

**“MOBILITA’, TRASPORTI ED INFRASTRUTTURE:  
progetti per ridisegnare il Nord”  
Milano, Palazzo delle Stelline, 05 Marzo 2005**

**Arch. Alessandra Tabacco**  
C.d.A. Interporti Lombardi S.p.A.

**“La Regione Lombardia come centro intermodale d’Europa”**

**1. Il contesto**

Vorrei introdurre questa relazione facendo una riflessione semplice. Percorrendo le nostre strade quotidianamente, tutti noi siamo consapevoli di un fatto: il congestionamento del sistema stradale ed autostradale nel loro complesso è diventato ormai insostenibile. Se confrontiamo la situazione delle nostre Regioni del Nord e più in generale d’Italia alla situazione estera, la valutazione è altrettanto semplice: in altri Paesi d’Europa, e non solo, gran parte della quota del traffico presente è stata spostata su ferro. Bene, la Società Interporti Lombardi S.p.A. che io qui rappresento, si pone proprio come obiettivo quello di togliere quanto più possibile quote di traffico dalla strada per trasferirle su ferro, tramite la realizzazione di interporti o centri di scambio intermodali.

La globalizzazione dei mercati ha prodotto, come effetto, l’intensificazione degli scambi commerciali; di conseguenza un aumento dei volumi di traffico su scala mondiale. La Regione Lombardia, che si pone ai primi posti in Europa per consistenza e valore delle sue attività economiche, ha subito questa tendenza.

**Interporti Lombardi S.p.A. è una società partecipata dal Gruppo FNM, il cui maggiore azionista è la Regione Lombardia. Scopo (mission) della nostra Società è quello di realizzare collegamenti che vedono nell’intermodalità il loro punto di forza.**

I dati recenti relativi al traffico merci della Regione, tratti dai “Quaderni della direzione generale infrastrutture e mobilità della Regione” indicano una movimentazione superiore a 400 mln di ton/anno. **La modalità di trasporto su strada copre ben il 91%, lasciando invece alla ferrovia un ruolo marginale.**

La sostanziale inadeguatezza della rete ferroviaria non consente di realizzare i necessari impianti per l’interscambio delle merci gomma/ferro, essendo la Lombardia sottodotata di itinerari di rete dedicati al traffico delle merci.

**Il settore del trasporto merci e della logistica è un settore decisivo per la nostra economia, in particolare per le Regioni del Nord dove la Lombardia assume un ruolo chiave. Il connotato di questo settore è fortemente privatistico, ma richiede politiche di supporto e di indirizzo pubblico mirate e coordinate e strumenti nuovi di rapporto con il territorio. Attuare una seria e fattiva politica dell’intermodalità significa dare risposte concrete al problema del congestionamento, dell’inquinamento che genera, perciò soluzioni moderne ed efficienti per i cittadini sia in termini di risparmio di tempi di trasporto sia in termini di qualità del servizio reso, inoltre risposte adeguate al nostro sistema economico e produttivo e rispetto delle politiche di compatibilità ambientale richieste ormai dalle Istituzioni ai diversi livelli.**

**Tali politiche si sono dimostrate molto difficili da perseguire** per una serie di fattori, tra i quali reazioni locali spesso non ragionevoli.

Per legare da subito il ragionamento sul sistema intermodale lombardo alla pianificazione del territorio, possiamo affermare che l'incremento dei traffici merci è stato anche causato dai modelli organizzativi e localizzativi delle imprese manifatturiere e di logistica.

La tendenza è stata quella di ridurre progressivamente nel tempo il numero dei magazzini, puntando ad un contenimento dei costi, quindi all'aumento del numero dei viaggi.

Inoltre nel tempo si è optato per la localizzazione dei magazzini in aree a basso costo, ponendo invece in secondo piano la valutazione del livello di accessibilità delle aree stesse pertanto, ancora una volta, l'aumento dei chilometri di percorrenza delle merci. Inoltre dobbiamo aggiungere a tutto ciò una inadeguata ed irrazionale strutturazione del settore della logistica in senso stretto.

