



CAMERA DI COMMERCIO  
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA  
DI TORINO

# Il futuro del Polo Logistico di Orbassano

## Attrattività, accessibilità e intermodalità

RAPPORTO FINALE

 **Centro Studi  
sui Sistemi  
di Trasporto**

**SINCERT**

AZIENDA CON SISTEMA QUALITA'  
CERTIFICATO SECONDO  
UNI EN ISO 9001-00  
REG. N. 2006-A



*Novembre 2006*

## Sommario

1	Presentazione del workshop .....	3
2	Gli atti del workshop.....	3
2.1	Apertura lavori.....	3
2.1.1	Alessandro Barberis, Presidente della Camera di Commercio di Torino.....	3
2.2	Gli interventi dei relatori .....	5
2.2.1	Mario Carrara - Le problematiche della logistica nell'area torinese: dall'orizzonte globale al quadro locale .....	5
2.2.2	Rocco Giordano - Il Piano Nazionale della Logistica.....	21
2.2.3	Domenico Inaudi - Le indicazioni emerse dalle indagini .....	34
2.3	Tavola rotonda .....	49
2.3.1	Gerardo Larotonda, Direttore di S.I.TO spa .....	49
2.3.2	Marco Manfredini, Direttore Produzione della Direzione Generale e Operativa Logistica di Trenitalia spa.....	53
2.3.3	Livio Ambrogio, Imprenditore Intermodale.....	56
2.3.4	Paolo Balistreri, Responsabile Trasporti e Infrastrutture Confindustria Piemonte ....	61
2.3.5	Enzo Pompilio, Segretario FAI - Federazione Autotrasporti Italiani.....	64
2.3.6	Costantino Spataro, Segretario Provinciale CNA-FITA Autotrasporti .....	66
2.3.7	Maria Grazia Sestero, Assessore alla Viabilità e ai Trasporti Comune di Torino.....	68
2.3.8	Franco Campia, Assessore ai Trasporti e Grandi Infrastrutture Provincia di Torino .	70
2.3.9	Daniele Borioli, Assessore ai Trasporti e alle Infrastrutture Regione Piemonte .....	74

## **1 PRESENTAZIONE DEL WORKSHOP**

La Regione Piemonte, la Provincia di Torino e i Comuni di Torino, Collegno, Grugliasco e Venaria Reale hanno siglato un Protocollo di intesa, con oggetto la realizzazione dell'asse integrato di corso Marche e del connesso studio di riassetto territoriale.

La Camera di commercio di Torino partecipa al Protocollo con uno studio sull'evoluzione del distretto logistico Torino-Sud. Nel dicembre 2005 si è svolto un primo workshop riservato agli imprenditori del torinese, durante il quale è stata affrontata la complessa tematica della piattaforma logistica del Nord-Ovest, nel contesto dello sviluppo delle infrastrutture di trasporto, ferroviarie e autostradali, che ricadono nel Corridoio V e nel Corridoio dei due mari. Dal workshop sono emerse indicazioni operative sui punti chiave da esplorare e approfondire in un secondo incontro, a carattere operativo, focalizzato sulle problematiche del rilancio della logistica torinese nel contesto europeo e internazionale.

In questo documento sono quindi riportati gli atti del secondo incontro che ha offerto agli imprenditori, con particolare riferimento a quelli che operano nella logistica, un inquadramento della tematica nell'ambito del Piano Nazionale della Logistica e delle Linee Guida del Piano della Logistica della Regione Piemonte e ha proposto, inoltre, elementi di riflessione e di dibattito scaturiti da un'ampia e puntuale indagine presso imprenditori, amministratori, accademici ed esperti del settore. Il workshop ha rappresentato un'importante occasione per esperti, operatori e politici per discutere del ruolo attuale e futuro del Polo Logistico di Orbassano.

## **2 GLI ATTI DEL WORKSHOP**

### **2.1 Apertura lavori**

#### ***2.1.1 Alessandro Barberis, Presidente della Camera di Commercio di Torino***

Buongiorno a tutti, diamo inizio ai lavori di questa nostra giornata, di questo nostro incontro sull'attrattività, accessibilità e intermodalità del futuro del Polo Logistico di Orbassano. Il mio vuole essere un breve saluto, solo un'introduzione a quelli che sono i lavori della giornata.

Voi ricordate che nel giugno del 2005 la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, i Comuni di Torino, di Collegno, di Grugliasco e di Venaria Reale, insieme con noi – insieme con la Camera di Commercio – hanno siglato un protocollo di intesa per la realizzazione dell'asse integrato di corso Marche, e del connesso studio di riassetto territoriale dell'area ovest di Torino.

E in particolare il nostro ente, l'ente camerale della Camera di Torino, ha deciso di partecipare a questo protocollo con uno studio sull'evoluzione del distretto logistico Torino Sud. Uno studio che, come sapete, abbiamo affidato al CSST SpA - Centro Studi sui Sistemi di Trasporto. Inoltre lo scorso dicembre è stato realizzato un workshop, durante il quale abbiamo affrontato la complessa tematica della piattaforma logistica del nord ovest. Ecco, da quell'incontro sono scaturiti tutta una serie di suggerimenti che si basano sulla difficile domanda: quale sarà il modello logistico del nostro futuro?

Allora credo che, grazie alla partecipazione di autorevoli esperti del settore, quella di oggi è un'occasione più unica che rara, per inquadrare meglio questa importante tematica, e inquadrarla in quello che è l'ambito del Piano Nazionale della Logistica e delle Linee Guida del Piano di logistica della nostra Regione Piemonte. Nella giornata verranno inoltre presentati altri spunti, altri elementi di riflessione e di dibattito emersi da un'ampia e puntuale indagine che è stata condotta dal Centro Studio sui Sistemi di Trasporto presso imprenditori, amministratori, accademici ed esperti del settore.

Questa che vi ho descritto sarà la prima parte della mattinata.

La seconda parte della mattinata, sarà invece dedicata ad una tavola rotonda sul tema: "Attrattività, accessibilità e intermodalità per il futuro del Polo Logistico di Orbassano". Ecco, questa tavola rotonda sviluppa un programma ampio di interventi; saranno coinvolti infatti gli operatori, i rappresentanti delle Associazioni di categoria, gli accademici e gli esperti del settore, e la tavola rotonda sarà conclusa dagli interventi degli assessori locali.

I lavori di oggi partono dalla constatazione della posizione strategica e del notevole grado di infrastrutture attuali del nord ovest italiano, nei settori ferroviario-logistico e delle funzioni che il nodo torinese deve svolgere al suo interno. Quindi, sapete meglio di me quanto questo tema sia importante: credo che la logistica debba crescere, debba svilupparsi ma soprattutto debba crescere in termini di qualità ed essere supportata, oltre che da infrastrutture, anche da altre attività quali sono la formazione degli imprenditori, il potenziamento del punto di incontro tra domanda e offerta dei servizi, e per ultimo l'aggregazione delle imprese.

Allora posso solo augurare buon lavoro a tutti. Passo la parola all'ing. Carrara per l'apertura del workshop. A te la parola, grazie.

## 2.2 Gli interventi dei relatori

### ***2.2.1 Mario Carrara - Le problematiche della logistica nell'area torinese: dall'orizzonte globale al quadro locale***

Il tema che mi è stato dato per avviare questo nostro incontro, è stato definito: "Le problematiche della logistica nell'area torinese: dall'orizzonte globale al quadro locale".

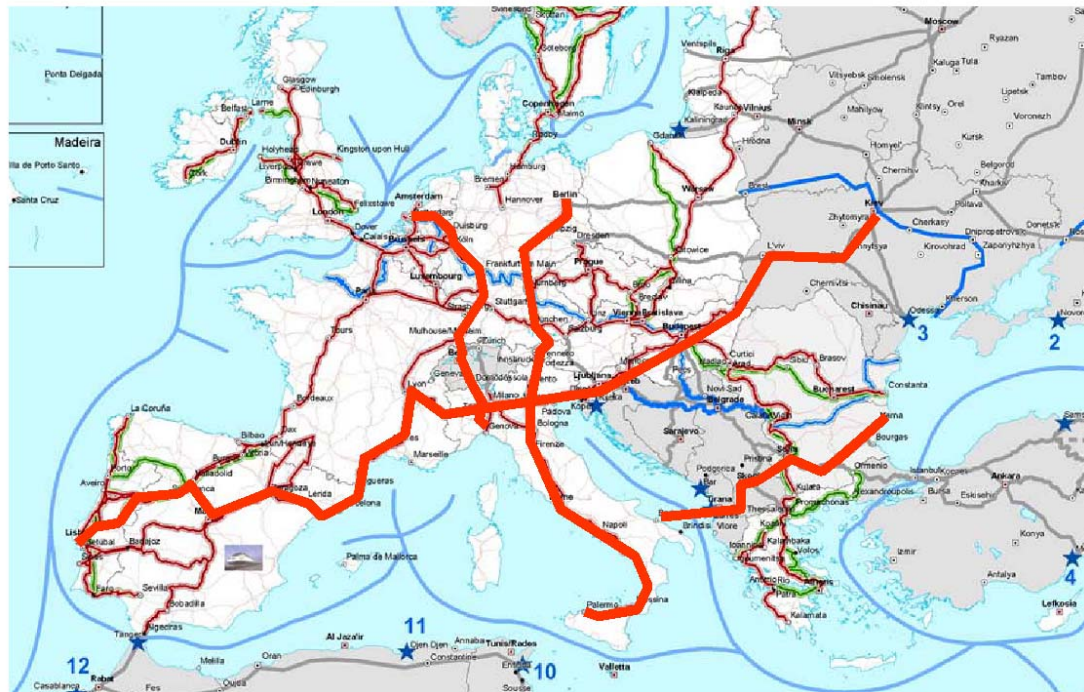


E' un tema assai vasto, non facile da trattare in pochi minuti anche perché dovrebbe essere anche un'introduzione alle tematiche che verranno trattate in seguito in modo più specifico, più concreto, e con maggiore riferimento alla nostra zona.

Utilizzerò alcune slide per mettere a fuoco successivamente vari livelli geografici e operativi.

Partiamo dal livello dei Corridoi europei; un livello che conosciamo, che possiamo considerare abbastanza ormai consolidato e istituzionalizzato.

CORRIDOI EUROPEI 1



Fonte: Report from the High Level Group chaired by Loyola de Palacio, November 2005, European Commission

2

Parliamo dei Corridoi europei che toccano l'Italia, non degli altri. Questi Corridoi sono dei Corridoi plurimodali, cioè su di essi le merci viaggiano su strada e su ferrovia. Vedete il Corridoio 5 che da Lisbona arriva a Kiev e attraversa l'Italia da ovest ad est, il corridoio dei due mari che da Genova arriva a Rotterdam, il corridoio Palermo – Berlino e infine il corridoio Varna – Bari.

Il Corridoio 5 è un Corridoio che ha un traffico molto rilevante; basta vedere il numero di camion giornalieri che passano attraverso i trafori, che passano attraverso Ventimiglia, che corrono per le nostre strade. È un Corridoio ormai assestato, con un volume di traffico rilevante. Un Corridoio che, per portare avanti la politica di trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, ha la necessità di realizzare, di completare una serie di infrastrutture che sono a tutti note. Ma ne parleremo ancora dopo.

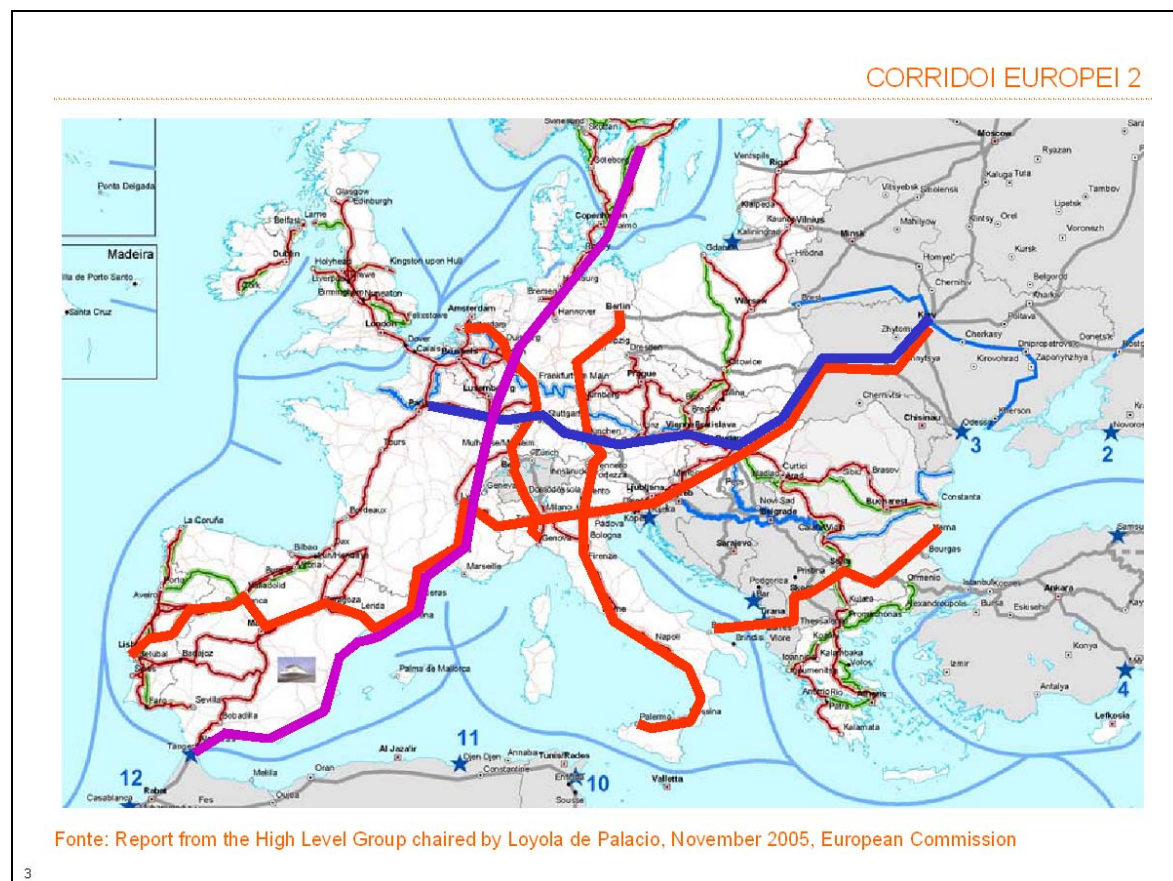
C'è il Corridoio da Genova a Rotterdam, che è molto importante: ha un interesse cruciale per il nord ovest e per il Piemonte in particolare, ed è un Corridoio che ha come punto fondamentale di origine e destinazione Genova.

L'altra cosa interessante è che lungo questo Corridoio – vedremo anche qualche cartina dopo – dal punto di vista delle prospettive di trasferimento da strada a ferrovia, è in atto la realizzazione di due importanti infrastrutture, che sono il

traforo di base del Loetschberg che entrerà in operatività in breve tempo, e quello del Gottardo che invece entrerà in funzione un pò più in là nel tempo ma non molto. I lavori che stanno procedendo consentiranno ai treni di viaggiare attraverso le montagne, su tracciati dalle caratteristiche totalmente di pianura, le sagome delle gallerie consentiranno il transito di qualsiasi treno. Questo Corridoio potrebbe quindi avere la possibilità di svilupparsi abbastanza a breve.

C'è poi il Corridoio Palermo-Berlino che, per quanto importante, interessa di meno la nostra area.

La cosa importante che dobbiamo tener presente qui oggi, è che questi Corridoi che ci appaiono ormai come il Vangelo, come definitivamente decisi dalla Comunità Europea, sono sottoposti ad una serie di "minacce". Una è per esempio la minaccia di un Corridoio intermodale, plurimodale ovest-est, disegnato in blu, che passa più a nord del Corridoio 5.



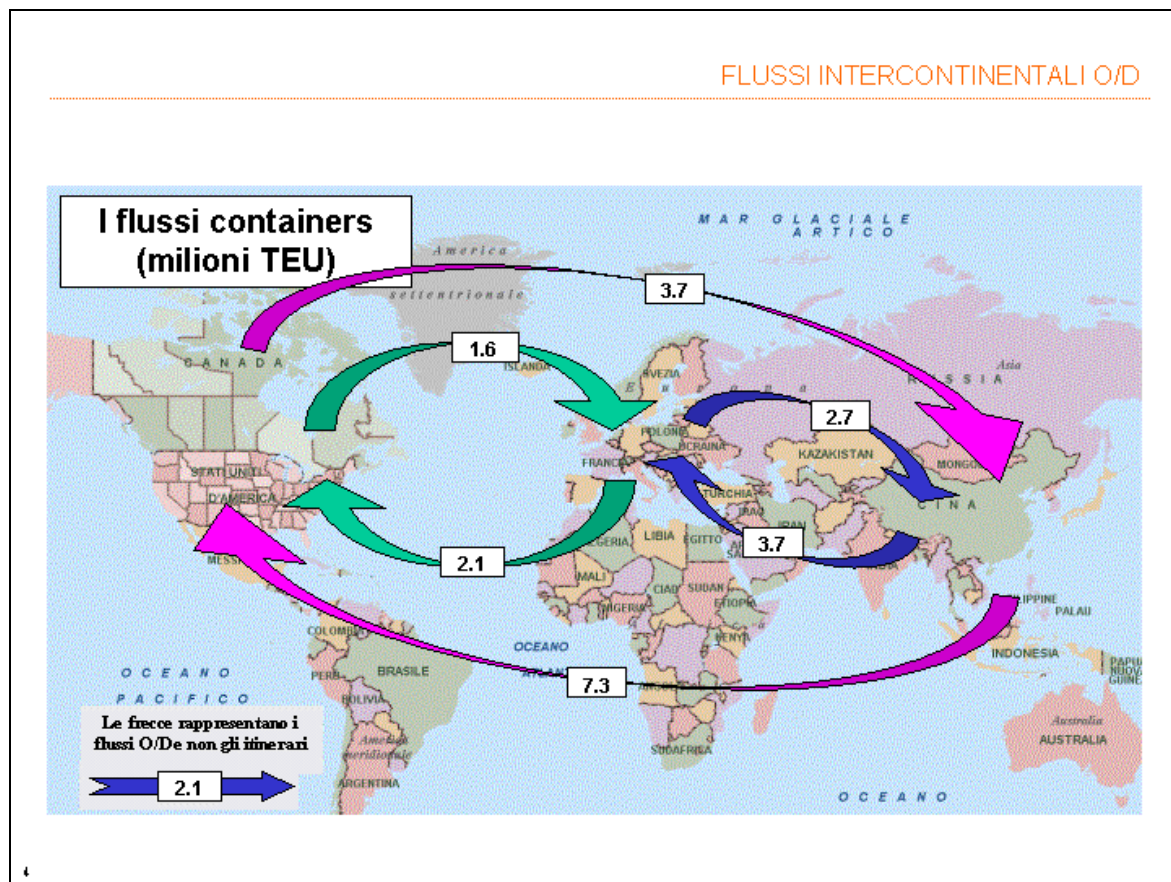
Un altro Corridoio, colorato in viola, sulla base di un'iniziativa promossa con una certa forza da parte di vari enti pubblici e privati di Spagna e Francia, parte dal sud della Spagna, dal porto di Algeiras, e passando da Duisburg, arriva quindi al centro dell'Europa, e addirittura prosegue anche più a nord. Questo Corridoio può servire sia le navi oceaniche che da Suez attraversano il Mar Mediterraneo



rapidamente e senza soste, sia le navi che circumnavigano l’Africa scaricano ad Algeiras e da Algeiras spediscono i container al centro dell’Europa.

È una minaccia. Certamente non è un sistema che comincerà a funzionare da domani, però è una problematica da tenere presente. Infatti se un Corridoio di questo genere avesse un suo sviluppo, è evidente che il Corridoio 5 ne costituirebbe una diramazione secondaria. Quindi va tenuto presente che oltre ai Corridoi istituzionali garantiti dall’Unione Europea, ci sono minacce che costituiscono percorsi alternativi.

Lo zoom si allontana e parliamo dei flussi dei container nel mondo: le frecce non rappresentano dei percorsi ma semplicemente dei flussi origine e destinazione.



Da questo schema, tratto dal *The Economist* di qualche anno fa, si evince quanto siano alte, rispetto alle importazioni, le esportazioni che dall’Estremo Oriente sono dirette verso il resto del mondo. In totale l’Estremo Oriente esporta circa 11 milioni di TEU mentre ne importa circa 6,4.

In particolare i flussi originati dall’Estremo Oriente e diretti in America sono quasi il doppio di quelli destinati: 7,3 milioni di TEU contro 3,7. Lo squilibrio si ripresenta, leggermente attenuato, fra l’export e l’import che interessa l’Estremo Oriente e

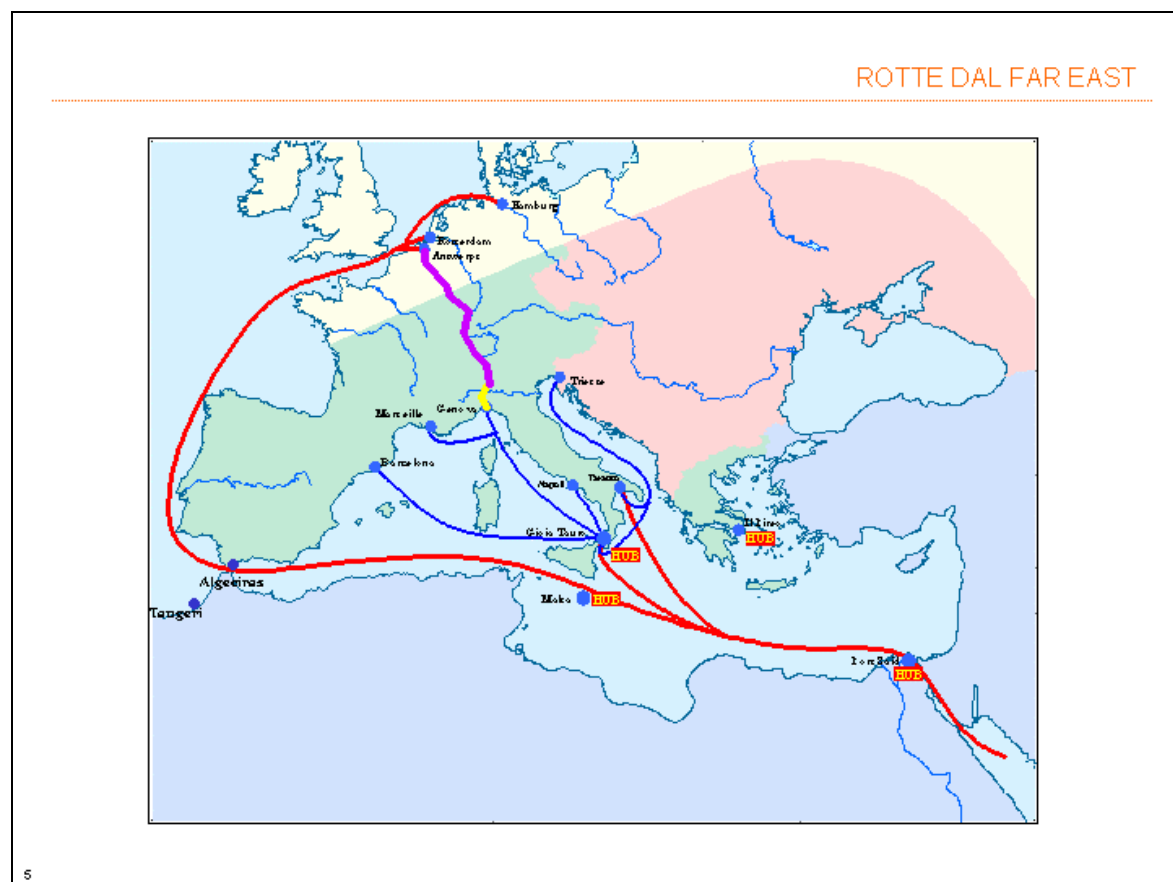


l'Europa: 3,7 milioni di TEU destinati in Europa contro 2,7 dall'Europa in Estremo Oriente.

