

STATI GENERALI DELLA LOGISTICA 2025

Torino, 22 | 23 ottobre
Centro Congressi della Regione Piemonte



IL NORD-OVEST CUORE LOGISTICO D'EUROPA SCENARI ATTUALI E PROSPETTIVE



REGIONE
LIGURIA



Regione
Lombardia



REGIONE
PIEMONTE

TAVOLO TEMATICO 2

Intermodalità
e trasporto merci

a cura della REGIONE LOMBARDIA



TEMA:

“Programmazione integrata delle infrastrutture del trasporto delle merci: quali strumenti?”

FACILITATORE:

Enrico Pastori - Direttore Trasporto merci e logistica TRT Trasporti e Territorio Srl

INQUADRAMENTO AL TAVOLO TEMATICO 2

La transizione verso una mobilità sostenibile rappresenta una delle sfide più rilevanti e urgenti per le politiche territoriali contemporanee. In risposta alla crisi climatica e agli obiettivi di decarbonizzazione, l'Unione Europea ha avviato un processo di pianificazione strategica multilivello, articolato in strumenti internazionali, nazionali e regionali, che mirano a trasformare profondamente il sistema dei trasporti. Al centro di questa trasformazione si colloca l'intermodalità, intesa come integrazione efficiente e sostenibile tra diverse modalità di trasporto, capace di ridurre l'impatto ambientale, migliorare l'accessibilità e ottimizzare la logistica.

Il tavolo tematico partendo da casi specifici vuole ragionare sugli strumenti più idonei, esistenti e non, per una programmazione delle infrastrutture del trasporto integrato delle merci

1. Piani Strategici Europei, Nazionali e Regionali

L'Unione Europea ha sviluppato una serie di strategie coordinate per affrontare la crisi climatica e favorire una mobilità sempre più sostenibile. Tra queste, il Green Deal Europeo rappresenta un impegno ambizioso volto a raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, puntando sulla decarbonizzazione del settore dei trasporti, sull'efficienza energetica e sull'innovazione tecnologica. Nel contesto di questo grande piano si inserisce il pacchetto legislativo Fit for 55, che mira a ridurre le emissioni di gas serra del 55% entro il 2030, con misure specifiche dedicate proprio al settore dei trasporti.

A supporto di questi obiettivi, l'UE ha definito obiettivi specifici per la mobilità sostenibile, tra cui lo sviluppo di soluzioni intermodali, ovvero sistemi che combinano diverse modalità di trasporto in modo efficiente e sostenibile, promuovendo una mobilità integrata e a basso impatto ambientale.

In tale direzione, il Regolamento (UE) 2024/1679, adottato il 13 giugno 2024, rappresenta un passo fondamentale per favorire la decarbonizzazione e realizzare una rete multimodale e interoperabile su tutto il continente. Il documento definisce le linee guida per lo sviluppo integrato di tutte le modalità di trasporto, delineando un quadro strategico aggiornato per sostenere una mobilità europea più intelligente, sostenibile e coordinata, con l'intermodalità come elemento cardine.

Gli obiettivi europei per essere attuati necessitano di una efficace cooperazione territoriale che supporti la loro realizzazione, al tal riguardo è importante segnalare il gruppo EGCT “Interregional Alliance for the Rhine-Alpine Corridor”, a cui appartengono le tre Regioni del Nord-Ovest insieme ad altri 23 membri di 5 paesi europei (Italia, Francia, Germania, Paesi Bassi, Svizzera). Il gruppo EGCT è nato nel 2015 come associazione di interesse per definire una visione unica sulla mobilità dei territori appartenenti alla direttrice infrastrutturale europea Reno-Alpi.

Tale direttrice fino al 2024 apparteneva al Corridoio Ten-T Reno-Alpi, ma con il nuovo Regolamento (UE), sopra citato, tale area è stata unita al Corridoio Mar del Nord-Mediterraneo, definendo un unico Corridoio oggi chiamato Mar del Nord-Reno-Mediterraneo.



L'unione dei due corridoi rappresenta una delle principali sfide a cui dovrà dedicarsi il gruppo insieme a quella riguardante l'attuazione delle strategie e il reperimento di finanziamenti per realizzare le infrastrutture necessarie evidenziate dai membri.