## **2. L'intermodalità: una risposta necessaria al sistema dei trasporti**

Parlare di intermodalità, tuttavia significa prendere in considerazione aspetti che riguardano sia il traffico delle merci sia quello dei passeggeri. Sappiamo bene, infatti, quanto sia importante offrire nei punti più strategici del territorio centri di interscambio tra mezzi privati e mezzi pubblici e tra gomma e ferro, adeguatamente strutturati di parcheggi e in zone/punti facilmente accessibili da tutti. L'interscambio modale per il sistema trasporto passeggeri credo abbia un'importanza fondamentale nella logica dell'offerta di servizi pubblici moderni: i cittadini devono finalmente potere usufruire di servizi vantaggiosi ed efficienti, che solo una programmazione moderna può offrire. La Società Interporti Lombardi però si occupa della seconda tipologia intermodale, ovvero del trasporto merci. Anche qui va fatta chiarezza su cosa intendiamo per intermodalità, distinguendo i due sistemi prevalenti che sono **l'Interporto** in senso stretto ed il **centro logistico intermodale**. La politica di programmazione degli Interporti inizia in Italia negli anni '80. Per Interporto si intende un terminal intermodale a cui sono affiancati magazzini per funzioni di logistica, servizi tecnici e amministrativi associati al trasporto combinato, oltre a sedi per le imprese operanti con il trasporto combinato. Già nel 1985, il PGT nazionale ha codificato una rete interportuale detta "di primo livello" e composta da cinque interporti. Allo stesso modo la Regione Lombardia, in quegli anni, sosteneva la medesima politica, prevedendo strutture interportuali molto grandi in alcune aree della nostra Regione. Così nasce la Società Interporti Lombardi. L'interporto, originariamente inteso dalla politica trasportistica nazionale di vent'anni fa, era previsto come una struttura occupante un'area di dimensioni molto estese, sostanzialmente divisa in due parti in cui trovavano posto: nella prima parte il terminale delle FS di proprietà pubblica collegato alle strade di accesso, nella seconda parte i magazzini che erano invece di proprietà privata. La logica dell'impianto dell'interporto era quella di spostare le merci dalla strada alla ferrovia. I magazzini programmati nella zona adiacente al terminale ferroviario erano molti. La quantità consistente dei magazzini serviva infatti per riuscire a formare carichi di treni completi che ne giustificassero economicamente il raccordo. Per dare un'idea delle dimensioni reali di un Interporto: l'area destinata al terminale ferroviario, di proprietà pubblica era di 10 -20 mila ettari, mentre l'area dei magazzini era di 100 - 150 mila ettari. In qualche modo quel modello originario si può vedere come un'anticipazione del PFI: con l'utile immobiliare della parte destinata a magazzini si pagava l'interporto, quindi la parte pubblica. Da questa logica di attuazione derivarono però non pochi problemi, riconducibili sostanzialmente a due più significativi: anzitutto la difficoltà di mettere insieme con risultati positivi pubblico e privato, inoltre molto spesso si è assistito ad una forte

