

1. IL QUADRO PROGRAMMATICO E PREVISIONALE

1.1 PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI

La pianificazione del trasporto merci e della logistica ai vari livelli istituzionali è basata su:

- Piano Generale dei Trasporti (PGT),
- Piano Regionale del Sistema dell'Intermodalità e della Logistica della Regione Lombardia,
- Indirizzi per il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti della Lombardia,
- Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti, Logistica e Trasporto Merci.

A livello di indirizzi generali, è opportuno sottolineare come i vari piani attribuiscono un ruolo strategico alla logistica quale leva competitiva del settore economico. Il nuovo Piano Generale dei Trasporti (PGT), proprio al fine di promuovere il sistema della logistica, le imprese di trasporto e le loro infrastrutture, ha proposto l'istituzione di un'Agenzia (denominata in prima ipotesi "Italian Distribution Council") sul modello di altre agenzie europee (per esempio, di quelle in Olanda).

I compiti assegnati all'Agenzia sono, in generale, quelli di:

- promuovere l'installazione sul territorio nazionale di piattaforme logistiche per la distribuzione nel Sud Europa,
- promuovere all'estero sia i servizi logistici nazionali sia l'industria italiana di tecnologie per le movimentazioni e lo stoccaggio delle merci,
- promuovere progetti innovativi che richiedono concentrazione di diversi attori (per esempio, per distretti industriali).

Accanto a questa proposta, il PGT individua azioni per la ristrutturazione e riorganizzazione del sistema delle imprese di trasporto, per ridurre i vincoli e migliorare la fluidità delle catene logistiche, per disciplinare il trasporto via strada, per migliorare la qualità e competitività del trasporto intermodale combinato con particolare riguardo alla fase di terminalizzazione ed alle caratteristiche operative del convoglio ferroviario merci (lunghezza, peso trasportabile).

In coerenza con le indicazioni del PGT, la Legge 5 marzo 2001 n. 57, al Cap. IV, "Interventi a favore delle infrastrutture intermodali", estende il principio di intervento pubblico negli investimenti a favore dell'interportualità (inquadro nella Legge 4 agosto 1990, n.240 e successive integrazioni) al caso di infrastrutture intermodali complementari (per esempio, terminal per il trasporto combinato) alla rete degli interporti nazionali.

Questo recente indirizzo sovverte la precedente impostazione della L.240/1990, confermata dalla L.454/1997, orientata a finanziare strutture limitate di valenza nazionale, identificate come "interporti di primo o secondo livello" e che, per la Lombardia si erano concretizzate come iter attuativo, di fatto, nella sola iniziativa di Bergamo-Montello.

In linea con le indicazioni del PGT e la Legge 5 marzo 2001, e in certa qual misura in termini anticipativi rispetto allo stesso piano nazionale, la Regione Lombardia ha deliberato con seduta del 22-2-2000, il documento di attuazione del "Piano del sistema dell'intermodalità e della logistica in Lombardia" approvato da parte del Consiglio Comunale con DCR 5 maggio 1999, n.VI/1245.

Nel piano regionale, sono state individuate linee di azione da perseguire a breve, medio e lungo termine in modo da incidere sul sistema trasporti lombardo, perseguendo da un lato, il completamento e la valorizzazione di iniziative avviate (sia nodali che di rete, come per esempio, l'interporto di Bergamo-Montello, il centro merci di Segrate e la Gronda Nord ferroviaria) e dall'altra, la promozione di nuove opere.

Per quanto riguarda l'area cremonese, il Piano ha recepito e fatta propria, la previsione del polo logistico di Cava Tigozzi e di Casalmaggiore. Le due iniziative sono state inquadrate come "iniziative tipicamente ferroviarie che concorrono a delineare il quadro complessivo della programmazione regionale nel settore", riconoscendo, per altro, che le FS (soggetto interessato) non avevano ancora sviluppato la progettazione secondo le procedure attuative del Piano stesso.

