



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

*Summary*



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

*Summary*

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

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

Premessa .....	5
Aspetti economici .....	9
Infrastrutture e logistica in Piemonte: gli impatti sulle aziende .....	13
Le infrastrutture logistiche per Torino e il sistema produttivo piemontese: un commento .....	21
Conclusioni .....	23

## 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 comunica-

zione viarie idonee e 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, di 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 d'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 obiet-

tivi 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 comunicazioni 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

to delle aziende piemontesi;

- individuazione dei progetti definiti prioritari per lo sviluppo 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) ed un confronto comparato tra Torino e l'esperienza di Barcellona nell'ambito della realizzazione di infrastrutture in occasione di eventi olimpici.

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 della CCIAA.

## Aspetti economici

### *Analisi basata sui principali indicatori demografici e macroeconomici*

Il Piemonte presenta un andamento demografico allineato al resto della media nazionale. Tuttavia, per quanto riguarda il Comune di Torino, la popolazione residente è passata da 991.870 nel 1990 a 900.987 nel 2000, sfondando "al contrario" ad ottobre 2001 la quota dei 900.000 e attestandosi a 899.921. È forte la presenza di pendolarismo, con i problemi di viabilità che ne discendono, che di fatto fa lievitare la popolazione durante il giorno a oltre un milione di unità (fonte: La Stampa, 10 ottobre 2001).

La provincia di Torino presenta il maggior numero di imprese (il 46% del numero complessivo del Piemonte). In tutte le province piemontesi il numero delle imprese è in aumento rispetto al 1996, in contrasto con il dato nazionale, dove il numero delle imprese è generalmente diminuito (-21%). Le province che presentano i maggiori incrementi sono la provincia di Asti (+61%) e di Alessandria (+40%).

Il PIL del Piemonte dell'anno 2000 rispetto al 1999 è cresciuto in modo consistente (+3,5%, rispetto al +2,9% del dato Italia), grazie all'espansione del settore industriale e del settore servizi e al risultato di sostanziale "crescita zero" del settore agricolo. Il valore aggiunto per provincia è generalmente al di sopra della media nazionale, ad eccezione della provincia di Asti. Torino si colloca al 21° posto nella classifica nazionale, mentre Biella, al primo posto in regione, si attesta al 13°. Il valore aggiunto si distribuisce per settori in linea con il dato nazionale, a parte una maggiore presenza del settore industriale (35% contro il 28%). Il tasso di disoc-

cupazione piemontese nel 2000 è stato pari al 6,3%, migliore della media nazionale (10,6%), a conferma del trend positivo iniziato nel 1998. Nel 2000 le esportazioni piemontesi sono state pari a 57.000 miliardi di lire mentre le importazioni sono state pari a 42.000 miliardi di lire. Per quanto riguarda gli scambi di import-export, essi sono avvenuti soprattutto verso la Francia e la Germania. Nel 2000, verso la Francia sono state esportate merci per circa 11.000 miliardi di lire e importate per circa 9.000 miliardi di lire; verso la Germania sono state esportate merci per 9.300 miliardi e importate per 6.800 miliardi di lire.

### *Analisi per filiere*

Il settore manifatturiero presenta un andamento sostanzialmente positivo; il trend positivo del 2000 è stato determinato dalla ripresa della domanda estera, in particolare nei settori della meccanica, della metallurgia e della chimica; il tessile risulta in ripresa rispetto al 1999. Il ruolo del Piemonte nella filiera dell'automotive è di grande rilievo: il 35-40% degli addetti e della produzione nazionale è localizzato in Piemonte; tale settore si trova in una situazione di forte mutamento, con strategie di mercato e produttive di forte impatto sui processi e sulle organizzazioni (partnership, co-design, comakership...).

Il settore commerciale ha segnato il forte sviluppo della Grande Distribuzione (+ 7% - 1° trimestre 2001 vs. 2° trimestre 2000) generando nuove dinamiche in termini di accresciuto potere nei confronti del sistema industriale e agricolo per quanto attiene le relazioni, le caratteristiche di prodotto, i termini di consegna e di pagamento. Tale evoluzione del settore commerciale esercita impatti sia sul sistema produttivo, sia

sulla viabilità, sulla destinazione d'uso delle aree, sulla localizzazione (periferia vs. centri storici) dei flussi di trasporto. Tale settore ha certamente influito nello scorso decennio al miglioramento della dinamica occupazionale. Gli operatori del settore prevedono che gli esercizi di vicinato diminuiranno nel corso del 2002; nello stesso periodo di tempo si espanderà ulteriormente la Grande Distribuzione, anche se con tassi di crescita inferiori al passato; infatti, l'evoluzione maggiormente significativa si ritiene che avverrà nel centro-sud Italia.

Il settore agricolo è in fase di transizione (in Piemonte come nel resto di Italia), in quanto si è sia in presenza di una rivisitazione delle misure di sostegno da parte della Unione Europea, sia in presenza della necessità di una maggiore integrazione con il sistema industriale e distributivo. Sicuramente il settore agricolo si trova ad operare in un contesto meno stabile e, peraltro, fortemente competitivo rispetto al passato. La capacità di risposta a nuovi stimoli varia in funzione dei comparti agricoli e delle aree territoriali; ad esempio, il settore vitivinicolo, attraverso innovazioni normative ed organizzative, si è portato verso una buona affermazione commerciale. Nei prossimi anni, il settore agricolo si dovrà quindi organizzare per essere competitivo, utilizzando la leva commerciale e distributiva, opportunamente veicolata da strategie di collaborazione tra operatori di filiere, all'interno della politica di distretti e favorita da infrastrutture logistiche efficienti.

#### *Analisi dei distretti industriali del Piemonte*

Il distretto tessile biellese costituisce l'esempio di sistema locale di piccola e media impresa in Piemonte; nel settore operano circa 2.000

imprese con circa 6.500 miliardi di fatturato. Nella zona dell'alto Cusio operano le imprese che costituiscono il distretto dei casalinghi (Alessi, Lagostina, Bialetti, Calderoni, Girmi), che occupano 2.200 persone per circa 600 miliardi di fatturato. Nel basso Cusio e nella Valsesia, invece, sono concentrate le attività volte alla realizzazione di rubinetterie e valvole, con oltre 2.000 miliardi di fatturato, in gran parte destinato alle esportazioni. L'industria orafa di Valenza occupa circa 7.000 addetti, con un fatturato di circa 3.000 miliardi (circa metà in esportazioni). Infine citiamo il distretto dell'industria del freddo presso Casale Monferrato, dove operano 3.500 addetti, con più di 1.000 miliardi di fatturato.