opposizione delle amministrazioni locali. Inoltre la difficoltà di reperire un'area sufficientemente grande che potesse contenere progetti di dimensioni totali almeno di 170 mila ettari di terreno. Ci si è resi conto che del 90% del traffico merci (del carico totale) nel terminale ferroviario di un Interporto, solo l'1% arrivava dal volume merci generato dal magazzino adiacente. Il resto arrivava comunque da altre zone, quindi da altri mercati anche non vicini. Per riuscire a vivere, un Interporto deve generare almeno 2 milioni di tonnellate all'anno e treni da 6/8 coppie al giorno. E' evidente che nessun sistema di magazzino sia pure esteso come dimensioni riesce a generare queste portate. Anche in merito alla tipologia di contenitori da trasportare è importante ricordare che mentre i container arrivano a 5 piani sovrapponibili e vanno sulle navi, quindi utilizzano il trasporto via mare, le casse mobili invece arrivano solo a due piani di sovrapposizione e sono quelle che vengono spostate su camion o su ferro. Il sistema a casse mobili oggi copre il 50% del traffico ferroviario merci ed è cresciuto molto nel corso degli anni, proprio perché la ferrovia non potendo fare il "porta a porta" utilizza per le percorrenze brevi (dai 10 ai 40 chilometri) il camioncino, che dall'origine porta le merci al punto di raccordo ferroviario (terminal intermodale), che partendo utilizza poi linee di percorrenza importanti nella rete nazionale ed europea. Per Intermodalità si intende perciò una tecnica moderna di trasporto merci, dove la cassa mobile oppure il container vengono "passati", senza essere aperti, da una modalità all'altra. Oggi il trasporto combinato (ovvero il trasporto intermodale in cui la maggior parte del tragitto europeo si effettua per ferrovia, vie navigabili o mare, mentre i percorsi iniziali e terminali, solitamente corti, sono effettuati invece su strada), è il prevalente in Italia. **Si pensi che nel trasporto transalpino l'Italia copre un terzo dell'intero trasporto combinato d'Europa.** Le motivazioni del "successo" di questa tipologia di trasporto più recente, rispetto alla precedente basata solo sugli Interporti, è da ricercarsi anche nel cambiamento della tipologia produttiva. Ultimamente il settore chimico, che trasporta molto su combinato, utilizza solo casse mobili, perciò richiede questa tipologia. Diventa abbastanza evidente una conclusione rispetto al tramonto dell'interporto: se gli ultimi chilometri di braccio stradale che porta dall'origine al terminal intermodale sono percorsi prevalentemente da camioncini è evidente che l'interporto, soprattutto nella sua parte di magazzino, non serve ed è sconveniente. Non necessariamente pertanto Interporto e Terminal intermodale devono trovare sistemazione nella medesima area. **L'esempio di questo è lampante ed è proprio in Regione Lombardia: il terminal intermodale di Busto Arsizio non ha praticamente magazzini, tuttavia riesce a coprire il 10% del traffico ferroviario italiano.** Anche il terminal intermodale di Novara non ha magazzini ma ugualmente ha un traffico consistente. In quest'ottica c'è da ricordare che la Regione Lombardia ha avviato una politica strategica precisa, che si riflette proprio nella riduzione della costruzione degli interporti (con riduzione delle sovvenzioni ai magazzinieri) ma nella programmazione di una serie di centri intermodali di scambio, facendo solo la ferrovia. Infatti da vent'anni possiamo vedere che gli unici Interporti realizzati sono quelli di Verona, Padova, Bologna e Torino. L'interporto di Verona e quello di Padova denotano condizioni originarie abbastanza simili: a Padova esisteva una zona industriale estesa e hanno fatto arrivare la ferrovia creando il terminal intermodale. A Verona (Interporto Quadrante Europa) l'interporto è nato dal consorzio ZAI (Consorzio per la Zona Agricola Industriale di Verona) che aveva già una dogana e anche in questo caso hanno fatto mettere un terminale ferroviario. In entrambe i casi l'area era molto estesa, condizione assai rara ad esempio in Regione Lombardia, dove la disponibilità di suolo libero solitamente si trova molto lontana dalle linee ferroviarie più importanti e dalle zone produttive. L'interporto di Bologna ha avuto una storia diversa. Qui politica fortemente uniforme ed un investimento sia

economico che politico compatto hanno creato un tale sistema di convenienze che si è generata la buona riuscita dell'operazione e la realizzazione dell'Interporto. Nel contesto della Regione Lombardia i terminali intermodali aperti e completati sono quelli di Gallarate (Hupac), Segrate (in cui la Regione aveva investito alla fine degli anni '70 per il suo recupero), Novara, Piacenza e Verona.