Nel novembre 1999, la Regione Lombardia, in anticipazione al nuovo Piano Regionale dei Trasporti, ha presentato la "Proposta di indirizzi per il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti", con obiettivi di orientare il percorso del Piano e di generare un dibattito attorno alle varie tematiche. Tra queste, la logistica e il trasporto merci sono temi ritenuti fondamentali per il controllo degli effetti sul traffico stradale; il documento di indirizzi riconosce il limite allo sviluppo dell'intermodalità e delle modalità alternative nella saturazione e nell'obsolescenza funzionale degli impianti esistenti in Lombardia.

Le linee di intervento sono quindi identificati in:

- attivazione di nuovi impianti terminali,
- instradamento su reti in grado di sostenere la crescita dei traffici (breve termine); "anche grazie al ricorso ad itinerari merci alternativi che consentano di bypassare il nodo di Milano (a medio termine).

Nel dicembre 2000, la Regione Lombardia ha presentato il "Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti, Logistica e trasporto merci" che riprende, in parte, le formulazioni del precedente Piano del Sistema dell'intermodalità e della Logistica, definendo i fabbisogni logistici del territorio e inquadrando i progetti e le varie iniziative entro tre ambiti tematici:

- pianificazione regionale e rapporti con FS Rete (oggi Rete Ferroviaria Italiana),
- pianificazione regionale e infrastrutture nodali,
- pianificazione regionale e regole per l'accessibilità.

Per quanto concerne, preliminarmente, le iniziative, si confermano le indicazioni del precedente documento programmatico le cui conclusioni sono sinteticamente riportate nel prospetto seguente e illustrate nella figura allegata.

Localizzazione	Denominazione iniziativa	Tipologia	Tempi previsti
Area milanese	- Milano Smistamento - Milano Segrate - ONT-Cascina Merlata	Terminal intermodale Terminal intermodale Polo logistico e terminal	Dopo 2005 Entro 2005 Entro 2005
Nord - Ovest	- Mortara - Gallarate - Desio - Malpensa "Cargo City" - Gerenzano-Uboldo, Cesano Maderno-Groane - Como-Montano Lucino - Varese-CO.TRA.VA.	Polo logistico e terminal Terminal intermodale Terminal intermodale Polo logistico e terminal Terminal intermodale Polo logistico Polo logistico	Entro 2005 Entro 2005 Dopo 2005 P.I. entro 2005 terminal dopo 2005 Entro 2005 Entro 2005 Entro 2005
Sud-Ovest	- Voghera - Lodi-Bertonico/ Casalpusterlengo	Interporto Polo logistico e terminal	Dopo 2005 Dopo 2005
Est e Nord-Est	- Lecco-Bione - Brescia-Scalo merci (1) - Bergamo-Montello - Terno D'Isola-Madone	Polo logistico Polo logistico e terminal Interporto Raccordo distretto industriale	Entro 2005 Entro 2005 Entro 2005 Entro 2005
Sud-Est	- Cremona-Cava Tigozzi - Casalmaggiore-Viadana - Mantova-Valdaro - Castellucchio-Gazoldo degli Ippoliti	Polo logistico Raccordo industriale Raccordo industriale e polo logistico Raccordo industriale	Entro 2005 Entro 2005 Entro 2005 Entro 2005

(1) L'impianto intermodale risulta già attivo dall'anno 2002.

