombardia. Pur rappresentando la maggior parte delle società di capitali con sede legale in Lombardia, le imprese di micro dimensioni esprimono infatti solo il 4% del fatturato complessivamente generato dalla totalità dei settori ATECO considerati.

	REGIONE LOMBARDIA													
Aziende di tutte le dimensioni	**Bergamo**	**Brescia**	**Como**	**Cremona**	**Lecco**	**Lodi**	**Mantova**	**Milano**	**Monza e Brianza**	**Pavia**	**Sondrio**	**Varese**	**Totale per ATECO**	**% (Totale Ateco)**
49 Trasporto merci, di cui:	418	385	208	67	84	49	102	1084	205	113	89	183	2987	58,80%
49.2 Trasporto ferroviario di merci	0	1	0	1	0	0	0	5	1	0	0	0	8	0,16%
49.41 Trasporto di merci su strada	354	343	191	65	75	43	98	931	182	104	66	160	2612	51,42%
51.2 Trasporto aereo di merci e trasporto spaziale	0	3	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	7	0,14%
52 Magazzinaggio di cui:	138	126	89	30	19	18	32	1244	143	27	7	117	1990	39,17%
52.1 Magazzinaggio e custodia	15	12	7	7	2	5	7	107	21	7	1	12	203	4,00%
52.2 Attività di supporto ai trasporti	123	114	82	23	17	13	25	1134	122	20	6	104	1783	35,10%
52.21 Attività dei servizi connessi ai trasporti terrestri	28	18	11	6	2	3	4	274	18	4	2	22	392	7,72%
52.24 Movimentazione merci	11	14	3	6	1	4	7	92	13	3	0	3	157	3,09%
52.29 Altre attività di supporto connesse ai trasporti	75	67	62	11	10	6	14	710	87	13	3	64	1122	22,09%
53.2 Servizi postali e attività di corriere	8	6	1	1	0	0	2	67	5	2	1	3	96	1,89%
TOTALE per provincia (considerando ATECO 49-51.2-52-53.2)	564	520	298	98	103	67	136	2397	353	142	99	303	5080	100,00%
% (Totale regione Lombardia)	11,10%	10,24%	5,87%	1,93%	2,03%	1,32%	2,68%	47,19%	6,95%	2,80%	1,95%	5,96%	100,00%	

Tabella. n. 1 – Numerosità aziende del comparto logistico in regione Lombardia (2022)

[Fonte: elaborazioni Gruppo di Lavoro Università degli studi dell'Insubria su dati AIDA]

[17] Coerentemente con la definizione fornita dalla Raccomandazione 2003/361 della Commissione Europea, ai fini della presente analisi, le imprese di "micro" dimensioni sono quelle con fatturato inferiore a 2 milioni di euro.

	REGIONE LOMBARDIA													
Aziende con fatturato >2 Mio euro	**Bergamo**	**Brescia**	**Como**	**Cremona**	**Lecco**	**Lodi**	**Mantova**	**Milano**	**Monza e Brianza**	**Pavia**	**Sondrio**	**Varese**	**Totale per ATECO**	**% (Totale Ateco)**
49 Trasporto merci, di cui:	149	119	40	15	28	14	30	293	48	27	26	46	835	53,35%
49.2 Trasporto ferroviario di merci	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	6	0,38%
49.41 Trasporto di merci su strada	136	113	38	15	26	12	29	248	44	27	18	41	747	47,73%
51.2 Trasporto aereo di merci e trasporto spaziale	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	6	0,38%
52 Magazzinaggio di cui:	49	44	35	13	7	4	10	457	41	9	0	35	704	44,98%
52.1 Magazzinaggio e custodia	3	6	3	4	0	1	2	41	6	2	0	4	72	4,60%
52.2 Attività di supporto ai trasporti	46	38	32	9	7	3	8	415	35	7	0	31	631	40,32%
52.21 Attività dei servizi connessi ai trasporti terrestri	2	3	1	3	0	0	2	23	3	1	0	3	41	2,62%
52.24 Movimentazione merci	1	3	1	1	0	0	1	30	2	0	0	1	40	2,56%
52.29 Altre attività di supporto connesse ai trasporti	38	27	29	5	6	3	5	335	28	6	0	21	503	32,14%
53.2 Servizi postali e attività di corriere	0	1	0	0	0	0	1	16	1	0	1	0	20	1,28%
TOTALE per provincia (considerando ATECO 49-51.2-52-53.2)	198	166	75	28	35	18	41	768	90	36	29	81	1565	100,00%
% (Totale regione Lombardia)	12,65%	10,61%	4,79%	1,79%	2,24%	1,15%	2,62%	49,07%	5,75%	2,30%	1,85%	5,18%	100,00%	

Tabella. n. 2 – Numerosità aziende del comparto logistico in regione Lombardia (con fatturato superiore a 2 Mio euro) (2022)

[Fonte: elaborazioni Gruppo di Lavoro Università degli studi dell'Insubria su dati AIDA]

	REGIONE LOMBARDIA													
Aziende di tutte le dimensioni	**Bergamo**	**Brescia**	**Como**	**Cremona**	**Lecco**	**Lodi**	**Mantova**	**Milano**	**Monza e Brianza**	**Pavia**	**Sondrio**	**Varese**	**Totale per ATECO**	**% (Totale Ateco)**
49 Trasporto merci, di cui:	1.856.958,19	1.156.741,79	387.699,79	179.357,52	218.518,10	294.396,99	515.451,56	12.656.080,03	807.646,13	195.557,17	245.451,10	372.726,10	18.886.584,46	38,98%
49.2 Trasporto ferroviario di merci	-	1.302,21	-	-	-	-	-	230.984,85	34.219,27	-	-	-	266.506,32	0,55%
49.41 Trasporto di merci su strada	1.732.848,00	1.060.839,12	340.969,82	178.793,68	200.093,81	264.035,96	487.573,80	6.198.800,14	755.119,28	191.135,58	181.024,02	313.818,67	11.905.051,89	24,57%
51.2 Trasporto aereo di merci e trasporto spaziale	-	578.463,07	-	-	-	-	-	86.685,83	-	-	31.754,77	-	696.903,66	1,44%
52 Magazzinaggio di cui:	1.075.935,63	420.418,26	359.605,68	309.571,04	113.727,63	45.749,29	113.642,18	22.737.434,13	567.786,33	128.184,70	4.384,12	699.555,92	26.575.994,90	54,85%
52.1 Magazzinaggio e custodia	13.485,01	35.079,92	12.736,23	90.012,67	709,81	4.482,62	9.162,67	1.331.697,95	100.126,09	11.525,99	70,00	66.376,66	1.675.465,62	3,46%
52.2 Attività di supporto ai trasporti	1.062.450,62	385.338,34	346.869,45	219.558,36	113.017,83	41.266,66	104.479,51	21.400.731,83	467.660,24	116.658,72	4.314,12	632.958,53	24.895.304,20	51,38%
52.21 Attività dei servizi connessi ai trasporti terrestri	25.046,37	72.123,09	13.723,99	18.080,28	1.662,29	2.011,40	66.783,29	1.046.128,62	14.326,55	5.168,45	284,84	82.351,32	1.347.690,49	2,78%
52.24 Movimentazione merci	14.062,39	29.505,99	6.383,24	8.329,81	1.034,60	779,18	5.345,48	333.831,52	29.781,89	680,93	0,00	12.993,37	442.728,40	0,91%
52.29 Altre attività di supporto connesse ai trasporti	836.409,49	257.340,39	321.341,40	193.148,27	106.579,79	38.476,08	32.350,73	17.812.448,62	413.900,12	110.809,34	3.070,27	321.578,08	20.447.452,58	42,20%
53.2 Servizi postali e attività di corriere	5.715,41	7.463,67	216,72	644,74	0,00	0,00	3.023,06	2.238.616,14	30.251,42	1.433,49	4.709,26	1.509,92	2.293.583,83	4,73%
TOTALE per provincia (considerando ATECO 49-51.2-52-53.2)	2.938.609,22	2.163.086,78	747.522,19	489.573,29	332.245,74	340.146,27	632.116,80	37.718.816,13	1.405.683,88	325.175,36	286.299,24	1.073.791,93	48.453.066,85	100,00%
% (Totale regione Lombardia)	6,06%	4,46%	1,54%	1,01%	0,69%	0,70%	1,30%	77,85%	2,90%	0,67%	0,59%	2,22%	100,00%	

Tabella. n. 3 – Fatturato relativo alle attività del comparto della logistica in regione Lombardia (2022). Nota: fatturato in migliaia di euro - [Fonte: elaborazioni Gruppo di Lavoro Università degli studi dell'Insubria su dati AIDA]

	REGIONE LOMBARDIA													
Aziende con fatturato >2 Mio euro	**Bergamo**	**Brescia**	**Como**	**Cremona**	**Lecco**	**Lodi**	**Mantova**	**Milano**	**Monza e Brianza**	**Pavia**	**Sondrio**	**Varese**	**Totale per ATECO**	**% (Totale Ateco)**
49 Trasporto merci, di cui:	1.671.238,10	975.066,65	291.790,55	145.764,68	178.983,91	271.325,70	470.343,73	12.209.276,19	702.699,99	147.771,46	204.783,87	280.613,73	17.549.658,55	37,80%
49.2 Trasporto ferroviario di merci	-	-	-	-	-	-	-	230.984,85	34.219,27	-	-	-	265.204,11	0,57%
49.41 Trasporto di merci su strada	1.578.554,93	901.396,13	249.863,25	145.764,68	166.042,25	244.239,28	443.688,89	5.802.530,45	661.908,96	147.771,46	148.461,81	231.534,46	10.721.756,55	23,10%
51.2 Trasporto aereo di merci e trasporto spaziale	-	577.071,57	-	-	-	-	-	86.685,83	-	-	31.754,77	-	695.512,17	1,50%
52 Magazzinaggio di cui:	1.023.055,38	382.669,10	328.499,87	299.898,44	106.589,87	39.250,57	103.159,07	22.345.609,23	520.452,86	122.534,38	0,00	654.348,91	25.926.067,68	55,85%
52.1 Magazzinaggio e custodia	7.055,86	32.988,92	10.803,52	88.017,52	0,00	3.027,46	5.053,13	1.301.765,66	91.789,00	8.936,01	0,00	64.010,96	1.613.448,03	3,48%
52.2 Attività di supporto ai trasporti	1.015.999,52	349.680,18	317.696,35	211.880,92	106.589,87	36.223,11	98.105,94	21.040.883,02	428.663,86	113.598,37	0,00	590.337,95	24.309.659,10	52,36%
52.21 Attività dei servizi connessi ai trasporti terrestri	12.772,30	64.233,73	8.701,34	18.057,83	0,00	0,00	66.663,60	953.359,03	10.643,45	4.559,07	0,00	71.919,46	1.210.909,81	2,61%
52.24 Movimentazione merci	6.516,28	23.466,48	5.430,63	2.304,50	0,00	0,00	2.765,93	304.747,29	24.370,97	0,00	0,00	12.645,80	382.247,87	0,82%
52.29 Altre attività di supporto connesse ai trasporti	809.873,74	237.880,99	300.596,18	191.518,59	104.047,28	36.223,11	28.676,42	17.586.421,32	384.213,05	109.039,30	0,00	293.786,27	20.082.276,24	43,26%
53.2 Servizi postali e attività di corriere	0,00	5.781,05	0,00	0,00	0,00	0,00	2.989,02	2.211.650,02	27.864,12	0,00	4.709,26	0,00	2.252.993,48	4,85%
TOTALE per provincia (considerando ATECO 49-51.2-52-53.2)	2.694.293,48	1.940.588,37	620.290,42	445.663,12	285.573,78	310.576,27	576.491,82	36.853.221,26	1.251.016,97	270.305,84	241.247,89	934.962,64	46.424.231,87	100,00%
% (Totale regione Lombardia)	5,80%	4,18%	1,34%	0,96%	0,62%	0,67%	1,24%	79,38%	2,69%	0,58%	0,52%	2,01%	100,00%	

Tabella. n. 4 – Fatturato relativo alle attività del comparto della logistica in regione Lombardia (con fatturato superiore a 2 Mio euro) (2022). Nota: fatturato in migliaia di euro - [Fonte: elaborazioni Gruppo di Lavoro Università degli studi dell'Insubria su dati AIDA]

Limitando quindi l'analisi alle sole imprese con fatturato superiore a 2 milioni di euro, dei 46 miliardi di fatturato derivato dalle attività di logistica/magazzinaggio e trasporto (tabella 4), l'80% circa (36,8 mld euro) è realizzato nella Città Metropolitana di Milano (ove molte imprese/gruppi del comparto stabiliscono la propria sede legale). Seguono (con notevole distacco) le province di Bergamo (2,7 mld euro, circa il 6% del

fatturato complessivamente generato in Regione Lombardia), Brescia (1,9 mld euro, circa il 4%), Monza Brianza (1,2 mld euro, circa il 3%), Varese (1 mld euro, circa il 2%), Como (620 milioni, circa l'1%).

Per quanto riguarda la distribuzione del fatturato per tipologia di attività è possibile notare come, a livello regionale, oltre il 50% del fatturato venga generato dalle attività di Magazzinaggio (ATECO 52; con particolare riguardo alle "Attività di supporto ai trasporti" - ATECO 52.2). Le attività relative al trasporto merci (ATECO 49) generano il 38% del fatturato complessivo, con una forte concentrazione delle stesse nel comparto del trasporto merci su strada (ATECO 49.41).

Estendendo l'analisi alle province di confine della RLM (Novara e Piacenza) è possibile notare la limitata incidenza delle stesse sul totale della RLM (sia in termini di numerosità di aziende, Tabella 5, sia in termini di fatturato generato, Tabella 6). In termini di numerosità di aziende (Tabella 5) la provincia di Novara esprime il 2,5% delle aziende del comparto logistico della RLM (cui corrisponde meno dell'1% del fatturato complessivamente generato nella RLM), mentre la provincia di Piacenza pur esprimendo una percentuale maggiore di imprese con sede legale nel territorio di riferimento (3,4%), genera solo l'1,4% del fatturato complessivamente generato.

	RLM															
Aziende con fatturato >2 Mio euro	**Bergamo**	**Brescia**	**Como**	**Cremona**	**Lecco**	**Lodi**	**Mantova**	**Milano**	**Monza e Brianza**	**Novara (Piemonte)**	**Pavia**	**Piacenza (Emilia Romagna)**	**Sondrio**	**Varese**	**Totale per ATECO**	**% (Totale Ateco)**
49 Trasporto merci, di cui:	149	119	40	15	28	14	30	293	48	29	27	38	26	46	902	54,21%
49.2 Trasporto ferroviario di merci	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	6	0,36%
49.41 Trasporto di merci su strada	136	113	38	15	26	12	29	248	44	24	27	37	18	41	808	48,56%
51.2 Trasporto aereo di merci e trasporto spaziale	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	6	0,36%
52 Magazzinaggio di cui:	49	44	35	13	7	4	10	457	41	13	9	19	0	35	736	44,23%
52.1 Magazzinaggio e custodia	3	6	3	4	0	1	2	41	6	2	2	4	0	4	78	4,69%
52.2 Attività di supporto ai trasporti	46	38	32	9	7	3	8	415	35	11	7	15	0	31	657	39,48%
52.21 Attività dei servizi connessi ai trasporti terrestri	2	3	1	3	0	0	2	23	3	1	1	5	0	3	47	2,82%
52.24 Movimentazione merci	1	3	1	1	0	0	1	30	2	2	0	2	0	1	44	2,64%
52.29 Altre attività di supporto connesse ai trasporti	38	27	29	5	6	3	5	335	28	8	6	8	0	21	519	31,19%
53.2 Servizi postali e attività di corriere	0	1	0	0	0	0	1	16	1	0	0	0	1	0	20	1,20%
TOTALE per provincia (considerando ATECO 49-51.2-52-53.2)	198	166	75	28	35	18	41	768	90	42	36	57	29	81	1664	100,00%
% (Totale RLM)	11,90%	9,98%	4,51%	1,68%	2,10%	1,08%	2,46%	46,15%	5,41%	2,52%	2,16%	3,43%	1,74%	4,87%	100,00%	

Tabella. n. 5 – Numerosità aziende del comparto logistico nella RLM (con fatturato superiore a 2 Mio euro) (2022)

[Fonte: elaborazioni Gruppo di Lavoro Università degli studi dell'Insubria su dati AIDA]

	RLM															
Aziende con fatturato >2 Mio euro	**Bergamo**	**Brescia**	**Como**	**Cremona**	**Lecco**	**Lodi**	**Mantova**	**Milano**	**Monza e Brianza**	**Novara (Piemonte)**	**Pavia**	**Piacenza (Emilia Romagna)**	**Sondrio**	**Varese**	**Totale per ATECO**	**% (Totale Ateco)**
49 Trasporto merci, di cui:	1.671.238,10	975.066,65	291.790,55	145.764,68	178.983,91	271.325,70	470.343,73	12.209.276,19	702.699,99	250.849,52	147.771,46	315.307,28	204.783,87	280.613,73	18.115.815,35	38,15%
49.2 Trasporto ferroviario di merci	-	-	-	-	-	-	-	230.984,85	34.219,27	-	-	-	-	-	265.204,11	0,56%
49.41 Trasporto di merci su strada	1.578.554,93	901.396,13	249.863,25	145.764,68	166.042,25	244.239,28	443.688,89	5.802.530,45	661.908,96	219.315,73	147.771,46	312.398,89	148.461,81	231.534,46	11.253.471,17	23,70%
51.2 Trasporto aereo di merci e trasporto spaziale	-	577.071,57	-	-	-	-	-	86.685,83	-	-	-	-	31.754,77	-	695.512,17	1,46%
52 Magazzinaggio di cui:	1.023.055,38	382.669,10	328.499,87	299.898,44	106.589,87	39.250,57	103.159,07	22.345.609,23	520.452,86	123.384,67	122.534,38	372.524,56	0,00	654.348,91	26.421.976,90	55,64%
52.1 Magazzinaggio e custodia	7.055,86	32.988,92	10.803,52	88.017,52	0,00	3.027,46	5.053,13	1.301.765,66	91.789,00	22.233,27	8.936,01	22.343,56	0,00	64.010,96	1.658.024,86	3,49%
52.2 Attività di supporto ai trasporti	1.015.999,52	349.680,18	317.696,35	211.880,92	106.589,87	36.223,11	98.105,94	21.040.883,02	428.663,86	101.151,40	113.598,37	350.181,00	0,00	590.337,95	24.760.991,49	52,14%
52.21 Attività dei servizi connessi ai trasporti terrestri	12.772,30	64.233,73	8.701,34	18.057,83	0,00	0,00	66.663,60	953.359,03	10.643,45	4.306,69	4.559,07	73.100,36	0,00	71.919,46	1.288.316,86	2,71%
52.24 Movimentazione merci	6.516,28	23.466,48	5.430,63	2.304,50	0,00	0,00	2.765,93	304.747,29	24.370,97	15.250,25	0,00	12.536,93	0,00	12.645,80	410.035,05	0,86%
52.29 Altre attività di supporto connesse ai trasporti	809.873,74	237.880,99	300.596,18	191.518,59	104.047,28	36.223,11	28.676,42	17.586.421,32	384.213,05	81.594,45	109.039,30	264.543,72	0,00	293.786,27	20.428.414,41	43,02%
53.2 Servizi postali e attività di corriere	0,00	5.781,05	0,00	0,00	0,00	0,00	2.989,02	2.211.650,02	27.864,12	0,00	0,00	0,00	4.709,26	0,00	2.252.993,48	4,74%
TOTALE per provincia (considerando ATECO 49-51.2-52-53.2)	2.694.293,48	1.940.588,37	620.290,42	445.663,12	285.573,78	310.576,27	576.491,82	36.853.221,26	1.251.016,97	374.234,19	270.305,84	687.831,84	241.247,89	934.962,64	47.486.297,89	100,00%
% (Totale RLM)	5,67%	4,09%	1,31%	0,94%	0,60%	0,65%	1,21%	77,61%	2,63%	0,79%	0,57%	1,45%	0,51%	1,97%	100,00%	

Tabella. n. 6 – Fatturato relativo alle attività del comparto della logistica nella RLM (con fatturato superiore a 2 Mio euro) (2022).

Nota: fatturato in migliaia di euro - [Fonte: elaborazioni Gruppo di Lavoro Università degli studi dell'Insubria su dati AIDA]

I dati contenuti nelle tabelle sopra riportate, e pocanzi descritti, sembrano indicare un limitato apporto delle due province limitrofe alla Lombardia ed incluse nella RLM. Tuttavia, la significatività delle stesse, e l'importanza del legame (in termini di relazioni di scambio) con le attività condotte dalle aziende con sede legale in Regione Lombardia potrebbe emergere con analisi di maggior dettaglio quali, ad esempio, analisi di

filiera (che per la complessità che le caratterizzano - in termini di raccolta di informazioni qualitative ai fini della ricostruzione delle filiere stesse - non possono essere incluse nel presente approfondimento).

Focalizzando l'analisi sull'evoluzione del comparto della logistica in Lombardia, è possibile notare come nell'ultimo quinquennio (2018-2022) sia notevolmente aumentato il numero delle aziende attive nel comparto della logistica, +40% (Tabella 7). Questo trend è confermato dalla crescita del fatturato, +12% (CAGR 2018-2022; Tabella 8) nel quinquennio considerato. I dati confermano in particolare un "consolidamento" del posizionamento dei comparti identificati in precedenza come "rilevanti", ovvero quelli del trasporto delle merci su strada (ATECO 49.41), e delle attività di magazzinaggio (ATECO 52) sia in termini di numerosità di aziende sia in termini di crescita di fatturato. In particolare, considerando il fatturato generato dalle singole province (Tabella 8), quelle che mostrano i tassi di crescita più elevati sono le province di Monza Brianza (+15,5%), Pavia (+15%), Brescia (+14%). Seguite da Milano (+12%), Como (+12%), Varese (+10%), Cremona (+10%) e Bergamo (+ 9,6%). Rileva tuttavia sottolineare il peso relativo di ciascuna provincia sul fatturato complessivamente generato nell'intera regione. Occorre inoltre considerare che il tasso di crescita non tiene conto delle differenti performance delle aziende considerate in ciascuna provincia e in ciascun codice ATECO. Tale dato potrebbe infatti essere riconducibile ad imprese eccellenti che negli anni considerati potrebbero aver "over-performato" rispetto alla media del comparto.

	RLM														
Variazione numero aziende con fatturato >2 Mio euro (Δ% 2018-2022)	**Bergamo**	**Brescia**	**Como**	**Cremona**	**Lecco**	**Lodi**	**Mantova**	**Milano**	**Monza e Brianza**	**Novara (Piemonte)**	**Pavia**	**Piacenza (Emilia Romagna)**	**Sondrio**	**Varese**	**Totale per ATECO** (considerando tutte le province)
49 Trasporto merci, di cui:	34,23%	46,91%	42,86%	36,36%	27,27%	0,00%	20,00%	45,77%	41,18%	31,82%	50,00%	22,58%	44,44%	39,39%	38,98%
49.2 Trasporto ferroviario di merci	-	-	-	-	-	-	-	25,00%	0,00%	-	-	-	-	-	20,00%
49.41 Trasporto di merci su strada	38,78%	46,75%	46,15%	36,36%	30,00%	20,00%	20,83%	55,00%	37,50%	41,18%	50,00%	23,33%	63,64%	41,38%	43,52%
51.2 Trasporto aereo di merci e trasporto spaziale	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	0	-	50,00%
52 Magazzinaggio di cui:	53,13%	41,94%	40,00%	18,18%	0,00%	100,00%	42,86%	42,81%	51,85%	30,00%	80,00%	58,33%	-	29,63%	42,64%
52.1 Magazzinaggio e custodia	200,00%	50,00%	50,00%	0,00%	-	-	100,00%	36,67%	0,00%	0,00%	0,00%	33,33%	-	0,00%	32,20%
52.2 Attività di supporto ai trasporti	48,39%	40,74%	39,13%	28,57%	0,00%	50,00%	33,33%	44,10%	66,67%	37,50%	133,33%	66,67%	-	34,78%	44,40%
52.21 Attività dei servizi connessi ai trasporti terrestri	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	-	-	0,00%	9,52%	0,00%	0,00%	0,00%	66,67%	-	0,00%	9,30%
52.24 Movimentazione merci	0,00%	200,00%	-50,00%	-	-	-	-	172,73%	-	-	-	-	-	0,00%	175,00%
52.29 Altre attività di supporto connesse ai trasporti	65,22%	28,57%	52,63%	25,00%	0,00%	50,00%	25,00%	44,40%	64,71%	14,29%	200,00%	33,33%	-	50,00%	45,38%
53.2 Servizi postali e attività di corriere	-	0,00%	-	-	-	-	0,00%	45,45%	0,00%	-	-	-	0,00%	-	33,33%
TOTALE per provincia (considerando ATECO 49-51.2-52-53.2)	38,46%	45,61%	41,51%	27,27%	20,69%	12,50%	24,24%	44,09%	45,16%	31,25%	56,52%	32,56%	38,10%	35,00%	40,54%

Tabella. n. 7 - Evoluzione nell'ultimo quinquennio (2018-2022) del numero di aziende (con fatturato superiore a 2 Mio euro) attive nel comparto della logistica in Regione Lombardia e nelle adiacenti province di Novara e Piacenza.

[Fonte: elaborazioni Gruppo di Lavoro Università degli studi dell'Insubria su dati AIDA]

	RLM														
Aziende con fatturato >2 Mio euro	**Bergamo**	**Brescia**	**Como**	**Cremona**	**Lecco**	**Lodi**	**Mantova**	**Milano**	**Monza e Brianza**	**Novara (Piemonte)**	**Pavia**	**Piacenza (Emilia Romagna)**	**Sondrio**	**Varese**	**Totale per ATECO** (considerando tutte le province)
49 Trasporto merci, di cui:	11,01%	12,28%	8,99%	7,39%	6,61%	4,61%	3,93%	7,33%	11,83%	11,91%	14,99%	8,53%	6,33%	11,92%	8,12%
49.2 Trasporto ferroviario di merci	-	-	-	-	-	-	-	5,25%	8,82%	-	-	-	-	-	5,67%
49.41 Trasporto di merci su strada	11,57%	12,86%	11,06%	7,39%	6,89%	5,97%	4,12%	12,70%	11,87%	15,42%	14,99%	8,57%	7,29%	12,07%	11,59%
51.2 Trasporto aereo di merci e trasporto spaziale	-	23,78%	-	-	-	-	-	13,73%	-	-	-	-	12,24%	-	21,65%
52 Magazzinaggio di cui:	7,53%	9,02%	16,09%	11,63%	12,66%	21,08%	5,73%	15,72%	21,04%	16,23%	15,29%	17,59%	-	9,76%	15,08%
52.1 Magazzinaggio e custodia	27,28%	19,29%	14,00%	11,33%	-	-	21,45%	6,82%	9,28%	12,34%	11,50%	13,20%	-	4,05%	7,60%
52.2 Attività di supporto ai trasporti	7,44%	8,26%	16,16%	11,76%	12,66%	18,68%	5,16%	16,42%	24,55%	17,18%	15,62%	17,90%	-	10,48%	15,69%
52.21 Attività dei servizi connessi ai trasporti terrestri	-0,09%	1,86%	0,32%	-0,79%	-	-	0,14%	4,70%	2,26%	1,60%	19,63%	6,37%	-	10,94%	4,51%
52.24 Movimentazione merci	20,14%	20,57%	-11,13%	-	-	-	-	25,96%	-	-	-	-	-	36,68%	29,10%
52.29 Altre attività di supporto connesse ai trasporti	8,73%	7,55%	18,06%	13,07%	12,96%	18,68%	19,78%	17,77%	23,42%	13,25%	15,47%	20,82%	-	19,72%	17,24%
53.2 Servizi postali e attività di corriere	-	11,18%	-	-	-	-	6,53%	9,04%	27,61%	-	-	-	12,89%	-	9,21%
TOTALE per provincia (considerando ATECO 49-51.2-52-53.2)	9,63%	14,38%	12,47%	10,16%	8,68%	6,13%	4,25%	12,17%	15,52%	13,25%	15,13%	12,99%	7,14%	10,39%	11,96%

Tabella. n. 8 – Evoluzione nell'ultimo quinquennio (2018-2022) del fatturato prodotto dalle aziende (con fatturato superiore a 2 Mio euro) attive nel comparto della logistica in Regione Lombardia e nelle province di Novara e Piacenza.