#### *Commercio verso l'estero nell'anno 2000*

Come riportato da Il Sole 24 ore del 21 maggio 2001, secondo i dati elaborati dal Centro studi di Unioncamere, l'export piemontese è ora in quarta posizione, dopo Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna, avendo ceduto a quest'ultima la terza piazza; infatti, sebbene le esportazioni piemontesi siano aumentate del 13,6%, esse sono circa 3 punti percentuali in meno rispetto alla media nazionale, attestatasi al 16,4%. Pertanto, nella classifica delle regioni che contribuiscono all'export italiano, con l'11,4%, per la prima volta il Piemonte non occupa più la seconda o la terza posizione, come è sempre successo, ma la quarta. La bilancia commerciale registra un saldo attivo di Lit 14.935 miliardi: a fronte di un export pari a Lit 57.167 miliardi, l'import è di 42.232.

Tuttavia, dietro questo indice positivo sullo stato di salute dell'economia piemontese, si nasconde un problema reale: in tutti i settori, le nostre imprese dipendono ancora troppo dal mercato dell'Unione europea, che

assorbe il 63% delle esportazioni, e non riescono a sfruttare appieno il vantaggio di un euro debole. Basti dire che l'export italiano verso Paesi non dell'UE è aumentato del 25,7%, mentre il Piemonte si è limitato a un 15,2% e i mercati europei sono tendenzialmente maturi, privi di margini di crescita esplosivi.

#### *Conclusioni*

L'area torinese presenta ancora una situazione di transizione o di ristrutturazione; nel corso dello scorso decennio sono stati fatti investimenti finalizzati sia al rilancio dei settori industriali classici, sia allo sviluppo di nuove specializzazioni, senza tuttavia riuscire a determinare evoluzioni strutturate in modo duraturo. Il sistema imprenditoriale regionale italiano, infatti, ha offerto prove di vitalità in occasione di fasi espansive fondate sulla domanda estera e sulla moneta deprezzata: in tale ambito gli imprenditori più dinamici si sono inseriti nel tessuto produttivo, attestandosi in particolare su medie dimensioni.

Il Piemonte è riuscito solo marginalmente a usufruire del risveglio della media impresa, cioè di una tipologia produttiva che potrebbe più facilmente coniugare i vantaggi della flessibilità organizzativa con una scala operativa sufficiente a reggere le sfide dell'internazionalizzazione e l'ac-

cesso a servizi specializzati di punta, a causa, probabilmente, della necessità del sistema produttivo piemontese di un orizzonte temporale maggiore. Affinché si possa affermare un sistema produttivo piemontese l'insieme degli interventi regionali dovranno essere coordinati all'interno di chiare e condivise strategie di area di respiro nazionale ed internazionale, sostenute dalle necessarie reti di servizi comuni.

Proprio in questo ambito gioca un ruolo fondamentale la presenza locale di istituzioni finanziarie di prestigio (il San Paolo - IMI di Torino si colloca al primo posto tra gli istituti di credito e la CRT entrando nel gruppo Unicredit ha contribuito a dare origine a una concentrazione bancaria di pari dignità), che possono essere considerate parte determinante dello sviluppo infrastrutturale, dalla fase di individuazione dei soggetti e dei progetti fino al reperimento e controllo dell'impiego delle risorse, secondo i tempi ed i modi indicati dallo strumento di Project Financing. Infine, emerge l'esigenza di creare e consolidare il funzionamento di un vero e proprio "osservatorio sulle merci", in grado di monitorare e coniugare le problematiche della domanda di trasporto con le esigenze degli operatori del settore trasporti e logistica, in linea con le dinamiche congiunturali dei singoli sistemi locali e le aspettative delle aziende sui livelli di servizio richiesti.

## **Infrastrutture e logistica in Piemonte: gli impatti sulle aziende**

### *I flussi sulla rete, stato attuale e previsioni*

Partendo da una ricognizione generale dello stato attuale del settore trasporti emergono in modo preponderante il peso del trasporto su strada rispetto a quello ferroviario, il problema della congestione sulle direttrici primarie del nord e la scarsa accessibilità al sud, la debolezza dell'imprenditoria trasportistica nazionale, le carenze gestionali del settore marittimo e la lentezza delle procedure per la realizzazione di nuove infrastrutture. In particolare per il trasporto merci<sup>1</sup> nel 2000, si rileva che quasi il 67% del traffico interno si è svolto su strada e che tale quota risulta concentrata sul 2% della rete stradale e autostradale. Oltre il 50% della domanda di trasporto su strada è concentrata al Nord, in Lombardia, Piemonte, Liguria, Veneto ed Emilia-Romagna. Il trasporto merci per ferrovia si attesta intorno al 10%. Il trasporto merci per vie d'acqua incide per una quota pari al 19%, mentre la quota del traffico merci interno via aerea risulta particolarmente esigua, pari allo 0,3%.

L'analisi dei dati di traffico registrati nel primo trimestre 2001 conferma l'andamento positivo su tutti i fronti del settore ed in particolare un incremento del traffico su strada pari al 4,3%, su ferrovia pari al 2% e un generale aumento del trasporto merci su tutti i principali porti italiani.

Per quanto riguarda le previsioni<sup>2</sup> sulla domanda di trasporto merci per il prossimo decennio (anni 1998 - 2010), i dati tendenziali emersi sono riferiti a due possibili scenari di crescita alternativi, definiti tendenziale e di riequilibrio modale. Nei due casi variano rispettivamente come segue:

- scenario tendenziale: la crescita della domanda su strada si attesta intorno al 16% nel caso di scenario basso e ben oltre il 30% nel caso di scenario alto, per assorbire il 90% della domanda totale (pari a 1.097 Mln tonn./anno); le quote assorbite dalla ferrovia tradizionale e dal cabotaggio marittimo si attestano rispettivamente a circa il 3% ed il 7%, con una crescita percentuale nel periodo intorno al 15% sullo scenario basso e al 28% sullo scenario alto;
- scenario di riequilibrio modale: rallenta la crescita della domanda di trasporto su strada (pari al 12,2% nel caso di scenario basso e pari al 28,1% nel caso di scenario alto) e viceversa aumenta sensibilmente la crescita percentuale della ferrovia (pari al 96,4% per lo scenario basso e al 118% per lo scenario alto).

Per quanto riguarda il traffico internazionale si prevede una crescita, tra il 1998 e il 2010, di oltre due volte il livello attuale in Europa orientale, in estremo e medio Oriente, una volta e mezzo nelle Americhe, e del doppio in Europa occidentale. In particolare l'interscambio con l'Italia dei paesi del sud Mediterraneo crescerà tra il 2000 e il 2010 con un tasso del 10% annuo, contro il 7,2% del decennio precedente. Nell'ipotesi di un ulteriore sviluppo degli scali del Mediterraneo ad essi si aggiungeranno quote di traffico che oggi passano attraverso i mari del nord.

