

#sglno2024



STATI GENERALI  
DELLA LOGISTICA  
DEL NORD-OVEST

2024



REGIONE  
PIEMONTE



Regione  
Lombardia

1

## INTERMODALITÀ E TRASPORTO MERCI

(a cura di Regione Lombardia)

**Il Nord-Ovest quadrante strategico all'interno del nuovo Corridoio Mar del Nord-Reno-Mediterraneo**

Moderatore: **Guido Piccoli**, CEO ALOT, esperto del settore dei trasporti e della logistica

Relatori: **Antonello Fontanili** (Direttore Uniontrasporti), **Fabrizio Dallari** (Professore di Logistica e Supply Chain Management - LIUC - Università Cattaneo), **Evelina Saracchi** (consulente Centro studi PIM), **Anna Cerini** (Funzionaria Provincia di Mantova), **Cecilia Braun** (Director Interregional Alliances for the Rhine-Alpine Corridor EGCT), **Francesco Ciaffi** (consulente Go-mobility), **Andrea Agresti** (Funzionario Expert Area Territorio e Ambiente Assolombarda), **Carlo Vaghi** (Presidente Autostrade dello Stato), **Alberto Milotti** (Presidente Europlatform - Associazione Europea degli Interporti), **Michele Rabino** (Responsabile Direzione Strategie e Pianificazione Sviluppo Infrastrutture di Polo Sviluppo Infrastrutture Area Nord-Ovest RFI)

La presente scheda, redatta da **Regione Lombardia** come contributo d'ingresso alla discussione del tavolo **INTERMODALITÀ E TRASPORTO MERCI** della cabina di Regia della Logistica del Nord-Ovest, vuole fornire indicazioni per un confronto sul miglioramento degli attuali modelli di governance riguardanti la pianificazione delle infrastrutture e il coordinamento tra i vari livelli di competenza (internazionale, nazionale, regionale). Partendo dalle novità del Regolamento europeo sulle reti TEN-T, la scheda propone una analisi degli impatti che tali cambiamenti porteranno sul Nord-Ovest, prendendo spunto da documenti e studi riguardanti intermodalità, trasporto merci e territorio, individuando infine elementi di riflessione per definire una pianificazione partecipata e integrata.

Il sistema dei trasporti del Nord-Ovest rappresenta l'area di Italia con il più alto livello di offerta infrastrutturale. Ad esempio, nei territori di **Lombardia, Liguria e Piemonte è presente circa un quarto della rete ferroviaria nazionale (4.145 km su 16.832k m)** a cui si aggiungono 320 km di rete regionale in concessione a Ferrovienord. Rispetto all' utilizzo delle infrastrutture, sulla base delle interviste effettuate per la redazione del Libro bianco 2024 di Uniontrasporti, risulta che il 91,3% delle imprese della Lombardia utilizza il trasporto tutto strada per l'approvvigionamento e la distribuzione dei prodotti.

Per migliorare l'accessibilità e favorire il trasporto combinato il Parlamento Europeo ha **approvato il nuovo Regolamento TEN-T** (pubblicato sulla Gazzetta ufficiale del 28 giugno scorso ed ufficialmente entrato in vigore dal 18 luglio 2024) nel quale vengono mantenute le scadenze di completamento per le reti Core (2030) e Comprehensive (2050), con l'aggiunta di una nuova categoria "Extended Core" con scadenza nel 2040. Riguardo le ferrovie della rete Core esse dovranno essere elettrificate entro il 2030, raggiungendo una velocità minima di 100 km/h per il trasporto merci, e una velocità di 160 km/h per i treni passeggeri entro il 2040.

Tra le novità più importanti relative ai terminal merci multimodali vi sono:

- Analisi di mercato e piani d'azione per lo sviluppo di terminali merci multimodali.
- Requisiti infrastrutturali, come tariffe, collegamenti ai nodi di trasporto e stazioni di ricarica per veicoli pesanti.

Gli Stati membri dovranno garantire: **entro il 2027 i piani urbani di mobilità sostenibile** per ogni nodo urbano, **entro il 2040 la costruzione di terminali merci multimodali**, se non già presenti ed economicamente sostenibili, per garantire una capacità di trasbordo sufficiente all'interno o in prossimità dei nodi urbani.