Nel 2024 i membri del EGCT hanno deciso di redigere una nuova strategia comune per il periodo 2025-2030, articolata su 3 specifiche tematiche per il corridoio: promuovere la sostenibilità ambientale, migliorare la connettività fisica e operativa, promuovere la collaborazione e l'allineamento tra i vari paesi e stakeholder per garantire operazioni di trasporto efficienti e ben gestite. Tale strategia si pone quindi l'obiettivo di attuare nei territori gli obiettivi europei sopra menzionati, definendo piani di attività basati sulle caratteristiche locali, ma con una visione unitaria per tutto il corridoio.

A livello nazionale, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) prevede investimenti rilevanti per infrastrutture verdi, digitalizzazione dei trasporti e potenziamento della mobilità locale, contribuendo concretamente agli obiettivi europei. In questo contesto, nel 2022 sono stati avviati dal MIT i lavori per la redazione, alla luce del PNRR, del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) che si configura come documento guida per lo sviluppo coordinato delle infrastrutture di trasporto, individuando l'intermodalità come priorità strategica per rendere il sistema logistico italiano più efficiente e competitivo.

Regione Lombardia si impegna a tradurre gli obiettivi europei in azioni concrete attraverso specifici strumenti di pianificazione. Il Piano Territoriale Regionale (PTR), aggiornato a novembre 2024, integra lo sviluppo urbano, la mobilità sostenibile e la tutela ambientale, promuovendo una forte coerenza con le direttive europee e favorendo una mobilità intermodale equilibrata e resiliente.

Attraverso la Legge Regionale 6/2012, la Regione definisce le linee strategiche per la mobilità mediante il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), che individua le esigenze di programmazione integrata delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto. Il PRMT stabilisce obiettivi e politiche finalizzati al riequilibrio e all'integrazione modale, delineando le reti prioritarie e gli interventi necessari per rafforzare l'intermodalità.

La proposta di aggiornamento del PRMT, adottata con DGR XII_5025 del 22 settembre 2025, approfondisce la mobilità delle merci e il sistema logistico, dedicando un capitolo specifico alle strategie per favorire una mobilità delle merci più efficiente, sostenibile e integrata, con l'intermodalità al centro dello sviluppo logistico regionale.

2. Strumenti di supporto alla pianificazione strategica e territoriale

Tra tali strumenti vi è il Programma Interreg Italia-Svizzera 2021-2027 che include il progetto SWITCH (Shifting Ways of Intermodal Transport on Cross Border Haulage), di cui Regione Lombardia è partner. Il progetto, inserito nell'obiettivo 3.2 dell'Asse 3, mira a sviluppare una mobilità sempre più intelligente, intermodale, resiliente e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e facilitando la mobilità transfrontaliera.

L'obiettivo principale di SWITCH è incentivare il passaggio del trasporto merci dalla strada alla rotaia, attraverso un'analisi approfondita dei flussi transfrontalieri e l'utilizzo di tecnologie avanzate come l'intelligenza artificiale, per sviluppare sistemi decisionali capaci di affrontare le sfide del trasporto intermodale.

Un altro strumento di rilievo di supporto alla pianificazione strategica e territoriale è la ricerca redatta dal Politecnico di Milano, dal titolo "Il consumo di suolo destinato ad attività logistiche in Lombardia".

La ricerca si è svolta su due fronti complementari: un'analisi quantitativa e un approfondimento qualitativo delle dinamiche urbanistiche.



Supporto quantitativo: grazie a una metodologia rigorosa per la quantificazione e localizzazione del consumo di suolo destinato ad attività logistiche tra il 1999 e il 2024, la ricerca consente di monitorare sistematicamente l'evoluzione del fenomeno. L'analisi della distribuzione spaziale, della densità e delle caratteristiche morfologiche degli insediamenti permette di identificare aree strategiche ad alta intensità logistica e di distinguere tipologie insediative con differenti impatti sul territorio.

Questi dati forniscono una base per pianificare interventi mirati e ottimizzare l'uso del suolo.

Supporto qualitativo: attraverso l'analisi di 19 casi studio di interventi logistici di vasta scala, la ricerca approfondisce le dinamiche urbanistiche e le modalità di governance adottate dagli enti locali. Questo focus qualitativo evidenzia strumenti, vincoli e modelli di collaborazione pubblico-privata, mettendo in luce criticità comuni e differenze contestuali. Tali approfondimenti sono fondamentali per affinare le strategie di pianificazione e favorire processi decisionali condivisi.

