



Studio sulla piattaforma logistica di Marzaglia

Trasporti Intermodali Emilia

Rapporto finale

Modena, 13.10.10

ISTIEE

Istituto per lo Studio dei Trasporti nell'Integrazione Economica Europea

Il progetto Marzaglia: inquadramento territoriale

..... Progetto sviluppo connessioni stradali



L'area di Marzaglia

Scalo merci e zona di espansione (piattaforma logistica)

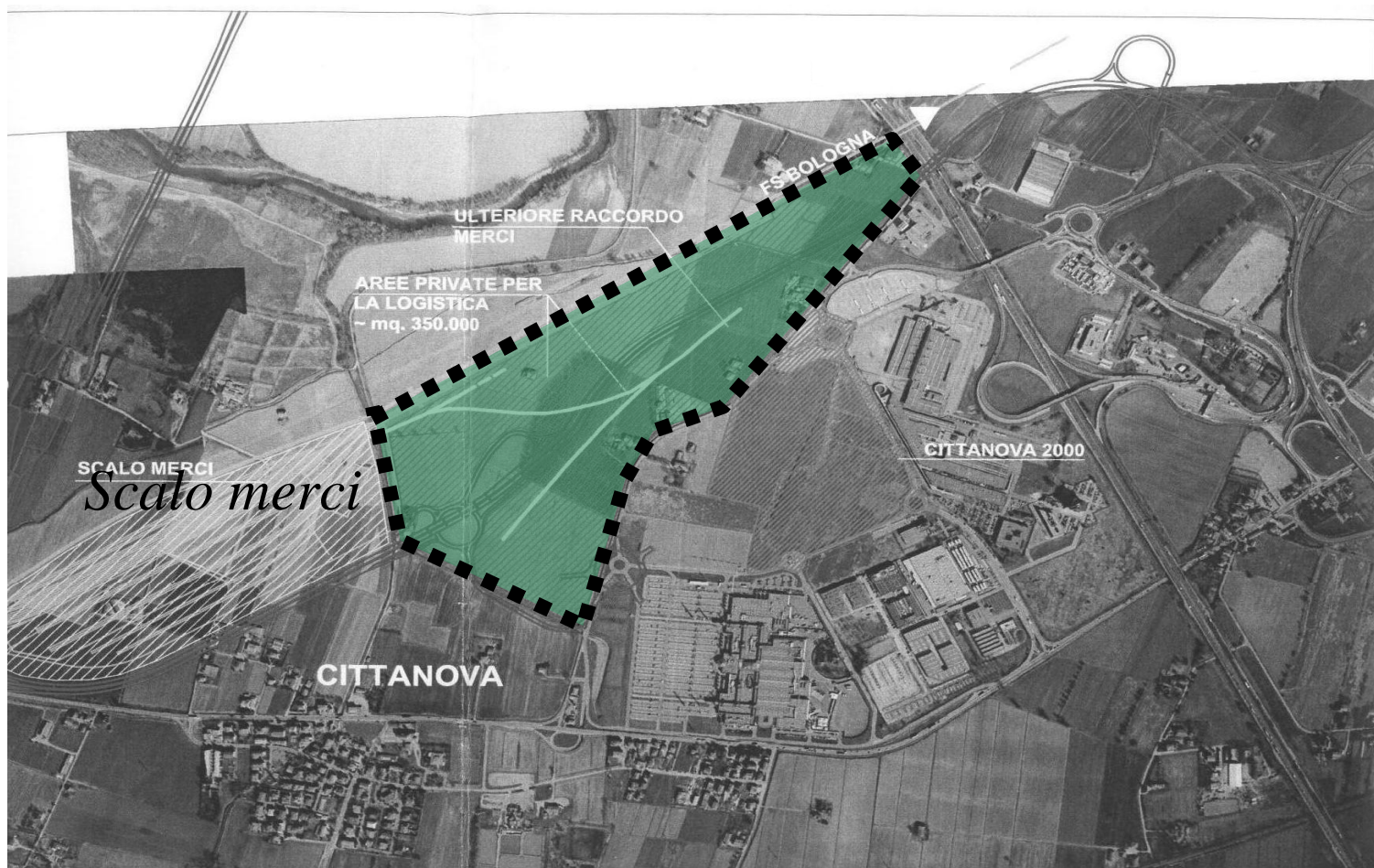


L'area di espansione (area "logistica")

superficie totale 50 ha

superficie utile (escluse zone occupate dal raccordo stradale):

circa 37 ha; area dotabile di raccordi ferroviari



Il progetto dello scalo (da documento RFI 16 aprile 2009)

La realizzazione dello scalo ferroviario è prevista in due fasi:

I fase: (?)

