

A colloquio con **CLAUDIA MARIA TERZI**, Assessore alle Infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile della **REGIONE LOMBARDIA**, con la collaborazione di **FAUSTO BENZI**, membro del Comitato Tecnico di **LOGISTICA MANAGEMENT** e Vice Presidente **PROPELLER** 

Lombardia al centro della rete logistica italiana ed europea:

una visione strategica

Per il suo ruolo centrale da un punto di vista non solo geografico, ma anche economico e sociale, la regione Lombardia arealizzazione e gestione delle infrastrutture per la logistica. La sua visione strategica si sposa oggi con gli obiettivi del PNRR e vede scaturire diversi progetti, con un occhio particolare alla sinergia fra mobilità delle persone e delle merci: un aspetto non trascurabile vista la densità abitativa della regione



### CLAUDIA MARIA TERZI

Claudia Maria Terzi, assessore alle Infrastrutture trasporti e mobilità sostenibile. Nata il 30 settembre 1974 a Osio Sotto (Bg), è laureata in Giurisprudenza. Avvocato. Dal marzo 2013 a marzo 2018 è stata assessore regionale all'Ambiente, Energia e Sviluppo sostenibile. Eletta alla Camera dei deputati nel marzo 2018. È stata sindaco del Comune di Dalmine dal 2009 al 2013. Nell'XI Legislatura, il 29 marzo 2018 è nominata dal presidente Attilio Fontana Assessore regionale alle Infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile. Queste le materie rientranti nell'incarico: Infrastrutture e opere pubbliche, Mobilità, Trasporto Pubblico locale, Porti e aeroporti, Banda Ultra Larga.





Logistica Management: Prima di entrare nel dettaglio delle opere previste o in realizzazione, le chiediamo di descriverci il contesto in cui si muovono i progetti di Regione Lombardia.

Claudia Maria Terzi: Già da diversi anni, il contesto di riferimento della Lombardia, per quanto riguarda le infrastrutture di interesse per la logistica, oltrepassa i limiti temporali e geografici della singola giunta regionale. Dal 2015, quando è stata costituita la cabina di regia della logistica del nord ovest, la Lombardia affronta questi temi insieme a Liguria e Piemonte, alle quali si è aggiunta recentemente anche la provincia di Piacenza. In questo modo siamo nella condizione di pensare oltre l'azione del singolo assessore, dato che siamo tutti differenziati come giunte regionali, dando la precedenza ad azioni tecniche rispetto a quelle politiche. In questi anni peraltro si è costituito un gruppo di lavoro molto solido, che comprende diverse figure tecniche e che risulta unito non solo dallo sviluppo di questi progetti ma anche da ottimi legami personali.

Inoltre, questa visione ci consente di ragionare oltre il limite geografico regionale e dunque in termini realmente logistici. Non potremmo certamente rispondere alle esigenze delle aziende se la nostra azione rimanesse legata ai rispettivi confini regionali. Si pensi al ruolo che hanno i nodi di Novara, di Genova o di Piacenza per la logistica lombarda. E alla coesione che si è stabilita fra Torino e Milano da quando l'Alta Velocità collega questi due capoluoghi. Anche quando ci confrontiamo con la Svizzera, chiaramente sono coinvolti i rispettivi ministeri trattandosi di un Paese estero, ma il contributo regionale è quello del gruppo di lavoro e non della singola amministrazione. In questo modo abbiamo posto le basi di una visione coordinata e senza limiti operativi, slegata dalla volontà del singolo assessore bensì finalizzata a risultati ad ampio raggio e sul lungo termine.

## LM: Quando parliamo di logistica, a quale valore economico facciamo riferimento?

CMT: È un valore economico molto elevato: in Lombardia parliamo di 18mila imprese, che mettono insieme oltre 90mila occupati, fra diretti e indiretti. Di questi vi sono 15mila imprese tra autotrasportatori e corrieri, 1.500 imprese di spedizionieri, oltre centocinquanta operatori logistici, dotati di magazzini di stoccaggio per oltre nove milioni di metri quadrati, e dodici terminal intermodali che producono il 30% del traffico nazionale, in gran parte verso destinazioni internazionali. Il comparto logistico lombardo genera un valore supe-

#### Scenari

riore ai dieci miliardi di euro, pari al 25-30% del fatturato di logistica nazionale, stimato da Confetra in circa 35 miliardi di euro. A questo patrimonio la Regione Lombardia non risponde con un approccio esecutivo, bensì con attività di accompagnamento e coordinamento, e soprattutto predisposizione di quello che è il terreno fertile per far sviluppare le imprese e i relativi insediamenti: il compito della Regione (e dello Stato) è adottare politiche infrastrutturali, territoriali e nel campo della formazione che accompagnino lo sviluppo del settore. Fra gli strumenti che mettiamo in campo a supporto vi è anche l'intervento integrativo al "Ferrobonus", concordato con Liguria e Piemonte dal 2017: anche nel 2022 Regione Lombardia sosterrà il Ferrobonus con 600.000 euro.