Nota: fatturato in migliaia di euro – [Fonte: elaborazioni Gruppo di Lavoro Università degli studi dell'Insubria su dati AIDA]

Focalizzando l'analisi sulla provincia di Varese, è possibile rilevare come questa in termini di numerosità aziende rappresenti circa il 5% del totale imprese con sede legale in Regione Lombardia (Tabella 1) e nella RLM (Tabella 5), generando un fatturato pari al 2% del fatturato complessivamente generato a livello regionale (Tabella 4) e nella RLM (Tabella 6). Occorre tuttavia sottolineare come i dati considerati riguardino le sole imprese con sede legale in provincia di Varese. È noto che altre aziende svolgano buona parte delle loro attività in provincia, tuttavia, avendo sede legale in altri capoluoghi (o in altra regione), non è possibile considerarli nelle analisi contenute in queste pagine. Ne rappresentano un esempio Ambrogio Trasporti (ATECO 49.41) che ha una importante sede operativa a Busto Arsizio (ma ha sede legale in Piemonte) o SEA (e quindi l'intera gestione dell'aeroporto di Malpensa) che ha sede legale in provincia di Milano.

La tabella 9 riassume le caratteristiche strutturali ed economiche delle attività del comparto della logistica in provincia di Varese nell'ultimo anno per cui sono disponibili le rilevazioni (2022). Come in precedenza sottolineato è possibile considerare le sole imprese con sede legale in provincia di Varese. Dalla tabella emerge chiaramente come i comparti più rilevanti (sia in termini di numerosità che di fatturato generato) siano quello relativo al trasporto di merci su strada (ATECO 49.41), e le sottocategorie del comparto relativo al magazzinaggio (ATECO 52.1) e delle altre attività di supporto connesse ai trasporti (52.29).

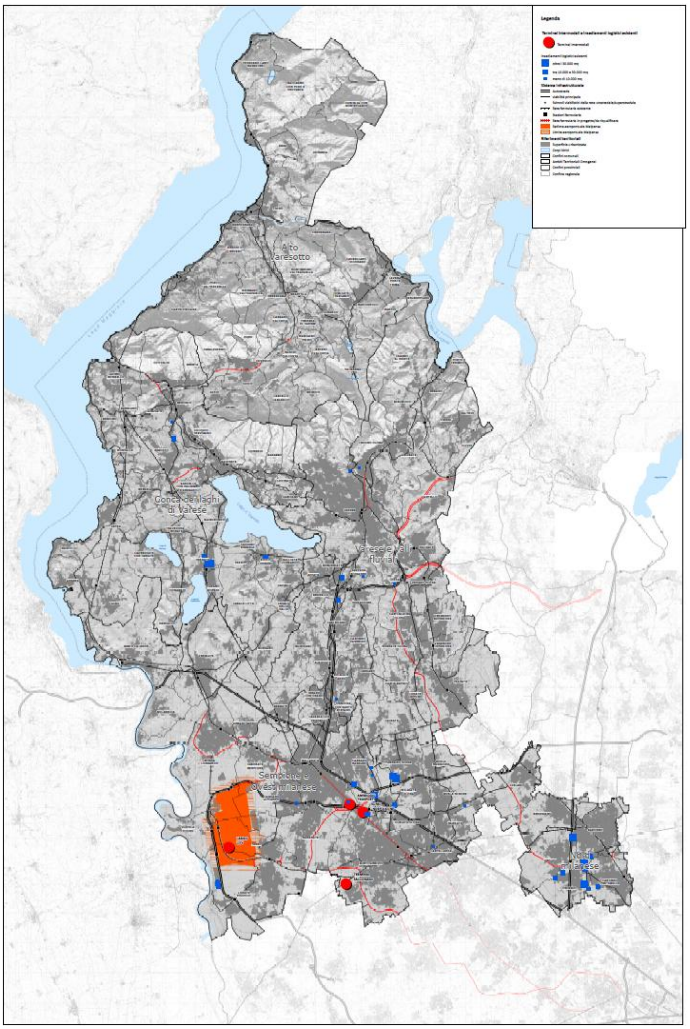
	PROVINCIA DI VARESE					
	Nr imprese 2022	**Nr imprese (escluse micro) 2022**	**Δ% Nr imprese (escluse micro) ultimi 5 anni**	**Fatturato tot. imprese 2022**	**Fatturato tot. imprese (escluse micro) 2022**	**CAGR 2018-2022 (escluse imprese micro)**
49 Trasporto merci, di cui:	183	46	39,39%	372.726,10	280.613,73	11,92%
49.2 Trasporto ferroviario di merci	-	-	-	-	-	-
49.41 Trasporto di merci su strada	160	41	41,38%	313.818,67	231.534,46	12,07%
51.2 Trasporto aereo di merci e trasporto spaziale	0	0	-	-	-	-
52 Magazzinaggio di cui:	117	35	29,63%	699.555,92	654.348,91	9,76%
52.1 Magazzinaggio e custodia	12	4	0,00%	66.376,66	64.010,96	4,05%
52.2 Attività di supporto ai trasporti	104	31	34,78%	632.958,53	590.337,95	10,48%
52.21 Attività dei servizi connessi ai trasporti terrestri	22	3	0,00%	82.351,32	71.919,46	10,94%
52.24 Movimentazione merci	3	1	0,00%	12.993,37	12.645,80	36,68%
52.29 Altre attività di supporto connesse ai trasporti	64	21	50,00%	321.578,08	293.786,27	19,72%
53.2 Servizi postali e attività di corriere	3	0	-	1.509,92	0,00	-
TOTALE per provincia (considerando ATECO 49-51.2-52-53.2)	303	81	35,00%	1.073.791,93	934.962,64	10,39%

Tabella. n. 9 – Caratteristiche strutturali ed economiche delle attività del comparto della logistica in provincia di Varese (2022).

Nota: le imprese considerate sono quelle con fatturato superiore a 2 Mio euro e il fatturato è espresso in migliaia di euro

[Fonte: elaborazioni Gruppo di Lavoro Università degli studi dell'Insubria su dati AIDA]

Dall'osservazione dei dati emerge quindi il ruolo marginale svolto dalla provincia di Varese nel settore della logistica rispetto alla Lombardia complessivamente considerata e alla RLM, se non con riferimento all'indotto generato dall'aeroporto di Malpensa



Localizzazione dei principali insediamenti logistici nella Provincia di Varese

1.4 Peso e distribuzione territoriale in termini occupazionali delle attività legate alla logistica

I dati contenuti nella Tabella 10 consentono di valutare il peso, in termini di addetti alle unità locali delle imprese attive[18], del settore della logistica nell'ambito dell'economia della provincia di Varese, e di confrontarlo con l'analogo peso che le attività legate alla logistica assumono mediamente a livello regionale.

[18] Per addetti alle unità locali delle imprese attive nei settori industriali e nei settori del terziario di un determinato territorio si intendono le persone che hanno un impiego di lavoro e che possono risiedere sia nel territorio preso in considerazione, ma anche al suo esterno. Il concetto di addetto quindi differisce da quello di 'occupato' in senso stretto, perché i dati relativi agli 'occupati' in senso stretto riguardano esclusivamente i residenti di un determinato territorio.

A sua volta, il concetto di unità locale differisce da quello di sede legale. Mentre la sede legale di una persona giuridica è il luogo in cui dall' atto costitutivo risulta che la persona giuridica abbia stabilito il centro amministrativo dei propri affari, per unità locali si intendono impianti operativi o amministrativi e gestionali (per esempio, laboratorio, officina, stabilimento, magazzino, deposito, ufficio, negozio, filiale, agenzia) ubicati in luoghi diversi da quello della sede legale e nei quali si esercitano stabilmente una o più attività d'impresa specifiche. Di conseguenza, le unità locali presenti in provincia di Varese non appartengono necessariamente a imprese con sede legale stabilita sul territorio, ma possono appartenere anche a imprese plurilocalizzate, e che quindi svolgono le proprie attività in più luoghi.

Tabella 10 - Distribuzione dell'occupazione e variazione percentuale degli addetti impiegati nel settore della logistica, principali aggregati territoriali (Lombardia e provincia di Varese), 2012-2022

	Lombardia			Varese		
	Quota 2021	Quota 2022	Δ% 2012-2022	Quota 2021	Quota 2022	Δ% 2012-2022
Trasporto merci						
49.2 Trasporto ferroviario di merci	0,03	0,04	+348,61%	0,05	0,05	+55,43%
49.4 Trasporto su strada e servizi di trasloco	1,69	1,67	+16,26%	1,27	1,25	+4,05%
51.2 Trasporto aereo di merci	0,01	0,01	+38,81%	0,11	0,06	-11,58%
Magazzinaggio						
52.1 Magazzinaggio e custodia	0,20	0,20	+15,21%	0,16	0,20	+76,56%
52.2 Attività di supporto ai trasporti	2,45	2,40	+17,31%	2,78	2,70	-12,14%
Servizi postali e attività di corriere						
53.2 Altre attività postali e di corriere	0,22	0,21	+162,79%	0,35	0,36	+693,02%
Totale	**4,60**	**4,53**	**+20,64%**	**4,72**	**4,62**	**+1,97%**

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT ad opera dell'Università degli Studi dell'Insubria

Come si può notare, in provincia di Varese nel 2021 e nel 2022 le quote occupazionali complessive osservate nei comparti della logistica superano solo di molto poco le corrispondenti quote registrate in Lombardia. Negli anni più recenti, la provincia di Varese, quindi, non mostra una particolare predisposizione alla specializzazione nelle attività della logistica. Tuttavia, in provincia di Varese il dato sull'evoluzione del numero di addetti tra il 2012 e il 2022 riflette una relativa stagnazione dell'occupazione nel settore della logistica (+1,97%) a fronte di una significativa crescita (+20,64%) invece osservata a livello regionale. Rispetto alla media regionale, nell'ultimo decennio in provincia di Varese è quindi venuta meno una maggiore, seppure non spiccatissima, vocazione per le attività terziarie legate alla logistica (nel 2012, infatti, la quota sul totale degli addetti nei comparti della logistica era pari al 4,57% in provincia di Varese contro il 4,15% a livello regionale).

I dati sugli addetti alle unità locali sono stati estratti dall'Archivio ASIA (Archivio Statistico Imprese Attive) dell'ISTAT. Poiché, nell'Archivio ASIA dell'ISTAT, i dati relativi ai codici ATECO 2007 a quattro cifre non sono disponibili a livello comunale, per omogeneità con la successiva analisi della distribuzione territoriale delle attività legate alla logistica, nella Tabella xx il dettaglio delle attività di trasporto merci, delle attività di magazzinaggio e delle attività della logistica di prossimità (servizi postali e attività di corriere gestite da imprese private) si ferma ai codici ATECO 2007 a tre cifre.

Sia in Lombardia che in Provincia di Varese, all'interno del settore della logistica le quote maggiori sul totale degli addetti nei settori industriali e del terziario si registrano nel comparto del trasporto merci su strada e, soprattutto, in quello delle attività di supporto ai trasporti. Ma mentre nel primo caso, nel 2022, la quota di addetti in Lombardia (1,67) supera quella registrata in provincia di Varese (1,25), nel secondo caso è invece la quota di addetti in provincia di Varese (2,70) a superare ancora quella registrata a livello regionale (2,40), nonostante nel periodo 2012-2022 il numero di addetti nelle attività di supporto ai trasporti sia diminuita del 12,14% in provincia di Varese, aumentando invece del 17,31% in Lombardia.

Alcune peculiarità emergono dall'analisi dei comparti della logistica caratterizzati dall'impiego di un numero limitato di addetti. In primo luogo, in ragione della presenza dell'aeroporto di Malpensa sul territorio varesino, non sorprende che, nel 2021 e nel 2022, in provincia di Varese la quota degli addetti nel comparto del trasporto aereo di merci (codice ATECO 51.2) sia molto superiore a quella osservata mediamente in Lombardia (0,11 contro 0,01 nel 2021 e 0,06 contro 0,01 nel 2022). Tuttavia, tra il 2012 e il 2022 in Provincia di Varese la dinamica del numero di addetti in questo comparto della logistica ha mostrato forti oscillazioni, passando da 190 addetti nel 2012 a 312 addetti nel 2021 e a 168 addetti nel 2022.

In secondo luogo, è interessante notare che sia nel 2021 che nel 2022 in provincia di Varese la quota di addetti nel comparto della logistica di prossimità (o di ultimo miglio, codice ATECO 53.2) è significativamente superiore al dato medio regionale (0,35 contro 0,22 nel 2021 e 0,36 contro 0,21 nel 2022). Tra il 2012 e il 2022, in Lombardia gli addetti alle attività della logistica di ultimo miglio sono aumentati più di una volta e mezza (passando da 3.072 a 8.073). Ma in provincia di Varese, l'occupazione in questo comparto della logistica è letteralmente esplosa. Infatti, mentre nel 2012 gli addetti ai servizi postali e alle attività di corriere gestite dalle imprese private erano soltanto 129, dieci anni dopo erano aumentati quasi di sette volte raggiungendo le 1.023 unità.

A livello aggregato, tra il 2021 e il 2022 il numero complessivo degli addetti ai settori dell'industria e dei servizi è aumentato del 3,26% in Lombardia (passando da 3.797.214 a 3.920.944) e del 2,08% in provincia di Varese (da 275.986 a 281.719). In entrambi gli insiemi territoriali considerati, il settore della logistica ha fatto peggio. In Lombardia, gli addetti nei comparti della logistica sono infatti cresciuti solo dell'1,54% (da 174.638 a 177.329), mentre in provincia di Varese sono addirittura, seppure di pochissimo, diminuiti (da 13.049 a 13.022). Rispetto agli altri settori di attività economica, nel periodo immediatamente successivo alla pandemia di Covid 19, in termini occupazionali nel settore della logistica la ripresa, quindi, appare più lenta sia a livello regionale che, soprattutto, a livello provinciale. Se si eccettua gli effetti, già segnalati poco sopra, delle significative oscillazioni del numero di addetti nel comparto del trasporto aereo di merci in provincia di Varese, a livello regionale e a livello provinciale le dinamiche post-Covid hanno però inciso in misura trascurabile sulle quote occupazionali osservate nei singoli comparti della logistica

La cartina riprodotta nella Figura 1 permette di valutare la presenza o meno di specifici cluster logistici sul territorio provinciale. Dall'esame della Figura 1 si evince che, in provincia di Varese, le attività legate alla logistica (trasporto e magazzinaggio merci, logistica di prossimità) sono fortemente concentrate nella parte occidentale dell'ATO Sempione, in particolare in cinque dei comuni del CUV (Consorzio urbanistico volontario) che ricade nell'area di Malpensa (Cardano al Campo, Ferno, Lonate Pozzolo, Somma Lombardo e Vizzola Ticino) e nei comuni contigui di Arsago Seprio, Vergiate e Besnate (comune, quest'ultimo, che tuttavia si trova al confine sud occidentale dell'ATO Varese e Valli Fluviali). In particolare, nei quattro comuni ubicati in prossimità dell'aeroporto di Malpensa di Ferno, Lonate Pozzolo, Somma Lombardo e Vizzola Ticino

trova occupazione oltre la metà (52,69%) degli addetti impiegati da imprese operanti nei comparti della logistica in provincia di Varese.

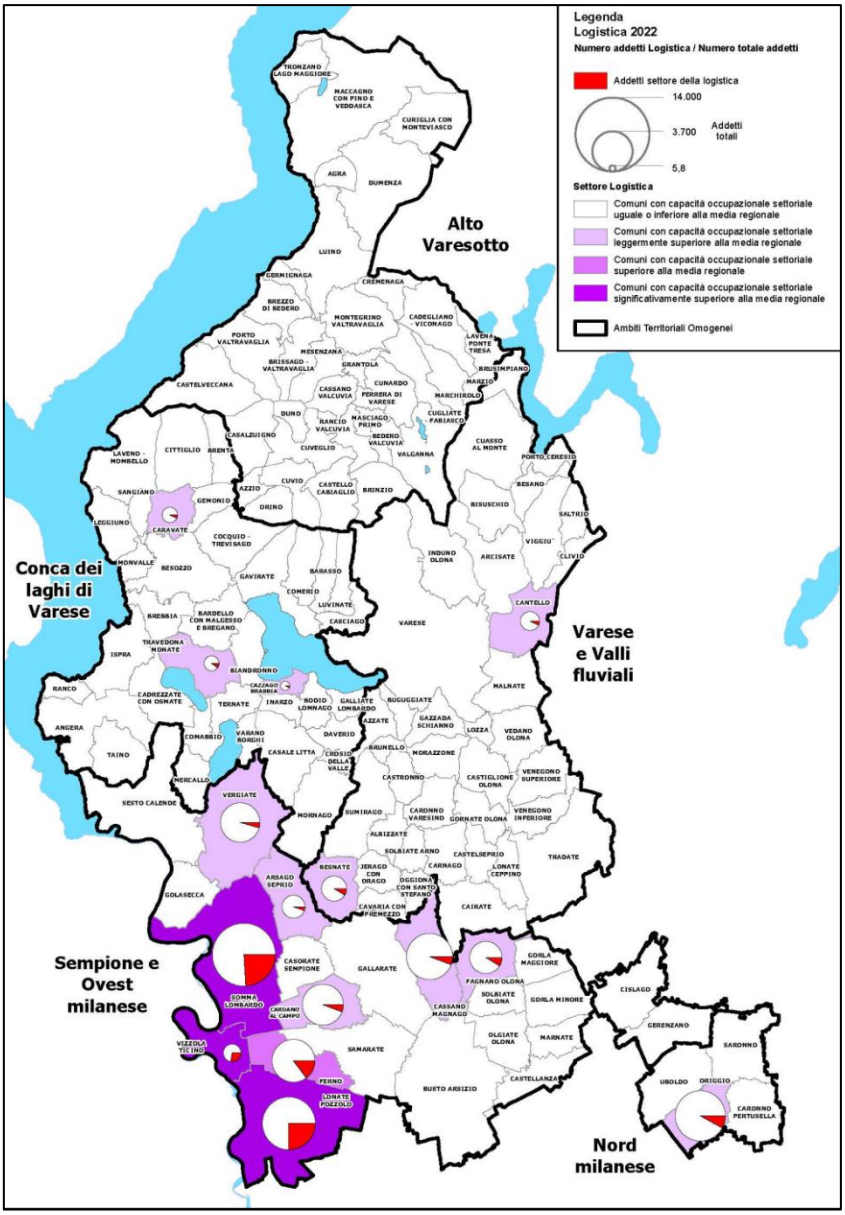


Fig. n. 1 – Concentrazione territoriale degli addetti nel settore della logistica, 2022
[Fonte: elaborazioni su dati ISTAT ad opera dell'Università degli Studi dell'Insubria]

Nella parte meridionale della provincia di Varese, attività legate alla logistica che coinvolgono una quota significativa di addetti sono inoltre insediate nei comuni di Cassano Magnago, Fagnano Olona e Origgio, che a differenza dei primi due comuni però non si trova nell'ATO Sempione ma nell'ATO Nord Milanese (Saronnese nel PTCP).

Nei pochissimi altri comuni della provincia di Varese che sono caratterizzati da quote occupazionali nei comparti della logistica superiori alla media regionale, e che si trovano tra la Conca dei Laghi (Caravate, Travedona-Monate e Cazzago Brabbia) e il confine con la Svizzera (Cantello), questa circostanza si spiega con la presenza di strutture logistiche appartenenti a specifiche filiere produttive.

La Figura 2, infine, dà conto della dinamica degli addetti nei comparti della logistica osservata tra il 2012 e il 2022. Come si può osservare dalla visione della cartina contenuta nella Figura 2, nel periodo considerato, in oltre i tre quarti dei comuni della provincia di Varese la variazione del numero degli addetti è stata irrilevante (comuni la cui area territoriale è rimasta in bianco) oppure negativa (comuni contrassegnati dal colore arancione).[19]

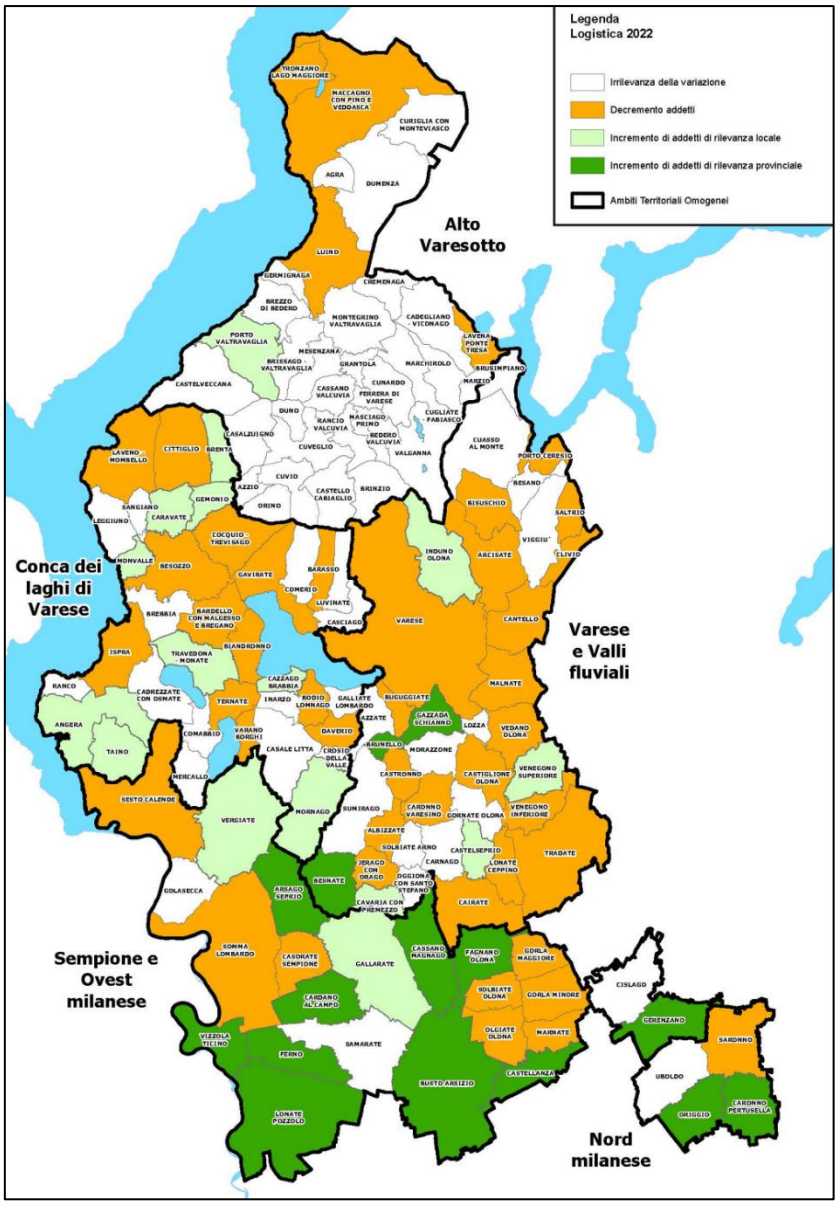


Fig. n. 2 – Dinamica degli addetti nel settore della logistica, 2012-2022
[Fonte: elaborazioni su dati ISTAT ad opera dell'Università degli Studi dell'Insubria]

Tra il 2012 e il 2022, nei comuni contrassegnati in verde il numero degli addetti invece è cresciuto. In particolare, nei comuni indicati con il colore verde chiaro il numero di addetti è aumentato in misura

[19] Nel primo caso, la variazione del numero di addetti registrata tra il 2012 e il 2022 è considerata irrilevante perché inferiore a cinque in valore assoluto. Di conseguenza, nei comuni contrassegnati dal colore arancione il numero di addetti nei comparti della logistica è diminuito di cinque o più unità.

inferiore alla soglia del 10 percento calcolata in rapporto alla variazione positiva complessiva del numero di addetti (+252) osservata nei comparti della logistica nel periodo 2012-2022 in provincia di Varese, mentre nei comuni indicati con il colore verde scuro l'aumento del numero di addetti ha superato questa soglia.

Nel periodo considerato, la crescita del numero di addetti nel settore varesino della logistica è stata particolarmente vivace in nove dei quindici comuni (Arsago Seprio, Besnate, Cardano al Campo, Cassano Magnago, Fagnano Olona, Ferno, Lonate Pozzolo, Origgio e Vizzola Ticino) nei quali nel 2022 la quota occupazionale era superiore alla quota rilevata mediamente a livello regionale (cfr. Figura 1). Tra i comuni caratterizzati da una capacità occupazionale settoriale significativamente superiore alla media regionale solo nei comuni di Cantello e nel comune di Somma Lombardo è stata osservata una diminuzione del numero di addetti. In quest'ultimo caso, la contrazione dell'occupazione nel settore della logistica è stata particolarmente severa. Tra il 2012 e il 2022, il numero di addetti è infatti diminuito di oltre un quarto (-25,78%), passando da 4.393 a 3.260 unità (-1.133 addetti).

Peraltro, nell'intervallo di tempo considerato, la crescita del numero di addetti nei comparti della logistica appare concentrato soprattutto nella parte meridionale della provincia. Oltre che nell'area di Malpensa, il numero di addetti nel settore della logistica infatti aumenta anche nel Vergiatese (presumibilmente a causa dell'importanza dell'industria aerospaziale), a Caronno Pertusella e nel comune di Gerenzano, situato appena sopra il confine settentrionale dell'ATO Nord Milanese - Saronnese nel PTCP - (probabilmente in ragione del ruolo svolto in quest'area dall'industria chimico-farmaceutica, ma anche della domanda di servizi logistici proveniente dall'adiacente area metropolitana milanese), e nelle aree del Bustocco e del Gallaratese.

Nella fascia centrale della provincia di Varese, infine, la crescita occupazionale nei comparti della logistica ha riguardato i comuni di Caravate, Travedona-Monate e Cazzago Brabbia che, nel 2022, mostravano una capacità occupazionale settoriale superiore alla media regionale (cfr. Figura 1), ma anche i comuni di Brenta, Gemonio e Monvalle che si trovano nelle vicinanze di Caravate, i comuni di Angera e Taino, situati sulla sponda orientale del Lago Maggiore in corrispondenza del confine sud occidentale della Conca dei Laghi, e i comuni di Brunello, Gazzada Schianno, Induno Olona, Venegono Superiore e Castelseprio invece situati nell'ATO di Varese e delle Valli Fluviali. In questi casi, tuttavia, la crescita degli addetti nei comparti della logistica è avvenuta partendo da numeri molto più bassi di quelli osservati mediamente nei comuni localizzati più a meridione.

Complessivamente, l'analisi sulla concentrazione territoriale degli addetti e sulla dinamica del numero di addetti osservata tra il 2012 e il 2022 sembra dunque restituire l'immagine di un territorio caratterizzato da una generale tendenza alla riorganizzazione del settore, con un pattern localizzativo meno impattante sul consumo di suolo, perché le imprese operanti nei comparti della logistica tendono a liberare ampie aree provinciali da attività che generano diseconomie in termini di flussi di traffico e di inquinamento. Per contro, le aree a maggiore concentrazione di attività legate alla logistica necessiteranno di uno scrutinio particolarmente attento per la definizione delle strategie e delle azioni nell'ambito della pianificazione provinciale.

1.5 Dinamiche insediative nella RLM e possibili tendenze nella Provincia di Varese.

Come già sopra indicato, la progressiva diffusione di insediamenti logistici sul territorio dell'area metropolitana ha determinato, in alcuni settori territoriali della Regione, l'insorgere di forti impatti

territoriali (di consumo di suolo, di generazione del traffico, fenomeni emissivi o comunque di interferenza con gli altri tessuti urbanizzati, ecc..) e nuovi fabbisogni indotti nei territori coinvolti da questi processi.

Nell'intera RLM, tra il 2009 e il 2018 vi è stata, infatti, una crescita consistente di immobili, specialmente nelle province a Sud di Milano (Lodi, Pavia, Piacenza) e verso Novara[20].

Come evidenziato dal **Programma pluriennale per lo sviluppo del settore commerciale** (PSSCC) di Regione Lombardia (approvato con D.c.r. 18 ottobre 2022 - n. XI/2547) questa dinamica potrebbe essere stata alimentata in modo consistente dalla …*crescita vertiginosa dell'eCommerce e delle imprese DotCom hanno imposto al settore della logistica maggior efficientamento sia nell'approvvigionamento delle merci che, soprattutto, nelle consegne finali diventando uno dei settori di maggior sviluppo soprattutto dal punto vista immobiliare*.

Infatti ... *Negli ultimi anni l'eCommerce ha portato il settore logistico a porre particolare attenzione ai tempi di consegna, il cosiddetto "ultimo miglio" o "last mile", attraverso l'apertura di centri distributivi di medio-piccola dimensione in prossimità dei principali centri urbani (con superfici lorde generalmente inferiori a 15.000 mq) e all'interno delle principali città con centri distributivi specializzati nelle consegne rapide (entro 2 ore) con superfici coperte generalmente inferiori ai 5.000 mq i cosiddetti "urban warehouse"*[21].