### **3. FNM e Interporti Lombardi nel sistema del trasporto merci lombardo**

Le Ferrovie Nord Milano si inseriscono proprio con la Società Interporti lombardi nella logica, prima di costruzione di Interporti, poi di terminal intermodali. FNM possiede una linea importante dedicata solo al trasporto delle merci (Novara, Saronno, Seregno), mentre il resto delle merci viaggia su rete RFI (*si possono confrontare le piantine allegate*). L'operazione dell'interporto di Lacchiarella, ridimensionata sostanzialmente sia per i tempi forse troppo prematuri nel gestire il programma, sia per l'eccessiva estensione del progetto stesso, dimostra tuttavia che l'intermodalità rimane comunque una necessità soprattutto a Milano e in Lombardia. Anche l'operazione di SIBEM è significativa: per riuscire a decollare ha dovuto ridurre di molto l'impatto originario (la sua superficie) inoltre ha la contraddizione di essere su una linea molto debole. In questo senso la costruzione di un terminale intermodale implica inoltre un accordo molto buono tra FNM e FS.

**I dati più recenti di FN Cargo, relativi alla linea di FNM dedicata solo al trasporto merci, aggiornati al 2004 e confrontati con l'andamento degli anni precedenti, sono i seguenti:**

**Totale dei treni:**

Anno 2001: Treni 192

Anno 2002: Treni 799

Anno 2003: Treni 3.231

Anno 2004: Treni 7.767

**Numero di Treni al KM:**

Anno 2001: 12.811,304

Anno 2002: 78.138,848

Anno 2003: 303.728,061

Anno 2004: 873.816,813

**Il traffico 2004 equivale a circa 30 treni/giorno nei giorni feriali e a circa 3 milioni di tonnellate all'anno di merci trasportate (pari a 200.000 automezzi/anno tolti dalle strade). Dai dati in tabella si può facilmente vedere come dall'anno 2001 al 2004 siano aumentati notevolmente il numero dei treni, passando dai 192 nel 2001 ai 7.767 nel 2004, così come è aumentato il numero dei treni al chilometro. Il dato significativo per la nostra idea di sviluppo infrastrutturale è che abbiamo evitato di aggiungere in strada ben 200.000 automezzi all'anno.**

All'estero e in certi paesi d'Europa, dove il sistema di trasporto intermodale si è sviluppato molto più che nel nostro paese e nelle nostre regioni, la situazione è simile alla nostra: in prevalenza il sistema è quello del terminal intermodale. In alcuni casi, dove la zona logistica è molto estesa (quindi paragonabile al concetto dell'Interporto) viene fatta la

lavorazione interna, quindi la trasformazione delle merci da trasportare poi imballate, oppure ci sono casi in cui, similmente all'interporto di Padova, Verona e Bologna, il terminal intermodale è stato realizzato perché già c'era una zona industriale o produttiva estesa.

4.

#### **LA SOCIETA' INTERPORTI LOMBARDI S.p.A.**

Interporti Lombardi S.P.A. è la Società di FNM costituita a suo tempo dalla Regione Lombardia per coordinare i progetti di intervento previsti sul territorio regionale. La società ha infatti svolto in questo ambito un fattivo intervento di sostegno finanziario nei confronti delle due società operative impegnate nella realizzazione dell'interporto di Lacchiarella e Bergamo Montello, e precisamente Interporto Sud Milano S.p.A. (IMS) e SIBEM S.p.A.

IMS S.p.A., una volta verificata l'impossibilità di realizzare l'interporto di Lacchiarella, ha mutato la sua ragione sociale ed il suo oggetto sociale, diventando Valorizzazione Ambientale Sud Milano S.p.A. (VASM) con lo scopo di intraprendere lo sviluppo di iniziative volte alla valorizzazione dei beni della società quali parchi anche attrezzati e infrastrutture per il tempo libero, nonché iniziative di carattere immobiliare. Nel frattempo, conclusasi la procedura di arbitrato e sottoscritto il relativo atto di transazione, è stata restituita all'Amministrazione dello Stato la somma di 5.216.214 euro oltre agli interessi di legge, in relazione alla revoca del contributo per l'interporto di Lacchiarella.