Riguardo ai corridoi Ten-T esistenti che interessano il Nord-Ovest, il **Corridoio Reno-Alpi è stato unificato al Corridoio Mare del Nord-Mediterraneo** determinando la creazione di un unico asse Nord-Sud che integra ulteriormente la rete, potenziando l'intermodalità e migliorando l'efficienza logistica. L'unione dei due corridoi porterà impatti positivi riguardanti l'incremento del commercio internazionale, lo sviluppo economico, la sostenibilità ambientale e l'integrazione europea. Dall'altra parte tale cambiamento porterà potenziali rischi che le Regioni del Nord-Ovest dovranno gestire. Tra di essi si può citare: l'impatto ambientale, la congestione stradale, i costi per le finanze pubbliche, l'impatto sulle comunità locali e il rischio di disparità regionali. Per capire le potenzialità derivanti dal nuovo corridoio e le ricadute sul territorio, le tre regioni del Nord Ovest hanno recentemente supportato l'EGTC Reno-Alpi nella presentazione del progetto PREPARED, selezionato a maggio 2024 e finanziato dal Programma europeo ESPON 2030.

Come sopra esposto, nel nuovo regolamento TEN-T ricoprono un ruolo fondamentale i piani e i programmi per le opere infrastrutturali. A tal proposito Regione Lombardia sta provvedendo all'**aggiornamento del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)** secondo le seguenti tematiche:

- valorizzazione del ruolo cruciale della Lombardia nel settore della logistica e del trasporto merci, attraverso un approccio data-driven al fine di massimizzare la capacità di analisi, lettura e monitoraggio del sistema di mobilità delle merci e assicurando, quindi, la possibilità di orientare la pianificazione regionale con scelte robuste e ben supportate, basate su dati concreti e analisi approfondite.
- Governo dello sviluppo del sistema della logistica e delle merci indirizzandolo verso l'utilizzo delle infrastrutture esistenti e in fase di realizzazione e assicurando contemporaneamente la resilienza delle infrastrutture e la sostenibilità trasportistica della componente merci.
- Indirizzamento dello sviluppo del sistema della logistica per la distribuzione urbana sostenibile

anche tramite la riconversione degli spazi di stazione già disponibili come hub per la logistica urbana e come piccoli centri di smistamento diffusi.

- Adeguamento delle linee ferroviarie e dei nodi compresi nei corridoi TEN-T agli standard previsti a livello europeo.
- Sviluppo dei collegamenti ferroviari anche di ultimo miglio con i terminal ferroviari, per favorire lo shift modale del trasporto merci in coerenza coi target europei.
- Evoluzione del trasporto merci trimodale attuato lungo il Po, attraverso lo sviluppo dei porti di Cremona e Mantova secondo una visione organica e intermodale del trasporto merci a scala regionale.

Dai punti sopra esposti è possibile individuare specifiche tematiche riguardanti la gestione del sistema della logistica tramite un uso efficiente delle infrastrutture ferroviarie e delle vie d'acqua che possano favorire la crescita nel trasporto combinato e la diminuzione del trasporto solo strada. Sulla stessa linea, ma ad un livello differente sono in corso di redazione le azioni del **Piano urbano della Logistica Sostenibile (PULS)** della città metropolitana di Milano che definiscono:

- Miglioramento dell'efficienza del sistema delle infrastrutture di mobilità ferroviarie e stradali di più lunga percorrenza e qualificazione delle strade urbane per la logistica dell'ultimo miglio, con organizzazione condivisa dello spazio stradale.
- Promozione di concentrazioni e co-ubicazioni per arginare la diffusione indiscriminata della funzione logistica, prioritariamente in ambiti di rigenerazione urbana e territoriale e in poli di rilevanza sovracomunale.
- Realizzazione di insediamenti logistici contraddistinti da elevati profili di qualità insediativa, sostenibilità ambientale e innovatività.
- Creazione di hub logistici intermodali e multi-cliente (Metro-Hub) in aree esterne, adeguatamente distanti dagli abitati e dotati di ottimali condizioni di accessibilità.
- Individuazione di micro-piattaforme urbane/postazioni self-service per il prelievo delle merci e la redistribuzione dei carichi, collocate in prossimità dei centri urbani o integrati nelle città.

