



CONFINDUSTRIA
Piemonte

DOCUMENTO DI POSIZIONE - POSITION PAPER

LOGISTICA E INFRASTRUTTURE PER IL PIEMONTE E IL NORD OVEST

**A cura della Commissione Logistica di
Confindustria Piemonte**

Ottobre 2021





INDICE

1. Obiettivi del documento	pag. 3
2. Il peso della logistica in Piemonte	pag. 4
3. Dieci proposte	pag. 7
Allegati	pag. 28
Documenti e link utili	pag. 32



1. OBIETTIVI DEL DOCUMENTO

Nel 2021 è nata in seno a Confindustria Piemonte la Commissione logistica regionale composta da imprenditori nominati dalle 8 Associazioni Territoriali¹. La Commissione ha tra i suoi obiettivi quello di contribuire fattivamente all'individuazione di scelte, obiettivi, azioni cardine e tempistiche a sostegno della politica di sviluppo regionale della logistica e delle infrastrutture in quanto rappresentanti delle imprese del settore che si confrontano quotidianamente con le carenze infrastrutturali e logistiche del Piemonte e del Paese.

Da tempo Confindustria Piemonte contribuisce attraverso Oti Piemonte l'Osservatorio territoriale delle infrastrutture a delineare le priorità e far emergere le criticità sulle infrastrutture e sulla logistica piemontese. Nel 2019 questo strumento è stato esteso alla Regione Piemonte e a Unioncamere.

Ad ottobre 2020 gli imprenditori e i funzionari delle Associazioni Territoriali hanno partecipato attivamente ai lavori per la predisposizione del Piano Regionale della Logistica (PrLog) e del Piano Regionale per la Mobilità delle Persone (PrMop) prendendo parte al processo partecipato. In tale occasione sono stati indicati punti di forza, punti di debolezza, criticità ed opportunità del territorio piemontese, articolato in "quadranti", ma a distanza di un anno **il processo risulta rallentato**.

Visto che i trasporti e la mobilità, per loro natura, incidono direttamente sull'insieme dei settori economici e rappresentano il vero trait d'union tra i territori abbiamo lavorato a 10 proposte formulate per portare il sistema Piemonte ad essere competitivo e attrattivo nel minor tempo possibile, cogliendo anche le opportunità derivanti da questo momento storico di iniezione di nuove risorse per la ricostruzione dell'economia italiana e di riforme per l'Italia.

¹ La Commissione è composta da: **James Pingani** (Presidente della Commissione AD di Rail Hub Europe di Rivalta Terminal Europa, Confindustria Alessandria), **Maurizio Caredio** (Caredio Group Srl, Unione Industriale della Provincia di Asti), **Mauro Piacentini** (Basiricò Trasporti Srl, Unione Industriale Biellese), **Giovanni Battista Mellano** (Nord Ovest Spa, Confindustria Cuneo), **Simona Negri** (Logitec Spa, Confindustria Canavese), **Anna Ida Russo** (Trasgo Srl, Confindustria Novara Vercelli Valsesia), **Stefano Serra** (Teseo Spa, Unione Industriale di Torino), **Laura Zoni** (Zoni Spedizioni, Unione Industriale del Verbano Cusio Ossola).



2. IL PESO DELLA LOGISTICA IN PIEMONTE

Il Piemonte è parte integrante della macro regione del Nord che insieme alle Regioni Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Liguria, Lombardia, Trentino-Alto Adige e Veneto esprimono 16 milioni di abitanti e ben 2,2 milioni imprese (pari al 42% del totale nazionale), rappresentando il 56% del PIL nazionale e il 70,4% dell'export italiano² ed è crocevia rispetto ai due corridoi europei TEN-T Mediterraneo e Reno-Alpi, adiacente al sistema portuale ligure, confinante a est con l'area economica lombarda e ad ovest con l'Auvergne Rhône-Alpes.

La Regione è uno dei cuori industriali del nostro Paese e, più in generale, dell'Europa, al 4° posto nel panorama nazionale per vocazione manifatturiera, con un PIL di oltre 126 miliardi di euro nel 2020, pari al 7,7% del totale nazionale³, e un valore di export pari a 41 miliardi di euro e di import pari a 27,9 miliardi di euro⁴.

Secondo i dati Unioncamere⁵ in Piemonte vi sono ben 14.000 aziende di logistica (comprehensive delle diverse sedi operative e sono l'80% PMI) e contano 83.146 addetti, pari al 6,1% del totale degli occupati piemontesi. Tra queste Confindustria rappresenta più di 200 imprese di grandi dimensioni tra cui si annovera Gruppo FS, Poste, società autostradali, tutti gli interporti e gli aeroporti piemontesi, i leader dell'e-commerce, corrieri e spedizionieri e anche le società di trasporto intermodale che contano più di 18.000 addetti.

Infatti il settore della logistica è andato assumendo nel corso degli anni una posizione sempre più rilevante nel sistema produttivo e nel mercato del lavoro piemontese, testimoniato anche dal crescente aumento delle aree per lo più destinate ai nuovi insediamenti di logistica (basti pensare al nuovo polo logistico Kering a Trecate, ai centri di distribuzione Amazon di Novara, Alessandria, Vercelli e Torrazza, al polo logistico nazionale di Lidl a Carmagnola, all'acquisto da parte della società intermodale tedesca CargoBeamer di aree nello scalo ferroviario Domo2 di Domodossola o all'acquisizione da della parte società di trasporto Lannutti di una vasta area a Fossano).

Secondo i dati di ottobre 2021 dell'indagine congiunturale di Confindustria Piemonte si confermano le aspettative positive di ripresa anche per il IV trimestre 2021 in termini di crescita della produzione, ordini, occupazione ed investimenti⁶. Infatti l'export piemontese solo nel primo semestre del 2021 si è attestato a 24 miliardi di euro, registrando complessivamente un aumento del 29,5% rispetto all'analogo periodo del 2020 e una crescita del 2% rispetto al 1° semestre 2019.

² Fonte: Ufficio Studi di Confindustria Piemonte, 2020.

³ Fonte: Ufficio Studi di Confindustria Piemonte su dati Prometeia.

⁴ Fonte: Unioncamere Piemonte su dati Istat.

⁵ Fonte: Unioncamere Piemonte su dati InfoCamere.

Con aziende di logistica si intendono le imprese attive, al 31.03.2021, nel settore H "Trasporto e magazzinaggio", ovvero con i seguenti codici Ateco: "49 Trasporto terrestre mediante condotte", "50 Trasporto marittimo e per vie d'acqua", "51 Trasporto aereo", "52 Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti", "53 Servizi postali e attività di corriere".

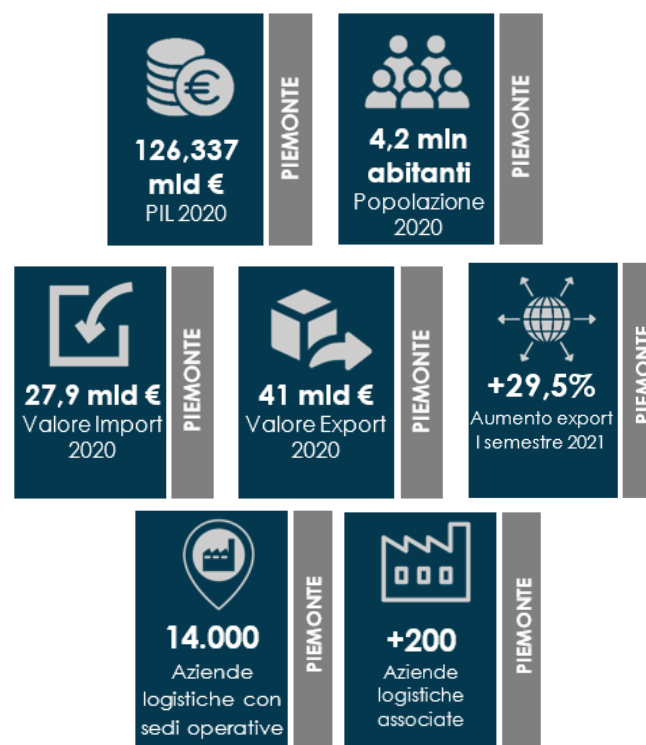
⁶ Fonte: Analisi congiunturale di Confindustria Piemonte per il IV trimestre 2021

(<https://www.confindustria.piemonte.it/comunicazione/comunicati-stampa-e-news/item/475-indagine-congiunturale-iv-trimestre-2021>).