Gli scambi fra Europa e America risultano essere più bassi dei precedenti presentando 2,1 milioni di TEU destinati in America contro 1,6 dall'America in Europa.

Lo squilibrio dei flussi è un problema molto importante, che pesa sulle decisioni che prendono le grandi compagnie marittime in termini di attracchi e rotte.

Nella slide che segue vengono schematizzate le rotte dei grandi flussi che provengono dall'est.



In questa cartina sono indicati alcuni hub e alcune rotte di transhipment. È solo un esempio che sottolinea il fatto che le compagnie marittime che oggi utilizzano come hub Gioia Tauro, domani potrebbero trovare maggiore convenienza nel porto di Algeiras e dopodomani decidere di ignorare questi due scali a favore del porto di Rotterdam. Sono decisioni che vengono prese regolarmente dalle compagnie marittime.

In questa cartina, Genova è indicata come porto di transhipment; questo è uno dei punti su cui bisogna cercare di ragionare per definire una strategia al fine di

modificare significativamente questa realtà e mettersi nelle condizioni di offrire alle compagnie marittime a Genova maggiore efficienza portuale.

Bisogna puntare a far divenire Genova un hub portuale; tanto più che le grandi navi container hanno dei pescaggi che non tutti i porti possono accogliere mentre Genova non presenta problemi.

Solo se Genova assumesse le caratteristiche di hub portuale il Corridoio nord-sud Rotterdam - Genova, potrebbe assumere un'importanza rilevante.

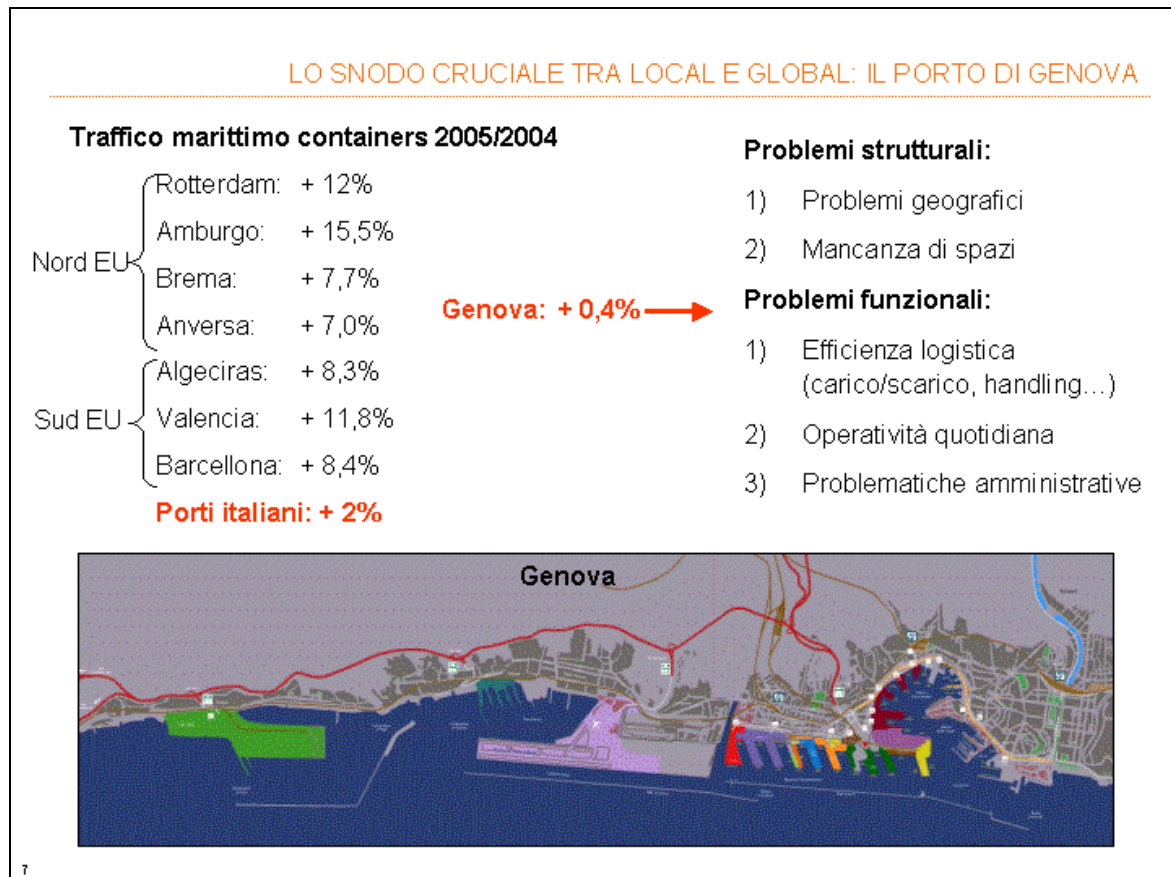
La slide seguente mostra una cartina che rappresenta l'accessibilità stradale tra Rotterdam e Genova, in termini di tempo.



I punti intercettati dalla linea rossa rappresentano dei luoghi da cui il tempo di guida per dirigersi verso nord a Rotterdam o verso sud a Genova risulta lo stesso. La linea rossa è una sorta di isocrona che unisce i punti presso i quali, da Rotterdam a Genova, ci si arriva nello stesso tempo; non in termini di chilometri ma in termini di tempo. Questo vuol solo significare che potenzialmente il porto di Genova avrebbe un'enorme possibilità di competere con il porto di Rotterdam per accogliere i container che hanno come destinazione finale i punti sulla linea rossa.

Questa la teoria. In realtà Genova, che è appunto lo snodo cruciale per noi del nord ovest tra global e local, negli ultimi anni non è cresciuta come gli altri porti, mentre aveva avuto un significativo sviluppo nell'ultimo decennio.

Vedete, nella seguente slide, che altri porti, sia del nord Europa che del sud Europa, sono cresciuti addirittura in certi casi a due cifre, e comunque con incrementi significativi tra il 2004 e il 2005. Genova è cresciuta molto meno.

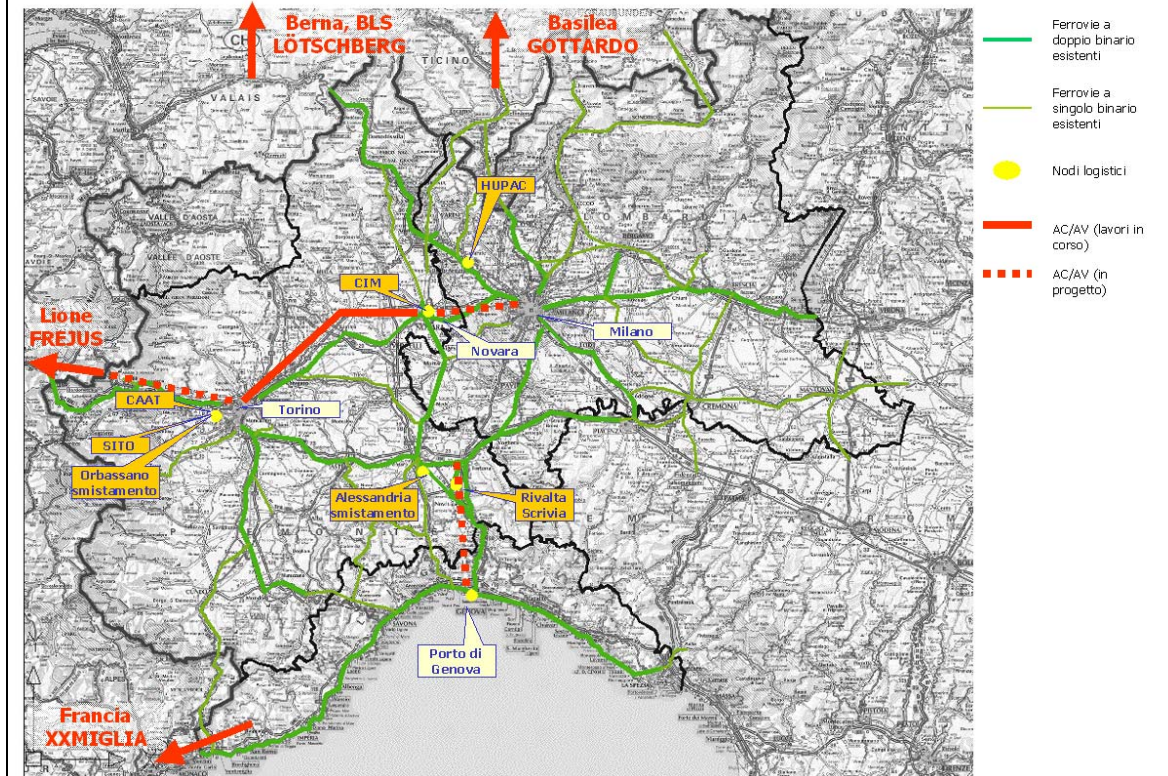


Il porto di Genova ha molti problemi, sicuramente meglio noti agli operatori. Si tratta di problemi sia di natura strutturale (la mancanza di spazio) che di tipo funzionale (efficienza logistica, efficienza nelle operazioni di carico e scarico, nell'operatività quotidiana). Queste problematiche, insieme ad una serie di inefficienze amministrative di vario genere, fanno sì che quella linea rossa, che ho descritto prima, in realtà trasli verso sud in termini di tempi di percorrenza e non di chilometri (che ovviamente sono costanti); questa situazione è uno dei principali problemi che ha la piattaforma logistica del nord ovest.

La cartina seguente rappresenta la piattaforma logistica del nord ovest, evidenziando la rete ferroviaria e i principali nodi logistici che conoscete e di cui parliamo oggi.



### LA PIATTAFORMA LOGISTICA DEL NORD-OVEST-RETE FERROVIARIA



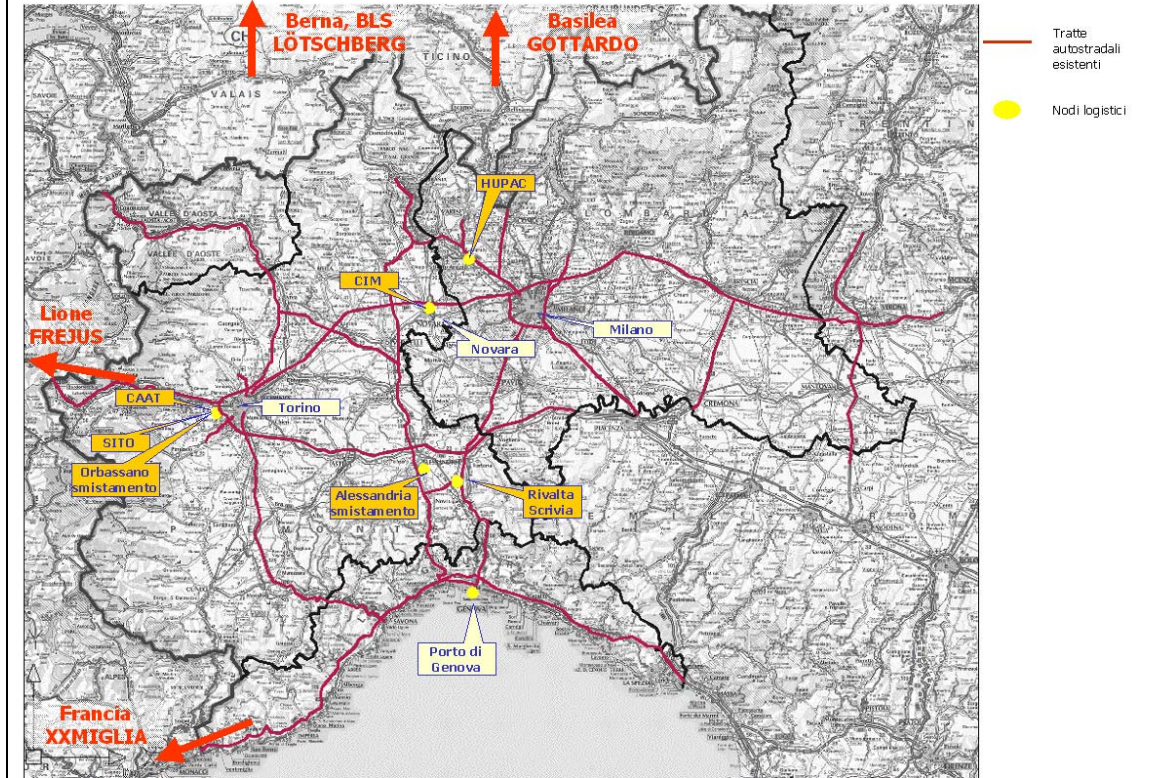
In questa cartina sono state anche indicate in rosso l'Alta Capacità e Alta Velocità Torino-Milano - è ancora in costruzione ma, diciamo, siamo a buon punto- mentre sono indicate anche in tratteggiato il Terzo Valico dei Giovi e naturalmente la Torino-Lione, che in questo momento vedono qualche battuta d'arresto. Per quanto riguarda la Torino-Lione l'inizio di una nuova stagione con caratteristiche decisionali nuove potrebbe portare ad una svolta positiva.

Certo, i tempi di realizzazione di queste grandi opere non sono brevi. Mentre invece le due grandi direttrici nord-sud del Loetschberg e del Gottardo saranno ultimate la prima per l'anno prossimo e la seconda fra due o tre anni. Loetschberg e Gottardo consentiranno ai treni di viaggiare in mezzo alle montagne su tracciati dalle caratteristiche di pianura. Questa è un punto fondamentale, perché se noi togliessimo da questa cartina le tratte di linea che non hanno caratteristiche di pianura, le ferrovie si fermerebbero a Torino o poco più in su.

Da questo punto di vista, ecco che nasce una situazione che presenta degli elementi in positivo di questi nuovi collegamenti attraverso la Svizzera, e qualche elemento un po' più complicato sugli altri versanti.

Di seguito vi è anche la cartina della rete autostradale.

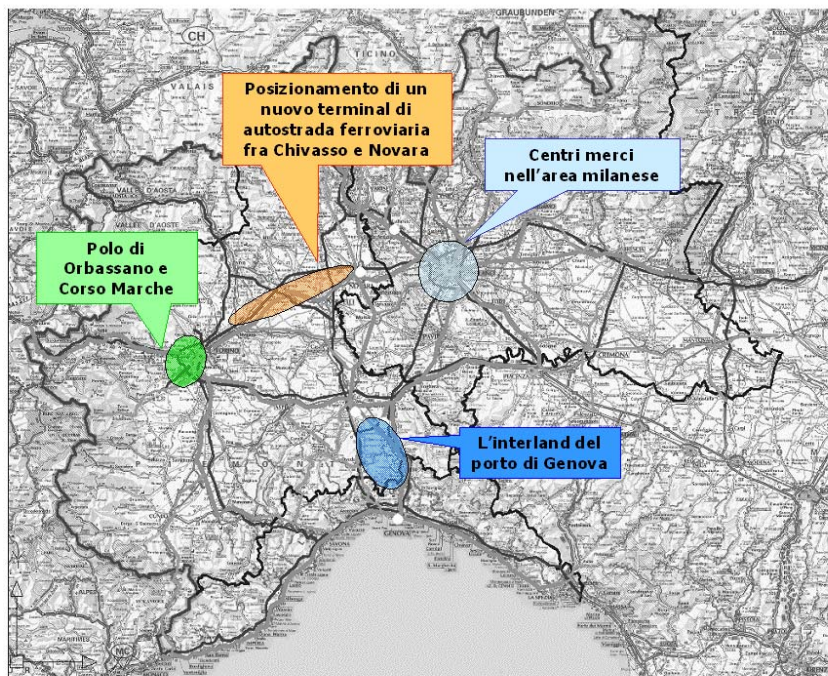
### LA PIATTAFORMA LOGISTICA DEL NORD-OVEST- RETE AUTOSTRADALE



Nella slide che segue sono mostrati i punti di attenzione che abbiamo individuato nella piattaforma logistica del Nord-Ovest; sono quelli che, in parte, ho già accennato.



## LA PIATTAFORMA LOGISTICA DEL NORD-OVEST: 4 PUNTI DI ATTENZIONE



10

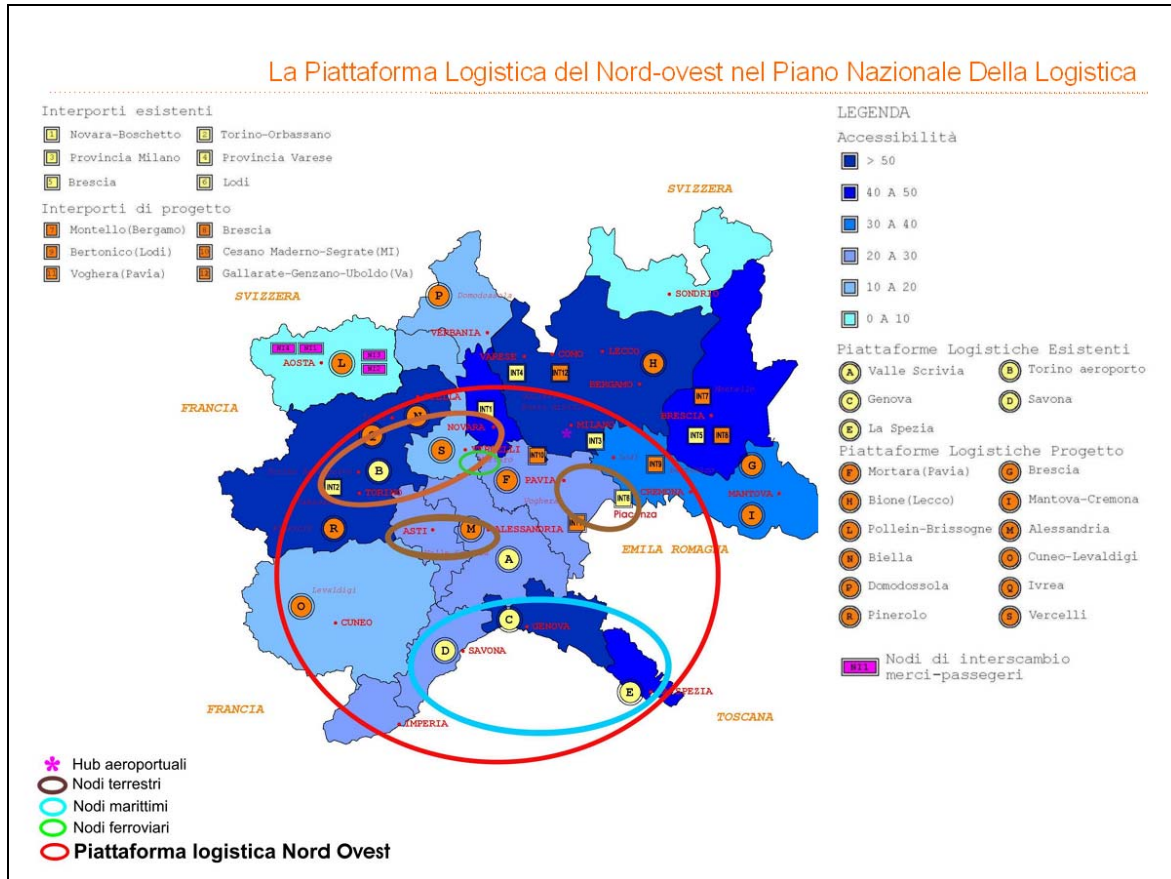
Il primo punto è il nodo cruciale del porto di Genova e del suo hinterland (area blu). Il secondo punto è il Polo di Orbassano (area verde) e la sua connessione con la gronda nord e/o con l'Alta Capacità, qualora questa venga realizzata, e quindi il problema del raccordo di Corso Marche. Per il nord ovest c'è poi il problema dei centri merci nell'area milanese (area celeste). L'area milanese ancora oggi non ha preso delle decisioni strategiche su questo tema. Viaggia ancora oggi con una galassia di centri merci abbastanza disarticolati, uno a est, uno a ovest e Novara è uno di questi. Non ha un grande centro merci: il che potrebbe anche essere una scelta ammissibile, però non pare appartenere per il momento ad una strategia definita. Questo è un problema che coinvolge il posizionamento di un nuovo terminal di autostrada ferroviaria lungo quell'asse, che deve essere collegato necessariamente con l'Alta Capacità, tra Chivasso e Novara (area arancione); sono questi, i principali punti di attenzione.

Questa carta, è molto simile a quella che ha prodotto il Piano Nazionale della Logistica.

Nella slide che segue potete infatti notare che, ovviamente in un'ottica leggermente diversa, anche il Piano Nazionale della Logistica grosso modo, mette

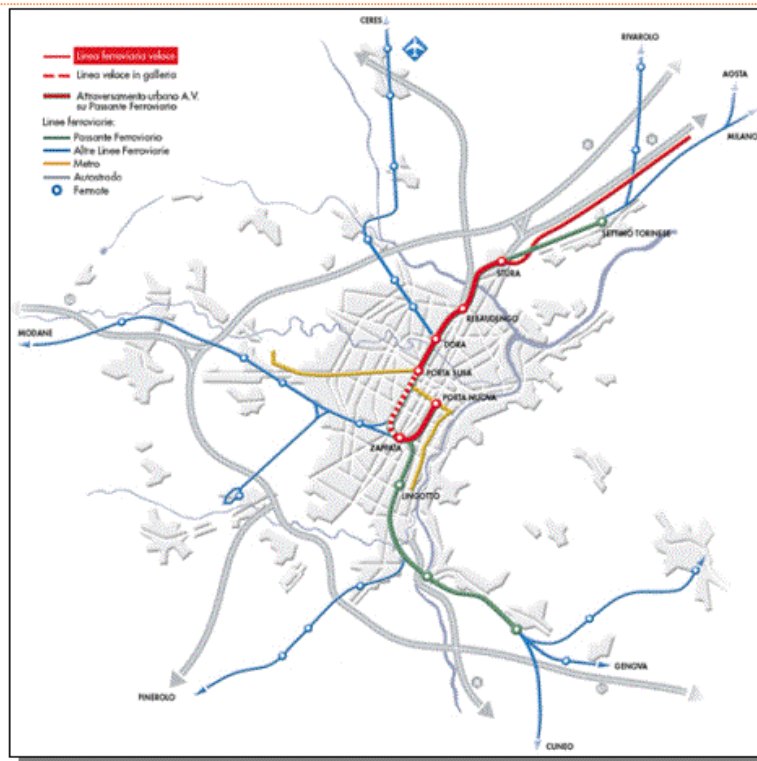


in luce il problema dei porti liguri e il problema dell'asse Chivasso-Novara. Esiste una corrispondenza di temi.