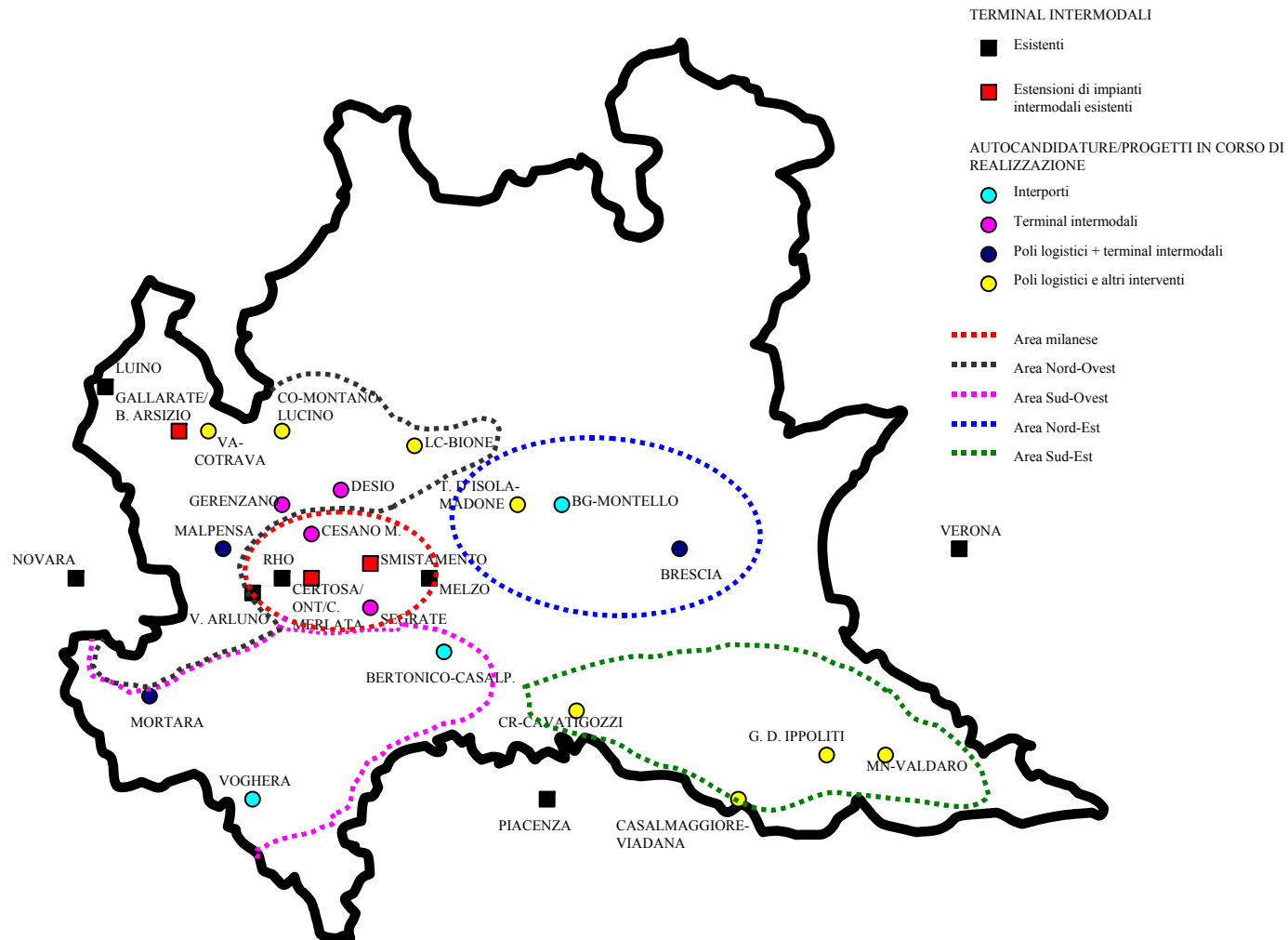
Dall'esame della progettualità logistica e intermodale sul territorio lombardo, emergono alcune dinamiche:

- una strategia degli operatori e delle ex-Ferrovie dello Stato a trovare soluzioni localizzative esterne al nodo di Milano, con interessamento di nodi di seconda cintura (Mortara, Lodi/Casalpusterlengo, Brescia) per eventuali funzioni "hub" per il trasporto intermodale;
- la presenza di iniziative, anche mono-modali (gomma o intermodale), che rispondono ai fabbisogni locali (Busto Arsizio/Gallarate, Milano Certosa-Cascina Merlata, Desio, Montano Lucino, Lecco-Bione, Varese ed i raccordi industriali ai vari distretti produttivi);
- progetti concepiti inizialmente per i fabbisogni locali che tuttavia sembrano maggiormente rivolti ad opportunità esterne, mancando di una base produttiva capace di sostenerne autonomamente lo sviluppo (Voghera, Cremona-Cava Tigozzi, Mantova-Valdaro, Mortara).