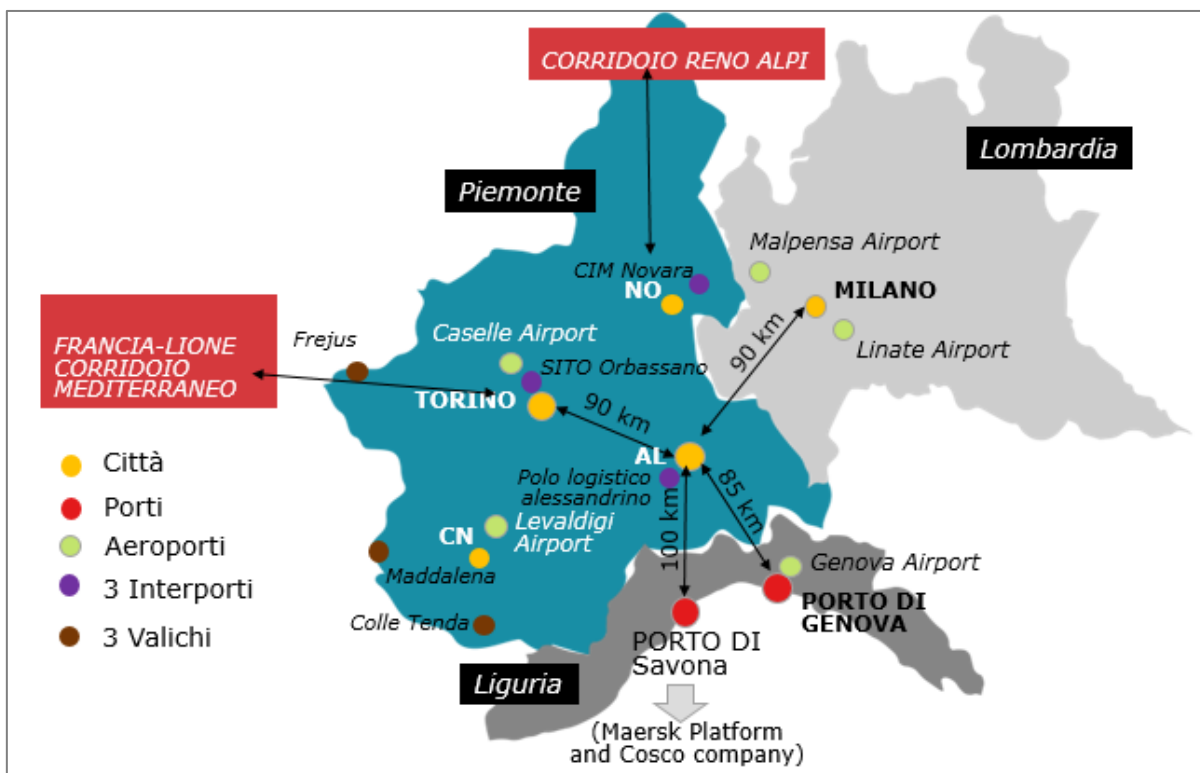
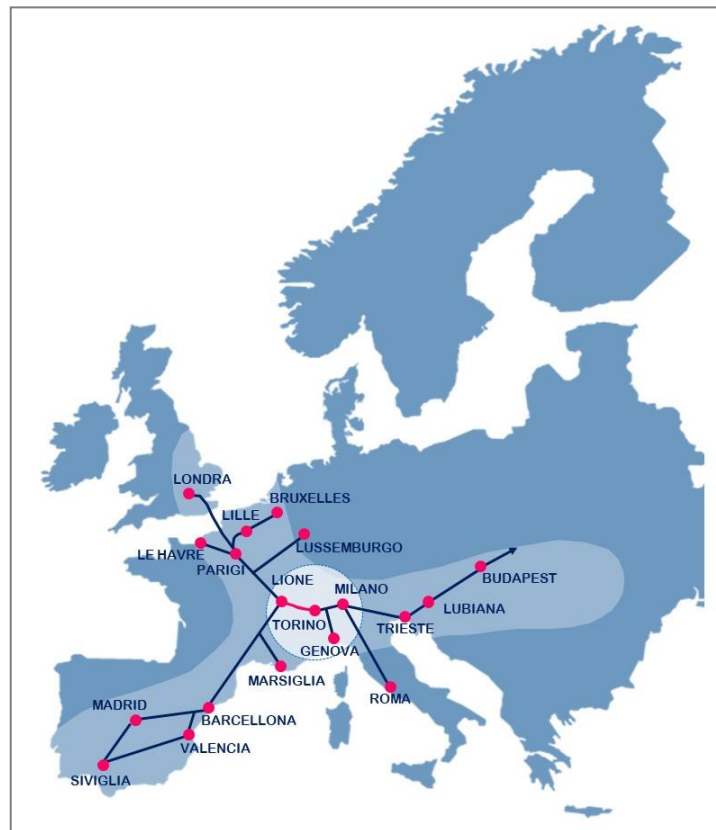


E la crescita piemontese è risultata più marcata sia rispetto al livello nazionale (+24,2%), sia rispetto alle altre regioni del Nord notoriamente vocate all'export quali Lombardia (+22,6%), Veneto (+23,8%) ed Emilia-Romagna (+24,4%).⁷

Tra l'altro, mai come in questo periodo a causa delle restrizioni per il contenimento pandemico, i cittadini hanno *toccato con mano* la rilevanza della logistica nella loro quotidianità anche per l'approvvigionamento dei beni primari essenziali per l'importanza dei tempi e dei relativi costi. Le potenzialità della logistica digitale e, in primis, dell'e-commerce a supporto dell'export hanno infatti avuto un ruolo decisivo nel contenere il crollo degli scambi commerciali tradizionali e svolto un ruolo di traino dell'economia piemontese ed italiana.



⁷ Fonte: Quotidiano di Economia e Finanza del Nord Ovest, 2021





3. DIECI PROPOSTE

In questo momento storico di ripresa economica post pandemica riteniamo quindi necessario unire le forze e le idee. **Pertanto abbiamo sintetizzato 10 proposte progettuali e le priorità su cui lavorare:**

1. Definire le priorità per lo sviluppo logistico del Piemonte
2. Completare le infrastrutture nei tempi stabiliti
3. Dichiarare le scelte per il territorio e conseguirle con continuità
4. I costi del trasporto, rendere attrattivo il trasporto su ferro-incentivare la NLTL (Nuova Linea Torino-Lione)
5. Il quadro delle risorse disponibili assegnate alla Regione Piemonte
6. Digitalizzazione-Logistica 4.0 e semplificazione
7. Riconoscere l'alessandrino come retroporto di Genova e, in prospettiva, il cuneese e l'interporto S.I.TO come retroporto di Savona-Vado Ligure
8. Porti liguri e retroporti. Collaborazione tra Piemonte e Liguria
9. Incentivare il rinnovo dei parchi-veicoli
10. Programmare i lavori di manutenzione della rete stradale e autostradale

Per ciascuna proposta chiediamo un impegno costante nella:

- **condivisione e partecipazione nelle scelte**
- **determinazione nel realizzare le infrastrutture**
- **chiarezza sugli avanzamenti (tempi e risorse) delle opere avviate.**

L'obiettivo è mettere in moto una programmazione partecipata e dinamica in grado di contribuire allo sviluppo sostenibile della Regione Piemonte e che recepisca le istanze imprenditoriali.

Di seguito le 10 proposte commentate.



1.

DEFINIRE LE PRIORITÀ PER LO SVILUPPO LOGISTICO DEL PIEMONTE

Se la rete infrastrutturale è lo scheletro su cui viaggiano le merci e le persone, i **nodi logistici interportuali** sono gli elementi organizzati dove si sviluppano le attività multimodali e i servizi connessi ai flussi logistici. L'obiettivo è diventare una grande piattaforma intermodale che produce valore accogliendo e smistando container in transito.

In questa direzione è necessario **valorizzare i nodi logistici consolidati di Novara come crocevia del traffico Nord Sud, Rivalta come retroporto delle merci in arrivo dal mare e Torino Orbassano come hub logistico torinese e stazione della NLTL (Nuova Linea Torino-Lione).**

Parallelamente si intende lavorare sullo sviluppo di altri nodi a completamento dell'offerta logistica piemontese, se rispondono ad interessi e a una domanda potenziale concreta dimostrata anche attraverso la disponibilità di privati ad investire, come il polo cuneese e Domo 2 nel VCO ed altri.

Come per la rete infrastrutturale, anche i nodi richiedono continui adeguamenti e ammodernamenti in linea con la dinamica europea. Infatti i tre interporti stanno investendo nel potenziamento dei propri servizi infrastrutturali. Parliamo di servizi competitivi, come il modulo a 750 mt (si intende la lunghezza massima del treno completo), il peso assiale da 1.600 tonnellate a 2.000 tonnellate – per un equivalente di +25% di merce trasportata, il profilo di linea e di unità di carico PC 80 -D4 (ovvero un profilo sagoma limite a 4,10 mt che consente il passaggio nelle gallerie anche di un semirimorchio sul materiale rotabile). È necessario prevedere anche la risoluzione dei colli di bottiglia, la pesatura, l'elettrificazione, sistemi di lettura automatica mezzi e autisti, telecamere di sicurezza e operative, stazioni fuel multimodali, interconnessione e smistamento traffico, ect.

L'interporto Cim Novara⁸ è oggi la porta d'ingresso in Italia delle merci in arrivo dai porti del nord e dalla Svizzera. Dal 2019 Cim è gestita da Hupac grande operatore svizzero, e incentra le sue attività su tre temi chiave, l'intermodalità, la logistica e i servizi interportuali, su cui nel tempo sono stati fatti numerosi interventi di potenziamento e a cui si sono aggiunte attività legate alla manovra ferroviaria, alla manutenzione e alla riparazione di carri ferroviari e delle unità di trasporto intermodali Uti. Ad inizio 2021 hanno confermato i lavori di completamento dei binari di accesso allo scalo che lo collegano, tramite Novara Boschetto, alla stazione di Novara.

L'alessandrino⁹ da sempre ricopre un ruolo di primo piano nella logistica rispetto ai sempre più consistenti flussi di merci che da e per i porti liguri si proiettano verso la pianura. Per questi motivi, nel tempo, si sono concentrati numerosi insediamenti logistici tra cui l'interporto di Rivalta Scrivia, il Terminal Hub Europe collegato alla stazione di Rivalta già con treni lunghi 750 mt sulla linea Novi Ligure-Tortona. Il polo logistico di Pozzuolo

⁸ Vedi https://www.otipiemonte.it/progetti/interporto_di_novara_c_i_m_spa_potenziamento

⁹ Vedi https://www.otipiemonte.it/progetti/polo_logistico_alessandrino



Formigaro e più a sud l'interporto di Rivalta Scrivia in prossimità dell'autostrada A7 Milano-Genova e in connessione con la linea ferroviaria per Genova.

L'interporto di SITO Orbassano¹⁰ rappresenta il nodo per distribuzione delle merci alla città metropolitana fornisce servizi di eccellenza per società di logistica e spedizionieri, si presta per attività di city logistics e, con il completamento della Torino-Lione, diventa il riferimento per l'Alta Capacità del Corridoio Mediterraneo. SITO gestisce anche le tratte per Calais per il Terminale dell'Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA). Sono previsti interventi per il potenziamento delle aree all'interno dello scalo Rfi di Orbassano nel terminal dell'interporto per gli adeguamenti europei e per aree di stoccaggio merci.

Importante è stato il programma di finanziamento di RFI che ha messo a disposizione 48 milioni di euro nel 2018 per interventi di razionalizzazione e potenziamento dei nodi, nonché il bando del MIMS del 2020.

Cosa chiediamo:



- Prevedere risorse e misure sia per la progettualità sia per la realizzazione dei progetti sopra citati atti a sviluppare e creare servizi per le imprese negli interporti e nodi esistenti anche in ottica di una logistica più green.
- Attivarsi con Rfi per velocizzare i lavori su tutte le linee di raccordo e adduzioni ai nodi.
- Valutazione delle aree di possibile sviluppo logistico a fronte di progetti concreti fondati su investimenti dichiarati e con un payback e un business plan aziendale verificabili.
- Lavorare ad un piano previsionale sincronizzato che guardi al 2030 considerando: le opere infrastrutturali che saranno finite, la domanda e i servizi in crescita, con una transizione ecologica in atto e considerando i tempi necessari per realizzare nuovi nodi-aree terminalistiche e nuove infrastrutture che si rendessero necessarie.

2.