I risultati globali confermano che entrambi gli scenari considerati producono un livello di domanda di trasporto superiore al livello dell'offerta. Anche nell'ipotesi più conservativa, il sistema dell'offerta necessita, pertanto, di più interventi per renderlo compatibile con l'evoluzione attesa della domanda.

<sup>1</sup> Conto Nazionale dei trasporti 2000

<sup>2</sup> Vedi Piano Generale dei Trasporti e della Logistica.



Considerando l'andamento dei flussi sulla rete autostradale del Piemonte emergono i seguenti risultati con riferimento alla variazione dell'anno 2000 rispetto al 1999:

- quasi tutte le tratte autostradali hanno evidenziato un incremento considerevole del traffico pesante, al di sopra della media nazionale, ad eccezione della Torino/Milano che si è mantenuta al di sotto di tale media;
- in controtendenza negativa sono andate la tratta Torino/Quincinetto/Aosta est, per effetto della chiusura del traforo del Monte Bianco;
- l'incremento maggiore è stato rilevato sul traforo del Frejus, con un tasso pari al 12%, ben al di sopra della media nazionale.

Per quanto riguarda in particolare il sistema tangenziale di Torino, considerando gli unici dati disponibili di ATIVA relativi al periodo 1998-1999, il traffico totale ha registrato un incremento significativo in numero di veicoli transitati, pari al 6,35%, di cui il 4,56% sul traffico leggero e il 14,3% sul traffico pesante.

Sul fronte del traffico ferroviario merci<sup>3</sup>, il Piemonte ha registrato un incremento rispetto all'anno precedente pari al 4,5%, al di sotto della media nazionale del 5,8%. Il traffico tradizionale ha scontato maggiormente la presenza di numerose criticità tra cui si ricordano gli scioperi delle ferrovie francesi e gli ostacoli nei traffici causati dall'alluvione nel nord-ovest con l'interruzione di diverse linee ferroviarie e la chiusura di Modane. I risultati più brillanti sono sul trasporto combinato che ha subito una rilevante crescita (+7%), mentre i container hanno registrato un

incremento del +4%. Le classi merceologiche con i migliori risultati sono state quelle dei prodotti alimentari, con un incremento del 12%, dei prodotti siderurgici (+11%) e dei prodotti chimici (+5%). Analizzando gli interscambi con il resto d'Italia, si sono registrate in totale poco più di due milioni di tonnellate di merci uscite dal Piemonte (appena il 7% del totale nazionale) e 4,8 milioni di tonnellate di merci entrate, pari a circa il 16% del totale nazionale. Le regioni con cui risultano più intensi gli scambi commerciali via ferro sono la Liguria in collegamento con il porto di Genova, la Lombardia, il Lazio e la Toscana<sup>4</sup>.

Sul fronte del traffico aereo l'aeroporto di Caselle ha registrato nell'ultimo decennio un aumento costante di traffico sia passeggeri sia merci; la quota maggiore di traffico è originata dalla domanda di trasporto concentrata nella provincia di Torino (circa l'80% del totale). In sintesi, nonostante i risultati positivi, l'aeroporto di Caselle non sembra ancora avere sviluppato tutte le sue potenzialità giustificate dalla posizione geografica e dalla competitività dell'area. Ad oggi il principale scalo del sistema aeroportuale piemontese dimostra ancora una modesta forza d'attrazione commerciale su scala regionale e una scarsa visibilità presso l'utenza, ulteriormente indebolita dalla prossimità allo scalo di Malpensa. La ridefinizione del ruolo futuro dello scalo torinese rimane fortemente vincolata a una serie di azioni, tra cui:

- il completamento del processo di privatizzazione e del piano di rilancio;
- gli interventi relativi alle infrastrutture e le opere di collegamento viario e ferroviario dello scalo alla rete.

#### Le problematiche legate alle infrastrutture – reti e nodi

Negli anni più recenti il settore della logistica ha assunto un ruolo sempre più importante nel sistema produttivo italiano come leva strategica per far fronte alla crescente competitività delle imprese sul mercato globale. Le azioni intraprese nell'ottica dell'efficienza funzionale e organizzativa hanno riposizionato la logistica, intesa sia in ambito industriale sia nel trasporto merci e distribuzione, tra i fattori critici di successo delle strategie aziendali delle imprese.

Oltre i confini dell'impresa, la nuova visione di logistica pone la medesima in stretto rapporto con l'ambiente esterno, inteso come l'insieme dei fornitori, clienti, luoghi di produzione, luoghi del consumo, e soprattutto, in stretta correlazione con il territorio.

Il territorio, inteso come network di infrastrutture, strutture e servizi, assume in tale contesto un ruolo primario per lo sviluppo di un'impresa, di una filiera e, più in generale, di un sistema economico locale. Viceversa, l'efficienza del sistema delle infrastrutture e dei trasporti incide in misura determinante sull'attrattività di un'area in quanto rappresenta uno dei principali prerequisiti per le scelte localizzative e lo sviluppo di nuovi insediamenti industriali.

Il fattore accessibilità diventa essenziale per lo sviluppo di un sistema produttivo in forte apertura e evoluzione verso l'esterno, caratterizzato dai seguenti aspetti:

- l'internazionalizzazione dei processi produttivi e l'apertura verso nuove formule di cooperazione progettuale e produttiva con i partner-fornitori, ovvero, verso modelli e schemi organizzativi di "impresa a rete" e del "just in time";

- la crescente specializzazione delle economie regionali e locali in determinati settori produttivi che punta da una parte sulla ricerca e lo sviluppo innovativo del prodotto e dall'altra su nuove forme di partnership e cooperazione con le istituzioni e gli enti locali;
- il passaggio verso un'economia della conoscenza dove la competitività di un'area e di un sistema locale è sempre più basata sulla creazione e utilizzo di nuove conoscenze, ovvero sulla concentrazione di una serie di condizioni favorevoli in una determinata area tali da favorire l'innescare e lo sviluppo di nuovi sistemi economici capaci di ridefinire il profilo di una città o di una regione.

La competitività di un'area territoriale viene favorita dalla presenza di una maglia di infrastrutture adeguata a soddisfare la domanda di trasporto e integrata in corrispondenza dei nodi di interscambio con la presenza di piattaforme logistiche e intermodali. Le nuove esigenze delle imprese globalizzate spingono a una riorganizzazione dei servizi di trasporto su scala mondiale attraverso un approccio multimodale e intermodale.

Il concetto dell'intermodalità è inteso nell'integrazione delle diverse modalità di trasporto attraverso un loro impiego in sequenza, ovvero utilizzando unità per il trasporto delle merci senza ricorrere alla manipolazione e alla rottura dei carichi. L'intermodalità impatta sull'anello finale della filiera produttiva integrata, ovvero il servizio di trasporto. Questa parte del processo viene reinterpretato nell'ambito di una catena unica e organica di operazioni e attività dei molteplici vettori interessati (autotrasportatori, ferrovie, operatori logistici) dall'origine alla destinazione.

