

**Intervento**

**Alessandro Spada**

**Presidente Gruppo Giovani  
Imprenditori Assolombarda**

**Convegno**

**MUOVERE PERSONE E MERCI:  
LE POLITICHE E I PROGETTI  
PER LA COSTRUZIONE  
DELLA CITY LOGISTICS  
A MILANO**

**Sala Falck**

**Assolombarda**

**29 gennaio 2007**

**MCE 2007**

**Muovere persone e merci: le politiche e i progetti per la  
costruzione della city logistics a Milano**

**29 gennaio 2007**

**Alessandro Spada**

**Presidente Gruppo Giovani Imprenditori Assolombarda**

**Saluto di apertura**

Buon pomeriggio a tutti, apro con piacere i lavori di questo incontro su un tema che coinvolge direttamente la vita delle imprese milanesi e dei cittadini che ogni giorno si spostano sul territorio.

La struttura urbana policentrica del nostro territorio richiede l'attuazione di politiche pubbliche capaci di trattare i problemi a livello sovralocale. Infatti i confini fisici, sociali ed economici di Milano, rispetto non solo ai Comuni di prima fascia, ma anche alla Provincia, alla Regione e in qualche caso ad aree ancora più esterne, tendono a essere sempre più sfumati. La vivibilità di un'area come quella milanese si misura, quindi, anche nella capacità di gestirne la complessità attraverso politiche ambientali, della mobilità, dei servizi di pubblica utilità, insediative e abitative che sappiano interpretare dinamiche sociali ed economiche sempre in evoluzione.

Per questo motivo, le infrastrutture, i trasporti e, più in generale, la mobilità sono temi che non possono essere trattati singolarmente da ogni Comune della Provincia di Milano.

Questa premessa permette di inquadrare meglio il tema della city logistics che ci apprestiamo ad affrontare questo pomeriggio.

Il workshop è diviso in due sessioni che fanno riferimento alla mobilità delle persone e alla mobilità delle merci. Tengo a sottolineare che questa suddivisione è funzionale solamente alla struttura del workshop in quanto, soprattutto nelle aree urbane, la mobilità delle merci e la mobilità delle persone tendono irrimediabilmente a compenetrarsi, determinando l'esigenza di affrontare le due questioni con politiche tra loro connesse.

Un primo elemento di riferimento, che rappresenta un fattore determinante per valutare la qualità logistica di un territorio, è quello della dotazione infrastrutturale. Questa mattina, durante il convegno di apertura della MCE, è stato detto molto dell'importanza di avere connessioni adeguate per la competitività del sistema Paese. Questo discorso vale tanto più per le città e le aree metropolitane, che rappresentano i nodi in cui la massa densa dell'economia si manifesta in tutte le sue potenzialità. E subito ci rendiamo conto che l'area milanese presenta un gravissimo deficit infrastrutturale che determina situazioni di sostanziale collasso della mobilità, con costi elevatissimi per le imprese.

Cito alcuni dati esemplificativi, certamente ben noti ai nostri interlocutori odierni:

- 2,5 milioni di cittadini della Provincia di Milano dispongono di un mezzo privato da utilizzare autonomamente;
- 1,7 milioni di questi cittadini utilizzano l'auto tutti i giorni;
- la velocità media lungo le strade della Provincia di Milano, autostrade comprese, è di 28 km/h;
- la velocità media dei treni pendolari delle principali linee che afferiscono a Milano è di 46 km/h, ma il 94% ha un ritardo medio di 9 minuti e l'indice di insoddisfazione sul servizio arriva a punte del 96%;
- i costi della congestione dell'area milanese in termini di perdite di tempo ammontano a 400 milioni di euro l'anno.

Quindi la congestione, i lunghi tempi di percorrenza, la scarsa qualità dei servizi di trasporto pubblico sono fattori che incidono sulla possibilità di muoversi in maniera sostenibile.

Negli ultimi anni, da parte del mondo produttivo si è sviluppata una crescente consapevolezza della complessità nel governo della mobilità e dei costi in termini di congestione e di inquinamento che il suo malfunzionamento determina.

