



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO

Il ruolo delle grandi infrastrutture logistiche
- reti e nodi - nello sviluppo economico
e territoriale del Piemonte e dell'area torinese

Studio





CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO

Il ruolo delle grandi infrastrutture logistiche
- reti e nodi - nello sviluppo economico
e territoriale del Piemonte e dell'area torinese

IL RUOLO DELLE GRANDI INFRASTRUTTURE LOGISTICHE
- RETI E NODI - NELLO SVILUPPO ECONOMICO
E TERRITORIALE DEL PIEMONTE E DELL'AREA TORINESE
STUDIO

CAMERA DI COMMERCIO DI TORINO

ELABORAZIONE DELLO STUDIO A CURA DI:
KPMG CONSULTING S.P.A.

COORDINAMENTO:
UFFICIO PROMOZIONE - CAMERA DI COMMERCIO DI
TORINO

IDEAZIONE GRAFICA, IMPAGINAZIONE E STAMPA
VISUAL DATA S.R.L.

FINITO DI STAMPARE
MAGGIO 2002

I	Premessa	5
2	Aspetti economici	9
2.1	Ambito di analisi	9
2.2	Analisi dell'economia piemontese attraverso i principali indicatori macroeconomici	9
2.3	Analisi delle filiere produttive	18
2.4	I Distretti Industriali in Piemonte	34
2.5	Il commercio del Piemonte verso l'estero nel corso dell'anno 2000	39
2.6	Conclusioni	43
3	Trasporto merci e Logistica: stato attuale e tendenze evolutive	45
3.1	La situazione in Italia	45
3.1.1	Le previsioni per il settore trasporti	47
3.1.2	Le previsioni per la Logistica e l'Intermodalità	47
3.2	La situazione in Piemonte	51
3.2.1	L'andamento dei flussi sulla rete	51
3.2.1.1	Il traffico su strada	51
3.2.1.2	Il traffico ferroviario - il trasporto combinato	52
3.2.1.3	Il traffico aereo (lo scalo di Torino)	54
3.2.2	Le problematiche del trasporto merci e della Logistica per le aziende piemontesi	56
3.2.2.1	Il sistema produttivo in Piemonte	57
3.2.2.2	L'accessibilità	57
3.2.2.3	Le criticità infrastrutturali	58
3.2.2.4	Il network dei fornitori	60
3.2.2.5	Il network dei clienti	60
3.2.2.6	L'esternalizzazione dei trasporti	60
3.2.2.7	I flussi origine - destinazione in Piemonte	62
3.2.3	L'offerta di infrastrutture e servizi per le merci	63
3.2.3.1	Le infrastrutture per le merci	63
3.2.3.2	Gli interporti di I livello - punti di attenzione	64
3.2.4	L'offerta di logistica integrata	67
4	Le Politiche di programmazione sui trasporti	71
4.1	La politica comunitaria	71
4.2	La politica nazionale	74
4.3	Il Piemonte nel contesto europeo	75
4.4	Le politiche regionali	76
4.5	Le politiche locali	79

5	L'offerta di trasporto: le infrastrutture	81
5.1	Torino nel sistema dei collegamenti internazionali	81
5.2	Il riequilibrio del sistema regionale	82
5.3	La ridefinizione del sistema autostradale e tangenziale di Torino	82
5.4	La nuova offerta ferroviaria ad AV-AC	83
6	Le infrastrutture logistiche per Torino e il sistema produttivo piemontese: un commento	89
7	Il sistema degli interventi strutturali	91
8	Finanza di progetto	93
8.1	Introduzione	93
8.2	Gli strumenti di Project Financing - il quadro normativo	93
8.3	I soggetti coinvolti	99
8.4	Cenni sullo sviluppo delle reti viarie attraverso strumenti di finanziamento alternativi	100
8.5	I rischi	102
8.6	Il Project Financing in Italia	102
8.7	Ipotesi di sviluppo di una iniziativa: Corso Marche	105
8.8	Le Olimpiadi come "motore" di sviluppo delle infrastrutture	106
8.8.1	Le Olimpiadi a Barcellona	106
8.8.2	Le Olimpiadi a Torino	115
8.8.3	Confronto Torino vs Barcellona	117
9	Allegati	119
9.1	I flussi di traffico sulle autostrade piemontesi	119
9.2	Gli interventi per il Piemonte secondo gli strumenti di pianificazione nazionale/regionale/locale	125
9.3	Tempi ed investimenti per il progetto Alta Velocità	131
10	Quadro normativo di riferimento	133
11	Bibliografia	135
12	Soggetti ed Enti coinvolti	139

I Premessa

Le carenze infrastrutturali di cui soffre l'Italia si traducono in un freno all'espansione nelle aree più avanzate del Paese e in un fattore di inibizione dei processi indispensabili per ridurre i gravi squilibri territoriali presenti in quelle più arretrate.