In Italia il tessuto produttivo è caratterizzato da una capillarizzazione sul territorio degli insediamenti produttivi e pertanto risente fortemente

<sup>3</sup> Fonte: Trenitalia S.p.A., Divisione Cargo.

<sup>4</sup> Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti. Anno 1999

delle problematiche connesse allo sviluppo di sistemi infrastrutturali e strutturali efficienti, in grado di garantire il collegamento rapido e puntuale tra i centri di produzione e i centri di smistamento e consumo. Secondo i risultati della ricerca campionaria condotta dal CENSIS sulle imprese manifatturiere italiane (riferita all'anno 1997) l'atteggiamento del mondo produttivo nei confronti di una nuova funzione logistica strategica ed evoluta, si presenta ancora incerto e a rischio di perdita di competitività sul mercato globale. La maggior parte delle imprese che terziarizzano parte dei loro servizi logistici è costituita dalle industrie alimentari, dai produttori automobilistici e dal comparto dell'alta tecnologia. Negli ultimi quattro anni il mercato della logistica è cresciuto in media del 6,2%, mentre la quota percentuale dei servizi logistici dati in outsourcing è cresciuto molto più velocemente con una quota pari all'11,2%. Nonostante i trend di crescita positivi la quota dell'esternalizzazione in Italia rimane ben al disotto della media europea che è pari al 27,4%. In particolare per l'anno 1999, solo il 14,6% sul totale (pari a Lire 28.125 Miliardi) dei costi sostenuti dalle imprese italiane per la logistica sono stati gestiti in outsourcing<sup>5</sup>. A tali costi vanno aggiunti gli oltre 76.000 miliardi del trasporto conto terzi per un mercato totale pari a oltre 100.000 miliardi.

Le previsioni per i prossimi quattro anni indicano una crescita del mercato italiano pari al 5%, che andrà a beneficio presumibilmente dei grossi operatori logistici paneuropei a discapito degli operatori nazionali. La maggior parte dell'impresa logistica italiana di punta ad oggi è partecipata da operatori stranieri i quali attraverso una politica mirata di acquisi-

zioni, fusioni e alleanze hanno già consolidato la loro presenza sul territorio e si propongono alle imprese facendo leva su un'offerta di servizi e soluzioni personalizzate basate su strutture organizzative estese a livello mondiale e supporti tecnologici avanzati.

Nonostante le grandi potenzialità del mercato in termini di scambi, di opportunità create dal rilancio del trasporto via mare e dalla rinnovata centralità dei porti del Mediterraneo e, infine, dalla crescente tendenza all'esternalizzazione dei processi, lo sviluppo degli operatori logistici italiani nei confronti degli operatori esteri è stato molto limitato. La crescita degli operatori nazionali è stata rallentata da una serie di fattori chiave, tra cui:

- la conformazione del tessuto produttivo nazionale, caratterizzato da piccole e medie imprese diffuse sul territorio, che rende più difficoltoso la raccolta e lo smistamento delle merci in corrispondenza di grandi piattaforme unificate di interscambio e pertanto l'opportunità per gli operatori di fare massa critica;
- la mancanza di un network infrastrutturale adeguato e integrato in corrispondenza dei nodi di interscambio come, ad esempio, i porti di interesse nazionale collocati dentro i centri urbani e malconnessi con la rete stradale e ferroviaria;
- la debolezza strutturale delle imprese del settore (in termini di fatturato, copertura territoriale, capacità finanziaria e organizzativa); la maggior parte dei gruppi locali non è stata in grado di sostenere gli investimenti necessari in infrastrutture e soprattutto in sistemi di ICT, al fine di operare il salto di qualità in termini di servizi ad alto valore

aggiunto, necessari alle imprese per far fronte alla competitività del mercato globale.

Nel contesto italiano il Piemonte rappresenta una delle regioni più sviluppate in termini di offerta di operatori logistici integrati ad alto valore aggiunto e di infrastrutture intermodali. Le ragioni sono attribuite al particolare contesto produttivo locale e specialmente alle esperienze maturate nel comparto dell'auto, le quali hanno consentito lo sviluppo di alcuni operatori primari nel settore del trasporto e della logistica fino a diventare leader sul network internazionale, come è stato il caso di TNT Italia, SAIMA AVANDERO e ZÜST AMBROSETTI.

Anche sul fronte del trasporto intermodale, particolarmente indicato nei casi di integrazione su ferrovia dei trasporti via mare containerizzati, sulle tratte internazionali e sulle distanze per il trasferimento di merci con un elevato rapporto valore/peso, gli obiettivi preposti sono stati raggiunti con maggior successo nei casi delle iniziative realizzate in Piemonte e nel Nord Est. Attualmente la quantità di merce movimentata nella media dei sette interporti attivi è suddivisa a metà tra trasporto combinato e trasporto su gomma. La quota del trasporto combinato assorbe il 37% del totale nazionale.

In Piemonte sono presenti 36 iniziative pari al 14,6% del totale nazionale e sono localizzate in provincia di Novara, Torino, Alessandria e Vercelli. A Torino è presente la piattaforma logistica di Torino-Orbassano (SITO) che per potenzialità e dimensione, rappresenta una delle piattaforme logistiche e intermodali più importanti a livello nazionale, con un traffico annuo superiore a 2 milioni di tonnellate. Tuttavia le potenzialità del

Centro non sembrano ancora pienamente sfruttate e inoltre non vi sono certezze sulla realizzazione di altre infrastrutture intermodali di distretto, in particolare nella zona nord della conurbazione, area che potrebbe usufruire della presenza dell'autoporto Pescarito. La funzionalità e lo sviluppo di SITO e di tutto il comprensorio nei due lati della tangenziale in un'area di logistica integrata e di intermodalità di importanza strategica è strettamente legata agli interventi relativi al riassetto del nodo ferroviario di Torino.

Nell'area novarese, il Centro Interportuale Merci (C.I.M. SpA), per il rilevante e crescente sviluppo di traffico combinato, riscontrato negli ultimi anni, rappresenta ormai un importante punto di riferimento non soltanto per il territorio piemontese, ma anche per le attività economiche e produttive lombarde, che utilizzano le direttrici di traffico internazionale tra l'Italia e la Svizzera.

Sul fronte della domanda di infrastrutture e servizi logistici delle imprese piemontesi e, in particolare torinesi, emerge un quadro generale in cui il sistema produttivo complessivo si presenta frammentato seppure fondato sulla presenza della grande impresa industriale, ovvero conforme al modello nazionale costituito in maggioranza da aziende medio-piccole, e che pertanto genera sul territorio un volume di spostamenti piuttosto consistente.

