

ALLEGATO “IV”

Il ruolo del centro intermodale di Treviso Servizi

Redazione a cura di

arch. Giovanni Mangione
dott. ing. Alberto Pivato
TESEO Ingegneria

INDICE

1	PREMESSA	2
2	OBIETTIVI DELLO STUDIO.....	2
3	ANALISI ECONOMICA	3
4	ANALISI TERRITORIALE.....	8
5	MODELLI DI SVILUPPO: DALL'INTERPORTO AL CENTRO LOGISTICO INTERMODALE	13
6	CONCLUSIONI.....	14
7	RIFERIMENTI.....	15



1 PREMESSA

Il territorio della provincia di Treviso è caratterizzato da una frammentarietà di aree produttive che comporta una presenza diffusa di centri di generazione e attrazione delle merci; inoltre, molte aree non hanno un accesso diretto ai nodi infrastrutturali e il conseguente traffico pesante transita per i centri urbani.

Il problema è riscontrabile nei rilevamenti di traffico nella rete stradale provinciale che hanno misurato una percentuale elevata di veicoli pesanti sul traffico circolante complessivo.

Da questo emerge la necessità di favorire nuove modalità di trasporto, concorrenziali alle pratiche attualmente esercitate, come l'”intermodalità”: un trasporto combinato in cui la maggior parte del tragitto di lunga distanza viene effettuato per ferrovia, mentre i percorsi iniziali e terminali, solitamente corti, sono effettuati su strada.

Questo modello di trasporto necessita da una parte di realizzare una viabilità che consenta un accesso migliore delle aree produttive agli assi portanti della rete stradale e dall'altra di un'area idonea destinata alla logistica delle merci.

Il ruolo della logistica (servizio richiesto dall'indagine Q.U.A.P., 2005¹) diventerà con il tempo sempre più importante per affrontare con successo i futuri scenari economici e ambientali:

- prevedibile aumento delle merci nel territorio una volta che saranno applicate le politiche dei corridoi europei;
- delocalizzazione delle imprese e conseguente sviluppo di terziarizzazione delle imprese;
- necessità di migliorare la competitività delle imprese locali nel mercato globale;
- necessità di incentivare il risparmio energetico, privilegiando il trasporto tramite ferrovia e/o mediante trasporti su strada a pieno carico;
- necessità di migliorare la qualità dell'aria, privilegiando mezzi di trasporto meno inquinanti e riducendo il traffico che transita in prossimità dei centri urbani.

2 OBIETTIVI DELLO STUDIO

L'obiettivo del presente studio è la verifica dell'idoneità di un'area logistica all'interno dell'area Treviso Servizi, sia in termini economici che territoriali; pertanto sono state condotte le seguenti analisi:

analisi della potenzialità economica del bacino di influenza dell'area oggetto di studio;

analisi dei principali collegamenti dell'area e disponibilità di superficie.

¹ Q.U.A.P. Qualità Urbanistica delle Aree Produttive. 2005. Provincia di Treviso e Un industria Treviso.

3 ANALISI ECONOMICA

Il bacino di riferimento, capace di sostenere economicamente l'area logistica, può essere assunto pari alla provincia di Treviso.

A seconda poi della reale capacità imprenditoriale delle aziende di logistica, insediate nell'area, il bacino di utenza potrebbe essere più o meno esteso. In particolare, il territorio della provincia di Belluno, di Pordenone e parte di quella di Vicenza potrebbero rientrare nella sfera di influenza dell'area oggetto di analisi.

I parametri economici analizzati sono la movimentazioni merci e le imprese.

TRAFFICO MERCI

Nella Tabella 1 si riporta il traffico merci nazionale generato e attratto suddiviso in interregionale e intraregionale. I dati evidenziano come le tonnellate di merci che complessivamente circolano nella Provincia di Treviso siano di poco inferiori a quelle di Padova e di Vicenza e percentualmente rappresentano nel complessivo regionale il 15% per i flussi generati e il 17% per i flussi attratti.

I flussi intraregionali, di breve tragitto, sono generalmente gestiti via gomma e sono più del doppio di quelli interregionali.

Il traffico merci nazionale e internazionale evidenzia (in tonnellate e in euro) come la capacità della Provincia di Treviso sia in linea con quelle delle Province che già possiedono un interporto, ovvero Padova e Verona (vedi Tabelle 2 e 3). Questa frazione di traffico è quella potenzialmente idonea al trasporto ferroviario.

Per quanto riguarda la modalità di trasporto, l'Italia si trova in una posizione molto bassa nell'uso del trasporto ferroviario (vedi Tabella 4). Nel "Piano Regionale dei Trasporti" (2004) si riporta che a scala regionale benché si noti un aumento della quota di traffico servita dal sistema ferroviario (dal 2,6% nel 1992 al 3% nel 1999), il traffico stradale rappresenta nel 1999 oltre il **90%** della modalità complessiva del traffico merci.