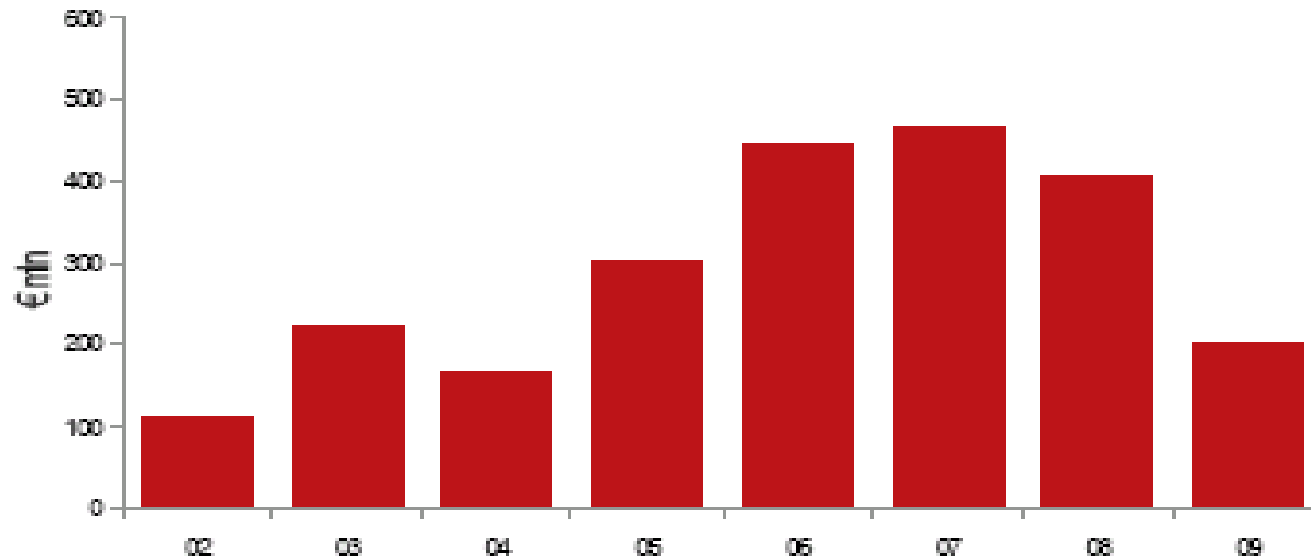
- 7 binari arrivo e partenza
- 7 binari di manovra
- 3 binari carico/scarico intermodale: = un modulo (solo 2 binari utilizzabili in contemporanea per carico e scarico)
- 4 binari carico/scarico diretto

II fase:

- 9 binari arrivo e partenza
- 7 binari di manovra
- 6 binari carico/scarico intermodale = due moduli (solo 2 binari per modulo utilizzabili in contemporanea per carico e scarico)
- 4 binari carico/scarico diretto
- binario indipendente verso “Zona industriale nord” + eventuale modulo stazione passeggeri