In particolare, secondo i risultati di una ricerca finanziata dalla Regione Piemonte con l'obiettivo di approfondire le problematiche delle imprese piemontesi<sup>6</sup> sul tema del trasporto merci, emerge che:

- in relazione al tema dell'accessibilità, ovvero alla dislocazione delle

<sup>5</sup> Secondo i dati forniti dall'indagine condotta da DATAMONITOR "Italy Logistics 2000".

<sup>6</sup> "Progetto Primola". Ecole Polytechnique Federale de Lausanne e Dipartimento di Idraulica, Trasporti e Infrastrutture Civili del Politecnico di Torino.

imprese intervistate in relazione alla rete autostradale, il 64,7% di queste risulta localizzata all'interno di una fascia inferiore a 10 km dagli accessi del sistema autostradale, il 30% risiede entro i 30 km, il 5,2% in una fascia compresa tra i 30 ed i 50 km e lo 0,1% oltre i 50 km. Le province con il maggior grado di accessibilità sono quelle di Novara (96,2%), Torino (75,5%), Verbania (87,6%) e Alessandria con il 68,8% delle unità collocate nella fascia inferiore ai 10 km. Asti, Biella, Cuneo seguono con valori maggiormente discostanti. La provincia di Torino, in particolare, rivela un discreto grado di accessibilità alla rete: la quasi totalità delle imprese interessate all'indagine rientrano nella fascia di accessibilità entro i 30 km;

- la maggioranza delle aziende segnala, in ordine decrescente, le problematiche di congestione sugli assi stradali, la lontananza dalla rete autostradale, i problemi di viabilità relativi alla localizzazione e alla difficile accessibilità ed infine la lontananza o mancanza di punti di accesso alla rete ferroviaria. Per alcune province, ossia quelle che hanno la maggior parte delle aziende localizzate in prossimità della rete e dei suoi punti di accesso (come Alessandria, Novara, Torino e Vercelli) il problema maggiormente segnalato è rappresentato dalla congestione degli assi stradali. Torino, in particolare, segnala in misura maggiore la congestione sugli assi stradali (27%), un'accessibilità difficile (10%) e i problemi di viabilità (8,5%). La situazione si presenta differente per quanto riguarda le criticità percepite dalle imprese per l'utilizzo della rete ferroviaria, in quanto la stragrande maggioranza delle aziende afferma di non far uso del trasporto ferroviario, con valori che oscillano tra il 94,9% della provincia di Novara ed il 100% in quella di Biella e

Verbania. Per motivare il mancato utilizzo della rete ferroviaria, le aziende piemontesi dichiarano la mancanza degli scali ferroviari in prossimità dello stabilimento e nelle vicinanze delle destinazioni finali; - per quanto riguarda le problematiche legate alle dotazioni informatiche e logistiche delle aziende piemontesi quanto emerge dalla ricerca è un sistema principalmente costituito da piccole imprese che non sono in grado di fare investimenti in mezzi innovativi e strumenti informatici. Il 90% circa delle aziende demanda ad imprese esterne le operazioni di carico e scarico delle merci. Le province di Alessandria ed Asti sono quelle che in misura minore esternalizzano qualsiasi operazione mentre quelle di Biella, Cuneo, Torino, Vercelli e Verbania appaiono maggiormente dotate di attrezzature utili per il riempimento e la movimentazione dei container e delle casse mobili.

In sintesi, i network distributivi adottati dalle imprese sono in media vicini al modello di soluzione accentrata dove la voce trasporto incide pesantemente sui costi e sul mantenimento dei livelli di servizio richiesti dal cliente.

Analizzando il network dei fornitori oltre il 60% delle aziende possiede un numero di fornitori inferiore a 50. A livello provinciale la rete dei fornitori è più estesa nel caso di Asti, Biella, Novara, Vercelli e Verbania con il 30% delle aziende che si approvvigiona da 101-500 fornitori con la conseguenza di un notevole impatto dei movimenti sulla rete. A livello regionale, più del 50,1% delle forniture (19.297.503 tonnellate/anno) proviene dal Piemonte stesso, ad eccezione di Novara per cui la Francia assorbe la quota più importante.

Anche il network dei clienti si presenta con una struttura piuttosto par-

cellizzata, il 37,6% delle aziende piemontesi possiede da 101 a 1000 clienti, rappresentati da produzione e ingrossi. Il 67% delle spedizioni del Piemonte (25.833.033 tonnellate/anno) ha come destinazione le province piemontesi. Si osserva che, ad eccezione di Alessandria e Vercelli, la maggior parte dei flussi delle spedizioni piemontesi rimangono all'interno delle stesse province d'origine. Pertanto, la congestione lungo i tratti stradali piemontesi è costituita in misura maggiore dagli spostamenti interni, in seguito alla struttura territoriale regionale e all'organizzazione del sistema produttivo. Il valore delle tonnellate da/verso l'estero, infine, risulta in percentuale molto basso rispetto al totale merce in entrata/uscita. Torino in particolare: i movimenti in entrata/uscita dalla provincia di Torino hanno in minima parte come origine/destinazione l'estero. La Francia e la Germania rappresentano le nazioni con cui avvengono più frequentemente gli scambi. Più della metà delle forniture destinate alla provincia di Torino ha origine dalla regione stessa, con forte predominanza degli scambi all'interno della provincia di Torino e, anche se a notevole distanza, tra quest'ultima e quella di Cuneo. Delle spedizioni totali con origine Torino ben il 75,8% hanno come destinazione il Piemonte, e di queste il 62,3% verso la stessa provincia di Torino ed il 3,1% verso Cuneo. I dati pertanto confermano, anche per le spedizioni, quanto riportato in relazione alle forniture, ossia l'assoluta prevalenza degli interscambi all'interno della provincia di Torino e la forte relazione con la provincia di Cuneo. Anche sul tema della gestione scorte, il sistema appare ancora ancorato ai vecchi modelli basati sul mantenimento di alti livelli di scorta; più del 75% della merce approvvigionata viene destinata direttamente alla produzione solo da appena il 36,5% delle aziende intervistate.

Le aziende piemontesi contattate utilizzano in larga misura vettori per il trasporto su strada in conto terzi. I dati sull'utilizzo delle altre modalità di trasporto indicano l'aereo per il 17,6% del totale merce trasportata, principalmente sui flussi in uscita verso l'estero. La ferrovia tradizionale (carri) viene utilizzata in misura trascurabile, pari al 2%, e in prevalenza per gli approvvigionamenti provenienti dall'estero.

Il trasporto combinato viene utilizzato relativamente poco dalle imprese piemontesi, e soprattutto dalle grandi aziende: solo il 20% sulle tratte con l'estero e lo 0,4% sulle tratte nazionali. Le imprese che hanno dichiarato di non far uso del trasporto combinato sono il 73,2% e fra quelle che lo usano il 16% lo utilizza per il trasporto di containers via mare verso l'estero. Una minoranza spedisce containers per trasporti interni (3,6%).