Zoomiamo un pochino verso la zona di Torino, per arrivare rapidamente al local: questa è, grosso modo, la situazione del nodo ferroviario di Torino, che risalta a colori sul grigio generale delle strade, della tangenziale, eccetera. Questa è la situazione attuale a cui viene aggiunto, ovviamente, l'arrivo dell'Alta Velocità, l'attraversamento urbano della stessa e la metropolitana.

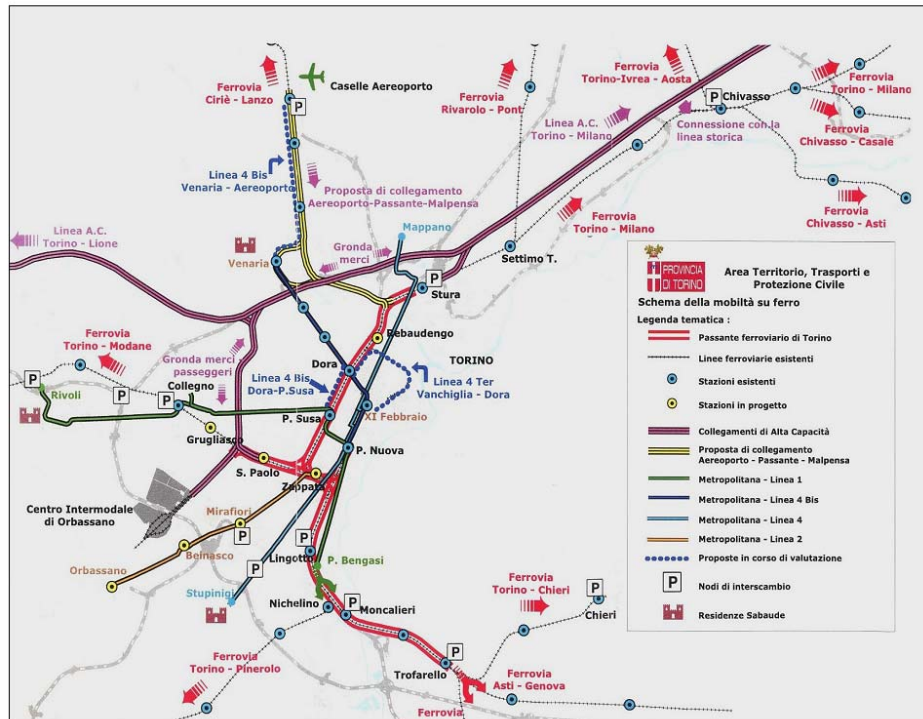
NODO DI TORINO – STATO ATTUALE



12

La slide seguente, tratta da un lavoro della Provincia, è invece un possibile scenario futuro. Di questo scenario futuro molto complesso volevo focalizzare l'attenzione sul tema della gronda; c'è la possibilità che nei prossimi anni si dia l'avvio ai lavori in particolare della gronda ferroviaria, come prima parte dell'Alta Velocità/Capacità della nuova tratta Torino-Lione, e a questo punto si presenta l'assoluta necessità del collegamento di Corso Marche, che è quello tratteggiato che va verso lo smistamento di Orbassano.

## IL NODO TRASPORTISTICO DI TORINO – UN POSSIBILE SCENARIO FUTURO

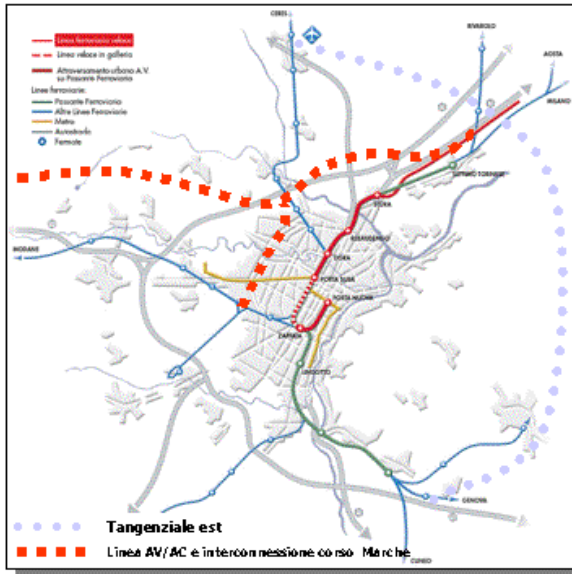


13

Questo collegamento è una proposta della Regione, che la Regione ha fatto e il CIPE ha accettato; non è tuttavia garantito. È tutto da discutere, da difendere, da proporre e da sostenere; ma è un tema anche cruciale altrimenti tutti i treni che potranno partire o arrivare ad Orbassano, destinati o provenienti da ovest, devono necessariamente viaggiare lungo la linea storica delle ferrovie. Ciò potrebbe significare che circolerebbero attraverso le cittadine della Val di Susa, lungo la linea storica, da 20 a 100 treni in più al giorno. In direzione Milano i treni sarebbero obbligati a passare all'interno del passante ferroviario. Il passante ferroviario è stato progettato e costruito per rappresentare un'alternativa di trasporto pubblico molto efficiente e molto significativa per i passeggeri nell'area metropolitana. Se si verificasse il transito di treni merci lungo il passante si assisterebbe ad una riduzione della capacità prevista per i passeggeri.

Ecco che il collegamento di Corso Marche assume una posizione ed un ruolo cruciale, almeno in questa visione che noi presentiamo.

## NODO FERROVIARIO DI TORINO e CORSO MARCHE



Il progetto per il potenziamento del nodo ha posto quattro obiettivi:

1. inserire Torino nella nuova rete europea,
2. aumentare la qualità e la quantità dei servizi ferroviari,
3. creare una rete regionale di trasporti incentrata sulla città,
4. avviare interventi per la ricucitura di zone separate dai binari.

(FONTE: TAV)



Il progetto preliminare della tratta nazionale della linea AV/AC Torino-Lione è stato approvato il 3 agosto 2005 tramite Delibera CIPE. E' stata accolta la proposta della Regione Piemonte relativamente alla bretella ferroviaria di Corso Marche che collegherà la linea AV/AC con il polo di Orbassano.

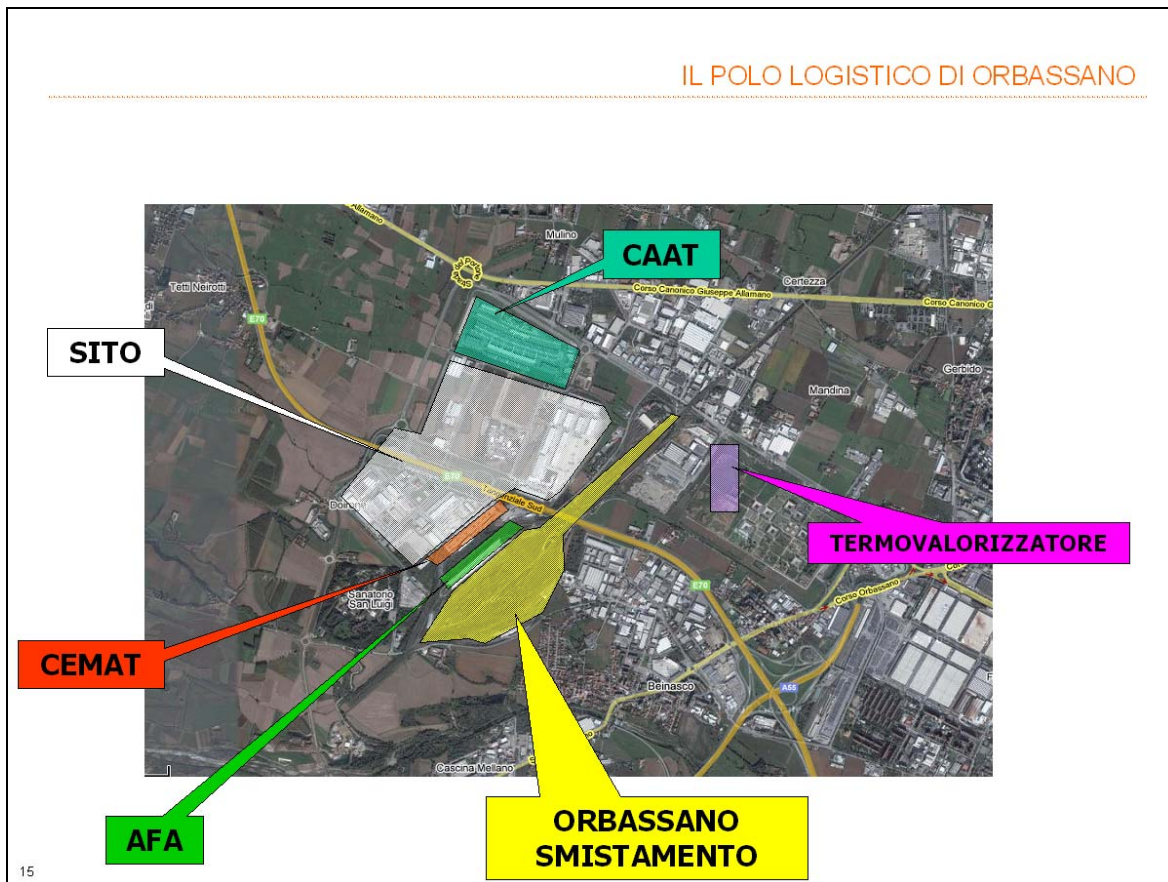
14

A questa si aggiunge la necessità – che verrà anche discussa successivamente – di una tangenziale est, stradale.

Infine, zoomiamo sempre di più, sul polo logistico di Orbassano.



## IL POLO LOGISTICO DI ORBASSANO



Il Polo è un luogo dove convivono diverse strutture che operano nel campo del trasporto delle merci. Dallo schema si possono individuare:

- l'interporto SITO;
- la struttura dedicata al trasporto intermodale della CEMAT;
- la struttura dell'AFA - Autostrada Ferroviaria Alpina;
- lo smistamento ferroviario di Orbassano
- il CAAT - Centro Agro-Alimentare di Torino.

Analizzando alcune di queste realtà emergono dati interessanti.

In particolare, per quanto riguarda l'interporto SITO, su un totale di 2.800.000 mq, sembrano esistere ancora aree libere su cui poter costruire. C'è quindi, un dato importante: qui abbiamo spazio per fare nuove iniziative. Mi sembra che questo sia un elemento da mettere in luce in questo momento.

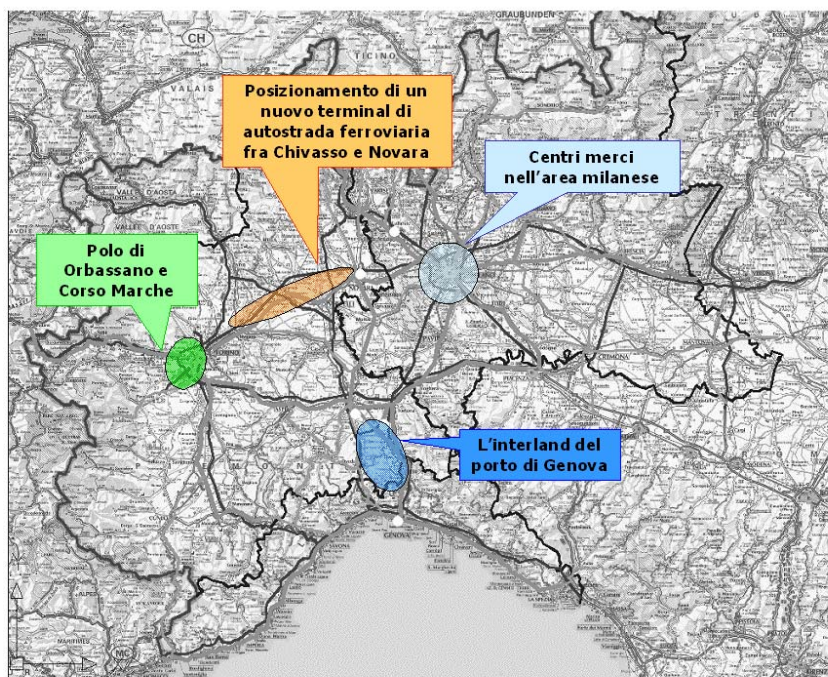
L'altro elemento che volevo mettere in luce, era che nello smistamento di Orbassano, che è uno smistamento di concezione di qualche decina di anni fa e che occupa 1.660.000 mq, i treni che sono attualmente smistati sono poche decine. Il che vuol dire diverse cose, ma vuol dire soprattutto che abbiamo una

struttura con capacità non certamente sfruttata, che è a nostra disposizione per poter intervenire in vari modi. O ristrutturandola, o accrescendone il traffico.

Per quanto riguarda l'AFA, si tratta di un'iniziativa che utilizza una tecnologia nuova di intermodalità, il Modalor, e vede uno sviluppo sperimentale con qualche successo in questa area. L'AFA effettua trasporto combinato accompagnato di camion-cisterna da Orbassano ad Aiton in Francia; possono essere caricati solo i camion che non superino i 3,7 metri di altezza a causa dei limiti dimensionali della sagoma della galleria ferroviaria del Frejus. Il carico dei mezzi avviene lateralmente grazie ad una tecnologia sicuramente avanzata. Sono 4 oggi le coppie di treni che ogni giorno in circa 3 ore percorrono 175 km attraverso il traforo del Frejus.

Come ultima slide ho ripresentato quella dei quattro punti di attenzione nell'area del nord ovest, perché mi sembra il punto da cui partire per andare più sul local, su Torino, come faranno quelli che mi seguiranno.

#### LA PIATTAFORMA LOGISTICA DEL NORD-OVEST: 4 PUNTI DI ATTENZIONE





### **2.2.2 Rocco Giordano - Il Piano Nazionale della Logistica**

## **Piano della Logistica: la macroarea del Nord-Ovest**

*Rocco Giordano, Coordinatore Tecnico Scientifico  
Consulta Generale dell'Autotrasporto e della Logistica*

*Torino, 27 settembre 2006*

Grazie dell'invito ai lavori di questa giornata di studio per definire le linee di intervento per la macro area logistica del Nord-Ovest. Vedo in sala molti amici con i quali, fin dagli anni '74 - '75 andavamo in giro per l'Italia e per l'Europa ad occuparci dei temi che trattiamo oggi, anche se con un taglio che allora privilegiava l'assetto dei trasporti *tout court*.

Sono passati tanti, troppi anni, prima che ci rendessimo conto di quanto fosse invece necessario approfondire il nesso trasporti/territorio, anche se negli ultimi tempi si sta un po' abusando di dibattiti e convegni sulla logistica. La mia convinzione è che a ogni convegno finiamo per dirci sempre le stesse cose, almeno sul piano delle concettualizzazioni; non riusciamo più a dare il valore aggiunto necessario per capire quali sono le scelte più opportune affinché il Paese venga messo in condizioni tali da poter recuperare in competitività. Proprio stamattina, il Corriere della Sera sottolineava che nella produttività mondiale siamo arretrati di altri quattro posti rispetto alle media internazionale.

Se questo è il quadro che abbiamo di fronte, il contributo di riflessione che questa mattina vorrei sottoporre alla vostra attenzione è su quanto è stato fatto negli

ultimi due anni, fino ad arrivare al Piano della Logistica, punto centrale di discussione per poter anche focalizzare il dibattito su alcuni elementi concreti.

Quella del nord ovest è una delle aree vitali del Paese, sia sul piano interno, nazionale che su quello internazionale, perché rappresenta la nostra principale interfaccia con l'Europa. Avere in quest'area un sistema di trasporto che funziona significa anche poter drenare le criticità che oggi riguardano l'economia generale.

Negli ultimi anni abbiamo avuto un dibattito sulla logistica molto articolato, sia sul piano delle posizioni di "pensiero" che su quello dell'attuazione; per poter dare un filo conduttore al ragionamento che faremo più avanti dobbiamo partire da due posizioni chiave: quella di Confindustria e quella di Bankitalia.

## LA LOGISTICA COME RISPOSTA ALLE ESIGENZE DEL PAESE

NEGLI ULTIMI ANNI OPERATORI DELLE IMPRESE, RAPPRESENTANTI DEL MONDO POLITICO, ASSOCIAZIONI E CONFEDERAZIONI HANNO UNANIMAMENTE FATTO RICHIAMI ALLA COMPETITIVITA' DEL PAESE

**CONFINDUSTRIA** chiede infrastrutture moderne dalla lunga distanza all'ultimo miglio, spostando il dibattito dalla questione meridionale alla "questione settentrionale": regioni con tassi di sviluppo industriale fra i più alti d'Europa che incontrano limiti spaventosi alla possibilità di crescita per un deficit di infrastrutture che è diventato insostenibile e per gli scarsi livelli di accessibilità territoriale

**BANKITALIA** ricorda che la produttività dipende in misura rilevante dalle economie esterne attivate dalle infrastrutture pubbliche e la ripresa ciclica necessita di consistenti risorse per gli investimenti in infrastrutture

2

Prima c'era il problema del Mezzogiorno, un Mezzogiorno che non era sviluppato; oggi c'è anche il problema del Setteentrione, dell'area nord del Paese che ha forti criticità in termini di condizioni di accessibilità: un'area con tassi di sviluppo tra i più alti a livello europeo che però presenta limiti spaventosi dal punto di vista sia della movimentazione delle persone che delle merci.

Rispetto ai punti di richiamo che ci vengono dalle massime istituzioni del Paese, che cosa è stato fatto?

Innanzitutto c'è stata l'approvazione della Legge delega per la riforma del settore dell'autotrasporto e per l'attuazione del Piano della Logistica: voi sapete che dal marzo del 2005 è in vigore la Legge 32, attraverso la quale è stato avviato un processo di liberalizzazione regolata dell'autotrasporto.

L'autotrasporto in questo Paese era fermo, disciplinato da una legge del 1974, il cui regolamento di attuazione fu approvato nel 1981: questa legge ha regolato il settore dell'autotrasporto per 30 anni; a mio avviso una legge sbagliata, una legge che ha contribuito ad accrescere, piuttosto che attenuare, le profonde criticità in questo settore, che rappresenta l'80% del totale delle merci che si movimentano a scala nazionale.

Una legge che probabilmente faceva riferimento a un contesto generale che non c'era, tanto è vero che il regolamento di applicazione fu approvato sette anni dopo. Voi immaginate una legge che viene approvata, e sette anni dopo c'è un regolamento di applicazione.

Con la nuova legge si disciplinano due istituti: uno è la Consulta Generale dell'Autotrasporto e della Logistica, che viene costituita, e l'altro è il Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori.

Successivamente, con il DPEF 2006-2009, sono state individuate le macroaree regionali per definire una rete portante di sistema, che hanno trovato la loro attuazione nel Piano della Logistica. E questo perché è ormai chiaro che la competitività del Sistema-va reimpostata a scala nazionale rispetto, alla quale possano, poi, essere agganciate quelle che sono anche le scelte di politica regionale.

Successivamente, con due provvedimenti importanti, si è data possibilità di sviluppo al combinato terrestre e al combinato marittimo; due provvedimenti che avevano copertura finanziaria, ma fermi al Ministero dell'Economia, perché mancavano i regolamenti per la definizione dei criteri ai fini della assegnazione degli incentivi.

Con l'accordo del 17 novembre dell'anno 2005, infine, è stata fissata una piattaforma d'intesa tra il settore dell'autotrasporto ed il Governo sulle misure atte a sostenere un processo di liberalizzazione regolata e creare quelle condizioni operative che consentissero alle aziende di stare sul mercato, reggere nel mercato, con incentivi che passassero dal conto economico al conto investimenti.

A questo punto, definito il contesto tecnico-normativo, si è potuto procedere all'attivazione delle politiche di filiera previste dal Piano della Logistica.

Per tornare al tema della logistica, appunto, il primo tema su cui riflettere è che la logistica ormai è diventato un concetto generalista; viceversa essa deve rispondere alla finalizzazione economica delle politiche poste in campo.

C'è la logistica di area, la logistica di distretto, la logistica di prodotto, la logistica di filiera; a questa terminologia sottostà tutta una serie di valutazioni di costi e anche di convenienze che l'operatore deve trovare. La logistica si fa se tutti gli attori della catena, trovano le convenienze.

Qui abbiamo individuato quattro filiere... anzi cinque, con quella della logistica urbana delle merci. Le quattro filiere che la legge delega disciplina sono: agro-alimentare, rifiuti industriali, merci pericolose e quella del farmaco, cui abbiamo aggiunto, ai fini dei progetti pilota, la filiera della logistica urbana delle merci.

I progetti stanno marciando attraverso soggetti attuatori di scala locale e regionale. Sono stati siglati accordi, infatti: con la Regione Veneto, per quanto riguarda le merci pericolose; con le Regioni Campania e Sicilia per l'agro-alimentare; con la Regione Marche per i rifiuti industriali, con il Comune di Latina per la logistica del farmaco e col Comune di Milano per la logistica urbana.

Sono progetti da cui noi speriamo di poter ricavare elementi utili da trasferire poi sul piano nazionale, avviati per verificare come alcune regole possono incentivare e meglio disciplinare la logistica di filiera, dove i diversi attori non sono più contrapposti, ma concorrono tutti alla stessa politica, mettendo in pratica il concetto di finalizzazione economica del trasporto. L'autotrasportatore che lavora in filiera non può essere più controparte: è quello con il quale si concordano attività che vanno disciplinate e in qualche modo regolate.

## Il Piano della Logistica: elementi cardine

NEL PIANO DELLA LOGISTICA IL “CONFINE” DIVENTA UNA VARIABILE DIPENDENTE DALL’EFFICIENZA DELLE RETI DI CONNESSIONE TRA SISTEMI TERRITORIALI/ECONOMICI, IN FUNZIONE DI:

- TEMPI E MODI ALLARGAMENTO UE
- ARCO TEMPORALE DI ATTUAZIONE INTERVENTI
- PROGETTUALITÀ DI INFRASTRUTTURAZIONE FISICA E SISTEMI OPERATIVI
- RISORSE FINANZIARIE

IL TEMPO E’ LA VARIABILE “CHIAVE” DELLE VALUTAZIONI TECNICO-ECONOMICHE.

5

Nei prossimi anni, non avremo più confini amministrativi tra Nazioni, o meglio avremo confini operativi, determinati dall’efficienza dei sistemi infrastrutturali e degli operatori che li utilizzano: unici elementi capaci di allungare la catena del valore soprattutto per i mercati.

Il problema vero è che quando noi abbiamo iniziato a parlare, negli anni passati, del sistema nazionale abbiamo posto con forza l’attenzione sulle criticità di attraversamento delle Alpi e abbiamo scoperto gradualmente che il tema non riguarda solo il Frejus o Monte Bianco, ma anche il Gottardo, il Brennero...e adesso si sta aprendo un altro fronte, con l’est Europa. E vedete che la grande rete TEN si allungherà sempre di più verso l’area euro-asiatica. Perché l’area euro-asiatica? Perché la sfida della globalizzazione dei mercati nei prossimi 10 anni si concentrerà nell’area euro-asiatica.