Come rilevato dal PSSCC *Il mercato immobiliare della logistica richiede* ***spazi logistici localizzati strategicamente*** *sia per quanto riguarda la necessità di* ***nuove superfici adatte*** *a soddisfare l'incremento dei volumi gestiti nonché per il ricevimento dei resi e le consegne dell'ultimo miglio. Si tratta di una domanda che riguarda* ***immobili nuovi e radicalmente diversi rispetto agli spazi tradizionalmente dedicati alla logistica****. Le esigenze degli operatori richiedono caratteristiche tecnologiche ..... che impongono la costruzione di* ***manufatti di nuova concezione e rende poco praticabile la strada del riuso dello stock immobiliare esistente***[22].

Infatti .... *lo spazio di un centro di distribuzione destinato alla gestione delle merci on line è circa tre volte superiore rispetto a quello necessario alla gestione dei prodotti destinati al negozio fisico, ciò a causa delle esigenze specifiche del mercato online che necessita di spazi idonei ad ospitare una gamma di prodotti estesa, allestire le spedizioni nonché ricevere i resi*[23].

Negli ultimi 10 anni l'espansione del settore logistico si è concentrato su contesti sempre più periferici ma strettamente connessi alla rete autostradale portando alla costruzione di piattaforme di grande dimensione e tecnologicamente avanzate. Questo sviluppo ha riguardato principalmente le provincie di Lodi, Pavia, Piacenza e Novara più che raddoppiando lo stock immobiliare della RLM che è passato da 7 milioni di metri quadrati del 2009 agli attuali 12 milioni di metri quadrati[24].

[20] Complessivamente i metri quadri di superficie coperta di magazzini sono più che raddoppiati (dai 7 milioni di mq del 2009 ai 12 del 2018) Fonte: Regional logistics performance - La Regione Logistica Milanese (RLM) e l'Europa a confronto – Camera di Commercio di MI, MB e LO e LIUC –2018

[21] Programma pluriennale per lo sviluppo del settore commerciale – Regione Lombardia - 2022

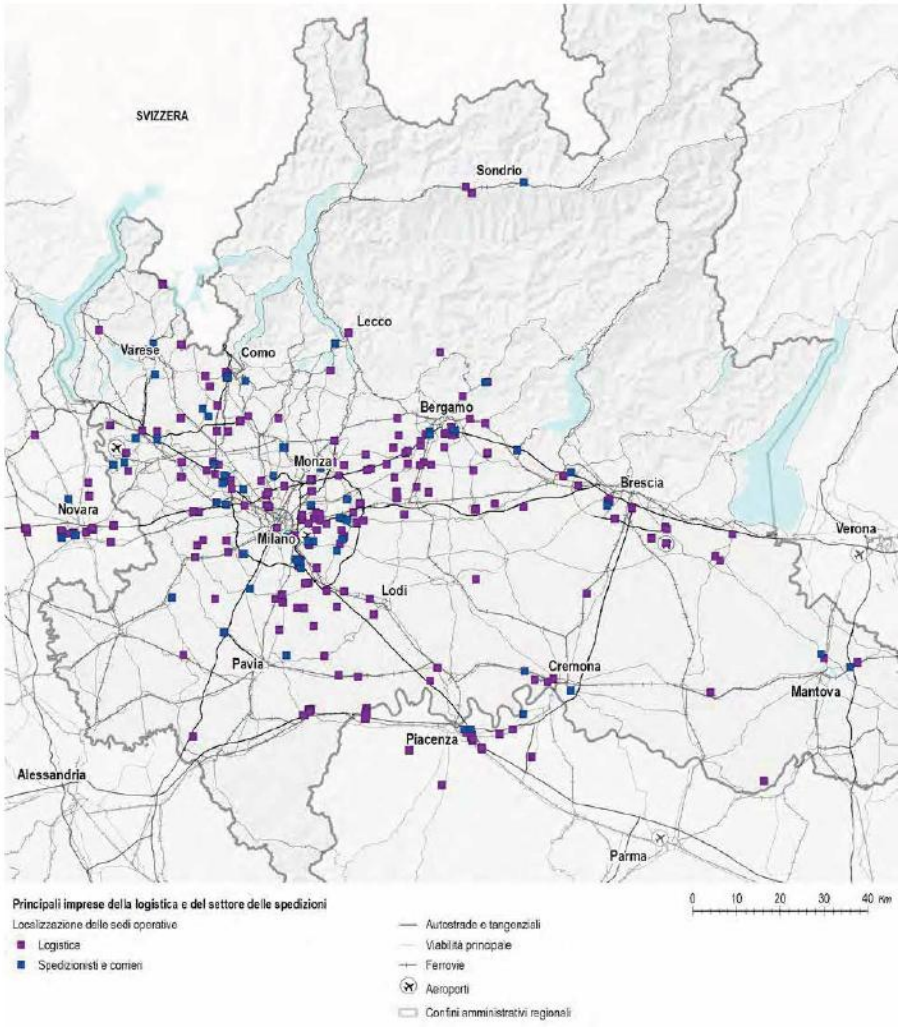
[22] ibidem

[23] ibidem

[24] Programma pluriennale per lo sviluppo del settore commerciale – Regione Lombardia – 2022 - fonte: Centro di Ricerca sulla Logistica della LIUC Università Cattaneo

Mediamente tale dinamica ha interessato in misura maggiore i contesti territoriali limitrofi a Milano e in particolare modo quelli attestati sulle direttrici autostradali della A1 e della A4, nonché il sistema delle tangenziali di Milano, mentre ha interessato in misura minore il territorio della Provincia di Varese, dove si registrano punti di significativa concentrazione di attività logistiche soprattutto nell'area di Malpensa e lungo la direttrice A8 (di collegamento tra Varese e Milano) con dinamiche simili a quelle del resto della RLM.

A queste considerazioni giunge anche l'esito delle analisi sviluppate all'interno del Laboratorio URB&COM del Politecnico di Milano, propedeutico alla predisposizione del PSSCC del 2022, dove *sono state selezionate ed individuate le 20 imprese maggiormente rilevanti del settore logistica dal punto di vista del fatturato, del numero di addetti e dell'EBITDA89 e le 6 principali aziende operanti in Italia nel settore delle spedizioni (corrieri) in quanto rivestono un ruolo fondamentale per l'home delivery connesso all'eCommerce*[25], il cui esito è rappresentato nella seguente figura.



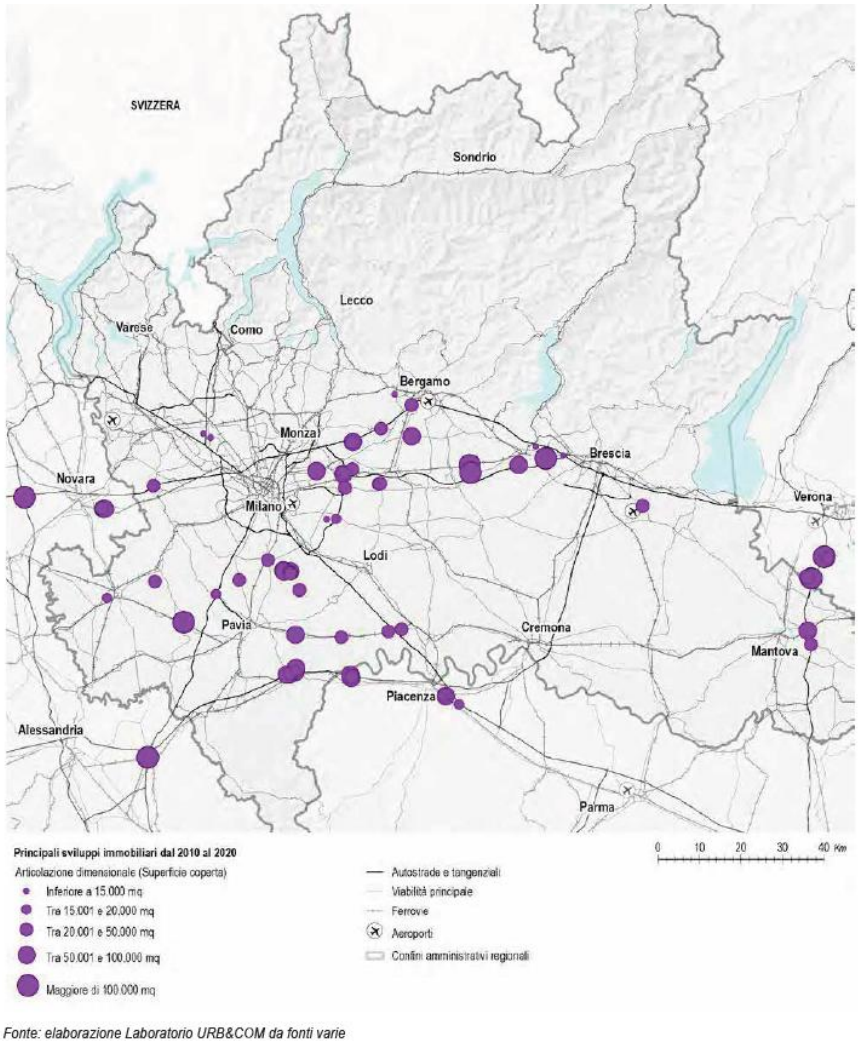
Principali imprese della logistica e del settore delle spedizioni – in PSSCC 2022 – Fonte Laboratorio URBCOM su dati infoimprese.it

[25] PSSCC 2022 – Fonte Laboratorio URBCOM

Con l'obiettivo di comprendere meglio le caratteristiche localizzative ed insediative delle nuove piattaforme logistiche, che determinano impatti territoriali differenti principalmente in termini di traffico, occupazione e consumo di suolo, l'analisi di URC&COM restituita dal PSSCC 2022 ha raccolto e mappato le *principali iniziative immobiliari che a partire dal 2010 hanno interessato la RLM e le province di Mantova e Verona esterne alla RLM ma interessate dalle medesime dinamiche di sviluppo immobiliare ….*

Per la sola Lombardia lo studio ha individuato *52 siti logistici per complessivi 2.719.800 mq di superficie coperta e 7.410.400 mq di superficie territoriale (di cui 5.220.600 mq su aree non urbanizzate e 2.189.800 mq su aree già urbanizzate come riqualificazione di aree produttive dismesse o edifici logistici esistenti)*.

Le provincie maggiormente interessate dallo sviluppo immobiliare delle nuove piattaforme logistiche nel periodo 2010- 2020 sono: Pavia (23 siti pari al 44,23% dei progetti censiti per complessivi 1.227.600 mq di SC e 3.139.900 mq di ST), Milano (10 siti pari al 19,23% dei progetti censiti per complessivi 415.000 mq di SC e 1.564.700 mq di ST); Bergamo (8 siti pari al 15,38% dei progetti censiti per complessivi 534.300 mq di SC e 1.112.300 mq di ST) e Brescia (5 siti pari al 9,62% dei progetti censiti per complessivi 346.900 mq di SC e 1.097.500 mq di ST).



Fonte: elaborazione Laboratorio URB&COM da fonti varie

Principali sviluppi immobiliari del settore della logistica dal 2010 al 2020 – in PSSCC 2022 – Fonte Laboratorio URBCOM

Questo processo diffusivo ha riguardato principalmente le piattaforme e i centri logistici non intermodali (gomma-gomma) ed *è il risultato di un processo non pianificato – ma razionale, dal punto di vista del mercato – di scelte insediative effettuate dai singoli operatori, il cui esito è la proliferazione di una serie di insediamenti che nascono in modo spontaneo e in assenza di specifiche opzioni, condizioni o criteri localizzativi dettati dalla pianificazione territoriale o urbanistica, generando importanti fenomeni di consumo di suolo e, localmente, ulteriori diversi impatti territoriali*[26].

Con riferimento alle dimensioni e alla tipologia di insediamenti emerge comunque che la dimensione media degli insediamenti logistici non intermodali è di circa 15mila mq di superficie coperta[27]. Tuttavia, il 26% dei magazzini ha una superficie coperta superiore ai 20mila mq, con una significativa concentrazione (oltre il 90% delle superfici a uso logistico) entro un raggio di 45 km dal centro di Milano[28] (ove risulta ricompresa, come già evidenziato, sia l'areale di Malpensa e il suo sistema superstradale di connessione aeroportuale sia l'asta della A9 e il nord Milanese).

Le dinamiche insediative qui sintetizzate potrebbero peraltro trovare un ulteriore slancio se si considera l'insieme delle opere infrastrutturali viarie programmate nel prossimo periodo (di breve, medio e lungo termine), quali ad esempio:

- il "peduncolo di Gallarate", di collegamento diretto tra Pedemontana e SS336 di Malpensa;
- la variante alla SS341, di collegamento tra la Pedemontana e la direttrice nord della SS336 (Gallarate) con la direttrice sud della SS336 (Vanzaghello) e più oltre con il sistema della A4.

A un rango inferiore potrebbero poi sostenere ulteriori fenomeni diffusivi:

- la variante alla SS3 del Sempione, che confluirà alla SS336 lungo la direttrice della SP 14/40 (sempre nella zona sud dell'areale di Malpensa);
- la tangenziale di Somma Lombardo;
- i sistemi tangenziali di Gerenzano, Uboldo, Origgio nel quadrante riferibile all'Ato del Saronnese, più prossimo all'areale di Milano.

1.6 Logistica e governo del territorio: il quadro di riferimento regionale

Le dinamiche di diffusione degli insediamenti logistici e i progressivi impatti da essi generati (soprattutto in termini di consumo di suolo) hanno indotto Regione Lombardia a predisporre strumenti (pianificatori o normativi) utili a governare o comunque indirizzare questi fenomeni insediativi. Ciò al fine di contemperare le esigenze del sistema economico lombardo con quelle della sostenibilità ambientale del territorio, tenuto infatti conto che:

[26] Revisione Generale del PTR - 2025

[27] Fonte: Regional logistics performance - La Regione Logistica Milanese (RLM) e l'Europa a confronto – Camera di Commercio di MI, MB e LO e LIUC – 2018

[28] Fonte: Regional logistics performance - La Regione Logistica Milanese (RLM) e l'Europa a confronto – Camera di Commercio di MI, MB e LO e LIUC – 2018

- il progressivo sviluppo del settore "logistico" costituisce una componente strategica del sistema economico-produttivo (in quanto consente all'accesso ai mercati dei prodotti, costituisce una risorsa occupazionale e consente una contrazione dei costi di filiera e al consumatore) e al contempo un "generatore di valore" con ricadute in diversi settori (indotto tecnologico, servizi, immobiliare, ecc.);
- il processo diffusivo e non governato della logistica induce impatti ambientali (consumo di suolo, traffico, emissioni, ecc...) che rischiano di erodere pesantemente il quadro ambientale e di naturalità residua del territorio regionale, soprattutto nei settori già caratterizzati da forti densità e pressioni insediative.

In via principale si richiama la recente Legge regionale 8 agosto 2024 n. 15 - Disciplina degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale, che attribuisce nuove competenze in materia al PTCP, e i suoi criteri attuativi approvati con D.g.r. XII / 3377 del 11/11/2024 - *Criteri e indirizzi per la definizione degli Ambiti Territoriali Idonei per la localizzazione degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale" in attuazione all'art. 3 della legge regionale 15/2024* – e con D.g.r. XII / 3388 del 11/11/2024 - *Approvazione delle modalità di svolgimento della procedura per l'intesa di copianificazione, specificazione del ruolo del rappresentante regionale nel contesto della procedura per l'intesa e coordinamento con le procedure ambientali, ai sensi degli articoli 4 e 5 della l.r.15/2024*".

Ulteriormente tra le altre disposizioni regionali in materia di insediamenti logistici si evidenziano:

- le disposizioni attuative della l.r. 31/14 confluite nella l.r. 12/05 e nei Criteri sul consumo di suolo del PTR, in parte riferite agli insediamenti logistici oltre i 5.000 mq;
- le disposizioni normative della l.r. 12/05 introdotte dalla l.r. 18/19, con particolare riferimento:
  - al comma 2 sexies art. 8, che impone l'individuazione degli ambiti a destinazione logistica all'interno del Documento di Piano;
  - al comma 2 sexies art. 43, che dispone un incremento del contributo sul costo di costruzione per gli interventi di logistica non incidenti in aree di rigenerazione;
  - al comma 1 art. 51, che esclude gli interventi di logistica dalle possibilità di compatibilità urbanistica previste per diverse funzioni all'interno della Superficie urbanizzata di cui alla Revisione Generale del PTR;
- i criteri per gli *insediamenti logistici* introdotti dalla Revisione Generale del PTR – Elaborato Criteri e indirizzi per la pianificazione, capitolo 3.1.5 – Insediamenti logistici);

Strumenti e disposizioni che, per quanto di interesse alla scala provinciale, si aggiungono e/o coadiuvano i procedimenti di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) degli interventi che ricadono almeno nel campo della verifica di assoggettabilità alla VIA di cui all'Allegato B della l.r. 2 febbraio 2010, n. 5.

In quanto particolarmente riferiti alla pianificazione territoriale, nel seguito si richiamano per sintesi i contenuti della legge regionale 15/2024 e dei suoi criteri attuativi (D.g.r. XII / 3377 e D.g.r. XII / 3388 del 11/11/2024), nonché i criteri della Revisione Generale del PTR.

1.6.1 La Legge regionale 8 agosto 2024 n. 15 - Disciplina degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale

Con la **Legge regionale 8 agosto 2024, n. 15 - *Disciplina degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale* -** la Regione ha inteso disciplinare i processi di pianificazione territoriale per la localizzazione di ***insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale*** che, in ragione della loro dimensione e degli impatti territoriali da essi generati necessitano di essere governati alla scala territoriale.

In particolare, il comma 2 dell'art. 1 della legge regionale qualifica quali ***insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale*** *le piattaforme logistiche non intermodali, i centri di magazzinaggio generale e simili, i centri di movimentazione di merci e prodotti, anche a supporto del commercio, e i depositi di merci o veicoli che, anche a seguito di ampliamento, interessano una* ***superficie operativa superiore ai tre ettari***.[29]

Il comma 4 art. 1 l.r. 15/2024 definisce ***ambiti territoriali idonei*** *... le aree nelle quali è verificata la sussistenza delle condizioni insediative per la localizzazione degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale*.

Il comma 5 art. 1 l.r. 15/2024 dispone che l'**individuazione degli ambiti territoriali idonei** (ATI) deve essere effettuata ***dalle province nei rispettivi Piani territoriali di coordinamento provinciale*** *(PTCP),* sulla base dei criteri e degli indirizzi regionali definiti dalla Giunta regionale con successivo atto sulla base dei **principi direttivi** definiti dall'art. 3 della legge stessa l.r. 15/2024 e in particolare:

a) idoneità della localizzazione rispetto ai ***collegamenti al sistema di mobilità*** *di scala provinciale, metropolitana, regionale, nazionale, oltre che alle reti TEN-T, anche in termini di verifica degli impatti sulla congestione e sulla sicurezza della rete viabilistica...* omissis...;

b) ***incidenza*** *dell'intervento sulla* ***politica regionale di riduzione del consumo di suolo*** *anche rispetto all'applicazione delle previsioni di cui agli articoli 8, comma 2, lettera e sexies), e 51, comma 1, sesto periodo, della l.r. 12/2005*;

c) ***localizzazione prioritaria*** *nelle aree dismesse, in quelle da* ***rigenerare o da bonificare****;*

d) promozione della perequazione territoriale tra i comuni coinvolti;

e) sussistenza delle ***condizioni per la realizzazione di opere di mitigazione e compensazione*** *delle esternalità negative sul territorio e sull'ambiente;*

f) ***salvaguardia*** *della* ***salute pubblica****, degli ambiti e dei beni soggetti a* ***tutela ambientale e paesaggistica****, nonché dello sviluppo sostenibile, anche in ottica di mitigazione e di adattamento ai* ***cambiamenti climatici*** *e considerazione degli* ***ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico*** *definiti nel PTCP e nel PTM ai sensi dell'articolo 15, comma 4, della l.r 12/2005;*

g) considerazione degli indirizzi eventualmente già contenuti nei PTCP e nel PTM;

[29] ai sensi del comma 2 art. 1 l.r. 15/2024 *Rientrano, altresì, tra gli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale quelli per l'esercizio delle attività di logistica o autotrasporto di merci e prodotti localizzati in aree la cui destinazione d'uso è sempre oggetto di specifica previsione nel Piano di governo del territorio (PGT) ai sensi dell'articolo 51, comma 1, della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 (Legge per il governo del territorio) che superino la soglia dimensionale di 3 ettari*

h) considerazione degli insediamenti di logistica di rilevanza sovracomunale nel territorio provinciale o metropolitano, della presenza di **cluster dedicati agli ambiti logistici e della relativa distribuzione sul territorio***, del livello di operatività, del traffico indotto e delle criticità, anche in coerenza con gli obiettivi, con le strategie e con le azioni individuate dal programma regionale della mobilità e dei trasporti (PRMT);*

i) differenziazione in base al livello di **rilevanza dell'intervento** *e in riferimento alla* **dimensione dell'ambito***;*

j) ruolo dell'ambito rispetto al bacino potenziale da servire;

k) presenza di collegamenti con terminal intermodali e zone logistiche semplificate.

L'individuazione degli Ambiti Territoriali Idonei effettuata dalla Provincia (o dalla CM), sulla base dei criteri definiti dalla Giunta Regionale, avviene con apposita Variante al PTCP da approvarsi secondo la procedura ordinaria definita dall'art. 17 della l.r. 12/05, anche con particolare riferimento al parere di compatibilità regionale di cui al comma 7 dello stesso art. 17.

L'**individuazione degli Ambiti Territoriali Idonei** non costituisce comunque una **condizione escludente per la realizzazione di interventi logistici**, sia nelle more dell'adeguamento del PTCP/PTM sia successivamente alla loro individuazione.

Da questo punto di vista appare infatti opportuno riepilogare gli **aspetti procedurali** introdotti dalla l.r. 15/2024 in merito alla **valutazione di compatibilità** degli interventi logistici di carattere sovracomunale:

- ai sensi del comma 11 art. 5 l.r. 15/2024, laddove una **variante al PGT** (anche per il tramite di Piani Attuativi) individui insediamenti logistici sovracomunali **all'interno degli ATI**, la **valutazione di compatibilità** con il PTCP avviene secondo le forma canoniche già previste dal **comma 5 art. 13 l.r. 12/05** (cioè dopo l'adozione della variante e senza necessità di ricorso all'intesa di co-pianificazione di cui al comma 1 dello stesso art. 5); laddove la stessa Variante riguardi procedure SUAP all'interno degli ATI, il parere di compatibilità al PTCP viene reso similmente all'interno delle procedure previste dall'articolo 97, comma 3, della l.r. 12/2005; [30]
- laddove invece una **variante al PGT** (anche per il tramite di Piani Attuativi) preveda insediamenti logistici **all'esterno degli ATI**, ai sensi del comma 2 art. 5 l.r. 15/2024 il comune deve attivare, **prima dell'adozione** della variante, un'***intesa di co-pianificazione*** (con la Provincia e/o con la Regione, a seconda che si tratti di interventi superiori a 3 ha o a 20 ha di superficie operativa); similmente si procede in caso di interventi tramite SUAP in variante.

In tali casi, infatti, la Legge regionale introduce all'art.4 apposite modalità per la valutazione di compatibilità delle proposte di intervento finalizzate alla realizzazione o all'ampliamento degli insediamenti logistica di valenza sovracomunale mediante il ricorso all'**intesa di co-pianificazione** di cui all'art. 5 della stessa legge regionale, le cui modalità di attuazione sono definite con apposito atto della Giunta Regionale.

[30] vedasi comma 5 art. 5 l.r. 15/2024

1.6.2 I Criteri attuativi delle l.r. 15/2024 per l'individuazione degli ambiti territoriali idonei – ATI - nei PTCP (D.g.r. XII / 3377 del 11 novembre 2024)

In attuazione di quanto previsto dall'articolo 3 della l.r. 15/2024, con **D.g.r. XII/3377 dell'11 novembre 2024** sono stati approvati i criteri e gli indirizzi per l'individuazione, nei PTCP/PTM, degli ambiti territoriali idonei per la localizzazione degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale.

Tale delibera indica in via preliminare le analisi che dovrebbero essere poste ad ausilio dell'individuazione degli ATI, relative:

- al sistema della mobilità (viaria, ferroviaria, intermodale, ecc...);
- al tema del consumo di suolo e della coerenza degli ATI rispetto al sistema insediativo esistente;
- alla presenza di aree dismesse, oppure in quelle da rigenerare o da bonificare, intese quali luoghi privilegiati in cui individuare gli ATI;
- ai beni soggetti a tutela ambientale e paesaggistica nonché degli altri ambiti eventualmente da salvaguardare, con specifico riferimento agli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico;
- all'eventuale presenza di insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale presenti nel territorio provinciale, anche relativamente alla presenza di cluster logistici.

In via incidentale si anticipa che l'apparato conoscitivo del PTCP restituito dal presente fascicolo nonché gli altri elementi di analisi e ricognizione contenuti negli approfondimenti tematici, nel Documento di Piano, nella cartografia di piano e negli altri allegati restituiscono già gli elementi di conoscenza necessari per procedere alle successive valutazioni richiesta dalla D.g.r. richiamata.

Ulteriormente la D.g.r. declina i criteri che le Province dovranno considerare per l'individuazione degli ATI, premettendo in via generale:

1) *i criteri generali forniti alle Province/CM* ***possono essere calibrati o meglio definiti*** *dalle stesse in rapporto al proprio territorio, nel rispetto del principio di* ***sussidiarietà****, ma anche in rapporto alle istanze territoriali, considerando fondamentale il confronto con i Comuni, gli enti gestori dei Parchi Regionali o delle altre aree protette, le associazioni di categoria e gli altri stakeholder;*
2) *nel rispetto del principio generale di sostenibilità, è comunque necessario* ***contemperare la tutela dell'ambiente e del paesaggio con le istanze economiche e sociali*** *del contesto interessato, perseguendo così un* ***quadro di coerenza*** *delle condizioni di attrattività, innovazione, competitività e sviluppo del territorio regionale.*

Nello specifico, i criteri indicati dalla D.g.r. si distinguono in:

1. **Requisiti di accessibilità** (paragrafo 2.2.1 dei Criteri approvato con D.g.r. 3377/2024), che chiedono di privilegiare gli ambiti posti in prossimità di:
   - nodi della rete viabilistica di livello autostradale e dalla rete stradale statale e provinciale con caratteristiche di categoria 'B' ai sensi del Codice della Strada;
   - aeroporti definiti di interesse nazionale;

- interporti e terminali intermodali;
- scali ferroviari, stazioni con binari di carico pubblici o impianti industriali muniti di raccordi ferroviari;
- Zone Logistiche Semplificate (non presenti sul territorio provinciale);
- porti fluviali (non presenti sul territorio provinciale) o altri elementi di potenziale interscambio modale.

Con particolare riferimento agli svincoli della rete autostradale o stradale di categoria 'B', il paragrafo 2.2.1 dei Criteri regionali richiama che *il* ***principio di prossimità*** *può esser declinato dalle Province/CM adottando geometrie variabili, che possano adattarsi alle caratteristiche dei diversi territori. Infatti ... nei territori densi delle aree metropolitane* (quale quello della Provincia di Varese – ndr) *è la vicinanza agli svincoli autostradali o stradali di categoria 'B' che consente i maggiori gradi di accessibilità "diretta" ai tessuti produttivi e logistici già presenti nell'intorno.* ... omissis.... *In questi territori, il principio di "prossimità" sottende quindi ad una* ***effettiva vicinanza agli svincoli****.*

Inoltre, i criteri regionali prevedono che ... *i percorsi di accessibilità all'Ambito Territoriale Idoneo dovranno essere stabiliti già in sede di identificazione dell'ATI mediante individuazione di adeguata viabilità di distribuzione locale afferente alla rete primaria, come definita al precedente punto 1.* ***Dovranno essere evitati, se non altrimenti possibile, gli itinerari di attraversamento dei centri abitati****. Sono inoltre da favorire le individuazioni di Ambiti Territoriali Idonei all'interno di* ***aree con accessibilità diretta alle fermate e alle stazioni del trasporto pubblico su gomma o su ferro*** *e dotate di collegamenti ciclabili protetti di connessione con le principali polarità del territorio prescelto. Anche la presenza o la previsione nello schema di sostenibilità infrastrutturale di* ***parcheggi funzionali alla logistica entro l'ATI*** *o nel suo immediato perimetro rientra tra i requisiti favorenti l'idoneità localizzativa*.