Lo scarso utilizzo del trasporto combinato è dovuto al fatto di non essere ritenuto adatto alle merci distribuite, alla distribuzione a corto raggio, ai costi troppo elevati oppure ai problemi legati alla mancanza di terminali in prossimità dello stabilimento o delle destinazioni. Stesse ragioni valgono anche per il basso grado di utilizzo del trasporto ferroviario con carri.

In generale, lo scarso utilizzo delle modalità di trasporto alternative a quella stradale è dovuto alla dimensione medio-piccola delle imprese e alla frammentazione del network distributivo. Da una parte, le imprese, affidando il trasporto a spedizionieri organizzati, non sono interessate a conoscere le modalità utilizzate per lo spostamento delle merci, e dall'altra, le stesse aziende non raggiungono i volumi minimi necessari per saturare un container o una cassa mobile.

Infine, in relazione ai criteri che influenzano le imprese piemontesi inter-

vistate nella scelta delle modalità di trasporto le risposte raccolte sono coerenti alla media nazionale e rimangono invariate in rapporto alla lunghezza della tratta. I criteri sono in ordine di importanza decrescente: il costo del servizio, la rapidità del trasporto e la garanzia dell'integrità della merce fino alla destinazione finale. Di elevata importanza sono conside-

rati anche, seppure da un numero inferiore di aziende: il rispetto dell'orario di ritiro e di consegna della merce, la disponibilità immediata, l'informazione sullo stato e la posizione della merce e la conoscenza del trasportatore.

### **Le infrastrutture logistiche per Torino e il sistema produttivo piemontese: un commento**

*Fabio Sforzi. Professore di Geografia economica, Facoltà di Economia, Università di Torino*

Vi è un evidente contrasto fra le iniziative in materia di grandi infrastrutture logistiche che interessano il territorio piemontese e la situazione dell'economia regionale.

Il contrasto riguarda la domanda di infrastrutture e servizi logistici espressa dalle imprese piemontesi, volta a migliorare gli scambi di merci all'interno del processo produttivo e la loro distribuzione alla clientela, e l'offerta focalizzata su grandi infrastrutture logistiche, il cui obiettivo è l'inserimento di Torino e della regione nel circuito internazionale europeo.

La soluzione del contrasto non va ricercata decidendo quale delle due esigenze sia più importante. Oltretutto, alcune iniziative su scala internazionale sono già avviate. La strada maestra per trovare una soluzione sarebbe quella di chiarirsi le idee su quali siano le prospettive di sviluppo più promettenti – per Torino e gli altri sistemi locali della regione – da assecondare facendo leva sulle infrastrutture logistiche. Senza peraltro limitarci solamente a "una via logistica allo sviluppo economico", per quanto l'adeguamento e il potenziamento di infrastrutture e servizi logistici rappresenti una condizione necessaria per poter ragionare di sviluppo economico.

L'idea di far giocare al Piemonte, in particolare a Torino, il ruolo di nodo di rilevanza internazionale nella rete europea è ovviamente condivisibile. Ma a quest'obiettivo si dovrebbe associare quello di farne anche un nodo

di rilevanza nazionale. È pur vero che la centralità di Torino è diminuita nel tempo, man mano che l'industrializzazione manifattura italiana si è progressivamente spostata da ovest verso est, e questo ha avuto per conseguenza il relativo declino della direttrice tirrenica. Ma la re-industrializzazione torinese sia manifatturiera che, soprattutto, terziaria necessita di più accessibilità di quanta ce ne fosse bisogno quando l'economia locale era polarizzata dalle grandi imprese dell'industria automobilistica. Un'accessibilità equivalente a un'elevata frequenza giornaliera di possibilità di spostamento, in entrata e in uscita, che si realizza attraverso tempi di percorrenza da e verso altri nodi della rete italiana significativamente inferiori a quelli attuali.

La soluzione a questo problema non può essere trovata guardando solo ai collegamenti con Milano, perché così il vero nodo diventa quest'ultimo, e Torino una semplice stazione di transito. Certo, Torino, trovandosi sulla via per Milano, godrà di vantaggi simili a quelli di cui, ad esempio, gode Firenze trovandosi sulla direttrice Milano - Roma.

Resta il fatto che tra Torino e Milano vi è una competizione su numerosi fronti (dalle alte tecnologie alle attività espositive più innovative: enogastronomiche e editoriali) che sconsiglia un'eccessiva dipendenza dal capoluogo lombardo.

Altrimenti, Torino dovrà cercare di compensare in un altro modo i vantaggi competitivi che non gli deriveranno – almeno in questo caso – dall'ammodernamento dell'infrastrutturazione logistica. In definitiva, Torino deve poter svolgere un ruolo suo proprio come nodo della rete nazionale, se gli attori istituzionali, pubblici e privati, pensano davvero che la terziarizzazione sia uno dei suoi futuri possibili.

La terziarizzazione dell'economia piemontese – com'è avvenuto per l'economia italiana – non riguarda semplicemente la maggiore importanza quantitativa, in termini relativi, delle attività che producono servizi rispetto a quelle manifatturiere. Essa contrassegna in modo particolare il cambiamento avvenuto all'interno dell'industria manifatturiera.

La crescita dei servizi alle imprese è il risultato sia della riorganizzazione produttiva (su scala locale, nazionale e mondiale) delle grandi imprese che affidano le funzioni logistiche a imprese specializzate, sia dell'evoluzione dei sistemi locali di piccola e media impresa, dove la logistica rappresenta un elemento costitutivo del modo di produzione.

La logistica è diventata importante per la grande impresa quando questa si è trasformata in un'impresa-rete globale, mentre per le piccole e medie imprese lo è sempre stata, poiché in questo modo di produzione – che possiamo chiamare "distrettuale" – la realizzazione del processo produttivo avviene attraverso la cooperazione fra imprese specializzate (in prodotti, parti di prodotto o fasi della produzione), così che la logistica permette la ricomposizione efficiente del processo produttivo che si svolge nel territorio, e non dentro una o poche imprese.

Le merci – si tratti di semilavorati che debbono essere sottoposti a ulteriori fasi di lavorazione o di parti di prodotto – si spostano di continuo fra un'impresa e l'altra, dentro lo stesso sistema locale o fra sistemi locali. Questo modo di produrre oggi domina l'economia italiana, e anche quella piemontese. La sua competitività dipende in gran parte dalla logistica e dalle relative infrastrutture.

In un'economia regionale come quella piemontese, il riconoscimento tar-

divo del ruolo della logistica per il funzionamento del modo di produzione distrettuale va collegato al fatto che la sua economia fino ad alcuni anni fa era principalmente dominata da sistemi locali di grande impresa piuttosto che di piccola-media impresa. Così che il segno del cambiamento organizzativo era associato più ai fenomeni di outsourcing logistico generati dalla ristrutturazione delle grandi imprese che dal modo in cui si svolgeva la produzione fra le piccole e medie imprese.