E quando Mario Carrara evidenzia che 7,3 milioni di TEU dalla Cina si trasferiscono prevalentemente verso le Americhe, va aggiunto che quei 7,3 milioni di containers rappresentano non solo il 70% delle esportazioni cinesi, che coprono l’80% dei consumi americani di beni da importazioni. Dato che la Cina non è certamente solo

Shanghai o Singapore, probabilmente quando noi avremo allungato tutta la rete transeuropea fino al confine cinese, dove i cinesi stanno costruendo 1.000 km di autostrade all'anno, ci dobbiamo aspettare che quello che oggi stiamo discutendo come il grande scenario incentrato sulle rotte delle vie del mare, del Far East, nei prossimi anni potrebbe essere completamente superato dai fatti: una gran parte di quelle merci che sono assegnate alle rotte transoceaniche, potrà prendere la rotta della rete transeuropea terrestre!

E' questo il ragionamento che dimostra come il confine determinerà i mercati e i nuovi confini, dati dalla rete infrastrutturale, dipenderanno dai tempi di attuazione delle politiche che noi mettiamo in campo, dipendenti dalle risorse finanziarie disponibili.

Accanto alle risorse finanziarie dobbiamo superare le difficoltà a poter far viaggiare i nostri progetti: abbiamo spesso progetti finanziati, ma che non vengono realizzati. Quello delle risorse finanziarie resta in ogni caso un tema importante: dobbiamo cercare di capire come coinvolgere soprattutto il mondo bancario e finanziario; perché è lì, che ci sono ancora risorse disponibili. Progetti ben definiti, progetti che diano la possibilità al banchiere di capire che hanno delle virtuosità; credo che anche il mondo bancario e finanziario possa essere più attento a questo tipo di attività. La testimonianza è di due grandi istituti bancari che all'interno hanno formato dei gruppi che stanno lavorando su questi temi. Uno è Banca Intesa e l'altro è Unicredito; non so l'istituto San Paolo cosa stia attivando.

E' una strada per superare le criticità di sistema!



## LE CRITICITA' DEL SISTEMA

Lo scenario di sviluppo del traffico merci internazionale nei prossimi anni impegnerà sempre più i valichi alpini sottoposti a vincoli di capacità ambientali.

I costi che l'autotrasporto italiano e l'economia del Paese devono sopportare nell'attraversamento dei valichi sono stati stimati pari a 500 milioni di Euro quelli di settore, e pari a 1000 milioni di Euro quelli per i settori produttivi, con una tendenza a crescere entro il 2010 del 23%.

Il Piano punta ad annullare il deficit strutturale dell'apparato logistico italiano che condiziona il sistema produttivo del Paese, alterandone le condizioni di mercato con una perdita di competitività sostenendo:

- una organica infrastrutturazione dei punti critici del sistema intermodale;
- una accelerazione dei processi di riorganizzazione dei nodi logistici migliorando accessibilità e connettività;
- la definizione di una posizione forte di Governo a livello comunitario sulla transitabilità delle Alpi.

6

Quale è il fatturato Italia, per quanto riguarda i trasporti e logistica?

Oggi è di 185 miliardi di Euro, dei quali 122 miliardi vengono lavorati dal conto proprio, a testimonianza che la logistica è ancora in mano a chi produce.

Il risultato è che dal 2003 il conto proprio per i trasporti è ancora al 49%, mentre la logistica è al 73%.

## QUANTO VALE OGGI IL MERCATO DEI TRASPORTI E LOGISTICA IN ITALIA

Settori	Miliardi di Euro 2003			Terziarizzazione (c/a)	Incidenza (c/Totale)
	Totale (a)	C/Proprio(b)	C/Terzi (c)		
<b>Totale Trasporto</b>	<b>99</b>	<b>49</b>	<b>50</b>	<b>50,90%</b>	<b>79,0%</b>
<b>Logistica senza trasporto</b>	<b>86</b>	<b>73</b>	<b>13</b>	<b>15,51%</b>	<b>21,0%</b>
<b>Logistica Totale</b>	<b>185</b>	<b>122</b>	<b>63</b>	<b>34,39%</b>	<b>100,0%</b>

7

Per cui abbiamo, nella media generale, che la terziarizzazione è solo del 34,39%, quando gli altri Paesi europei sono a più del 50%. Vediamo avanti questo differenziale quanto vale.

Le previsioni che si hanno in termini di politiche di outsourcing, ovvero della capacità di poter trasferire all'esterno alcune attività che non fanno più parte del core business dell'azienda, vedono l'Italia nei prossimi 5 anni solo a + 9%, significa cioè che passeremo dal 15% al 24%, contro il 48% dell'UK, il 38% della Francia, il 35% della Germania.

Quanto costa al Paese l'inefficienza fisico e organizzativa di questo sistema? Abbiamo messo un po' di elementi a confronto a livello europeo, ed è emerso che la produzione industriale dei quindici Paesi vale circa 4.700 miliardi di Euro, con i costi di trasporto e logistica che pesano per il 16,5%. In Italia, il peso di trasporti e logistica è del 20,5%.

Abbiamo quattro punti percentuali di differenza.

L'(IN)EFFICIENZA (FISICO-ORGANIZZATIVA) DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA, MISURATA DALLA RELAZIONE TRA I VALORI DELLA PRODUZIONE INDUSTRIALE E QUELLI RIFERITI AI COSTI DI TRASPORTO E LOGISTICA, PESA SULLA COMPETITIVITÀ DEI SISTEMI ECONOMICI

NELLA UE (A 15) LA PRODUZIONE INDUSTRIALE VALE 4.648 MLD € ED I COSTI DI TRASPORTO/LOGISTICA PESANO PER IL 16%.

IN ITALIA LA PRODUZIONE INDUSTRIALE VALE 904 MLD € ED I COSTI DI TRASPORTO/LOGISTICA AMMONTANO A 185 MLD € - PESANO PER IL 20,5%.

OBIETTIVO DEL PIANO E' ABBASSARE QUESTA INCIDENZA AI LIVELLI EUROPEI FACENDO RECUPERARE COMPETITIVITA' PER ~ 40 MLD DI EURO.

9

Rispetto a questo tema cosa dobbiamo fare? La diagnosi va bene ma ci vuole anche la terapia; e la terapia qual è?

È quella di iniziare a far crescere un po' il settore. Le norme le abbiamo un po' alleggerite; c'è un processo di liberalizzazione regolata avviato nel settore dell'autotrasporto che ha bisogno ancora di essere sostenuto con politiche per aggregazione e messa in rete delle piccole aziende.

Io dico sempre ai miei amici, sia della FITA che della Confartigianato, che rappresentano prevalentemente piccoli operatori, che occorre mettere in rete le aziende piccole: 1.000 piccoli operatori posti in rete rappresentano la più grande azienda italiana di settore!

Allora iniziamo a lavorare su due capisaldi, la messa in rete delle aziende ed il passaggio da conto proprio a conto terzi.

Poi ci resta un punto fondamentale: da dove iniziare per il superamento delle criticità che determinano un livello di maggiori costi del 30%?



Cerchiamo di fare tutti insieme un ragionamento al di là di quelli che sono un po' gli schematismi.

Il dibattito degli ultimi giorni è: dobbiamo sostenere il settore della logistica sul versante della domanda, attraverso un voucher - diciamo così - un contributo dato alle imprese di produzione che fanno la logistica, anziché darlo al mondo dell'autotrasporto?

A mio avviso questa scelta presenta un limite forte: quello di continuare a mantenere il processo logistico all'interno delle imprese di produzione, con un alto rischio di implosione del sistema. Perché, se è vero che il mondo della produzione ha un maggior costo del 10%, perché non ha alle spalle delle grandi imprese logistiche, e un altro 10% è dato dalla scarsa capacità di fluidificazione della nostra rete, c'è ancora un 10% dato da un'offerta che presenta un eccesso di conto proprio; per cui con la somma del 10 più 10 più 10, il Paese finisce per scontare quel 30% di maggiori costi di cui vi dicevo all'inizio e che sono i 40 miliardi di Euro del gap competitivo a livello europeo.

Queste sono le analisi poste a base del Piano della Logistica. Adesso, il tema è: da che lato vogliamo affrontare la questione? Sul versante dell'autotrasporto, sul versante delle imprese di produzione?

Ci sono tre punti chiave, per una nuova lettura della politica della logistica e del trasporto, che portano all'utilizzo di nuovi parametri di valorizzazione dei servizi.

1. Il passaggio dalla distanza al tempo; perché oggi non è più la distanza il fattore competitivo, ma è il tempo dello spostamento.

## IL RUOLO DELLA LOGISTICA PUBBLICA

LA SFIDA DELLA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA-PAESE VA REIMPOSTATA IN UNA DIMENSIONE *GLO-CALE*

IL PIANO DELLA LOGISTICA RISCOPRE IL FINALISMO ECONOMICO DEI TRASPORTI, SPOSTANDO L'OTTICA DELLE VALUTAZIONI:

- DALLA DISTANZA AL TEMPO DEGLI SPOSTAMENTI COME ELEMENTO PRESTAZIONALE DEL SISTEMA
- DAL PREZZO DELLA PRESTAZIONE DI TRASPORTO AL SUO CONTENUTO DI SERVIZIO
- SULLE CONNESSIONI DI RETE PER CREARE UN CIRCUITO VIRTUOSO TRA ACCESSIBILITÀ E COMPETITIVITÀ

11

2. Il prezzo della prestazione, che è legato al contenuto del servizio: qualità del servizio ed affidabilità.

3. Le connessioni di rete e l'accessibilità, per migliorare l'effetto diffuso delle reti di trasporto.

Questo significa che i grandi corridoi vanno integrati con le reti locali per ottimizzare i processi dell'ultimo miglio: se è vero che oggi il 60% delle merci e dei viaggiatori che vanno sulla rete autostradale sono per la maggior parte quelli che si spostano in un raggio di 100 km, ciò significa che probabilmente abbiamo una rete congestionata di nodi.

Allora non è solo un problema di accessibilità, ma soprattutto di connettività.

DEFINITO IL QUADRO DELLE NUOVE **REGOLE** CHE ACCOMPAGNANO IL SETTORE

- Legge 32/2005 per la liberalizzazione e regolata dell'autotrasporto
- Legge 80/2005 art. 5 bis: incentivazione della logistica
- Regolamenti per l'erogazione degli incentivi a
  - combinato terrestre in applicazione art. 38 L. 166/2002
  - combinato marittimo in applicazione della L. 265/2002

ISTITUITO IL **FONDO UNICO** PER INCENTIVARE LA TRASFORMAZIONE DELLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO

AVVIATI I **PROGETTI PILOTA DI FILIERA** PER LA LOGISTICA DEL FARMACO, AGRO-ALIMENTARE, MERCI PERICOLOSE, RIFIUTI INDUSTRIALI, DISTRIBUZIONE URBANA

REALIZZATO IL PRIMO PROGRAMMA DI **FORMAZIONE MANAGERIALE** PER GLI OPERATORI DEL SETTORE

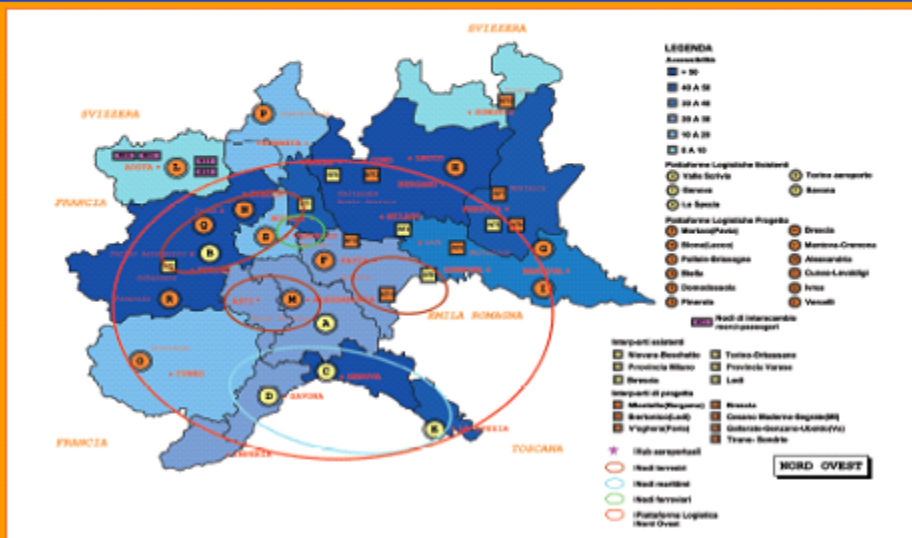
INSEDIATO UN GDL PER IMPLEMENTAZIONE E STANDARDIZZAZIONE DI **SISTEMI INFORMATICO-TELEMATICI** PER LA LOGISTICA

14

Andiamo alle piattaforme logistiche ed al Piano della Logistica.

## LA PIATTAFORMA LOGISTICA DEL NORD-OVEST E' DATA DA:

Sistema portuale ligure: Genova, La Spezia, Savona, retroportualità Rivalta Scrivia-Alessandria, strutture intermodali Novara-Orbassano, strettamente integrate, tramite Hub Area Milanese, con nodo ferroviario di Mortara e piattaforme logistiche di Piacenza-Pavia e hub aeroportuale Malpensa



15

Qui abbiamo fatto uno sforzo non da poco; le scelte che vi presento sono quelle che sono state sottoscritte a Palazzo Chigi da Confindustria, Confcommercio, Confagricoltura, Confartigianato, ovvero 17 Enti sottoscrittori.

Nella impostazione abbiamo concordato che il Paese non può più ragionare né per Regioni, né per Province, ma per macro aree: le abbiamo definite su tutto il territorio nazionale, anche se adesso mi fermo soltanto a quella del nord ovest. Qui abbiamo il sistema portuale ligure, Genova-La Spezia-Savona; l'area retroportuale di Rivalta Scrivia e Alessandria; le strutture intermodali di Novara e Orbassano; l'hub dell'area milanese, o per quanto riguarda il tema aeroportuale e il nodo ferroviario di Mortara. Questo insieme rappresenta la rete portante del Nord-Ovest.

La lettura del sistema ligure piemontese, è abbastanza chiara: sappiamo che la portualità di Genova, ha bisogno di retro-portualità; sappiamo che Orbassano ha bisogno di essere definita nelle sue funzioni operative. Il nodo di Novara è quello che deve rappresentare il punto di snodo rispetto ai grandi assi, per quanto riguarda soprattutto il trasporto combinato. E Mortara? Nelle scelte di RFI Mortara-Novara è l'asse portante del futuro per l'area del Nord-Ovest. Allora, fermo restando quelle che sono oggi le indicazioni date dal Piano della Logistica,

certamente a scala regionale o interregionale, occorrono delle scelte articolate che scaturiscono anche dal dibattito di questa mattina.

### **2.2.3 Domenico Inaudi - Le indicazioni emerse dalle indagini**

Grazie, buongiorno. Devo dire che, nelle relazioni di coloro che mi hanno preceduto, ritrovo una convergenza considerevole con le risultanze delle indagini che abbiamo effettuato, secondo un approccio bottom-up, intervistando direttamente sul campo gli operatori del trasporto e della logistica e i principali stakeholders coinvolti.



CAMERA DI COMMERCIO  
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA  
DI TORINO

## LE INDICAZIONI EMERSE DALLE INDAGINI

Domenico INAUDI

Torino 27 SETTEMBRE 2006

1



Questa presentazione intende riassumere le indicazioni emerse dalle indagini sopra citate, effettuate nel corso dello studio promosso dalla Camera di Commercio, studio che si colloca nell'ambito del protocollo di intesa citato precedentemente dal dott. Barberis.



Lo studio

PREMESSA

E' stato siglato un "Protocollo di intesa" tra la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, i Comuni di Torino, Collegno, Grugliasco e Venaria Reale, con la partecipazione della Camera di Commercio di Torino, avente per oggetto:

**"la realizzazione dell'asse integrato del corso Marche e del connesso studio di riassetto territoriale".**

LO STUDIO

In questo ambito la CdC di Torino ha promosso uno studio sui

**"Potenziali sviluppi del polo logistico integrato di Orbassano e della sua interconnessione nel sistema ferroviario AC/AV"**



2

Lo studio è stato articolato in varie fasi, che qui vedete rappresentate: una prima fase di analisi della realtà attuale del Polo di Orbassano così come si configura oggi, sia dal punto di vista funzionale, sia dal punto di vista delle infrastrutture. A valle di questa fase, nel dicembre 2005, è stato organizzato un primo workshop informativo cui hanno fatto seguito, in una ulteriore fase, le indagini e le interviste a varie tipologie di soggetti, a vari stakeholders: operatori del trasporto e della logistica, esperti di settore, rappresentanti dell'ambito della politica, pubblici amministratori.

Lo studio prevede una ulteriore Fase 2.2, come indicato in questo diagramma, rappresentata dall'attuale workshop; workshop programmatico di settembre 2006, cui farà seguito in ottobre una relazione finale.

**LOGISTICA 2006: avvenimenti nazionali e locali**

- Presentazione del **PATTO PER LA LOGISTICA** e del **PIANO PER LA LOGISTICA**: Un programma di settore per la competitività del Sistema Paese, Gennaio 2006
- Presentazione **Progetto SLALA: LA PORTA LOGISTICA DEL SUD EUROPA**
- Lancio del **Progetto S.I.S.Te.M.A.: "Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali MultiAzione"** da parte del Comune di Cuneo
- **Proposta SiTI-Porto di Genova** su retroporto di Genova in Provincia di Alessandria
- Progetto del **Terzo Valico**: approvazione da parte del CIPE/difficoltà finanziarie
- Avvio dei lavori per il **PIANO REGIONALE PER LA LOGISTICA**
- Azione Europea sulla logistica e definizione di un PIANO per il 2007 (**Mid Term review of the European Commission's 2001 White Paper on Transport**, giugno 2006: *intermodalità* ←---→ *co-modalità*)

Tra il primo e il secondo workshop, nello spazio di circa un anno, sono intervenuti vari fatti estremamente importanti. E' stato presentato il patto per la logistica e il piano per la logistica, di cui ha parlato precedentemente il Prof. Giordano; è stato presentato il progetto SLALA; è stato presentato...lanciato, il progetto Sistema: Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multiazione da parte del Comune di Cuneo. È stata effettuata una proposta "Siti porto di Genova", inerente le attività retroportuali di Genova. Per quanto riguarda poi il terzo valico, pur sussistendo l'approvazione da parte del CIPE, sono state confermate difficoltà finanziarie nell'ambito del recente incontro tra il Ministro Di Pietro e le Regioni Liguria e Piemonte. Sono stati avviati i lavori per il Piano Regionale della Logistica ed infine, come ultimo punto – ma non ultimo in ordine di importanza – vorrei citare la recente "mid term review" del famoso Libro Bianco della Commissione Europea, che introduce il concetto di co-modalità. Co-modalità significa valorizzare ed utilizzare ciascun sistema di trasporto (sia esso stradale, marittimo o ferroviario) in funzione delle sue caratteristiche specifiche, laddove esso è più efficace/efficiente. Quindi, sembra che ci sia un cambiamento di rotta significativo nel settore delle politiche per i trasporti promosse dalla Commissione Europea, in passato molto orientate alla intermodalità (piuttosto che alla co-modalità).



## FASE 1.2: Primo workshop informativo

### Indicazioni emerse dal primo workshop

1. Occorre operare a livello di:
  - collegamenti, nodi e, soprattutto, organizzazione;
  - servizi offerti che devono essere elemento di attrazione per la domanda e catalizzatori dello sviluppo.
2. Bisogna:
  - formare gli imprenditori;
  - aggregare le piccole imprese;
  - favorire l'incontro tra domanda ed offerta, soprattutto per le PMI;
  - individuare nuove funzioni/servizi da insediare nel polo logistico;
  - conoscere meglio il quadro quantitativo della domanda per i vari modi;
  - analizzare le proposte di nuovi collegamenti tangenziali torinesi.
3. Coinvolgere nello studio operatori, imprese, associazioni, Enti Locali, ...

4

Riassumo adesso, brevemente, alcuni punti che sono emersi nell'ambito del primo workshop; vedremo che poi, nel corso delle interviste, questi punti riemergono in maniera ancora più evidente:

- occorre operare a livello di collegamenti e nodi, e quindi con infrastrutture, ma occorre anche fare molta organizzazione; il tema dell'organizzazione logistica va interpretato in termini di integrazione della catena logistica;
- i servizi offerti devono essere elemento di attrazione per la domanda e catalizzatori per lo sviluppo; anche questo è un tema comparso più volte nel corso del primo workshop;
- bisogna estendere le attività di formazione; formazione non solo per gli operatori ma anche formazione manageriale, per gli imprenditori, al fine di creare migliori condizioni per l'aggregazione delle piccole e medie imprese;
- favorire l'incontro tra domanda e offerta;
- individuare nuove funzioni, nuove specializzazioni e servizi, da insediare nel polo logistico;
- c'è una grande esigenza di conoscenza, e questo è uno dei punti emersi con grande evidenza nel contesto delle recenti interviste aperte. Conoscere

meglio il quadro quantitativo della domanda, non a livello aggregato ma a livello analitico: se si deve parlare di specializzazione, bisogna andare nel merito delle singole filiere merceologiche, conoscere le origini, le destinazioni, le modalità di trasporto;

- occorre analizzare le proposte di nuovi collegamenti tangenziali torinesi, Corso Marche e tangenziale est, su cui ci dilungheremo più avanti;
- è necessario un ampio coinvolgimento di tutti gli stakeholders, e credo che questo studio vada assolutamente in questa direzione.

Veniamo adesso alle indagini effettuate col metodo delle interviste aperte. Tipologia e numero di soggetti intervistati: nella maggioranza dei casi si tratta di operatori logistici e del trasporto ma vi sono anche Associazioni e, come dicevo prima, rappresentanti del mondo della politica, funzionari di enti locali, accademici per un totale di 38 interviste.

FASE 1.1  
Studio sulla realtà attuale del polo logistico di Orbassano

FASE 1.2  
1° Workshop informativo  
Dicembre 2005

FASE 2.1  
Indagini ed interviste a operatori, esperti, politici, pubblici amministratori  
Settembre 2006

FASE 2.2  
2° Workshop programmatico  
Settembre 2006

FASE 2.1 - Indagini ed interviste a operatori, esperti, politici, pubblici amministratori

ELENCO CONTATTI PER TIPOLOGIE

Operatori logistici	17
Associazioni	9
Politici	3
Funzionari Enti Locali	3
Accademici	6
<b>TOTALE</b>	<b>38</b>

  
REGIONE PIEMONTE

  
PROVINCIA DI TORINO

  
CITTÀ DI TORINO

  
CNA

  
FITA

  
FAI

  
TRENITALIA

  
CEMAT

  
CENTRO ESTERO  
CAMERE COMMERCIO PIEMONTESE

  
S.I.T.O.

  
COLLEGGIO  
CONTRUTTORI EDILI  
ANCI TORINO

  
STI

  
UNIVERSITÀ COMMERCIALE  
LUIGI BACCAROTTI

  
UNIVERSITÀ DI TORINO

  
UNIVERSITÀ DI TRIESTE

  
COLDIRETTI

  
AMBROGIO  
INTERMODAL ONLUS

  
CONFINDUSTRIA



Cercherò di rappresentare i risultati delle indagini di campo sintetizzando in cinque punti il grandissimo numero di stimoli che sono stati prodotti nel corso delle interviste.