2. **Requisiti localizzativi, consumo di suolo e rigenerazione** (paragrafo 2.2.2 dei Criteri approvati con D.g.r. 3777/2024) che chiedono di considerare quali luoghi in cui **privilegiare** l'individuazione degli ATI:
   - le **aree dismesse, da rigenerare o da bonificare** tra le quali da privilegiare:
     - le aree dismesse e/o da rigenerare aree già oggetto di finanziamento pubblico;
     - le aree ricomprese negli Areali della rigenerazione di cui al PTR (tavola PT10.4 - Strategie e sistemi della rigenerazione);
     - tra le aree da bonificare, i siti prioritari individuati nell'Allegato 9 del Programma Regionale di Bonifica delle Aree Inquinate (PRB) di cui alla D.G.R. n. XI/6408 del 23/05/2022 e successivi aggiornamenti o i siti industriali dismessi di cui paragrafo 12.3 della Relazione di Piano del Programma Regionale di Bonifica delle Aree Inquinate (PRB) di cui alla D.G.R. n. XI/6408 del 23/05/2022 e successivi aggiornamenti
   - le ***superfici urbanizzate esistenti*** a destinazione produttiva o per altre attività economiche, con priorità per quelle ***ricomprese in ambiti di rigenerazione*** individuati ai sensi della lettera e quinquies comma 2 art. 8 l.r. 12/2005;

- le ***aree già interessate da previsioni su suolo libero*** (superfici urbanizzabili in Ambiti di Trasformazione del DdP o in altri ambiti del PdR) a destinazione produttiva o assimilabile dai PGT vigenti alla data emanazione della l.r. 15/2024;

3. **Requisiti di sostenibilità ambientale e paesaggistica**, che evidenziano quali punti di attenzione, per le loro criticità e sensibilità, gli ambiti già interessati da tutele di legge che ne impediscono o ne limitano fortemente la trasformazione (anche attraverso l'assoggettamento a specifiche autorizzazioni), che dovrebbero essere considerati nell'individuazione degli ATI *al fine di* ***perseguirne la salvaguardia e minimizzando gli effetti potenzialmente indotti*** *da condizioni di prossimità o vicinanza con agli* ***insediamenti logistici****.* Tra gli altri elementi di attenzione sono indicati anche gli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico o le aree agricole già interessate dalla produzione di prodotti di qualità (DOP, IGP, DOC, DOCG) e/o ad essa vocate per infrastrutturazione rurale, per le quali le province dovrebbero considerare l'importanza di una loro salvaguardia.

   Un particolare richiamo rispetto alle condizioni cui dovrebbe essere dedicata specifica attenzione riguarda anche:

   - gli ambiti in cui sono possibili **interferenze funzionali o visuali** con i beni culturali tutelati ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 42/2004 o con gli immobili ed aree di notevole interesse pubblico tutelati ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004, o con altri beni di rilevanza storica o architettonica individuati/individuabili dalle Province/CM;
   - gli altri beni paesaggistici di cui all'**art. 142 del D.Lgs. 42/2004**, generalmente con l'**eccezione delle porzioni edificate interne** al tessuto urbano consolidato esistente;
   - le aree ricadenti in **PLIS** già riconosciuti dalle Province/CM ai sensi del comma 4 art. 34 l.r. 86/83 o per le quali sia stato avviato, ai sensi della stessa norma, il procedimento di riconoscimento o inclusione da parte dei Comuni.

La D.g.r. contiene poi:

- alcuni **indirizzi** dedicati alla ***promozione della perequazione***, dove si evidenzia che, *date le possibilità operative introdotte dalla l.r. 15/2024, le Province sono quindi chiamate a definire, anche prima dell'individuazione degli ATI, modalità e percorsi per l'attivazione della perequazione territoriale intercomunale, che dovranno formalizzarsi in procedure consolidate, trasparenti e partecipate, da assumere all'interno degli atti di PTCP*;
- una sezione rivolta alla **scala della pianificazione urbanistica comunale**, in cui oltre a richiamare l'applicazione generale dei criteri regionali anche agli interventi (di competenza comunale) ricompresi tra 1 e 3 ettari si richiama anche alla necessità che alla scala comunale la declinazione degli indirizzi forniti dovrebbe comportare ulteriori approfondimenti sito-specifici e/o l'enunciazione di criteri prestazionali richiesti alle trasformazioni, anche in termini di mitigazione/compensazione degli interventi e di verifiche di sostenibilità (trasportistiche, ambientali, emissive).
- una sezione rivolta alle successive fasi della **pianificazione attuativa,** dei **SUAP** e dei **progetti edilizi**, ove sinteticamente si richiama la possibilità e la necessità, a queste scale, di effettuare approfondimenti di dettaglio rispetto allo specifico insediamento logistico e al sito in cui si colloca.

Particolarmente significativo è anche il richiamo dei Criteri approvati con D.g.r. 3777/2024 al fatto che .... ***l'individuazione degli ATI*** *da parte delle Province/CM* ***non introduce elementi conformativi*** *del regime giuridico dei suoli. Le aree che ricadono all'interno degli ATI mantengono, anche dopo la loro individuazione, la destinazione del PGT vigente. L'attuazione della l.r. 15/2024 non presuppone quindi* ***nessuna fase di successivo adeguamento dei PGT****, in quanto gli eventuali adempimenti comunali scattano solo nel momento in cui il Comune introduca nella pianificazione urbanistica (per il tramite del PGT o di sue varianti) previsioni di insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale*.

1.6.3 La Revisione Generale del PTR (d.c.r. 1157/2025) e i criteri per gli insediamenti logistici

La Revisione Generale del PTR, approvato con Deliberazione di Consiglio regionale n. 1157 del 18 novembre 2025, oltre ad una ricognizione generale sulle disposizioni regionali incidenti sugli insediamenti di logistica e sui temi connessi ai Terminal intermodali e insediamenti logistici di carattere strategico fornisce appositi Criteri per la pianificazione comunale per gli insediamenti sotto la soglia dimensionale dei 3 ha di superficie operativa (che costituisce la soglia minima della 'sovracomunalità' disciplinata dalla l.r. 15/2024), cui i Comuni dovrebbero riferirsi per l'ammissibilità degli insediamenti di logistica di loro competenza. In linea generale, la Revisione del PTR richiama comunque che alla scala comunale sono comunque da ritenersi validi, quali linee guida per l'insediamento di nuove attività di logistica o per l'ampliamento di quelli esistenti superiori a 5.000 mq di superficie operativa, i criteri localizzativi indicati dalla D.g.r. 3377/2024 per l'individuazione degli ambiti territoriali idonei da parte dei PTCP/PTM. . Tali criteri restituiscono punti di attenzione soprattutto rispetto ai temi relativi all' inserimento ambientale, all'inserimento paesaggistico, al sistema della mobilità, alla componente energetica ed emissiva, nonché altri specifici elementi che dovrebbero essere considerati nel layout funzionale degli interventi rispetto alle domande espresse dalle maestranze. Essi, quindi, possono essere assunti, richiamati o integrati dal PTCP ad ausilio sia dell'attuazione degli interventi (laddove di interesse provinciale, con attivazione dell'intesa di co-pianificazione nei casi previsti dalla l.r. 15/2024) sia dell'attività urbanistica dei comuni, non solo nella fase di valutazione degli interventi che saranno proposti dagli operatori, ma anche quale possibile indicazione per l'implementazione normativa del PGT.

1.7 Logistica e governo del territorio: il percorso di individuazione degli Ambiti Territoriali Idonei ai sensi della L.R. 15/2024

A seguito dell'emanazione della legge regionale 15/2024 e dell'approvazione, con D.g.r. 3777 del 14 novembre 2014, dei *Criteri per l'individuazione degli Ambiti Territoriali Idonei per gli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale*[31] di cui al comma 1 art. 3 della l.r. 15/2024, il PTCP ha proceduto all'individuazione degli ***Ambiti Territoriali Idonei*** – ATI - di cui al comma 1 art. 2 l.r. 15/2024.

A valle delle analisi restituite dai precedenti paragrafi, l'individuazione degli ATI effettuata dal PTCP è avvenuta sulla base delle indicazioni metodologiche delineate dai Criteri regionali rispetto ai requisiti ivi declinati (accessibilità, localizzazione, consumo di suolo, rigenerazione e sostenibilità ambientale e

[31] insediamenti logistici singoli con superfice operativa uguale o superiore a 30.000 mq

paesaggistica), attraverso un percorso di lettura e interpretazione comunque contestualizzato al territorio provinciale,

L'individuazione degli Ambiti Territoriali Idonei non costituisce comunque un'anticipazione di automatica compatibilità al PTCP delle successive previsioni dei PGT o degli interventi ricadenti negli ATI, in quanto essi dovranno comunque rispondere (sia in sede di adeguamento dei PGT, di loro varianti o in sede di procedure SUAP in Variante al PGT) sia agli specifici criteri esplicitati dal PTCP (sia quelli generali indicati nei Criteri per il governo del territorio, sia quelli eventualmente indicati per ciascun ambito nelle relative schede allegate al presente documento, nonché alle più generali verifiche (laddove pertinenti) di rispetto della Soglia di riduzione del Consumo di Suolo o del Bilancio Ecologico del Suolo di cui all'art. 2 della l.r. 31/14.

Occorre infatti ricordare che questo tipo di interventi, pur classificabili di rilevanza sovracomunale e pur se realizzati all'interno degli ATI, non li qualifica tra quelli esentati dal rispetto della soglia di riduzione del Consumo di suolo e dalla verifica del Bilancio Ecologico del suolo - BES.

L'individuazione degli ATI, dunque, consente unicamente di escludere tali previsioni o interventi dalla preventiva attivazione dell'intesa di co-pianificazione di cui all'art. 5 della L.R. 15/2024; dall'altro lato l'individuazione degli ATI non esclude comunque la possibilità, per i Comuni, di procedere all'individuazione di insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale all'esterno degli ATI, salvo il presupposto dell'attivazione dell'intesa di co-pianificazione di cui sopra.

Si ribadisce quindi che l'individuazione del PTCP degli ATI ai sensi della L.R. 15/2024:

- non impedisce ai Comuni di poter procedere all'individuazione di insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale all'esterno degli ATI, salvo il ricorso all'intesa di co-pianificazione prevista dall'art. 5 della L.R. 15/2024;
- non presuppone alcun automatico recepimento da parte dei PGT; resta infatti salva ogni potestà pianificatoria del Comune in merito alle decisioni da assumere alla scala locale sulla possibilità di ammettere o meno l'insediamento di interventi logistici di rilevanza sovracomunale sul proprio territorio.

Nel seguito del presente documento viene dettagliato il percorso metodologico e progettuale che ha condotto all'individuazione degli ATI nel PTCP.

1.7.1 Il sistema infrastrutturale di riferimento considerato per l'individuazione degli ATI

I requisiti di accessibilità definiti al paragrafo 2.2.1 dei Criteri regionali, alla Sezione A, richiamati al precedente paragrafo 1.6.2 prevede che debbano essere privilegiati, nell'individuazione degli ATI, gli ambiti posti in prossimità Il sistema infrastrutturale di riferimento rispetto al quale considerare il principio di "prossimità" declinato dai Criteri regionali approvati con D.g,r. 3777/2024 e richiamati nel paragrafo 1.6.2 è stato individuato considerando:

a) il quadro infrastrutturale esistente e di progetto - già restituito dalla tavola MOB 1 del PTCP, con particolare riferimento al sistema della mobilità di scala nazionale, regionale e provinciale (all'interno dei quali sono ricompresi gli elementi appartenenti alle reti TEN-T3);

b) per le ipotesi di progetto, quelle già in fase di realizzazione;

c) i principali elementi infrastrutturali incidenti sulla mobilità delle merci, cioè i terminal intermodali, gli aeroporti, le fermate e le stazioni ferroviarie, ecc. (ricordando che nel territorio provinciale non sono presenti i porti fluviali, quale ulteriore elemento richiamato dai criteri Regionali);

1.7.1.1 Il sistema viabilistico di scala nazionale e regionale e i nodi di collegamento con la rete di scala inferiore

Con particolare riferimento alla rete viaria di scala nazionale, regionale e provinciale sono stati individuati, in prima istanza, i nodi delle strade di categoria 'A' (autostrade) o di categoria 'B' (nella prassi richiamate come superstrade) ai sensi dell'art. 2 del vigente Codice della Strada e relativo regolamento di attuazione nonché della normativa regionale di riferimento (D.g.r. 8/3219 del 27 settembre 2006).

Considerando che uno dei prerequisiti per la classificazione delle strade di categoria A e B è l'assenza di intersezioni a raso, i nodi considerati sono unicamente quelli a livelli sfalsati presenti sulla rete viaria di 1° livello (cat. A o B) individuata dalla tavola MOB1, se direttamente connessi alla rete viaria di rango inferiore.

Sulla base di questi criteri sono stati individuati 34 nodi di connessione tra le strade di categoria A e B e la rete viaria di rango inferiore e precisamente, per ogni arteria:

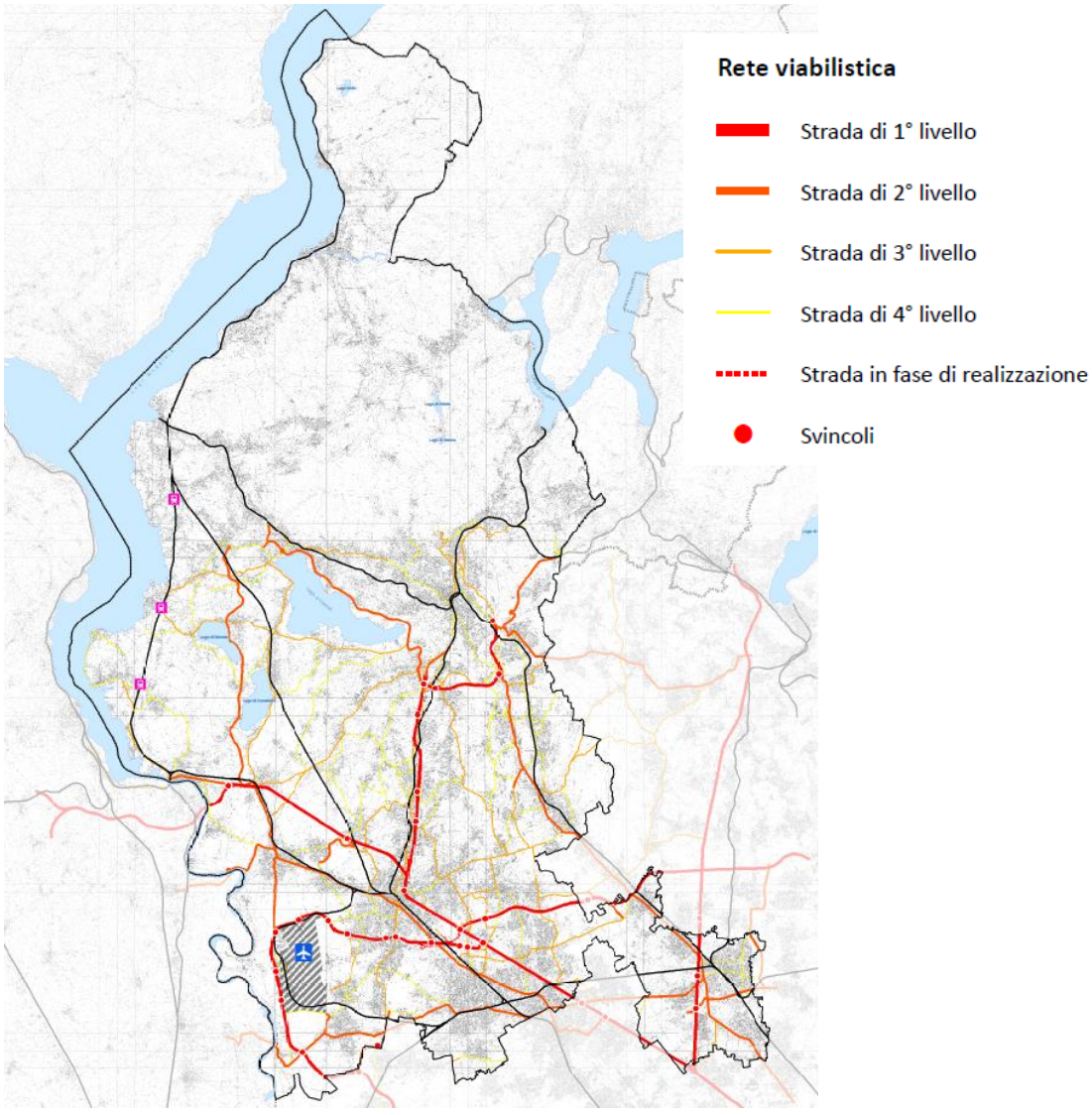
- autostrada A36 – Pedemontana: svincoli di Solbiate Olona, di Mozzate-Cislago, Cislago;
- autostrada A60 – Pedemontana - Tangenziale di Varese: svincoli di Gazzada-Morazzone, Vedano Olona;
- autostrada A8 Milano – Varese: svincoli di, Castellanza, Castronno, Cavaria, Gallarate, Gazzada-Buguggiate, Solbiate Arno, Legnano (fuori provincia);
- diramazione A8/A26 Gallarate – Gattico: svincoli di Besnate e Sesto Calende-Vergiate;
- autostrada A9 Milano – Como: svincoli di Origgio-Uboldo, Saronno e Turate (fuori provincia);
- Strada statale 336 e 336dir della Malpensa: svincoli di Busto Arsizio-Cassano Magnago, Cardano al Campo, Dogana/Hupac; Gallarate ovest-Cardano al Campo, Samarate-Gallarate centro, Uscita del Sempione, Casorate Sempione-Cardano al Campo, Castano primo nord, Lonate Pozzolo, Lonate pozzolo-SS527, Malpensa Terminale 2, Vanzaghello, Vizzola Ticino-Malpensa Cargo, Termine Vanzaghello, Malpensa Terminal 1, Somma Lombardo;
- termine SS 712 tangenziale di Varese (assimilato a svincolo di immissione in strada di categoria B).

Oltre a tali nodi (esistenti) sono stati considerati anche quelli che saranno disponibili nel breve-medio periodo, alla conclusione dei lavori dello stralcio funzionale di realizzazione della c.d. "Bretella di Gallarate", di collegamento tra la futura nuova SS341 "Gallaratese" e la Pedemontana e interconnessione con la A8 e la SS336[32]; in particolare è stato considerato, all'interno di tale progetto, l'apporto dello svincolo ivi previsto, denominato svincolo di Sciarè, che consente la connessione viaria diretta con l'ambito territoriale circostante al terminal intermodale di Hupac.

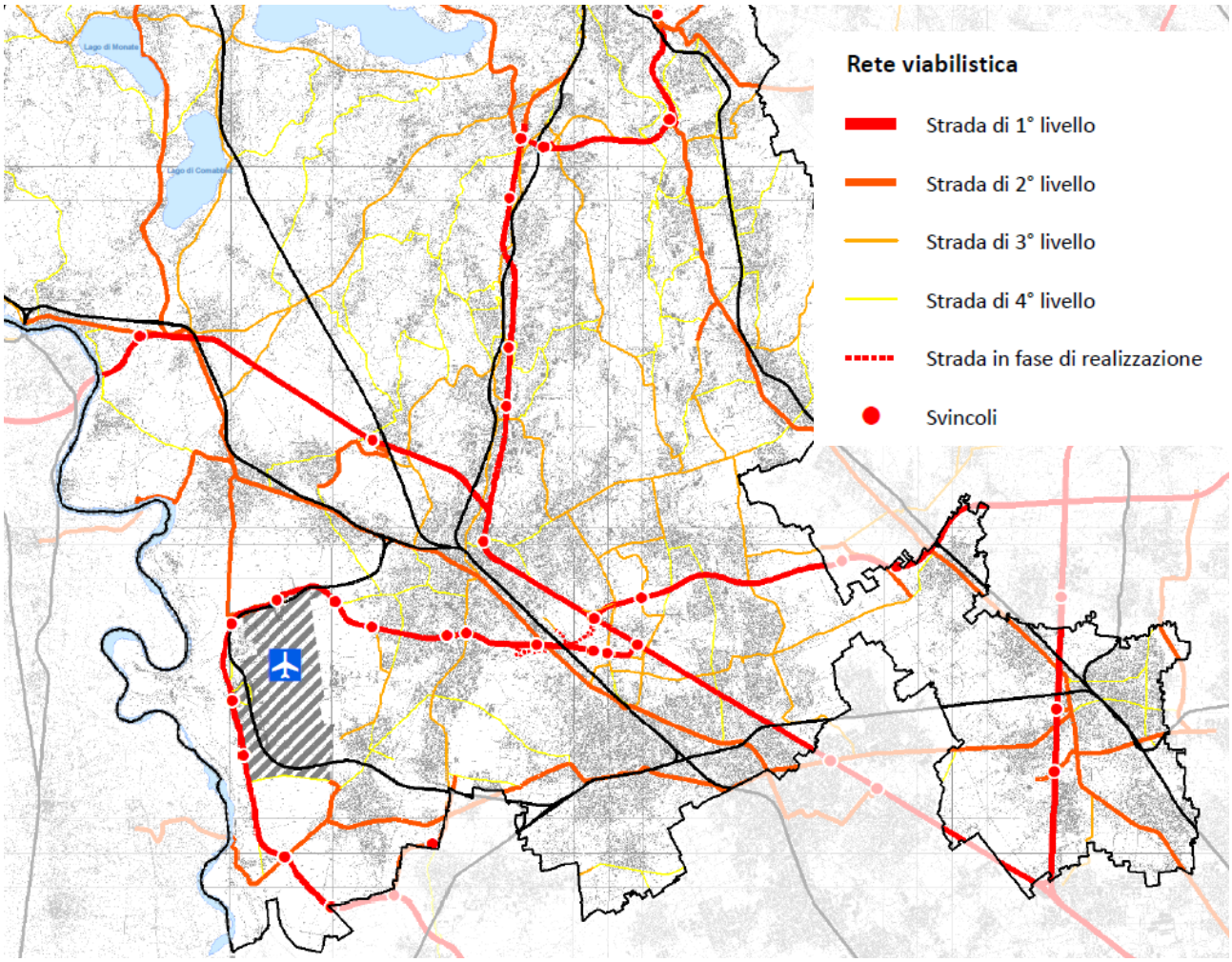
[32] progetto Anas " Nuova S.S. 341 Gallaratese" - Tratto da Samarate a confine con la Provincia di Novara - Tratto Nord - **Stralcio Funzionale** dal Km 6+500 (Svincolo S.S. 336 Nord) Al Km 8+844 (Svincolo Autostrada A8) "Bretella Di Gallarate" - 2021

Relativamente alla SS336 si segnala che è stato recentemente approvato il progetto "S.S. 336 - Riqualificazione Busto Arsizio/Gallarate/Cardano" ricompreso tra quelli funzionali ai Giochi olimpici e paralimpici Milano Cortina 2026; per effetto della cantierizzazione di tali lavori il livello di servizio della strada decadrà, temporaneamente, verso livelli inadeguati a sopportare ulteriori carichi; condizione, questa, che sarà comunque superata nel medio periodo.

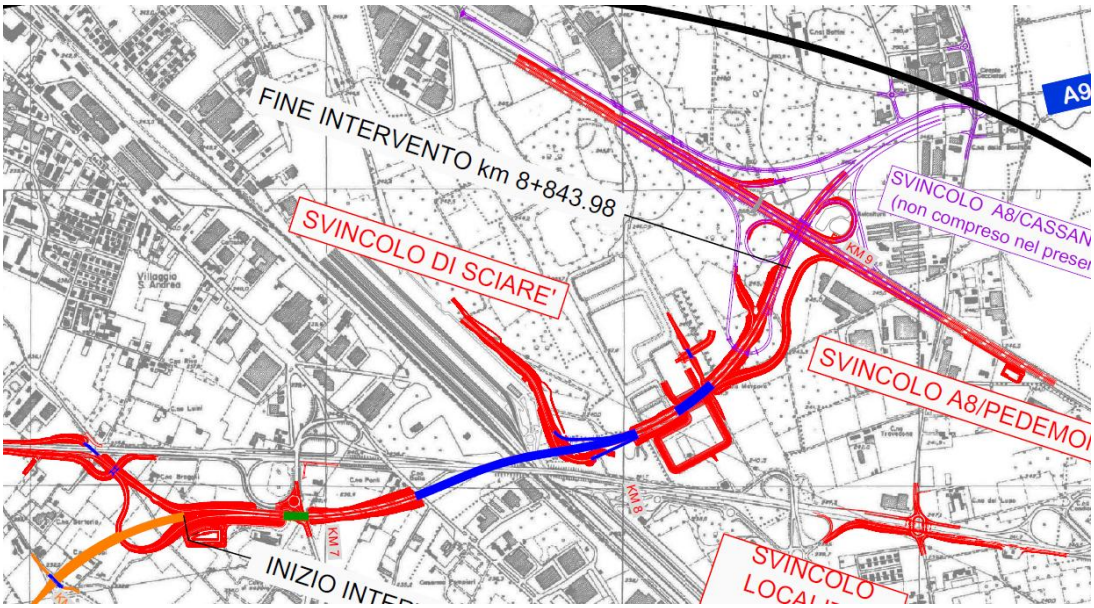
Per effetto della conformazione della rete autostradale e superstradale presente nella Provincia, i nodi di collegamento tra viabilità di 1° livello e quella dei livelli inferiori sono distribuiti in modo disomogeneo sul territorio provinciale; infatti, alla forte accessibilità viaria di rango elevato presente a sud della città di Varese si contrappone, nella porzione collinare e montana della provincia, l'assenza dei caratteri di accessibilità minimi richiesti dai criteri attuativi dalla D.g.r. 3777/2024 in attuazione della L.R. 15/2024 e.



Rete viaria sovraordinata e relativi nodi considerati per l'individuazione degli ATI



Dettaglio rete viaria sovraordinata e relativi nodi considerati per l'individuazione degli ATI – porzione centro-meridionale della Provincia di Varese



Dettaglio progetto dello stralcio funzionale della Bretella di Gallarate

1.7.1.2 Il sistema intermodale della Provincia di Varese e gli altri potenziali elementi di interscambio modale per le merci

Per la definizione dello scenario infrastrutturale di riferimento è stata poi considerata la presenza, sul territorio provinciale, dei terminal intermodali di:

- Hupac – Norfolkline - Gallarate;
- Ambrogio Trasporti - Gallarate;
- Malpensa Discrict Center - Sacconago
- Cargo City di Malpensa, al servizio del ruolo di gateway internazionale dell'aeroporto.

