

TERRITORIO, INFRASTRUTTURE E LOGISTICA NELLA REGIONE MILANESE

Franco Sacchi [Centro Studi PIM]

<http://www.pim.mi.it/convegni.html>



5 TEMI

TEMA 1 Regione Logistica Milanese: confini, caratteri, punti di forza e debolezza

TEMA 2 La domanda di spazi per la logistica e l'intermodalità

TEMA 3 La pianificazione

TEMA 4 Assetti territoriali futuri

TEMA 5 Orientamenti per le politiche e i progetti

La geografia variabile della logistica lombarda

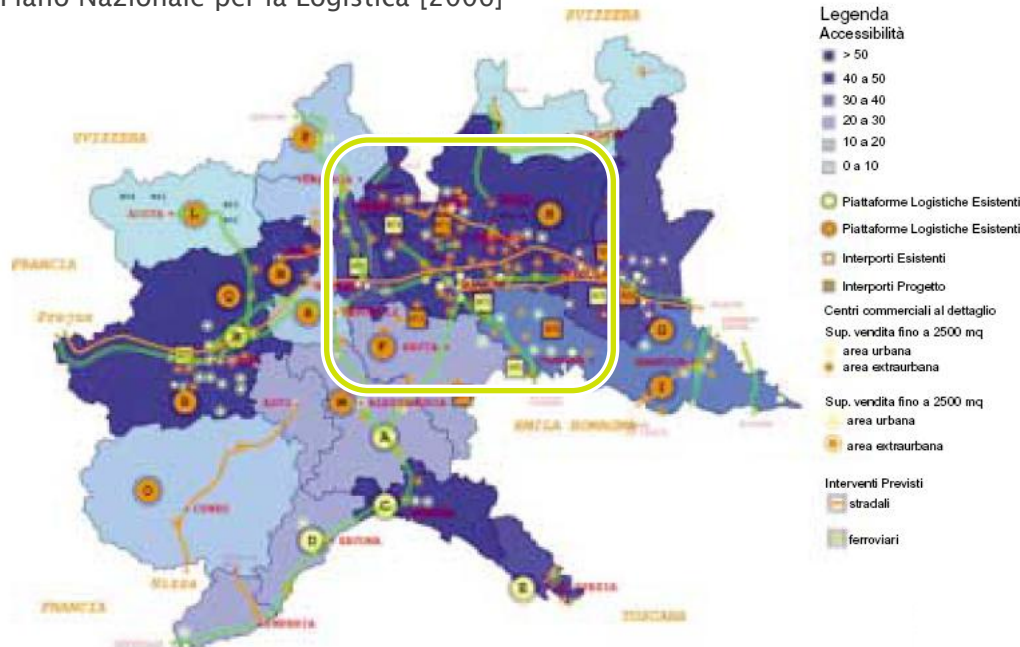
Il Piano Nazionale della Logistica [2006] considera come un'unica entità funzionale la **piattaforma logistica del nord ovest**

Milano è uno dei nove *hub* nazionali di attrazione per il combinato terrestre

Il “nocciolo duro” della piattaforma logistica del nord ovest è rappresentato da un territorio sovraregionale, che si estende fra Novara, i valichi del Gottardo e San Bernardino, l'aeroporto di Orio al Serio e Piacenza

Reti e nodi nella piattaforma nord-ovest

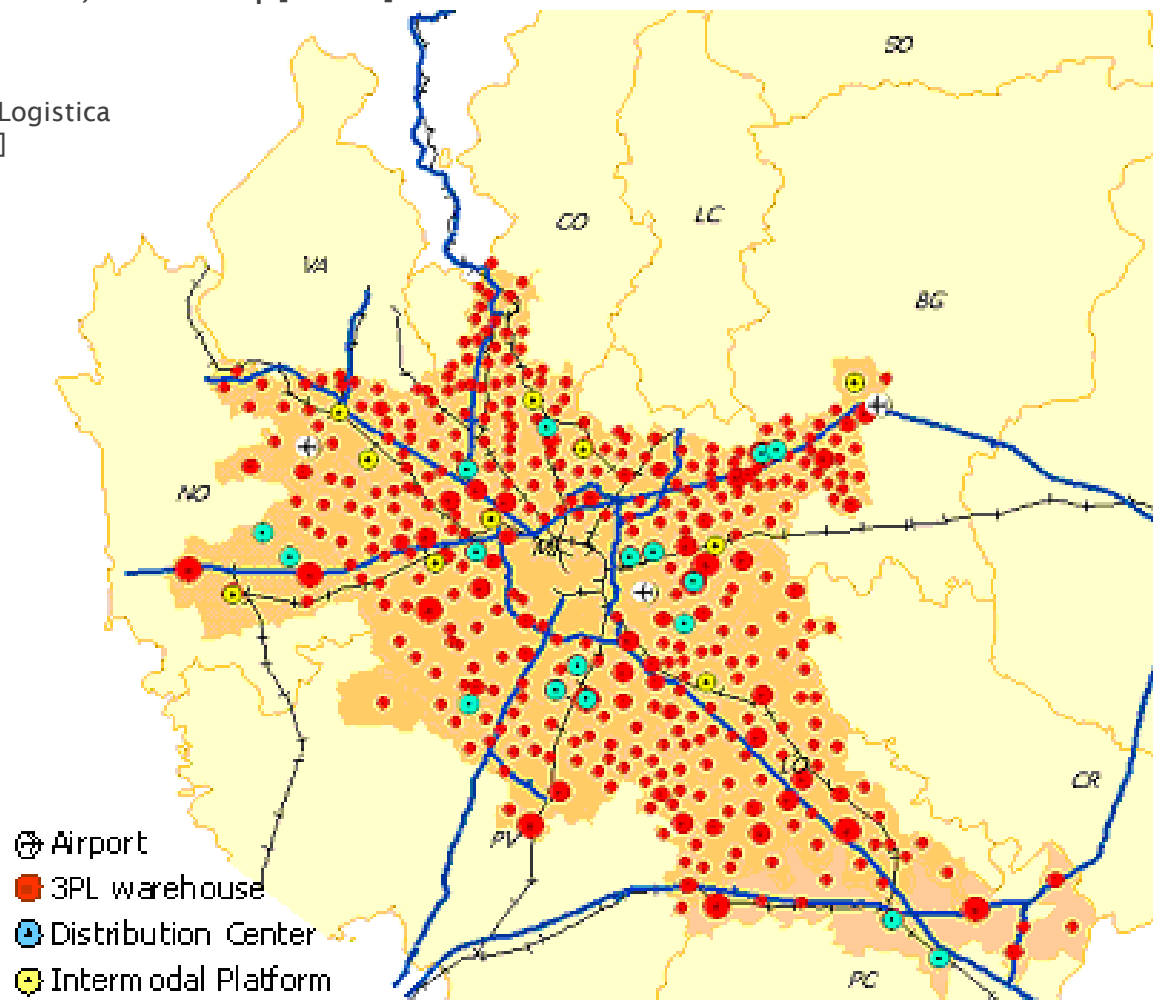
Fonte: Piano Nazionale per la Logistica [2006]



