

ALCUNE NOTE IN MERITO ALLE ANALISI CONOSCITIVE
DI CARATTERE SOCIO-ECONOMICO SUL
COMMERCIO A SUPPORTO DEL PIANO DI GOVERNO
DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI CARAVAGGIO (BG)

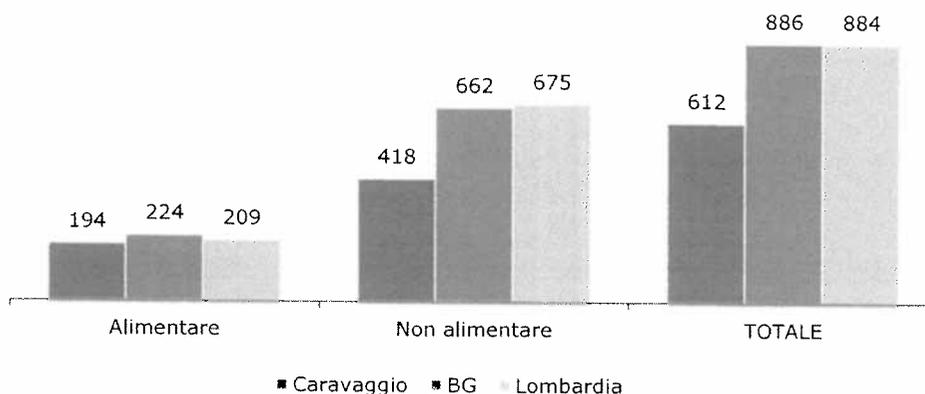


Milano, 27 luglio 2015

L'analisi conoscitiva di carattere socio-economico sul commercio a supporto del piano di governo del territorio del comune di Caravaggio aveva evidenziato alcuni elementi fondanti di seguito riproposti:

1. La rete distributiva del comune si caratterizza per la scarsa presenza di medie e grandi strutture di vendita sia alimentari sia non alimentari rispetto ai benchmark di riferimento (Provincia di Bergamo e Regione Lombardia), come ben evidenziato nella Figura 1 riportata di seguito.

Figura 1 – Dotazione di medie e grandi superfici alimentari e non alimentari (mq di medie e grandi strutture per 1.000 abitanti)



2. Ciò determina importanti fenomeni di evasione di consumi, costringendo la popolazione residente a Caravaggio a effettuare spedizioni di acquisto al di fuori del comune per poter soddisfare i propri fabbisogni in tema di acquisti. L'incidenza di tale fenomeno è particolarmente rilevante: si tratta, infatti, di circa 30 milioni di euro di consumi evasi su un valore complessivo degli acquisti di circa 100 milioni (con un'incidenza, quindi, del 30%), come indicato nella Tavola 1.

Tavola 1 – Comune di Caravaggio: evasione/attrazione dei consumi (milioni di euro)

	Comparto alimentare	Comparto non alimentare
Consumi popolazione residente	41	59
Fatturato rete al dettaglio	29	43
Consumi evasi (+)/attratti (-)	+12	+17

Eventuali incongruenze tra valori parziali e totali sono dovute ad arrotondamenti.

3. La situazione descritta trova sostanziale conferma se si considera, come previsto dalla normativa regionale in merito alle indagini conoscitive di carattere socio-economico sul commercio, il contesto territoriale sovracomunale, composto dai seguenti comuni: Bariano, Brignano, Gera d'Adda, Calvenzano, Capralba, Fornovo San Giovanni, Misano di Gera d'Adda, Morengo, Mozzanica, Pagazzano, Sergnano e Treviglio. La presenza di medie e grandi strutture nell'area

sovracomunale si colloca, infatti, su livelli addirittura inferiori a quelli del comune di Caravaggio, già al di sotto dei benchmark di riferimento, con un indice di dotazione commerciale (espresso in termini di mq di superficie di medie e grandi strutture per 1.000 abitanti) pari a 137 nel comparto alimentare e a 420 nel non alimentare. Ciò determina rilevanti fenomeni di evasione dei consumi, stimabili in circa 63 milioni di euro nel settore food e in circa 46 milioni di euro in quello non food, come evidenziato nella Tavola 2.