La preponderanza del trasporto stradale è ascrivibile a molteplici ragioni:

il trasporto stradale, nelle brevi e medie distanze, è in grado di fornire un servizio "porta a porta" (capillarità distributiva);

non richiede il trasbordo della merce, limitando così il rischio di danneggiamento del carico e quindi anche il costo degli imballaggi;

presenta un'elevata flessibilità, considerate le numerose possibilità di scelta circa i percorsi da seguire; diffusione nel comparto industriale della politica di approvvigionamento "just in time"².

² Essa consiste nel far pervenire in azienda materie e prodotti nel momento più adeguato ai processi produttivi, così da contenere i costi di magazzino.



Sebbene al momento attuale il trasporto ferroviario non sia economicamente conveniente rispetto a quello stradale, la necessità di razionalizzare i consumi in previsione degli scenari energetici futuri preme per accelerare il trasporto via ferro. L'area di Treviso servizi presenta la potenzialità per l'installazione di uno scalo merci o di un terminal ferroviario che possa permettere uno scambio intermodale delle merci. A titolo di esempio nella Tabella 5 si riporta la movimentazione merci in alcuni importanti interporti del Nord-est.

Tabella 1. Traffico merci nazionale interregionale e intraregionale (in tonnellate) attratto e generato dalle province venete, 1999. (Fonte: Piano Regionale dei Trasporti, 2004).

PROVINCE	GENERATI		ATTRATTI		TOTALE	
	Interregionale (ton)	Intraregionale (ton)	Interregionale (ton)	Intraregionale (ton)	Interregionale (ton)	Intraregionale (ton)
Belluno	4.093.228	4.382.439	2.593.813	3.362.313	6.687.041	7.744.752
Padova	9.786.124	23.842.185	8.583.371	24.555.383	18.369.495	48.397.568
Rovigo	6.026.035	7.649.015	3.785.176	5.715.179	9.811.211	13.364.194
Treviso	9.334.385	18.422.475	8.549.977	19.855.742	17.884.362	38.278.217
Venezia	6.752.286	15.842.092	5.362.617	14.480.227	12.114.903	30.322.319
Verona	13.079.169	11.797.632	10.910.381	11.502.032	23.989.550	23.299.664
Vicenza	11.329.531	23.410.090	10.463.902	25.875.053	21.793.433	49.285.143
Veneto	60.400.758	105.345.928	50.249.237	105.345.929	110.649.995	210.691.857

Tabella 2. Traffico merci internazionale in tonnellate (Fonte: Piano Regionale dei Trasporti, 2004).

PROVINCE	IMPORTAZIONI (ton)		ESPORTAZIONI (ton)		TOTALE (ton)	
	1990	1997	1990	1997	1990	1997
Belluno	238.000	344.000	106.000	191.000	344.000	535.000
Rovigo	294.000	558.000	135.000	356.000	429.000	915.000
Padova	1.665.000	2.742.000	770.000	1.305.000	2.435.000	4.047.000
Treviso	1.847.000	2.032.000	729.000	1.500.000	2.576.000	3.532.000
Venezia	8.454.000	8.857.000	2.751.000	2.674.000	11.205.000	11.531.000
Verona	2.450.000	3.291.000	1.736.000	2.650.000	4.186.000	5.941.000
Vicenza	2.062.000	2.860.000	1.107.000	1.903.000	3.169.000	4.736.000
Veneto	17.010.000	20.684.000	7.334.000	10.579.000	24.344.000	31.237.000

Tabella 3. Valore delle esportazioni ed importazioni delle province venete(*). Anni 2004 e 2005.

	Esportazioni (euro)	Importazioni (euro)	Var. % annua		Quota % dell'export sul totale regionale	Quota % dell'import sul totale regionale
			Esportazioni	Importazioni		
	2005	2005	2005/04	2005/04	2005	2005
Belluno	1.970.991.147	613.226.945	+8,1	+8,0	5,0	1,9
Padova	6.160.851.183	4.469.534.127	+2,2	-6,6	15,5	13,9
Rovigo	838.318.852	738.234.315	+8,9	+5,3	2,1	2,3
Treviso	8.569.867.313	4.698.604.926	-0,8	+4,3	21,6	14,6
Venezia	4.200.604.226	5.040.734.608	-2,8	+4,3	10,6	15,7
Verona	6.761.439.072	10.284.270.106	+2,1	+8,2	17,1	32,0
Vicenza	11.119.018.199	6.297.770.017	-7,4	-4,2	28,1	19,6

(*) 2005 dato provvisorio

Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati ISTAT

Tabella 4. Traffico Merci, ripartizione modale (t*km)

NATION	ROAD (t*km)	RAIL (t*km)	INLAND WATERWAYS (t*km)	PIPELINES (t*km)
Germany	69,5	14,7	12,8	3,1
France	77,8	14,3	1,9	6,0
Italy	87,9	8,1	0,1	3,9
Austria	50,4	30,8	4,5	14,3
Switzerland	68,7	30,2	0,4	0,7
Hungary	58,2	26,8	2,7	12,2
Slovenia	41,4	58,6	-	-

Fonte: CH, HU, SI dati anno 2000 – D,F,I,A dati anno 2001 da “DG VII Energy and Transport”.