COMPLETARE LE INFRASTRUTTURE NEI TEMPI STABILITI

La rete infrastrutturale e i servizi logistici rappresentano un imprescindibile fattore abilitante e di rilevanza crescente per la competitività dei territori e quindi delle imprese. È fondamentale evitare sospensioni o, peggio ancora, "passi indietro" degli iter tecnici ed amministrativi connessi alla realizzazione delle infrastrutture, con riferimento sia al sistema delle connessioni fisiche (strade, autostrade, ferrovie), sia alla rete immateriale di Banda Ultralarga.

¹⁰ Vedi https://www.otipiemonte.it/progetti/interporto_di_torino_s_i_t_o_spa_potenziamento



Lavorare su orizzonti temporali che definiscano a 3, 5 e 10 anni l'evolversi delle condizioni infrastrutturali accresce la fiducia negli scenari sui quali le imprese notoriamente appoggiano le proprie iniziative di insediamento nei territori.

Confindustria Piemonte da tempo monitora e raccoglie nell'osservatorio web OTI PIEMONTE tutte le opere strategiche per il Piemonte divise sia per Provincia sia per settore (strada, autostrada ferrovia, valichi etc). Nel 2020 è stato esteso alla Regione Piemonte e a Unioncamere Piemonte la collaborazione al sito web OTI Piemonte (<https://www.otipiemonte.it/>) specificatamente dedicato al monitoraggio delle opere infrastrutturali piemontesi. *(Il progetto nacque nel 2001 con l'obiettivo di fornire a soggetti pubblici, enti privati e cittadini uno strumento/sito web per il monitoraggio della rete infrastrutturale piemontese.)*

Attualmente **OTI Piemonte monitora 49 opere afferenti al territorio piemontese tra proposte progettuali, progetti, cantieri appaltati e lavori avviati** - ma l'elenco è chiaramente aperto ad integrazioni sulla base delle esigenze dei territori, dello stato avanzamento lavori per ciascuna opera e in relazione alle scelte che, a livello nazionale, saranno adottate con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ed i prossimi strumenti di programmazione (FSC, contratti di programma, etc.).

Nel maggio 2021 è stato pubblicato il primo **Rapporto annuale OTI Piemonte 2020** (<https://www.otipiemonte.it/allegati/6936.pdf>) che illustra, per ciascun sistema infrastrutturale, cosa è andato avanti e cosa no con particolare attenzione al rispetto delle tempistiche e all'evidenza di eventuali emergenze e criticità, in caso di ritardi rispetto al cronoprogramma.

Cosa chiediamo:



- Mettere a fuoco le criticità i rallentamenti e gli avanzamenti per ciascuna opera così da avere un quadro condiviso e chiaro.
- Update quadrimestrale tra la Regione e Confindustria Piemonte per l'aggiornamento sullo stato di avanzamento dei lavori delle opere strategiche piemontesi. Dialogo strutturato e costante con gli enti preposti alla realizzazione delle opere (Rfi, Anas, Open Fiber, etc.) per una verifica puntuale dell'avanzamento delle infrastrutture in relazione agli Accordi di Programma sottoscritti.
- Il PNRR che ha l'obiettivo di rimettere in moto l'economia italiana finanzia le opere già in essere, si rende pertanto necessario chiarire quali opere siano state candidate quali siano state accettate e inserite nel PNRR per il finanziamento e come le opere non incluse saranno finanziate (rif. Allegato 1).

In ottica imprenditoriale abbiamo di seguito rappresentato a 3-5-10 anni l'evolversi delle opere infrastrutturali in Piemonte. Questo quadro temporale utile al sistema economico, assumerebbe maggior consistenza se sostenuto dalla Regione. Inoltre rappresentiamo tutte le opere divise per Provincia.



ORIZZONTI TEMPORALI A 3, 5 10 ANNI

Opere infrastrutturali certe	Obiettivo 2023	Obiettivo 2026	Obiettivo 2030
Corridoio Mediterraneo	<ul style="list-style-type: none"> Traforo di sicurezza del Frejus Autostrada A4 Torino-Milano 	<ul style="list-style-type: none"> Nodo ferroviario di Novara 	<ul style="list-style-type: none"> Asse ferroviario Torino-Lione
Corridoio Reno-Alpi	<ul style="list-style-type: none"> Ferrovia Alta Capacità Genova-Milano-Novara (Terzo Valico Appenninico-Attivazione 2024) 	<ul style="list-style-type: none"> Nodo ferroviario di Novara 	
Sistema aeroportuale	<ul style="list-style-type: none"> Nuovo collegamento ferroviario Torino-Ceres (Aeroporto di Caselle) 		
Sistema dei centri intermodali	<ul style="list-style-type: none"> Potenziamento dell'interporto Torino S.I.T.O. 		
Sistema dei valichi alpini	<ul style="list-style-type: none"> Traforo di sicurezza del Frejus 	<ul style="list-style-type: none"> Traforo del Tenda Traforo Armo-Cantarana 	
Sistema delle connessioni immateriali	<ul style="list-style-type: none"> Banda Ultra Larga (posa della rete NGA con velocità di connessione in download di almeno 30 Mbit/s) 		
Sistema pedemontano		<ul style="list-style-type: none"> Autostrada Asti-Cuneo 	<ul style="list-style-type: none"> Pedemontana Piemontese tratta Masserano-Ghemme
Viabilità dei nodi urbani	<ul style="list-style-type: none"> Ferrovia Biella-Santhià (elettrificazione) Passante ferroviario di Torino: completamento stazione Rebaudengo Fossata Tangenziale di Novara Nuovo ponte sul Ticino Vigevano-Abbiategrosso 	<ul style="list-style-type: none"> Ferrovia Biella-Santhià: conclusione della rimozione di n.16 passaggi a livello Metropolitana di Torino - Linea 1: tratta Collegno-Cascine Vica 	<ul style="list-style-type: none"> Raddoppio ferrovia Vignale-Oleggio-Arona Metropolitana di Torino - Linea 2

OPERE PER LE QUALI NON VI È ANCORA UNA DATA CERTA DI TERMINE LAVORI A CAUSA DI CRITICITÀ TECNICHE, POLITICHE E/O ECONOMICHE:

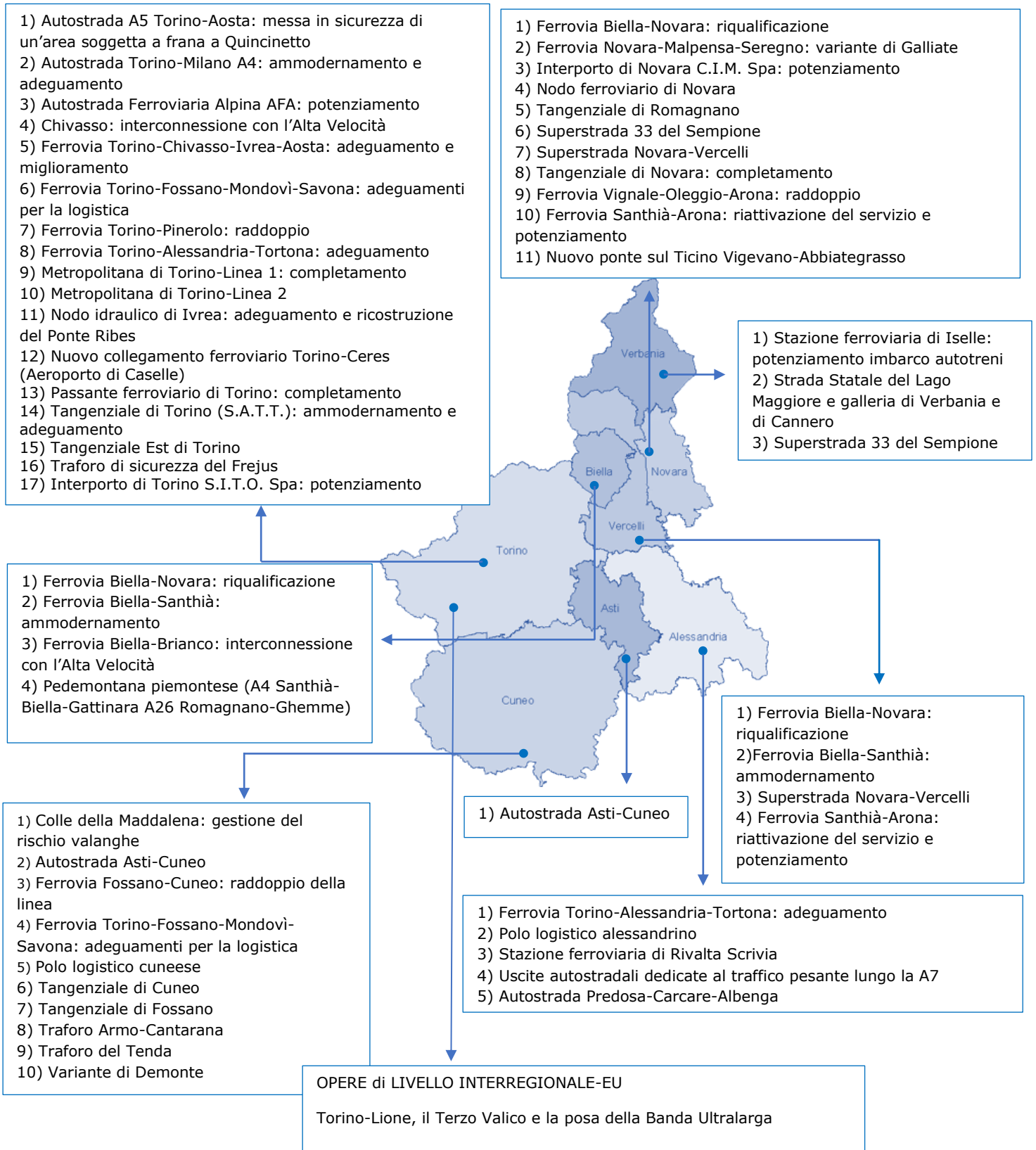
1. Ferrovia Torino-Fossano-Mondovì-Savona: adeguamenti per la logistica
2. Ferrovia Fossano-Cuneo: raddoppio della linea
3. Variante di Demonte
4. Autostrada A5 Torino-Aosta: messa in sicurezza di un'area soggetta a frana a Quincinetto
5. Nodo idraulico di Ivrea: adeguamento e ricostruzione del Ponte Ribes

OPERE INCLUSE NEL PNRR

1. Asse Genova-Milano - il Terzo Valico Appenninico
2. Asse Genova-Torino - la linea Torino-Alessandria-Tortona
3. Torino-Ceres - il collegamento ferroviario della linea con il Passante di Torino
4. Posa della Banda Ultralarga



OPERE INFRASTRUTTURALI ARTICOLATE PER PROVINCIA





3.