Le prospettive di sviluppo di VASM, con un oggetto sociale nuovo e molto diverso da quello di IMS, non risultano in sintonia con la vocazione trasportistica del Gruppo FNM: di conseguenza Interporti Lombardi ha deciso la cessione della propria partecipazione in VASM all'altro socio Milano Logistica S.p.A., che diviene pertanto socio Unico.

Tuttavia, in considerazione del fatto che in futuro potrebbe essere realizzato un terminale merci ferroviario sulle aree di proprietà VASM, in sede di contratto preliminare con Milano Logistica si è convenuto di riservare a Interporti Lombardi o altra società del Gruppo FNM un'opzione onerosa di acquisto sulle aree interessate.

Per quanto riguarda l'Interporto di Bergamo Montello, si è conclusa la Conferenza di Servizi con l'approvazione del progetto definitivo dell'interporto. Tale progetto definitivo è stato approvato anche dalla Giunta regionale, che ha inoltre decretato la decadenza dei vincoli di salvaguardia urbanistica. Esaminando analiticamente le singole partecipazioni, si può evidenziare quanto segue:

##### ◆ **VASM S.p.A.**

La gestione ordinaria di VASM S.p.A. è stata limitata alla custodia, manutenzione e conservazione degli immobili di proprietà, che consistono in circa 800.000 mq. di aree di cui circa 90.000 mq. destinati al piano di recupero del complesso di cascine di Villamaggiore. In data 12 settembre 2003 è stato sottoscritto il contratto preliminare per la cessione delle azioni di VASM a Milano Logistica S.p.A. per un controvalore di 3 milioni di euro. Il prezzo potrà cambiare in aumento con un premio determinato in funzione della variazione di destinazione delle aree, nell'ambito dell'attività di valorizzazione delle stesse perseguita da Milano Logistica. Interporti Lombardi si riserva un diritto di opzione per l'acquisto, ad un prezzo predeterminato, di alcune aree che potrebbero essere destinate alla realizzazione di un terminale ferroviario merci. La gestione ha fatto comunque registrare una perdita di 171.000 euro.

## ◆ SIBEM

La Conferenza di Servizi ha approvato il progetto definitivo che è conforme alla proposta di messa a punto dalla Società, salvo che per le dimensioni dell'impianto, che sono più modeste rispetto alla proposta originaria. Nella Conferenza dei servizi sono stati valutati anche gli aspetti relativi alla viabilità, sia in termini di congestione sia di impatto acustico e di accessibilità, pervenendo alla conclusione che la linea ferroviaria esistente è da ritenersi inadeguata.

**La Società Interporti, sciogliendo perciò i nodi ereditati dal passato, non ha ancora conseguito al 100% il proprio oggetto sociale, anche se entro due o tre anni ciò avrà luogo. Tenendo conto che sebbene da una parte siamo usciti da VASM riservandoci l'opzione, esiste un arbitratore che monitora la situazione e pertanto ci garantisce la realizzazione dei nostri obiettivi, che sono in via di realizzazione. Comunque sia, con entrambe le operazioni siamo riusciti a realizzare una notevole cassa, a fare cassa. Su SIBEM siamo tuttora azionisti e con un nostro Consigliere stiamo seguendo l'operazione.**

