

# 1. INTRODUZIONE

## 1.1 SCOPO DEL DOCUMENTO

La Provincia di Cremona ha adottato, con Delibera Consiliare il 16 gennaio 2002, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di cui è parte integrante il "Piano Integrato della Mobilità (PIM): a sua volta il P.I.M. è costituito da un sistema di piani di settore per la mobilità fra i quali il "Piano provinciale di Bacino della mobilità e dei trasporti" in ossequio alla Legge Regione Lombardia n.º 22/1998. Il Piano di Bacino che, come espresso all'art.12, ha lo scopo tra l'altro di:

- Favorire l'integrazione tra i vari modi di trasporto, con riferimento specifico all'intermodalità ed alla logistica,
- migliorare l'accessibilità agli interscambi,

comprende il presente "**Piano del Trasporto delle merci e della Logistica**".

Il Piano del Trasporto Merci e della Logistica della Provincia di Cremona, collocandosi in un iter pianificatorio avviato nel tempo da parte di più soggetti (ad esempio, da Stato, Regione Lombardia, ex-Ferrovie dello Stato, ora RFI, ex-Consorzio Canale Navigabile, Agenzia Regionale dei Porti di Cremona e Mantova, ecc.) funge sia da strumento di sintesi e sistematizzazione dei progetti già delineati o in corso di realizzazione, sia, in termini propositivi, da strumento di indirizzo per ulteriori interventi ed azioni. La presente relazione rappresenta il risultato della fase di concertazione interna all'Amministrazione provinciale, sviluppata nel mese di luglio 2003, e recepisce le indicazioni e contributi pervenuti dal gruppo di lavoro preposto alla redazione del PIM.

## **1.2 DEFINIZIONI**

Il sistema logistico, detto anche "filiera" oppure "catena", è l'insieme delle infrastrutture, delle attrezzature, delle risorse umane e tecnologiche, dell'organizzazione operativa che permette l'esecuzione del flusso delle merci e delle relative informazioni, dall'acquisizione delle materie prime e dei materiali ausiliari in fase produttiva fino alla distribuzione del prodotto finito. In termini di ambiti significativi ed omogenei, le attività del sistema logistico (pur permettendo il concetto di integrazione tra esse), sono identificabili in:

- sistema delle strutture fisiche (impianti, handling, trasporto dei vari prodotti dalle fonti di approvvigionamento al mercato finale);
- sistema gestionale (gestione scorte, programmazione produzione, gestione ordini, gestione impianti, ecc.);
- sistema organizzativo (risorse umane e strutture organizzative).

Il sistema logistico interessa trasversalmente tutta l'azienda e risulta interfacciato con la produzione, il marketing, le vendite e la funzione amministrativa e finanziaria.

Risulta pertanto condizionato dalle decisioni prese nelle varie aree funzionali e, a sua volta, può diventare fattore condizionante.

Mentre, infatti, nel passato la competitività era giocata a scala di singola azienda, in futuro, ma già oggi, la competitività si giocherà tra sistemi logistici, comprendendo in essi i fornitori e i clienti, con una forte attenzione ai mercati di consumo finale ed avendo presente il profilo sempre più esigente del mercato stesso come:

- ampiezza della gamma dei prodotti;
- accorciamento della vita utile dei prodotti o in altri termini, maggiore frequenza della proposta di nuovi prodotti;
- compressione dei tempi di risposta tra momento decisionale, fase produttiva e fase di vendita e commercializzazione dei prodotti;
- incremento della frequenza delle consegne, sia di materiali e componenti per processi produttivi sia di prodotti finiti per i punti di vendita;
- elevata richiesta di puntualità e affidabilità delle consegne.

In questo contesto, appare pertanto decisivo e strategico per l'economia locale cremonese, coordinare gli interventi e le azioni che possano valorizzare e qualificare il servizio offerto dalla logistica e dal trasporto delle merci.

### **1.3 ARTICOLAZIONE DEI CONTENUTI DEL DOCUMENTO**

Il Piano del Trasporto Merci e Logistica della Provincia di Cremona è articolato nelle due seguenti fasi:

- Fase Conoscitiva e di Diagnosi,
- Fase Propositiva.

La Fase Conoscitiva (Sezione A) è stata volta alla costruzione dello scenario quantitativo e qualitativo del trasporto merci a scala provinciale, con un riferimento generale al contesto regionale. L'esame è condotto per le varie modalità di trasporto di interesse provinciale (strada, ferrovia, idrovia), a partire dal quadro statistico della domanda.