Tabella 5. Terminal ferroviari Nord est (Fonte: Nord Est Terminal, 2006)

TERMINAL	AREA mq	MOVIMENTAZIO NE MERCI U.C.I.	NUMERO BINARI ad.	ESTENSIONE BINARI m	MOVIMENTAZIO NE TRENI numero/settimana
BOLOGNA	260.000	120.000	15	8.144	174
PADOVA	171.000	252.000	22	9.592	122
BRESCIA	25.000	31.000	5	2.300	28
VERONA	20.000	n.r.	3	1.500	n.r.

U.C.I. (Unità di Carico Intermodali) dal 2000 al 2005. Il dato è riferito alla somma complessiva di Container (Teu) + Casse Mobili + Semirimorchi.

LE IMPRESE

Lo stato dell'imprenditoria nella provincia di Treviso rispetto alle altre province è rappresentato dal numero e dalla dimensione delle imprese registrate. I valori (Tabelle 6, 7 e 8) evidenziano come il potenziale bacino di influenza sia delle dimensioni di altre realtà in cui esistono centri logistici di dimensioni elevate (interporti).

Per la definizione delle strutture logistiche già esistenti, sono stati censiti gli insediamenti infrastrutturali in ambito regionale e le principali società operanti nel settore (Tabelle 9 e 10).

All'anno di rilevamento 2000, le province dominanti in termini di numero di impianti sono Verona (36% del totale regionale) e Padova (30%). Il valore dell'8% per Treviso evidenzia una carenza infrastrutturale per questo settore, le cui imprese, comunque numerose, potrebbero rappresentare i potenziali operatori che potrebbero insediarsi nell'area oggetto di studio.



Tabella 6. Imprese registrate nelle province del Veneto (Fonte ISTAT)

PROVINCE	SETTORE PRIMARIO			SETTORE SECONDARIO			SETTORE TERZIARIO		
	1995	2000	2005	1995	2000	2005	1995	2000	2005
Belluno	245	2455	2.262	5.882	5.677	5.750	9.169	8.810	9.116
Padova	1.614	26.163	19.998	25.371	26.309	28.673	46.248	38.643	52.652
Rovigo	597	8.609	7.297	5.965	7.685	8.928	10.500	10.796	11.750
Treviso	1297	24.753	19.099	25.102	26.883	28.656	32.459	39.665	44.421
Venezia	778	15.730	11.262	18.544	20.263	22.410	36.662	39.904	40.677
Vicenza	925	14.588	11.633	24.665	26.264	28.232	34.572	36.990	40.872
Verona	939	22.184	20.421	21.953	24.288	28.301	33.523	40.591	45.987

Tabella 7. Unità locali e addetti per classe di addetti e sistema locale del lavoro - Imprese e Istituzioni (2001)
(Fonte: ISTAT, 2001)

	0--9		10--49		50--249		250 e piu'		Totale	
	Unità locali	Addetti								
Belluno	7.275	13.850	542	10.221	85	7.603	14	8.418	7.916	40.092
Padova	58.028	108.873	3.867	73.603	523	49.119	53	29.782	62.471	261.377
Rovigo	7.251	13.208	437	8.168	71	7.036	6	3.790	7.765	32.202
Treviso	28.109	53.787	2.091	39.760	303	28.008	17	11.926	30.520	133.481
Venezia	48.044	93.947	3.424	65.169	509	48.324	77	42.280	52.054	249.720
Vicenza	26.126	52.095	2.169	41.583	324	31.013	25	11.309	28.644	136.000
Verona	49.475	94.383	3.295	61.542	476	43.864	64	37.920	53.310	237.709
TOTALE	224.308	430.143	15.825	300.046	2.291	214.967	256	145.425	242.680	1.090.581

Tabella 8. Unità locali e addetti per classe di addetti e sistema locale del lavoro - Imprese manifatturiere (2001)
(Fonte: ISTAT, 2001)

	0--9		10--49		50--249		250 e piu'		Totale	
	Unità locali	Addetti								
Belluno	706	1.972	164	3.271	35	3.333	11	6.608	916	15.184
Padova	6.485	18.002	1.531	28.919	186	17.324	15	5.701	8.217	69.946
Rovigo	680	1.726	140	2.518	23	2.278	4	2.176	847	8.698
Treviso	3.196	9.319	921	17.781	122	10.679	12	8.004	4.251	45.783
Venezia	4.953	13.038	946	17.918	117	10.822	20	12.661	6.036	54.439
Vicenza	3.736	11.338	1.046	20.064	144	14.367	11	4.955	4.937	50.724
Verona	4.950	14.049	1.034	18.719	162	15.628	16	13.048	6.162	61.444
TOTALE	24.706	69.444	5.782	109.190	789	74.431	89	53.153	31.366	306.218