DICHIARARE LE SCELTE PER IL TERRITORIO E CONSEGUIRLE CON CONTINUITÀ

Riteniamo indispensabile partire dal tema delle scelte e chiediamo che la Regione dichiari con responsabilità trasparenza e chiarezza, le scelte su cui intende lavorare e su cui sta lavorando. Dev'essere chiaro, ai tecnici come ai politici, che i tempi e il perseguimento degli obiettivi - anche se scelti da precedenti manager o politici - non deve assolutamente essere motivo di cambiamenti o dilazioni. Ne va della credibilità del sistema Piemonte e della fiducia delle imprese e delle comunità che devono poter contare sulla disponibilità di infrastrutture e servizi certi per elaborare i propri business plan aziendali. Avere una strategia definita e relativi programmi di attuazione possono favorire il collegamento con il livello nazionale che è indispensabile.

Cosa chiediamo:



- Condivisione e concertazione delle scelte attraverso tavoli di lavoro pubblico-privato.

4.

I COSTI DEL TRASPORTO, RENDERE ATTRATTIVO IL TRASPORTO SU FERRO - INCENTIVARE LA NLTL (NUOVA LINEA TORINO-LIONE)

La rete ferroviaria del Nord Ovest non essendo ancora adeguata agli standard europei di sagoma lunghezza dei moduli e peso assiale di 2000 tonnellate (v. *proposta 1*), ha creato una disparità modale a favore della gomma che non ha precedenti e sono oggi evidenti i conseguenti **problemi** di inquinamento dell'aria e acustico **oltre che di sicurezza lungo le arterie stradali e autostradali. In Italia l'85% del traffico merci domestico - circa 880 milioni di tonnellate movimentate in anno - viaggia su gomma e il 17% su rotaia.** Con sentenza del 10 novembre 2020 la Corte di Giustizia dell'Unione Europea ha sanzionato il Governo Italiano perché venuto meno agli obblighi imposti dalla direttiva del 2008 superando in alcune zone in maniera continuativa i valori limite di concentrazione di PM10.

Siamo anche il Paese con i costi del trasporto pesante su gomma, per chilometro percorso, tra i più elevati in Europa, con un saldo negativo di 3,2 miliardi nel 2017, pari al 54,6% sul totale trasportato (il disavanzo era di 1,8 miliardi nel 2008, pari al 30,6%). Sono solo alcuni spunti di riflessione, elaborati da Eurostat e Banca d'Italia. Il congestionamento delle autostrade che causa inquinamento e pericolo stradale sono un costo per la comunità e per le imprese, non più accettabile.

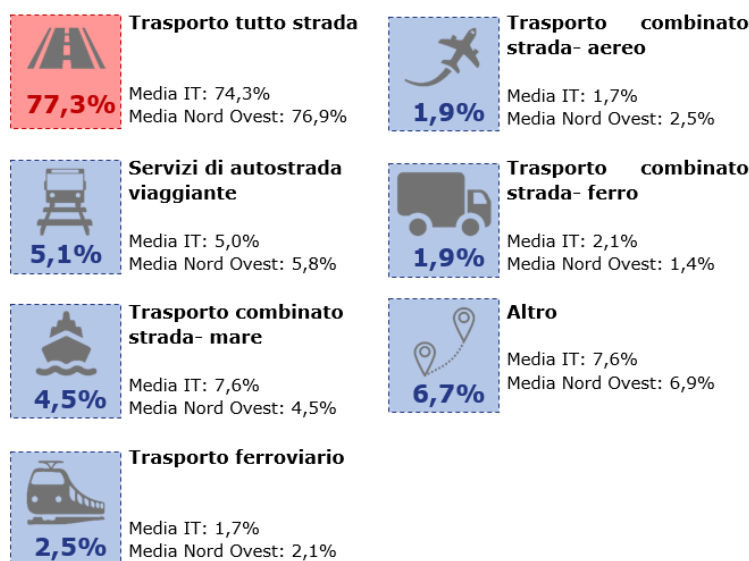


Nel frattempo, non possiamo non considerare il momento storico che vedrà crescere i costi del carburante e di tutte le materie prime, **rincari dei pedaggi autostradali, tanto in Italia quanto in Europa, oltre che alla difficoltà di reperire autisti qualificati** con ripercussioni sul settore della gomma. **Dobbiamo quindi invertire la rotta e trovare soluzioni alternative premianti** per l'intermodalità, **che in tempi brevi possano cambiare il modello sin ad oggi utilizzato. Parliamo di intermodalità** considerando il forte sbilanciamento dello *split* modale tra strada e ferrovia che potrà essere realizzato solo quando gli investimenti infrastrutturali saranno ultimati. **A quale modello ci riferiamo? La Svizzera.** Un paese che, "facendo leva sulla propria autonomia politica e sulla natura stessa del traffico che la coinvolge (si tratta soprattutto di transiti di attraversamento), ha saputo mettere in atto adeguate politiche di incentivazione della modalità ferroviaria e di disincentivazione della modalità stradale, che hanno portato risultati concreti ed invidiabili". In Italia il "ferrobonus" un incentivo economico nazionale per il trasferimento di quote di traffico dalla gomma al ferro rivolto alle imprese committenti di servizi ferroviari e agli operatori multimodali ferroviari è attivo, seppur in quota non sufficiente ad invertire la rotta. Con la Legge di Bilancio 2020 D.D. 16 marzo 2020 n. 59 sono stati rifinanziati 14 milioni di euro per il 2020 e di 25 milioni di euro per il 2021.

Siamo convinti che oggi esistano le condizioni per rendere competitiva l'intermodalità. L'adeguamento normativo e del peso trainabile sono a costo zero, mentre per l'adeguamento della lunghezza a 750 mt e delle sagome per il PC80, servono interventi infrastrutturali sull'intero corridoio.

L'obiettivo è di incrementare complessivamente la frequenza dei treni su una rete consolidata, si porrebbero le condizioni per rispondere alla crescente domanda della grande distribuzione (GDO).

Un recente studio di Unioncamere Piemonte¹¹ ha, infatti, evidenziato che nel biennio 2019-2020 le imprese di trasporto e logistica piemontesi che hanno utilizzato il trasporto stradale ammonta al 77,3%, un valore superiore sia alla media nazionale (74,3%) sia a quella del Nord Ovest (76,9%).



¹¹ I dati sono il risultato di un'indagine conoscitiva sui fabbisogni infrastrutturali e logistici delle imprese piemontesi della manifattura e dei trasporti e logistica svolta nel 2021 da Uniontrasporti per conto di Unioncamere Piemonte su un campione di 865 imprese di cui 667 della manifattura e 195 della logistica.



Rendere attrattivo il Trasporto su Ferro

Incentivare la NLTL (Nuova Linea Torino-Lione)

In Piemonte si stanno realizzando due tra i più importanti Corridoi europei, il Mediterraneo e il Reno-Alpi. Questi assi fanno parte della rete core europea Ten-T e tracciano collegamenti diretti tra Nord-Sud Europa e Est-Ovest Europa. Solo in Piemonte i due corridoi si incrociano. Tale vantaggio va accolto sin da ora come itinerario privilegiato per le merci i cui flussi crescono sempre più lungo queste direzioni. Il Terzo Valico, tratta italiana del Corridoio Reno-Alpi, è in via di ultimazione. Nel 2024 sarà utilizzato sin da subito per il trasferimento merci dai porti di Genova e di Savona verso il sud Europa.

La NLTL è uno dei più importanti investimenti infrastrutturali europei (circa 8,6 miliardi di euro) e oggi è in corso la gara per i lavori civili del tunnel di base lato italiano che si concluderà nel 2022. Sono già stati firmati contratti per 3,1 miliardi sempre per lavori civili che corrispondono all'80% dei lavori del tunnel di base e al 100% della parte francese. Quest'opera vede già impegnate circa 1000 persone sui vari cantieri

Sebbene la Francia sia da anni il secondo partner commerciale dell'Italia (valore import 31,27 mld di € export 44,86 mld di € dati 2020 da *info mercati esteri.it*), il trasporto merci via ferro tra i due Paesi è in progressiva contrazione, principalmente per i limiti tecnici che presentano le linee ferroviarie attualmente utilizzate (Modane e Ventimiglia), oltre che per i rilevanti progressi tecnologici che, negli ultimi 20 anni, hanno connotato il settore dell'autotrasporto pesante con costi minori.

Pertanto vogliamo in questo documento formulare una proposta di intervento pubblico che, attraverso la neutralizzazione del «gap» di produttività che caratterizzerà il trasporto merci ferroviario tra Italia e Francia (via Torino-Lione) rispetto al tutto strada, potrebbe favorire un progressivo sviluppo del trasporto ferroviario in modo che la NLTL possa iniziare ad operare disponendo, già dal primo anno, di una base solida di traffico merci.

I Governi italiano e francese e l'Europa stanno investendo ingenti risorse economiche per rendere efficiente ed efficace lo scambio di merci tra i due Paesi (ed aree limitrofe).

L'obiettivo di questa proposta è di creare le condizioni per favorire un progressivo shift modale a favore della ferrovia del trasporto delle merci tra Italia e Francia via corridoio «Torino-Chambery». La proposta qui formulata potrebbe consentire, a chi è chiamato a delineare le politiche dei trasporti, di agire concretamente a favore della sostenibilità ambientale e della sicurezza.

Poiché gli scambi di merci tra Italia e Francia sono progressivamente aumentati (+2,4% medio annuo nell'ultimo triennio), tale perdita del trasporto merci ferroviario è riconducibile alla progressiva mancanza di competitività che la modalità ferroviaria ha patito rispetto a quella stradale infatti il trasporto merci su strada attraverso il Frejus è cresciuto in maniera esponenziale. Nell'ultimo periodo, l'unica modalità di trasporto merci ferroviario che ha registrato tassi di crescita (+12%) sull'asse Italia-Francia è stata l'Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA): dal 2004 al 2019 sono stati trasportati circa 400.000 semi rimorchi, valori che hanno consentito nel solo triennio 2013-2015 il trasferimento da gomma a ferro di oltre 600 milioni di tonnellate*km di merce, che salgono a oltre 900, considerando anche la tara dei mezzi



trasportati. Il risparmio di costi esterni nel triennio è stimabile su tale base in oltre 80 milioni di euro, a fronte di contributi ricevuti dai Ministeri dei Governi italiano e francese (l'AFA è l'unica modalità di trasporto merci ferroviario tra Italia e Francia ad aver ricevuto sovvenzioni dirette) per 27,8 milioni di euro a copertura dei costi operativi e degli investimenti infrastrutturali iniziali.