Entro questo contesto, si colloca la riflessione sull'orientamento che la pianificazione regionale, secondo il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti, è chiamata ad esprimere, come sopra detto:

- rapporti con Rete Ferroviaria Italiana, per un coinvolgimento nella definizione delle priorità di intervento e, in generale, con le imprese ferroviarie per definire la priorità da assegnare al trasporto via ferro;
- rapporto con le infrastrutture nodali, per regolamentare l'offerta attraverso un'attenta misura del sostegno pubblico in rapporto alla sostenibilità dei rispettivi piani industriali e della capacità di attivare risorse;
- regole per l'accessibilità, concertando con enti locali, associazioni di categoria, operatori dei servizi, i tempi e le modalità di esecuzione delle varie funzioni urbane (ad esempio, distribuzione/raccolta delle merci).

INQUADRAMENTO DEI PROGETTI: VOCAZIONI TERRITORIALI



Fonte: IReR – Regione Lombardia: Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti – Logistica e Trasporto Merci.

1.2 PREVISIONI DI TRAFFICO MERCI

Per valutare lo scenario futuro del trasporto merci a scala provinciale, al fine di esaminare preventivamente i possibili effetti del traffico veicolare sulla rete e di valorizzare l'efficacia di determinati provvedimenti a favore del contenimento e controllo della mobilità merci, si sono considerati i seguenti fattori:

- quadro di riferimento comunitario, nazionale e regionale;
- analisi congiunturali formulate da centri di ricerca e associazioni di categoria;
- analisi congiunturali della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Cremona.

Le principali fonti esaminate per la specifica tematica delle previsioni di mobilità merci sono:

- Libro Bianco, presentato dalla Commissione Trasporti della Comunità Europea il 12 settembre 2001 "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte";
- Piano Generale dei Trasporti del 2001;
- Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti-Logistica e Trasporto Merci della Regione Lombardia, dicembre 2000.

Il **Libro Bianco** enuncia che, in assenza di misure correttive per utilizzare più razionalmente i vantaggi dei vari modi di trasporto, nell'Europa dei 15 il traffico di mezzi merci pesanti aumenterà entro l'anno 2010 del 50% rispetto ai livelli del 1998 (tasso di crescita medio annuo: +3.44%).

Il **Piano Generale dei Trasporti** ha evidenziato quali principali fattori economici che hanno influito e presumibilmente continueranno ad influire sul livello e sulle caratteristiche della domanda di trasporto merci in Italia, i seguenti fattori:

- significativa riorganizzazione dell'attività manifatturiera, con particolare riferimento alla terziarizzazione, de-localizzazione e/o ridimensionamento strutturale delle medie e grandi aziende;
- sviluppo della piccola e media impresa e dei distretti industriali;
- accentuato processo di internazionalizzazione dell'attività produttiva, con espansione geografica dell'import e dell'export.

Le ipotesi quantitative di carattere economico e demografico e le valutazioni macro-economiche qualitative sulla produttività del lavoro, sulla geografia evolutiva, ecc., confortate da riscontri con centri di ricerca nazionali, hanno portato ad identificare due scenari, "alto" e "basso", all'interno dei quali si prevede ragionevolmente che ricadrà l'evoluzione del paese.

Nel periodo considerato (entro l'anno 2010), la crescita media annua del valore aggiunto è stata determinata in:

- scenario alto 1,84% per i beni materiali,
- servizio basso 1,3% per i beni materiali.

Per "costruire" gli scenari di domanda, il PGT ha ipotizzato che l'elasticità al reddito della domanda di trasporto merci fosse pari a 1, come verificato dall'analisi delle serie storiche disponibili.

L'esito previsivo, a livello nazionale è risultato il seguente per il tonnellaggio trasportato

Domanda nazionale di trasporto merci() (milioni di tonnellate all'anno)*

	1998		2010 Scenario Basso			2010 Scenario Alto		
	Milioni di tonn.	% quota modale	Milioni di tonn.	% quota modale	Var. % sul 1998	Milioni di tonn.	% quota modale	Var. % sul 1998
Tot. Dom. Naz. Merci	835	100.0	965	100.0	15.6	1.097	100.0	31.4
di cui:								
Strada	747	89.5	864	89.5	15.7	987	90.0	32.1
Ferrovia trad./combinato	28	3.3	32	3.3	14.3	36	3.3	28.6
Cabotaggio	60	7.2	69	7.1	15.0	75	6.8	25.0

(*) Il SIMPT stima la domanda nazionale in relazione agli spostamenti extra-provinciali verso/da origini e destinazioni nazionali; non sono inclusi invece i dati con origini e destinazioni internazionali e viceversa.