Tabella 9. Principali piattaforme logistiche – 2000. (Fonte: Regione veneto, 2000. Rete Logistica Regionale)

	VERONA	VICENZA	PADOVA	TREVISO	VENEZIA	BELLUNO	TOTALE	%
Corrieri Nazionali	13	6	14	6	6	3	48	34%
Multimodal Transport Operator (MTO)	20	3	7	1	1	0	29	22%
Trasporto Combinato	3	0	3	0	2	0	8	6%
Magazzini Generali	5	1	5	2	3	0	19	11%
Autotrasportatori	0	0	1	0	1	0	3	2%
Operatore logistico	11	2	14	3	5	0	36	25%
Totale	52	12	44	12	18	3	146	100%
%	36%	8%	30%	8%	12%	2%	100%	

Tabella 10. Imprese registrate nel settore dei trasporti nelle diverse province del veneto

PROVINCE	Trasporti terrestri; trasp. mediante condotta			Trasporti marittimi e per vie d'acqua			Trasporti aerei		
	1995	2000	2005	1995	2000	2005	1995	2000	2005
Belluno	555	522	480	3	3	0	4	7	7
Padova	3.351	3256	3104	4	7	7	3	3	3
Rovigo	871	842	825	7	8	9	0	0	1
Treviso	2.798	2707	2652	6	8	3	3	7	4
Venezia	2.469	2397	2185	306	593	748	3	4	4
Vicenza	2.576	2555	2507	3	3	3	1	2	5
Verona	2.958	2911	3100	2	2	2	3	2	1

POTENZIALITA' DI SVILUPPO A SEGUITO DELLA REALIZZAZIONE DELLE POLITICHE DEI CORRIDOI EUROPEI

Nel contesto dei corridoi europei, si delineano prospettive di sviluppo per la Regione Veneto e quindi anche per la provincia di Treviso, a patto di avviare una politica di integrazione nei confronti di quelle province, in primis Verona e Padova, per le quali esistono una logistica già avviata e migliori infrastrutture.

La nuova geografia dei flussi commerciali (ma anche di persone) vede il veneto al centro di due importanti direttrici:

Il corridoio 5, itinerario che da Lisbona, attraverso il collegamento Lione Torino, arriva fino a Kiev;

Il corridoio 8, costituito dal collegamento tra il Mar Adriatico e il Mar Nero, che si sviluppa nella sua linea principale dai porti pugliesi verso Durazzo, Tirana, Skopje, Burgas e Varna, proseguendo poi lungo la dorsale adriatica, fino ad innestarsi sul collegamento ferroviario Verona-Amburgo.

Per comprendere in sintesi le potenzialità di sviluppo (per i cui approfondimenti si rimanda a studi specialistici) si riportano nelle Tabelle 11 e 12 i valori di potenziale crescita del traffico merci rispettivamente per il corridoio 5 e il corridoio adriatico. Entrambi i corridoi incrementeranno notevolmente il traffico delle merci.



Tabella 11. Incremento del traffico merci in alcune direttrici di traffico che coinvolgono il corridoio V. Flussi di traffico merci per macroarea – Variazioni % 2004-2010 (Fonte: Alpecors, 2005).

O/D	Europa Est	Europa Nord	Europa Ovest	Italia Centro-Sud	Italia Nord-Est	Italia Nord-Ovest
Europa Est	17	22	15	17	34	67
Europa Nord	25	19	-4	20	26	39
Europa Ovest	14	-3	13	13	24	14
Italia Centro Sud	16	16	1322	0	16	8
Italia Nord Est	44	23	16	17	18	27
Italia Nord Ovest	54	39		11	23	12

Tabella 12. Incremento del traffico merci relativo alla valutazione del corridoio adriatico, dove l'aggregazione territoriale di riferimento comprende: Veneto, Friuli, Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia. Lo scenario ottimistico è caratterizzato da una crescita media annua del PIL pari al 2,8%, a fronte di uno scenario prudente che propone una crescita media annua del PIL pari all'1%. (Fonte: Studio di fattibilità del corridoio adriatico. Regione Veneto, 1999).

ANNO	SCENARIO TENDENZIALE				SCENARIO OTTIMISTICO			
	STRADA		FERROVIA		STRADA		FERROVIA	
	10 ⁶ Ton/anno	% crescita						
1997	306,5	-	27,70	-	306,5	-	27,70	-
2005	336,9	9,9	29,90	8,00	384,3	25,4	35,70	28,80
2015	367,2	19,8	32,90	18,80	501,5	63,6	45,00	62,00

4 ANALISI TERRITORIALE

L'area della Treviso Servizi, intesa come centro intermodale, si posiziona lungo la linea ferroviaria Vicenza-Treviso, all'estremità ovest dell'urbano di Treviso, nella fascia di territorio cinta dalla tangenziale sud di Treviso e a nord dell'aeroporto San Giuseppe di Treviso (vedi Tavola RA-18).