Ma ora che vi è questa consapevolezza, è necessario sviluppare politiche orientate alla domanda che abbiano come destinatari i diversi sistemi locali della regione al fine di accrescerne la pervietà interna e l'accessibilità reciproca. Anche Torino, in quanto sistema locale manifatturiero, va visto sotto questa luce.

La realizzazione di un osservatorio con compiti di monitoraggio dei processi relativi alla circolazione delle merci alle diverse scale territoriali – organizzato su base di sistema locale, dove ogni sistema locale è concepito come un nodo del sistema regionale che si integra all'interno della regione e, al tempo stesso, si proietta verso l'esterno –, rappresenterebbe un valido strumento per promuovere politiche adeguate alle diverse situazioni locali, e alla regione nel suo insieme, intesa come "sistema di sistemi locali". Un discorso a parte meriterebbe l'implementazione di un osservatorio orientato al monitoraggio e alla valutazione delle politiche. In definitiva, vi è una complementarità fra le diverse iniziative relative all'infrastrutturazione logistica del Piemonte e di Torino, da ricercare attraverso l'esplicitazione degli obiettivi per cui esse sono poste in essere.

## Conclusioni

Il crescente traffico automobilistico e ferroviario del traforo del Frejus aggravato dalle problematiche più recenti emerse in corrispondenza dei trafori del Bianco e del Gottardo, il completamento sul versante francese dell'autostrada Chambéry - Modane, il progetto del collegamento tramite TAV di Parigi - Lione con Torino e Milano, sono tutti elementi che presuppongono un nuovo modello di mobilità nazionale ed internazionale, impostato sull'incrocio delle due grandi dorsali dello sviluppo europeo e in collegamento diretto con i mercati dell'est, che risulta incompatibile con l'attuale sistema della viabilità pesantemente concentrato su Torino.

Come si riconferma anche dalle ricognizioni degli strumenti della pianificazione locale esistono vaste aree in Piemonte scarsamente accessibili soprattutto nei collegamenti con le altre regioni europee. La rete viaria di primo e secondo livello, i valichi e i più importanti collegamenti nazionali, risultano incompleti e hanno la necessità di essere adeguati e potenziati. Sul fronte della congestione, nonostante si siano riscontrate le maggiori criticità presso i principali centri urbani della regione, è la provincia di Torino che ne soffre maggiormente, includendo più del 85% degli archi critici delle provinciali, e del 40% sulla rete statale.

Le politiche regionali individuano le modalità d'approccio all'azione per lo sviluppo economico del Piemonte e definiscono le strategie che portano all'individuazione ed all'implementazione di un numero limitato di progetti mirati, i cosiddetti progetti ad Alta Priorità. Sono progetti che riguardano la realizzazione di interventi complessi che presuppongono

forti investimenti di portata regionale ed interregionale. Su tali progetti, elaborati nell'ottica della sostenibilità ambientale e della sicurezza, considerati ad alta rilevanza strategica per lo sviluppo del sistema economico regionale, devono essere concentrati gli sforzi di coordinamento e le risorse disponibili e costruire tutte le possibili sinergie con soggetti esterni (pubblici e privati) a livello sia nazionale sia comunitario.

L'obiettivo è quello di rafforzare il ruolo attribuito a questi grandi progetti (in particolare a quelli ferroviari ad Alta Velocità-Alta Capacità) non solo in termini di risoluzione delle criticità locali, ma soprattutto nell'ottica dell'integrazione nel contesto europeo attraverso la creazione di una struttura a rete che, ottimizzando le sinergie di tracciato e di integrazione modale, si inserisce nella maglia delle reti locali.

Per quanto riguarda il tema del trasporto merci, dell'intermodalità e dei nodi di interscambio, le iniziative intraprese non risultano ancora adeguate ai livelli di qualità e di dotazione richieste dagli operatori ed alla necessità di governare la mobilità nell'ottica della specializzazione e della integrazione modale. Le azioni da intraprendere sono state individuate nel potenziamento della rete viaria attrezzata per il trasporto merci, nell'incremento pari al 16% della quota del trasporto su ferro e, infine, nel potenziamento dei poli logistici integrati a completamento della rete regionale dei centri intermodali.

Torino, in particolare, pone in primo piano, in sede di attività pianificatoria sia provinciale che urbana, il tema dei trasporti, dell'accessibilità e degli impatti sulla qualità della vita e sullo sviluppo economico. Il riassetto del sistema tangenziale di Torino passa attraverso un piano di azioni mirate che riguardano l'ambito urbano ed extraurbano. È inoltre previsto il rias-

setto del sistema viario minore, con la necessità di completare i collegamenti strategici nel contesto metropolitano, tra cui quello dell'ampliamento di Corso Marche a nord e sud di Corso Francia, al fine di assumere il ruolo di tangenziale interna occidentale.

In secondo luogo, nell'ambito dell'elaborazione del Piano strategico di Torino, la città ribadisce il suo obiettivo primario di rafforzare l'accessibilità delle reti fisiche, delle reti informative e le relazioni istituzionali tra l'area torinese, l'Europa ed il mondo.

Emerge in modo prioritario la necessità di migliorare le infrastrutture di trasporto e di comunicazione per la crescita della città nel contesto economico internazionale. In tal senso, i giochi Olimpici del 2006 rappresentano una grande opportunità per porsi degli obiettivi e realizzare, entro quelli, una serie di infrastrutture di rilevanza assolutamente strategica per lo sviluppo economico locale.

Qui di seguito si intende riassumere tutti gli interventi individuati come strutturali nell'ambito della programmazione nazionale/regionale/locale e segnalati da parte delle Associazioni di categoria e degli altri soggetti istituzionali come assolutamente necessari per il conseguimento di un elevato livello di funzionalità organica del sistema economico regionale e, in particolare, del polo torinese.

La realizzazione degli interventi strutturali consente il raggiungimento di quei presupposti posti alla base dello sviluppo economico dell'area piemontese, e in particolare torinese, che sono strettamente correlati con le problematiche di accessibilità, connettività e competitività del territorio. In particolare si fa riferimento a:

- il potenziamento delle reti sovraregionali, per favorire la connessione

di Torino alla rete dell'economia europea;

- il potenziamento del sistema dei valichi alpini e della direttrice Asti-Cuneo-Nizza (Traforo del Mercantour);
- il miglioramento dell'accessibilità e dell'efficienza della rete torinese, intesa come integrazione fra le modalità e i sistemi di trasporto, con particolare attenzione ai collegamenti con gli aeroporti di Torino e Malpensa;
- il potenziamento dei grandi poli per la logistica avanzata e l'intermodalità per migliorare l'attrattività localizzativa dell'area;
- il miglioramento delle condizioni di congestione nelle aree più critiche del sistema infrastrutturale torinese;
- l'estensione dei benefici dell'accessibilità su tutto il territorio regionale per consentire lo sviluppo delle realtà produttive locali più dinamiche, tra cui, i distretti industriali pedemontani e le aree sistema del Piemonte meridionale.