Fonte: Elaborazioni su dati del SIMPT.

Per quanto concerne gli scenari di mobilità internazionale, il PGT prefigura un futuro quadro "moderatamente espansivo" (previsioni del modello dell'economia mondiale ISMERI Europa).

Lo sviluppo economico che procede sempre più per grandi "blocchi regionali integrati", vedrà così crescere entro l'anno 2010, l'interscambio di prodotti manifatturieri:

Tassi di crescita % medi annui

Regioni geografiche	Tasso di crescita % medio annuo 1991-2000	Tasso di crescita % medio annuo 2001-2010
Europa Occidentale	2.0	2.4
Stati Uniti	2.7	2.8
Giappone	1.3	2.5
America Latina	3.2	3.3
Asia	5.8	6.9
Africa	2.5	5.5
Medio Oriente	3.6	5.5
Altri paesi sviluppati	2.9	4.0
Europa Orientale	1.3	3.8
ex Unione Sovietica	5.7	1.3
Cina	10.4	7.6
Mediterraneo	3.4	5.3
Mondo	2.6	3.6

Per l'Italia, oltre all'effetto di crescita della regione europea, il trasporto merci nel futuro dipenderà dalla situazione politico-economica dei Balcani e dalla capacità di decollo delle economie mediterranee, nonché dall'andamento del traffico di transito, legato alla maggiore competitività del sistema portuale nazionale ed alla crescita del commercio mondiale, con particolare riguardo al Giappone, Cina e, in generale, agli altri paesi asiatici. Proprio l'intensificazione degli scambi con il Mediterraneo e dei transiti, caratterizza la maggiore crescita della modalità marittima in export mentre l'incremento delle importazioni dai paesi dell'Est caratterizza il ruolo prioritario della strada in import, come specificato nel prospetto seguente.

Importazioni italiane di manufatti per modalità di trasporto (milioni di tonnellate)

Italia	1995	2000	2005	2010	Variazione % (1995-2010)
Marittima	17.1	24.8	34.6	46.6	172%
Stradale	11.2	17.0	23.9	32.3	188%
Ferroviaria	7.5	8.6	10.7	13.7	83%
Totale	35.7	50.5	69.4	92.7	159%

Esportazioni italiane di manufatti per modalità di trasporto (milioni di tonnellate)

Italia	1995	2000	2005	2010	Variazione % (1995-2010)
Marittima	13.9	22.8	31.1	40.9	194%
Stradale	19.1	27.7	38.1	50.2	163%
Ferroviaria	6.8	9.6	13.1	17.3	154%
Totale	39.8	60.2	82.3	108.5	173%

Fonte: Elaborazione su dati modello dell'economia mondiale Ismeri Europa.

Nel complesso, i flussi in entrata (import + transiti in entrata) e in uscita (export + transiti in uscita) interessanti l'Italia avrebbero la seguente evoluzione per le varie modalità di trasporto (milioni di tonnellate):

Direzione	Modalità	1995	2000	2005	2010	Variazione % (1995-2010)
Entrata	Marittima	21.5	35.2	49.4	66.6	210%
	Stradale	14.1	24.2	34.2	46.2	228%
	Ferroviaria	9.4	12.2	15.3	19.2	108%
	Totale	45.0	71.7	99.1	132.6	195%
Uscita	Marittima	17.5	28.1	38.8	54.3	210%
	Stradale	23.9	34.1	47.5	66.6	179%
	Ferroviaria	8.5	11.8	16.4	22.9	169%
	Totale	50.0	74.2	102.8	144.0	188%

Ai fini delle valutazioni dell'incremento del traffico merci sulla rete stradale provinciale mediante modello matematico, si prospettano, mediando le indicazioni delle varie fonti ufficiali, i seguenti fattori di crescita totali per i vari orizzonti temporali e per due diversi andamenti evolutivi di scenario:

	a 5 anni	a 10 anni	oltre 10 anni
Scenario basso (1)	+5.1%	+10,5%	+40%
Scenario alto (2)	+15.9%	+34,4%	

(1) Pari ad un tasso di crescita dell'1% medio annuo.

(2) Pari ad un tasso di crescita del 3% medio annuo.