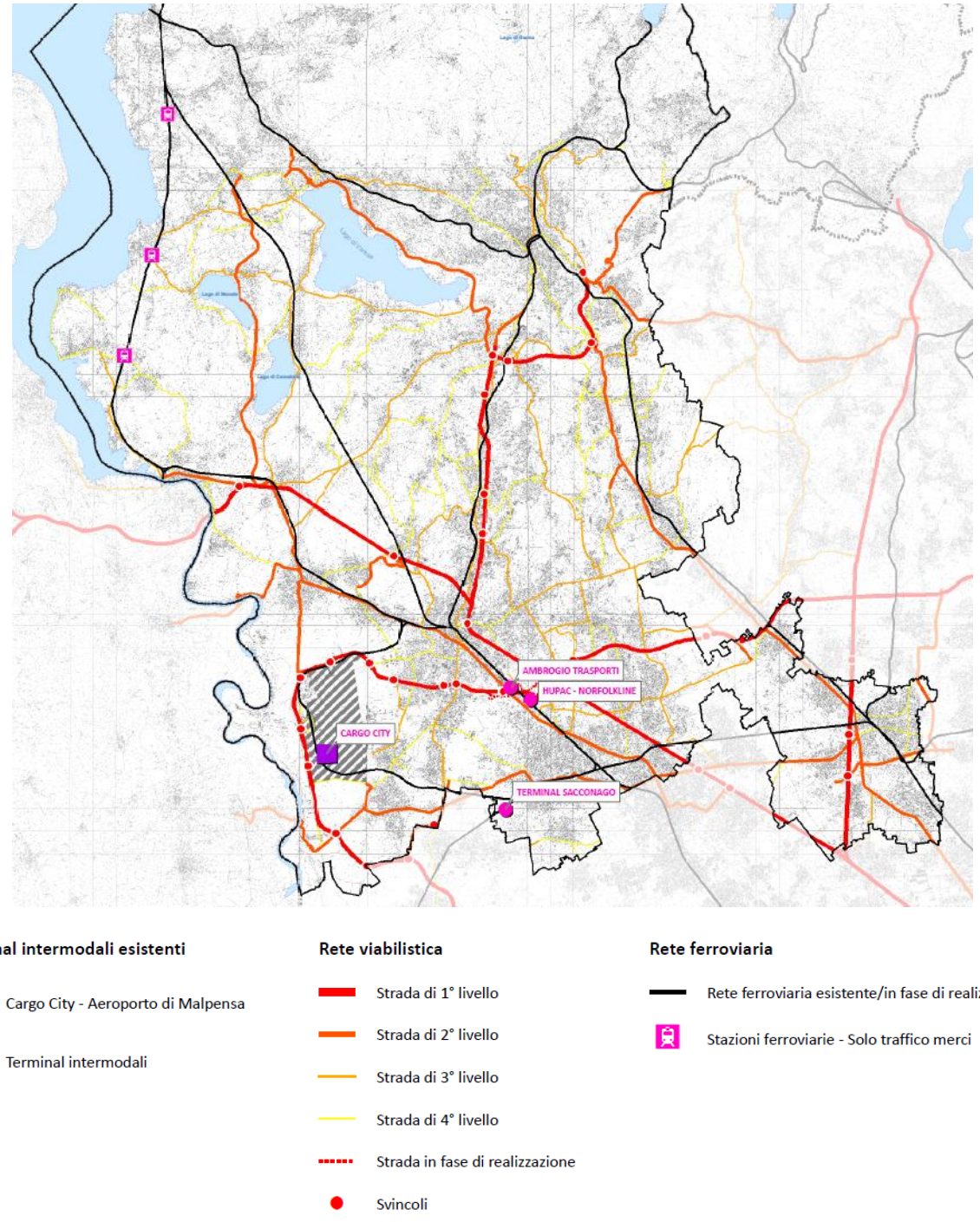
In relazione alla loro localizzazione, rispetto al sistema autostradale/superstradale di riferimento, si registra che:

- il terminal intermodale Hupac- Norfolkline è dotato di un sistema di accesso dedicato, connesso al sistema doganale di Busto Arsizio. Tale sistema, ad oggi non è direttamente connesso alla viabilità di rango inferiore e le sue relazioni viabilistiche con l'intorno sono mediate dal sistema di svincoli afferenti alla SS336. Come già sopra richiamato, nel breve medio periodo è però prevista la realizzazione, nell'ambito dei lavori per la "Bretella di Gallarate", del c.d. svincolo di Sciarè, che consentirà l'accesso all'ambito territoriale limitrofo al terminal intermodale;
- il terminal intermodale Ambrogio Trasporti di Gallarate è direttamente connesso, in termini di accessibilità viabilistica, all'asta storica del Sempione (SS33), che si caratterizza, nel tratto in questione, per storiche criticità di carico confermate anche dalle recenti valutazioni trasportistiche connesse all'AdP per il Nuovo Ospedale di Busto Arsizio e Gallarate; ne deriva quindi la chiara inopportunità di prevedere su questo tratto della SS 33 ulteriori generatori di traffico (perdipiù con traffico di mezzi pesanti e in prossimità del Nuovo Ospedale);
- il terminal intermodale di Malpensa Discrict Center di Sacconago, vocato alla distribuzione delle merci a lungo raggio, su ferro e verso l'aeroporto di Malpensa; esso può svolgere un ruolo significativo nel sostenere gli indirizzi indicati dalla proposta di aggiornamento del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti adottata con d.g.r. n. XII/5025 del 22.9.2025, che orientano il sistema della logistica e del trasporto merci verso l'intermodalità e l'utilizzo delle infrastrutture esistenti, anche con particolare allo sviluppo dei collegamenti ferroviari, anche di ultimo miglio, per favorire lo shift modale del trasporto merci in coerenza con i target europei;
- il terminal di Cargo City supporta l'aeroporto di Malpensa nel suo ruolo di gateway internazionale per il cargo aereo; esso è comunque collocato in posizione idonea, in quanto direttamente connesso alla SS 336 DIR.

Rispetto ai nodi potenziali di cambio modale ferro-gomma per le merci, la tavola MOB2 evidenzia la presenza di diverse stazioni/fermate lungo la tratta ferroviaria Oleggio-Laveno, impiegata (come riserva per le linee Domodossola-Milano e Milano-Como-Chiasso) unicamente per il trasporto di merci verso la Svizzera. Tuttavia, anche in questo caso le stazioni merci non sono dotate di connessioni dirette con il sistema viario di rango sovraordinato, necessarie a verificare il basilare principio di "prossimità" indicato dai Criteri regionali di cui alla D.g.r. 3777 del 14/11/2024.

Oltre agli elementi sopra descritti sul territorio provinciale non sono presenti altri potenziali nodi di interscambio modale tra quelli indicati dai Criteri regionali della D.g.r. 3777/2024, e cioè:

- impianti industriali muniti di raccordi ferroviari (perlomeno posti in prossimità dei nodi della viabilità principale considerati per l'individuazione degli ATI);
- Zone Logistiche Semplificate - Porto e Retroporto di Genova -, istituite ai sensi dell'art. 7 del Decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito in Legge 130/2018 e s.m.i.;
- porti fluviali o altri elementi di potenziale interscambio modale;

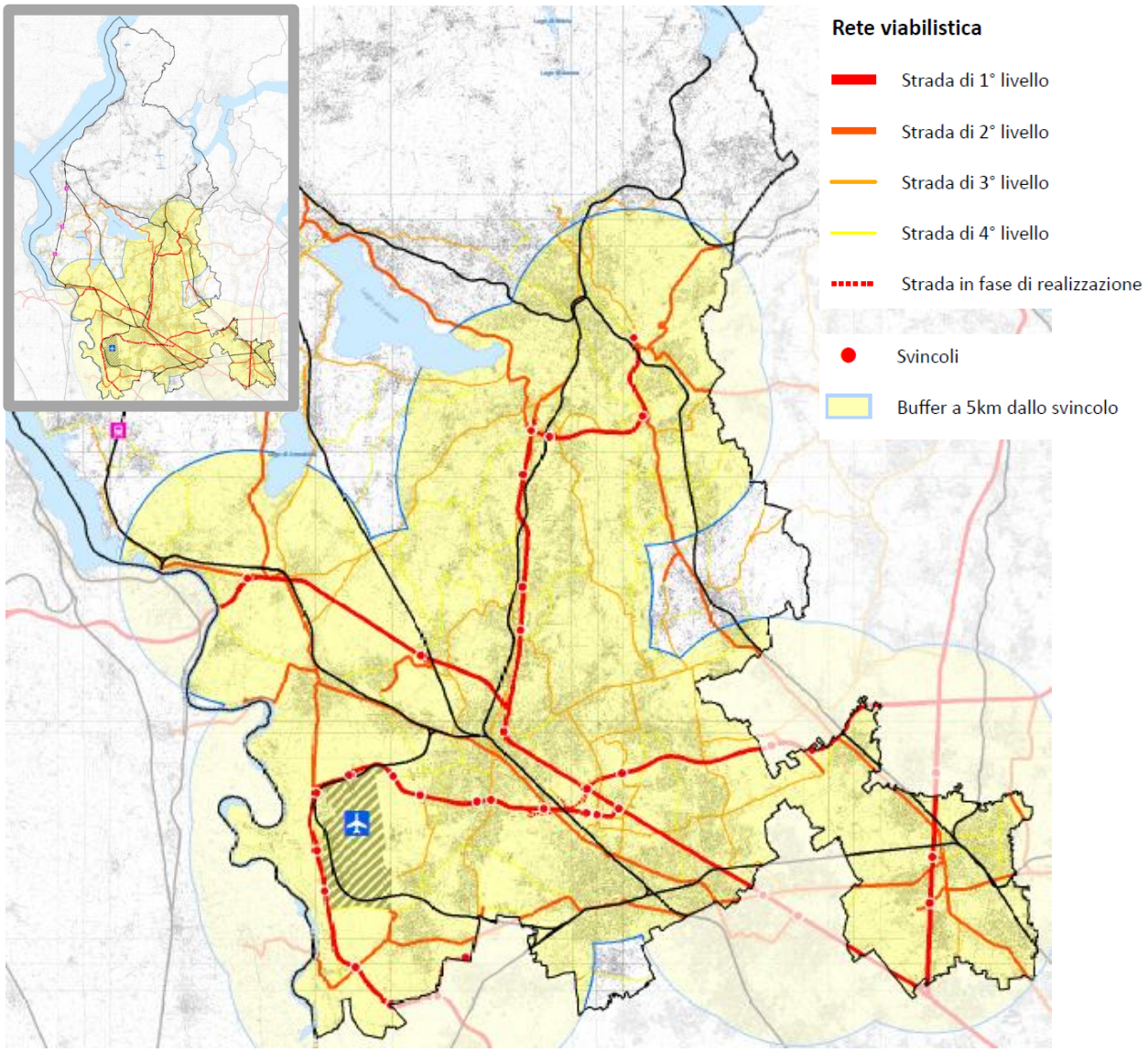


I terminal intermodali e le stazioni merci nella Provincia di Varese

1.7.2 Requisiti di accessibilità e declinazione del principio di prossimità ai nodi della rete stradale di rango superiore nella Provincia di Varese

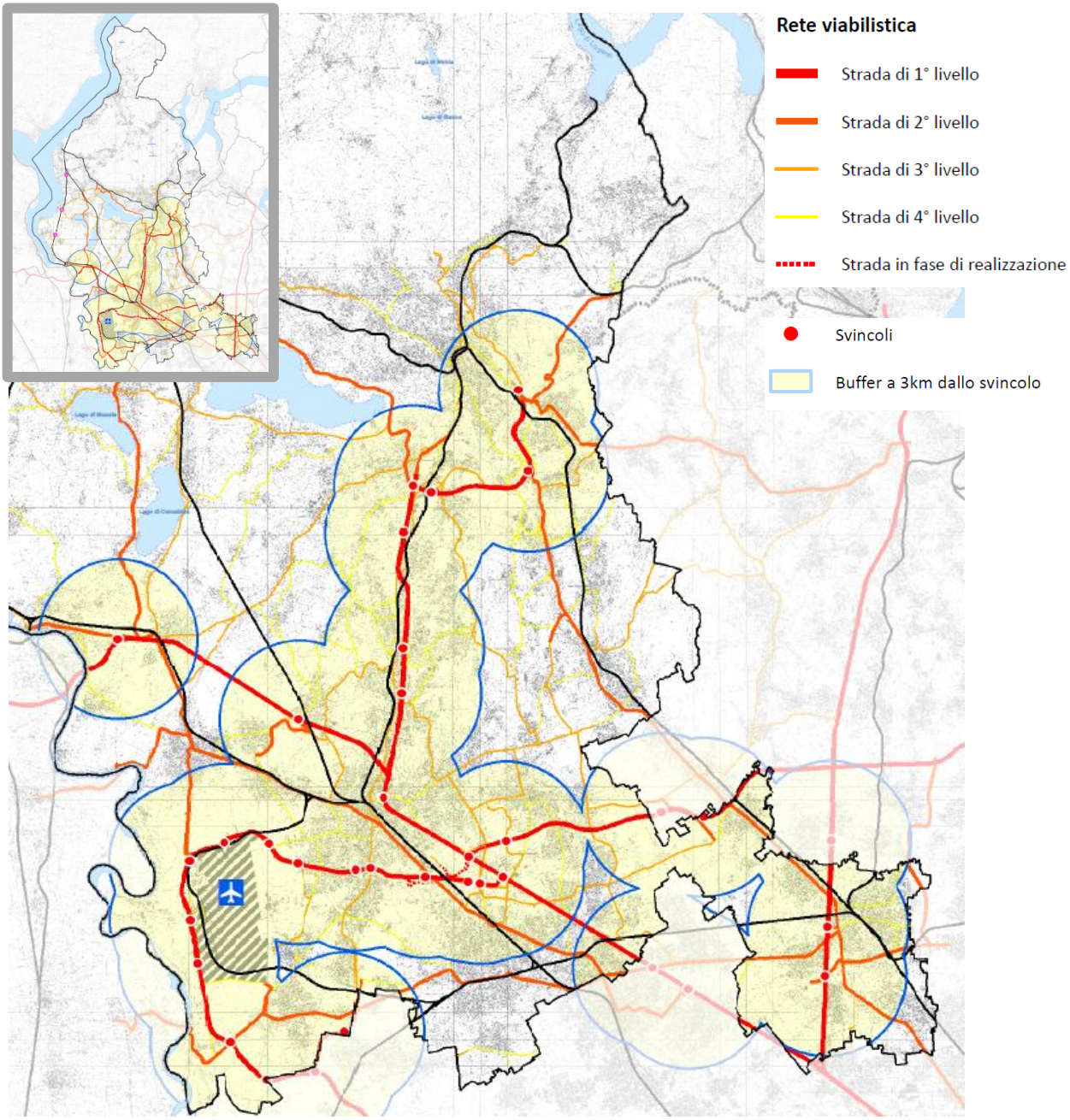
Rispetto a quanto restituito dal quadro di riferimento infrastrutturale e della collocazione degli svincoli stradali individuati (vedasi precedente paragrafo 1.7.1.1) è stata condotta una valutazione puntuale delle effettive potenzialità di accessibilità disponibili in relazione ai potenziali conflitti riverberabili, da eventuali nuovi insediamenti logistici, sui sistemi insediativi esistenti. Questa valutazione è stata condotta considerando diversi raggi di influenza teorica (5 km, pari alla distanza massima indicata dai criteri regionali, 3 km e 1,5 km), verificando che:

- l'assunzione di un raggio di influenza teorica di **5 km** coinvolge, di fatto, tutto il territorio della Provincia presente a sud del capoluogo, con l'eccezione dell'Ato della Conca dei Laghi e dell'Ato dell'Alto Varesotto; considerando però l'assenza di tracciati viari di categoria A o B in questi ultimi due Ato, l'assunzione dei 5 km annullerebbe di fatto ogni principio di prossimità, omologando come simili le condizioni di accessibilità dell'intero territorio (urbanizzato o meno) del settore centrale e meridionale della Provincia;



*Raggio teorico di influenza di **5 km** degli svincoli della rete stradale di categoria A o B*

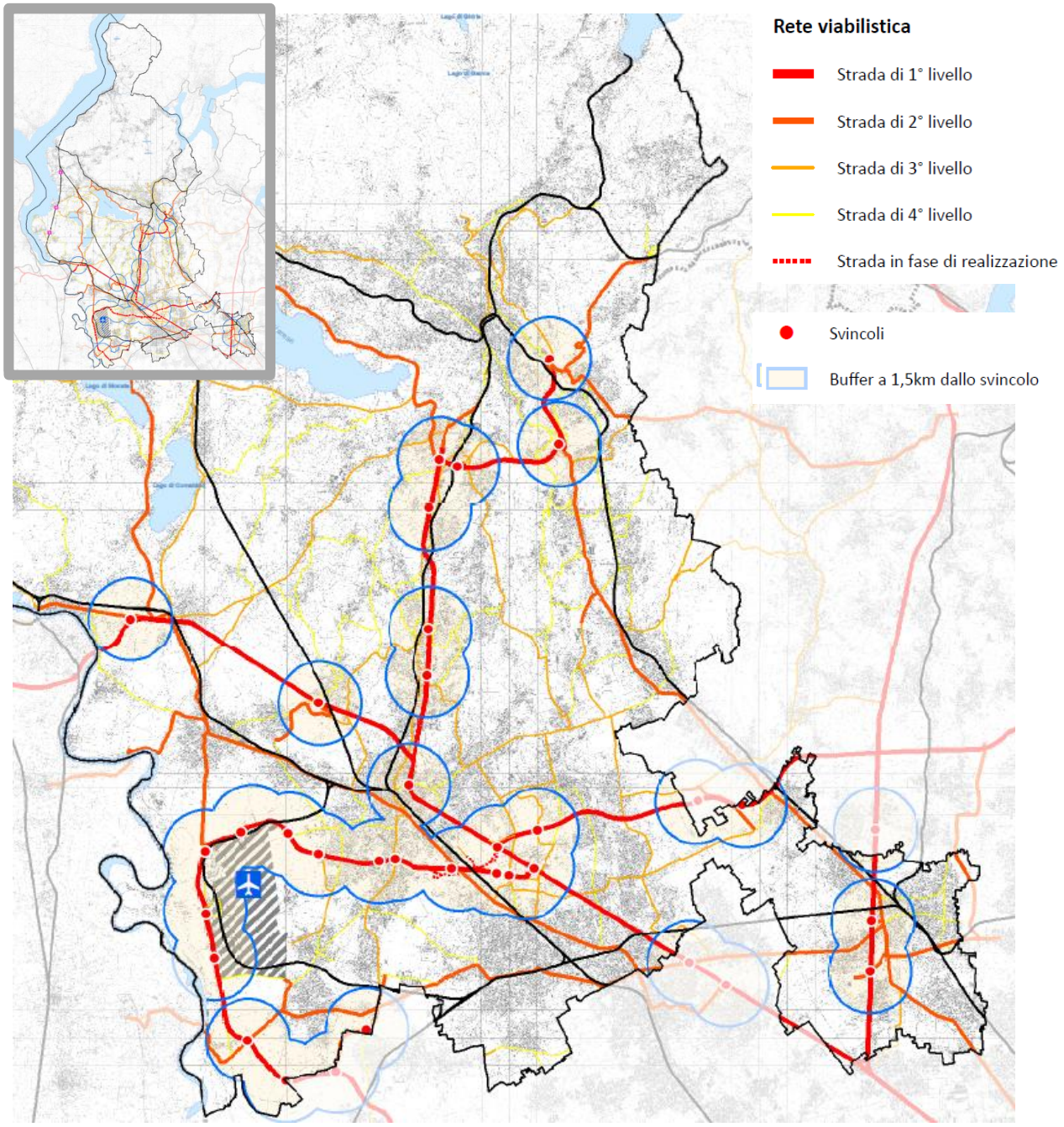
- l'assunzione di un raggio di influenza teorica di **3 km** determina condizioni non dissimili da quelle sopra descritte, omologando senza soluzione di continuità le condizioni di accessibilità di tutto il denso sistema edificato del Sempione (areale di Gallarate, Busto Arsizio, direttrice della SS336, areale di Malpensa) e di quello del Saronnese attestata sulla direttrice della A8; porzioni territoriali che in realtà sono caratterizzate da condizioni di accessibilità e relazioni con il sistema edificato esistente altamente variabili all'interno degli stessi territori;



*Raggio teorico di influenza di **3 km** degli svincoli della rete viaria di categoria A o B e territorio sotteso*

- l'assunzione di un raggio di influenza teorica di 1,5 km consente di riconoscere con maggiore efficacia e coerenza le porzioni di territorio provinciale effettivamente caratterizzate da

un'accessibilità potenziale elevata e di poter distinguere puntualmente e con maggiore coerenza le interferenze potenzialmente riverberabili sui tessuti consolidati ivi presenti[33].



*Raggio teorico di influenza di **1,5 km** degli svincoli della rete viaria di categoria A o B e territorio sotteso*

[33] Tale assunzione, peraltro, sembra coerente anche con le assunzioni del Piano Territoriale della Città Metropolitana, che condivide, con la Provincia di Varese, l'Ato interprovinciale del Sempione; esso prevede (nella normativa della STTM3) che gli insediamenti logistici di maggiore dimensione abbiano un'*accessibilità diretta* alla rete viaria di rango superiore, ammettendo distanze superiori (sino a 3 km) solo per interventi ricompresi tra 10.000 e 25.000 mq di SL).

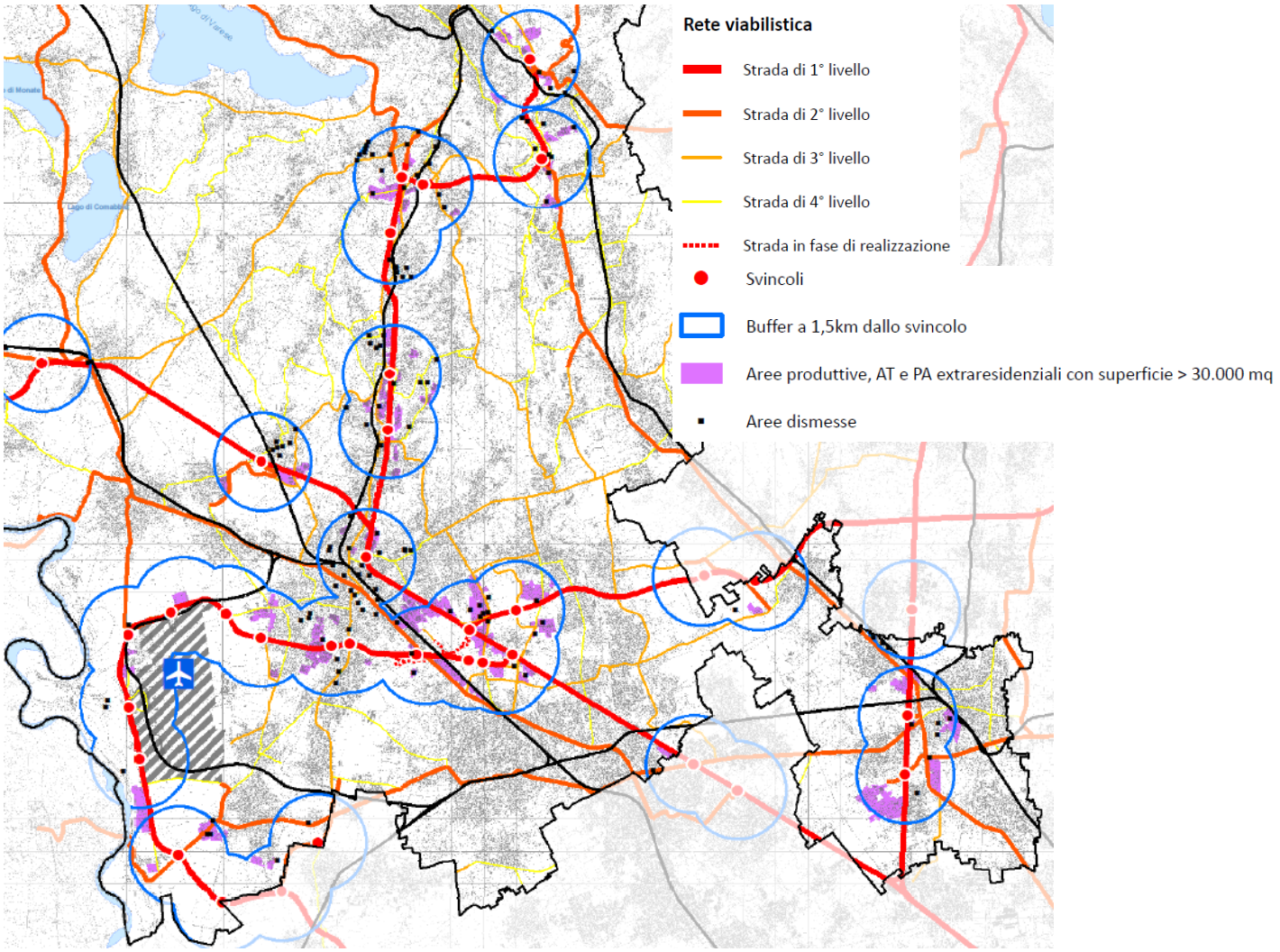
1.7.3 Requisiti localizzativi, consumo di suolo e rigenerazione

Rispetto ai requisiti localizzativi indicati dai Criteri regionali approvati con D.g.r. 3777/2024 si è proceduto all'individuazione, all'interno del raggio di influenza teorica di 1,5 km dagli svincoli considerati e sulla base delle banche dati provinciali:

- delle aree urbanizzate a destinazione produttiva;
- delle aree dismesse rilevate dalla Provincia nell'aggiornamento del censimento restituito nell' apposito approfondimento tematico del PTCP;
- degli Ambiti di Trasformazione o dei Piani attuativi del PdR (su superficie urbanizzata e su suolo libero) a destinazione extraresidenziale.

La selezione di queste aree ha riguardato solo quelle che, anche con aggregazione per comparti limitrofi, superano i 3 ha di estensione (considerando che alla superficie operativa di 3 ha corrisponde, in genere una superficie territoriale superiore).

L'insieme delle aree selezionate è restituito dal seguente schema grafico.



*Aree urbanizzate a destinazione produttiva, AT o dei PA extraresidenziali, con superficie aggregata superiore a 3 ha e all'interno del raggio teorico di **1,5 km** dagli svincoli della rete viaria di categoria A o B*

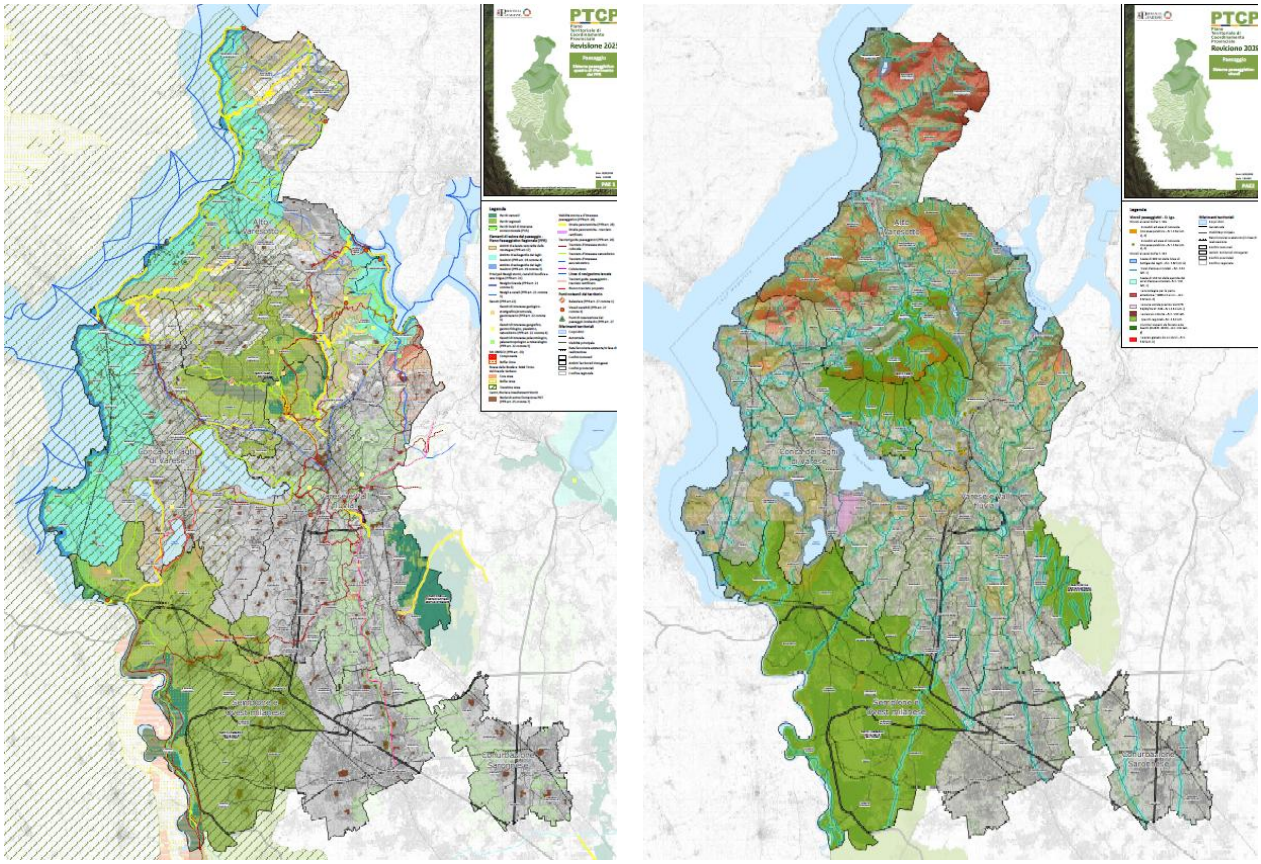
1.7.4 Requisiti di sostenibilità ambientale e paesaggistica

Rispetto ai punti di attenzione ambientale e paesaggistica evidenziati dai Criteri regionali approvati con D.g.r. 3777/2024 si sono considerate le relazioni delle aree selezionate con gli elementi di rilevanza ambientale e paesaggistica restituiti dalle tavole:

- *PAE1 - Sistema paesaggistico: quadro di riferimento del PPR*
- *PAE2 – Sistema paesaggistico: vincoli*

nonché con gli elementi di progetto dell'assetto ambientale/paesistico del territorio restituiti dalle tavole:

- REP - Rete Ecologica Provinciale;
- RVP - Rete Verde Provinciale;
- AAS - Ambiti Agricoli di Interesse strategico del PTCP.



Tavole PAE1 - Sistema paesaggistico: quadro di riferimento del PPR - e PAE2 – Sistema paesaggistico: vincoli

1.7.5 Valutazioni sito specifiche per l'individuazione degli ATI di cui alla L.R. 15/2024

Ogni valutazione sito specifica relativa alle aree selezionate in via preliminare è stata approfondita, con riferimento a quanto indicato dai Criteri regionali, sulla base di quanto rilevabile dalle banche dati provinciali ma anche sulla base di quanto progressivamente sedimentato nel patrimonio conoscitivo della Provincia attraverso procedimenti e valutazioni (di compatibilità dei PGT oppure di VIA) effettuate nel corso degli anni dalla stessa Provincia.

Si richiama che per le aree che a seguito di tali valutazioni non sono state incluse negli ATI, sarà comunque possibile proporre interventi logistici di rilevanza sovracomunale con il ricorso all'intesa di co-pianificazione di cui all'art. 5 della L.R. 15/2024.