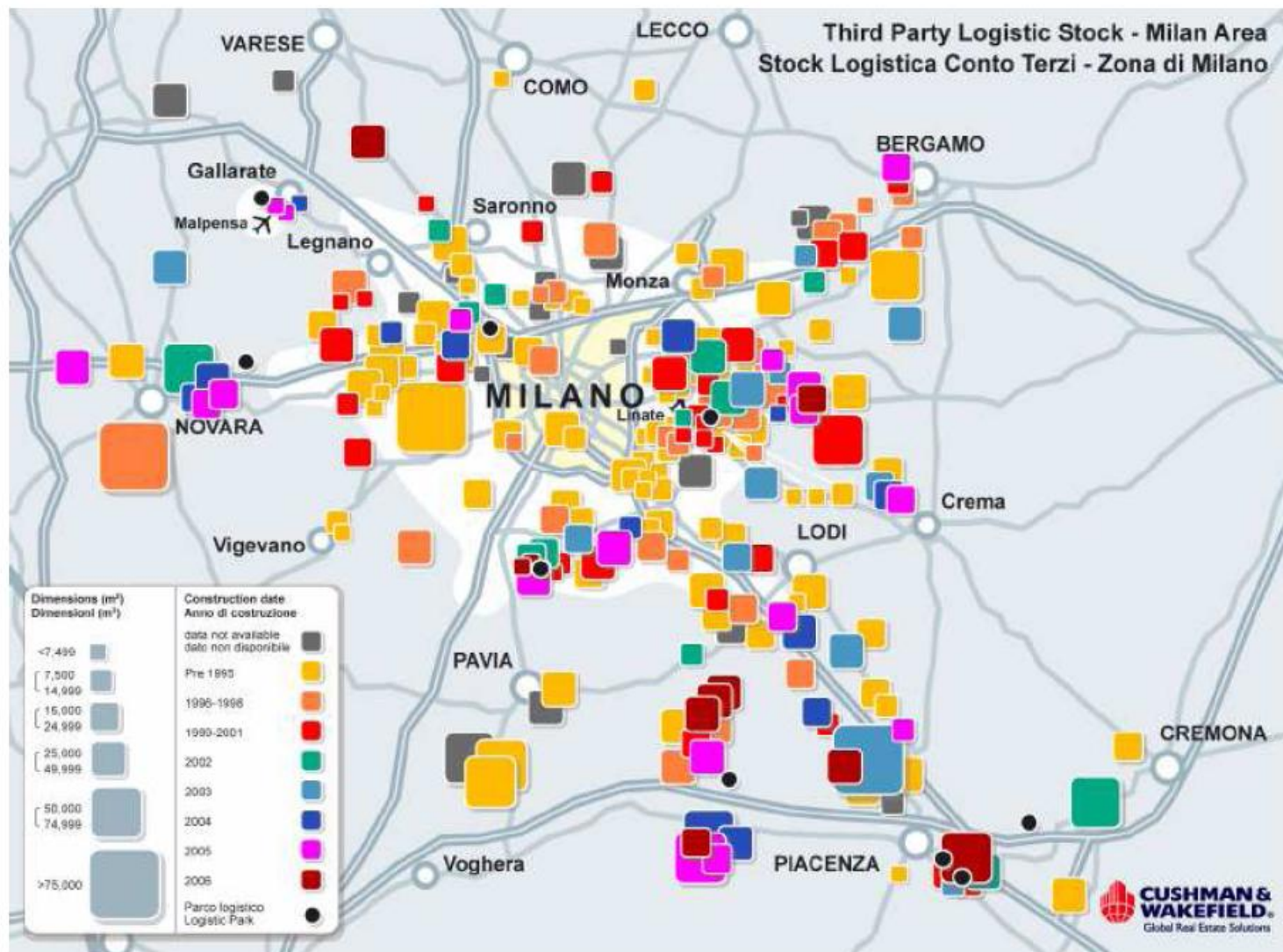
RLM - Regione Logistica Milanese

316 magazzini di stoccaggio e distribuzione in conto terzi
con una superficie coperta di 5,3 mil. mq [2007]

Fonte: C-Log, Centro di Ricerca sulla Logistica
Università Carlo Cattaneo LIUC [2009]



Sviluppo infrastrutture logistiche nella RLM [1995-2007]



Fonte: Cushman & Wakefield [2007]