La creazione di un sistema di hub della logistica risulta fondamentale per favorire il trasporto combinato e ridurre l'impatto ambientale, in questo ambito un altro aspetto di rilievo nella filiera logistica è il rapporto tra infrastrutture logistiche e il settore dell'immobiliare. Un approfondimento di tale aspetto è stato elaborato nello studio **"Mappatura dei nodi logistici in Lombardia"** redatto dal Prof. Dallari (Università LIUC), in cui è stata predisposta una analisi relativa alla distribuzione spaziale dei magazzini, alla loro evoluzione nel tempo, evidenziando il loro rapporto rispetto alle aree urbane, il livello di accessibilità e il grado di specializzazione.

Dallo studio risulta come gli assi di sviluppo delle piattaforme logistiche seguono logiche economiche e di accessibilità (come nel caso della Brebemi) e in assenza di una governance degli EE.LL. sovraordinati (Regione) i Comuni sviluppano le aree senza una visione generale. Oltre ad un generale dispersione dei magazzini rispetto alle aree urbane, appaiono alcuni territori con elevato addensamento logistico che potrebbero essere valorizzati come specifici cluster.

Per quanto riguarda le vie d'acqua, **il sistema idroviario** con il suo inserimento nella Rete Core dei Corridoi Europei evidenzia il proprio valore strategico in ambito continentale, dato il potenziale offerto dai principali assi navigabili, come il fiume Po e il Canale Fissero-Tartaro-Canalbianco.

Attualmente, questi assi sono oggetto di importanti interventi infrastrutturali volti a migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto, tra gli altri l'elettrificazione delle banchine e la diffusione dell'idrogeno, non solo per ridurre l'impatto ambientale delle attività di logistica, ma anche per aprire nuove prospettive per il trasporto merci, sia convenzionale che in container, in connessione con il range dei porti del Nord Adriatico. Inoltre, questi investimenti infrastrutturali potenziano ulteriormente le capacità di queste vie d'acqua, favorendo anche lo sviluppo di nuove potenzialità turistiche, con un'attrattiva che si estende dalla Svizzera sino all'Adriatico.

L'implementazione di un **Zona Logistica Semplificata (ZLS) per le province di Mantova e Cremona** costituisce un ulteriore passo avanti nella valorizzazione di queste vie navigabili e nel rafforzare il ruolo strategico di questo corridoio fluviale all'interno del sistema logistico del Nord Ovest, nazionale ed europeo.

In conclusione, il Nord-Ovest affronta varie sfide infrastrutturali, inclusa la congestione del traffico, la manutenzione necessaria e l'adattamento ai cambiamenti climatici. Tuttavia, queste sfide presentano anche opportunità per innovare e investire in soluzioni sostenibili, con un ruolo cruciale delle politiche pubbliche e della collaborazione con investimenti privati. Per permettere che il Nord-Ovest continui ad avere un ruolo strategico nelle connessioni tra Italia ed Europa, è fondamentale **migliorare il sistema di governance** che regola la pianificazione e realizzazione delle opere infrastrutturali attraverso specifiche strategie:

- **Pianificazione integrata:** la realizzazione delle infrastrutture non deve valutare solo la dimensione trasportistica, ma anche quella territoriale, economica, ambientale e sociale, considerando molteplici usi e utenti (merci e passeggeri, utenti abitudinari e potenziali) per favorirne la sinergia.
- **Cooperazione multi-livello:** definire un modello di governance che integri amministrazioni e gestioni a livello locale, nazionale e internazionale per definire strategie ed individuare finanziamenti nazionali ed europei.
- **Partecipazione degli stakeholders:** includere gli stakeholders nel processo decisionale, coinvolgendoli attivamente permettendo di identificare e comprendere meglio le loro esigenze, favorendo soluzioni più efficaci e contribuendo a ridurre i conflitti e ad aumentare il supporto per le decisioni prese.
- **Valutazione della sostenibilità ambientale:** il soggetto pubblico non può più guardare solo alla competitività produttiva (sostenibilità economica) o alle esigenze dei fabbisogni umani diretti (sostenibilità sociale) ma nella propria attività legislativa e amministrativa deve tenere conto degli indicatori di sostenibilità ambientale considerando che anche il cambiamento climatico ha conseguenze economiche.
- **Condivisione dei dati:** la digitalizzazione e l'uso dei dati stanno trasformando profondamente il settore della logistica, al fine di garantire un supporto nei processi decisionali è necessario condividere un sistema di dati tra pubblico-privato per definire buone politiche basate su informazioni consistenti e in tempo reale.