Le aree selezionate all'interno del raggio teorico di influenza dagli svincoli autostradali (1,5 km) sono state successivamente valutate, singolarmente, rispetto alle effettive percorrenze stradali disponibili per l'accesso dagli svincoli considerati, verificando al contempo l'effettiva distanza stradale da percorrere e le interferenze potenzialmente riverberate, lungo il tracciato, sui tessuti residenziali o comunque sensibili (servizi) ivi presenti.

Tali valutazioni hanno portato a una prima scrematura delle aree selezionate in via preliminare, non classificando tra gli ATI quelle:

- per le quali l'effettiva percorrenza stradale tra svincolo e area risulta sensibilmente maggiore ad 1,5 km;
- il cui percorso lungo il tragitto svincolo-area comporta l'attraversamento (o comunque la prossimità diretta) di aree edificate residenziali o comunque sensibili (servizi);
- il cui percorso, lungo lo stesso tragitto, coinvolge porzioni di rete viaria per le quali siano note condizioni di criticità (in termini di congestione, accodamenti, caratteri delle intersezioni, ecc..).

Queste valutazioni si sono basate anche sul patrimonio conoscitivo diretto della Provincia accumulato in precedenti valutazioni sito-specifiche (ad esempio in fase di verifica di VIA provinciale), anche riferito a procedimenti sovraordinati (come, ad esempio, in sede di studi preliminari all'AdP del Nuovo Ospedale di Busto Arsizio – Gallarate e alle considerazioni ivi contenute in merito alle criticità della rete viaria in relazione ai flussi di traffico attesi o ai potenziali impatti riverberati sulla nuova struttura ospedaliera o il suo intorno).

In linea con quanto richiamato al precedente paragrafo 1.7.4, la valutazione sito specifica delle diverse aree selezionate in via preliminare all'interno dei raggi teorici di influenza degli svincoli della rete viaria di 1° livello ha riguardato anche i caratteri ambientali e paesaggistici delle aree o del contesto in cui si collocano.

Questa valutazione ha assunto un valore particolare per le aree su suolo libero (AT o PA extraresidenziali), anche in considerazione del limitato numero di queste aree all'interno della selezione effettuata.

Nello specifico si evidenza che la maggior parte delle aree su suolo libero emerse dalla selezione effettuata sono poste all'interno del Parco Regionale della Valle del Ticino, in localizzazioni che per diversi motivi sono da considerarsi "critiche" rispetto all'opportunità di una loro individuazione come ATI ai sensi della L.r. 15/2024 (presenza di forti connotazioni paesaggistiche, di importanti valori ambientali, di estese presenze boschive, di zone umide o corpi idrici, di valori identitari o fruitivi riconosciuti in un areale ad ampio raggio, ecc..). Gli elementi di criticità rilevati, laddove ritenuti significativi (anche sulla base di elementi conoscitivi o di giudizio già emersi in precedenti procedure di valutazione), hanno determinato la non inclusione di tali aree negli ATI; ciò non toglie che le criticità rilevate potrebbero essere risolte o attenuate all'interno delle valutazioni specifiche che potranno condotte in un'eventuale intesa di pianificazione ai sensi dall'articolo 5 della L.R. 15/2024, allorquando saranno meglio definiti e definibili i caratteri (dimensionali e qualitativi) degli interventi proposti.

Infine, sono stati considerati, nell'individuazione degli ATI, anche alcuni specifici elementi di carattere strategico per l'assetto territoriale delineato dal PTCP, quali:

- il ruolo strategico riconosciuto alle aree delocalizzate di Malpensa rispetto all'assetto dell'intorno aeroportuale e alle strategie sottese all'Accordo territoriale approvato con D.g.r. XI / 5651 del 30/11/2021, sottoscritto dalla stessa Provincia di Varese; ruolo che ha determinato la decisione progettuale di non individuare alcuna area delocalizzata di Malpensa all'interno ATI ai sensi della L.R. 15/2024.
- il ruolo che può assumere il terminal intermodale di Malpensa Discrict Center di Sacconago che, come richiamato al precedente paragrafo 1.7.1.2, può svolgere un ruolo significativo nel sostenere gli indirizzi della proposta di aggiornamento del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti adottata con d.g.r. n. XII/5025 del 22.9.2025 (orientamento del sistema della logistica e del trasporto merci verso l'intermodalità e l'utilizzo delle infrastrutture esistenti, anche al fine di favorire lo shift modale, anche di ultimo miglio, del trasporto merci, in coerenza con i target europei). Per tali motivi e in linea con quanto indicato anche dalla l.r. 15/2024 e dai relativi criteri attuativi (d.g.r. 3377/2025), pur se non direttamente collegato alla viabilità di 1° livello, esso viene riconosciuto come specifico elemento strategico da parte del PTCP, a prescindere dalla mancata rispondenza del criterio di "prossimità" ai nodi di collegamento con la rete viaria di 1° livello adottato per gli altri contesti del territorio provinciale.

1.8 Gli Ambiti Territoriali Idonei individuati dal PTCP ai sensi della L.R. 15/2024

1.8.1 Gli ATI individuati

A seguito di quanto descritto al precedente capitolo 1.7 sono stati individuati 17 Ambiti Territoriali Idonei (di cui alcuni distinti in sotto ambiti) restituiti cartograficamente dalla tavola LOG.

Essi sono elencati nella seguente tabella, ove sono evidenziati con apposita colorazione del testo quelli in cui l'insediamento di attività logistiche di rilevanza sovracomunale è comunque subordinata:

- al completamento delle opere viarie (principali o complementari) alla cosiddetta "bretella di Gallarate" (svincolo di Sciarè e complanare dallo svincolo di Solbiate Olona della A36 sino alla SP 20 in Cassano Magnago);
- al completamento dei lavori di riqualificazione della SS336 tra Busto Arsizio e lo svincolo di Besnate/Cardano al campo;

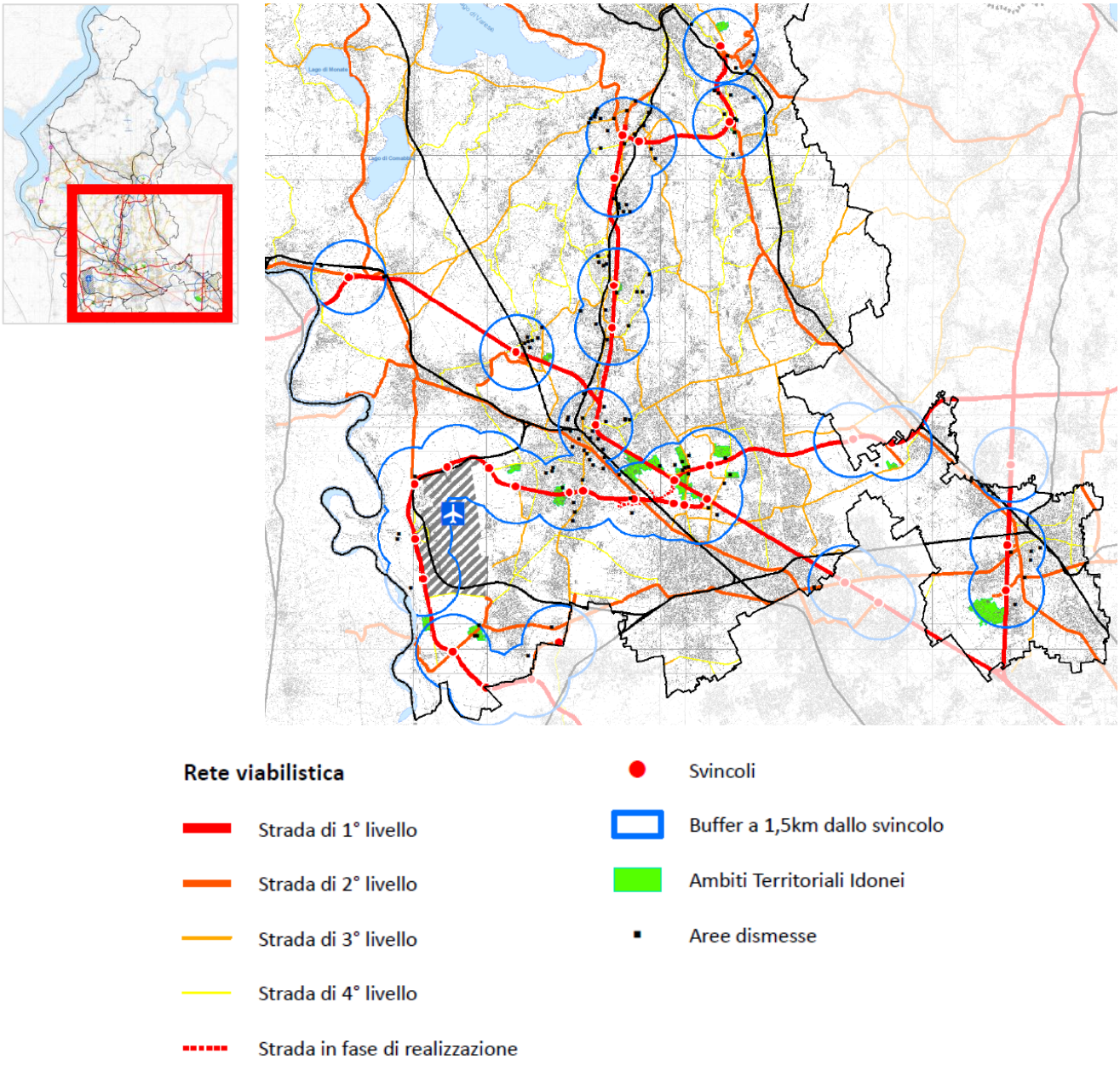
In ogni caso, per gli ATI inseriti in Parchi Regionali, l'attivazione degli ATI è comunque subordinata al positivo coordinamento con gli enti gestori dei Parchi Regionali delle previsioni incidenti su aree comprese nel territorio delle aree regionali protette, non demandate alla pianificazione comunale.

ID ATI	Svincolo di connessione con viabilità di 1° livello	Strada di connessione allo svincolo	Comuni su cui insiste l'ATI	ATO di appartenenza	Superficie (ha)
1	A9 - Origgio Uboldo	raccordo svincolo - SS 527 - via Papa Giovanni XIII	Origgio - Uboldo	Conurbazione Saronnese	104,8
2	SS336DIR - Castano Primo Nord	Viale dell'Industria - SP 301 e Tg sud di Magnago e Vanzaghello (CM di Milano) -	Busto Arsizio	Sempione	25,4
3	A36 - Solbiate Olona	raccordo svincolo - via Magellano	Fagnano Olona - Solbiate Olona	Sempione	33,6
4	A36 - Solbiate Olona	raccordo svincolo - via dei Combattenti - via IV Novembre	Solbiate Olona	Sempione	12,4
5.1	SS336 - Busto Arsizio - Cassano Magnago	SP 20	Cassano Magnago - Fagnano Olona	Sempione	20,0
5.2			Busto Arsizio - Cassano Magnago		24,6
6	A36 - Solbiate Olona	peduncolo di progetto A36 - SP20	Cassano Magnago	Sempione	30,5
7	A36 - Solbiate Olona	peduncolo di progetto A36 - SP20	Cassano Magnago	Sempione	18,1
8	A36 - svincolo di Sciarè (progetto)	peduncolo di progetto A36 - via Boscaccio	Casano Magnago - Gallarate	Sempione	64,9
9	SS336 - Gallarate Ovest - Cardano al Campo	raccordo SS336 - Viale Europa est - via degli Aceri sud - via Volta	Cardano al Campo	Sempione	11,0
10	SS336 - Gallarate Ovest - Cardano al Campo	raccordo SS336 - via degli Aceri nord	Cardano al Campo	Sempione	17,5
11	SS336DIR - Casorate Sempione - Cardano al Campo	raccordo SS336 - via Papa Giovanni XXIII	Cardano al Campo	Sempione	13,8
12	SS336DIR - SS 527 - Lonate Pozzolo - Oleggio	raccordo SS336 - SS527	Lonate Pozzolo	Sempione	27,3
13	SS336DIR - Vizzola Ticino - Malpensa cargo	raccordo SS336 - SP 52	Lonate Pozzolo	Sempione	17,6
14	A8D - Besnate	raccordo A8D - SP 49 - SP26	Besnate	Varese e Valli fluviali	12,0
15	A8 - Solbiate Arno	raccordo A8 - via Grandi	Solbiate Arno	Varese e Valli fluviali	3,3
16	A8 - Castronno	raccordo A8 - via Sant'Alessanfro	Castronno	Varese e Valli fluviali	4,3
17	SS712 - termine - Varese	Termine SS712	Varese	Varese e Valli fluviali	14,1

Rispetto alla loro collocazione territoriale:

- 1 ATI è localizzato nell'ATO del Saronnese;
- 12 ATI (e relativi sub ambiti) sono localizzati nell'ATO del Sempione;
- 4 ATI sono localizzati nell'ATO di Varese e Valli fluviali.

Tale ripartizione territoriale deriva dalle condizioni infrastrutturali e territoriali che caratterizzano il territorio provinciale; per il peso degli ATI assunto in ogni ATO, si registra comunque una coerenza con le regole insediative della logistica rilevata dall'analisi descritta nella parte iniziale del presente approfondimento tematico.



Dislocazione degli Ambiti Territoriali Idonei – ATI – agli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale

1.8.2 Descrizione degli ATI individuati

1.8.2.1 – ATI 1 di Uboldo - Origgio

ID ATI	Svincolo di connessione con viabilità di 1° livello	Strada di connessione allo svincolo	Comuni su cui insiste l'ATI	Superficie (ha)	di cui		
					Superficie urbanizzata (ha)	Superficie urbanizzata in aree dismesse (ha)	Suolo libero (ha)
1	A9 - Origgio Uboldo	raccordo svincolo - SS 527 - via Papa Giovanni XIII	Origgio - Uboldo	104,8	98,8	0,0	6,0



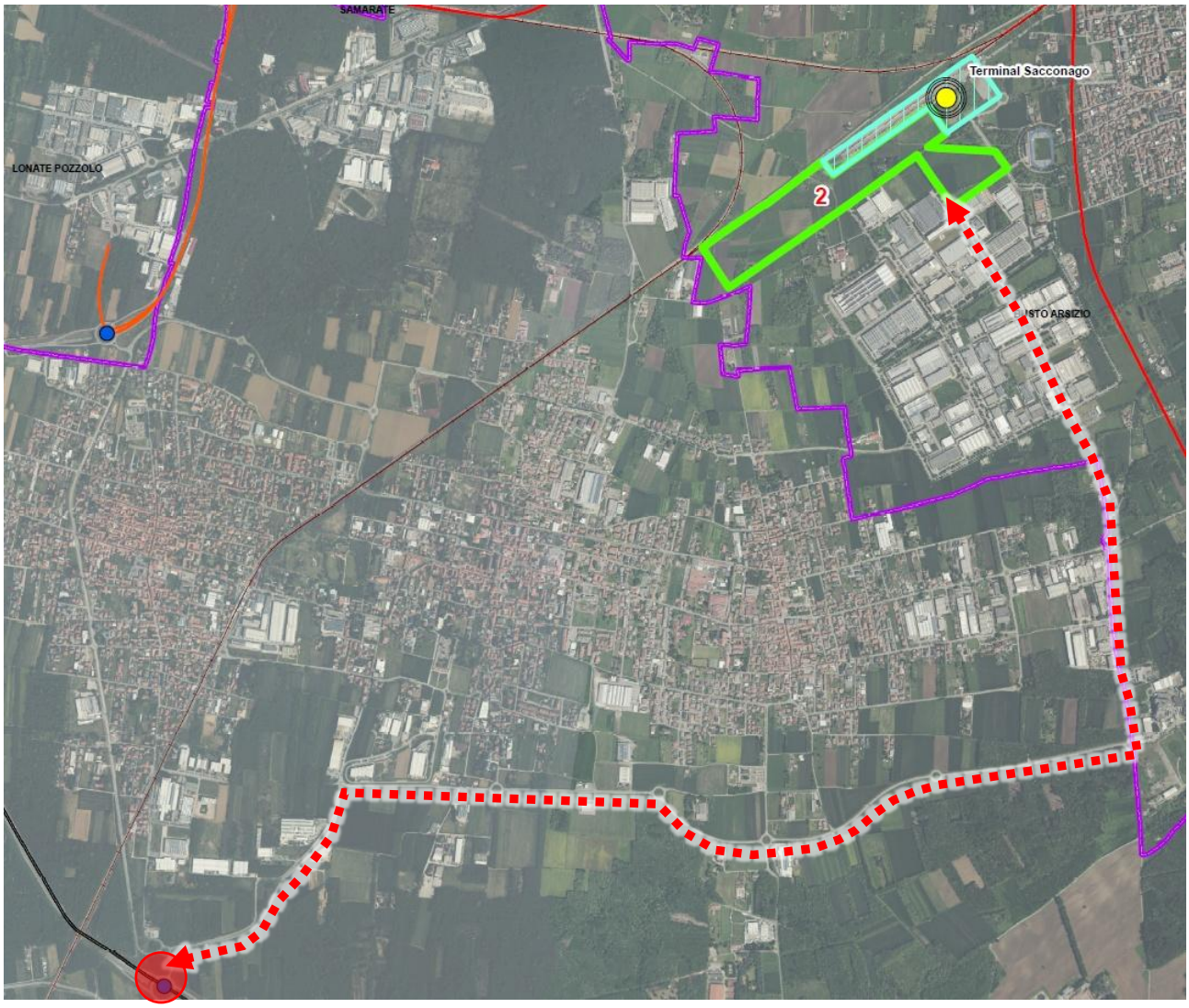
L'ATI, che si estende su una superficie complessiva di 104,8 ettari è direttamente connesso allo svincolo di Uboldo Origgio della A9 e la distribuzione del traffico in origine e destinazione confluisce direttamente nella viabilità di servizio dell'ampia zona industriale esistente, in cui sono già collocate attività logistiche di diversa dimensione.

Esso interessa prevalentemente superfici urbanizzate, con un'incidenza delle aree su suolo libero pari a circa il 6% (6 ha).

Non sono presenti aree dismesse.

1.8.2.2 – ATI 2 di Sacconago

ID ATI	Svincolo di connessione con viabilità di 1° livello	Strada di connessione allo svincolo	Comuni su cui insiste l'ATI	Superficie (ha)	di cui		
					Superficie urbanizzata (ha)	Superficie urbanizzata in aree dismesse (ha)	Suolo libero (ha)
2	SS336DIR - Castano Primo Nord	Viale dell'Industria - SP 301 e Tg sud di Magnago e Vanzaghello (CM di Milano) -	Busto Arsizio	25,4	0,7	0,0	24,7



L'ATI, che si estende su una superficie complessiva di 27,1 ettari in Comune di Busto Arsizio è individuato in prossimità del terminal intermodale Districtpark di Sacconago; come indicato al precedente paragrafo 1.7.5, l'individuazione dell'ATI costituisce un'eccezione rispetto al criterio di prossimità dagli svincoli, in quanto la sua individuazione:

- interpreta la strategia di governo dello sviluppo del sistema della logistica declinata dall'aggiornamento del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti adottato con d.g.r. n. XII/5025 del 22.9.2025, che orienta la logistica verso l'intermodalità e l'utilizzo delle infrastrutture

esistenti, soprattutto rispetto al possibile sviluppo dei collegamenti ferroviari anche di ultimo miglio, per favorire lo shift modale del trasporto merci in coerenza con i target europei;

- recepisce quanto previsto dall'art. 2 comma 2 l.r. 15/2024 in merito alla localizzazione preferenziale di ATi in prossimità di 'interporti e terminali intermodali' (punto 3 comma 2 art. 2 l.r. 15/2024) e a 'scali ferroviari, stazioni con binari di carico pubblici, impianti industriali muniti di raccordi ferroviari'(punto 4 comma 2 art. 2 l.r. 15/2024);

L'ATI individuato in prossimità del terminal intermodale interessa prevalentemente superfici su suolo libero (24,7 ha pari a circa il 97,2% dell'intero ATI), in corrispondenza di previsioni similari già presenti nel PGT di Busto Arsizio, con un'incidenza solo residuale di superficie urbanizzate (0,7 ha, corrispondenti alle porzioni di viabilitù esistente).

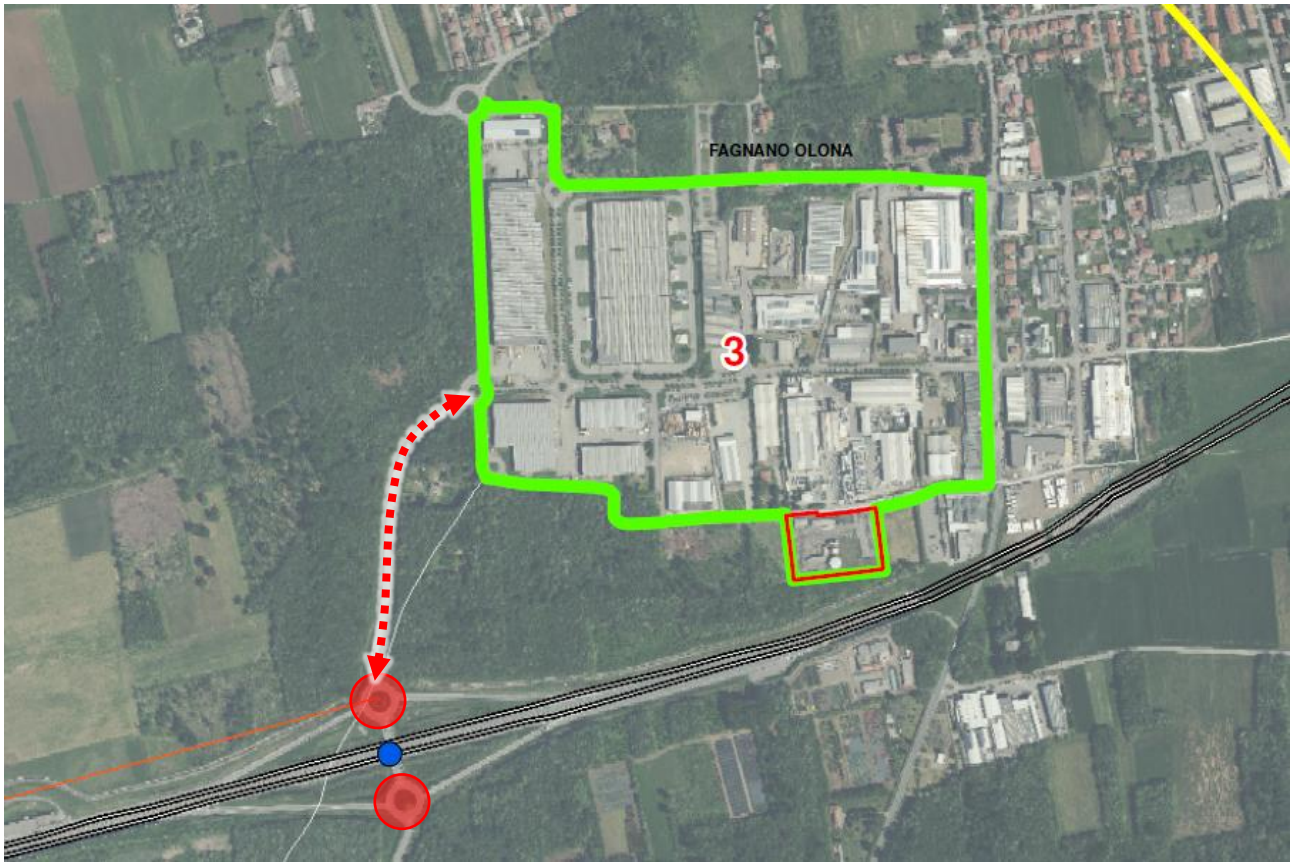
Non sono presenti aree dismesse.

L'attivazione dell'ATI è comunque subordinata ad apposito approfondimento trasportistico relativo alla direttrice di collegamento con lo svincolo di Castano Primo Nord della SS336 DIR; tale direttrice è posta perlopiù nel territorio della Città Metropolitana di Milano (SP301 e poi viabilità comunale verso ovest, sino allo svincolo di Castano Primo nord).

Tale approfondimento e le eventuali opere di integrazione infrastrutturale eventualmente necessarie dovranno pertanto essere oggetto di confronto e condivisione con la Città Metropolitana di Milano, anche in ordine ad eventuali opere di compensazione da attivare.

1.8.2.3 – ATI 3 di Fagnano Olona – Solbiate Olona

ID ATI	Svincolo di connessione con viabilità di 1° livello	Strada di connessione allo svincolo	Comuni su cui insiste l'ATI	Superficie (ha)	di cui		
					Superficie urbanizzata (ha)	Superficie urbanizzata in aree dismesse (ha)	Suolo libero (ha)
3	A36 - Solbiate Olona	raccordo svincolo - via Magellano	Fagnano Olona - Solbiate Olona	33,6	32,5	1,1	0



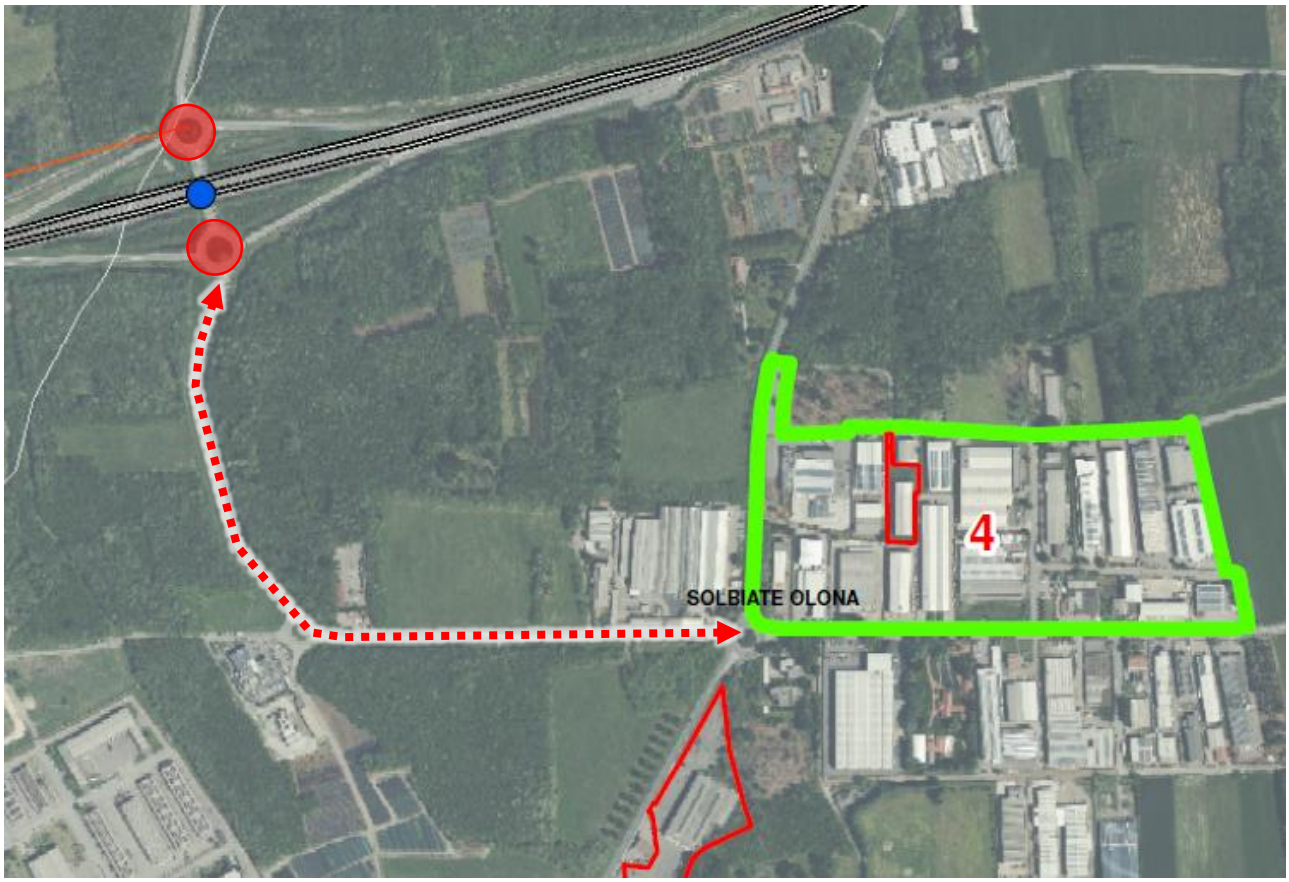
L'ATI, che si estende su una superficie complessiva di 33,6 ettari in Comune di Fagnano Olona (e per una piccola parte in Comune di Solbiate Olona) è direttamente connesso allo svincolo di Solbiate Olona sulla A36 (Pedemontana) e la distribuzione del traffico in origine e destinazione unicamente la direttrice di collegamento con lo stesso svincolo che si incunea nell'insediamento produttivo esistente (via Magellano).