Profilo della RLM

- 📡 RLM è il **principale mercato nazionale** per i servizi logistici, per la dimensione sia dei consumi sia delle attività produttive
- 📡 RLM concentra circa il 30% del totale nazionale degli spazi per gli operatori logistici, di cui il **90% entro un raggio di 45 km** dal centro di Milano, comprese le 34 piattaforme distributive della Grande Distribuzione *food* e *no-food*
- 📡 Il 65% delle imprese della logistica della Lombardia hanno sede in provincia di Milano, ma progressivamente **le sedi operative si stanno spostando nelle province adiacenti** [Novara, Lodi, Varese, Piacenza] a causa della scarsità in quantità/qualità dell'offerta e dei prezzi
- 📡 RLM è strutturata sulla maglia stradale principale, con una maggiore concentrazione a **est** [fattori di localizzazione l'aeroporto di Linate e terminal intermodale di Segrate] e a **sud** [minori prezzi, autostrade A1 e A7]

Principali caratteri RLM

- 📡 **forte dinamicità** [dal 1996 al 2006 il totale edificato è raddoppiato]
- 📡 **frammentazione** [la maggior parte degli impianti ha una superficie coperta di dimensioni inferiori ai 15.000 mq e solo il 12% degli impianti supera i 30.000 mq]
- 📡 **prevalenza di operatori** che svolgono attività tradizionali di logistica e di spedizionieri internazionali
- 📡 **prevalenza di operatori stranieri e internazionalizzazione passiva** [nessun italiano tra i primi 10 operatori]
- 📡 **forte squilibrio verso il trasporto stradale** [90% circa utilizza la modalità gomma]
- 📡 **scarsità di operatori e organizzatori di trasporto intermodale**
- 📡 **crescita gli *express courier*** dalla struttura organizzativa capillare

Confronto con l'Unione Europea

L'incidenza del costo del trasporto e della logistica sul valore del prodotto è nel nostro Paese pari al 22%; negli altri Paesi UE tale valore si attesta intorno al 16%

Le cause sono:

- 📡 **la congestione:** l'incidenza della congestione nel sistema logistico è in Europa pari 1,8% del valore della produzione industriale, mentre in Italia è pari al 2,2%
- 📡 **la saturazione,** soprattutto su alcuni assi ed in modo particolare sui valichi, che nel 2014 imporrà il cadenzamento, l'attesa e la prenotazione per il transito dei mezzi di trasporto
- 📡 **la “monomodalità” nella offerta di trasporto:** la quota trasportata su ferrovia, già molto bassa in media in Europa [14% c.a.], è in Italia ancora inferiore [11% c.a.]
- 📡 **la scarsità di contributi statali a favore del trasporto combinato,** che sono molto inferiori a quelli erogati da altri Paesi Europei

Fonte: 7° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti [giugno 2009]

Punti di forza e di debolezza della RLM

Forza

- 📡 **posizione strategica** all'intersezione di importanti direttrici europee [corridoi 5 - Lisbona Kiev e 24 - dei Due Mari]
- 📡 **rilevanza del mercato interno** in termini di O/D delle merci movimentate
- 📡 buona **dotazione aeroportuale e di reti informatiche ed energetiche**

Debolezza

- 📡 **criticità nella dotazione infrastrutturale** [stradale e ferroviaria] nei confronti dei maggiori *competitor*
- 📡 forte componente di **traffici di attraversamento**
- 📡 squilibrio nella **ripartizione modale**, con l'assoluta prevalenza del trasporto stradale
- 📡 **sostenibilità ambientale** [congestione, inquinamento, ecc.]
- 📡 **scarsa terziarizzazione** delle attività logistiche
- 📡 relativa **arretratezza dell'offerta** del settore della logistica

Si può ancora parlare di caos creativo ?

“La diffusione spaziale di piattaforme logistiche e centri logistici non sempre è stata dettata da criteri di efficienza del trasporto, né da un preciso piano localizzativo su scala regionale. In generale, l’esito di tali scelte non razionali è la **proliferazione** di una serie di insediamenti in modo spontaneo ed incontrollato, localizzati **in aree non sempre adatte ad ospitare un insediamento logistico** [basti pensare alla politica di recupero forzato degli immobili industriali dismessi nell’hinterland milanese] con drammatiche **ripercussioni sulle infrastrutture e sul traffico locale**”