Il report JLL 2009: gli investimenti nuovi

Grafico 11: Evoluzione degli investimenti nel settore logistico in Italia



Fonte: Jones Lang LaSalle

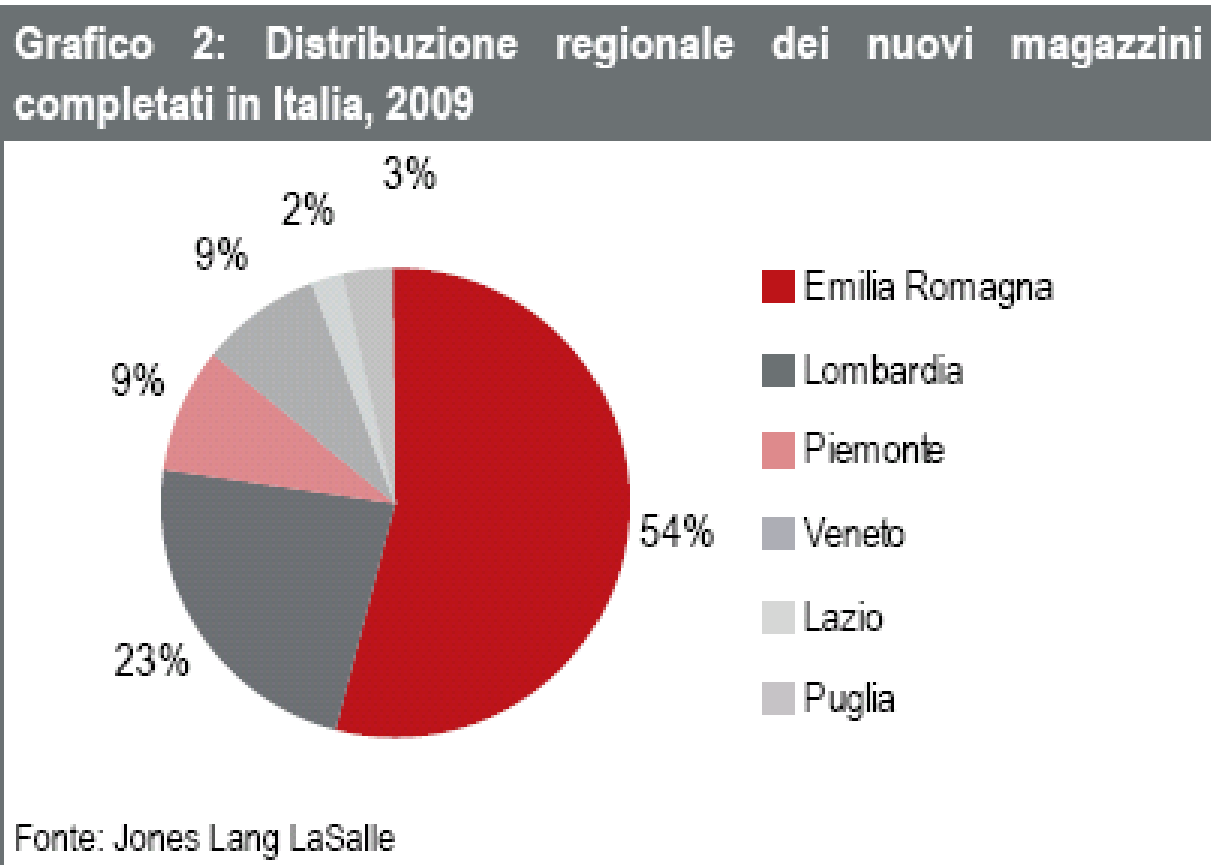
(fonte: Jones Lange Lassalle – On point - Febbraio 2010)

Il report JLL 2009: l'attenzione all'asse dell'A1

Nel febbraio 2010 la società immobiliare JLL ha edito il rapporto sul settore immobiliare logistico relativo all'anno 2009 e alle tendenze previste per il 2010. Nel seguito si citano fra virgolette i passi che si ritengono di interesse per la comprensione del contesto immobiliare nel quale si dovrebbe realizzare la piattaforma logistica di Marzaglia.