## PRINCIPALI TEMATICHE EMERSE

1. IL PORTO DI GENOVA
2. RUOLI E FUNZIONI DEL POLO DI ORBASSANO
3. INTERMODALITA'
4. IL DISEGNO DELLE TANGENZIALI
5. PRIMI ELEMENTI DI INDIRIZZO PER LO SVILUPPO DEL POLO

6

I cinque punti sono i seguenti:

- il tema del porto di Genova... abbiamo già visto alcune presentazioni che hanno trattato il tema del porto di Genova;
- “Ruoli e funzioni del polo di Orbassano, attuali e futuri”;
- il tema dell’intermodalità;
- il tema delle tangenziali, quindi – ripeto – “Corso Marche e tangenziale est”
- infine, punto 5, “Sintesi di elementi di indirizzo per lo sviluppo del Polo”.

Passiamo a descrivere ciascuno di questi punti.

## 1. Il Porto di Genova

E' indubbio che il porto di Genova, nel quadro del sistema portuale ligure, rivesta un ruolo fondamentale per lo sviluppo della logistica del Nord-Ovest. Nel seguito si elencano i principali **fattori limitativi** emersi dall'indagine:



- la **rigidità** e la **lunghezza** della **catena degli attori** coinvolti nelle operazioni portuali;
- la **durata** delle operazioni di **handling**, carico/scarico e permanenza su piazzale delle merci;
- il **disequilibrio di carico** tra navi in arrivo e in partenza (\*);
- i **tempi di trasporto** ad esempio da Genova ad Alessandria;
- la **scarsità di spazio** dovuta all'orografia del territorio;
- la capacità di diventare porto attrattivo per le **nuove navi di grande tonnellaggio**;
- l'**armonizzazione** tra porti, retroporti, porti secchi e interporti;

(\*) Problematica presente anche nei transiti frontaliери delle merci

7

**Il primo**, il porto di Genova: nel quadro dell'articolato sistema portuale ligure è indubbio – e gli operatori intervistati lo hanno sottolineato con grande forza – che il porto di Genova rivesta un ruolo fondamentale per lo sviluppo dell'intero sistema logistico del nord ovest. A fronte di questa importanza indiscussa sussistono però tutta una serie di fattori limitativi, elencati in questa diapositiva abbastanza auto esplicativa; faccio solo un breve elenco e poi vorrei commentarla con un caso di studio, un'intervista che ho avuto occasione personalmente di effettuare; l'elenco dei fattori limitativi è così composto:

- rigidità e lunghezza della catena degli attori;
- problemi inerenti la durata delle operazioni di handling;
- problemi inerenti il disequilibrio di carico per navi in partenza/arrivo;
- tempi di trasporto lunghi;
- scarsità oggettiva di spazio;
- problemi legati all'arrivo di navi di grande tonnellaggio non tanto per il loro pescaggio, quanto per il fatto che esse riverseranno grandi quantità di merci, in tempi brevi, sulle banchine portuali;



- infine problemi di armonizzazione (anche di armonizzazione tra i differenti interessi economici in gioco) tra porti, retro-porti, porti secchi ed interporti.

Il caso di studio è un'intervista che ho effettuato personalmente ad un medio trasportatore italiano con sede principale in Piemonte, e sedi secondarie in altre località italiane. Questo imprenditore ha un cliente molto importante, un'azienda manifatturiera che ha diversi siti produttivi in Europa e in Italia. Egli ha l'incarico di distribuire una merce, che all'origine è una merce sfusa, presso i siti produttivi del cliente. La merce arriva dall'Australia, attraversa Suez, poi Gibilterra e giunge nel porto di Rotterdam. L'imprenditore in questione, dal Piemonte, invia i propri veicoli industriali, spesso vuoti, direttamente a Rotterdam, dove trova la merce già confezionata, pallettizzata e containerizzata; preleva questa merce e ridiscende sull'Italia per distribuirla al cliente finale. Questo significa che deve sopportare quattro o cinque giorni di navigazione in più, rispetto a quelli che sopporterebbe se le merci arrivassero a Genova; deve sopportare anche dei costi per inviare i propri veicoli industriali direttamente a Rotterdam, e farli ridiscendere sull'Italia. Gli ho posto quindi la domanda: "Ma come mai fa questo giro tortuoso?" La risposta è stata la seguente: "Se andassi a Genova, primo non avrei la frequenza degli arrivi e delle partenze delle navi che ho nella zona di Rotterdam; secondo, i miei containers resterebbero fermi molti giorni sui piazzali del retro-porto e terzo – e questo è un fattore molto importante per lui – come operatore logistico, trovo difficoltà ad integrarmi nella catena degli operatori logistici che operano sul porto di Genova (la sopra citata rigidità e lunghezza della catena degli operatori).

Credo che questo esempio renda ben conto delle difficoltà e dei fattori limitativi che riguardano il porto di Genova. Mi ha anche detto: "Sì, effettivamente il costo è maggiore. Io lo ribalto sul cliente finale il quale me lo riconosce, perché sono in grado in questo modo di dargli un servizio affidabile e regolare".

## 2. Ruoli e funzioni del polo di Orbassano

Orbassano oltre al ruolo di:

- **polo logistico** a servizio della domanda dell'area piemontese
- **centro intermodale** che ospita operatori specializzati

può assolvere la funzione di:

- **gateway** verso la Francia, l'Inghilterra e la Spagna
- **centro di trattamento (a valore aggiunto) delle merci** sia di pertinenza **locale** (in Origine o Destinazione) che **internazionale** (in transito) intercettando le merci nel contesto europeo



8

**Il secondo** punto riguarda "Ruoli e funzioni del polo di Orbassano". Ovviamente, il polo di Orbassano è un polo logistico al servizio della domanda piemontese, e questo è un ruolo riconosciuto che esiste oggi e che potrà esistere anche nel prossimo futuro. È anche un centro intermodale che ospita alcuni operatori, specializzati in questa tipologia di trasporto. Ma può assolvere anche funzioni innovative. Uno degli spunti emersi dalle indagini è quello di considerare il polo di Orbassano come gateway verso la Francia, l'Inghilterra e la Spagna; lasciatemi descrivere questa funzione attraverso un parallelo con il Brennero e l'interporto di Verona. Il Brennero oggi è un gateway che si pone sul corridoio intermodale Italia-Germania. Nelle figure sono rappresentati i flussi, ed anche uno schema di come è organizzato questo gateway. I flussi si attestano sull'interporto di Verona, e poi percorrono il corridoio intermodale Italia-Germania. Ecco, nella visione di alcuni intervistati, Orbassano e la Valle di Susa potrebbero rappresentare un gateway speculare rispetto a Verona e al Brennero. E' una visione di utilizzo dell'intermodalità in modo intenso attraverso collegamenti con Francia, Inghilterra e Spagna. Sempre nell'ambito di ruoli e funzioni del Polo di Orbassano" rientra il tema della logistica a valore aggiunto, già emerso nel corso delle precedenti presentazioni. Orbassano può essere visto come centro di trattamento a valore aggiunto delle merci, non solo di pertinenza locale ma anche di pertinenza

internazionale, in relazione al fatto che potrebbe collegarsi con grandi flussi di lunga distanza che sarebbero generati dai nuovi collegamenti infrastrutturali Alta Velocità/Alta Capacità.

### 3. L'intermodalità

#### Situazione attuale

- Orbassano è un interporto e non è stato progettato come specifico centro intermodale
- La domanda di intermodalità è contenuta
- Sono Novara ed Alessandria a trovarsi su assi di forte domanda di intermodalità
- L'AFA oggi può trasportare solo **autocisterne** a causa delle sagome in galleria. La tecnologia **Modalor di carico laterale**, rende agevole la composizione del treno, è però molto costosa (costi unitari per carro 4 volte rispetto ad un carro tradizionale).

Sistema Modalor – Carico laterale



#### Situazione futura

- In un futuro prossimo i miglioramenti dell'offerta (**nuove sagome delle gallerie**) aumenteranno l'accessibilità. La **realizzazione dell'AC** e la necessaria **interconnessione con Orbassano** incrementerà ulteriormente l'accessibilità e il polo avrà la potenzialità di **intercettare le merci che transiteranno sul corridoio 5** (intermodale accompagnato e non accompagnato).
- Il sistema **AFA** andrà ripensato in logica di rete (e.g. hub ad Alessandria, Novara e Orbassano e con destinazione finale a Lione).



9

**Il terzo** dei punti citati nell'elenco precedente, riguarda l'intermodalità. Oggi Orbassano è un centro logistico che, all'origine, non è stato progettato come specifico centro intermodale, sebbene vi siano delle attività intermodali. La domanda di intermodalità è abbastanza contenuta. C'è un'interessante attività, quella dell'Autostrada Ferroviaria Alpina, che adotta delle tecnologie innovative di carico e scarico dei veicoli sul/dal carro ferroviario; è una tecnologia che agevola il carico e lo scarico dei treni ma che non elimina tutta una serie di vincoli esterni, in primis il problema delle sagome in galleria. È una tecnologia costosa. Nella visione degli operatori intervistati, in una situazione futura, queste limitazioni di carattere infrastrutturale potrebbero essere rimosse; quindi, una volta che le sagome delle gallerie fossero adeguate, ci sarebbero le condizioni per incrementare i flussi intermodali che si attestano su Orbassano. Ma un altro fattore importante è quello della realizzazione della linea ferroviaria Alta Velocità e Alta Capacità, che si pone sul Corridoio 5. Ciò consentirebbe di soddisfare non solo flussi di breve distanza (l'autostrada ferroviaria alpina oggi è un collegamento punto-punto di breve distanza) ma di intercettare flussi di lunga distanza offrendo opportunità di crescita

anche per un trasporto intermodale classico, non necessariamente accompagnato. Infine, un'altra delle indicazioni emerse sul tema dell'intermodalità, è rappresentata dal sistema AFA ripensato in ottica di rete. Dicevo prima, è oggi un collegamento punto-punto; in futuro potrebbe essere più integrato supponendo che Alessandria, Novara ed Orbassano costituiscano tre nodi di una rete dai quali si potrebbe raggiungere Lione come destinazione finale.

4. Il disegno delle tangenziali

**CORSO MARCHE E/O TANGENZIALE EST DI TORINO**

- E' emerso con forza, da più interlocutori, il tema della tangenziale Est in connessione alla "corda" di C.so Marche.
- Ad oggi per la tangenziale Est esistono due tracciati progettuali:
  - ASTM (tracciato autostradale a pedaggio)
  - Provincia di Torino e ARES (superstrada con incroci a raso)
- Per la "corda" esistono studi di prefattibilità in connessione con il percorso ferroviario (il "Wafer")

Centro Studi sui Sistemi di Trasporto

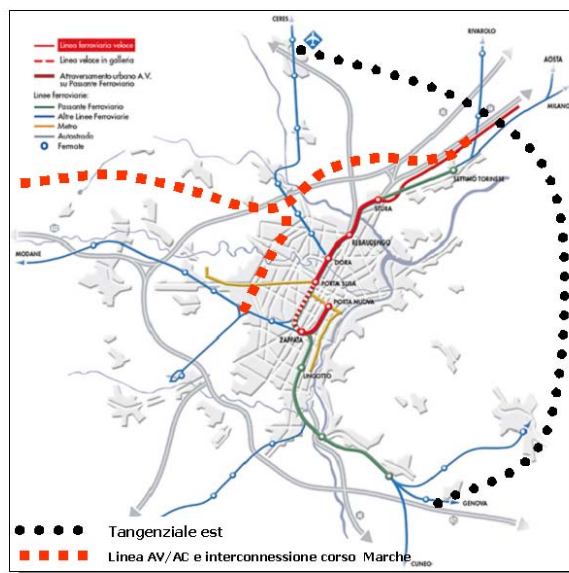
**Il quarto** dei punti sintetizzati: il disegno delle tangenziali. Molti degli imprenditori associati alla Camera di Commercio hanno menzionato e commentato questo tema, in particolare il tema di Corso Marche e della tangenziale est. Per quest'ultima esistono oggi due tracciati progettuali: uno autostradale a pedaggio, l'altro invece è una superstrada con incroci a raso. Per quanto riguarda invece la cosiddetta "corda di corso Marche", sono in corso varie valutazioni e vari studi che delineano uno scenario in cui il collegamento ferroviario sarebbe sotterraneo; al di sopra di questo livello ferroviario ci sarebbe un livello stradale e infine, in superficie, un collegamento pedonale o comunque un grande spazio urbano a servizio di traffici pedonali. Corso Marche rappresenta un elemento di grandissima importanza, e vi sono spunti interessanti anche sul tema del project financing in relazione alla conoscenza dei flussi e della tipologia di traffici che questo collegamento potrebbe attrarre o intercettare.



#### 4. Il disegno delle tangenziali

##### CORSO MARCHE E/O TANGENZIALE EST DI TORINO

- Corso Marche ferroviario è condizione necessaria per lo sviluppo dell'intermodale ad Orbassano (con l'attuale disegno della AC/AV).
- Corso Marche a tre livelli (asse autostradale urbano, asse ferroviario e viale pedonale) ha senso se verrà portato avanti il progetto di Corridoio V con la AV/AC Torino Lione.
- Per il settore logistico e in particolare dell'autotrasporto la tangenziale Est e la "corda" di C.so Marche sono entrambi necessari e non alternativi.



11

Corso Marche è considerato, dagli operatori intervistati, come la condizione necessaria per lo sviluppo dell'intermodale ad Orbassano. Come ha detto prima l'Ing. Carrara, se il collegamento alla AC/AV attraverso C.so Marche non fosse realizzato i treni merci sarebbero costretti ad impegnare, da un lato, la linea storica della Val di Susa e, dall'altro, il passante ferroviario e la linea storica per Milano creando una promiscuità di flussi passeggeri-merci che certamente non va nella direzione dell'efficienza e dell'efficacia logistica. E' quindi vitale che Corso Marche, nella visione degli operatori intervistati, sia realizzato e consenta il raccordo con il grande asse del Corridoio 5.

Alcuni operatori dell'autotrasporto, per quanto riguarda le tangenziali affermano anche che Corso Marche e tangenziale est non sono due progetti alternativi, ma sono assolutamente complementari in un'ottica di completamento della rete dei collegamenti stradali dell'area torinese.



## 5. Primi elementi generali di indirizzo e sviluppo emersi dalle indagini

### 1. INNOVAZIONE:

- Promuovere la **formazione** degli operatori del settore e favorire la **aggregazione** delle PMI
- Sviluppare **applicazioni telematiche avanzate** condivise da e tra gli operatori
- Sperimentare **nuove tecnologie** per la logistica distributiva

### 2. LOGISTICA DISTRIBUTIVA:

- Sviluppare attività di **city logistics** e **reverse logistics**
- Aumentare l'**outsourcing** e terziarizzare i servizi

### 3. LOGISTICA A VALORE AGGIUNTO:

- Favorire l'**imprenditorialità**
- Analizzare le potenzialità offerte dalla costruzione delle nuove infrastrutture di trasporto in termini di tipologie di merci

12

**Il quinto** punto riguarda gli elementi generali di indirizzo e sviluppo che emergono dalle indagini.

Il **primo elemento generale di indirizzo** raggruppa il tema della formazione, delle applicazioni telematiche avanzate e delle nuove tecnologie.

La formazione è una formazione di operatori ma è anche una formazione manageriale e imprenditoriale, per favorire l'aggregazione delle PMI. Il tema dell'imprenditorialità è fondamentale: è vero, si possono costruire le infrastrutture e si possono organizzare i servizi ma occorre poi capacità imprenditoriale per sfruttarli.

Le applicazioni telematiche avanzate si pongono sul fronte dell'organizzazione della catena logistica. Alcune modalità di trasporto sono molto difficili da organizzare, come il trasporto intermodale: ci sono molti attori ed occorre integrazione. Le applicazioni telematiche vanno proprio in questa direzione, cioè si pongono sul piano dell'organizzazione della catena logistica. E devono essere applicazioni condivise, proprio perché la catena degli attori – abbiamo visto prima il caso del porto di Genova – è molto articolata.

Infine, sul fronte dell'innovazione si trovano le nuove tecnologie, quelle più "hard" come, ad esempio, le tecnologie che consentono di ridurre i tempi di carico e

scarico dei veicoli merci o dei carri ferroviari. Nuove tecnologie anche per la logistica distributiva la quale che fa oggetto del secondo dei punti degli elementi generali di indirizzo.

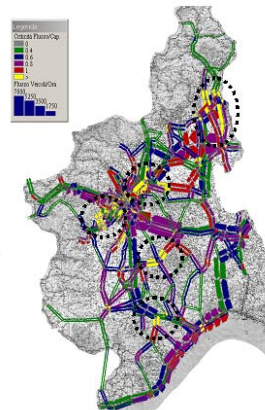
**Il secondo elemento generale di indirizzo** che emerge dalle indagini è rappresentato dal tema della city logistics; un tema di cui si dibatte da tanti anni, sul quale sono stati fatti tanti progetti, tante sperimentazioni, alcune di successo e altre un po' meno. La logistica distributiva è uno – non l'unico – dei fronti su cui si può in futuro puntare per il polo di Orbassano; quest'ultimo presenta una vocazione naturale per la city logistics, in quanto si pone in prossimità di una vasta zona urbana e metropolitana, e in prossimità anche dei collegamenti stradali che consentono l'accessibilità a quest'area. In abbinamento al tema della city logistics, appare altrettanto importante il tema della reverse logistics, che potrebbe essere un'altra delle specializzazioni interessanti da esplorare. Nel corso delle presentazioni precedenti, in particolare quella del prof. Rocco Giordano, è emerso anche il tema dell'outsourcing. L'Italia è un Paese che in questo caso (lo abbiamo visto nel grafico che è comparso sul video) sta in fondo ad una classifica; c'è poca terziarizzazione di servizi, e la city logistics, cioè la distribuzione delle merci in ambito urbano e metropolitano, è ancora un settore in gran parte dominato dal conto proprio. Il conto terzi potrebbe essere un'evoluzione nella direzione di una maggiore efficienza logistica.

**Il terzo elemento generale di indirizzo** è rappresentato dalla logistica a valore aggiunto. Che cosa significa valore aggiunto?; significa non limitarsi al solo transito o distribuzione delle merci ma realizzare una prima lavorazione e trasformazione delle merci medesime. Alcuni studi stimano che un'unità di trasporto equivalente, un TEU, puramente trasportato produce un ricavo economico di circa 220 Euro; un TEU distribuito produce un ricavo di circa 300 Euro; un TEU invece lavorato, cioè un container aperto e lavorato, produce un ricavo di 2.000, 2.500 Euro. Ora, al di là del valore numerico stimato, quello che è importante è la differenza di scala, la differenza di ordine di grandezza da cui si evince l'importanza di puntare sulla logistica a valore aggiunto. Ma quali sono le merci che potenzialmente potrebbero essere oggetto di trasformazione sul territorio piemontese?. Ecco quindi che nasce la necessità di analizzare le potenzialità offerte dalla costruzione delle nuove infrastrutture di trasporto in termini di tipologie di merci: anche questo è un punto importante, cioè il tema delle filiere merceologiche.

## 5. Primi elementi generali di indirizzo e sviluppo emersi dalle indagini

### 4. SCENARIO

- Orbassano come polo all'interno di un vasto **sistema logistico regionale e sovra-regionale** (piattaforma del Nord-Ovest), fortemente integrato ed articolato con **specializzazioni funzionali e territoriali**



### 5. APPROFONDIMENTI

- Approfondire la **conoscenza delle merci trasportate** (e.g. differenziando quelle in Origine e in Destinazione e da quelle in transito)
- Prospettare il futuro prossimo in ottica analitica per identificare le **merci** potenzialmente **generatrici di valore aggiunto** (e.g. i container da aprire e da lavorare)
- Chiarire **ruoli, funzioni e specializzazioni** dei diversi **attori** nel contesto dello scenario di piattaforma logistica integrata

13

**Il quarto elemento generale di indirizzo** è stato denominato "Scenario". È uno scenario in cui il vasto sistema logistico regionale e sovra-regionale vede Orbassano come uno dei poli importanti della piattaforma del nord ovest. È un polo fortemente integrato, con specializzazioni funzionali e territoriali. Sintetizzando, direi è una logistica territorialmente distribuita e funzionalmente specializzata. Si tratta di capire quali sono le specializzazioni, quali sono le filiere logistiche e gli approfondimenti analitici che occorre effettuare. Approfondimenti che sono oggetto dell'ultimo punto di questa presentazione.

Concludo quindi con **il quinto elemento generale di indirizzo**, il quale riguarda il tema della conoscenza e degli approfondimenti da effettuare per colmare i vuoti ancora presenti. Non basta più fare analisi a livello aggregato; se vogliamo andare nella direzione della specializzazione sopra citata occorre prospettare il futuro in ottica analitica e capire quali sono le specializzazioni di ciascuna delle infrastrutture logistiche della piattaforma del nord ovest. Specializzazioni che non devono essere in competizione tra di loro, ma devono mettere in valore le caratteristiche precipue di ciascuna infrastruttura logistica di ciascun territorio in funzione delle sue vocazioni. Grazie per l'attenzione.

## 2.3 Tavola rotonda

### 2.3.1 *Gerardo Larotonda, Direttore di S.I.TO spa*

Buongiorno a tutti. Io vorrei iniziare complimentandomi per l'andamento della prima fase di questo convegno; è vero che si fanno tanti convegni sulla logistica, è vero che la logistica è sulla bocca di tutti ma non sempre in maniera pertinente. Mi pare, però, che questa mattina gli interventi siano stati molto precisi, molto circostanziati; in particolare mi riferisco all'intervento di Carrara, che è stato molto incisivo ed ha evidenziato, tramite pochissime slides, qual è la situazione generale. Abbiamo avuto la fortuna di sentire il prof. Giordano che ci ha descritto lo stato dell'arte, relativo alla realtà che tutti gli operatori logistici, sia gestori di infrastrutture che operatori sul campo, vivono quotidianamente in questo comparto dell'economia.

In particolare, vi parlerò brevemente della Società S.I.TO - Società Interporto di Torino - che chiaramente è chiamata come primo attore in questo titolo: "Il futuro del Polo Logistico di Orbassano". Come avete visto nella slide, S.I.TO è una società a capitale misto pubblico-privato, su un'area di 3 milioni di mq, posizionata con lungimiranza, strategicamente a cavallo della tangenziale laddove la tangenziale è il fulcro delle varie direzioni autostradali e a fianco del grande scalo ferroviario di Orbassano.

La prima fase di S.I.TO è stata quella di realizzare un luogo con importanti infrastrutture dal punto di vista delle opere di urbanizzazione, che in un primo momento ha promosso e quasi completato la rilocalizzazione di tutte le strutture dei trasportatori nazionali nell'area torinese. Oggi, il 70% delle merci trasportate nell'area torinese, vengono movimentate nell'interporto di Torino.

Registriamo la presenza di duecento aziende; un totale di dipendenti di queste aziende, escluso il personale viaggiante, che si aggira sui 5.000 dipendenti. Abbiamo sfiorato nel 2005, i tre milioni di tonnellate movimentate.