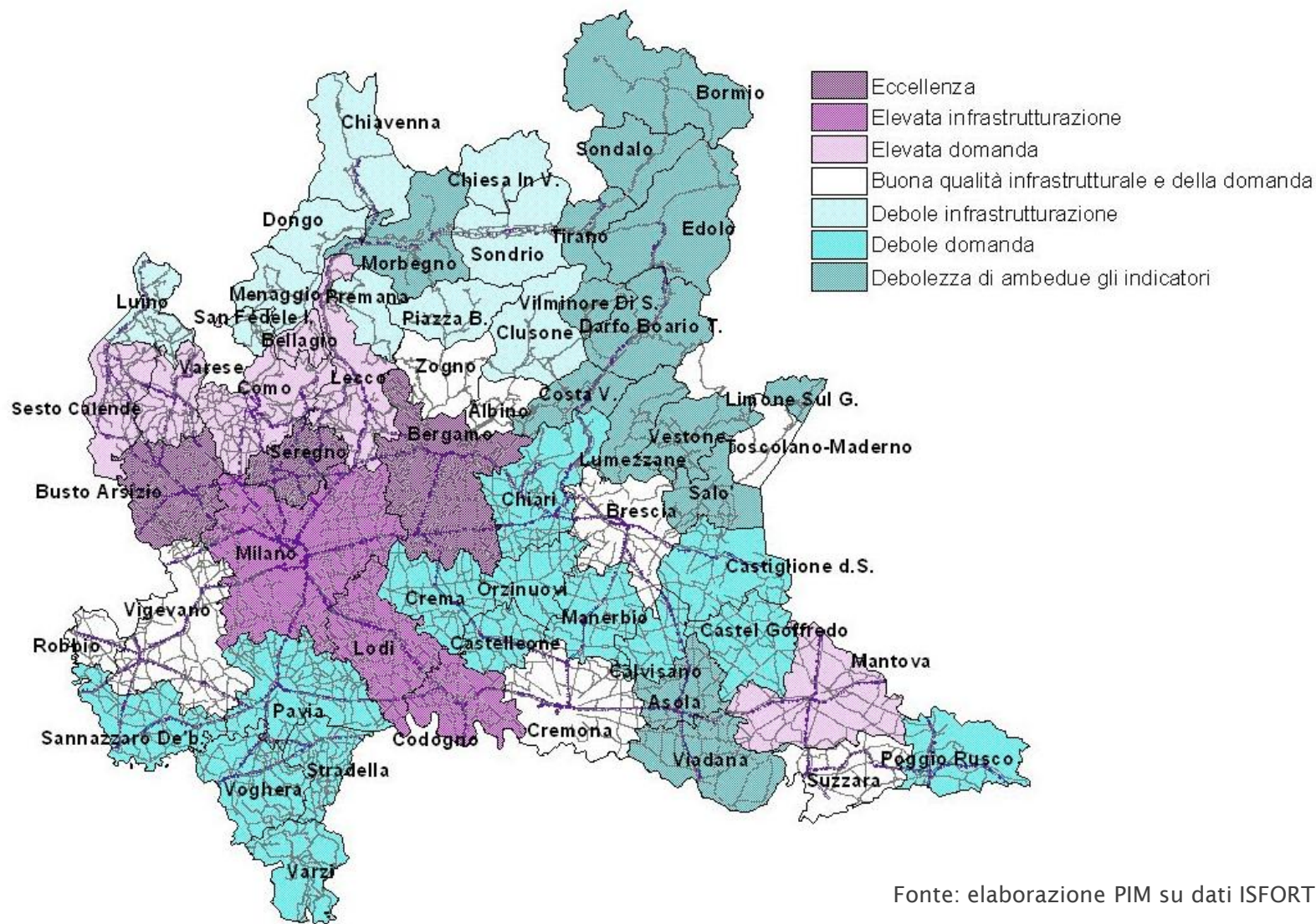
Fonte: IRer, Logistica e competitività: idee per una integrazione [2009]

La domanda di spazi per la logistica e l'intermodalità

Dall'Indagine Regione Lombardia [2003], presso circa 100 operatori con 250 impianti localizzati nella regione, emerge la seguente immagine territorializzata:

- 📡 **area milanese:** elevata domanda; forti elementi di criticità [congestione, prezzi]; scarsissima disponibilità di aree destinabili; una risorsa nelle aree industriali e negli scali ferroviari dismessi
- 📡 **area Nord-Ovest:** ottimi fattori di localizzazione; limitata disponibilità di aree
- 📡 **area Nord-Est:** elevata domanda di funzioni intermodali a servizio del bacino locale
- 📡 **area Sud-Est:** buone disponibilità per funzioni di logistica raccordata a servizio delle attività produttive locali
- 📡 **area Sud-Ovest:** debole domanda locale di funzioni di intermodalità

L'indice di accessibilità globale dei Sistemi Locali del Lavoro - ISTAT



Fonte: elaborazione PIM su dati ISFORT [2006]

La pianificazione

Piano Nazionale per la Logistica [2006 e 2010?]

Piani della Regione Lombardia: il Testo unico delle leggi regionali in materia di trasporti [2009] prevede:

- 📡 il PRMT - Piano Regionale della mobilità e dei trasporti, articolato in sezioni, tra le quali quella della intermodalità e della logistica
- 📡 i PBMT - Piani provinciali di bacino della mobilità e dei trasporti
- 📡 i PUM - Piani Urbani della Mobilità [L340/2000]

Piani vigenti:

- 📡 Piano del sistema della intermodalità e delle Logistica in Lombardia [1999]
- 📡 Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti, Logistica e trasporto merci [2000]
- 📡 Il Piano di Bacino Mobilità e Trasporti della Provincia di Milano [2004]
- 📡 Piano Urbano della Mobilità di Milano PUM [2001, con aggiornamento 2006]

Piano Nazionale per la Logistica [2006]

Il Piano Nazionale per la Logistica [2006] indica il **fabbisogno di terminal** per il trasporto combinato strada-rotaia nella “piattaforma logistica del nord-ovest”:

- 📡 2 moduli in Milano Sud [sulla linea ferroviaria Milano-Bologna]
- 📡 2/3 moduli Milano Nord [da definire]
- 📡 3 moduli Milano Est [Segrate/Smistamento]

Il fabbisogno complessivo è di **400-500 mila mq** per nuovi *inland*.