Tali risorse, distribuite sui treni effettuati **hanno permesso all'AFA di compensare il "gap" di competitività esistente tra ferrovia (peraltro, la soluzione ferroviaria meno efficiente) e camion.** Prima dell'avvio operativo della NLTL, è necessario studiare un provvedimento pubblico (Italia e Francia) che possa agevolare il trasporto merci ferroviario tra Italia e Francia sviluppandolo potenziandolo.

La NLTL a pieno regime avrà caratteristiche tecniche tali da consentire il transito di treni merci più performanti degli attuali che consentiranno di aumentare l'attuale capacità e competitività del trasporto merci ferroviario vs al trasporto stradale:

- Peso Trainabile: +45%.
- Sagoma Limite: da C45 a P/C80 (circa 12 m³ di incremento per udc 45').
- Lunghezza Max Treni: +50%.
- Trazione semplice vs. multipla.
- Maggior velocità.
- Maggior capacità (numero di tracce disponibili).

Limiti del trasporto merci ferroviario tra Italia e Francia (Via Modane)

	Attuale Linea	Obiettivo NLTL
Peso Trainabile (ton)	1.380	2.000
Sagoma Limite	PC 45	PC 80
Lunghezza Max Treni (m)	500	750

Si tratterebbe, cioè di una misura «compensatoria» temporanea, da adottare fino a quando il trasporto merci ferroviario avrà raggiunto standard prestazionali tali da renderlo competitivo con il trasporto stradale. Il Provvedimento proposto si ispira a quello da anni adottato dall'Ufficio Federale dei Trasporti svizzero (UFT).

Dovrebbe coinvolgere i Governi italiano e francese pariteticamente. Per tale motivo si è proposto di considerare il «corridoio» Torino-Chambery (che presenta circa la medesima percorrenza in Italia ed in Francia), come analogo al «corridoio» di attraversamento della Svizzera che è stato oggetto dei Provvedimenti dell'UFT, e di considerare tutte le soluzioni tecniche utilizzabili per trasportare le merci su ferrovia. Ovviamente sarà necessario valutare la coerenza di tale provvedimento con quelli già avviati in Italia, nonché verificare il rispetto dei vincoli comunitari esistenti in materia.

Infine, l'efficacia del provvedimento proposto potrebbe essere concretamente valutata, limitando l'impegno economico, effettuando una fase di test, della durata di 2 anni e su una specifica fascia chilometrica.



Il regolamento che governerebbe l'attuazione del Provvedimento potrebbe essere così strutturato:

- Le sovvenzioni massime erogabili dovrebbero essere stabilite annualmente dall'ente erogante e dovrebbero tener conto dei volumi di traffico previsti, della competitività relativa tra il trasporto merci su strada e quello su ferrovia, delle tendenze dei prezzi di trasporto merci su strada e ferrovia, delle evoluzioni attese della produttività e delle risorse economiche disponibili.
- L'importo delle sovvenzioni massime a treno dovrebbe essere determinato considerando il luogo di partenza e quello di arrivo del treno ("origine" e "destinazione" del treno).
- La sovvenzione verrebbe concessa solo ai treni effettuati (lettera di vettura).
- Le sovvenzioni dovrebbero essere concesse solo se l'utilizzo del «corridoio» Torino-Chambery permetterebbe al treno ridurre la percorrenza rispetto al più breve percorso stradale (attraverso un altro valico alpino).

Cosa chiediamo:



- **Investimenti sull'intermodalità** puntando su collegamenti rapidi ed efficienti tra la rete ferroviaria, i porti e gli aeroporti
- incentivi per l'ampliamento e l'adeguamento dei terminal ferroviari degli interporti.
- **Aumento della capacità della rete ferroviaria.**
- **Incremento del Ferrobonus regionale e nazionale** nella dotazione finanziaria. Riteniamo indispensabile un ulteriore sforzo per includere tutti i costi ambientali del trasporto e, soprattutto, in un momento storico-economico come quello che stiamo vivendo, che siano messe in campo tutte quelle politiche utili per il passaggio dei trasporti dalla gomma al ferro.
- **Creazione di un green pass** riconosciuto a livello europeo (o almeno nazionale) **alle aziende che puntano sulla sostenibilità ambientale** prediligendo l'intermodalità.
- **Supporto alla creazione di nuovi terminal** a fronte di un business plan privato solido e verificato.

5.

IL QUADRO DELLE RISORSE DISPONIBILI ASSEGNATE ALLA REGIONE PIEMONTE

Lo scenario finanziario, sui temi delle infrastrutture e della logistica, sembra mutato significativamente con l'approvazione di nuovi strumenti finanziari pensati per la ripresa economica post Covid del Piemonte e dell'Italia tutta.

Accanto, infatti, ai finanziamenti "ordinari" per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo infrastrutturale (le annuali Leggi di Bilancio, il Fondo per il Finanziamento degli Investimenti e lo Sviluppo Infrastrutturale del Paese, i Programmi Operativi Nazionali, il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione e altri Fondi destinati al rilancio infrastrutturale, Marebonus,



Ferrobonus e Fondi Strutturali di Investimento Europeo, in particolare il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale e il Fondo Sociale Europeo), vi sono quelli derivanti dal **Next Generation EU** (NGEU) lo strumento attraverso cui l'Unione Europea ha risposto alla crisi pandemica con uno stanziamento complessivo di risorse pari a 750 miliardi di euro¹². Il dispositivo RRF richiede agli Stati membri di presentare un pacchetto di investimenti e riforme, ovvero il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** (PNRR).

Per l'Italia il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) vale complessivamente 248 miliardi di euro¹³ a cui si aggiungono quelle rese disponibili dal programma REACT-EU per 13 miliardi di euro che, come previsto dalla normativa UE, vengono spese negli anni 2021-2023.

Di questi 24,77 miliardi sono destinati agli investimenti sulla rete ferroviaria (Missione 3, Componente 1), 0,63 miliardi per l'intermodalità e logistica integrata (Missione 3, Componente 2) e 23,89 miliardi per la digitalizzazione e innovazione del sistema produttivo (Missione 1, Componente 2).

Per il PNRR la Regione Piemonte ha presentato un pacchetto di 2964 interventi del valore complessivo di 34,617 miliardi di euro; di questi interventi, 349 rientrano nella Missione 3 ("Infrastrutture per una mobilità sostenibile") per un valore complessivo di investimenti pari a 7,464 miliardi di euro articolati in 6,561 miliardi per progetti di alta velocità ferroviaria e strade sicure e 0,9 miliardi per progetti di intermodalità e logistica integrata.¹⁴ Ai fondi del NGEU vanno a sommarsi i fondi FSC 2021-2027, che per l'Italia prevede una prima dotazione di 50 miliardi di euro (è ancora in corso il riparto a livello regionale¹⁵), e i fondi strutturali 2021-2027 che, per il Piemonte, ammontano a circa 83 miliardi di euro. Proprio in relazione all'utilizzo dei fondi FESR la Regione ha predisposto il Documento Strategico Unitario (DSU) di linee di indirizzo ed obiettivi per l'utilizzo delle risorse a cui Confindustria Piemonte ha collaborato attivamente con un proprio documento di contributo.

Il DSU costituisce il punto di partenza per l'elaborazione del Programma Operativo Regionale (previsto per fine 2021) per il quale quali occorre lavorare insieme alle misure

¹² Di cui il 90% (672,5 mld) provenienti dal Dispositivo per la Ripresa e Resilienza (RRF), il 6% dal fondo REACT-EU e il restante 4% proveniente da altri fondi (Sviluppo rurale, InvestEU, RescEU, Fondo per la Transizione Giusta, Horizon Europe).

¹³ Di cui 191,5 miliardi provenienti dal RRF e 30,6 miliardi finanziati attraverso il Fondo complementare istituito con il DL n.59 del 6 maggio 2021 e 26 miliardi da destinare alla realizzazione di opere specifiche e per il reintegro delle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione.

¹⁴ Fonte: "Next Generation Piemonte. Censimento dei progetti del territorio" della Regione Piemonte aggiornato al 5 maggio 2021.

¹⁵ In particolare, per la Regione Piemonte, il riparto e la destinazione di tali risorse nel triennio considerato sono in corso di definizione sulla base di un primo Piano Stralcio condiviso con il Ministero per il Sud e la Coesione territoriale. Nella ripartizione dei fondi, come in passato, rimarrà valida la suddivisione con il 20% del totale assegnato alle Regioni del Centro-Nord e l'80% alle Regioni del Mezzogiorno.

Una parte di queste risorse sarà gestita dalla Regione per anticipare finanziariamente le misure del FSE e del FESR che sono necessarie per il 2021, ma che non possono ancora trovare copertura nella nuova programmazione dei Fondi strutturali 2021 - 2027, poiché la programmazione sconta un ritardo di almeno un anno e produrrà i suoi effetti operativi non prima del 2022. È stato formulato un Piano Stralcio FSC 2021-2027 del valore di 133,5 milioni di euro i cui interventi sono attualmente oggetto di un confronto con il DPCOE e l'Agenzia di Coesione ai fini dell'ammissibilità.



in tema di logistica, intermodalità, digitalizzazione, sicurezza, informazione sostenibilità è importantissimo.

Cosa chiediamo:



- Come sono declinate le risorse PNRR su progetti definiti.
- Cogliere l'occasione per condividere l'articolazione delle fonti finanziarie disponibili dalla Regione in campo infrastrutture logistica rispetto a: Bilancio regionale, Fondi Europei di Sviluppo Regionale (FESR), Fondi per lo Sviluppo e la Coesione (FSC), risorse da Contratto di Programma con Rfi, oltre ai fondi per lo sviluppo infrastrutturale e logistico (Missione 3) e per la transizione energetica (Missione 2) derivanti dal PNRR.
- Delineazione delle modalità di ripartizione dei fondi (su quali voci di spesa) e progetti per il Programma Operativo Regionale.

6.

DIGITALIZZAZIONE – LOGISTICA 4.0 E SEMPLIFICAZIONE

Digitalizzazione – Logistica 4.0

Più volte richiamato nel documento il tema della digitalizzazione è e sarà sempre di più un servizio abilitante necessario per potenziare la competitività delle infrastrutture e della logistica. Gli interporti stanno lavorando da anni sul tema della digitalizzazione, in particolare nei terminal ferroviari. Molti degli interporti italiani (e del Nord Ovest in particolare) sono oggi soci digITALog S.p.A (ex UIRNet S.p.A.), il soggetto attuatore del Ministero delle Infrastrutture che dovrà completare la **Piattaforma Logistica Nazionale**, con evidenti benefici per i nodi intermodali e per gli operatori ivi presenti.