Su tali interventi è opportuno mantenere una costante attività di monitoraggio delle risorse finanziarie, pubbliche e private, reperite e/o da reperire e soprattutto sulle fasi di avanzamento dei singoli progetti in relazione ai tempi e alle modalità previste, promuovendo, qualora sussistano i requisiti, l'utilizzo di strumenti di finanziamenti alternativi riconducibili al Project Financing.

In generale, l'interesse verso il Project Financing in Italia è aumentato nell'ultimo decennio a fronte del progressivo rallentamento dell'impegno finanziario statale e in generale pubblico, dovuto ai più recenti orientamenti di finanza pubblica in Italia e in Europa. Il rispetto dei parametri di Maastricht, infatti, ha generato una diminuzione degli investimenti in infra-

strutture e in beni pubblici da parte dello Stato, sia a livello locale, sia a livello nazionale. Si vede parallelamente accrescere, quindi, l'impegno pubblico, in particolare del sistema camerale, volto a mobilitare con il Project Financing risorse private nazionali ed internazionali finanziando realizzazioni infrastrutturali in grado di coniugare l'interesse pubblico allo sviluppo ambientalmente sostenibile del sistema economico con un'equa remunerazione del capitale investito.

L'esperienza italiana vede pochissime iniziative realizzate in Project Financing e nessuna di queste coinvolge grandi opere. Si tratta spesso di una moltitudine di piccole opere al servizio dell'area in cui sono localizzate (parcheggi, tram, metropolitane): interventi a completamento di incompiuti spezzoni stradali, opere in grado di migliorare la qualità della vita, come i piani di superamento dei passaggi a livello delle Ferrovie. Molti progetti si sono bloccati alla fase dell'annuncio, rimanendo solo sulla carta. Le indicazioni delle amministrazioni pubbliche risultano infatti eccessivamente generiche, oppure, le tempistiche per la valutazione delle

proposte troppo lunghe. Il Project Financing, almeno nelle sue caratteristiche pure, si può realizzare solo sulle opere "autoremunerative". Per quelle infrastrutture invece che non sono tali, l'istituto pubblico è chiamato a coprire una quota dei costi, ricorrendo ad una forma di Project Financing improprio.

Concludendo, il problema del finanziamento delle opere in regime di risorse scarse rimane aperto e di non facile soluzione; un ruolo determinante viene assunto dalla capacità di pianificare, programmare e coordinare accuratamente azioni, tempi, soggetti ed investimenti. L'approccio deve essere quello di perseguire con gradualità gli obiettivi posti alla base delle politiche di sviluppo locali nell'ottica di un contesto allargato. Per Torino e il Piemonte in generale, ciò può significare il raggiungimento della visione futura condivisa e fortemente voluta dalla comunità, ovvero, di un'area con un ruolo nuovo, forte e diversificato, nello scenario socioeconomico nazionale ed internazionale.

Gli interventi strutturali	Stato dell'arte del progetto	Reperimento finanziamenti
<b>Viabilità</b>		
Collegamento autostradale Asti-Cuneo	lavori in corso	parz. disponibili
Direttrice autostradale internazionale Cuneo-Nizza (Mercantour)	fattibilità	non disponibili
Ampliamento carreggiate e potenziamento autostrada Torino-Milano in coordinamento con la AC ferroviaria	esecutivo	disponibili (ASTM)
Completamento autostrada Torino-Pinerolo	esecutivo	disponibili (2006)
<b>Sistema tangenziale torinese</b>		
- <i>Potenziamento tangenziale esistente</i>	preliminare	disponibili (ATIVA)
- <i>Costruzione tangenziale gronda Est</i>	fattibilità	non disponibili
- <i>Corso Marche</i>	preliminare	non disponibili
Completamento arco settentrionale Pedemontana	esecutivo	
- <i>Tratta Rolino-Gattinara</i>		non disponibili
- <i>Tratta Biella-A4</i>		disponibili (ASTM)
Collegamento Novara-Malpensa	fattibilità	non disponibili
<b>Sistema valichi alpini</b>		
Monte Bianco/Frejus		
- <i>Messa in sicurezza</i>	esecutivo	disponibili
- <i>Modello di gestione del traffico</i>	progetto in corso	non disponibili
- <i>Potenziamento capacità</i>	progetto in corso	non disponibili
Collegamento ferroviario attraverso il Monginevro	progetto fattibilità	non disponibili
<b>Ferrovie</b>		
Realizzazione nuova linea ad alta capacità Torino-Milano	lavori in corso	disponibili
Potenziamento collegamento Novara-Malpensa	preliminare	non disponibili
<b>Realizzazione terzo valico appenninico</b>		
- <i>Linea Genova-Milano</i>	esecutivo	parz. disponibili
- <i>Completamento interventi su Asse Sempione-porti liguri</i>	esecutivo	lavori in corso
Completamento passante di Torino	esecutivo	parz. disponibili

Gli interventi strutturali	Stato dell'arte del progetto	Reperimento finanziamenti
<b>Ferrovie-Direttrice Frejus</b>		
Realizzazione nuovo collegamento internazionale ad AV-AC Lione-Torino	preliminare	non disponibili
Potenziamento linea storica e riqualificazione	prefattibilità	non disponibili
Realizzazione passante esterno merci area torinese	fattibilità	non disponibili
Realizzazione piattaforma logistica per autostrada viaggi. area torinese	prefattibilità	non disponibili
<b>Aeroporti</b>		
<b>Torino-Caselle</b>		
- <i>Potenziamento accessibilità stradale all'aeroporto</i>	preliminare	non disponibili
- <i>Nuovo Master Plan e realizzazione opere connesse</i>	fattibilità	non disponibili
- <i>Potenziamento infrastrutture per il traffico merci</i>	esecutivo	non disponibili
<b>Cuneo-Levaldigi</b>		
- <i>Nuove strategie di sviluppo</i>	fattibilità	non disponibili
<b>Interporti</b>		
<b>Torino-Orbassano: S.I.TO. S.p.A.</b>		
- <i>Progettazione opere e servizi per il trasporto intermodale (connessione nuova linea ad AC Lione-Torino)</i>	fattibilità	non disponibili
<b>Novara: C.I.M. S.p.A.</b>		
- <i>Completamento terminale intermodale</i>	preliminare	parz. disponibili
- <i>Realizzazione lotti immobiliari</i>	preliminare	parz. disponibili
- <i>Programmazione espansione Est</i>	fattibilità	non disponibili