## LM: È inevitabile la maggior focalizzazione sulle ferrovie, rispetto alle strade?

CMT: È necessaria, se vogliamo dare alla logistica lombarda le risorse di cui ha bisogno per svilupparsi appieno: questo ci impone di trasformare l'infrastruttura ferroviaria, superandone due limiti importanti. Innanzitutto, storicamente in Italia l'infrastruttura ferroviaria è nata per i passeggeri, e in questo la Regione Lombardia non fa eccezione. Di conseguenza, tutti gli elementi della rete devono essere rivisti in modo da risultare adatti al trasporto merci, e non a quello convenzionale che circola già da qualche decennio, bensì ai nuovi standard di trasporto intermodale via container/ casse mobili, quindi con le misure vigenti in termini di lunghezza, altezza e peso. I lavori avviati e previsti sono tutti finalizzati a consentire questo passaggio, soprattutto in prossimità degli snodi principali. Non si tratta quindi solo di collegare dei punti, attuali o nuovi, con la rete ferroviaria, bensì soprattutto di fare in modo che tutto il tragitto conseguente abbia la capacità di far circolare treni merci con queste caratteristiche. Questa revisione va fatta, ripeto, su un'intera rete ferroviaria nata per altri scopi: per questo richiede un importante investimento sull'aspetto fisico vero e proprio della rete, prima e più che su quello tecnologico.

Altro elemento di criticità che stiamo cercando di migliorare è la convivenza del trasporto merci con il trasporto persone. In Regione Lombardia circolano ogni giorno 2100 treni; sugli stessi binari viaggiano treni internazionali per lo più con destinazione Milano, treni regionali e treni nazionali, anche ad alta velocità; e insieme a questi, i treni merci. Dalla Stazione Centrale di Milano entra ed esce un treno ogni 10 secondi. Prima del Covid, ogni giorno 850mila

## LE PRINCIPALI OPERE

## IN CORSO O PREVISTE

Regione Lombardia si è dotata nel 2016 di uno strumento di programmazione nel settore delle infrastrutture e dei trasporti con una visione di medio-lungo temine: il piano regionale della mobilità e dei trasporti (PRMT), che riassume gli investimenti considerati prioritari almeno fino al 2030 per quanto riguarda le strade, le ferrovie e in generale la mobilità sostenibile. Per programmare gli interventi in un orizzonte temporale di medio-lungo termine, Regione Lombardia ha intenzione di procedere ad un aggiornamento del PRMT entro il 2024 e i prossimi due anni saranno dedicati agli studi propedeutici a tale aggiornamento.

In questo quadro generale, Regione ha lavorato in questi anni a rafforzare le quattro componenti del trasporto: strada, ferrovia, aerei e acqua, perseguendo queste strategie:

- ACCOMPAGNARE IL PERCORSO DI SVILUPPO DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI DI VALENZA NAZIONALE E INTERNAZIONALE;
- ADEGUARE E COMPLETARE LA RETE AUTOSTRADALE;
- SUPPORTARE IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA
  AEROPORTUALE LOMBARDO, FAVORENDO LO
  SVILUPPO DI MALPENSA E DELLA SUA CARGO CITY;
- REALIZZARE UN SISTEMA LOGISTICO E DEL TRASPORTO MERCI INTEGRATO, COMPETITIVO E SOSTENIBILE CHE PUNTI ANCHE SUL TRASPORTO IDROVIARIO.

Dato che la maggior parte delle merci si muovono su strada, rimane alta l'attenzione agli investimenti nelle reti viarie. Ma è altrettanto intenso il lavoro sul fronte della ferrovia, sia per quanto riguarda le nuove realizzazioni, sia in termini di upgrade tecnologico e strutturale di quelle esistenti: parliamo infatti di 2200 km di rete ferroviaria regionale.