Ma rispetto ai dati che ho visto nelle slides, siamo molto più avanti dal punto di vista delle realizzazioni. Finita questa prima fase, cosa è successo? Negli ultimi 24-36 mesi, abbiamo avuto un'accelerazione sperata – ma non prevista a questi livelli – di insediamenti di logistica industriale; segnale importante di accelerazione di incremento dei processi di outsourcing che le aziende di produzione italiane sono in recupero rispetto alla situazione europea.

In particolare l'area piemontese rispetto, ad esempio, all'area milanese, era ulteriormente in una posizione di arretramento. Tutto questo, perché è avvenuto in questo luogo? Perché a mio parere, S.I.TO è un buon laboratorio- io dico riuscito- ma sta agli altri confermarlo perché non voglio qui sottolineare i successi che

stiamo avendo. Si è realizzato il ruolo a cui faceva riferimento il prof. Giordano. La logistica pubblica attraverso le infrastrutture, deve riuscire a realizzare il luogo delle convenienze. S.I.TO è diventato il luogo delle convenienze, per il comparto della logistica.

Luogo delle convenienze, perché? Perché S.I.TO si è posta, rispetto a questo mercato, non come semplice gestore infrastrutturale ma come partner delle aziende industriali e degli operatori del settore, per offrirsi nello studio delle esigenze logistiche; delle aspirazioni, rispetto alle strategie delle aziende del settore.

Infatti noi offriamo alle società una analisi ed uno studio logistico, e nell'arco di 18-24 mesi siamo in grado di mettere le società in grado di operare con strutture assolutamente moderne.

Il dato che voi avete visto rispetto allo stato di avanzamento è abbastanza storico, perché negli ultimi due anni c'è stato un forte sviluppo. Negli ultimi 24 mesi abbiamo attivato – in parte finito e in parte in corso di realizzazione – più di 200.000 mq di area che danno origine a 100.000 mq di magazzini. Su questi 100.000, almeno 70.000 sono in grado di operare sulle merci con metodologie tecnologicamente avanzate; a partire dal farmaceutico, fino ad affrontare nuove situazioni logistiche, anche intermodali, che su altre aree ci stanno impegnando. Registriamo un grande interesse del mondo produttivo e di gestione delle materie prime, che si sta affacciando con prepotenza presentando un bisogno di soluzioni logistiche eccezionale. Perché? Perché storicamente, le materie prime erano materie con un valore rispetto alle altre merci abbastanza relativo, e quindi poca attenzione c'era rispetto alla gestione delle scorte, agli investimenti sulle scorte stesse, alla velocità di movimentazione e di lavorazione delle stesse.

Come voi sapete, negli ultimi anni il valore delle materie prime è cresciuto esponenzialmente, e questo è un grandissimo settore che si sta avvicinando a noi per le nuove esigenze di competitività

Si sta avvicinando a noi, e qui voglio sfatare un altro degli elementi che ci caratterizzano nei giudizi che danno dall'esterno sulla nostra posizione: una posizione logistica relativa al territorio. Non è solo così.

Giustamente il prof. Giordano, diceva: "Non è questione di chilometri; è questione di qualità ed efficienza, di costi, di capacità di servizi". Perché le merci, se devono essere spostate per cento km in più, ma ottengono dei servizi di logistica più efficienti, meno costosi, che recuperano dei tempi che da altre parti non sono recuperati, possono approdare anche in luoghi che tradizionalmente, nell'immaginario collettivo, non sembrano deputati come collocazione geografica a certe situazioni, ma che presentano giusti livelli di competitività.



E noi stiamo registrando questo tipo di situazione. Fondamentalmente, su due livelli: il primo rispetto a quello che possono essere le lavorazioni logistiche di territorio, e quindi offerta all'industria di una posizione logistica che trovi qui il luogo delle convenienze, e offerta agli operatori in un luogo dove si possono cogliere le migliori condizioni di attivazione di servizio sia dal punto di vista qualitativo che dal punto di vista economico.

Però abbiamo colto importanti esigenze di mercato, anche oltre frontiera. Ad esempio, abbiamo trovato una grandissima sensibilità degli operatori di trasporto d'oltralpe, in particolare francesi che devono curare la logistica di distribuzione in Italia che tradizionalmente è stata posizionata in Lombardia e a Milano, che scoprono da noi velocità di intervento, assoluta competitività rispetto ai costi di realizzazione delle opere, ma anche rispetto ai costi di gestione delle merci. Rispetto al tema dell'accessibilità, verificano che scendono dalle Alpi e si trova un luogo vicino, pronto, che è in grado di distribuire in Italia, by-passando per lo meno per il 70% delle merci il nodo di Milano.

L'area lombarda ed in particolare Milano rappresenta un nodo che, se deve gestire la logistica italiana di qualsiasi prodotto che arriva dall'estero, condanna questo prodotto singolo ad avere tre ore e mezza di percorrenza in più; perché entrare e uscire da Milano implica questi disagi.

Lo scalo ferroviario di Orbassano, presenta delle qualità di accessibilità uniche che non sono ormai più proprie neanche nei grandi hubs ferroviari del nord ovest sui quali si fa riferimento.

Noi possiamo puntare allo sviluppo dal punto di vista infrastrutturale: possiamo offrire accessi funzionali e rapidi che sono il problema degli operatori, successivamente ci saranno autorevoli imprenditori di questo settore che potranno confermare questi disagi operativi comuni alle altre infrastrutture intermodali.

Anche quando siamo in presenza di grandi strutture ferroviarie, con un gran numero di fasci di binari vi sono grandi difficoltà di accessibilità e di gestione delle merci, quindi non sono utilizzati. Sono convinto che essere competitivi oggi non significa automaticamente essere competitivi domani. Dobbiamo essere molto attenti al mercato, ma il luogo logistico di Orbassano può sviluppare una grande competitività.

Era questo, essenzialmente, l'elemento che io volevo porre sul tavolo. Concludo dicendo che non sempre bisogna ragionare rispetto ai numeri che si vedono; e io ho solo un appunto, rispetto alle considerazioni che venivano fatte nello studio finale, che era questo: Orbassano non ha una grande domanda di intermodalità. È vero, ma io vi ribalto la frittata: Orbassano non ha una grande offerta di intermodalità.

Allora, non possiamo ragionare pensando che la domanda spinga delle situazioni, in un mercato dove poi comunque a dover offrire servizi è un'azienda che ragiona in termini statalisti di monopolio.

Rispetto a queste problematiche la S.I.TO può e vuole svolgere un ruolo propositivo e di avanguardia. In particolare, rispetto a due realtà che sono gli elementi che ci hanno visti lavorare in questi anni: la prima è il progetto AFA che noi stiamo portando avanti gestendo lo scalo di Orbassano. Si dice che è un progetto piccolo e costoso, ma funziona e i treni sono completi; intanto, gli operatori sono interessati allo sviluppo conseguente all'eventuale allargamento del Gabarit. Per un posizionamento di Torino, e non Torino-Alessandria-Vercelli-Novara-Santhià.

Un punto di concentrazione ci deve essere nella Regione, per rilanciare i traffici. La spinta è molto forte, le attese sono molto forti; e dopo di che, mentre noi ci piangiamo addosso sull'AFA, uno dei Corridoi ferroviari intermodali che ha disegnato Carrara che è quello che dalla Spagna va in Lussemburgo, lo stanno realizzando sapete con cosa: con il Modalhor 2, non con un'altra tecnologia.

Il secondo elemento che ci sta molto a cuore, su cui stiamo lavorando da molto tempo con la grande collaborazione di Regione, Provincia e Comune, è il nostro progetto di costituire in S.I.TO un hub logistico per la distribuzione ecologica delle merci nel centro della città. E su questo, siamo molto impegnati; siamo aperti e in collaborazione con Ascom, FAI, CNA, APSACI che hanno sottoscritto con noi un protocollo di intesa, e stiamo andando avanti per poter offrire agli operatori in questo luogo, le condizioni migliori per affrontare il mercato. Grazie.

### **2.3.2 Marco Manfredini, Direttore Produzione della Direzione Generale e Operativa Logistica di Trenitalia spa**

Sentendo i relatori che mi hanno preceduto e con la conoscenza che ho sviluppato del business logistico, non solo ferroviario, mi sono appuntato una serie di riflessioni. Prima di tutto io vengo dal mondo delle aziende private; ho lavorato infatti in Fiat Auto e mi occupavo di logistica.

Vi assicuro che le aziende, nel momento in cui devono prendere le loro decisioni, lo fanno in maniera molto dura, cattiva e cinica, ponendo molta attenzione al servizio e ai costi.

Servizio non vuol dire solo tempi, vuol dire affidabilità, avere dei recovery plan quando succede qualcosa, ad esempio una nevicata, un incidente ... Le aziende scelgono, quindi, dei sistemi di distribuzione e di trasporto robusti e poco costosi e sicuramente non si curano di particolarismi regionali o comunali.

Detto questo, mi sorgono spontanee alcune riflessioni.

Prima di tutto la logistica si fa su macro aree; studiando i bacini economici e studiando i flussi delle merci. Si fa prendendo delle decisioni a volte anche di tipo doloroso, di concentrazione dei flussi stessi. Diversamente non si fa logistica.

Altra considerazione: in Italia c'è poco outsourcing che quindi si traduce in poca logistica, nel senso che le piccole e medie aziende sono portate a non avere dei processi di pianificazione robusti e rigorosi, e la pianificazione è la vera essenza della logistica e viene prima dell'organizzazione del "trasporto" o del "magazzino". Questo vuol dire che non si deve intendere logistica come puro trasporto, ma la logistica è l'organizzazione di tutto quello che viene prima del trasporto, che è solo l'ultimo anello della catena.

Tutto questo ha fatto sì che l'Italia ha sempre privilegiato tanti punti di snodo e il vettore camionistico che, per definizione, offrono la massima flessibilità.

Per fare logistica in maniera seria occorre parlare di volumi, di economie di scala, di modalità di trasporto, fra loro aggregate in maniera ottimizzata e collaborativa. Parliamo dell'utilizzo delle navi che da mille km in su sono il mezzo più economico; parliamo dei treni competitivi tra i 400 e i 1.000 km, e parliamo del camion che assolutamente è il più economico per la distribuzione locale, diciamo al di sotto dei 400 km. Ovviamente le fasce variano, a seconda della geografia del territorio.

Altro elemento di riflessione è che dobbiamo distinguere fra le merci specificatamente dedicate ad un determinato territorio e quelle invece di puro transito.

Le prime necessitano di punti di appoggio comodi e vicini all'utilizzatore finale, ma non rappresentano grossi volumi.

Le seconde, quelle in transito, non si "vogliono fermare" anzi, vogliono andare il più velocemente possibile a destino. E questo ci introduce nel tema del Polo Logistico di Orbassano.

Oggi la situazione della logistica ferroviaria di Torino Orbassano è la seguente.

Lo scalo si trova all'interno del nodo ferroviario della città di Torino che quindi si qualificerebbe come terminale delle merci destinate a servire il bacino logistico torinese; d'altra parte la maggioranza dei treni che insistono su detto scalo sono treni di transito puramente smistati sulla sella di lancio. Siamo quindi di fronte a una dicotomia di origine storica. Oggi la missione dei nodi ferroviari delle grandi città è di servire il traffico passeggeri e, eventualmente, quella parte di merce dedicata al bacino industriale urbano.

La stessa Trenitalia sta prevedendo di spostare da Torino il punto di "puro" smistamento delle merci in transito. Anche se noi prevediamo investimenti e creiamo gli spazi necessari, se al cliente questo comporta una perdita di tempo e di denaro, non ci va.

Per quello che riguarda la logistica piemontese, esistono tutta una serie di snodi che si stanno attrezzando per il traffico di transito: abbiamo Novara col CIM, Alessandria come possibile retro porto di Genova.

Torino, per come è fatta, va ripensata da un punto di vista prettamente ferroviario, più come punto di appoggio per una city logistics, piuttosto che come punto di transito.

Un'altra riflessione, molto più di tipo tecnico, è sull'utilizzo delle linee ad Alta Velocità. Gli investimenti che si stanno facendo oggi sull'Alta Velocità, da un punto di vista del traffico ferroviario merci, hanno la valenza di liberare capacità sulle linee vecchie. Per quanto concerne l'utilizzo diretto delle linee AV per i treni merci faccio alcune puntualizzazioni.

La prima è che non è così necessario, per la merce, andare a 200 km all'ora in quanto i tempi di resa di un tipico trasporto merci ferroviario si misurano in giorni, mezze giornate ma non in ore o in minuti. A questo bisogna aggiungere che le locomotive che viaggiano sull'Alta Velocità sono tecnologicamente diverse da quelle che viaggiano sulle linee tradizionali e oggi Trenitalia Logistica non ne ha nel suo parco loco; quindi Trenitalia, per andare sull'Alta Velocità con le merci, deve investire in locomotive che possano viaggiare sull'Alta Velocità. Oggi e per i prossimi due o tre anni, non ce lo possiamo permettere.

Altro discorso da non trascurare, sono i carri: quando si parla di un parco carri specifico per andare sull'Alta Velocità, si sta parlando di avere minimo 5.000, 10.000 carri appositamente dedicati .

I carri che noi abbiamo oggi a disposizione, sono tutti limitati al di sotto di 120 km all'ora.

Per quello che riguarda la vicinanza di Genova con Torino, due tipi di considerazioni.

La prima considerazione è che le merci non tendono a fermarsi, se non in grossi gateway da dove ripartono velocemente. Il porto di Genova ha degli enormi problemi di spazio, per cui il fatto che possa continuare a crescere necessita della gestione di un retro-porto che deve essere servito da navette via treno rapide, molto veloci e molto economiche. Le zone geografiche che sono state identificate per il retro-porto, sono fra la zona di Alessandria, Rivalta, Novi, anche se poi di retro-porto bisognerà farne uno su cui convergano tutti i flussi.

La seconda considerazione riguarda la relazione Torino-Genova per le merci destinate al bacino di Torino. Qui la ferrovia non sarà mai competitiva col camion. Tutta la merce che arriverà a Genova per Torino tenderà ad andare sul retroporto e poi proseguirà col camion.

Poi esiste il problema della domanda e dell'offerta che ha citato il relatore che mi ha preceduto. Io sono convinto che sia sempre la domanda a comandare e l'offerta a seguire. E non sono ad oggi convinto della domanda di trasporto merci via ferrovia dall'interporto di Torino.

Un esempio: Trenitalia ha varato, proprio in partenza dal S.I.T.O, un treno in accordo con alcuni operatori logistici. Trenitalia si è presa l'onere della saturazione del treno, quindi il rischio imprenditoriale di perdere dei soldi se non c'è la merce. È un treno che avrebbe dovuto collegare il bacino dell'indotto torinese con la zona di Cassino.

Quel treno ha viaggiato per cinque/sei mesi scarico, non c'era sufficiente merce per avere un treno con un minimo di ritorno economico verso il sud di Italia. Il treno è stato cancellato, perché non potevamo permettercelo. In generale poi i treni che partono e arrivano dal bacino torinese sono veramente pochi, all'incirca 3 coppie di treni al giorno.

Per concludere per quanto sappiamo oggi dei flussi delle merci via treno nel polo logistico di Orbassano, e per le nostre analisi di domanda futura, la missione dell'interporto sarà di servire in maniera dedicata le merci per il bacino industriale torinese. Per fare ciò cadrà in tempi rapidi l'attività di smistamento e si concentreranno gli investimenti per un utilizzo come piattaforma logistica, eventualmente anche per il traffico combinato.



### **2.3.3 Livio Ambrogio, Imprenditore Intermodale**

Buongiorno a tutti.

Sulla questione dell'Alta Velocità sono rimasto un po' interdetto da quello che ha detto il dott. Manfredini. Io non voglio parlare di Alta Velocità e Alta Capacità: a me piace parlare di tunnel di base, e il tunnel di base è un tunnel – come diceva Carrara – dove possono passare dei treni più lunghi, più pesanti e più efficienti. Nessuno vuol far viaggiare le merci veloci; merci che possono andare ai 100 all'ora e si risparmia moltissimo sul costo carro e sulla manutenzione. Se vanno agli 80 all'ora ancora meglio, e arriverebbero comunque – se non si fermassero – molto prima di quello che riescono a fare oggi. Per cui se il tunnel che si discute di fare fra la Val Susa e la Francia è inteso per far passare solo treni a 250 km all'ora, spaventando poi quei lettori che scrivono alla Stampa dicendo: "Se quello che è successo in Germania – c'era l'altro giorno – succede in un tunnel..."

No, in un tunnel si può passare benissimo a bassa velocità, ma deve essere una cosa efficiente. Io non parlo nemmeno di Genova, perché preferisco concentrarmi sulla questione di Torino e di Orbassano. Non parlerò di outsourcing, perché, non dico che sono scettico, però l'outsourcing è soltanto spostare la palla. L'outsourcing è venuto di moda quando l'industria ha perduto la capacità di fare certi mestieri in casa propria; però, che a impacchettare siano gli operai della Fiat o gli operai della TNT, il lavoro è sempre quello.

È sempre quello, e può darsi che poi nel tempo l'industria parzialmente rimpiangerà di aver perso certi know-how al proprio interno. Sono anche contrario alle tecniche assistite, perché per me tecniche come Modalohr, autostrada viaggiante attraverso la Svizzera, leggi 166 per la parte che riguarda il finanziamento in conto esercizio, sono palliativi che, a mio avviso, non servono a niente. Perché il problema, presto o tardi, ritornerà fuori.

Dunque, ritornando ora al problema di Orbassano; cosa ne facciamo di Orbassano e di Torino? Io osservo come operatore che le merci hanno i loro flussi. I flussi delle merci sono un po' come l'acqua: vanno dove si va più veloce, vanno sempre verso il basso.

E quello che diceva Manfredini della questione economica è assolutamente vero, perché al cliente, anche se noi che facciamo intermodale gli raccontiamo del verde e dell'ecologia, non interessa in fondo nulla. L'importante è che il trasporto costi poco.

Ecco, fanno un po' eccezione quelli che portano merci molto pericolose, allora le mettono volentieri sul treno. Ma anche qui, non per vocazione, ma perché hanno paura che il loro marchio venga poi sputtanato di fronte al mondo se inquinano o se succede un sinistro. E allora, ben volentieri lo danno alle ferrovie.

Ora, dei modi di trasporto che ci sono nel mondo, camion, aereo, nave e treno: io posso osservare oggi che il camion ha tutte le virtù che ben conosciamo, però ha il difetto che l'economia di scala sul camion, non è possibile. Un camion costa uno, due camion costano due, otto camion costano otto. L'aereo sta diventando interessante, perché offre crescente capacità di consolidamento delle partite, e grazie al valore crescente delle merci ha una forte crescita. La nave, ugualmente sta andando verso un'economicità fatta di dimensione della nave, fatta di consolidamento e di quantità di TEU sempre maggiori. Abbiamo visto tutti: 4.000, 6.000... ormai si parla di 10.000, 12.000 TEU.

Il treno non è diverso; l'operazione che ha fatto Trenitalia assumendosi il rischio del treno è un'eccezione. Perché io trovo che ormai da tanti anni, sia le ferrovie tradizionali sia i nuovi venuti, dicono: il rischio treno è affare tuo, non è affare mio. Vuoi un treno? Lo ordini, lo programmi e lo paghi; se poi è mezzo vuoto, sono fatti tuoi.

Dunque, se facciamo questa considerazione... se dovessimo fare questa considerazione vediamo che allora il rapporto tra infrastrutture e treno diventa molto, molto importante.

Allora, in un'Europa che si riposiziona logisticamente... Si riposiziona vuol dire che oggi, tutti i grandi gruppi che gestiscono la distribuzione delle merci, che oggi tendono un po' a mettersi tra noi operatori e i grandi clienti... parliamo di gente come DHL, come Exel, come Robinson... ci sono questi gruppi mondiali. Avevano un sistema di magazzini accentrato sulla vecchia Europa, dove le dogane e i confini avevano una importanza dominante. Oggi queste barriere non ci sono più, e i magazzini si chiudono, si riaprono, si spostano... cioè, stanno ridisegnando l'Europa; anche il mondo, ma io parlo dell'Europa perché ad Orbassano penso che interessi l'Europa. Stanno ridisegnando e facendo valutazioni geografiche ed economiche.

Allora mi faccio la domanda che dobbiamo farci oggi; perché si è parlato di tutto, però il tema è il futuro del Polo Logistico di Orbassano. Allora, sappiamo che fare i terminal, fare gli scali non vuol dire assolutamente avere del traffico. Anche chi li fa in posti come in Emilia, dove ce ne sono tantissimi... ogni campanile c'è un terminal. Sono molto belli: c'è l'autostrada, c'è l'A1... c'è una linea ferroviaria, sono vicini a Milano, sono vicini a Bologna, eccetera, ma tanti non lavorano perché non vuol dire... è l'operatore, che fa.

Allora la domanda è: promozione del territorio... a Roma si sta facendo, con l'IDC – l'Italian Distribution Council – che sta nascendo con le difficoltà di farsi ascoltare dal governo... perché il governo parla, poi nelle azioni a volte è più restio. Promuoviamo l'Italia; allora la domanda che ci si deve porre è, "Perché uno dovrebbe venire a impiantarsi in Italia col suo magazzino?" Qui ribaltiamo la

domanda e chiediamoci: "Perché mai uno dovrebbe venire ad Orbassano? ", anziché andare a Alessandria, Novara, Milano...

E facciamo un'analisi dei dintorni: Aereo, scarso. Per andare a Istanbul io non posso partire da Caselle, devo andarmene a Malpensa.

La strada e la nave, come collegamenti non siamo peggio di Milano, ma non siamo neanche meglio; perché Genova-Milano, Genova-Torino, Torino -Milano... il triangolo è più o meno isoscele.

Ecco, come ferrovia invece stiamo molto peggio, perché verso la Svizzera non ci sono collegamenti sufficientemente validi; verso la Francia abbiamo un collegamento che è antiquato... lo dico io... che ci faccio passare i miei treni: noi facciamo 15, 20 treni settimanali. Passano tutti da Modane; per carità, ci sono anche affezionato, però non è una tratta conveniente, 1150 tonnellate al prezzo di 1.600..

Allora, quelli che dicono: l'Alta Velocità, non le merci devono andare sulla nuova linea, ma i treni viaggiatori, i quali generosamente libereranno tracce sulla vecchia tratta. C'è poco da liberare, si sta già liberando adesso; in questa diatriba tra valligiani, tra promotori io ho visto il compiacimento di un giornalista per conto del comitato bassa Val Susa, che constatava con soddisfazione che il traffico attraverso il Frejus era diminuito, e dunque c'era maggiore capacità.

Però, non raccontiamoci balle: era diminuito, perché la gente passa da un'altra parte. Allora, noi avremmo un interesse a trasferirci ad Orbassano? Perché? Oggi siamo a Candiolo; abbiamo tutta un'organizzazione, non abbiamo voglia né di chiudere, né di andare lontano. Potrei dire, sì, vado ad Orbassano. Dal punto di vista della lunghezza dei treni, del collegamento autostradale, dei passaggi a livello, del minore disturbo che si dà alle comunità locali... perché lì ormai, tutti i piccoli... i vari Vinovo, Candiolo, Nichelino, Moncalieri i treni li vedono come fumo negli occhi, perché non sono simboli di prosperità ma sono simboli di fastidio sociale... Possiamo far viaggiare magari i treni dei pendolari, che sono abbastanza vuoti.