### **5. Alcuni punti chiave della Società Interporti Lombardi S.p.A. e le prospettive possibili:**

Tre anni fa il nuovo Consiglio di Amministrazione di cui faccio parte si è assunto grande responsabilità nello scenario nazionale degli interporti, occupandosi in particolare come già descritto sopra, di due interporti: Lacchiarella e Bergamo Montello. Si dovevano sbloccare due situazioni ormai incancrenite e paralizzate da vent'anni. Abbiamo risolto prima di tutto le questioni pendenti con i privati, poi la Società si è mossa per ridurre la partecipazione nelle Società controllate e scindendo l'operazione tra la parte relativa all'ESERCIZIO-TRASPORTO e quella relativa alla logistica – immobiliare ed infrastrutturale di servizio. In questi anni possiamo dire di aver perseguito la nostra mission: realizzare cioè i collegamenti che hanno nell'intermodalità il loro punto di forza. Questo è stato possibile partecipando direttamente nelle Società che riguardano il collegamento in senso stretto, lasciando poi al privato il resto. Abbiamo perciò portato a termine e risolto con successo due operazioni bloccate da vent'anni. A questo punto si tratta di fare una valutazione: o dotarsi di un nuovo scopo, perciò verificare sul territorio lombardo la necessità di realizzare nuovi centri intermodali di scambio, oppure metterci in sinergia con FS e con i privati per aumentare l'efficienza del sistema. **Il tempo medio del trasporto merci oggi non raggiunge i 24 Km./ora. Dobbiamo e vogliamo per il nostro sistema arrivare al modello svizzero, in cui oltre il 60% dei trasporti avviene su ferro. Questa è l'ambizione che ci poniamo come Società Interporti Lombardi nel prossimo periodo, certi del fatto che il sistema intermodale sia da implementare e da realizzare, grazie a scelte politiche regionali moderne e coordinate, per realizzare una Regione Lombardia davvero competitiva e moderna, che sappia trasportare su ferro per mezzo dei centri intermodali la gran parte del traffico merci, ma anche passeggeri, e dare in questo modo risposte concrete al nostro sistema economico e produttivo.**

L'idea di Interporto (idea di origine italiana anche se ha preso spunto da alcune esperienze estere) è stata per oltre 10 anni considerata la chiave dell'intervento pubblico nel settore. L'idea di Interporto ha prefigurato una zona "industriale" specifica per gli operatori logistici, un'iniziativa a carattere immobiliare ma fortemente connotata dalla presenza della ferrovia, e un'idea di partenariato pubblico-privato (un project financing ante litteram). In

questo quadro, oltre alle FNM, l'intermodalità si faceva con FS e con l'iniziativa privata. Oggi in Italia l'intermodalità più forte è proprio quella privata.

Tuttavia tale intuizione nella maggior parte dei casi non ha trovato vie procedurali adeguate ed è naufragata definitivamente quando ogni iniziativa imprenditoriale mista è stata guardata con sospetto.

In particolare rispetto all'idea di Interporto, ci si è orientati verso:

- interventi di taglia più limitata a minore impatto territoriale
- ricerca del consenso preventivo
- abbandono del modello funzionale onnicomprensivo per modelli più flessibili e più rispondenti alla realtà locale (centri merci, piattaforme logistiche, magazzini raccordati, terminali ferroviari intermodali, centri di distribuzione, ecc.)
- puntare ad iniziative in grado di autofinanziarsi, a meno delle urbanizzazioni esterne o degli impianti ferroviari che sono parte delle reti pubbliche.

La società Interporti Lombardi può dare ancora un contributo alla modernizzazione dell'assetto economico e territoriale della Regione e muovere passi concreti verso una ripartizione modale più favorevole alla ferrovia (già fissata negli obiettivi quanto ma difficile da perseguire con assetti infrastrutturali coerenti).

Occorre cogliere le opportunità realistiche, dal punto di vista della solidità e redditività economica, non appena il quadro generale si chiarirà sufficientemente.