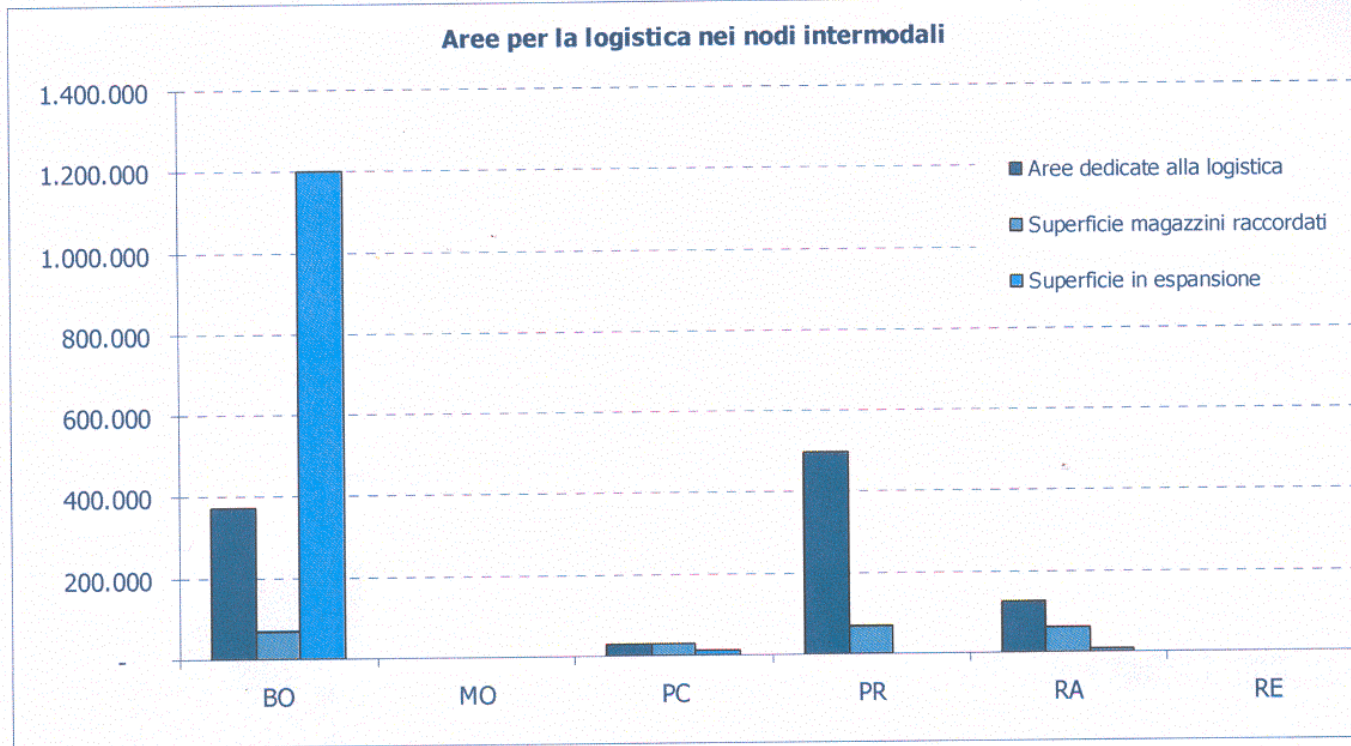
- *“L'Emilia Romagna, con il 54% delle nuove superfici realizzate si conferma la regione, con la maggiore concentrazione di nuovi sviluppi in Italia nel 2009, seguita dalla Lombardia con il 23%”.*
- *“Nel 2009 le prime location hanno rappresentato il 17% delle aree in cui sono stati completati nuovi progetti, in decisa diminuzione rispetto al 45% del 2008: **Reggio Emilia**, Lodi, **Parma**, Pavia e Piacenza sono state le province con il maggior numero di nuovi magazzini completati durante l'anno. In termini di superficie, queste province hanno concentrato il 65% delle nuove realizzazioni”.*
- *“In termini complessivi, sul totale delle nuove superfici realizzate, solo il 17,6% è speculativo mentre nei casi rimanenti si tratta di sviluppi pre let o built to suit o owner occupier”.*
- (fonte: Jones Lange Lassalle – On point - Febbraio 2010)

Il report JLL 2009: l'attenzione all'asse dell'"A1



(fonte: Jones Lange Lassalle – On point - Febbraio 2010)

Una debole attrattiva per la logistica?