COLLEGAMENTI

La collocazione territoriale dell'area oggetto di analisi si presenta con elevate potenzialità in riferimento ai vari collegamenti infrastrutturali, e quindi con un elevato grado di capacità di razionalizzazione delle politiche logistiche legate al trasporto delle merci.

Tale area, infatti, nel caso venga completata la circonvallazione di Treviso, permette di poter accedere velocemente a tutte le principali direttrici e destinazioni, in maniera efficace, ovvero non attraversando centri urbani.

Le principali destinazioni (valichi montani e porti navali) a scala territoriale nazionale ed europea considerate fanno riferimento a:

- Valico del Brennero;
- Valico del Frejus;
- Porto di Genova;
- Porto di Gioia Taura;
- Porto di La Spezia.

Nelle Figure 1 e 2 si evidenzia l'importanza relativa dei valichi e dei porti considerati. La Tabella 13 riporta la distanza stradale tra interporti e principali collegamenti con i traffici internazionali; il quadro evidenzia come Treviso Servizi presenti una distanza stradale inferiore alla media solamente per il Brennero e l'aeroporto di Venezia, ma comunque concorrenziali con le altre realtà.

Nella Tabella 14 si riporta la distanza stradale tra gli interporti del Nord-Est: l'area di Treviso Servizi risulta molto vicina agli interporti di Venezia e di Padova. Questo potrebbe essere rilevante nell'ottica di un modello di sviluppo di Treviso Servizi integrato con queste realtà già sviluppate.

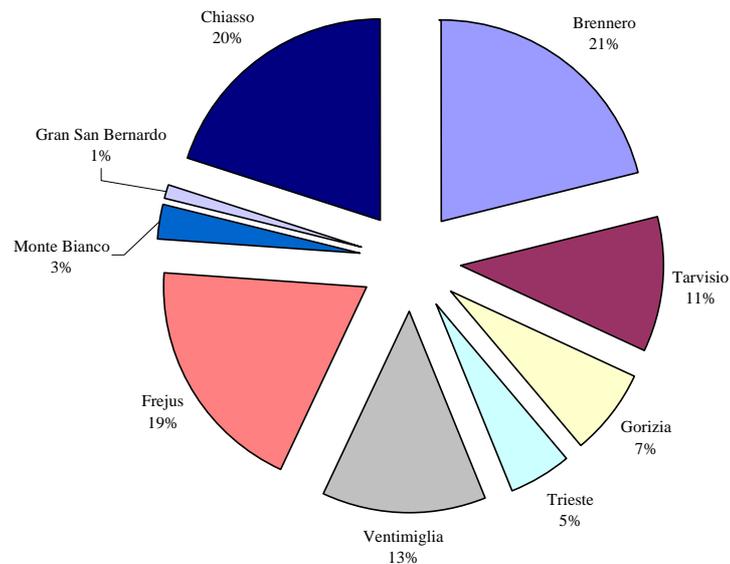


Figura 1. Distribuzione dei transiti giornalieri di veicoli pesanti che percorrono oltre 400 km per valico, 2003 (Fonte: Alpencors, 2005).

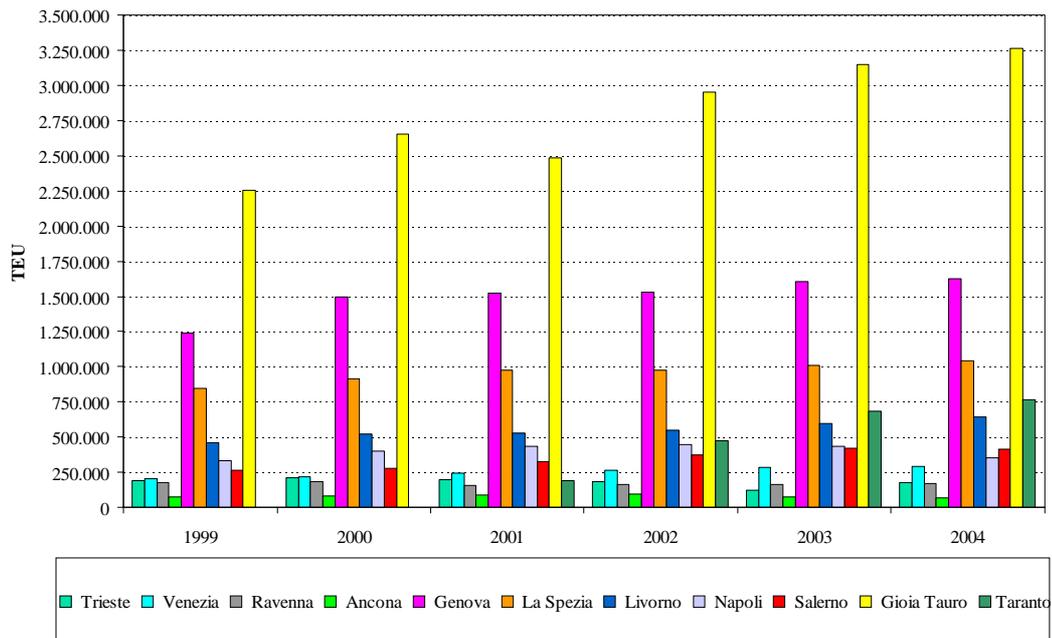


Figura 2. I principali porti container in Italia (valori in TEU)