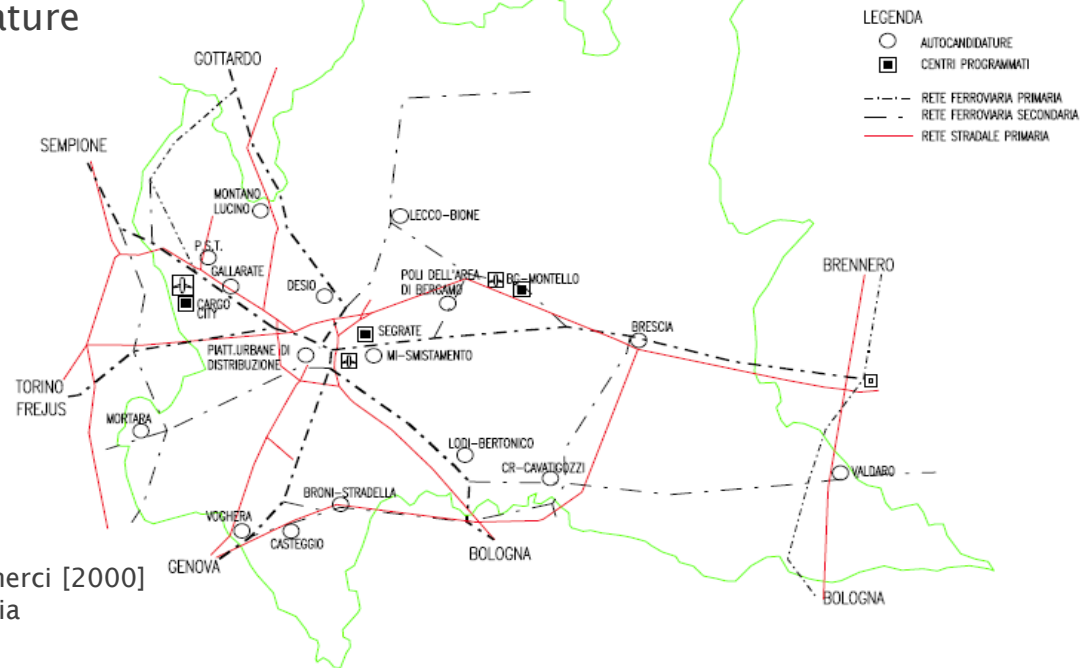
Il piano avvia, con il Comune di Milano, un Progetto Pilota di “Filiera Logistica Urbana”

Piani Regionali [2000-2003]

La pianificazione regionale prevede un'organizzazione territoriale basata su 2 livelli:

- 📡 **Prima corona dell'area milanese per impianti medio-piccoli** [Segrate, Melzo, Desio, Certosa, Rho, Vittuone] e **locali** [Smistamento]
- 📡 **Seconda corona più esterna per impianti più complessi** articolata in aree a maggiore densità produttiva e di consumo [Busto-Gallarate, Malpensa Cargo-City, Montello, Lucino, ecc.] e area padana [Bertonico, Pavia, Voghera, Cremona, Mantova, ecc.]

Il ruolo giocato dalle autocandidature



Fonte:

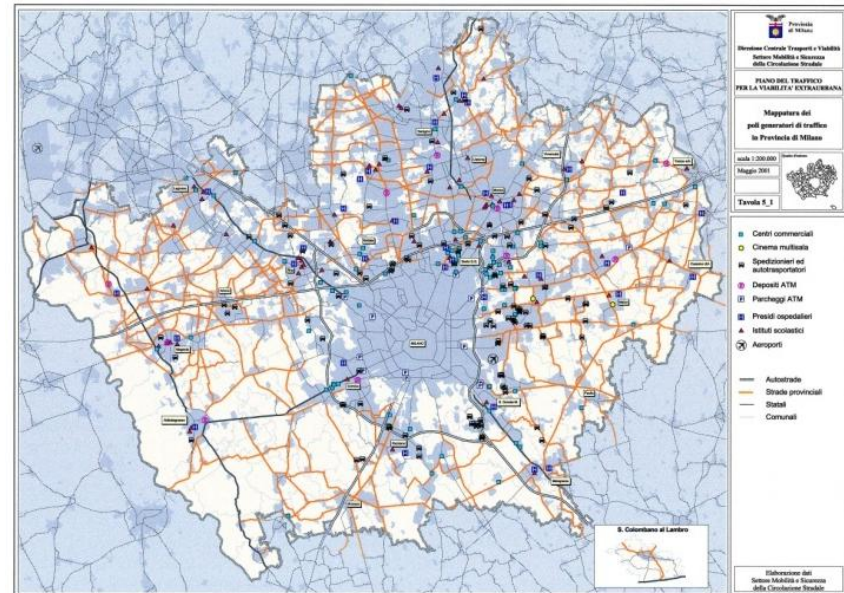
Piano del sistema della intermodalità e delle logistica in Lombardia [1999]

Piano regionale della mobilità e dei trasporti, logistica e trasporto merci [2000]

Logistica e trasporto merci - verso una strategia condivisa [2003]

Provincia di Milano: PTCP [2002] e PBMT [2004]

- 📡 Affermano la necessità di individuare e approfondire **altre localizzazioni**, soprattutto nella fascia più prossima al capoluogo milanese
- 📡 Assegnano priorità alla definizione di una nuova linea di **gronda “nord-est”** per il trasporto delle merci da Seregno a Treviglio/Bergamo e di gronda merci sud, con il raddoppio della linea Milano-Mortara, con la soluzione del nodo di Abbiategrasso in relazione all’utilizzo della linea per il trasporto delle merci
- 📡 Affrontano il tema della ristrutturazione del sistema di **attestamento delle merci**, della realizzazione di nuovi scali, dei nuovi terminal intermodali e di riorganizzazione dei poli logistici