Il quadro statistico della mobilità è stato completato dalle risultanze emerse in occasione delle indagini agli "opinion leader" del settore del trasporto merci e della logistica, svolte mediante intervista diretta nel corso dei mesi di gennaio-febbraio del 2002, e da ulteriori approfondimenti per quanto concerne l'area di influenza del porto idroviario di Cremona.

Il "lato offerta" è stato documentato in termini di dotazione dei rispettivi impianti nodali, al fine di pervenire alla descrizione tecnica delle capacità di trasporto e movimentazione terminalistica.

L'insieme delle informazioni quantitative e qualitative, opportunamente elaborate ed incrociate tra loro, ha consentito di descrivere e rappresentare lo scenario attuale del trasporto merci provinciale e, in specifico considerando le varie modalità:

- l'entità del flusso in origine/destinazione e in transito nella Provincia;
- le tipologie merceologiche operate;
- gli itinerari stradali utilizzati dalla componente veicolare merci pesante;
- la mappatura dei principali poli di generazione/attrazione del traffico merci;
- le dotazioni e caratteristiche operative degli impianti nodali.

Per un'efficace interpretazione della base dati ed un'agevole lettura delle risultanze dell'indagine O/D sul traffico merci stradale, è inoltre in corso, con il contributo del gruppo interno del Settore Viabilità dell'Amministrazione Provinciale, la rappresentazione delle matrici mediante l'ausilio del modello matematico utilizzato per il Piano della Viabilità.

Lo scenario del trasporto merci provinciale è stato collocato entro l'assetto di mobilità regionale e delle province contermini, con particolare riguardo alla programmazione di interporti, centri merci e piattaforme logistiche, ai sensi del Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (dicembre 2000) e con riguardo alle previsioni di domanda di trasporto merci ed alle esigenze prefigurabili per la logistica nel medio-lungo termine.

Gli elementi acquisiti nella fase conoscitiva hanno costituito la base per la formulazione della "Diagnosi" del sistema della mobilità merci provinciale. La diagnosi ha permesso di individuare le linee di azione del Piano Merci, alla luce di obiettivi che sono stati identificati:

- nella conversione modale dalla strada alla ferrovia e all'idrovia e, più in generale, nel potenziamento delle modalità alternative alla strada;
- nel miglioramento delle condizioni di accessibilità al sistema nodale e infrastrutturale primario della regione e della Provincia;
- nel miglioramento e sviluppo del sistema logistico provinciale;
- nella formazione professionale del settore;
- nel sostegno all'innovazione delle imprese locali.

Dalla formulazione della diagnosi e degli obiettivi, è stato possibile far derivare le linee di intervento infrastrutturale e organizzativo (Sezione B, Fase Propositiva) quali:

- interventi a favore dell'intermodalità;
- politica di controllo/incentivo di nuovi insediamenti di logistica nel territorio provinciale, con specifica attenzione all'ipotesi localizzativa di Cava Tigozzi e di Pizzighettone;
- interventi a favore dell'idrovia;
- interventi a favore della ferrovia: individuazione degli scali da potenziare/ rilocalizzare; itinerari ferroviari merci;
- individuazione degli itinerari stradali preferenziali e specifici per i carichi eccezionali e per i trasporti merci pesanti;
- interventi infrastrutturali per l'autotrasporto (aree attrezzate);
- interventi, da coordinarsi con il Piano Viabilità, per il potenziamento/miglioramento delle condizioni di accessibilità dei poli generatori/ attrattori di traffico merci;
- formazione professionale degli operatori del trasporto;
- monitoraggio del fenomeno del trasporto delle merci con le varie modalità.

Accanto alla definizione degli interventi, il Piano ha delineato gli indirizzi per le altre tematiche settoriali costituenti il Piano Integrato della Mobilità (per esempio, il Piano del Trasporto Pubblico e il Piano della Viabilità), nella prospettiva di una concezione unitaria e sinergica del processo pianificatorio.