Per realizzare questi obiettivi, si lavora principalmente con Rete Ferroviaria Italiana e Ferrovienord affinché abbiano priorità gli interventi infrastrutturali che consentano di formare treni per il trasporto merci aventi sagoma, lunghezza e peso adeguati agli standard in uso a livello europeo. È anche in vigore un protocollo d'intesa, sottoscritto nel 2017 da Regione Lombardia,

Liguria, Piemonte e RFI, per il miglioramento delle condizioni del trasporto merci ferroviario mediante interventi infrastrutturali sulla rete. Tale protocollo è stato poi allargato nel 2019 a Ferrovienord e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (ora MIMS). L'opportunità del protocollo deriva dal fatto che gli interventi sulla rete RFI sono, di norma, concordati con il Ministero attraverso il Contratto di Programma; con il Protocollo abbiamo ottenuto uno strumento che consente alle Regioni di dire la propria su quali sono gli interventi più funzionali e avere un costante monitoraggio dell'andamento della progettazione e dei lavori.

Sono oggetto del Protocollo quasi 150 interventi sulla rete ferroviaria e altri 40 interventi circa ubicati all'intervento dei terminali intermodali e dei porti e finalizzati a un incremento della capacità operativa degli impianti di interscambio merci. Ovviamente la priorità è data agli interventi sulle reti TEN-T e, a tal proposito, si ricorda che Regione Lombardia è attraversata da ben tre corridoi: il Reno-Alpi, il Mediterraneo e lo Scandinavo-Mediterraneo.

All'interno del protocollo con RFI e Ferrovienord, si è deciso di puntare l'attenzione su due livelli temporali: interventi di breve/medio periodo già ultimati o in fase di completamento e i grandi interventi infrastrutturali.

Tra i primi interventi ne possiamo citare qualcuno ultimato o prossimo al completamento come l'adeguamento della sagoma allo standard PC80 sulla tratta Rho-Gallarate, Milano-Chiasso, Luino-Gallarate e Luino-Novara, Novara-Mortara, Torino-Venezia, nel nodo di Milano, sulla Milano-Piacenza, l'adeguamento al modulo di lunghezza 750m di alcune tratte lungo il corridoio Reno-Alpi (tratta Luino-Gallarate e Luino-Novara) e sul corridoio Mediterraneo (Trecate, Magenta, Romano, Desenzano, Brescia) adeguamento peso assiale allo standard D4 nella tratta Piadena-Mantova.

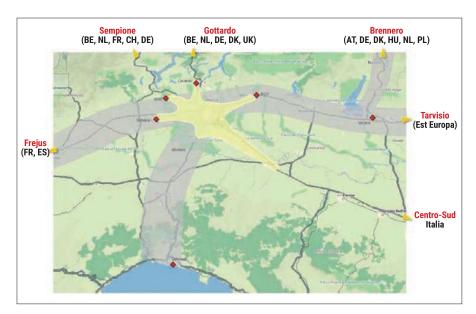
Per quanto riguarda i corridoi della rete TEN-T, si possono citare il raddoppio della Cremona-Mantova (orizzonte temporale 2030), interessante il corridoio Mediterraneo, e gli interventi sul modulo per consentire la circolazione di treni a 750 m sulla Milano-Piacenza. Altri interventi rilevanti riguardano il corridoio Reno-Alpi, che collega i porti liguri e il nord Europa ed è oggetto di particolare rilievo per gli interventi che riguardano il traffico merci verso la Svizzera. Gli interventi conclusi in Svizzera nel 2020 con il completamento del progetto Alptransit

e la realizzazione delle tre gallerie di base (Lötschberg, San Gottardo e Ceneri) sono un'opportunità notevole per potenziare i collegamenti ferroviari su questo asse. In questo scenario sono ricompresi gli interventi del Terzo Valico, che in Lombardia significa il potenziamento della Milano-Pavia-Voghera (quadruplicamento entro il 2030 anticipato da interventi su sagoma e modulo di linea entro il 2026) ma anche altri interventi importanti in Lombardia: sulla Milano-Chiasso con interventi che consentiranno di limitare le interferenze tra traffico merci, lunga percorrenza e regionale, nonché il quadruplicamento della Rho-Gallarate (orizzonte di riferimento 2028). Come detto, già da diversi anni le regioni del Nord Ovest partecipano agli incontri Italia-Svizzera sulle linee afferenti ai valichi, che coinvolgono i rispettivi ministeri e le società di gestione della rete.

L'insieme di tutti questi interventi consentirà di portare le tonnellate in transito ai tre valichi tra Italia e Svizzera da meno di 30.000 a più di 40.000 entro il 2035.