Riteniamo necessario il completamento della PLN, che possa creare i presupposti del dialogo "smart" tra le differenti modalità di trasporto e i relativi operatori. Inoltre, oggi lo sviluppo dei sistemi IOT sta portando a cambiamenti anche nei sistemi di gestione interportuali, potenziando il dialogo con i clienti finali, che ottengono sempre maggiori informazioni sulle loro merci. La digitalizzazione dei documenti di trasporto è un elemento chiave per garantire una rapida mobilità delle merci in tutte le modalità di trasporto. I Regolamenti europei 2020/1056 e 2020/1055 sono finalizzati, rispettivamente, a facilitare lo scambio di informazioni elettroniche e a prevedere l'utilizzo della "Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route" elettronica (CMR) come parte dei controlli sulle operazioni di cabotaggio stradale. Parallelamente sta assumendo rilevanza anche il tema della **Smart Mobility** che, insieme alla Logistica 4.0, rappresenta un elemento fondamentale per lo sviluppo delle città secondo il paradigma della "Smart City". Ad oggi ANAS S.p.A ha dichiarato di voler investire 1 miliardo di euro nella realizzazione delle Smart Road ed è in corso una prima fase di investimento di circa 250 milioni di euro che interessa alcuni assi strategici nazionali. L'implementazione di progettualità sulle smart road dal trend tecnologico di miglioramento della sicurezza della



guida e di riduzione degli incidenti assume un valore strategico non solo negli ambienti urbani ma anche negli ambiti turistici di montagna, dove la circolazione "sicura" e l'aggiunta di servizi innovativi di utilità per i guidatori e per il gestore dell'opera potrebbero costituire un fattore di attrattività territoriale.

Semplificazione per le infrastrutture-interporti

Una politica di semplificazione delle procedure doganali, degli standard autorizzativi insieme ad una politica per la formazione di nuove figure professionali 4.0 non possono mancare nell'agenda regionale che punta alla competitività italiana ed europea.

Il PNRR, in questo senso, si pone degli obiettivi per superare quelle criticità che, da tempo, rallentano la Pubblica Amministrazione causando inefficienze dei servizi logistici e ritardi nella realizzazione delle opere infrastrutturali. Ma la semplificazione amministrativa e normativa richiede un impegno sistematico, che va oltre i tempi e dei contenuti del PNRR.

Anche la legge sugli Interporti è da tempo sotto esame (Legge 240/90 "*Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità*") in un'ottica di incremento e potenziamento dell'organizzazione e del coordinamento delle attività interportuali.

Tra le novità introdotte dalla proposta di legge vi è l'elaborazione del Piano Generale per l'intermodalità con cui il MIMS, attua una ricognizione degli interporti esistenti ed individua nuovi interporti per lo sviluppo dell'intero sistema. Esigenze contingenti hanno dimostrato che è possibile semplificare e raggiungere, in tempi molto ridotti, gli obiettivi di sviluppo di un territorio; in questo senso il caso della ricostruzione del Ponte Morandi a Genova "fa scuola" ed è un caso unanimemente riconosciuto come di successo.

A partire da questa esperienza è possibile rintracciare alcuni elementi attuabili a tutti i progetti di sviluppo infrastrutturale, quali:

- **l'adozione di procedure parallele** e non sequenziali nella realizzazione di un'opera: si tratta di un modo di agire proprio delle aziende private che comporta certamente uno sforzo maggiore da un punto di vista organizzativo, ma consente di ridurre enormemente i tempi di ottenimento delle autorizzazioni e dei pareri e, quindi, di realizzazione di un'opera;
- **l'utilizzo di tecniche di project management moderne** che, qualora non fossero presenti nella PA, occorre ricercare all'esterno affidando gli incarichi (direzione, lavori, sicurezza, etc.) a figure professionali competenti e adeguatamente formate;
- **tempi rigorosi agli enti pubblici** nel rilascio di pareri ed autorizzazioni e, qualora, la PA non si esprimesse nei tempi previsti dalla legge, certezza nella prosecuzione dei lavori;
- **selezione del vincitore della gara d'appalto rinunciando alla predisposizione delle graduatorie per evitare al minimo i ricorsi al TAR**, causa di ritardi nella realizzazione delle opere.

Accanto a questi elementi è, però, fondamentale che da parte del decisore pubblico vi sia una **piena e consapevole assunzione di responsabilità**, dalla fase di progetto a quella di realizzazione, che consente di raggiungere gli obiettivi in breve tempo.



Cosa chiediamo:



- **Partecipazione attiva ai progetti di sviluppo delle Zone Logistiche Semplificate** per favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali. Queste aree potranno essere infatti il laboratorio ideale per sperimentare in modo esteso e utilizzare soluzioni in connettività abilitate dallo scambio di dati e informazioni, come la Piattaforma Logistica Nazionale Digitale.
- **Contributi allo sviluppo dei Corridoi doganali (o Fast Corridors)** per liberare velocemente le aree di banchina e sfruttare gli interporti per la loro vicinanza alle aree di destinazione finali delle merci. Il tema è uno dei progetti di punta dell'Agencia delle Dogane e va portato avanti in collaborazione tra gli operatori che ne diventeranno protagonisti.
- **Sostegno al progetto di Smart Mobility/ Smart Road** di Anas S.p.A che ha lo scopo di aumentare i livelli qualitativi relativi al controllo del traffico, sicurezza stradale, gestione della mobilità e controllo dell'infrastruttura.
- **In attesa della riforma legislativa possono essere attuate una serie di misure fiscali, quali:**
 - attribuzione di una percentuale delle accise/oneri doganali prodotti e dell'Iva movimentata in un Hub logistico primario che svolge servizi essenziali per dotare l'Hub di risorse utili e necessarie allo sviluppo del medesimo ambito;
 - accesso all'abbattimento dei costi da parte degli operatori interportuali per allestire la propria attività come fruitori di contributi del tipo ferrobonus, handling bonus ovvero bonus sul traffico prodotto.
- **Incentivo economico per la formazione di figure professionali 4.0** in grado di rispondere alle attuali necessità e supplire alla mancanza di competenze.
- **Adozione e sperimentazione del "Modello Genova" per la realizzazione delle opere infrastrutturali.**



7.

RICONOSCERE L'ALESSANDRINO COME RETROPORTO DI GENOVA E, IN PROSPETTIVA, IL CUNEESE E L'INTERPORTO S.I.TO COME RETROPORTO DI SAVONA-VADO LIGURE

I porti liguri sono gli scali marittimi geograficamente più vicini al cuore manifatturiero italiano e del sud Europa e sono parte di un'ampia regione macro logistica che vede in stretta connessione il Piemonte e la Liguria.

La retroportualità vista come predisposizione di aree infrastrutture e mezzi disponibili per i porti, per l'instradamento e la (ri) composizione dei carichi riducendo al minimo indispensabile, per le sole operazioni di sbarco, il tempo di permanenza nel sedime portuale al fine di consentire una crescita esponenziale dei traffici marittimi è in più parti del mondo un concetto ormai acquisito.

L'alessandrino, per la sua posizione "alle spalle" del porto di Genova, dispone di una naturale vocazione logistica rispetto agli importanti flussi di merci che da e per i porti liguri si proiettano verso la pianura.

Infatti in questo territorio si sono concentrati nel tempo numerosi insediamenti logistici tra cui l'interporto di Rivalta Scrivia, il Terminal Rail Hub Europe e il polo logistico di Pozzolo Formigaro e a sud l'interporto di Arquata Scrivia posizionato in prossimità della A7 connesso alla linea ferroviaria per Genova che offre in particolare servizi di stoccaggio e container. L'offerta logistica del territorio è completata da ben tre scali merci ferroviari: Alessandria smistamento, Casale Monferrato e Novi ligure.

La presenza di operatori d'eccellenza, la volontà nazionale di far crescere i traffici del sistema portuale ligure (per il valore intrinseco che ogni container si porta dietro) e in risposta al bisogno di rendere più sostenibile il trasporto merci, rende necessario connettere i porti con le aree dell'alessandrino. Attraverso adeguamenti della politica tariffaria per la fase di giacenza nel porto.

Oltre al polo logistico esistente si aggiungono le aree buffer utili a gestire il traffico in entrata e in uscite degli autocarri per il porto di Genova. Infatti nel luglio 2019 - con la sottoscrizione di una convenzione tra il MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili), l'ADSP del Mar Ligure Occidentale e UIRNet S.p.A. (oggi digITALog S.p.A) - è stato definito l'impiego dei 30 milioni di fondi (8 milioni per il 2018, 15 milioni per il 2019 e 7 milioni per il 2020) da destinarsi *"alla progettazione e alla realizzazione, con carattere di urgenza, di infrastrutture ad alta automazione, di sistemi informatici e delle relative opere accessorie per garantire l'ottimizzazione dei flussi veicolari logistici in ingresso e in uscita dal porto di Genova, ivi compresa la realizzazione del varco di Ponente"* come stabilito dall'art. 6 del Decreto Genova.

Tali interventi, definiti nel Documento Programmatico allegato alla Convenzione, comprendono:

- la progettazione esecutiva delle aree ad alta automazione (Buffer), compresa la localizzazione definitiva delle stesse e i sistemi informatici e telematici necessari



alla loro gestione, per l'ottimizzazione dei flussi logistici nel porto di Genova tramite la Piattaforma Logistica Nazionale (PLN).

Questa attività è propedeutica alla realizzazione di:

- Area Buffer 1, area ad alta automazione dedicata a traffico camionistico di origine/destinazione portuale, localizzata nel basso Alessandrino;
- Area Buffer 2, ulteriore area ad alta automazione sempre dedicata a traffico camionistico.
- la progettazione del nuovo centro merci ferroviario di Alessandria Smistamento;
- la progettazione e realizzazione delle fasi di sviluppo del Varco di Ponente del Porto di Genova, compresi i sistemi informatici necessari al collegamento del varco con la PLN e necessari alla gestione di una piccola area Buffer.

Ad oggi risulta completata la progettazione definitiva degli interventi sul Varco di Ponente ed è stato avviato lo studio trasportistico-di supporto alla successiva analisi costi e benefici e finalizzato a valutare la sostenibilità economica –di Alessandria Smistamento, progetto finanziato dal Governo con 2 milioni di euro, nell'ambito del Decreto Genova.