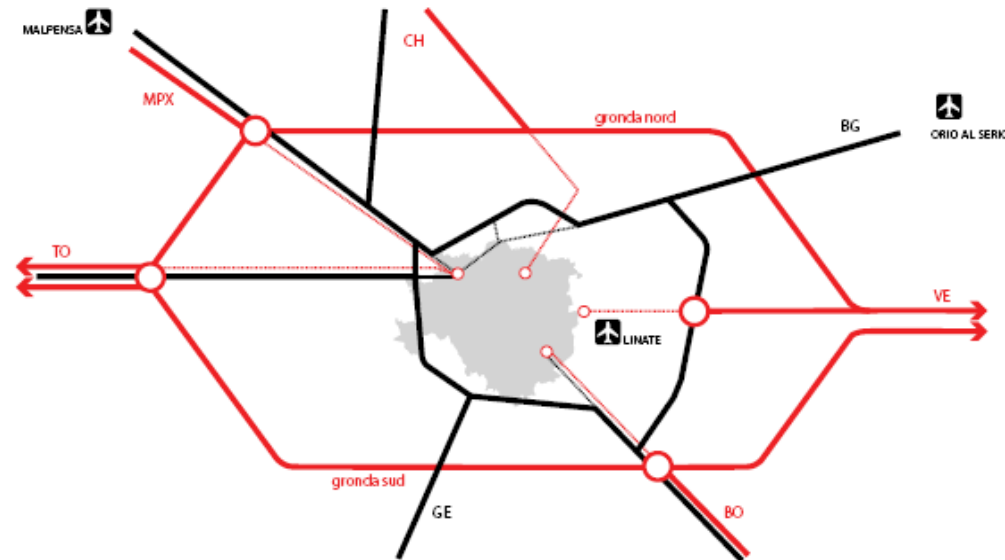


Il Documento di Piano del PGT di Milano

Il DdP del PGT di Milano prevede:

- la localizzazione di **nuove piattaforme logistiche al di fuori dei confini milanesi**, in corrispondenza delle grandi infrastrutture ferroviarie e stradali
- l'individuazione di **Centri di Distribuzione Urbana, all'esterno dell'area centrale congestionata**, dalle quali le merci possano raggiungere la destinazione finale attraverso l'uso di mezzi ecologici

In una prima fase di sperimentazione sono indicate **tre piattaforme**, una a ridosso dell'area Expo 2015, le altre due localizzate nei settori nord-est ed est di Milano



Proposta di variante al PRG di Milano

[Accordo di Programma fra FS Sistemi Urbani, Comune di Milano e Regione, aprile 2009]

L'AdP prevede la **trasformazione urbanistica** delle aree dismesse e in dismissione di proprietà FS [Scalo Farini, Scalo Romana, Scalo e stazione di porta Genova, Scalo basso di Lambrate, Parte degli scali Greco-Breda e Rogoredo, Aree ferroviarie S. Cristoforo]

Si tratta di circa **1,2 milioni di mq**, dei quali 750 mila sono destinati a verde e spazi pubblici e 450 mila sono edificabili per residenza [di cui una quota di *social housing*] e terziario.

Gli interventi sono sottoposti a PII

Assetti territoriali futuri

Emerge un'organizzazione territoriale a 3 livelli:

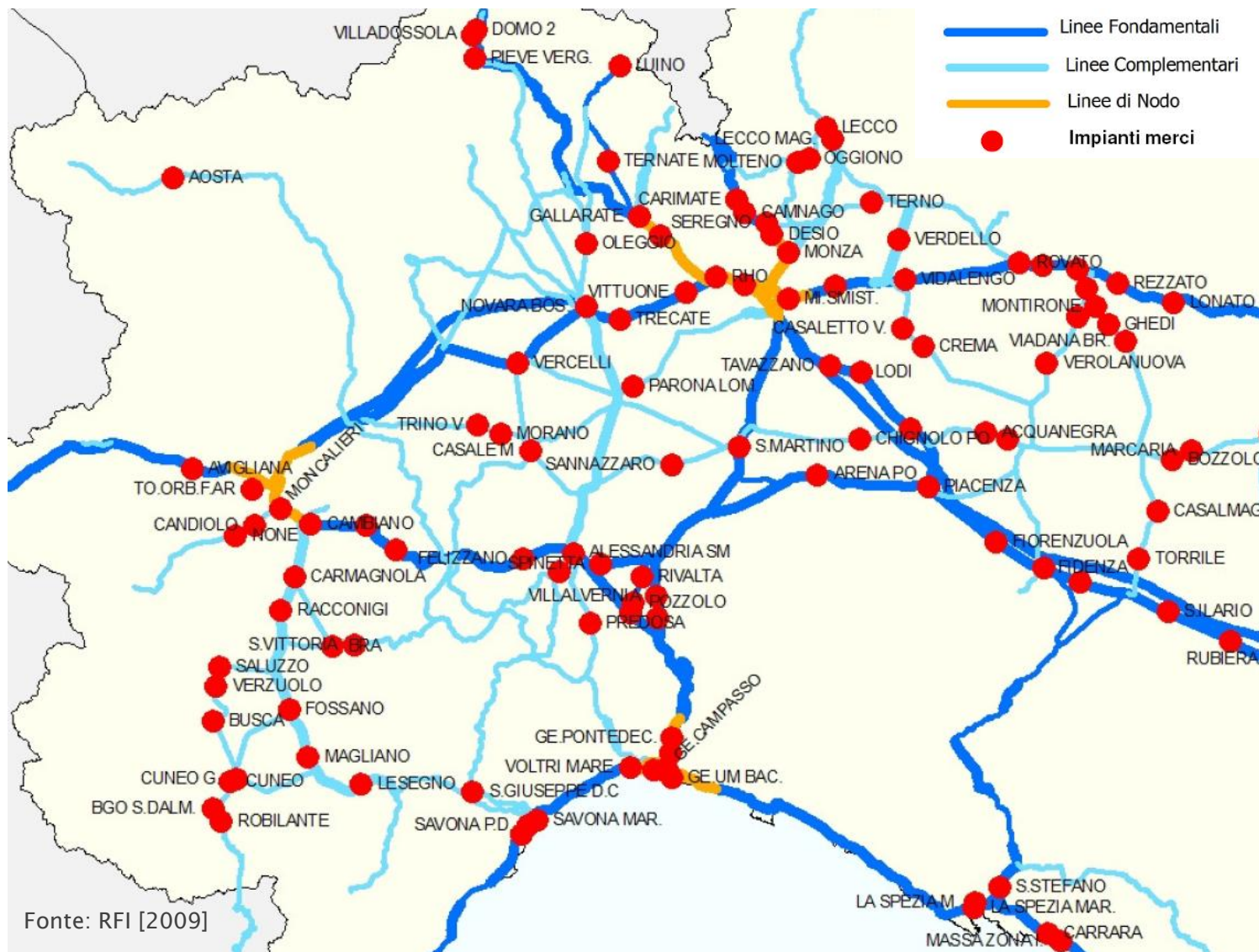
- 📡 **Regione:** rete di piattaforme per lo scambio ferro-gomma e/o gomma-gomma, vicine ai bacini di utenza [impianti più complessi e di dimensioni più elevate]
- 📡 **Area metropolitana** (20/30km da Milano): aree di sosta attrezzate lungo le principali direttrici [impianti meno complessi e di dimensioni meno elevate]
- 📡 **Città:** centri di distribuzione merci in aree strategiche e fitta rete di aree pubbliche per il carico/scarico merci, decentrando le funzioni logistiche “pesanti” ancora presenti