Nella società contemporanea, i sistemi di trasporto e le reti viarie di comunicazione efficienti costituiscono i principali motori di un processo dinamico di globalizzazione, in cui le relazioni economiche, politiche e sociali si estendono in un ambito geografico sempre più vasto.

Nasce, quindi, la necessità di:

- aumentare l'efficienza complessiva dell'offerta di servizi di trasporto, concentrando in particolare l'attenzione sui processi di liberalizzazione dei mercati, finalizzati al miglioramento della qualità dei servizi e alla riduzione dei costi;
- individuare e sviluppare opportune politiche per la gestione della domanda e per il suo riequilibrio verso modalità economicamente, socialmente ed ambientalmente più efficienti;
- puntare sull'individuazione di strategie e strumenti innovativi volti a promuovere ed orientare l'innovazione tecnologica, per renderla funzionale al miglioramento della qualità dei servizi, all'aumento della competitività tra le imprese e alla riduzione delle diseconomie esterne proprie degli attuali sistemi di trasporto (inquinamento, congestione, incidentalità);
- favorire la modernizzazione del settore dal punto di vista sia gestionale sia della dotazione infrastrutturale, per rendere le reti di comunicazione viarie idonee ed adeguate a soddisfare la domanda di mobilità, ridurre la congestione e i dannosi impatti ambientali, nonché migliorare la sicurezza stradale.

Tali esigenze presuppongono un nuovo approccio basato sui seguenti elementi:

- *Efficienza dei Servizi*

La politica degli investimenti nel comparto dei trasporti non può essere affrontata soltanto in termini di mero potenziamento infrastrutturale, ma deve comprendere una pluralità di azioni, tutte orientate all'aumento dei livelli di efficienza della qualità, affidabilità, sicurezza e riduzione dei costi dei servizi e delle infrastrutture. L'obiettivo è quello di allineare la competitività del sistema italiano ai livelli dei principali partner europei e in prospettiva, quelli globali.

L'intervento pubblico non deve limitarsi ad un mero processo di rilancio della politica di realizzazione delle opere e di raccolta dell'offerta, bensì deve fungere da catalizzatore di risorse private finalizzate ad un riassetto funzionale delle infrastrutture, tale da soddisfare le esigenze del cittadino-contribuente, dell'utente, degli operatori del settore e degli altri operatori economici.

- *Finanza di Progetto (Project Financing)*

L'approccio con la finanza di progetto potrà contribuire ad individuare gli strumenti e le modalità di intervento pubblico adeguate a contemperare il massimo coinvolgimento delle risorse di mercato e della capacità operativa/gestionale dei soggetti privati, con il grado di efficienza e gli obiettivi di qualità individuati per servizi

e infrastrutture.

La finanza di progetto è compatibile con una pluralità di differenti modelli di allocazione di ruoli fra settore pubblico e settore privato, nel cui contesto possono contemporaneamente essere presenti progetti in grado di generare reddito in misura sufficiente a rimborsare gli oneri finanziari dell'indebitamento contratto e progetti capaci di attrarre finanza privata, anche in presenza di finanza pubblica non sempre sufficiente al perseguimento degli obiettivi di realizzazione delle opere viarie.

Le tradizionali politiche di potenziamento e/o di ammodernamento di infrastrutture e servizi non sono più sufficienti ad orientare il settore verso un assetto moderno ed equilibrato. Occorre sviluppare politiche di orientamento alla domanda volte ad ottimizzare l'uso delle risorse infrastrutturali e a diminuire i costi, gli impatti ambientali e le criticità associate all'attuale status in cui versa il sistema dei trasporti e delle reti di comunicazione viarie nazionali, regionali e provinciali.