Tavola 2 – Contesto territoriale sovracomunale: evasione/attrazione dei consumi (milioni di euro)

	Comparto alimentare	Comparto non alimentare
Consumi popolazione residente	163,2	238,3
Fatturato rete al dettaglio	100,3	192,3
Consumi evasi (+)/attratti (-)	+62,9	+46,0

Eventuali incongruenze tra valori parziali e totali sono dovute ad arrotondamenti.

La popolazione residente nell'area sovracomunale è spinta, quindi, obbligatoriamente verso i poli esterni per soddisfare le proprie esigenze di consumo. Conferma questo fenomeno la forte presenza di polarità commerciali di grandi dimensioni che circondano l'area sovracomunale. Nel dettaglio le polarità più importanti sono dislocate nelle seguenti aree:

- Zona Est: sono presenti i centri commerciali "Il Borgo" a Romano di Lombardia (attualmente operativo con circa 9.000 mq di vendita, ma la superficie autorizzata è pari a quasi 22.000 mq) e "Antegnate Shopping Center" di Antegnate (circa 23.000 mq);
- Zona Nord: è presente il centro commerciale La Francesca di Verdello (8.662 mq);
- Zona Ovest: è presente il centro commerciale "La Corte Lombarda" di Bellinzago Lombardo (poco meno di 28.000 mq di vendita).

Alla luce della situazione descritta, le analisi conoscitive suggerivano alcuni interventi di rafforzamento quali-quantitativo del sistema distributivo locale finalizzati, in ultima istanza, a ridurre significativamente i fenomeni di evasione dei consumi, che, è opportuno ribadire, presentano una valenza negativa non solo sul piano strettamente economico (significano, infatti, mancato fatturato per la rete distributiva dell'area), ma anche su quello ambientale, poiché si accompagnano a spostamenti dei consumatori (tipicamente in auto) che, non soddisfatti dell'offerta proposta, si rivolgono a poli distributivi esterni al bacino. In particolare, i principali interventi proposti, a tutt'oggi validi, erano i seguenti:

- A. in primo luogo, prevedere lo sviluppo di medie e grandi strutture (sia in forma aggregata, sia stand alone) per 8.000-10.000 mq nel comparto alimentare e 24.000-26.000 mq in quello non alimentare nella complessiva area sovra comunale che fa perno geografico su Caravaggio al fine di superare i gap di offerta commerciale individuati;
- B. in secondo luogo, nello sviluppo quantitativo del sistema distributivo, privilegiare la concentrazione e non la polverizzazione dell'offerta commerciale. Le dinamiche di acquisto dei consumatori prediligono, infatti, le aggregazioni commerciali (pianificate o meno) perché permettono di ridurre i tempi (e i costi) di ricerca delle informazioni: ciò vale soprattutto per i prodotti non alimentari, rispetto ai quali sono maggiori i fabbisogni informativi dei consumatori. Naturalmente, una aggregazione commerciale può sorgere solo laddove le condizioni

urbanistiche (e, in particolare, viabilistiche) lo consentono, ovvero nelle aree a maggiore accessibilità;

- C. in terzo luogo, riconoscere il ruolo positivo delle polarità di medie dimensioni, intendendo con tale terminologia aggregazioni commerciali (pianificate e non) di 6.000-12.000 mq di superficie di vendita, composte di medie e grandi strutture food e non food (ed anche, in molti casi, di esercizi più piccoli), capaci di recuperare consumi evasi minimizzando gli effetti negativi nei confronti della rete distributiva di vicinato.

Tali considerazioni sono ulteriormente rafforzate dalle recenti novità in tema di infrastrutture della mobilità territoriale: il completamento della BreBeMi e della tangenziale ovest, con le opere complementari, aumentato, infatti, i livelli di mobilità della popolazione, incrementando contestualmente i rischi di evasione dei consumi in assenza di un potenziamento quali-quantitativo dell'offerta distributiva.