

Settore ferroviario merci intermodale

In Lombardia circa il 90% delle merci è trasportato su gomma, mentre **la quota relativa al trasporto ferroviario è pari a circa 24 milioni di tonnellate/anno.**

Di queste, **oltre due terzi sono movimentate dal trasporto intermodale** e sono distribuite tra diversi impianti di dimensioni ridotte, che sono stati ampliati a seconda della disponibilità di spazi nel territorio circostante (per esempio Segrate e Busto Arsizio-Gallarate). Tra gli impianti di nuova realizzazione si segnalano Mortara e Sacconago.

Alla capacità di assorbimento regionale si sommano poi altri terminal intermodali, che possono essere comunque considerati appartenenti alla “Regione Logistica Milanese” ed che ricadono nelle provincie di Piacenza, Alessandria e Novara.

La pianificazione nella localizzazione degli impianti ha comunque dovuto scontare la mancanza di una politica organica, nella quale hanno prevalso più la minimizzazione dei costi insediativi (valore dei terreni) e le condizioni percepite di accessibilità alla rete stradale adiacente.

La Lombardia si caratterizza comunque come nodo importante per il trasporto intermodale grazie alla sua posizione strategica all’intersezione di importanti direttrici ed alla presenza di generatori/attrattori di traffico rilevanti, sia per il mercato interno che per quello internazionale.

Le relazioni sviluppate dal trasporto intermodale sono concentrate nei terminal vocati al traffico internazionale (per esempio Busto Arsizio e Novara), dai quali partono anche relazioni verso i porti del nord Europa. Le destinazioni coperte sono con la Germania, il Belgio, l’Olanda e la Francia ed indicativamente il 15 % delle relazioni soddisfa il 90% del traffico.

Le prospettive di crescita del trasporto intermodale restano ad oggi limitate dalle capacità terminalistiche, spesso insufficienti, e **dalla inadeguatezza delle infrastrutture ferroviarie** (linee di accesso alle gallerie di base, profili delle linee e lunghezza dei binari di precedenza). Dall’altro lato esistono però fattori a favore dello sviluppo, tra cui possiamo citare il processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario, l’armonizzazione tecnologica (interoperabilità) ed il miglioramento delle tecniche di trasferimento modale in grado di incrementare l’efficienza dei terminal.

Nel prossimo futuro il traffico intermodale in Lombardia è destinato a crescere in modo non trascurabile, dal momento che entro il 2020 saranno ultimati i lavori dei tunnel sull’asse svizzero del Gottardo e Monte Ceneri. Inoltre, poiché la Confederazione Elvetica ha già deciso di limitare il traffico stradale in transito, si stima che nei prossimi quindici anni circa 1 milione di spostamenti saranno deverti sul trasporto combinato.

Pertanto, dal momento che la rete Lombarda rischia di farsi trovare impreparata alle nuove esigenze della domanda, gli interventi di ottimizzazione ed incremento di efficienza dei terminal già esistenti rischiano di non essere sufficienti; **i nuovi flussi di traffico potranno essere assorbiti solo con nuove realizzazioni, in particolare nelle aree ad est di Milano**, dove attualmente esiste un minore livello di offerta.