Esso interessa esclusivamente superfici urbanizzate, con presenza di un'area dismessa (in Solbiate Olona) che si estende su una superficie di 1,1 ha; stante la dimensiona limitata (inferiore a 3 ha) l'area dismessa viene comunque inclusa nell'ATI, anche se separata da viabilità comunale dal resto dell'insediamento produttivo, come possibile spazio di servizio (parcheggi per mezzi pesanti) alle attività logistiche.

Non sono presenti aree su suolo libero.

1.8.2.4 – ATI 4 di Solbiate Olona

ID ATI	Svincolo di connessione con viabilità di 1° livello	Strada di connessione allo svincolo	Comuni su cui insiste l'ATI	Superficie (ha)	di cui		
					Superficie urbanizzata (ha)	Superficie urbanizzata in aree dismesse (ha)	Suolo libero (ha)
4	A36 - Solbiate Olona	raccordo svincolo - via dei Combattenti - via IV Novembre	Solbiate Olona	12,4	12,1	0,3	0,0



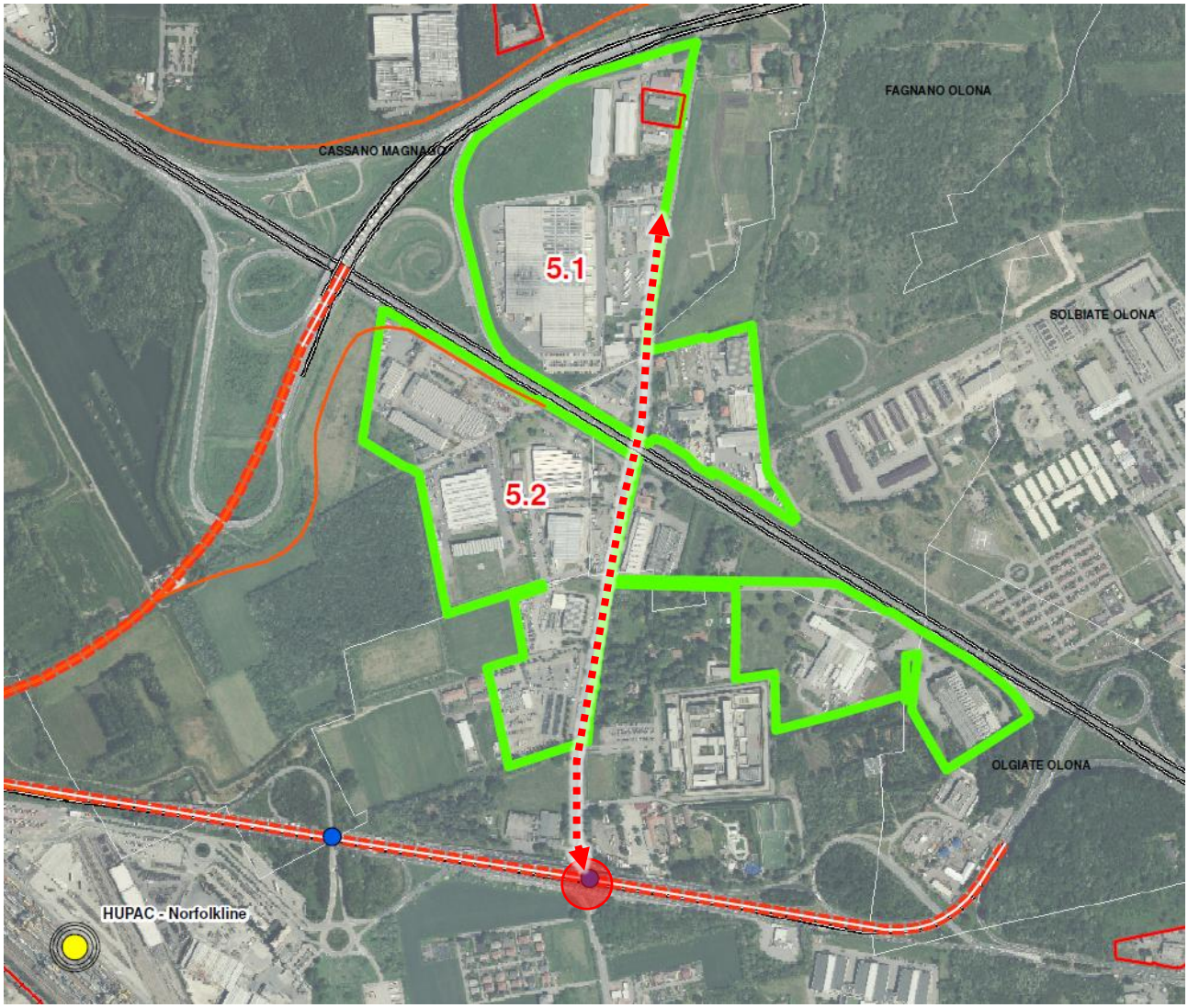
L'ATI, che si estende su una superficie complessiva di 12,4 ettari, in Comune di Solbiate Olona, è direttamente connesso allo svincolo di Solbiate Olona sulla A36 (Pedemontana) e la distribuzione del traffico in origine e destinazione unicamente la direttrice di collegamento con lo stesso svincolo che si incunea, lungo via dei Combattenti, nell'insediamento produttivo esistente (via IV Novembre).

Esso interessa esclusivamente superfici urbanizzate, con presenza di un'area dismessa di 0,3 ha.

Non sono presenti aree su suolo libero.

1.8.2.5 – ATI 5 di Busto Arsizio, Cassano Magnago, Fagnano Olona

ID ATI	Svincolo di connessione con viabilità di 1° livello	Strada di connessione allo svincolo	Comuni su cui insiste l'ATI	Superficie (ha)	di cui		
					Superficie urbanizzata (ha)	Superficie urbanizzata in aree dismesse (ha)	Suolo libero (ha)
5.1	SS336 - Busto Arsizio - Cassano Magnago	SP 20	Cassano Magnago - Fagnano Olona	20,0	19,6	0,4	0,0
5.2			Busto Arsizio - Cassano Magnago	24,6	24,6	0,0	0,0



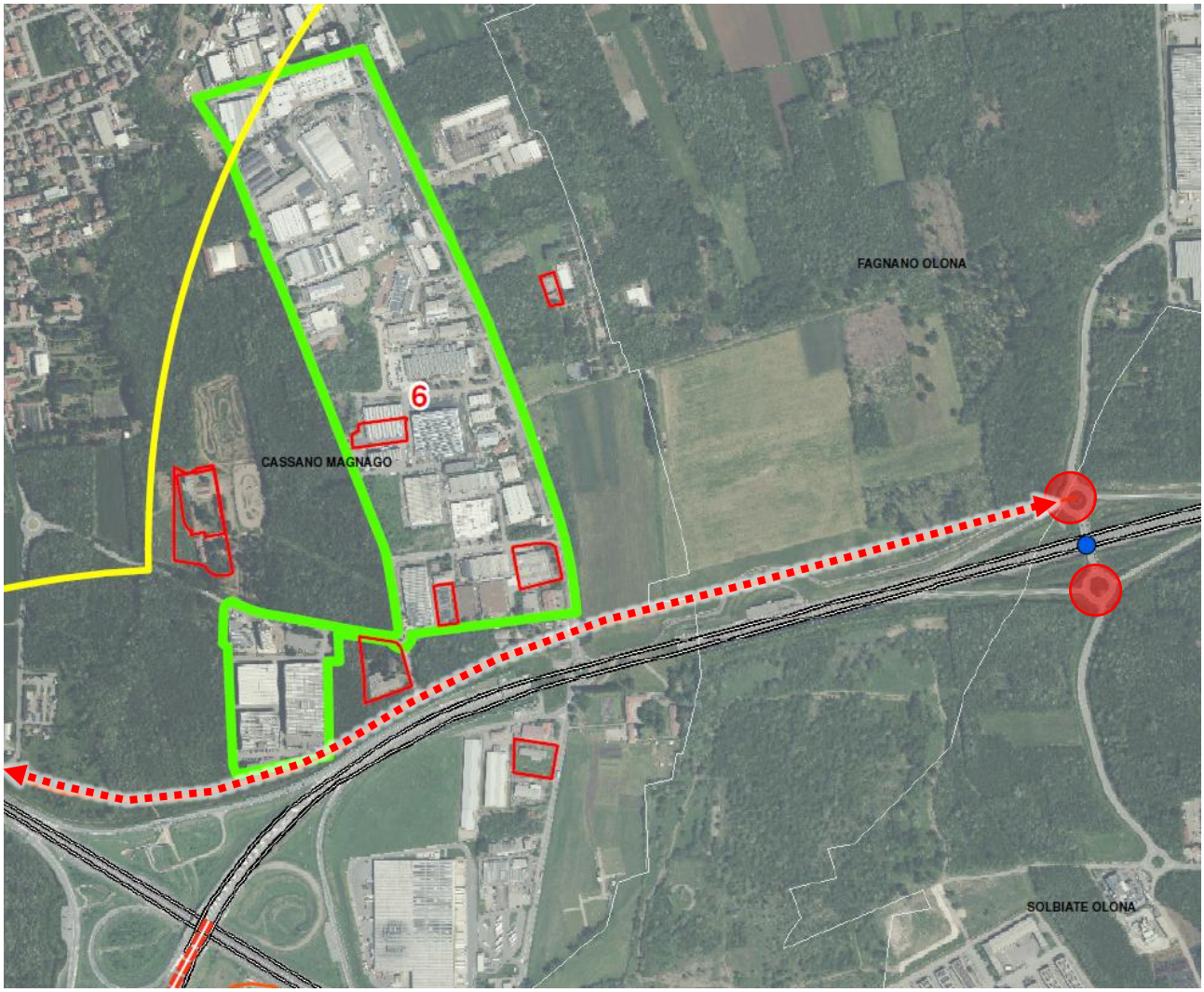
L'ATI, suddiviso in due sub ambiti tra di loro separati dalla A8, si estende su una superficie complessiva di 40,6 ettari, nei Comuni di Busto Arsizio, Cassano Magnago e Fagnano Olona, è direttamente connesso allo svincolo della SS336 di Busto Arsizio e Cassano Magnago e la SP 20.

Esso interessa esclusivamente superfici urbanizzate, con presenza nel sub ambito 5.1 di una piccola area dismessa (0,4 ha). Non sono presenti aree su suolo libero.

La qualifica di ATI è comunque subordinata al completamento dei lavori di riqualificazione della SS336 programmati nel quadro delle opere per i Giochi Olimpici e paralimpici Milano Cortina 2026.

1.8.2.6 – ATI 6 di Cassano Magnago

ID ATI	Svincolo di connessione con viabilità di 1° livello	Strada di connessione allo svincolo	Comuni su cui insiste l'ATI	Superficie (ha)	di cui		
					Superficie urbanizzata (ha)	Superficie urbanizzata in aree dismesse (ha)	Suolo libero (ha)
6	A36 - Solbiate Olona	peduncolo di progetto A36 - SP20	Cassano Magnago	30,5	29,6	0,9	0,0



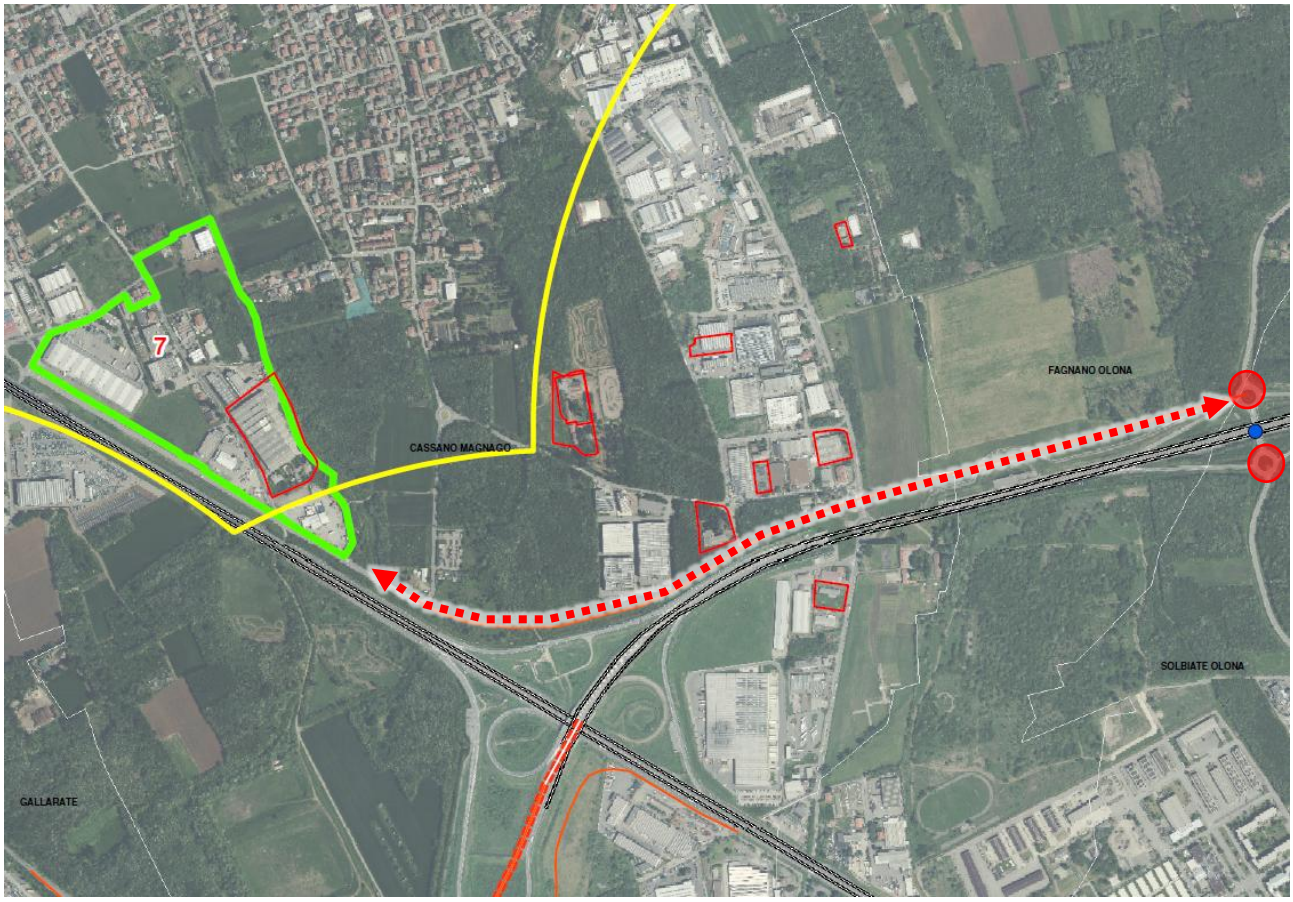
L'ATI si estende su una superficie complessiva di 30,5 ettari nel Comune di Cassano Magnago; esso sarà direttamente connesso allo svincolo della A36 di Solbiate Olona a seguito della realizzazione del peduncolo tra lo stesso svincolo e la SP 20.

Esso interessa esclusivamente superfici urbanizzate, con presenza di alcune aree dismesse che occupano complessivamente una superficie di 0,9 ha. Non sono presenti aree su suolo libero.

La qualifica di ATI è comunque subordinata alla realizzazione del peduncolo di collegamento tra lo svincolo A36 di Solbiate Olona e la SP20 in Comune di Cassano Magnago.

1.8.2.7 – ATI 7 di Cassano Magnago

ID ATI	Svincolo di connessione con viabilità di 1° livello	Strada di connessione allo svincolo	Comuni su cui insiste l'ATI	Superficie (ha)	di cui		
					Superficie urbanizzata (ha)	Superficie urbanizzata in aree dismesse (ha)	Suolo libero (ha)
7	A36 - Solbiate Olona	peduncolo di progetto A36 - SP20	Cassano Magnago	18,1	15,0	2,5	0,6



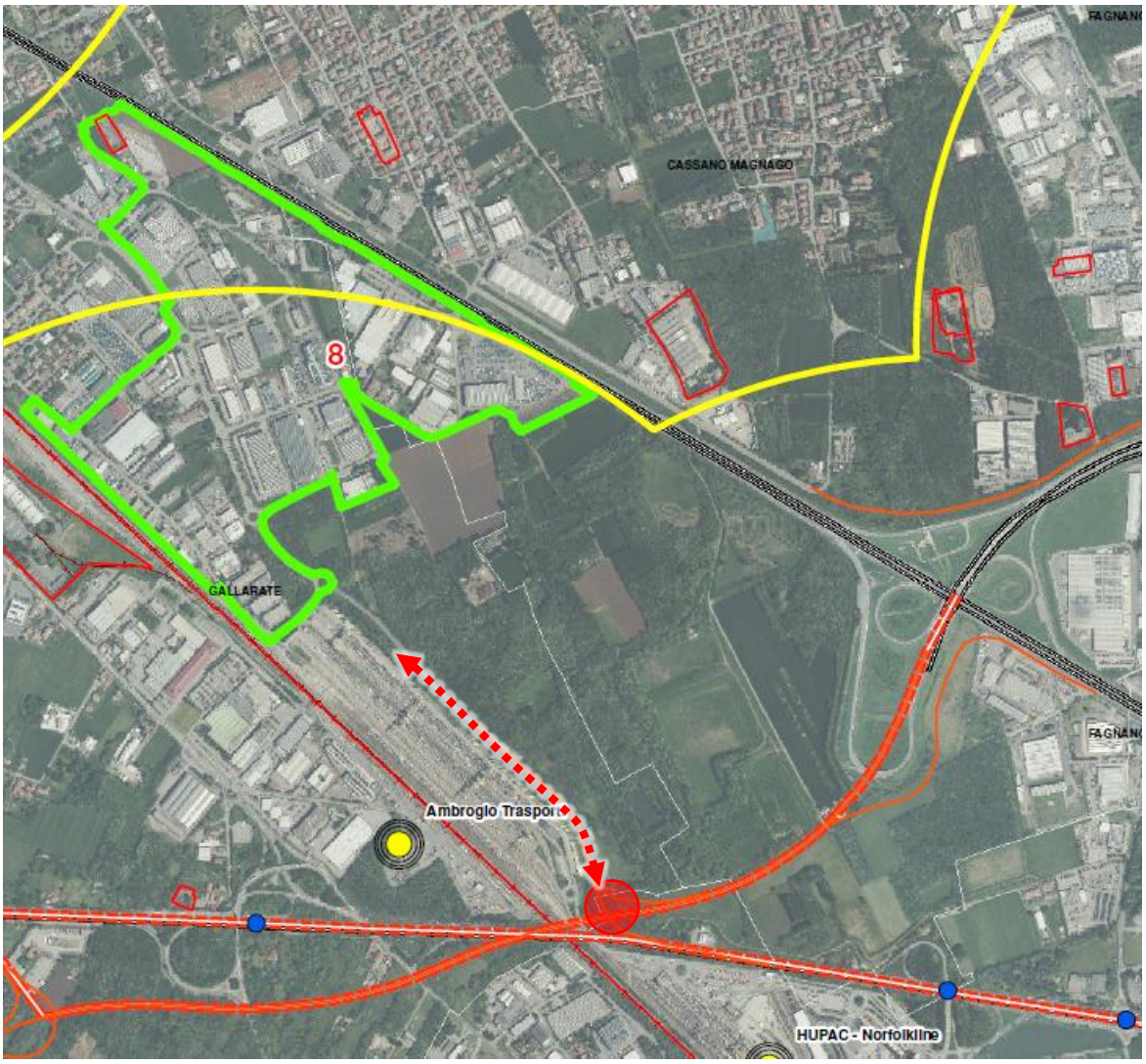
L'ATI si estende su una superficie complessiva di 18,1 ettari (2,5 ha in aree dismesse e 0,6 ha su suolo libero) nel Comune di Cassano Magnago

Esso sarà direttamente connesso allo svincolo della A36 di Solbiate Olona a seguito della realizzazione del peduncolo tra lo stesso svincolo e la SP 20.

La qualifica di ATI è comunque subordinata alla realizzazione del peduncolo di collegamento tra lo svincolo A36 di Solbiate Olona e la SP20 in Comune di Cassano Magnago.

1.8.2.8 – ATI 8 di Cassano Magnago - Gallarate

ID ATI	Svincolo di connessione con viabilità di 1° livello	Strada di connessione allo svincolo	Comuni su cui insiste l'ATI	Superficie (ha)	di cui		
					Superficie urbanizzata (ha)	Superficie urbanizzata in aree dismesse (ha)	Suolo libero (ha)
8	A36 - svincolo di Sciarè (progetto)	peduncolo di progetto A36 - via Boscaccio	Casano Magnago - Gallarate	64,9	60,8	0,3	3,8



L'ATI, in prossimità del terminal intermodale di Hupac-Norfolkline si estende su una superficie complessiva di 64,9 ha (0,3 ha in aree dismesse e 3,8 ha su suolo libero) nei Comuni di Gallarate e di Cassano Magnago; esso sarà direttamente connesso alla "bretella di Gallarate" attraverso uno svincolo in progetto.

La qualifica di ATI è comunque subordinata alla realizzazione del collegamento tra bretella di Gallarate e via dell'Unione Europea in Gallarate.

1.8.2.9 – ATI 9 di Cardano al Campo

ID ATI	Svincolo di connessione con viabilità di 1° livello	Strada di connessione allo svincolo	Comuni su cui insiste l'ATI	Superficie (ha)	di cui		
					Superficie urbanizzata (ha)	Superficie urbanizzata in aree dismesse (ha)	Suolo libero (ha)
9	SS336 - Gallarate Ovest - Cardano al Campo	raccordo SS336 - Viale Europa est - via degli Aceri sud - via Volta	Cardano al Campo	11,0	9,2	1,8	0,0

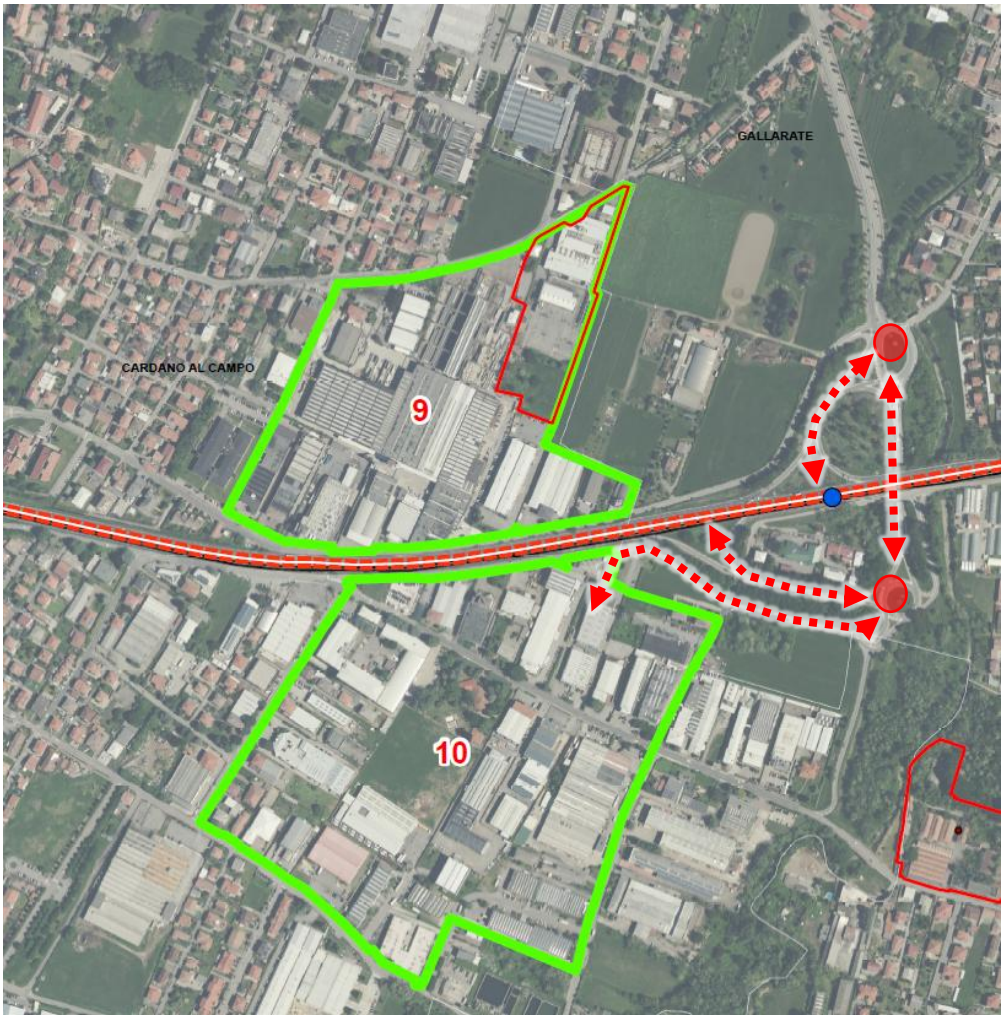


L'ATI9 si estende su una superficie complessiva di 11,0 ettari, con presenza di un'area dismessa di 1,8 ha ed è direttamente connesso allo svincolo della SS336 di Gallarate Ovest – Cardano al Campo (che collega anche l'ATI 10, posto a sud della SS336.

La qualifica di ATI è comunque subordinata al completamento dei lavori di riqualificazione della SS336 programmati nel quadro delle opere per i Giochi Olimpici e paralimpici Milano Cortina 2026.

1.8.2.10 – ATI 10 di Cardano al Campo

ID ATI	Svincolo di connessione con viabilità di 1° livello	Strada di connessione allo svincolo	Comuni su cui insiste l'ATI	Superficie (ha)	di cui		
					Superficie urbanizzata (ha)	Superficie urbanizzata in aree dismesse (ha)	Suolo libero (ha)
10	SS336 - Gallarate Ovest - Cardano al Campo	raccordo SS336 - via degli Aceri nord	Cardano al Campo	17,5	16,6	0,0	0,9



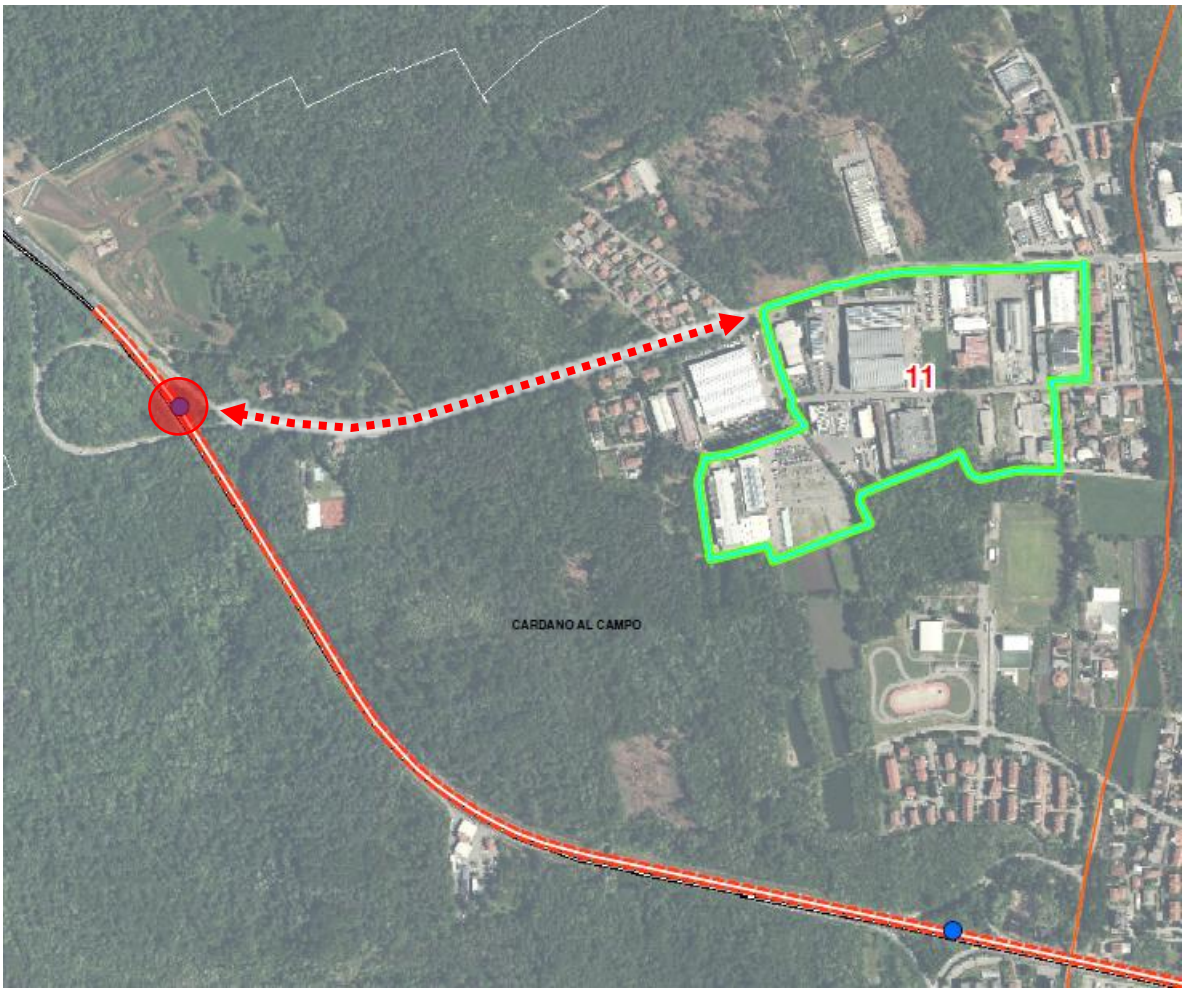
L' ATI 10 si estende su una superficie complessiva di 17,5 ettari, con presenza di aree libere (0,9 ha) ed è direttamente connesso allo svincolo della SS336 di Gallarate Ovest – Cardano al Campo (che collega anche l'ATI 9, posto a nord della SS336).