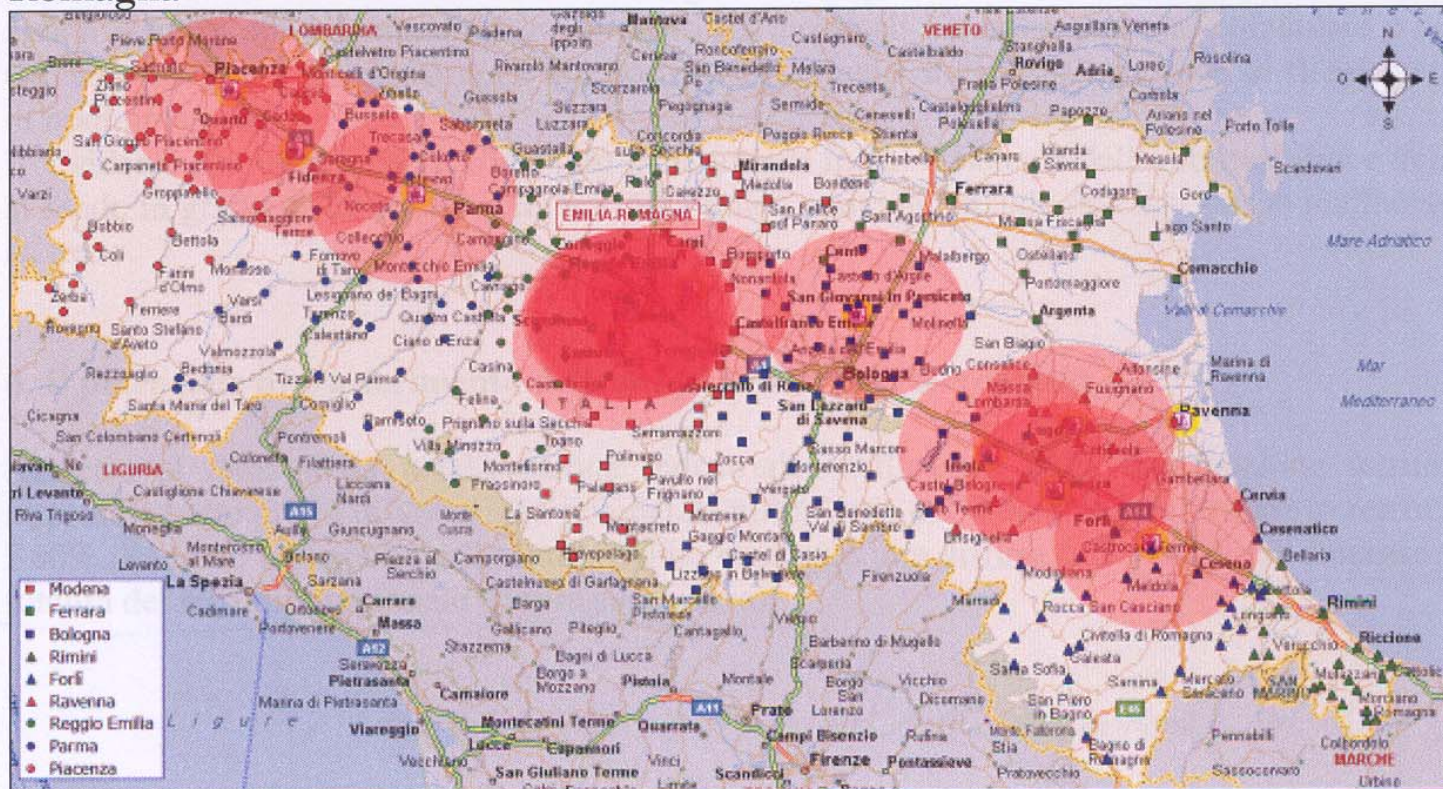
Aree per la logistica nei nodi intermodali dell'Emilia-Romagna (fonte: ITL 2008)



Per la sua caratteristica di polarità industriale, Modena, assieme a Reggio, ad esempio, è l'unica provincia dell'Emilia Romagna nella quale fino ad oggi non si è sviluppata logistica nei poli intermodali

Modena come centro della domanda industriale ferroviaria

Figura 3 – Bacini di domanda industriale di prossimità ai nodi intermodali dell'Emilia-Romagna ³



Fonte: elaborazioni ITL

I potenziali di domanda dello scalo: varie stime (riportate da RFI)