Allora, come esperienza personale, noi abbiamo questo scalo qui vicino... diciamo non lontano da Orbassano, però poi i treni ci passano da Orbassano, e potrei venire benissimo anche qui.

I discorsi sul bacino delle merci... non rappresentano proprio la realtà. Perché oggi, per fare attività intermodale bisogna fare un treno; fare un treno vuol dire farlo pieno. Farlo pieno, riempirlo perché altrimenti è inutile. Non esiste l'equazione matematica bacino industriale = treno.

Ci vuole una rete di clienti, un'organizzazione logistica per cui noi a Torino, i treni che partono da Candiolo e passano da Orbassano, hanno sopra merce che viene anche ma non solo dalla zona di Torino, carichiamo in Emilia, in Romagna...

riceviamo merci dalla Sardegna, dalla Sicilia, da Frosinone, da Vasto, dal Friuli... un po' dappertutto, e questi costituiscono oltre la metà di quelle spedite.

Viceversa, ci sono merci dal cuneese, da Alba... che partono di qui e li mandiamo a Gallarate. Perché? Perché a Gallarate ci sono i treni che vanno in Germania e vanno in Benelux; qua ci sono treni che vanno nella penisola iberica, parzialmente nel Benelux e parzialmente nel Regno Unito.

Il discorso che si faceva su Verona è un discorso vero, perché è possibile fare molti più km di strada e fare un treno completo, piuttosto che avere un raccordo in casa e non fare i treni. Perché se non fai i treni, i tempi in cui la ferrovia prendeva il rischio, si assumeva le perdite per fare i tre vagoni, quattro vagoni, sono finiti. Io devo dire, me ne accordo anche con un po' di vergogna in Assofer; adesso, tutti quelli che sono scontenti di Trenitalia si associano all'Assofer.

Infatti è un'Associazione che cresce a dismisura.

Però, c'è gente che non ha l'onestà intellettuale... c'è gente che sta nel sud Italia, spedisce tre carri la settimana e ne vuole uno qui a Torino, uno a Padova, uno a Lodi e poi si lamenta, bestemmia che la ferrovia non gli dà il carro giusto... arriva tardi, poi glielo fa pagare anche caro... io gli dico, è già tanto che non ti chiuda la porta in faccia, perché tu non sei un cliente "per la ferrovia".

Dunque, è molto più importante pensare alla produzione dei treni. Allora, diciamo – per concludere – che esiste oggi una grossa difformità, che è molto grave per Torino: è quella che il Frejus è una linea cara, si possono portare 1.150 Tonn fino a Modane, dall'altra parte, in Francia ne portano 1.600 o anche 1.800. Il costo della trazione è più o meno uguale, dunque fatevi i conti: è un disastro.

Per lo più, in aggiunta a questo c'è stata una performance pessima delle ferrovie francesi monopoliste, nel corso – diciamo – degli ultimi quindici anni per non andare più indietro, che hanno fatto scappare praticamente tutti. Ho dei traffici destinati al Regno Unito che di qui vanno a Gallarate; a Gallarate attraversano Svizzera, Germania, rientrano in Belgio, scendono a Calais e passano, con delle eccedenze chilometriche dell'ordine di 300, 400 km rispetto alla via geograficamente più breve e più logica, ma con costi inferiori...

Sono cose che non stanno né in cielo, né in terra... fortunatamente queste cose stanno finendo dalla parte del valico del Frejus, non dal punto di vista infrastrutturale, perché questa debolezza di fondo rimane. Stanno finendo dal punto di vista della trazione in Francia, perché ormai stanno entrando sul mercato i nuovi venuti: ci sono già almeno tre o quattro operatori che dall'anno prossimo, o dal 2008, saranno in grado di offrire trazione alternativa con qualità alternativa.

Allora, alla fine il Frejus resta comunque una porta naturale; diciamo, un piccolo Brennero da questa parte, che non è male. In certi discorsi accademici viene a

volte disprezzato, si dice... perché non pensare ai mercati emergenti, Tarvisio, Villa Opicina, i paesi dell'est...

Ma io faccio solo una considerazione, e poi me ne vado: il mercato di questa porta, di questa gate – chiamiamola – di Torino... c'è tutta la penisola iberica, la Francia, il Benelux fino a metà Olanda (sud del Reno), l'Irlanda e la Gran Bretagna; sono comunque 200 milioni di persone. È un mercato maturo; non sarà un mercato in forte crescita, ma è un mercato forte. Consuma: mangia e beve, e spedisce. Dunque, da fare ce n'è.

Ringrazio; chiedo scusa e mi faccio poi raccontare da Lei... arrivederci.



#### **2.3.4 Paolo Balistreri, Responsabile Trasporti e Infrastrutture Confindustria Piemonte**

È una tavola rotonda interessante, perché dà stimoli assolutamente utili per il dibattito e in parte, qualche provocazione. Mi ero preparato un po' di cose, ma ne dico altre proprio sulla base di quello che è emerso dalla discussione. Il primo stimolo l'ha dato Larotonda, che mi ha fatto riflettere sul fatto che si parla del futuro del Polo Logistico anche se esiste una realtà che è già molto matura, molto importante; forse, più di quanto si pensava.

Quello che chiamiamo Polo Logistico è fatto di tante componenti; la componente Interporto sicuramente ha sviluppato nel tempo il suo ruolo, ha insediato decine di operatori, ha realizzato migliaia di metri quadrati, ha installato attività logistiche. Sarebbe interessante conoscere, rispetto al piano industriale di inizio, come è stato anche in percentuale lo sviluppo e il completamento dell'Interporto, ma credo che la sua funzione la stia svolgendo; oggi si può pensare ad un ampliamento della componente terrestre, però tutto sommato l'attività di riordino degli insediamenti che prima si trovavano sparsi all'interno del territorio urbano, la riqualificazione dell'area ex Mercati Generali, legata al fatto che si è spostato il CAT sono avvenimenti provocati dallo sviluppo del progetto di interporto. Mi sembra che da questo punto di vista il presente, quindi la realtà, sia già molto importante e consolidata e vada forse guidata verso un ulteriore completamento.

La componente ferroviaria è un problema reale. È un problema che forse si lega anche al fatto di come viene approcciato il tema della pianificazione in Italia: si pianifica, si costruiscono infrastrutture, e poi ci si ritrova dopo qualche anno a dire... ma che futuro esiste per queste cose? come mai non funziona? Mi vengono in mente gli investimenti compiuti per l'aeroporto di Levaldigi: si investono grandi risorse in un'infrastruttura senza un vero piano industriale e poi si scopre che gli aerei non vengono! E il mercato?

Questo accade principalmente perché evidentemente non si è bene analizzata la domanda, non si è lavorato con profondità in fase di pianificazione. È realistico pensare che anche nel caso della infrastrutture ferroviarie di un certo tipo, la pianificazione abbia riscontrato qualche grave carenza.

La tematica della domanda è fondamentale: non sono tanto d'accordo che sia importante produrre dal punto di vista dell'offerta, è importante prima di tutto conoscere la domanda. Io se devo pianificare, devo immaginare degli investimenti, devo capire perché; quali sono i fabbisogni. Parlavo con i colleghi del porto di Genova soltanto la settimana scorsa sul progetto del Corridoio 24: è importante

capire non tanto o non solo quanti container arrivano al porto e dove vanno, ma cosa c'è dentro. E quello, non è conosciuto per nulla!

Allora, se non si sa cosa c'è dentro, come si fa a valutare quale merce può essere fermata e lavorata da un punto di vista logistico? E proprio qui è la debolezza del nostro sistema, anche istituzionale: non abbiamo banche dati, non abbiamo rilevazioni, non abbiamo osservatori che ci fanno capire meglio la qualità dei flussi.

Questo vale – ovviamente – per ciò che passa attraverso il porto di Genova ma vale anche per il nodo di Torino, che tutto sommato potrebbe anche intercettare i flussi e pianificare qualche attività di logistica ad alto valore aggiunto. Lo studio sulla logistica della Regione, quello affidato ad ISFORT, riporta un esempio interessante su Rotterdam: il progetto Fruitport. Arriva la frutta, si sviluppa una logistica di lavorazione che produce derivati e succhi di frutta e partono le bottigliette, in confezioni varie. Ma lì, non è che producono frutta, non è che ci sono piantagioni; ma hanno inventato la logistica della frutta, hanno creato valore. Naturalmente a monte hanno cercato di capire cosa passava e dal porto ed hanno deciso di provare a consolidare lì un'attività di logistica. Quindi, la conoscenza della domanda è un'altra cosa che, secondo me, è molto, molto debole e va affinata ed incrementata.

Altro tema: gli Interporti non sono tutti uguali. Anche qui la pianificazione era partita all'inizio degli anni '80, con la Legge 240, su basi più strutturate ad un livello più geografico-politico che non tecnico-funzionale. Individuati gli interporti potenziali ed assegnati i finanziamenti, ognuno si è sviluppato secondo certe logiche locali e territoriali.

Quindi non c'è un modello di interporto a cui fare riferimento, o di piattaforma logistica; ognuno cerca di adattarsi al proprio mercato, alla propria nicchia.

In tema di intermodalità è determinante la presenza di mercato e di operatori specializzati. L'intervento di Ambrogio è perfetto perché mi ha fatto venire in mente un aeroporto dove una compagnia aerea decide di insediarsi; quello, è l'operatore che porta poi il traffico. Qui dobbiamo fare sì che Ambrogio venga a localizzarsi ad Orbassano; questo può assicurare dignità e valore allo scalo intermodale.

Il suo approccio imprenditoriale ci porta automaticamente nel mercato, ci porta i suoi flussi, ci porta i suoi camion. Ci porta in sostanza un'organizzazione che sicuramente può dare contenuto a quello che è la componente ferroviaria della piattaforma logistica.

Intorno a lui, forse, può nascere qualcosa di più; si può creare anche della logistica nuova.

Altre cose per terminare: intanto ad Orbassano la piattaforma, le infrastrutture esistono. Cerchiamo di non proporre ancora Chivasso. Anche nel documento di Piano Territoriale della Provincia viene citato come alternativa possibile ad Orbassano.

Orbassano esiste, dobbiamo valorizzare Orbassano. Il suggerimento che mi viene è di lavorare lì; non pensiamo ad ulteriore consumo di territorio - anche dal punto di vista della pianificazione - senza sapere se serve veramente e che cosa portare. L'altra considerazione è che il Corridoio 5 deve passare da Orbassano; adesso non voglio dire esattamente come, se passandoci all'interno o attraverso la connessioni di Corso Marche.

Seguendo il tentativo di intercettazione dei flussi, in coerenza con il loro contenuto merceologico, Orbassano deve essere collegato al Corridoio 5.

Abbiamo sempre pensato che l'Alta Capacità debba servire soprattutto per le merci, e lo crediamo ancora come Confindustria. La linea storica deve essere immaginata come occasione di riqualificazione del territorio, come oggetto di negoziazione con le comunità, con valenza di tipo metropolitano, territoriale, locale.

La linea ad Alta Capacità ci deve aiutare a recuperare quote di traffico anche per le merci. Ambrogio è stato perfetto quando ha descritto il tema della velocità, il tema dell'affidabilità. Il nodo strutturale è: il Corridoio 5 deve essere interconnesso con Orbassano.

Altro tema di lavoro è la City logistics, è importante pianificare e sperimentare anche da noi un'attività di logistica per la città, per la distribuzione urbana. Larotonda ha detto che c'è già un progetto; su questo dobbiamo lavorare con priorità, insieme alle categorie interessate e con le Istituzioni locali.

Un ultimo commento: Confindustria Piemonte sta occupandosi con Finpiemonte, con CSI, con Torino Wireless di un progetto di sviluppo della telematica per la logistica e per la mobilità intelligente. Su questo tema dobbiamo lavorare per individuare tecnologie e servizi correlati che la piattaforma può offrire, per aiutare l'economia e portare valore all'area metropolitana. Mi fermo.

### **2.3.5 Enzo Pompilio, Segretario FAI - Federazione Autotrasporti Italiani**

Sono avvantaggiato dal fatto che molto è già stato detto e cerco di portare la testimonianza di una categoria di operatori, che è quella che possiede i camion, che usa poco la ferrovia e fa pochissima logistica perché è ancora un po' indietro.

E su questo volevo concentrarmi; poi, ovviamente, dopo l'intervento dell'operatore intermodale il mio intervento deve cercare di concentrarsi su altri aspetti. Volevo concentrarmi sull'aspetto del trasporto accompagnato collegandomi al concetto dell'attrattività del polo di Orbassano.

Si diceva prima, le merci possono essere intercettate se si fermano, e quindi se si fermano è più facile aprire quei container e movimentarli. Volevo richiamare un'immagine che è stata mandata oggi, cioè l'immagine della linea delle dieci ore da Rotterdam e da Genova.

E mi collego un po' ad un'esperienza che abbiamo in questi giorni: ci sono molti nostri operatori che, ahimè, fanno una coda quotidiana in lista di attesa per salire sul treno Novara-Friburgo, perché ce n'è uno.

C'è poi l'AFA ma purtroppo sappiamo che ha dei limiti fisici e ha anche dei limiti di interesse, perché è legata a una tratta corta. Insomma è inevitabile che risulti poco interessante per l'autotrasportatore.

Ma se a Torino ci fosse un punto in cui il veicolo sale sul treno e con dieci ore arriva nel centro dell'Europa o della penisola iberica, o della Francia, della Germania, credo che sarebbe estremamente interessante per gli operatori del trasporto. Infatti in questo modo il conducente sale sul treno e quando scende ha ancora nove ore di guida per andare a consegnare, riconsegnare, salire sul treno e tornare indietro. Quindi risparmiare, su una tratta come quella di Parigi, un giorno rispetto all'attuale tempo di guida, sarebbe un elemento per far fermare della merce a Torino.

Quindi un'ipotesi è quella del terminal, Chivasso o Orbassano, meglio Orbassano perché abbiamo già degli spazi. Poi, oggi apprendiamo che la prospettiva delle ferrovie è di utilizzare 2 milioni di mq per fare la city logistics di Torino, che non è Città del Messico! Credo che le ferrovie potrebbero recuperare enormi spazi per attrarre la categoria di operatori che io rappresento e quindi farli evolvere verso attività nuove.

Ovviamente abbiamo qualche problema, noi operatori di questa categoria. Il prof. Giordano li ha già illustrati: abbiamo delle imprese piccole, poco strutturate e che hanno difficoltà ad inserirsi su questi mercati.

Proviamo anche a fare una proposta: in attesa che si faccia la TAV nel 2020, in attesa che il terzo valico venga realizzato e quindi consenta di portare a Torino,

come punto di fermata, alcune delle merci provenienti da Genova, lavorare su quello che c'è già potrebbe dare qualcosa.

E se quindi il settore della logistica è tanto strategico, noi riteniamo che queste numerose piccole e medie imprese debbano essere prese per mano, e debbano essere messe nelle condizioni di andare a insediarsi in quel terreno fertile che c'è ad Orbassano.

Però le aziende hanno qualche difficoltà a fare questi investimenti e quindi bisogna dargli una mano; si tratta di un terreno fertile e la fertilità sta nella possibilità di queste aziende, di avere quelle cognizioni imprenditoriali, quella crescita imprenditoriale e quell'aiuto in termini organizzativi, per fare nascere dei piccoli operatori logistici in rete.

Noi come Associazione, su questo stiamo ragionando. Forse sarebbe il caso che la Regione, magari insieme alla Camera di Commercio, che oggi ha promosso questa iniziativa, e qualche grosso operatore bancario che non manca in questa città, comincino a ragionare su un "incubatore" non solo di imprese che fanno grandi tecnologie a Torino ma, se è strategica la logistica, comincino a mettere in piedi un "incubatore" per prendere per mano qualche centinaia di piccole e medie imprese presenti a Torino. Magari si tratterebbe di aiutare anche quegli imprenditori che sono sotto i quarant'anni - ne abbiamo tanti nel mondo del trasporto - per portarli ad essere veri operatori.

Io concludo e vi ringrazio.

### **2.3.6 Costantino Spataro, Segretario Provinciale CNA-FITA Autotrasporti**

La Confederazione Nazionale dell'Artigianato rappresenta tutto il mondo imprenditoriale; la Fita è l'Unione di mestiere della Cna che raggruppa il settore del trasporto per conto di terzi di merci e persone.

Il mio intervento si svilupperà analizzando l'attuale struttura del settore trasporto su gomma e la relativa analisi di carattere generale sulla capacità di misurarsi delle nostre imprese con i competitor stranieri e si chiuderà con una serie di proposte che riteniamo utile avanzare in questa sede.

Attualmente il parco veicolare circolante sulla rete stradale italiana è composto da circa 2.500.000 veicoli immatricolati per trasporti in conto proprio e circa 630.000 per conto di terzi: dai numeri appena enunciati risulta evidente che i mezzi che operano con specifica destinazione d'uso nel campo dei trasporti è nettamente inferiore rispetto ai mezzi invece destinati al conto proprio. Interessante è poi il rapporto delle tonnellate merci trasportate, che se confrontato con il numero del parco veicolare per diversa destinazione, rileva nettamente la superiorità del conto terzi; circa la metà delle merci movimentate in Italia sono trasportati dal C/T.

Le aziende di trasporto C/T soffrono di una situazione di estrema polverizzazione: il numero delle piccole imprese costituite in forma individuale è circa l'80% dell'esistente e di queste, una quota considerevole, è in possesso di un parco veicolare costituito da soli tre veicoli.

In un quadro così come descritto, risulta chiaro che la condizione di frazionamento del tessuto imprenditoriale italiano del trasporto su gomma, confrontato con altri paesi dell'area euro che registrano un numero inferiore di aziende ma intestatarie di flotte con centinaia di automezzi, fa maggiormente risaltare il misero 2% del totale aziende del settore che contano più di 50 addetti.

Nel momento in cui ci è stato proposto di partecipare al workshop sul progetto "Corso Marche", abbiamo aderito con entusiasmo all'iniziativa in quanto occasione da sfruttare per discutere e approfondire le tematiche e i problemi riguardanti il settore, nel contesto dello sviluppo delle infrastrutture sul nostro territorio.

In questa prospettiva, consideriamo il progetto "Corso Marche" e il collegamento al S.I.T.O. di Orbassano della linea alta capacità, come un'opportunità da cogliere per aiutare le nostre imprese a crescere in termini dimensionali e creare delle opportunità di sviluppo economico in quanto soggetti dinamici che possano proporsi sia come fornitori che come utilizzatori di servizi.

Il ruolo che le associazioni di categoria potranno avere in questa fase, sarà quello di stimolo e incentivazioni nei confronti dei propri soci nell'abbandonare la forma della piccola e piccolissima impresa a favore di forti aggregazioni.



L'occasione di avere presenti i tre Assessori competenti in materia trasportistica, in rappresentanza della Regione, Provincia e Comune, deve essere sfruttata per sottolineare e approfondire le tematiche che oggi dibattiamo.

Nella Regione Piemonte, ad oggi, sono operative tre importanti realtà infrastrutturali che contengono all'interno del loro oggetto sociale l'attività di logistica e intermodalità e sono quelle di Alessandria, Novara e Orbassano e in prospettiva la proposta Chivasso.

I dati in nostro possesso rispetto alla domanda di trasporto, nel corso del 2006, hanno registrato un sensibile aumento dell'ordine del 2,7%: le previsioni prevedono ulteriori incrementi nel prossimo decennio, in principal modo a causa delle crescite delle esportazioni da parte di Paesi in via di sviluppo. Si creeranno delle opportunità di crescita che il nostro territorio dovrebbe cogliere, mettendo a disposizione di questa immensa richiesta di nuova logistica e trasporto impianti idonei e adeguati in grado di soddisfare le necessità, valorizzando in particolare l'esistente: Novara, Alessandria e Orbassano. È necessario che tali strutture, per evitare sovrapposizioni di funzioni o addirittura concorrenza diretta, siano organizzate e regolate da una figura di regia, che in questa fase pensiamo possa essere la Regione.

Per concludere si vuole sottolineare come gli autotrasportatori del torinese vivano l'intermodalità come un'opportunità e non come concorrenza. È inevitabile che per decongestionare le nostre strade e quindi permettere ai mezzi pesanti di aumentare la velocità commerciale, occorra spostare su rotaia una parte importante di merce; contemporaneamente non è più procrastinabile la realizzazione della tangenziale est di Torino.

### **2.3.7 Maria Grazia Sestero, Assessore alla Viabilità e ai Trasporti Comune di Torino**

Io credo intanto che la giornata sia assolutamente utile. Il titolo del workshop è "Il futuro del Polo Logistico di Orbassano" e non possiamo non ragionare se non sugli elementi della costruzione del futuro. Perché io ho qualche perplessità quando si usano dati del presente per dimostrare che nulla può cambiare.

Perché un amministratore pubblico, ma non solo, deve gestire il presente e costruire le prospettive. E io partirei da una convinzione che come amministratori abbiamo e credo che non possa essere smentita: Torino non è in declino, Torino è in espansione, Torino è in crescita. L' economia torinese nelle sue articolazioni, non solo più esclusivamente manifatturiera ma più articolata, è un' economia in sviluppo.

E questo sviluppo va sostenuto, va irrobustito e va garantito con una molteplicità di azioni e di interventi.

Intanto, per stare sul tema del workshop, Torino ha bisogno di trovarsi su grandi assi di collegamento; e quindi il Corridoio 5, e quindi la Torino-Lione e quindi la necessità di potenziare il suo aeroporto- cosa che si sta facendo – quindi la connessione con Genova. Torino deve trovarsi all'interno di questo crocevia. Se non è così, se non è su grandi assi di movimentazione, la città di Torino inevitabilmente rischia di essere risucchiata in una marginalità territoriale ed economica.

Torino è il capoluogo della Regione Piemonte. Allora, pur se convinta che la Regione sia fatta di una molteplicità di poli importanti e di uguale rilievo, ritengo che il traino di un capoluogo è fondamentale per tutta l' economia, lo sviluppo e le potenzialità delle altre realtà.

Torino – cito dal secondo Piano Strategico - è una "città di città"; questa dimensione deve caratterizzare le decisioni, le volontà di Torino assieme alle altre città. È una dimensione non più eludibile perché è una ricchezza fondamentale.

Su questa concezione si basano le scelte che prendiamo sul problema dei trasporti e delle connessioni.

Un dato che mi piace ricordare è che il trasporto su ferrovia delle merci rispetto alla gomma è troppo basso. La percentuale è quasi insignificante: in Piemonte abbiamo la necessità, per motivi ambientali e di vivibilità, di trasferire quote di trasporto merci dalla strada alla ferrovia. In realtà il Piemonte ha l' esigenza di trasferire anche passeggeri dalla strada alla ferrovia, ma oggi ci concentriamo sulle merci.

Detto questo, è importante sottolineare che il Comune, nell'ambito delle decisioni riguardanti la linea ad Alta Capacità, ha chiesto la connessione attraverso Corso Marche con il polo di Orbassano.