Inoltre condividendo la mission e gli obiettivi della Fondazione SLALA (nata nel 2003 con l'obiettivo studiare e promuovere il sistema logistico del Nord-Ovest dell'Italia e, in particolare, del Basso Piemonte) ed essendo la Regione Piemonte socia, riteniamo opportuno ribadire le necessità infrastrutturali contenute nel Programma di interventi redatto dalla Fondazione di giugno 2021 anche per una analisi delle proposte in seno alla programmazione regionale (Rif. Allegato 2).

Cosa chiediamo:



- Far emergere i vantaggi di utilizzare le aree logistiche esistenti del polo alessandrino, con risorse dedicate.
- Promuovere le ZLS per il territorio piemontese partendo dall'alessandrino (detassare chi opera nella logistica e promuove la transizione ecologica).
- Avvio delle attività per la realizzazione del sistema Buffer che, se ritardate ulteriormente, rischiano di perdere la possibilità di un co-finanziamento da parte della BEI per 30 milioni e nell'ambito del progetto della Commissione Europea CEF E-Bridge per 2,5 milioni.
- **In ottica previsionale come già visto per i nodi interportuali si rende necessario valutare l'opportunità di avere un'area retro portuale nel cuneese in relazione all'operatività del porto di Vado Ligure (SV) e in particolare alla Piattaforma Maersk, e in coerenza con le direttive europee legate alla "green transportation strategy".**



8.

PORTI LIGURI E RETROPORTI. COLLABORAZIONE TRA PIEMONTE E LIGURIA

Nel 2016 il Governo ha rinnovato la governance del sistema portuale italiano (Decreto legislativo n.169/2016), con l'obiettivo di migliorarne l'efficienza ed aumentarne la capacità di creare occupazione e sviluppo economico, favorendo la cooperazione tra porti vicini e **la semplificazione delle procedure.**

Il coordinamento dei porti nazionali è stato attribuito a 15 Autorità di Sistema Portuale e all'ADSP del Mar Ligure Occidentale è stata attribuita la **gestione coordinata dei porti di Genova, Savona e Vado Ligure, che insieme compongono il più importante polo portuale italiano**, capolinea nel Mediterraneo del corridoio Reno-Alpi: la porta di accesso da Sud all'Europa.

Con il Piano operativo triennale, l'Autorità di Sistema Portuale ha individuato, tra le azioni prioritarie, la progettazione e l'avvio degli interventi riguardanti i collegamenti ferroviari e stradali ai principali assi di trasporto. Per raggiungere questo obiettivo l'Authority è al lavoro per potenziare le infrastrutture portuali, migliorare le connessioni con il Corridoio Reno-Alpi e rendere più efficiente il flusso delle merci, perfezionando l'organizzazione del sistema con il contributo dell'innovazione tecnologica, in forte coordinamento con la pianificazione portuale e logistica a livello nazionale. La programmazione degli investimenti nei porti nel periodo 2021-2026 e in prospettiva fino al 2030, ha assunto dimensioni finanziarie senza precedenti. L'Allegato Infrastrutture al DEF riporta investimenti prioritari complessivi per circa 9,6 miliardi di euro comprensivi di una parte degli investimenti previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e di tutti quelli previsti dal Piano Nazionale di Investimenti Complementari (PNIC).

A questi, non inclusi nell'Allegato al DEF 2021, vanno aggiunti:

- Investimenti del Programma Green Ports, previsti dal PNRR, per 270 milioni di euro, a cui vanno aggiunti 170 milioni finanziati dal Fondo Sviluppo e Coesione per interventi nei porti del Mezzogiorno, per un totale di 440 milioni di euro.
- Investimenti per infrastrutture nelle Zone Economiche Speciali (ZES), previsti dal PNRR, per 630 milioni di euro.
- Quota parte dei 250 milioni di investimenti previsti dal PNRR per "Digitalizzazione della logistica e ICT".

Complessivamente, gli investimenti da realizzare nei porti nei prossimi anni sono quantificabili tra 10,5-11 miliardi di euro. La programmazione degli investimenti nei porti va vista anche nella prospettiva che emergerà dall'elaborazione di ben 83 progetti di fattibilità tecnica ed economica, che progressivamente potranno essere inclusi negli interventi da finanziare e realizzare nei prossimi anni.

Di fronte ad una così consistente programmazione di investimenti nei porti, il Piemonte territorio di riferimento non può non lavorare affianco alla Regione Liguria, per cogliere l'opportunità di crescita dei traffici e dei servizi. Si deve lavorare in sinergia prevedendo risorse per la retroportualità, per le connessioni stradali e ferroviarie e digitali adeguate da e per i porti. Il Terzo Valico, opera di rilevanza macroregionale e europea utile al decongestionamento e aumento di



capacità dai porti liguri, insiste in gran parte sul Piemonte e simboleggia la cooperazione tra le due Regioni.

Cosa chiediamo:



- **Collaborazione sinergica con la Regione Liguria e l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** per agevolare l’interoperabilità tra porti e retroporti e permettere l’aumento dei traffici. Sfruttare le aree a disposizione negli interporti per “allungare la banchina” o sfruttare il network di collegamenti già esistente negli interporti. Ciò significa che le nuove Autorità di Sistema Portuale dovranno trovare spazi di collaborazione per l’instradamento via ferro dei carichi sbarcati a terra.
- **Garanzie di tempi definiti di transito nei porti, condizione indispensabile per essere concorrenziali rispetto ai porti del nord Europa.** Questo consentirà, tra l’altro, di acquisire ulteriori margini di guadagno grazie al pagamento degli oneri doganali (invertendo il business ottenuto dalla sosta delle merci in banchina che, invece, dovrebbe essere penalizzato, ad esempio applicando tariffe incrementabili in proporzione alla sosta in banchina e/o incentivando gli investimenti nelle banchine portuali per sistemi di movimentazione container).
- **Digitalizzazione della documentazione correlata al trasferimento delle merci.**
- **Semplificazione dei vincoli portuali in linea con le procedure dei porti concorrenti europei.**

9.

INCENTIVARE IL RINNOVO DEI PARCHI-VEICOLI

La strategia green europea prevede una riduzione delle emissioni del 55% entro il 2030 per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. La transizione energetica richiede interventi mirati e strutturati nel settore dei trasporti, sia pubblico che privato attraverso:

- un aumento del contributo per l’acquisto di nuovi mezzi sostenibili a basso impatto ambientale (elettrici, ibridi, etc.) più adatti a muoversi nei centri cittadini;
- accelerare la realizzazione di una rete infrastrutturale di supporto diffusa (strade urbane ed extraurbane) e capillare per la ricarica veloce dei mezzi;
- per il Trasporto Pubblico Locale occorre prevedere specifici incentivi per nuove infrastrutture private dedicate al rifornimento/ricarica in proprio di mezzi impiegati nel servizio di trasporto pubblico (metano/elettrici) al fine di incentivare la sostituzione mezzi delle aziende del TPL a vantaggio di mezzi green senza intaccare l’equilibrio finanziario alla base dei contratti di servizio TPL;



- prevedere specifiche misure a sostegno di impianti privati per produzione e/o stoccaggio di nuovi vettori energetici, nonché relativo rifornimento in proprio, di mezzi a metano/elettrici impiegati nel servizio di trasporto pubblico.

Cosa chiediamo:



- Transizione all'interno di ogni modalità di trasporto verso tecnologie e organizzazioni del trasporto a emissioni basse o nulle.
- Investimenti in infrastrutture meno impattanti.
- Predisposizione di corretti incentivi all'utilizzo di carburanti e fonti energetiche diverse, così come di infrastrutture e spazi congestionati.

10.

PROGRAMMARE I LAVORI DI MANUTENZIONE DELLA RETE STRADALE E AUTOSTRADALE

Si evidenzia l'annosa questione della carenza di un'adeguata programmazione della manutenzione della rete stradale e autostradale (particolare attenzione la poniamo a quella ligure, emersa drammaticamente nel 2018 con il crollo del Ponte Morandi) che, inevitabilmente, genera impatti sulla catena logistica piemontese e, in particolar modo, sul segmento dell'autotrasporto.

Sebbene nel triennio 2018-2020 siano stati riconosciuti ristori delle maggiori spese affrontate dagli autotrasportatori, tali compensi sono stati ritenuti "oggettivamente inferiore ai maggiori oneri sopportati dagli autotrasportatori" ancor più nel momento in cui gli stessi sono stati valutati tassabili dall'Agenzia delle Entrate come ricavi di esercizio.

Ad aggravare ulteriormente la situazione vi è il perdurare della cantierizzazione diffusa su numerosi assi autostradali con una criticità senza precedenti lungo la A6 Torino-Savona che si traducono in un allungamento dei tempi di percorrenza, aumento dei costi e minor sicurezza. Queste difficoltà hanno agito su un contesto di per sé già critico, nel quale le imprese di autotrasporto hanno continuato ad affrontare interruzioni stradali, divieti e limiti di transito con conseguenti extra costi operativi (aumento dei tempi di percorrenza, code e attese, limitata capacità di consegne, etc.) e modificando la propria operatività ed organizzazione produttiva (gestione e coordinamento dei ritardi, maggiore utilizzo di ore di lavoro con conseguente saturazione delle ore straordinarie disponibili, difficoltà nel garantire servizi di trasporto, etc.).

Cosa chiediamo:



- **Ottimizzazione della qualità dei servizi di trasporto ai clienti;**
- **minimizzazione dei tempi di consegna della merce;**



- **efficientamento dei flussi veicolari da e per il sistema portuale ligure;**
- **massimizzazione dei corrispettivi chilometrici e ripetitività giornaliera delle consegne**

da un lato risarcendo adeguatamente gli autotrasportatori e dall'altro attuando quelle misure ed interventi necessari all'ammodernamento e alla messa in sicurezza delle infrastrutture stradali ed autostradali a partire dalle opportunità offerte dal PNRR.



ALLEGATI

ALLEGATO 1

Le criticità, i tempi e le scadenze per la realizzazione delle opere

Con riferimento alle infrastrutture monitorate in OTI Piemonte l'auspicio è che le tutte le opere vedano la conclusione nel pieno rispetto dei cronoprogrammi delineati e comunque entro il 2030.

In particolare le opere con scadenza al 2026 possono essere candidate all'ottenimento dei fondi del Recovery and Resilience Facility (RFF) tramite il PNRR; il 31 agosto 2026 (anno di conclusione del piano) è, infatti, il termine entro cui dovranno essere realizzati tutti i progetti. In breve: le opere non dovranno solo essere "definite, inviate e ottenere il via libera formale" ma anche essere effettivamente realizzate come stabilito dai regolamenti europei. Per raggiungere questo risultato i progetti candidati devono essere cantierabili entro il 2022.