Una menzione particolare va alle vie d'acqua in Lombardia, che rappresentano un'alternativa modale di sicuro interesse per la logistica e in particolare per il trasporto eccezionale. Per questo, Regione Lombardia ha cofinanziato, per circa 1 milione di euro ciascuno all'interno del Piano Lombardia, interventi nei porti di Cremona e Mantova volti ad aumentare le loro capacità di generare traffico intermodale via ferrovia e anche via acqua lungo il Po e le idrovie ad esso collegate. Cremona in particolare ha un ruolo specifico in relazione all'attività dell'acciaieria Arvedi. Tra l'altro, il consolidamento della navigazione lungo il Po ha trovato una sponsorizzazione economica importante nel PNRR, per le ricadute importanti che può avere sia in termini di turismo che di sviluppo logistico: in questo senso Mantova vanta un importante potenziale per il suo posizionamento geografico, che è prossimo a un'ampia area logistica. Per lo sviluppo del sistema idroviario padano-veneto per la navigazione interna in Italia sono previsti 150 milioni di euro (di cui 86 per opere che interessano il territorio lombardo) per il periodo 2021-2025, che saranno utilizzati lungo il tratto del Po e i canali navigabili ad esso collegati che interessano Emilia-Romagna, Lombardia e Veneto per superare attuali colli di bottiglia e problemi legati ai bassi fondali (garantendo un fondale minimo sul Po di 2 metri per almeno 340 gg/anno e 2,80 m per almeno 300 gg/anno e di 3,5 metri sul canale Fissero-Tartaro-Canalbianco).

#### Scenari



La Regione Logistica Milanese e i corridoi di attraversamento del Nord Italia. Fonte: elaborazione C-Log — LIUC Università Cattaneo.

persone prendevano il treno, una tendenza in crescita che presto avrebbe raggiunto il milione. Questi numeri consentono di rendersi conto di quale sia l'entità dell'attuale trasporto ferroviario sulla nostra rete e della necessità, ma anche della complessità, di trovare un equilibrio fra attuale circolazione e incremento della capacità sulle merci. Non possiamo trovarci nella necessità di scegliere fra un tipo di servizio e l'altro. È necessario spingere sulla sostenibilità ambientale per il trasporto merci, e questo obiettivo è indiscutibile; ma non può essere conseguito a discapito del trasporto dei passeggeri, a maggior ragione in una regione densamente abitata come la Lombardia, con un polo urbano importante come Milano.

Detto questo, anche sulle strade stiamo investendo tutto il possibile: sull'Autostrada di nostra competenza, la Milano Serravalle, oltre che sulle strade provinciali e relativi asset, sostenendo il lavoro svolto dalle Province. Ma è innegabile che, anche da parte del PNRR, vi sia una forte attenzione alla rete ferroviaria, con circa 25 miliardi di euro di investimenti previsti. Che siano le ferrovie ad avere la parte preponderante in questi progetti è infatti coerente con il principio di sostenibilità ambientale che anima l'intero piano; e certamente opportuno per una regione come la Lombardia, che attendeva da anni la realizzazione di svariate opere ferroviarie.

# LM: Quali ostacoli bisogna ancora superare: la burocrazia, ad esempio?

**CMT:** Qui stanno gli aspetti positivi del progetto PNRR che, oltre a coprire la complessità economica di queste opere, ha introdotto

dei vincoli in termini di tempi e di modi, tali da rendere ben più concreta la loro realizzabilità. Innanzitutto queste opere devono essere concluse entro il 2026, pena la restituzione dei fondi maggiorati delle relative penalità. E soprattutto, proprio per evitare ogni possibile slittamento oltre il termine, il PNRR prevede una forte semplificazione normativa, soprattutto delle fasi autorizzative. Per esempio, sono previsti dei commissari sulle opere ad hoc, ai quali sono conferiti poteri decisamente superiori a quelli ordinari. Il governo Draghi si è già mosso su diversi fronti, assegnando tali ruoli ad esempio a tecnici RFI per le ferrovie, a tecnici Anas per le strade e così via. Questi com-

missari infatti non fungono solo da interlocutore, bensì anche da decisore. In più, i progetti PNRR prevedono una decisa semplificazione del processo autorizzativo, con decadenza automatica oltre il termine. Nel concreto, se un ente interpellato non rilascia il suo parere entro il termine di legge, l'opera può procedere senza tale parere. Per l'Italia si tratta di una novità epocale, dato qui risiedeva uno dei nostri problemi storici: l'incapacità di muoversi senza esplicita autorizzazione.