Questa decisione è stata condivisa con Regione, Provincia e con tutti gli altri Comuni della linea dell'Alta Capacità. Vorrei ricordare che tutte le comunità, anche quelle che hanno perplessità sulla linea stessa, hanno dato parere positivo su questa scelta che per ora non è finanziata, anche se riconosciuta dal CIPE. Questa è un'ipotesi di lavoro che ha caratteri di esemplarità, perché se riusciamo a sviluppare questo progetto, ci sono molteplici vantaggi.

In primis la connessione ferroviaria ci permette di liberare il passante di Torino e la linea storica dal transito delle merci.

Liberare la linea storica vorrebbe dire avere, per il trasporto delle persone, una linea sostanzialmente metropolitana dedicata alla pendolarità di tutta la valle sulla città. Quindi, un'offerta di trasporto veloce e frequente che è in grado di attrarre utenza sul mezzo pubblico, riducendo la pendolarità su mezzo privato. Questo punto è fondamentale.

Come sapete, nell'ipotesi di "wafer", oltre al collegamento ferroviario, c'è l'autostrada che rappresenta un'offerta di tangenziale interna. Tale intervento risulta oggi assolutamente necessario e rappresenta un ulteriore vantaggio. Ma se parliamo degli aspetti del progetto che riguardano l'assetto superficiale di Corso Marche ci sono altri temi di assoluto interesse.

La Provincia ha già coinvolto l'architetto Cagnardi nella progettazione; è evidente che il viale, utile per la distribuzione della mobilità superficiale, diventa un asse di ristrutturazione urbanistica: un punto che oggi è l'incontro di più periferie domani potrebbe diventare una centralità forte dell'area metropolitana.

Questo progetto è quindi di grande interesse per il Comune di Torino e per i comuni dell'area metropolitana della città. Lavorare su questo asse, su questo tessuto di marginalità per farlo diventare una centralità è un'occasione formidabile; un'occasione formidabile, appunto, se ognuno di noi si muove nella logica della "città delle città".

Per molti motivi, quindi, siamo interessati a che l'aggancio all'Alta Capacità ci permetta di fare un insieme di operazioni; e per questo motivo, questo è un elemento su cui continuiamo ad insistere. Chiudo dicendo che sulla distribuzione delle merci in città stiamo cominciando a lavorare con Regione e Provincia. Ci sono su Orbassano tutte le condizioni e la prospettive per un forte sviluppo. La disponibilità delle Amministrazioni e degli operatori genera le condizioni per arrivare in tempi anche abbastanza rapidi a far partire una prima fase sperimentale di distribuzione pulita delle merci con cui compensiamo le restrizioni che le condizioni ambientali in questa fase ci impongono. Grazie.

### **2.3.8 Franco Campia, Assessore ai Trasporti e Grandi Infrastrutture Provincia di Torino**

La Provincia di Torino è da circa undici, dodici anni in trincea sugli argomenti di cui ci si occupa questa mattina. Ed in particolare sul destino e sulle prospettive, della nuova linea Torino-Lione.

In questo periodo abbiamo sostenuto diverse tesi, sviluppato diversi argomenti; qui ne cito un paio, perché mi paiono piuttosto pertinenti.

Nei primi anni, soprattutto, abbiamo dedicato molte energie nel cercare di far passare il messaggio che ciò che si deve realizzare tra Torino e Lione non è una linea ad Alta Velocità. Non è vero che questa iniziativa abbia lo scopo di far viaggiare più veloci le persone tra Torino, Lione e Parigi... o meglio: ciò è anche vero ma solo marginalmente, in parte.

Il fatto di poter consentire di andare più veloci da Milano/Torino, a Lione e Parigi sarà una graditissima conseguenza accessoria di un progetto nato essenzialmente per modificare l'assetto del trasporto merci attraverso le Alpi.

Direi che col passare del tempo, questo assunto è stato accolto dai più; persino, dalla parte più intelligente degli oppositori valsusini del progetto.

E non a caso, oggi, opportunamente, si utilizza il termine TAC: ossia "Treno ad Alta Capacità".

Mi ha fatto un po' dispiacere che nell'intervento del rappresentante di Trenitalia Cargo non sia stato colto questo elemento essenziale: anzi, si è affermato il contrario, cioè che le nuove linee dovrebbero servire essenzialmente per i passeggeri, con il traffico merci convogliato su quella storica.

Questo rappresenta l'esatto opposto di ciò che, da molti anni, si sta predicando.

Un secondo tema sul quale si è lavorato è nato dal rischio concreto che il progetto della nuova linea si traducesse in un'occasione mancata di crescita territoriale. L'impegno economico di questo progetto è talmente enorme che se questo fosse concepito solo come un collegamento lineare tra punti - il che, purtroppo, è un po' nel DNA ordinario della progettazione ferroviaria - certamente precipiteremmo in un'occasione mancata, di dimensioni inimmaginabili.

L'impegno è talmente elevato che diviene prioritario inserire ed innestare sul progetto tutte le opportunità di sviluppo territoriale che esso può portarsi dietro.

Ne segnaliamo un paio, tra le tante: una prima è l'effetto indotto sulla qualità del trasporto locale, ottenuto liberando, appunto, la vecchia linea dalle merci e consentendo di impiantarvi il sistema di metropolitana ferroviaria per l'area vasta

di Torino; la seconda, soprattutto, è costituita dalle possibilità offerte per l'evoluzione della logistica.

L'approfondimento sulla Torino - Lione che, come dicevo, svolgiamo da undici o dodici anni, ha avuto luci ed ombre.

In particolare, tra le ombre, troviamo il fatto che, specie nei primi tempi, direi dal '95 al 2000, abbiamo un po' operato in solitudine.

Siamo stati poco sostenuti nel diffondere le tesi di cui vi sto parlando. Successivamente, il quadro è molto migliorato. Purtroppo, questa sensibilità insufficiente, che noi abbiamo rilevato in particolare tra il '95 e il 2000, è stato un grosso guaio perché era un periodo in cui, forse, si sarebbe potuto disinnescare la polveriera della Val di Susa, che, nel frattempo, si è caricata e innescata.

Tra le luci – che sono diverse - ne richiamo una in particolare, perché è stata citata in più interventi questa mattina, ed è l'AFA, l'Autostrada Ferroviaria Alpina.

Il direttore Larotonda e S.I.TO. sanno quanto la Provincia abbia favorito l'inserimento di S.I.TO in questa avventura, anche se poi il progetto che è stato realizzato risulta certamente un "sotto-prodotto" rispetto a ciò che ci saremmo attesi. Tutti infatti concordano sul fatto che il tragitto attuale è troppo breve.

Sentivo, però, recentemente, affermazioni interessanti, che sicuramente sono note ai presenti, sul fatto che in Francia si sia compresa l'assoluta inopportunità dell'attestamento ad Aiton, troppo vicino a Modane, e si ragioni di allungare l'AFA fino a Lione e speriamo che ciò avvenga in tempi brevi. In tempi brevi fino a Lione, se non addirittura a Parigi. E credo che ciò muterebbe radicalmente, l'appetibilità dell'AFA stessa. Oltretutto entro un paio d'anni arriveranno a termine i lavori di ampliamento delle gallerie sulla linea storica e quindi si arricchirà la gamma dei tipi di camion che possono essere caricati.

In questi anni abbiamo avuto molte discussioni con diversi interlocutori e in particolare con l'ing. Mauro Moretti, che ha sempre occupato e continua ad occupare un ruolo di grande rilievo nello scenario ferroviario del nostro Paese. Con Moretti abbiamo avuto punti di grande consenso, di consonanza, per esempio, sul fasaggio ragionevole dell'opera; certamente - ha ragione Moretti e lo sosteniamo anche noi - è prioritario intervenire sulle tratte più vicine all'area metropolitana, che sono quelle più congestionate, mentre può essere relativamente un po' meno urgente intervenire sull'attraversamento alpino vero e proprio.

Invece c'è sempre stata una grande differenza di vedute sul ruolo del Polo Logistico di Torino sud; questa netta, indiscutibile divergenza di opinioni, probabilmente è in parte legata al fatto che, quando Moretti pensa ad Orbassano,

pensa al suo scalo merci. Allo scalo merci esistente delle ferrovie, che evidentemente all'azienda ha dato meno di quanto l'azienda si aspettava.

Quando noi invece parliamo di Polo Logistico di Orbassano o di Torino sud, ci riferiamo in realtà non solo allo scalo ferroviario, ma al complesso delle aree che orbitano intorno allo scalo stesso, che dimensionalmente sono certamente di molto superiori rispetto all'area dell'impianto ferroviario. Nell'area torinese, siamo convinti che un polo per la logistica (non so se dire "il" polo, perché non ho elementi per dire se l'area torinese si debba fermare ad un solo polo logistico, o possa in futuro magari averne bisogno di un secondo) non possa che essere quello esistente intorno allo scalo di Orbassano. Per diverse ragioni: ha una dimensione che non permette di ignorarlo, perché occupa ben oltre un milione di metri quadrati e il suolo è un bene raro; è stato scelto questo utilizzo in un punto comunque con un'accessibilità buona, certamente migliorabile, ma già buona. E non è pensabile andare a impegnare spazi dimensionalmente di pari rango, in altre parti del territorio.

Oltretutto il sito è connesso bene col sistema ferroviario e lo sarà ancor meglio in futuro; richiede invece un miglioramento dell'accessibilità veicolare, che si otterrà però col quadruplicamento della tangenziale (che è in programma) e con la realizzazione del Corso Marche.

Da qui, quindi, nasce l'esigenza di realizzare il famoso raccordo ferroviario, appendice dell'Alta Capacità, detto di Corso Marche, che diventa un elemento essenziale in questo discorso.

L'operazione di progettazione e realizzazione di quest'ultima opera, non è però operazione che si concluda in se stessa.

Innanzitutto, dirò rapidamente cose che la collega Sestero ha già richiamato: è l'occasione per far partire il progetto, che sulla carta esiste da trent'anni ma che è rimasto rigorosamente sulla carta, del raccordo autostradale lungo il Corso Marche. E io penso che continuerà a rimanere sulla carta, se non lo si aggancia al tema del raccordo ferroviario.

E poi è l'occasione per il ridisegno di un'ampia parte del territorio metropolitano, nel senso che Sestero ha già descritto: un corridoio territoriale baricentrico all'area metropolitana, che racchiude un'autentica esplosione di occasioni di crescita per l'area torinese.

Tutto ciò è in larga misura collegato al progetto della Torino-Lione.



Ora, l'impressione è che molti interlocutori, anche tra quelli tendenzialmente favorevoli al fatto che la nuova linea si realizzi, non abbiano chiaro come è forte la concatenazione di effetti che la decisione di lavorare sulla Torino-Lione, produce.

E una simile mancanza di chiarezza è colpa grave, da cui però è esente la maggioranza degli Enti Locali. Lo scenario che ho descritto, è infatti raccolto in un'intesa che poco più di un anno fa è stata sottoscritta dalla Regione, dalla Provincia, dal Comune di Torino, dai Comuni di Grugliasco, Collegno, e Venaria e dalla Camera di Commercio e che ha dato avvio ad uno studio molto importante, nel quale la Provincia, a nome anche degli altri soggetti, ha coinvolto la Gregotti & Associati, che già aveva lavorato per il Piano Regolatore di Torino.

Voglio sottolineare, mentre ringrazio la Camera di Commercio e il Presidente Barberis per l'occasione di oggi, che anche l'incontro odierno rientra all'interno del programma che è stato definito in questo accordo tra enti; perché meritoriamente, la Camera di Commercio per prima è partita a fare gli studi che le erano stati assegnati e sono esattamente gli studi che questa mattina sono stati presentati.

Quindi, l'incontro di questa mattina non è uno spot ma sta dentro un piano che era stato disegnato. Mi avvio alla conclusione sottolineando che la Torino-Lione rappresenta, come ho detto prima, il perno cui sono appese a cascata altre operazioni successive. Questa affermazione può essere mitigata, nel senso che taluni interventi possono vedere la luce anche in assenza del nuovo collegamento ferroviario; ma è certo che il quadro, senza la Torino-Lione, ne uscirebbe straordinariamente indebolito.

Credo che si possa affermare, in particolare rispetto al Polo Logistico di Torino sud, che se abortisse il progetto della Torino-Lione o del suo collegamento con essa, saremmo in presenza di un autentico "killeraggio" rispetto alle prospettive di crescita del Polo Logistico stesso. Non dico che ciò comporterebbe necessariamente la sua morte, ma certamente ne comprometterebbe in modo irrimediabile le prospettive di una crescita vera e plurimodale, che è la scommessa su cui ne è impennato il destino.

Quindi penso che, sulla base di queste considerazioni, dovrà essere ancora maggiore il nostro impegno per le fasi successive della discussione sulla vicenda Torino-Lione. Spero anche che i pensieri che ci scambiamo oggi circolino meglio ed al livello il più allargato possibile. E quindi che chi ne discute, pro o contro, abbia ben presente qual è nel suo complesso la posta in gioco, e gli effetti che un sì o un no potranno produrre.

### **2.3.9 Daniele Borioli, Assessore ai Trasporti e alle Infrastrutture Regione Piemonte**

Grazie per il dibattito molto interessante.

L'Assessore Campia e l'Assessore Sestero, mi facilitano il compito avendo parlato prima di me. Faccio prima alcune considerazioni specifiche sul tema della tavola rotonda: Orbassano.

Volevo poi cogliere qualche spunto dal dibattito che c'è stato questa mattina.

Nel definire il Piano regionale Strategico collegato alla logistica, che poi è parte del Piano Generale dei Trasporti, abbiamo fatto della realtà di Orbassano uno dei perni del nostro ragionamento.

Volendo descrivere in maniera sommaria il macro-sistema di riferimento possiamo dire che è costituito di tre punti, sostanzialmente: l'Alessandrino, il Novarese e Orbassano.

Un'area metropolitana come quella di Torino, non può fare a meno di avere una piattaforma logistica. L'area di Torino è infatti un'area che non ha rinunciato a rilanciare una propria vocazione produttiva industriale, spinta oltretutto verso una capacità di intercettare dinamiche produttive innovative che bene si collegano ad un'idea di logistica capace di produrre valore aggiunto e diversa dall'idea di una logistica che consiste essenzialmente in cumuli di container che si muovono e producono effetti visivi, magari non sempre gradevoli a vedersi.

Quindi un'area di questo genere, non può fare a meno di avere una piattaforma logistica, adeguatamente strutturata, in grado di contenere in sé i centri nevralgici di tutti questi sistemi di cui in qualche modo abbiamo parlato.

Poiché ovviamente in un'area logistica ci vogliono capannoni in cui svolgere quelle attività che creano valore aggiunto, è possibile pensare di insediare ad Orbassano centri dedicati all'innovazione e alla ricerca tecnologica nel campo dei sistemi dell'info-modalità.

Inoltre un'area metropolitana che si vuole rilanciare sotto diversi profili, deve avere una piattaforma logistica in grado di svolgere un servizio al sistema delle imprese presenti sul territorio.

Ma non c'è soltanto questo. C'è un tema che non è stato toccato, ma io credo vada posto: da un punto di vista ambientale, guardando al territorio come una risorsa che non è infinita, credo che l'area di Orbassano vada valorizzata prima di pensare di smantellare tutto per fare qualche cosa di non ancora certo ad esempio a Chivasso dove bisognerebbe impegnare ulteriori porzioni di territorio per fare delle

operazioni che invece possono essere svolte ad Orbassano. Orbassano, luogo su cui io credo occorra investire e debba essere rilanciato.

Credo che ci si debba collocare all'interno di un disegno complessivo, di una pianificazione complessiva dei sistemi dei trasporti e della logistica in questo Paese e nel nord ovest in particolare; una pianificazione che sia in qualche modo ancella di un'idea di programmazione dello sviluppo che punta a determinare alcuni elementi di riequilibrio.

Un grande Paese come l'Italia deve compiere dei processi di programmazione, di infrastrutturazione e di definizione delle proprie piattaforme logistiche, anche cogliendo l'occasione di ripensare magari ad una modalità di sviluppo pluri-polare che riequilibri anche un utilizzo del territorio. Questo è un punto su cui mi voglio soffermare, perché riguarda ovviamente Orbassano, ma riguarda anche un'idea più generale che pone, come elemento strutturante di questo discorso, la funzione di Orbassano, rivendicando in primo luogo l'assoluta necessità di realizzare la linea Torino-Lione, affinché Torino non sia tagliata fuori.

Mi sento di raccomandare a tutti e quindi alle forze del mondo dell'economia di avere ben presente che per quanto riguarda il Piemonte la partita è sì realizzare la linea Torino-Lione, ma realizzarla con queste connotazioni strutturanti per il nostro territorio che vogliono che Orbassano diventi il perno strategico di un disegno. E questa sarà la posizione che la Regione Piemonte terrà, nella sua dialettica con lo Stato.

Il lavoro che abbiamo svolto stamattina è stato molto utile, perché ci ha consentito di verificare che c'è una condivisione di intenti sull'idea che Orbassano diventi perno di questo sviluppo. C'è una condivisione di intenti anche sul fatto che questo grande Corridoio che collegherà l'ovest e l'est dell'Europa debba essere occasione, non solo per rilanciare l'economia delle aree metropolitane che attraversa, ma anche per consentire a quelle stesse aree metropolitane di ridisegnare i propri sistemi di mobilità e trasporto in maniera radicalmente nuova.

Ho notato inoltre due paradossi. Il primo riguarda il Piano Nazionale della Logistica che definisce grandi scenari; tuttavia credo che vada un po' reinterpretato tramite un confronto più approfondito tra il livello nazionale e il livello regionale. Questo lavoro di confronto, che non è stato fatto in precedenza, individua Novara e Orbassano come punti perno. Il disegno delle grandi infrastrutture di questo Paese vede invece Orbassano ad esempio come un incidente di percorso da archiviare.

Questo è un primo paradosso, che dice come vada un po' recuperata la connessione tra la programmazione delle infrastrutture e la pianificazione dei

trasporti; che è quello che io credo è mancato in questi anni, proprio nel momento in cui le funzioni ministeriali erano accorpate all'interno dello stesso dicastero. Avevamo un unico dicastero per le infrastrutture e per i trasporti, che in realtà ha programmato solo le infrastrutture senza preoccuparsi di collocare la programmazione delle infrastrutture all'interno un disegno più generale dei trasporti.

Il secondo paradosso riguarda ciò che ha detto questa mattina il rappresentante di Trenitalia: "guardate che le linee ad Alta Velocità non servono per far andare le merci". Paradossalmente, l'amministratore delegato della holding di cui la divisione Cargo fa parte, ci dice invece: "Guardate che bisogna fare il tunnel di base, perché si tratta di una linea ad Alta Capacità, fatta per far passare le merci". E giustamente Mario Carrara, in uno dei suoi interventi diceva: "Questo, poi, consentirà di rifunzionalizzare le linee locali, il sistema dei passanti... anche al servizio della mobilità delle persone per far sì che poi, Torino e la sua area, diventino come le grandi città di Europa, esempio di un sistema di relazioni tra le merci e le persone, ... all'altezza dei casi più significativi in Europa".

Allora, questo è un altro dei temi su cui io penso occorra lavorare e sedimentare una posizione non solo politica, ma anche di merito, piuttosto chiara. Campia e Sestero hanno già detto: "noi stiamo lavorando alla linea ad Alta Capacità Torino-Lione, perché rappresenta una risposta ad un quadro problematico anche rispetto alle criticità delle linee e delle infrastrutture stradali che stanno esplodendo- e i rappresentanti dell'autotrasporto lo sanno". Quindi noi stiamo lavorando e crediamo che la Torino-Lione sia elemento fondamentale, non solo perché costruisce e struttura il disegno dell'Unione Europea, ma anche perché attraverso quell'infrastruttura vogliamo produrre un riequilibrio modale che sposti, ovviamente soprattutto nella zona dell'attraversamento alpino, quote più consistenti di traffico, dalla gomma al ferro; e quindi, ci consenta di intercettare obiettivi di efficientizzazione del sistema ma anche di riequilibrio ambientale, che sono obiettivi che dobbiamo avere presenti.

Naturalmente le cose che si possono dire sono, da questo punto di vista, molte. Sono d'accordo con l'intervento che è stato svolto prima da Giordano: bisogna stare attenti a non confondere, quando si parla di logistica, ciò che compete al pubblico e ciò che compete al privato. Al pubblico compete definire le condizioni di sistema; procurare le aree e quelle procedure che servono più rapidamente a mettere le aree a disposizione degli operatori. Occorre che il pubblico individui quegli interventi infrastrutturali, non solo le grandi infrastrutture, ma anche quegli interventi di connessione e di completamento in grado di favorire l'intermodalità. Al privato, poi, compete svolgere la propria parte investendo.

Lo scenario nazionale lo abbiamo inquadrato, stiamo definendo quello regionale. Definito lo scenario, abbiamo bisogno di entrare rapidamente in una stagione in cui cominciamo a capire gli attori che sono sulla scena che cosa fanno; quali sono le specializzazioni in termini di funzioni, di ciascuna di quelle aree che abbiamo visto comporre la griglia, la trave portante del sistema logistico del nord ovest. Quindi che cosa fa Orbassano, che cosa fa Novara, che cosa fa Alessandria.

Senza pensare che ciascuno faccia le stesse cose, ma pensando che il disegno di sistema le richiede tutte; però, richiede anche che si individuino quelle specializzazioni, quelle vocazioni portanti. Poi, naturalmente, all'interno ci sarà sempre una ripetitività di funzioni per alcune specifiche questioni che riguardano il sistema produttivo di imprese locali, però dobbiamo passare a questa fase.

E in questo senso, ho l'impressione che – riprendendo uno stimolo che prima veniva posto – sia necessaria effettivamente una plancia di regia a livello regionale. Noi abbiamo prodotto qualche passo in avanti nelle nostre relazioni con la Liguria, aderendo attraverso le due Finanziarie Regionali a SLALA, e siamo partiti dalle relazioni tra portualità e retro-portualità.

Naturalmente, si tratta di estendere questo ragionamento a tutto il sistema attraverso un processo che politicamente non è semplice, perché bisogna convincere i diversi attori del territorio che ciò che va costruito su questo terreno, è una capacità del sistema di competere con gli altri. Il problema non è se Alessandria prevale su Novara, ma è se si riesce a costruire un sistema che, assieme ai porti liguri, lanci una sfida competitiva al sistema dei porti del nord rispetto al mercato globale del trasporto merci.

E noi ne abbiamo bisogno in modo particolare per il Piemonte e anche in termini di sviluppo ordinato del territorio; perché noi, a parte l'area di Torino, abbiamo una realtà fatta di distretti e di sistemi di piccole e piccolissime imprese che, a maggior ragione, vanno guidate attraverso una politica di disegno - anche pubblico - a organizzarsi intorno a piattaforme logistiche che consentano di recuperare quel 20, 30% di aggravii in termini di costi di impresa, e quindi di competitività, che il nostro sistema produttivo evidenzia.

Quindi, il lavoro non è un lavoro banalissimo. Su questo, ovviamente, Orbassano è uno dei volani fondamentali; alcune cose le abbiamo già portate a compimento. E naturalmente speriamo che da cosa nasca cosa, e che nei prossimi mesi riusciamo a fare anche qualche passo operativo concreto. Grazie.