Tabella 13 . Distanze (km) stradali tra interporti e principali collegamenti con i traffici internazionali. Nel caso della Treviso Servizi il calcolo della distanza considera il percorso di progetto della pedemontana.

Interporti Destinazioni	Denominazione	Valichi alpini			Porti commerciali		Aeroporti commerciali		
		Brennero	Frejus	Gioia Taura	Genova	La Spezia	Milano (Linate)	Venezia	Verona
Venezia	Interporto di Venezia spa	336	476	1.153	391	354	264	19	113
Rovigo	Interporto di Rovigo spa	317	488	1.093	381	294	285	91	89
Padova	Interporto di Padova spa	316	456	1.129	371	329	244	45	93
Verona	Interporto Quadrante Europa	226	372	1.135	282	255	155	134	10
Treviso	Treviso Servizi	266	508	1.181	419	381	292	30	141
Cervignano del Friuli	Interporto Alpe Adria	439	569	1.256	494	457	367	105	216
Parma	Ce.P.I.M. spa	374	321	1.106	205	110	123	267	162
Bologna	Interporto Bologna spa	358	416	1.010	299	211	213	159	146
VALORE MEDIO		329	451	1.133	355	299	243	106	121

Tabella 14. Distanze stradali (km) tra gli interporti del Nord-Est.

Interporti Destinazioni	Venezia	Rovigo	Padova	Verona	Treviso	Cervign. del Friuli	Parma	Bologna
Venezia	-	77	32	118	35	108	256	147
Rovigo	77	-	52	95	106	180	196	87
Padova	32	52	-	97	60	134	231	122
Verona	118	95	97	-	147	220	148	143
Treviso	35	106	60	147	-	120	282	177
Cervignano del Friuli	108	180	134	220	120	-	352	250
Parma	256	196	231	148	282	352	-	136
Bologna	147	87	122	143	177	250	136	-

I principali collegamenti a scala locale sono ad una distanza confrontabile con quella degli interporti presi a confronto (Tabella 15); in particolare si sottolineano i seguenti collegamenti (rappresentati pure nella Tavola RA-18):

- *Pedemontana*, che permette attraverso il tracciato in progetto, uno spostamento ovest-est all'interno del territorio trevigiano e di quello vicentino; con la realizzazione del prolungamento dell'A31 si avrebbe un'alternativa concorrenziale al raggiungimento del Brennero (Figura 3). Lo svincolo di immissione più vicino all'area, si trova situata a circa 19 chilometri di distanza. Il percorso seguito è quello proposto per la tangenziale di Treviso, la cui realizzazione pertanto diventa strategica per l'inserimento di Treviso Servizi nella rete delle direttrici logistiche più importanti.
- *Svincolo autostradale A27 – Treviso Sud*, che permette uno spostamento nord-sud all'interno del territorio trevigiano e di quello veneziano; tale infrastruttura, intesa come svincolo di immissione più vicino all'area, si trova situata a circa 10 chilometri di distanza;

- *Aeroporto San Giuseppe*: la distanza dal centro intermodale all'aeroporto San Giuseppe è di circa 1500 metri;
- *Mercato ortofrutticolo*: tale struttura di mercato si trova situata a una distanza dal centro intermodale di circa 1700 metri;
- *Stazione Centrale*: tale struttura si trova situata a una distanza dal centro intermodale di circa 5 chilometri.

Tabella 15. Collegamenti locali

INFRASTRUTTURA	DISTANZA DA NODI INFRASTRUTTURALI			
	aeroporto (km)	stazione (km)	svincolo autostrada (km)	Porto (km)
Area di Treviso	San Giuseppe (TV) km. 1,5	Treviso Centrale km. 5	Treviso sud km. 10	-
Interporto Quadrante Europa	Villafranca (VR) km. 5	Verona p.n. km. 1	Verona nord km. 2	-
Interporto di Padova	Marco Polo (VE) km. 40	Padova km. 7	Padova z.i. km. 1	-
Porto e interporto di Venezia	Marco Polo (VE) km. 7	Mestre (VE) km. 3	Mestre (VE) km. 3	-
Interporto di Rovigo	Ferrara (FE) km 34,5	Rovigo (RO) km 10,5	Casello di Boara Pol il costruendo Casello di Villamarzana	-
Interporto Alpe Adria di Cervignano del Friuli	Trieste km 12	Cervignano del Friuli (UD) km 3	-	Monfalcone km 28
Ce.P.I.M. di Parma	Parma km 7	Parma km 9	Parma est km 10	-
Interporto Bologna	Bologna km 10	Bologna Cle. km 2	Autostrada Adriatica km 10	-