<i>Fonte stime</i>	Ton anno
Accordo procedurale 1997	3.800.000
FS (modello matematico)	<u>3.740.000</u>
Proiezioni "Trenitalia Cargo"	<u>4.800.000</u>
PRIT regionale	5.600.000

Il ruolo “ferroviario”: i potenziali trasferibili

- Si è già evidenziato il ruolo fondamentale di Modena come centro industriale generatore di domanda di trasporto, anche ferroviaria.
- Un recente studio della Regione Emilia Romagna (ITL 2009) stima la quantità in tonnellate annue di traffici potenzialmente trasferibili alla ferrovia (merci “adatte”) qualora cambiasse il disequilibrio competitivo a favore del trasporto stradale
- Nelle piattaforme del cluster “Emilia Centro”
 - oggi: Rubiera, Dinazzano, Modena Nord;
 - futuro: Marzaglia, Dinazzano

Cluster emilia centro

	Tutti i traffici	Trasferibile
Nazionale	28.000.000	3.800.000
Internazionale	11.000.000	5.500.000
Totale	39.000.000	9.300.000

Le maggiori merceologie del potenziale ferroviario cluster "Emilia centro"

- I dati dello studio regionale ITL 2009, indicano che nei traffici trasferibili prevalgono le quantità legate al distretto ceramico, con circa 6 milioni di ton, sui 9 totali trasferibili

	Export	Import	
Piastrelle	4.000.000		
Bevande	135.000		
Autoveicoli	81.000		
Ghiaia		1.300.000	
Prodotti cave.		480.000	
Chimici		195.000	
Tot.	4.216.000	1.975.000	6.191.000

L'offerta di capacità di scali ferroviari nell'area modenese: la concentrazione delle strutture

- Con la chiusura dello scalo di Modena e di quello di Rubiera, le polarità ferroviarie nell'area del modenese sono destinate a divenire solo quella di Dinazzano e di Marzaglia. Si tratta dunque di un **TRASFERIMENTO che potrebbe portare con sé anche gli operatori collegati verso l'area di Marzaglia.**
- Marzaglia, secondo lo studio ITL, ha una capacità stimata all'apertura (I fase) in 2,2 poi 4 milioni di ton, estendibile a 7/8 milioni di ton o al limite a 10 milioni di ton con miglioramenti su linee (AV/AC) e gestionali (nei treni e nell'orario di apertura)
- La capacità di Dinazzano (a intervento di rinnovamento finito) è stimata, sempre dallo studio ITL, in circa 6 milioni di ton
- Ai nostri fini si ritiene ragionevole immaginare, fra scalo ferroviario di Marzaglia e Dinazzano, la probabile predisposizione entro qualche anno di una capacità disponibile nell'area al massimo di 14 milioni di ton anno.

Una sintesi sul possibile utilizzo di Marzaglia (1)

In generale la polarità di Marzaglia offre delle opportunità innanzitutto a **tutti quei settori produttivi caratterizzati da merci “pesanti”** (costo di logistica elevato rispetto al valore della merce).

La polarità sarà dominata comunque dal **settore ceramico** (potenzialmente in tutte le forme, inbound e outbound), ma vi sono possibilità ampie per tutte le merci in import/export via mare in container nonché per altre merceologie industriali, a diversi gradi, anche in forma di trasporto convenzionale: es.

- **Filiera meccanico, siderurgico**
- **Filiera agro-alimentare**

Vanno considerate specificamente le opportunità insite in una eventuale nuova progettualità logistica condivisa del distretto della ceramica (prodotti finiti), con lo sviluppo di “piattaforme comuni” al di fuori delle singole aziende che potrebbero essere supportate a livello territoriale.

Marzaglia ha dunque la possibilità cioè di servire un territorio di *per sé* ricco di attività produttive vocate all'esportazione ma al contempo anche un distretto produttivo che può diventare sempre più ricettore (e redistributore) di flussi commerciali provenienti da territori anche lontani, lungo le direttrici Brennero/Adriatico/Tirreno), aumentando la funzione logistica dell'area.

