

5. DIAGNOSI DELL'ATTUALE SISTEMA DEL TRASPORTO MERCI E DELLA LOGISTICA

L'analisi condotta ai paragrafi precedenti, sintesi di un'ampia esplorazione ed interpretazione a livello statistico ed a livello qualitativo del fenomeno della mobilità delle merci nella Provincia di Cremona, ha fatto emergere i seguenti elementi di diagnosi:

- a. squilibrio modale tra la strada e le altre modalità di trasporto merci;
- b. marginalizzazione del territorio provinciale rispetto alle infrastrutture di valenza nazionale, in specifico alla maglia ferroviaria fondamentale;
- c. carenza dotazionale di moderni impianti ferroviari ed inadeguatezza dei collegamenti di rete; compromissione urbanistico-insediativa di alcuni impianti esistenti (ad esempio, Cremona e Casalmaggiore);
- d. sottoutilizzazione della potenzialità del trasporto idroviario e marginale valorizzazione degli investimenti pubblici ad oggi fatti;
- e. lentezza nel concretizzare opere infrastrutturali ed iniziative nel settore del trasporto merci e della logistica, ad esempio, nuova Conca di Cremona, scalo merci di Casalmaggiore e raccordo di Casalmaggiore-Viadana;
- f. debolezza del settore locale dell'autotrasporto, malgrado estese formule di aggregazione delle imprese.

Lo squilibrio nella ripartizione modale (punto a.), valorizzabile dalla quota percentuale del 90% assegnata alla strada rispetto al totale del trasporto merci interscambiato dalla Provincia, è peraltro, un comune denominatore nella realtà nazionale, come riconosciuto dallo stesso Piano Generale dei Trasporti (PGT). I dati statistici contenuti nel PGT e riferiti all'anno 1998, attribuiscono infatti alla modalità stradale l'89,5% della domanda totale di trasporto merci in relazione agli spostamenti extraprovinciali verso/da origini e destinazioni nazionali, mentre considerando anche la componente di traffico internazionale, la strada totalizzerebbe all'incirca il 66% del totale, la ferrovia il 6% e il cabotaggio il 28%. A parte le considerazioni formulabili su un confronto modale più oggettivo, ossia basato sull'area di effettiva compatibilità del vettore ferroviario²³, emerge tuttavia un quadro di mobilità merci da/per la Provincia di Cremona che "premia" la modalità stradale a dispetto di un'offerta alternativa di trasporto (ferrovia e idrovia) con limitati esempi a livello nazionale.

E' peraltro da riconoscere che tale squilibrio è il risultato di vari e complessi fattori urbanistici, territoriali, economici e trasportistici, quali ad esempio:

²³ L'ambito di effettiva competitività della ferrovia viene considerata sulle medie/lunghe distanze origine /destinazione e quindi, come già evidenziato al paragrafo 35, la quota modale assegnabile alla ferrovia risulterebbe maggiore, escludendo per esempio, i trasporti stradali al di sotto dei 250÷300 chilometri.

- il profilo produttivo della Provincia, con un'accentuata connotazione di piccole e medie aziende e con una vocazione specifica del settore agricolo che, a parte il caso dell'approvvigionamento di alimenti per il bestiame, presenta cicli produttivi e distributivi risolvibili solo dal vettore stradale;
- la geografia insediativa e produttiva "sparsa", con i soli agglomerati urbani di Crema, Cremona e Casalmaggiore, peraltro di modeste dimensioni come poli di consumo, e con ubicazione delle zone industriali nel territorio non pianificata in modo funzionale alla ferrovia;
- la dipendenza dalla dotazione e dal livello di servizio offerto negli impianti ferroviari merci extraprovincia (ad esempio, i terminal intermodali dell'area milanese o, addirittura, extraregione) che impone necessariamente la terminalizzazione stradale sul territorio provinciale anche ai carichi unitizzati;
- la marginalizzazione del territorio rispetto alla rete ferroviaria fondamentale (punto b.), con instradamenti subordinati al transito del nodo di Milano;
- la carenza dotazionale di moderni impianti ferroviari a scala provinciale (punto c.);
- la sottoutilizzazione della modalità idroviaria (punto d.), a sua volta legata alle caratteristiche dei beni trasportabili (ad esempio, inerti, semilavorati siderurgici con peso/volume elevati e basso valore aggiunto) che non trovano, allo stato attuale, un corrispondente mercato nell'area cremonese ma anche alle penalizzazioni infrastrutturali legate alla criticità di accesso al porto di Cremona. La staticità della domanda di trasporto idroviario ha finito per ripercuotersi sulla struttura dell'offerta, concentrata su pochi operatori che incontrano difficoltà a garantire la continuità del servizio, viste le strozzature meteorologiche e di navigabilità.

L'insieme di questi fattori endogeni ed esogeni alle modalità di trasporto ferroviario e idroviario costituisce una base non favorevole all'utilizzo ed allo sviluppo di tali soluzioni di trasporto in assenza di interventi e/o incentivi se non per determinati contesti di "nicchia" (ad esempio, le scorie siderurgiche per il trasporto idroviario piuttosto che i mangimi per la ferrovia).

All'interno del settore dell'autotrasporto, emergono peraltro, evidenti "tensioni" rispetto alla concorrenzialità crescente manifestata da vettori esteri, sia comunitario che di paesi terzi. La debolezza costituzionale del mondo del trasporto cremonese rispetto alle grandi organizzazioni produttive e commerciali, trova infatti ulteriori fattori di criticità:

- nella presenza di un'offerta di elevata professionalità e capacità imprenditoriale da parte dell'autotrasporto comunitario (Olanda, Francia e Austria);
- nella comparsa di un'offerta economicamente competitiva da parte di paesi dell'Est Europa.