Entrambi i sub ambiti sono direttamente connessi allo svincolo della SS336 di Gallarate Ovest – Cardano al Campo

La qualifica di ATI è comunque subordinata al completamento dei lavori di riqualificazione della SS336 programmati nel quadro delle opere per i Giochi Olimpici e paralimpici Milano Cortina 2026.

1.8.2.11 – ATI 11 di Cardano al Campo

ID ATI	Svincolo di connessione con viabilità di 1° livello	Strada di connessione allo svincolo	Comuni su cui insiste l'ATI	Superficie (ha)	di cui		
					Superficie urbanizzata (ha)	Superficie urbanizzata in aree dismesse (ha)	Suolo libero (ha)
11	SS336DIR - Casorate Sempione - Cardano al Campo	raccordo SS336 - via Papa Giovanni XXIII	Cardano al Campo	13,8	13,0	0,0	0,8



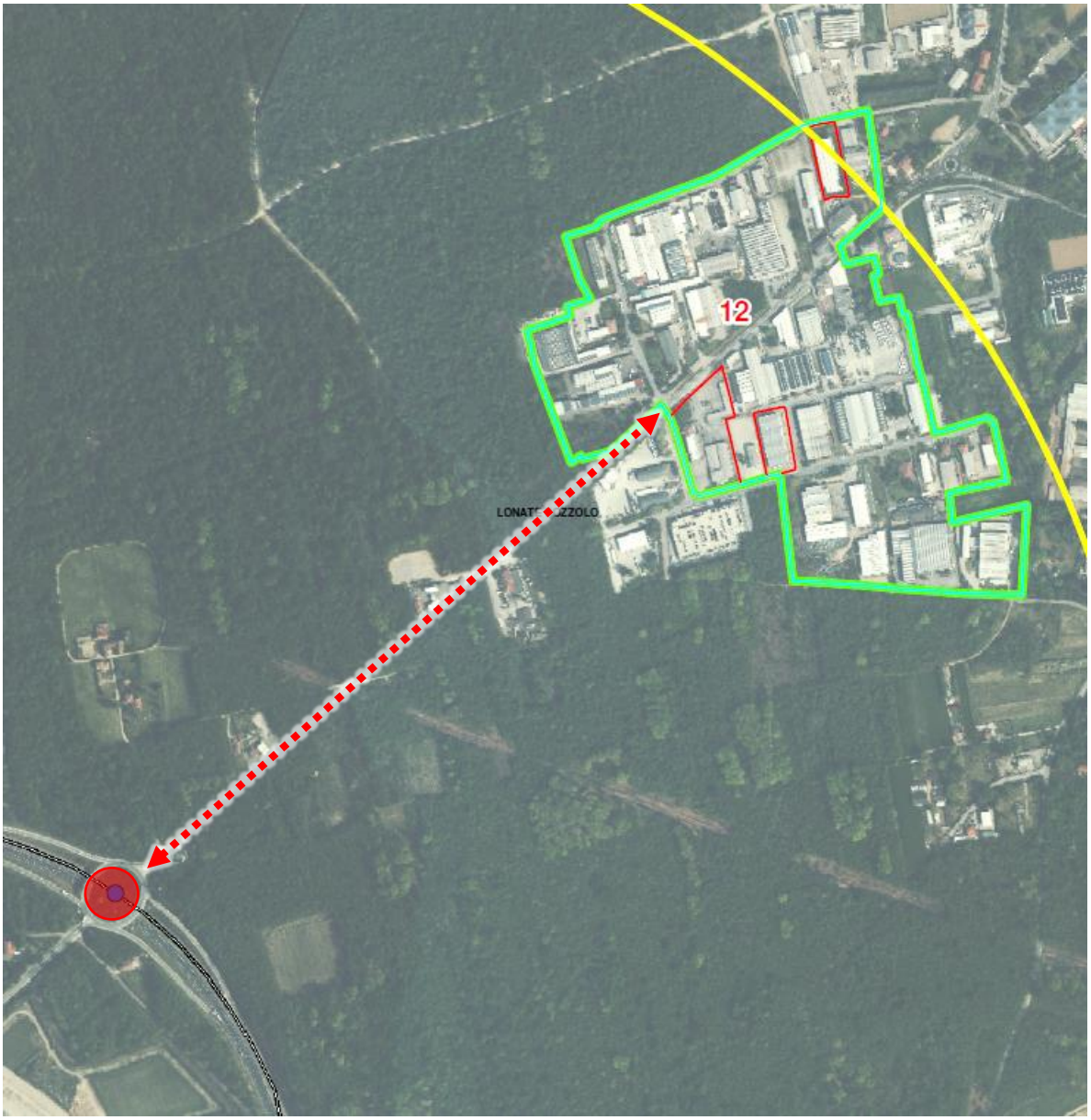
L'ATI si estende su una superficie complessiva di 13,8 ettari, con residua presenza di aree su suolo libero (0,8 ha).

Esso è direttamente connesso allo svincolo della SS336 di Casorate Sempione – Cardano al Campo attraverso la via papa Giovanni XXIII, che consente l'accesso al comparto produttivo esistente

La qualifica di ATI è comunque subordinata al completamento dei lavori di riqualificazione della SS336 programmati nel quadro delle opere per i Giochi Olimpici e paralimpici Milano Cortina 2026.

1.8.2.12 – ATI 12 di Lonate Pozzolo

ID ATI	Svincolo di connessione con viabilità di 1° livello	Strada di connessione allo svincolo	Comuni su cui insiste l'ATI	Superficie (ha)	di cui		
					Superficie urbanizzata (ha)	Superficie urbanizzata in aree dismesse (ha)	Suolo libero (ha)
12	SS336DIR - SS 527 - Lonate Pozzolo - Oleggio	raccordo SS336 - SS527	Lonate Pozzolo	27,3	25,3	2,0	0,0



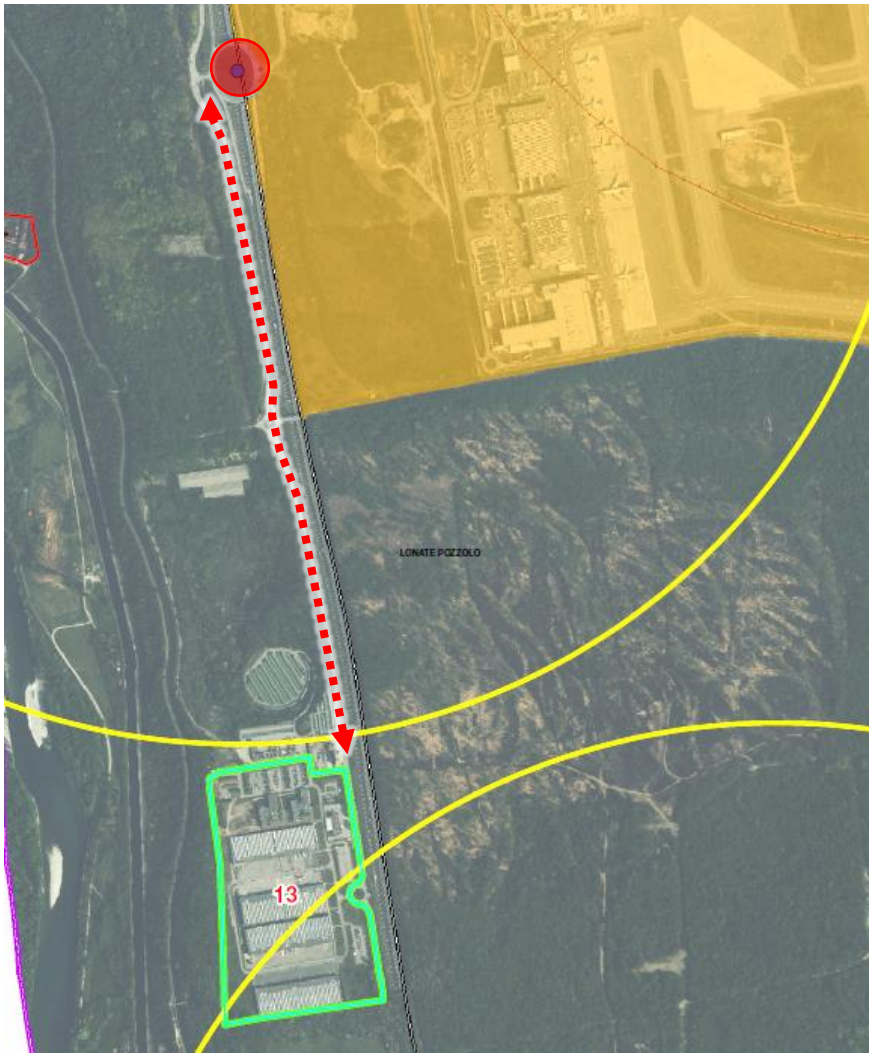
L'ATI si estende su una superficie complessiva di 27,3 ettari, con presenza di aree dismesse per una superficie complessiva di 2 ha.

Non sono presenti aree su suolo libero.

Esso è direttamente connesso allo svincolo della SS336 all'intersezione con la SS527, in direzione Lonate Pozzolo e Oleggio (via Vittorio Veneto in Lonate Pozzolo).

1.8.2.13 – ATI 13 di Lonate Pozzolo

ID ATI	Svincolo di connessione con viabilità di 1° livello	Strada di connessione allo svincolo	Comuni su cui insiste l'ATI	Superficie (ha)	di cui		
					Superficie urbanizzata (ha)	Superficie urbanizzata in aree dismesse (ha)	Suolo libero (ha)
13	SS336DIR - Vizzola Ticino - Malpensa cargo	raccordo SS336 - SP 52	Lonate Pozzolo	17,6	17,6	0,0	0,0



L'ATI si estende su una superficie complessiva di 17,6 ettari, con presenza di attività logistica connessa alle attività dell'aeroporto di Malpensa. Non sono presenti aree su suolo libero.

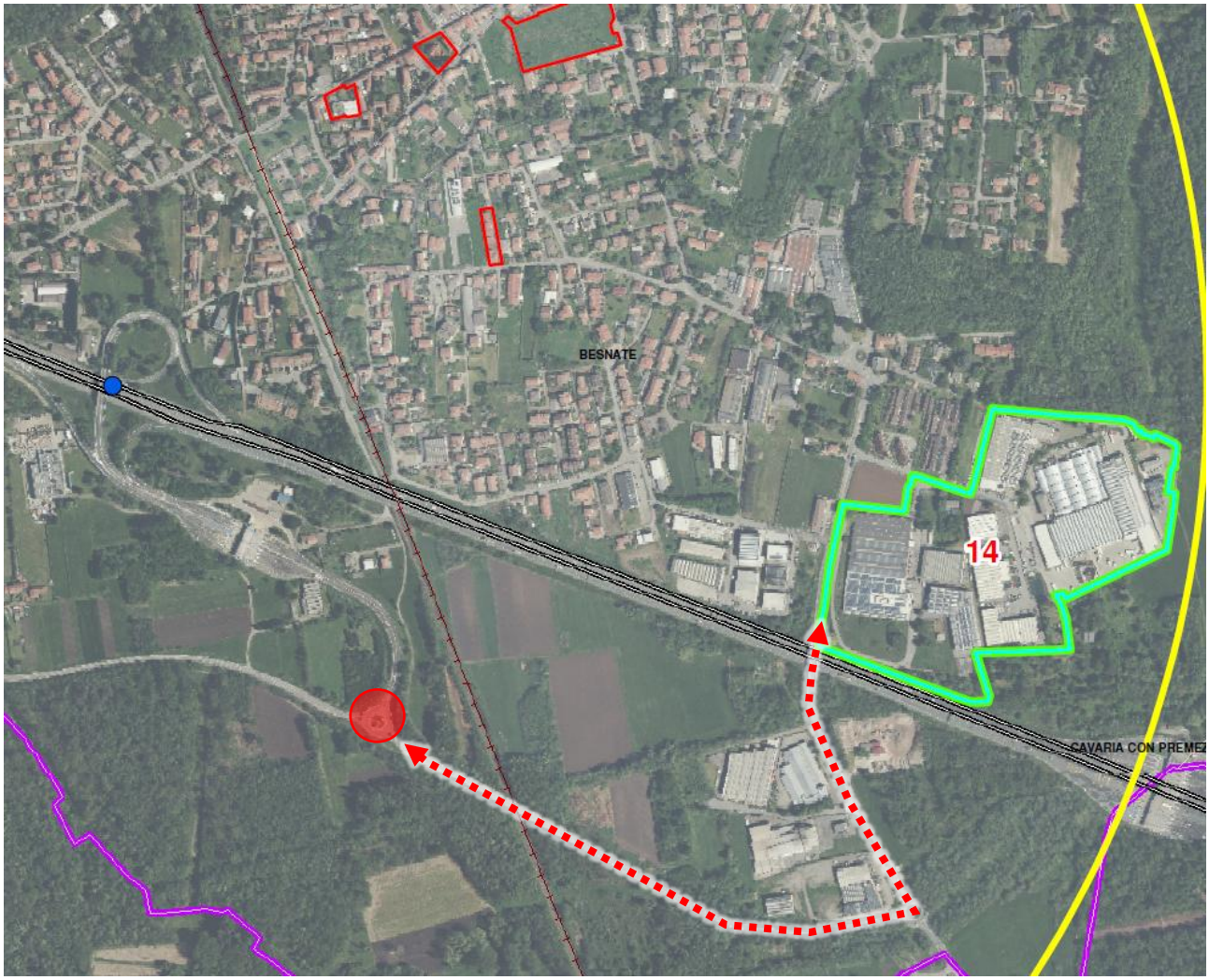
Esso è direttamente connesso allo svincolo della SS336 di Vizzola Ticino – Malpensa cargo city.

La qualifica di ATI è subordinata al positivo coordinamento con l'ente gestore del Parco Regionale del Ticino, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 15, comma 7 della LR 12/2005.

Si riporta in ogni caso quanto indicato dal Decreto regionale di Valutazione di Incidenza del PTCP, n. 3134/2026: *si sconsiglia la realizzazione di ampliamenti dell'attività di logistica già esistente e, coordinandosi con il Parco lombardo Valle del Ticino, si escludano ricadute ecologiche- ambientali sulle limitrofe aree di parco naturale e ZPS*

1.8.2.14 – ATI 14 di Besnate

ID ATI	Svincolo di connessione con viabilità di 1° livello	Strada di connessione allo svincolo	Comuni su cui insiste l'ATI	Superficie (ha)	di cui		
					Superficie urbanizzata (ha)	Superficie urbanizzata in aree dismesse (ha)	Suolo libero (ha)
14	A8D - Besnate	raccordo A8D - SP 49 - SP26	Besnate	12,0	12,0	0,0	0,0



L'ATI si estende su una superficie complessiva di 12,0 ettari, completamente su superficie urbanizzata.

Non sono presenti aree su suolo libero.

Esso è connesso allo svincolo della A8D di Besnate (diramazione Gallarate - Gattico) attraverso la SP 49 e la SP 26.

1.8.2.15 – ATI 15 di Solbiate Arno

ID ATI	Svincolo di connessione con viabilità di 1° livello	Strada di connessione allo svincolo	Comuni su cui insiste l'ATI	Superficie (ha)	di cui		
					Superficie urbanizzata (ha)	Superficie urbanizzata in aree dismesse (ha)	Suolo libero (ha)
15	A8 - Solbiate Arno	raccordo A8 - via Grandi	Solbiate Arno	3,3	3,3	0,0	0,0



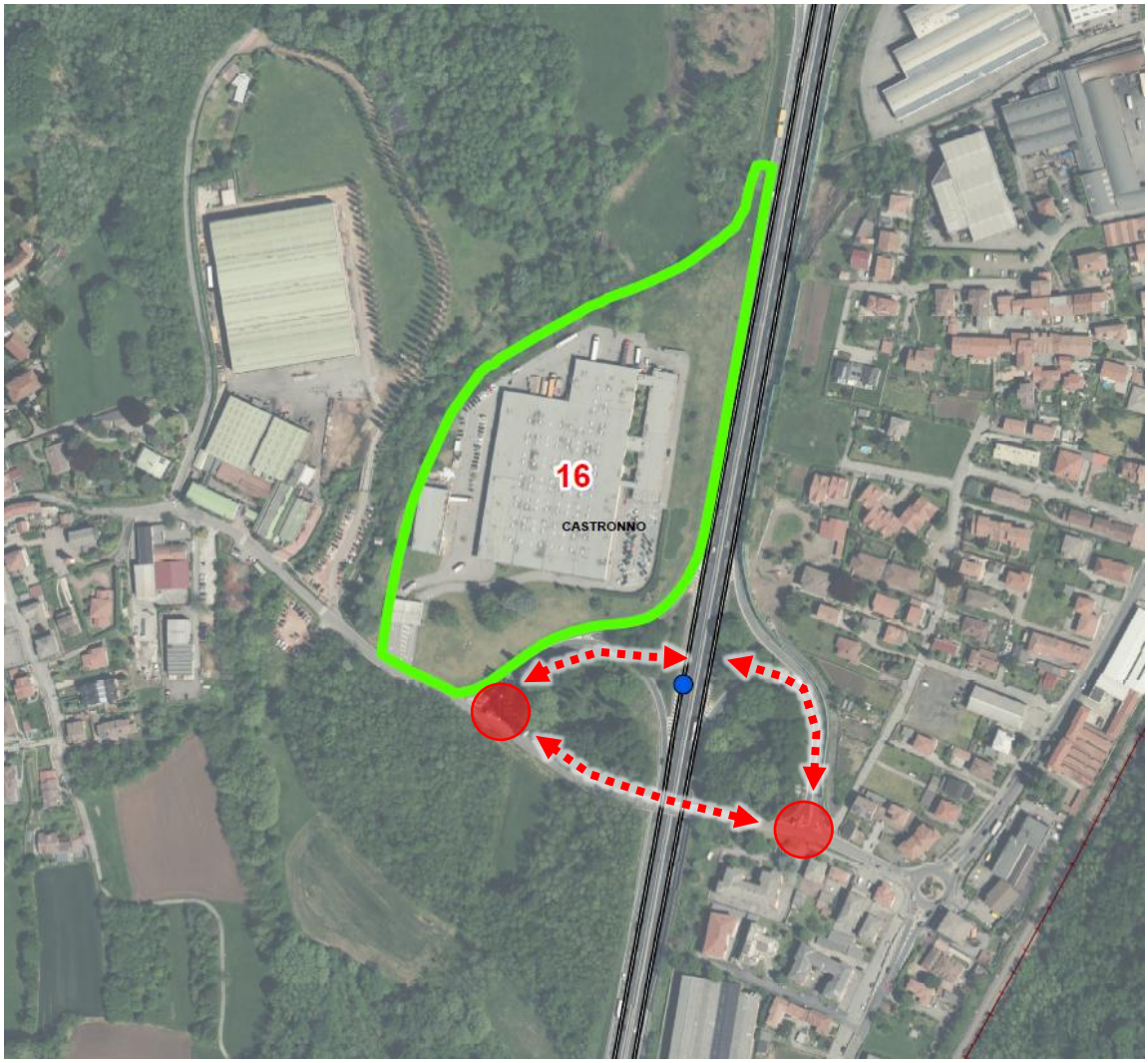
L'ATI si estende su una superficie complessiva di 13,3 ettari, completamente su superficie urbanizzata.

Non sono presenti aree su suolo libero.

Esso è connesso allo svincolo della A8 di Solbiate Arno attraverso la via Grandi.

1.8.2.16 – ATI 16 di Castronno

ID ATI	Svincolo di connessione con viabilità di 1° livello	Strada di connessione allo svincolo	Comuni su cui insiste l'ATI	Superficie (ha)	di cui		
					Superficie urbanizzata (ha)	Superficie urbanizzata in aree dismesse (ha)	Suolo libero (ha)
16	A8 - Castronno	raccordo A8 - via Sant'Alessanfro	Castronno	4,3	4,3	0,0	0,0



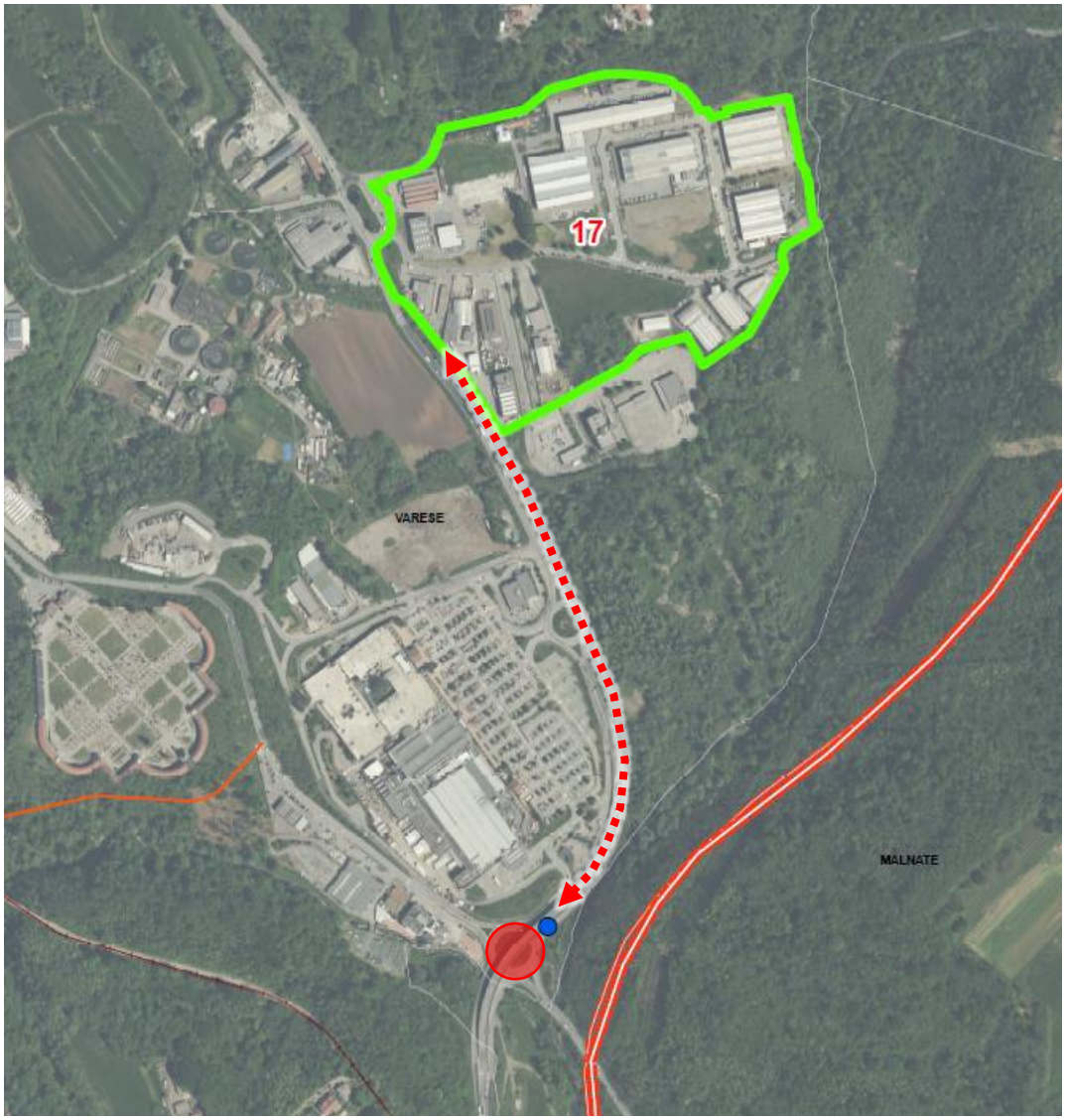
L'ATI si estende su una superficie complessiva di 4,3 ettari, completamente su superficie urbanizzata.

Non sono presenti aree su suolo libero.

Esso è connesso allo svincolo della A8 di Castronno attraverso la via Sant'Alessandro

1.8.2.17 – ATI 17 di Varese

ID ATI	Svincolo di connessione con viabilità di 1° livello	Strada di connessione allo svincolo	Comuni su cui insiste l'ATI	Superficie (ha)	di cui		
					Superficie urbanizzata (ha)	Superficie urbanizzata in aree dismesse (ha)	Suolo libero (ha)
17	SS712 - termine - Varese	Termine SS712	Varese	14,1	11,1	0,0	3,0



L'ATI si estende su una superficie complessiva di 14,1 ettari che comprende circa 3 ha di aree libere dislocate in diverse porzioni dell'ATI; non sono presenti aree dismesse.

Esso è connesso alla parte terminale della SS712, poi SS342.

1.9 Insediamenti logistici e compatibilità al PTCP

1.9.1 Due approcci per due diverse scale

In via preliminare occorre evidenziare che gli elementi di compatibilità e/o sostenibilità delle localizzazioni di insediamenti logistici (così come per ogni altra ipotesi localizzativa) devono essere differenziati a seconda della scala di riferimento (territoriale, urbanistica o "edilizia"), cioè a seconda che si tratti di previsioni del PTCP (ATI) e dei PGT o di specifiche ipotesi progettuali di intervento.

Sebbene tali termini (previsione e intervento) siano spesso utilizzati con significato omologo essi sono invece e inevitabilmente caratterizzati dalla possibilità di valutare in modo diverso i potenziali impatti e le ricadute sul territorio, anche per effetto della diversità dei dati disponibili alle diverse scale.

E' infatti evidente che laddove si debba valutare un "intervento" definito dal punto di vista progettuale (almeno dalla pianificazione attuativa in poi) saranno disponibili una serie di dati (dimensionali, tipologici, funzionali, infrastrutturali, paesaggistici e ambientali) che renderanno possibile una stima più accurata delle "esternalità" da esso derivanti.

Nelle fasi attuative sono infatti noti, generalmente, l'effettiva conformazione dell'intervento (collocazione, estensione, entità e composizione delle superfici operative, rete di adduzione veicolare, specifiche interferenze visuali o paesaggistiche con il contesto in rapporto agli edifici da realizzare) e la specifica attività (logistica) da insediare, con possibilità di approfondire le valutazioni di compatibilità e sostenibilità in merito alla stima:

- del traffico indotto (volume di traffico per addetti o merci, sua distribuzione oraria, bacino potenziale di gravitazione, tipologia del parco veicolare di movimentazione delle merci, ecc..) dalla specifica funzione logistica da insediare;
- delle componenti emissive ed energetiche (ad esempio logistica del freddo rispetto a e-commerce);
- del possibile impatto sulle componenti ambientali (suolo, acqua, aria, ecc..) e paesaggistiche.

Diverso è il caso della pianificazione territoriale o urbanistica, ove è possibile valutare le vocazioni territoriali e le condizioni di compatibilità solo per via deduttiva, anche alla luce dell'ampia variabilità dimensionale e funzionale generalmente possibile per la successiva attuazione.

Nella fase di pianificazione urbanistica o territoriale non sono quindi noti, se non di massima e salvi specifici casi, tutti gli i elementi di esternalità che caratterizzeranno ogni singola previsione di piano.

Ciò senza sottacere che nella generalità dei casi (e come richiesto dalla legge regionale) gli strumenti urbanistici comunali operano definendo in via prevalente le funzioni non ammesse, lasciando ampia possibilità di insediamento per un insieme plurimo di funzioni.

Il PTCP parte da queste considerazioni per declinare i criteri di compatibilità delle previsioni e degli interventi ai diversi livelli (per i quali si rimanda all'elaborato "Criteri per il governo del territorio"). Ciò senza dover rinunciare alla declinazione di criteri generali di compatibilità delle previsioni e potendo nel dettaglio invece definire gli ulteriori criteri di sostenibilità degli interventi.