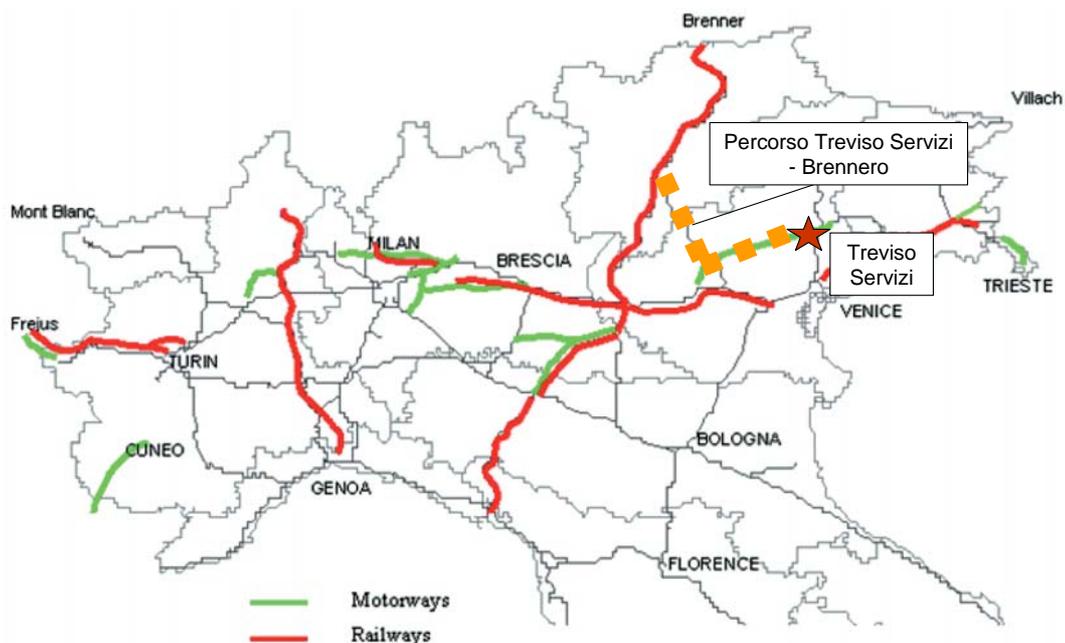


Figura 3. Collegamento Treviso Servizi – Brennero con la realizzazione della pedemontana e del prolungamento dell’A31.



Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari fondamentali dell'area Veneto centrale si evidenzia che Treviso risulta interessata solamente dalla linea Mestre-Treviso-Conegliano-Sacile-Udine (vedi Figura 4). La linea Vicenza-Castelfranco-Treviso, a doppio binario elettrificata di 60 km, ha buone caratteristiche di tracciato e grandi margini di potenzialità per permettere il collegamento con Verona e quindi con la linea internazionale verso il Brennero. La Treviso-Portogruaro, linea a semplice binario elettrificata di 60 km, potrebbe presentare in futuro problemi di potenzialità, se non sufficientemente potenziata.

Con la realizzazione della linea AV/AC Torino-Milano-Venezia-Trieste i treni viaggiatori più veloci saranno dirottati sulla nuova arteria permettendo un uso più razionale delle varie linee.



Figura 4. Rete ferroviaria regionale

DISPONIBILITA' DI AREE

L'attuale definizione dell'area della Treviso Servizi si presenta organizzata su una superficie di circa **668.000 m²**. Si tenga inoltre presente come l'attuale stato di fatto delle aree limitrofe a tale perimetrazione si presta ad un ulteriore ampliamento dell'area, sino ad arrivare a circa **850.000 m²**.

In riferimento a questo ulteriore dato, si fa presente che esso viene ottenuto andando ad inglobare nell'area quelle aree limitrofe che non presentano edificato e che vengono altresì destinate a Servizi dal Piano Regolatore Comunale del 2004 e ancora quelle aree che pur presentando edificazione, seppur con

valori molto bassi, possono essere considerate idonee all'ampliamento, soprattutto con riferimento alla loro ubicazione territoriale (aree di rimanenza, frange urbane...).

In tale maniera si ottiene una perimetrazione dell'area più regolare e più disegnata sull'assetto del territorio, dato dalle infrastrutture ma pure dagli ambiti urbani più o meno consolidati.

La superficie risulta, comunque, inferiore a quella degli interporti presi a confronto (Tabella 16).