La tabella riportata qui di seguito evidenzia, con riferimento alle opere monitorate in OTI Piemonte:

- le opere individuate nel PNRR,
- le opere che la Regione Piemonte ha candidato al PNRR (contenute nel Next Generation Piemonte-Dossier al 5 maggio 2021);
- le altre opere monitorate dall'Osservatorio con il livello di finanziamento (non finanziate, parzialmente finanziate e completamente finanziate). In questo senso sarà da chiarire la fonte dei finanziamenti mancanti, se derivanti dalla programmazione 2021-2027 o da PNRR.

Dalle infrastrutture monitorate in OTI Piemonte (49)
Opere piemontesi previste nel PNRR
1. Asse Genova-Milano - <i>il Terzo Valico Appenninico</i>
2. Asse Genova-Torino - <i>la linea Torino-Alessandria-Tortona</i>
3. Torino-Ceres - <i>il collegamento ferroviario della linea con il Passante di Torino</i>
4. Posa della Banda Ultralarga
Opere candidate dalle Regione Piemonte al PNRR contenute nel Next Generation Piemonte - Dossier al 5 maggio 2021
5. Potenziamento linea ferroviaria Novara-Seregno: variante di Galliate ed opere connesse
6. Lavori di costruzione nuova strada di collegamento dei capoluoghi di provincia di Novara e di Vercelli
7. Razionalizzazione dei passaggi a livello sulle linee ferroviarie Biella-Santhià e Biella-Novara
8. Elettrificazione e riqualificazione linea ferroviaria Biella-Novara
9. Stazione di interscambio Novara lungo la linea AV Torino-Milano



10. Collegamento ferroviario veloce Biella-Bianco -Milano via AV-AC mediante interconnessione tra la linea Santhià-Biella e la linea AV Torino-Milano			
11. Traforo Armo-Cantarana			
12. Elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta della linea ferroviaria Torino-Aosta			
13. Realizzazione di piattaforme logistiche in Provincia di Cuneo adeguandone i collegamenti alle reti stradali, ferroviarie e allo scalo aeroportuale di Cuneo-Levaldigi			
14. Strada alternativa di collegamento della conurbazione di Romagnano Sesia sud e Ghemme nord da via Glauco Bergamotto-Strada Crocetta sino al sottopasso A26			
15. Lavori di costruzione nuovo ponte sul fiume Ticino - SP527 della "Malpensa"			
16. Stazione di interscambio Porta Canavese-Monferrato tra la linea AV Torino-Milano e la ferrovia Chivasso-Aosta			
17. Piano di ammodernamento della viabilità provinciale fra Cuneo e gli altri centri principali, al fine della messa in sicurezza e della riduzione dei tempi di percorrenza. Interventi per la stabilità strutturale delle principali infrastrutture autostradali, stradali e ferroviarie di collegamento della provincia con i territori limitrofi e fra diverse aree provinciali.			
18. Ferrovia Torino-Pinerolo: raddoppio			
19. Superstrada 33 del Sempione			
20. Completamento tunnel del Tenda			
Infrastrutture monitorate in OTI Piemonte non previste dal PNRR e non candidate dalla Regione nel dossier del 5 maggio 2021 (per progettazione non compatibile con i tempi stabiliti)			
	Stato di finanziamento		
	Non finanziata	Parzialmente finanziata	Completamente finanziata
21. Autostrada A5 Torino-Aosta: messa in sicurezza di un'area soggetta a frana a Quincinetto		•	
22. Autostrada Torino-Milano A4: ammodernamento e adeguamento			•
23. Autostrada Ferroviaria Alpina AFA	<i>Opera completata</i>		
24. Ferrovia Torino-Fossano-Mondovì-Savona: adeguamenti per la logistica		•	
25. Metropolitana di Torino-linea 1: completamento			•
26. Metropolitana di Torino-linea 2		•	
27. Nodo idraulico di Ivrea: adeguamento e ricostruzione del ponte Ribes	•		
28. Passante ferroviario di Torino: completamento		•	
29. Tangenziale di Torino (S.A.T.T.): ammodernamento e adeguamento		•	
30. Tangenziale Est di Torino <i>Proposta</i>	•		
31. Traforo di sicurezza del Frejus			•
32. Interporto S.I.TO Spa: potenziamento			•



33. Interporto di Novara C.I.M. Spa: potenziamento		•	
34. Tangenziale di Novara			•
35. Ferrovia Vignale-Oleggio-Arona: raddoppio		•	
36. Ferrovia Santhià-Arona: riattivazione del servizio e potenziamento <i>Proposta</i>	•		
37. Stazione ferroviaria di Iselle: potenziamento imbarco autotreni <i>Proposta</i>	•		
38. Strada Statale del Lago Maggiore e galleria di Verbania e di Cannero			•
39. Pedemontana piemontese (A4 Santhià-Biella-Gattinara A26 Romagnano-Ghemme)		•	
40. Colle della Maddalena: gestione del rischio valanghivo	<i>Opera completata</i>		
41. Autostrada Asti-Cuneo			•
42. Ferrovia Fossano-Cuneo: raddoppio della linea		•	
43. Tangenziale di Fossano			•
44. Variante di Demonte			•
45. Polo logistico alessandrino		•	
46. Stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia			•
47. Uscite autostradali dedicate al traffico pesante lungo la A7 <i>Proposta</i>	•		
48. Autostrada Predosa-Carcare-Albenga	•		
49. Asse Ferroviario Torino Lione		•	



ALLEGATO 2

Fondazione Slala: Proposte di interventi infrastrutturali a supporto del rilancio logistico del Nord Ovest

Dal documento "Proposte di interventi infrastrutturali a supporto del rilancio logistico del Nord Ovest" elaborato dalla Fondazione Slala:

- **realizzazione dell'autoparco Fondegga** (circa 170 stalli) a ridosso dello svincolo autostradale di Genova Pegli della A10.
 - Costo stimato: 27 milioni di euro (escluso l'acquisto del terreno di proprietà di ENI e la bonifica).
 - Tempi di realizzazione: 24 mesi dall'avvio lavori.
- **realizzazione dell'area Buffer di Rivalta Scrivia** quale potenziamento dell'offerta logistica già presente. Si tratta di realizzare una nuova infrastruttura dedicata alla gestione dei container e dell'autotrasporto che si configurerebbe quale punto di riferimento per il consolidamento dei container, pieni e vuoti, in imbarco e sbarco dai porti di Genova e Savona, e assumerebbe il ruolo di base operativa per il servizio di shuttling su gomma.
 - Costo stimato: 22 milioni di euro.
 - Tempi di realizzazione: 30 mesi dall'avvio lavori.
- **realizzazione del nuovo scalo di Alessandria Smistamento** con funzione di consolidamento dei carichi e rilancio su treni più lunghi e pesanti attraverso un sistema di gru di tipo ponte che operino su treni posizionati in parallelo spostando le unità di carico per la costituzione dei convogli.
 - Costo stimato: 70 milioni di euro.
 - Tempi di realizzazione: 24 mesi dall'avvio lavori (da aggiungersi ai 36 mesi per la conclusione della progettazione).
- **realizzazione dell'area Buffer Asti Est** quale centro merci mirato allo scambio rapido con i porti liguri, in particolar modo per la gestione delle merci di tipo alimentare a supporto del bacino agro-alimentare del cuneese e albese.
 - Costo stimato: 13 milioni di euro.
 - Tempi di realizzazione: 18 mesi dall'avvio lavori.
- **realizzazione dell'area logistica di Casalpusterlengo** con funzioni intermodali e di autoparco associate ad aree per la lavorazione e il consolidamento dei carichi.
 - Costo stimato: 25 milioni di euro.
 - Tempi di realizzazione: 24 mesi dall'avvio lavori.
- **realizzazione dell'autoparco di Vado Ligure** articolato in due progetti tra loro sinergici:
 1. realizzazione di un autoparco in prossimità del casello autostradale di Bossarino (apertura prevista nel 2022) per fornire ricovero ai mezzi in transito sulla Riviera e costituire un polmone di accesso ai terminal del porto di Vado evitando accodamenti nel centro urbano.
 - Costo stimato: 12 milioni di euro.
 - Tempi di realizzazione: 18 mesi dall'avvio lavori.
 2. costruzione, su iniziativa di privati, di un'area, prossima al gate del terminal APM, in cui offrire servizi alla merce quali lo svolgimento di pratiche amministrative-commerciali e operazioni doganali.



- **realizzazione di un casello autostradale a Predosa** con funzioni di smaltimento e migliore gestione del traffico pesante e del traffico ordinario
 - Costo stimato: 15 milioni di euro.
 - Tempi di realizzazione: 12-18 mesi da inizio iter autorizzativo.
- **realizzazione di una bretella di collegamento tra la A6 dal casello di Altare e la A26 al futuro casello di Predosa** in un'ottica di alleggerimento della viabilità ordinaria e di incentivazione dell'intermodalità.
 - Costo stimato: 312 milioni di euro.
 - Tempi di realizzazione: 36 mesi da inizio iter.

Documentazione di riferimento

- Osservatorio Territoriale Infrastrutture del Piemonte – OTI Piemonte
<https://www.otipiemonte.it/>
- Rapporto OTI Piemonte 2020
<https://www.otipiemonte.it/allegati/6943.pdf>
- Osservatorio Territoriale Infrastrutture del Nord – OTI Nord
<https://www.otinord.it/>
- Rapporto OTI Nord 2020
<https://www.otinord.it/allegati/6895.pdf>
- Documento Strategico Unitario del Piemonte – DSU
<https://piemonte2021-2027.eu/wp-content/uploads/2021/02/DSU-e-PNRR-per-consultazione-con-il-partenariato-febbraio-2021.pdf>
- Fondazione Slala - Proposte di interventi infrastrutturali a supporto del rilancio logistico del Nord Ovest
- Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169 *"Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124. (16G00182)"*
- Decreto MIT del 28 febbraio 2018 *"Modalità attuative e strumenti operativi della sperimentazione su strada delle soluzioni di Smart Road e di guida connessa e automatica"*
- Proposta di legge n.1259 *"Legge quadro in materia di interporti"* - Camera dei Deputati
- Convenzione tra MIMS, AdSP Mar Ligure Occidentale e UIRNet SpA per l'impiego dei fondi di cui all'art.6 del Decreto Genova del 17 luglio 2019
- Fondazione Slala: *"Proposte di interventi infrastrutturali a supporto del rilancio logistico del Nord Ovest"*.