Il reticolo minimo di impianti RFI



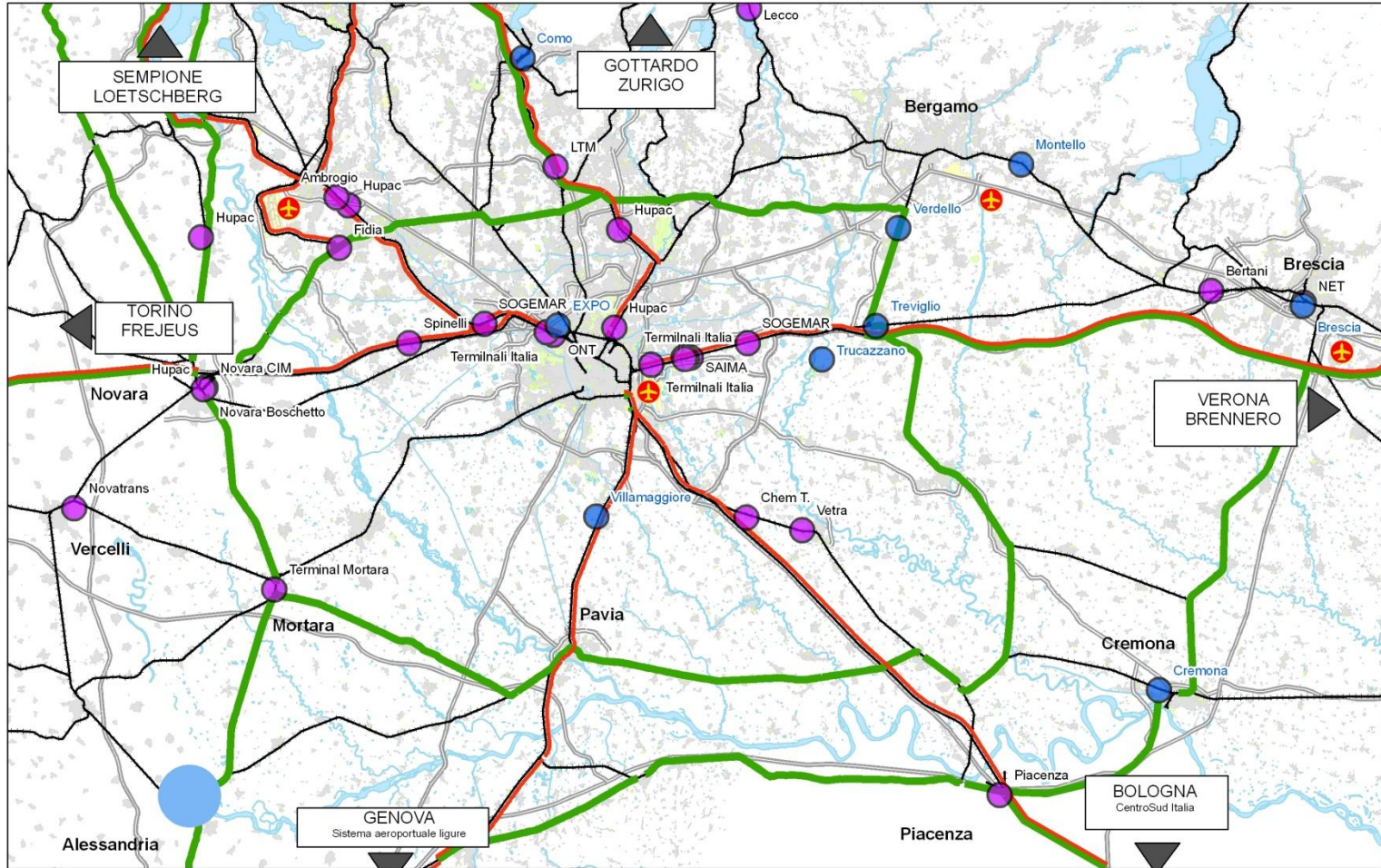
Fonte: RFI [2009]

Altri impianti /scali RFI



Fonte: RFI [2009]