Tabella 16. Dimensione degli Interporti del Nord Est

INFRASTRUTTURA	POSIZIONE		SUPERFICE
	località	provincia	totale (mq)
Interporto Quadrante Europa	Verona	VR	2.500.000
Interportodi Padova	Padova	PD	2.000.000
Porto e interporto di Venezia	Marghera	VE	1.037.000
Interporto di Rovigo	Rovigo	RO	1.600.000
Interporto Alpe Adria di Cervignano del Friuli	Udine	UD	980.000
Ce.P.I.M. di Parma	Parma	PM	1.120.000
Interporto Bologna	Bologna	BO	2.500.000

5 MODELLI DI SVILUPPO: DALL'INTERPORTO AL CENTRO LOGISTICO INTERMODALE

La politica di programmazione degli interporti inizia in Italia negli anni '80. Per interporto si intende un terminal intermodale a cui sono affiancati magazzini per funzioni di logistica, servizi tecnici e amministrativi associati al trasporto combinato, oltre a sedi per le imprese operanti con il trasporto combinato. L'interporto, originariamente inteso dalla politica trasportistica di vent'anni fa, era previsto come una struttura occupante un'area di dimensioni molto estese (100-150 ettari), sostanzialmente divisa in due parti in cui trovavano posto: nella prima parte il terminale delle FS di proprietà pubblica collegato alle strade di accesso, nella seconda parte i magazzini che erano di proprietà privata. La logica dell'impianto dell'interporto era quella di spostare le merci dalla strada alla ferrovia. I magazzini programmati nella zona adiacente al terminale ferroviario erano molti e occupanti dimensioni notevoli. La quantità consistente dei magazzini serviva, infatti, per riuscire a formare carichi di treni completi che ne giustificassero economicamente il raccordo.

Il tramonto di questo modello di sviluppo è dovuto a diverse difficoltà tra cui le più significative sono: difficoltà di mettere insieme con risultati positivi pubblico e privato; difficoltà di reperire aree sufficientemente grandi.

Il modello più appropriato al quale dovrebbe essere orientato Treviso Servizi è uno di taglia più limitata e a minor impatto territoriale che abbandona il modello funzionale onnicomprensivo tipico degli interporti, per forme più flessibili e più rispondenti alla realtà locale (centri merci, piattaforme logistiche, magazzini



raccordati, terminal ferroviari intermodali, centri di distribuzione, ..) che si inseriscano in modo integrato con i poli logistici principali del Veneto.

Questa funzione trova riscontro nel Piano Regionale dei Trasporti (2005) dove si dice che *“la riorganizzazione del traffico merci ferroviario e il potenziamento strutturale/organizzativo dei capisaldi del sistema, quali sono i porti di Venezia e di Chioggia e gli interporti di Verona e Padova, non sono sufficienti da soli ad assicurare un’adeguata ristrutturazione del trasporto merci nel Veneto: la strategia riorganizzativa deve essere diffusa su tutto il territorio attraverso strutture o centri merci, che devono essere visti non solo come supporto agli interporti o ai porti, ma come luoghi capaci di aggregare territorialmente la domanda e l’offerta, senza sovrapposizione di funzioni”*.

Vista la localizzazione dell’area prossima al bacino urbano di Treviso, questo modello permetterebbe, altresì, di assolvere a compiti tipici di una vera logistics city, predisponendo piattaforme dedicate esclusivamente al deconsolidamento ed al consolidamento di quei carichi che, trasportati dai mezzi pesanti, sono destinati alla distribuzione urbana con mezzi leggeri (a basse emissioni o elettrici).

6 CONCLUSIONI

L’intermodalità è senza dubbio la chiave di volta della politica comunitaria nel settore dei trasporti per assicurare una migliore competitività delle imprese inserite in un mercato globale e per razionalizzare i consumi energetici di questo settore.

I punti di forza che qualificano Treviso Servizi come un’area idonea ove poter svolgere questa forma di logistica delle merci sono:

- collegamento veloce ai nodi infrastrutturali (casello autostradale di Treviso Sud e il futuro casello con la Pedemontana di Spresiano);
- disponibilità di aree;
- adiacenza ad un aeroporto con forti margini di crescita;
- potenzialità per l’installazione di uno scalo merci o di un terminal ferroviario che possa permettere uno scambio intermodale delle merci gomma-ferro;
- presenza di una realtà imprenditoriale capace di sostenere economicamente il progetto;
- possibilità di attrarre l’incremento delle merci dei corridoi europei;
- possibilità di svolgere le funzioni di city logistics per la sua vicinanza al polo di Treviso città.

Treviso Servizi dovrebbe essere orientata verso un modello che si integri con i poli logistici principali del Veneto (interporto di Verona e Padova, porto di Venezia e di Mestre).

7 RIFERIMENTI

- Dalla Chiara B., D. Marigo e G. Benzo. 2002. Interporti e terminal intermodali. Hoepli.
- Rete logistica regionale. Regione Veneto, 2000.
- PROGETTO ALPENCORS. Regione veneto, 2005
- Piano Regionale dei Trasporti. Regione Veneto, 2004