## **1.4 PRINCIPALI FONTI CONSULTATE E SOGGETTI COINVOLTI**

### **1.4.1 BIBLIOGRAFIA**

- 1) Provincia di Cremona, "Linee per il Piano Integrato della Mobilità", Relazione e Allegati, gennaio 2002.
- 2) Provincia di Cremona, "Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale" (PTCP), Studi finalizzati alla redazione del PTCP ex lege 142/90 – Documento Direttore, dicembre 1998.
- 3) Province di Bergamo, Brescia e Cremona, "Studio di fattibilità di un potenziamento e riqualifica di tratte ferroviarie nelle Provincia di Bergamo, Brescia e Cremona", dicembre 2002.
- 4) Regione Lombardia, "Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti, Logistica e Trasporto Merci", Milano, dicembre 2000.
- 5) Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Servizio Pianificazione e Programmazione, "Piano Generale dei Trasporti e della Logistica", anno 2000
- 6) Consorzio del Canale Milano-Cremona Po, "Studio di fattibilità del collegamento Pizzighettone-Bertonico", studio redatto da Studio Ambientale, Milano, dicembre 1999.
- 7) "Atlante dei Progetti", luglio 2000, studio redatto da Formaurbis.
- 8) Provincia di Cremona, "Piano della Viabilità" – Diagnosi delle problematiche emergenti e individuazioni strategiche per la redazione del Piano, febbraio 2003.
- 9) Istat, "Statistiche dei trasporti" – anno 2000
- 10) Regione Lombardia, "Annuario Statistico Regionale", anno 2001.
- 11) CESIT, "Nuove strategie per il trasporto ferroviario delle merci in Europa", dicembre 2000.
- 12) Freight Leaders Club, "Il trasporto combinato merci", aprile 1999
- 13) Freight Leaders Club, "Il valore del tempo nel trasporto stradale delle merci", ottobre 2000
- 14) Commissione Europea, DG Energia e Trasporti, "Libro Bianco. La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", anno 2001
- 15) Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Divisione Generale Programmazione, Organizzazione e Coordinamento, "Conto Nazionale dei Trasporti", annate varie.
- 16) Ministero dell'Ambiente, Direzione Generale VIA "Verso la Valutazione Ambientale Strategica del Nuovo Piano Generale dei Trasporti", dicembre 2000
- 17) Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Cremona, Atti del Convegno "Infrastrutture e sviluppo economico: il caso di Cremona", 31 marzo 2003.
- 18) Istat, "Indagine Origine-Destinazione del trasporto merci nazionale", annate varie (ultimo anno disponibile: 2000)
- 19) Prof. F. Perticaroli, "Caratteristiche, problemi e prospettive della rete ferroviaria cremonese", luglio 2001.
- 20) Carlo Putignano, "Il trasporto su strada di merci pericolose", ricerca del gennaio 2002, su base dati Istat, pubblicazione CSST-Torino.

#### 1.4.2 OPINION LEADER

Per l'elaborazione dell'analisi conoscitiva, in successive occasioni, si è provveduto ad incontrare "opinion leader" del mondo del trasporto e della logistica. In specifico, si citano i seguenti soggetti:

- *Regione Lombardia, Assessorato Trasporti*
- *Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Cremona*
- *Trenitalia, Divisione Cargo e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Divisione Infrastrutture*
- *Cemat, Società Nazionale del Trasporto Combinato*
- *Dogana di Cremona*
- *Azienda Regionale dei Porti di Cremona e Mantova*
- *Associazioni di categoria dell'autotrasporto*
- *Magazzini Generali di Cremona*
- *Consorzio Agrario Provinciale*
- *Mercato all'ingrosso Ortofrutticolo di Crema*
- *Aziende rappresentative dei settori agro-alimentare, meccanico, dolciario, petrolifero, siderurgico nella Provincia di Cremona.*

#### 1.4.3 ULTERIORI CONTRIBUTI

L'esecuzione delle indagini sul trasporto merci sulla rete stradale provinciale, illustrate al paragrafo 3.2.2 della Sezione A<sup>1</sup>, è stata possibile grazie alla fattiva e puntuale collaborazione della Polizia Provinciale di Cremona. In altre situazioni operative, si è fatto ricorso con buona disponibilità del personale, alla Vigilanza Urbana dei Comuni di Casalmaggiore, Robecco d'Oglio, Sergnano, Corte de' Cortesi e Sospiro.

Un particolare contributo è stato fornito dalla Società Autostrade Centro Padane S.p.A. con disponibilità piena alla messa a punto organizzativa ed esecutiva delle indagini presso il casello autostradale di Cremona. In occasione di tali indagini, si è utilizzato il personale della Polizia Stradale di Cremona, a seguito di interessamento del sig. Prefetto di Cremona.

---

<sup>1</sup> La descrizione di dettaglio delle campagne di indagini svolte nel 2002, è riportata nella "Relazione Finale" dello Studio sul trasporto merci, Determinazione n° 1391 del 13 dicembre 2001.