Con riferimento agli sviluppi del Piano del sistema dell'intermodalità e della logistica in Lombardia, che pone la Lombardia alla testa del processo di definizione di una strategia di intervento innovativa, più flessibile, rispondente alle esigenze degli operatori e compatibile con le esigenze del territorio, il Gruppo FNM e la Società Interporti Lombardi si sono mosse proprio per raggiungere una soluzione equitativa della vicenda dell'Interporto di Lacchiarella. In particolare sono direttamente coinvolte nell'iniziativa dell'interporto di Bergamo e nel progetto di realizzazione di terminali intermodali sulla Gronda merci.

Il gruppo FNM può contribuire anche alla soluzione del problema della **grave carenza di terminali intermodali nella zona Nord di Milano, che viene indicato dal Piano. In particolare il centro di Sacconago – Busto Arsizio si pone come una possibilità interessante per diverse ragioni (si può vedere in allegato cartografico) nel panorama di sviluppo regionale descritto. FNM sta svolgendo un'analisi comparativa delle potenziali localizzazioni di terminali intermodali di piccola taglia in adiacenza alle proprie linee** (si pensa ad impianti di dimensioni inferiori a 10 ettari, con capacità massime fino a 4 coppie di treni/giorno per un traffico dell'ordine di 1 milione di tonnellate/anno), che si configurino come impianti tipicamente ferroviari e l'Accordo di Programma Quadro per i collegamenti con l'aeroporto internazionale di Malpensa. **La disponibilità di terminali intermodali potrebbe in prospettiva consentire al Gruppo di perseguire in maniera più efficace l'obiettivo politico strategico della Regione Lombardia di contribuire al trasferimento di traffici merci dalla strada alla ferrovia, in cui la Lega Nord ha sempre creduto.**

## ALCUNI ARGOMENTI DI RIFLESSIONE

### 6. UNA PROGRAMMAZIONE INTEGRATA TRASPORTI – TERRITORIO

Abbiamo già detto delle ragioni per le quali sia sostanzialmente fallito il modello originario di Interporto. L'obiettivo di spostare il traffico passeggeri e merci dalla strada alla ferrovia, obiettivo politico che ci poniamo da tempo, va di pari passo all'obiettivo altrettanto importante di portare sviluppo e condizioni favorevoli al nostro sistema economico e produttivo, oltre che di mettere il servizio pubblico di trasporto al centro delle risposte da dare ai cittadini in una società moderna ed efficiente.

**E' evidente a tutti, inoltre, un vuoto di pianificazione nel settore della logistica in modo particolare al Nord, dove questa tipologia trasportistica sarebbe invece più che mai necessaria.**

Secondo questi obiettivi irrinunciabili è necessario sostenere una politica di programmazione integrata tra il sistema/settore dei trasporti e quello della pianificazione del territorio, maggiormente dove si è in presenza di un tessuto produttivo frammentato costituito da industrie medio-piccole i cui magazzini devono essere localizzati vicino ai terminal intermodali. **Il coordinamento stretto tra programmazione del territorio e programmazione logistica e intermodalità, nell'ottica del trasferimento del traffico merci da gomma a ferro** è un concetto importante. Dicevamo prima che non è un caso se la logistica intermodale è nata sostanzialmente in Lombardia e se in modo particolare la grossa domanda si è avuta nell'area metropolitana di Milano. Qui il contesto insediativo è di tipo misto, polifunzionale (residenza, terziario, piccole e medie imprese) con elevatissima densità edilizia e mobilità di merci e di persone. Questo contesto, come altri contesti simili riconducibili alle aree metropolitane attorno alle grandi Città, e non penso solo a Milano ovviamente, deve essere colto nella sua specificità e complessità al tempo stesso, con obiettivi seri di razionalizzazione delle merci e con problemi che vanno dalla struttura commerciale e produttiva polverizzata, alla grave saturazione viabilistica, alla carenza di grandi aree libere. Costruire, proporre e soprattutto realizzare politiche di intervento adeguate a queste realtà, significa studiare orari e tempi, infrastrutturali, logistiche ambientalmente compatibili proprio perché in grado di ridurre i fattori inquinanti.