3. Strumenti Normativi

Un importante strumento normativo è la Legge Regionale n. 15 del 8 agosto 2024 “Disciplina degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale”, che incide su ambiti infrastrutturali, urbanistici e pianificatori. La legge promuove:

una gestione razionale degli insediamenti logistici, favorendo l'integrazione tra infrastrutture stradali, ferroviarie e intermodali per incentivare il trasferimento del trasporto dalla gomma alla rotaia;
il contenimento del consumo di suolo, privilegiando il riuso e la rigenerazione urbana;
il coordinamento regionale attraverso la co-pianificazione con enti locali, con Province e Città Metropolitana di Milano incaricate di individuare le aree idonee.

In attuazione della LR 15/2024, la DGR XII/3377 dell'11 novembre 2024 definisce i criteri per la localizzazione degli insediamenti logistici superiori a 3 ettari, promuovendo l'intermodalità come leva per uno sviluppo logistico sostenibile e integrato.

La DGR XII/3388, approvata lo stesso giorno, stabilisce le modalità operative per la procedura di intesa di co-pianificazione, coordinando il processo con le valutazioni ambientali (VAS e VIA) e rafforzando il modello di pianificazione condivisa, in cui l'intermodalità rappresenta un elemento strategico per la tutela del territorio e lo sviluppo sostenibile.

Nel mese di maggio la Provincia di Pavia ha avviato il procedimento per la Variante al PTCP e contestuale Valutazione Ambientale Strategica del Piano in applicazione della LR 15/2024 secondo le Linee di indirizzo approvate con Deliberazione di Consiglio comunale n. 65 del 18/12/2024.

È stata effettuata una ricognizione delle aree provinciali conformi agli strumenti urbanistici, aggiornando anche i rilievi del traffico sulle principali vie, con attenzione agli impatti sulla rete viaria già satura.

Sono stati individuati cinque Ambiti Territoriali Idonei (ATI) secondo la LR 15/2024, basati su “buffer” di 3 km intorno ai caselli autostradali:

- Broni/Stradella
- Casatisma
- Casei-Voghera
- Gropello
- Pavia Ovest



Per ogni ATI sono state predisposte schede che evidenziano criticità viabilistiche, ambientali e paesaggistiche.

4. Accordi Interistituzionali

Al fine di facilitare l'incontro tra domanda e offerta nel trasporto merci intermodale, nel 2024 RFI lancia la piattaforma digitale EasyRailFreight (ERF). Il suo scopo è semplificare l'accesso al sistema ferroviario per tutti gli utenti che necessitano di trasportare merci, favorendo così la crescita e la diffusione di servizi logistici intermodali. Il sito www.erf.rfi.it rappresenta il punto di riferimento digitale di RFI per la logistica, offrendo in un'unica piattaforma servizi, informazioni e strumenti dedicati. ERF integra vari moduli funzionali progettati per rendere più agevole e efficiente la pianificazione logistica.

5. Conclusioni

La programmazione delle infrastrutture integrate per il trasporto merci è fondamentale per una logistica sostenibile e competitiva nel Nord Ovest.

L'intermodalità, sostenuta da strategie europee, nazionali e regionali, richiede strumenti di pianificazione coordinati, dati aggiornati e una governance condivisa.

Le recenti normative e i progetti pilota, come SWITCH ed EasyRailFreight, mostrano come innovazione e collaborazione possano favorire il trasferimento delle merci dalla strada alla rotaia e ottimizzare l'uso del suolo.

Tuttavia, ad oggi, gli strumenti presenti affrontano solo in maniera specifica alcune tematiche ma non in maniera sistemica.

Al fine però di potenziare l'intermodalità ferro-gomma risulta necessario munirsi di strumenti integrati che permettano di avere una programmazione degli insediamenti logistici in relazione alle infrastrutture di interscambio modale delle merci e viceversa.

Vi proponiamo, pertanto, i seguenti **spunti di riflessione**:

Gli strumenti a disposizione sono sufficienti o occorre pensarne di nuovi?

Quali strumenti ritenete più utili per la governance del trasporto intermodale delle merci?