Con riferimento al dibattito in corso sul problema dell'inquinamento e del traffico di Milano, voglio subito dire che esiste la disponibilità delle imprese ad individuare in maniera condivisa politiche innovative sulla mobilità, purché eque, che coinvolgano tutte le categorie di utenti e siano mirate a risolvere alla radice il problema del traffico e della congestione.

Ciò significa che politiche di governo della mobilità innovative e integrate, anche dal punto di vista tariffario, potrebbero determinare cambiamenti verso forme di accompagnamento del mezzo privato. Questo è possibile a condizione che si realizzino:

- l'integrazione fisica delle diverse modalità di trasporto, attraverso la costruzione di stazioni di interscambio in prossimità dei nodi infrastrutturali;
- l'integrazione dei servizi di trasporto, attraverso l'implementazione di apposite politiche tariffarie e degli orari;
- politiche di area vasta per la mobilità su gomma (che oggi sono attuate in maniera svincolata da qualsiasi logica di coordinamento) quali le limitazioni e i blocchi alla circolazione, alla sosta, al carico e scarico merci;
- la condivisione dei piani urbani della mobilità di livello comunale, al fine di una programmazione delle reti di trasporto integrata con la pianificazione degli assetti del territorio.

Inoltre bisogna agire dal lato della qualità dei servizi del trasporto pubblico.

Da una recente indagine della Provincia di Milano risulta infatti che il servizio di trasporto pubblico in Provincia di Milano è insufficiente soprattutto per comfort, regolarità delle corse e degli orari, tempi di percorrenza.

Infine, ritengo sia necessario agire per lo sviluppo del mobility management, promuovendo e incentivando le azioni volte alla mobilità sostenibile negli spostamenti casa-lavoro e lavoro-lavoro dei dipendenti, pubblici e privati. A testimonianza dell'attenzione su questo tema della nostra Associazione, Assolombarda e Comune di Milano stanno definendo un protocollo di accordo proprio sul mobility management.

Passando a parlare del tema delle merci, che riguarda il secondo panel di questo pomeriggio di lavori, occorre partire da una considerazione: l'organizzazione della distribuzione delle merci nella nostra Regione è stata condizionata dalla mancata realizzazione del sistema degli interporti. Questo ha comportato la nascita di centri di stoccaggio e distribuzione delle merci in maniera del tutto spontanea, in assenza di coordinamento con le politiche infrastrutturali e urbanistiche. La diretta conseguenza di questa mancata realizzazione è stata l'aumento del traffico e la crescita di diseconomie in termini di congestione, incremento dei costi di trasporto, inquinamento.

E' necessaria pertanto una politica per la logistica del territorio basata sull'intermodalità e sulla realizzazione di piattaforme logistiche periurbane per aumentare l'efficienza del trasporto e della distribuzione delle merci, in particolare nelle aree urbane, e per ridurre i costi derivanti dalla congestione. Sotto questo punto di vista è auspicabile la proposta di implementare i Piani Urbani della Logistica per l'approvvigionamento dei centri urbani, in un quadro di maggiore efficienza, razionalità e sostenibilità.

In conclusione, ritengo che per la costruzione della city logistics a Milano occorra programmare i singoli interventi, individuando tempi e fasi di attuazione, costi, fonti di finanziamento, soggetti responsabili.

Non è infatti col ricorso a interventi sporadici, contingenti e non programmati che può essere avviato a soluzione un problema così grave e complesso di cui pagano le conseguenze i cittadini e le imprese milanesi e lombarde.

Prima di passare la parola al dr. Trapolino per il suo saluto, ringrazio l'Arch. Pierri e l'Ing. Fornaroli per la disponibilità data a coordinare gli interventi dei due panel, che vedono la presenza di relatori esperti del settore della mobilità di merci e persone.

Ringrazio infine gli Assessori ai Trasporti Croci e Matteucci che, rappresentando rispettivamente Comune e Provincia di Milano, con i loro qualificati interventi concluderanno il dibattito.