Di nuovo dunque abbiamo questo approccio, imposto dalle caratteristiche del piano di recupero europeo, che non ammette deroghe sulla realizzazione delle opere: entro il 2026 questi progetti devono essere terminati e rendicontati. Per fortuna le opere ferroviarie censite e supportate dal PNRR sono prevalentemente opere ferroviarie già progettate e confermate da parte di RFI. In caso contrario, trattandosi per lo più di progetti molto complessi, il rischio di non completarli in tempo sarebbe stato veramente elevato. In sostanza, questo è l'impatto che ci attendiamo dal PNRR: risorse economiche ma anche strumenti di garanzia della realizzazione dei progetti. Il PNRR dà risorse certe e obbliga al rispetto dei tempi, quindi ci aspettiamo un cambio di passo in relazione a interventi sulla rete di competenza statale che attendiamo da molto tempo.

Tornando al dettaglio dei progetti ammessi al finanziamento via PNRR, troviamo ad esempio gli interventi sulle nuove linee Brescia-Vicenza, sul terzo valico, sulla Rho-Parabiago, sulla Milano-Pavia, senza trascurare i possibili benefici alla logistica lombarda derivante anche dagli interventi sull'asse del Brennero. Possiamo

ragionevolmente affermare che entro il 2030 la Regione Lombardia potrà completare quella rete infrastrutturale ferroviaria che chiedeva e che mancavano da tempo.

### LM: Che cosa comporterà a livello pratico questa evoluzione?

CMT: Purtroppo si apriranno numerosi cantieri, con inevitabili disagi per i viaggiatori. Molto spesso non c'è alternativa: vi sono diversi km di linea sulla quale è necessario sostituire i binari, perché non è più possibile effettuare la manutenzione. Ma anche nel caso del raddoppio della linea esistente, quella nuova deve essere per forza costruita vicina alla precedente; non sempre si può lavorare a ferrovia che viaggia, anzi spesso il binario esistente deve rimanere chiuso per questioni di sicurezza, di costi e di tempi. Questo avrà un riflesso sul trasporto dei passeggeri come delle merci. Già adesso però, quando io parlo con i rappresentanti del territorio, ripeto che è necessario concentrarsi su quello che sarà l'obiettivo finale: avere un servizio più efficiente. Questi disagi sono funzionali ad un obiettivo di miglioramento ed è per quello che stiamo lavorando. Grazie a questo sforzo, al 2026 avremo un sistema ferroviario decisamente più performante e moderno rispetto all'attuale. E soprattutto grazie ai raddoppi e quadruplicamenti previsti, dotato della capienza adeguata per gestire meglio questa convivenza fra merci e persone.

LM: Ci ha descritto un mondo stimolante ma anche molto complicato. Quali doti umane servono per affrontarlo? Quali voci nel suo curriculum sono risultate più utili?

CMT: Questo mandato per me è il secondo: sono "sopravvissuta" ad una prima esperienza da assessore regionale all'Ambiente, Energia e Sviluppo sostenibile. Rientravano nella mia competenza le decisioni relative a impianti quali cave, discariche, parchi, come a risorse come acqua ed energia: è stata un'attività particolarmente formativa, soprattutto come interlocuzione con gli stakeholder. Inevitabilmente, ad ogni decisione avrei avuto di sicuro una parte contro di me:

La mappa della rete ferroviaria lombarda.

il territorio, in caso di rilascio dell'autorizzazione, oppure le imprese, in caso di rifiuto. Che cosa ha fatto la differenza, e che cosa la fa ancora, secondo me? Arrivare con una buona preparazione. Studiare tanto, rimanere umile nell'affrontare ogni questione. Avere pazienza, dimostrare serietà. Ammettere che, nella nostra posizione di riferimenti politici noi non portiamo competenza, bensì la apprendiamo dagli operatori dei vari settori, dei quali dobbiamo rappresentare la voce e le esigenze. Ma soprattutto, questo assessorato si è dimostrato propedeutico all'attuale, anche perché di fatto sono solo passata dall'altra parte delle questioni: prima, affrontavo le infrastrutture dal punto di vista dell'equilibrio ambientale; oggi invece le affronto dal punto di vista della loro utilità ed efficienza, ma so che dall'altra parte c'è sempre l'ambiente. Chi mi propone una nuova strada si sentirà dire che è necessario aggiungere la barriera verde, e la pista ciclabile, e tutto quanto consente di mitigarne l'impatto. Fare strade e ferrovie sì, ma bisogna anche piantare al-

Per fortuna, in nove anni di azione politica ho davvero assistito ad un cambiamento di mentalità da parte delle aziende e delle persone: e la logistica non fa eccezione. Gli investimenti in progetti sostenibili, al pari di quelli in tecnologia e riorganizzazione, daranno sicuramente un ritorno importante, alle singole aziende e a tutto il tessuto di cui fanno parte.