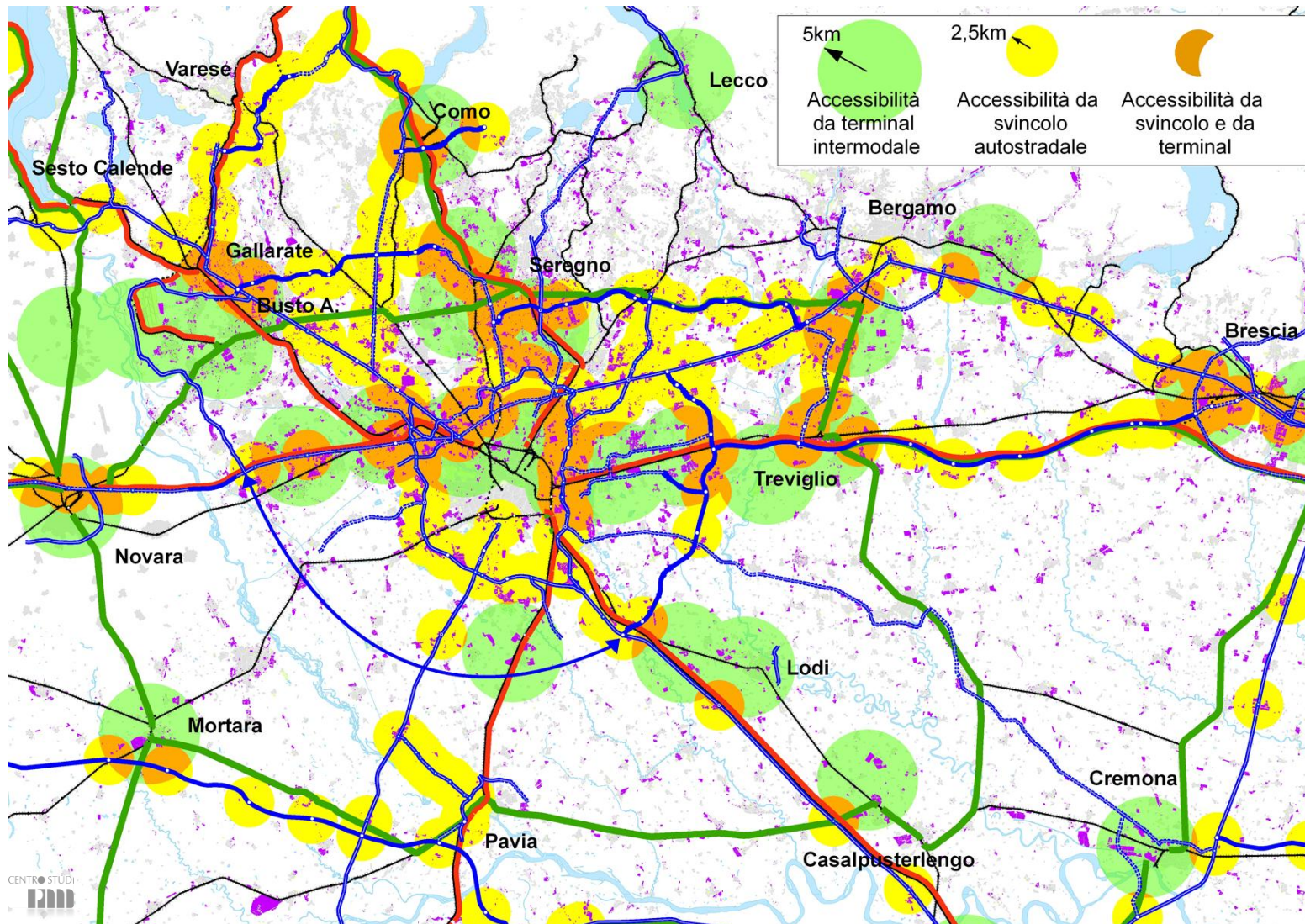
Terminal intermodali esistenti e programmati



- Terminal intermodali esistenti
- Terminal intermodali previsti
- Trasporto merci e linee di "gronda" (bypass del nodo di Milano)
- Trasporto passeggeri, linee "alta capacità" e lunga percorrenza



Accessibilità delle aree industriali dai terminal e dalla rete autostradale



CENTRO STUDI

Orientamenti per le politiche e i progetti: “ferro”

Il **nodo ferroviario di Milano** richiede:

- 📡 non megastrutture, ma nemmeno una pleora di impianti sottodimensionati che disperdono le risorse
 - 📡 non sussidi senza scadenza: solo *start up* a strutture in grado di raggiungere l'autonomia finanziaria
 - 📡 di accelerare gli interventi infrastrutturali e puntare alla specializzazione delle linee per il trasporto merci
 - 📡 di adottare politiche di incentivo sostanziali [es. ferro bonus]
-
- ➔ Definire con Regione, Provincia e gestori della rete e dei servizi ferroviari una **strategia per la localizzazione** di strutture logistiche e dei terminal intermodali a servizio della regione urbana milanese
 - ➔ Maggiore **coordinamento**, *in primis* ad opera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tra i diversi soggetti [ferrovie, porti, aeroporti e autostrade]

Orientamenti per le politiche e i progetti: “gomma”

La riorganizzazione del **trasporto delle merci su gomma** richiede:

- 📡 basi informative aggiornate [matrice O/D delle merci]
 - 📡 controllo delle dinamiche insediative nelle aree interessate dalla nuova infrastrutturazione autostradale
 - 📡 razionalizzazione e qualificazione delle piattaforme sugli assi congestionati
 - 📡 incentivi e servizi per la qualificazione della domanda e dell’offerta di logistica
 - 📡 avvio della sperimentazione dei CDU sulla base di dati aggiornati, verificandone la localizzazione e considerando i costi aggiuntivi e le difficoltà di gestione
- ➔ Più che nuovi piani servono **politiche e progetti** che introducano elementi ordinatori, fungendo da “volano” per la strutturazione “a sistema” della logistica del nord-ovest



ASSOLOMBARDA



CAMERA DI
COMMERCIO
MILANO

MOBILITY 2010
CONFERENCE **MCE**

Centro Studi PIM

Centro Studi per la Programmazione Intercomunale dell'area Metropolitana

via Manin 2
20121 Milano
e-mail: info@pim.mi.it
Sito: <http://www.pim.mi.it>

Presentazione disponibile per il download su

<http://www.pim.mi.it/convegni.html> 