### 7. LA PADANIA COME CENTRO INTERMODALE D'EUROPA

Una lettura del sistema padano e in modo particolare della Regione Lombardia nel contesto europeo, per quanto riguarda il trasporto delle merci, mette in luce oggi la congestione e la limitatezza delle alternative al traffico stradale attraverso le Alpi, nonostante le previsioni. Prevale nettamente la modalità stradale per Francia e Austria, mentre in Svizzera prevale quella ferroviaria. La Svizzera infatti, per legge costituzionale, ha deciso di limitare il traffico su gomma di attraversamento a 650.000 veicoli/anno, promuovendo viceversa una politica integrata a sostegno delle modalità ferroviaria e combinata. Lo scenario futuro per l'attraversamento delle Alpi prevede:

- il nuovo collegamento dell'alta velocità Lione-Torino tramite l'Alpetunnel (entro il 2015);

- il potenziamento del corridoio Friburgo-Novara per un secondo binario ferroviario della galleria del Lotsberg (entro il 2006);
- il completamento del Gottardo (entro il 2012);
- il potenziamento del Brennero (già adesso è possibile l'autostrada viaggiante da Verona).

Nel frattempo il trasporto stradale della nostra Regione subirà un incremento. **In questo contesto la politica della Regione deve attuare in tempi brevi l'intermodalità e un ruolo efficace di programmazione integrata delle infrastrutture a tariffe favorevoli.** A fronte inoltre della progressiva domanda di logistica e intermodalità si rileva un'offerta ancora scarsa. L'azione pubblica deve avere un ruolo decisivo in questo contesto. L'analisi della domanda diventa essenziale: la programmazione intermodale deve partire dalle esigenze locali, che sono rispondenti alle esigenze del nostro sistema economico e produttivo, per poi implementare azioni di negoziazione tra i differenti livelli pubblico e tra pubblico e privato, secondo processi significativi per lo sviluppo locale e regionale a basso impatto ambientale e ad alta esternalità economica, lavorativa ed occupazionale. Dal modello dell'Interporto/grandi aree per magazzini che prevedeva una localizzazione per punti, si potrebbe passare ad una pianificazione dell'intermodalità per aree. Diventa essenziale in questo contesto la localizzazione a basso impatto ambientale delle strutture. **Tutto questo è possibile solo se da parte del pubblico si attiverà quanto prima una pianificazione coordinata, integrata ed interagente fra i settori che fanno capo ai trasporti in senso stretto (quindi alle FS, alle FNM e agli operatori privati del mercato logistico), che non possono da soli svolgere questo ruolo, e la pianificazione del territorio.**

**La pianificazione territoriale, che oggi può utilizzare strumenti legislativi interessanti dal punto di vista della programmazione concertata e dello sviluppo locale, deve saper mettere a sistema:**

- le diverse esigenze settoriali;
- la domanda di logistica e di intermodalità proveniente dai territori;
- una pianificazione intelligente delle aree produttive e industriali;
- una pianificazione delle aree di stoccaggio, che agevoli proprio il ferro e l'intermodalità come sistemi di trasporto.

**Questa è una sfida da cogliere. La Regione Lombardia e le Regioni del Nord sono aree strategiche per il sistema europeo del trasporto delle merci e della logistica.** Concretizzare questo processo di innovazione trasportistico per le nostre Regioni significa dare risposte alla nostra economia, togliere vaste quantità di traffico dalla strada a favore di altri sistemi di trasporto più puliti ed aumentare di conseguenza la qualità della vita dei lombardi e dei padani!

Milano, 5 Marzo 2005

*Ringrazio per il contributo offerto, il Presidente di Interporti Lombardi S.p.A., Dott. Roberto Colombo e l'Ing. Ceresoli, Dirigente del gruppo FNM. La presente Relazione si è basata anche sui dati forniti dal Gruppo FNM e dal volume "Logistica e trasporti merci" edito dalla Regione Lombardia.*