Lo scalo di Marzaglia: un forte potenziale per il container marittimo ma non solo

- Lo studio ITL 2008 sulla logistica del distretto ceramico attribuisce un forte ruolo al trasporto intermodale marittimo (container) nell'area di Marzaglia.
- Viene invece rilevato che la prospettiva dell'intermodale terrestre (trasporto combinato strada-rotaia) è debole: nell'area prevarrà il "convenzionale" terrestre gomma-ferro o il container.
- Marzaglia, collocata in posizione favorevole in vicinanza della linea AV/AC si candida ad essere un terminale con una domanda prevalentemente collegata al container (inland terminal) ma con la possibile presenza (35%) di una domanda di traffico "convenzionale" che andrebbe comunque accettata e sviluppata ove richiesto dal mercato.
- Le relazioni fondamentali con l'ambito marittimo sono sviluppabili sia verso l'Adriatico (Ravenna) sia verso il Tirreno (La Spezia, Livorno, Piombino, ecc.)

Ripartizione prevista flussi a scalo Marzaglia

65% container marittimo

35% altri traffici (camion)

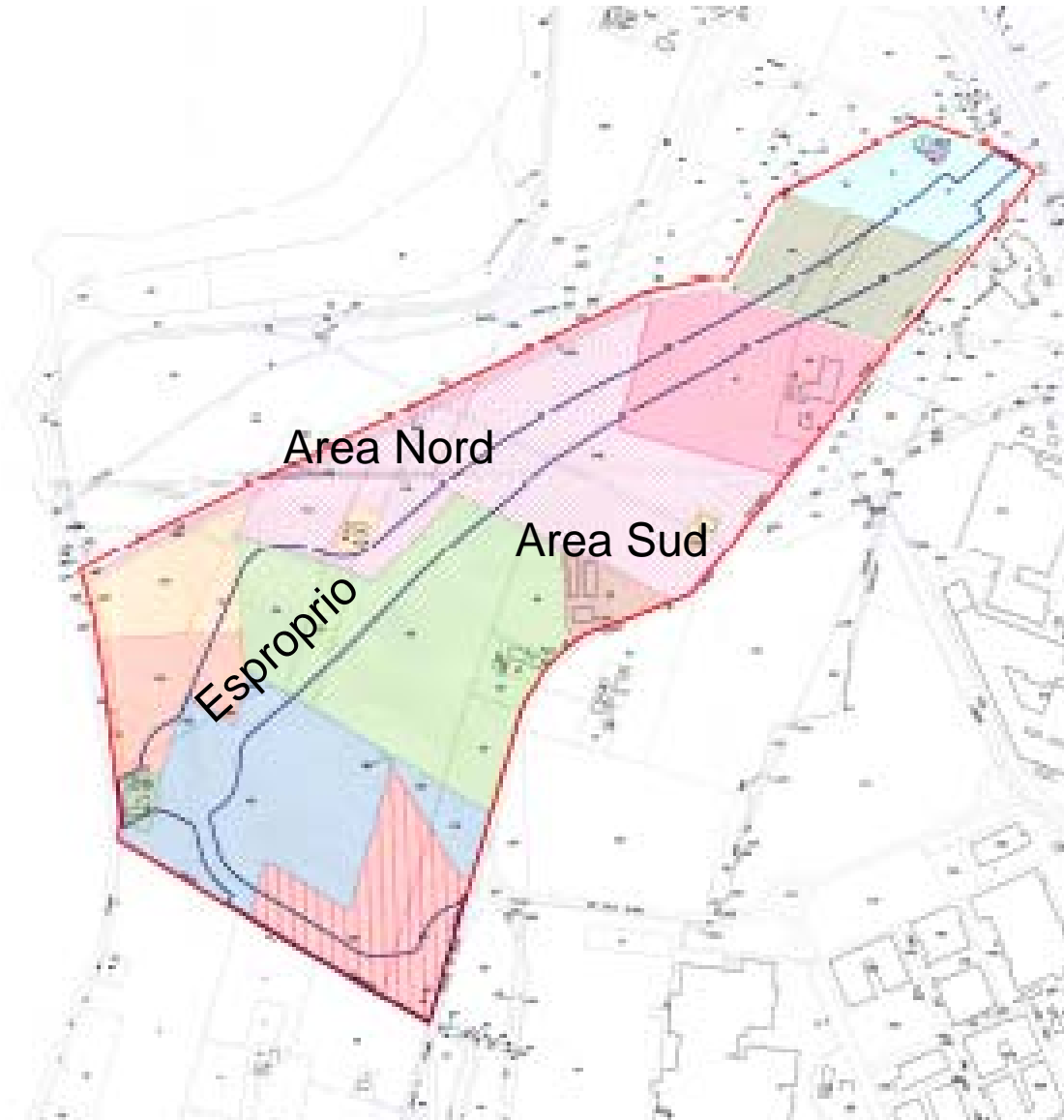
Il raccordo ferroviario Dinazzano-Marzaglia: una non priorità? (2)