- *Coordinamento e armonizzazione con i provvedimenti normativi vigenti*

Le azioni politiche e la normativa tracciate dall'attuale Governo hanno fatto emergere la necessità di procedere ad eliminare le discontinuità che in qualche caso sussistono a livello normativo tra le varie discipline nazionali e regionali in materia di lavori pubblici, specie con riferimento all'impossibilità di accedere a veri e propri strumenti giuridici innovativi ed efficienti, che in altre esperienze straniere sono stati di importante supporto nello sviluppo delle opere infrastrutturali e nella crescita delle economie dei Paesi che li hanno adottati.

Vi è necessità di riattivare e stimolare nuovi processi di liberalizzazione dei servizi nei trasporti e nelle comunicazioni viarie attraverso l'attuazione delle direttive dei piani Programmatici di sviluppo del settore dei trasporti (es. PGT), come occasione per stimolare una presenza efficace di imprese e risorse private.

Nella prospettiva di una sempre più forte integrazione del Piemonte nell'economia europea, l'area di Torino si è posta l'obiettivo di affermare il suo ruolo come nodo-snodo di rilevanza internazionale, ovvero di elemento essenziale per lo sviluppo del network economico europeo. Sono state pertanto individuate azioni strategiche mirate tali da migliorare il grado di competitività di Torino attraverso la valorizzazione dei punti di forza individuati nelle sue forti vocazioni tecnologiche, innovative e culturali, e tali da creare i presupposti per aumentarne il potere gravitazionale nell'area padana e transalpina occidentale.

Nell'elaborare questo documento si sono affrontate le tematiche che mettono in rapporto l'adeguamento del sistema trasporti, inteso sia come infrastrutture che come servizi, con lo sviluppo regionale nel contesto nazionale e internazionale.

Le analisi prodotte hanno avuto un approccio "a tutto campo", ovvero intersettoriale, che prende in considerazione le tendenze evolutive del tessuto economico e produttivo e le trasformazioni in atto, le politiche e le linee guida della programmazione a livello centrale e regionale, la qualità delle infrastrutture e dei servizi e le problematiche di finanziamento dei programmi in relazione a piani di intervento individuati come prioritari.

In particolare si sono approfonditi i seguenti temi:

- analisi dell'economia piemontese sulla base dei principali indicatori macroeconomici;
- analisi delle filiere produttive con focus sul settore della componentistica automotive, della grande distribuzione e del settore agroalimentare;

- analisi dei distretti industriali del Piemonte;

- analisi del commercio verso l'estero nell'anno 2000;

- analisi delle politiche di programmazione in materia di trasporti a livello comunitario, nazionale e locale con focus primario sul settore del trasporto merci;

- analisi delle tendenze evolutive della domanda di trasporto e della logistica in Piemonte;

- analisi dell'offerta di infrastrutture e servizi per la logistica e il trasporto delle aziende piemontesi;

- individuazione dei progetti definiti prioritari per lo sviluppo del Piemonte e in particolare dell'area di Torino;

- i principali strumenti e le ipotesi normative sottostanti la finanza di progetto, con una proposta di sviluppo di una iniziativa a Torino (C.so Marche) e un confronto comparato tra Torino e l'esperienza di Barcellona nell'ambito della realizzazione di infrastrutture in occasione di eventi olimpici.

Il presente documento costituisce la "base informativa" da cui verranno generate ulteriori considerazioni di sintesi sull'impatto generato sul tessuto economico, dall'adeguamento infrastrutturale e strutturale previsto.

Tale analisi, svolta in collaborazione con l'Università degli Studi di Torino, facoltà di Economia e Commercio, Dipartimento del Territorio, avrà l'obiettivo di raccogliere in un documento organico e sintetico le considerazioni "rimaste" tra le righe del presente volume, integrate dalle valutazioni qualitative, garantite da esperti dedicati alla ricerca sul territorio piemontese, di una tematica per sua natura difficilmente riconducibile a parametrizzazione per modelli.

Il lavoro è stato svolto grazie all'apporto delle numerose fonti che operano sul territorio, citate in bibliografia, attraverso le quali è stato possibile rispondere alle esigenze espresse dal Comitato Guida dello studio costituito presso la CCIAA.