- Il raccordo ferroviario non sembrerebbe avere ruoli specifici nel favorire una eventuale integrazioni gestionale fra piattaforme (che potrebbe essere realizzabile indipendentemente dalla presenza di un binario di collegamento).
- Non occorre neppure immaginare che il collegamento ferroviario fra i due scali possa facilitare la specializzazione di ciascuno scalo all'interno di un sistema unico: ciascuno scalo, anche nell'ipotesi di una gestione integrata, dovrà come già detto poter trovare i mercati ottimali con flessibilità e una eventuale specializzazione sarà decisa dal mercato di prossimità, dai servizi disponibili e dalla compatibilità fra mercato e politiche del gestore.
- Inoltre, il modello rigido degli scali "complementari" specializzati a priori (es. Marzaglia = output, Dinazzano = input; oppure: Marzaglia = traffico container ; Dinazzano = "convenzionale") non necessariamente sarebbe accettato dal mercato e immetterebbe ulteriore rigidità in un sistema che, di fronte alle difficoltà competitive strutturali della ferrovia, deve il più possibile essere flessibile (anche per fronteggiare rapidi cambi nel tempo)

La superficie per la piattaforma logistica

- L'area in esame è una superficie di forma triangolare, di circa **497.000 mq**, **di cui circa 124.000** già individuati come area di espropriazione per l'insistenza sul sito del progetto della bretella di collegamento fra Sassuolo e la tangenziale di Modena.
- Il tracciato previsto, taglia di fatto in due parti (parte "nord", lungo la ferrovia, e parte "sud") l'area, dividendola nelle due porzioni rispettivamente di 140.000 mq e 233.000 mq.
- **Da un punto di vista urbanistico l'area Nord è definita come area per attrezzature (terminal/logistica) mentre l'area Sud come area mista (con possibilità anche di insediamento di tipo produttivo)**
- L'area è attualmente divisa in 13 proprietà.
- Nel seguito si presenta un'analisi volta a dimostrare in termini semplificativi quali sono i potenziali di insediamento di strutture logistiche nell'area. Si noti che le configurazioni proposte non devono essere intese come lay-out effettivi, ma solo come soluzioni esplorative delle possibilità spaziali. In ogni caso, sono applicati criteri di progettazione (es. dimensioni, spazi di pertinenza, ecc.) aderenti alle esigenze tecniche e alle attuali esigenze degli operatori.

La superficie per la piattaforma logistica



Conclusioni sul rapporto fra viabilità stradale e polarità merci: una sostenibilità possibile ma di breve periodo

- Le infrastrutture esistenti possono assorbire con un certo margine di sicurezza solo uno scalo merci che non superi una movimentazione di 3,0 milioni di tonnellate/anno e senza un incremento di traffici di altro tipo nella stessa area.
- Nel caso di realizzazione delle previsioni del PUA Cittanova2000 e del polo logistico (piattaforma), con il conseguente carico indotto, diventa opportuna almeno l'entrata in funzione almeno di una bretellina di collegamento tra l'area dello scalo e la tangenziale ovest di Modena, anche per una movimentazione di merci dello scalo fino a 1,5 milioni di tonnellate/anno.
- La rapida realizzazione di tale raccordo è assolutamente indispensabile se la movimentazione sale a 3,0 milioni di tonnellate/anno.
- In uno scenario che preveda una movimentazione di merci ancora superiore, diventa fondamentale in ogni caso la piena funzionalità dell'intero collegamento A22 – Sassuolo.