

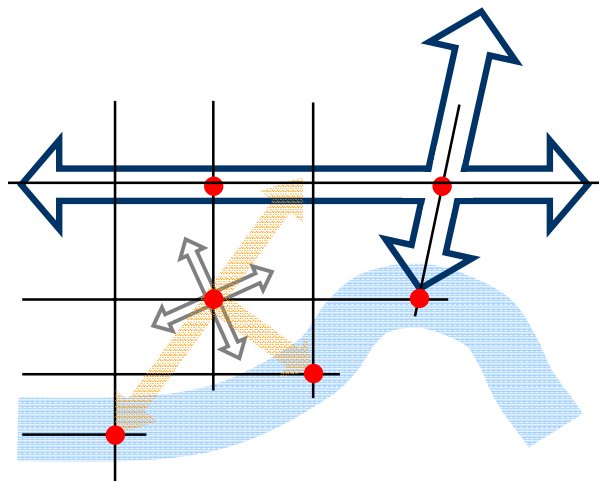


COMUNE DI CUNEO



STUDIO DI FATTIBILITA'

STUDIO DI FATTIBILITÀ FINALIZZATO ALLA INDIVIDUAZIONE DELLE CONDIZIONI TECNICHE, URBANISTICHE, AMBIENTALI, ECONOMICO-FINANZIARIE E GIURIDICO-GESTIONALI PER LA REALIZZAZIONE DELLA "PORTA TERRITORIALE DEL SISTEMA PORTUALE INTEGRATO LIGURE PIEMONTESE" E DELLA "PORTA URBANA DI CUNEO"



RAPPORTO FINALE
VOLUME SECONDO: STRUMENTI DI DIAGNOSI TERRITORIALE

Novembre 2008



Sommario

1. PARTE SECONDA: STRUMENTI DI DIAGNOSI TERRITORIALE	3
1.1. PREMESSA	3
1.2. IL QUADRO CONOSCITIVO: STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE..	3
1.2.1. <i>La politica comunitaria relativa ai trasporti</i>	3
1.2.2. <i>Il quadro di riferimento nazionale</i>	8
1.2.3. <i>Strumenti di programmazione e pianificazione regionale e provinciale</i>	13
1.2.4. <i>Piani e Proposte di associazioni e enti locali</i>	32
1.2.5. <i>La programmazione e la pianificazione francese</i>	49
1.3. LA VOCE DEL TERRITORIO	69
1.3.1. <i>Premessa</i>	69
1.3.2. <i>Le interviste: obiettivi e metodo</i>	70
1.3.3. <i>Sintesi dei colloqui</i>	72
1.4. PROGETTO TERRITORIALE, QUADRO ECONOMICO, PROGETTO LOGISTICO	92
1.4.1. <i>Principali dati della struttura produttiva della provincia di Cuneo</i>	92
1.4.2. <i>Efficienza logistica territoriale e dimensioni economiche</i>	104
1.4.3. <i>Flussi e costi logistici</i>	107
1.4.4. <i>Strategie e tendenze del Supply Chain Management</i>	113
1.4.5. <i>Il costo economico logistico totale</i>	124
1.4.6. <i>Riferimenti bibliografici</i>	128
1.5. CUNEO TRA PIEMONTE E LIGURIA: LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO	130
1.5.1. <i>Premessa</i>	130
1.5.2. <i>Impostazione e lettura del problema</i>	130
1.5.3. <i>Prospettive di sviluppo</i>	132
1.5.4. <i>Chiavi di lettura</i>	133
1.5.5. <i>La Prima Conferenza territoriale per il “Progetto Territoriale per il Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese”</i>	137
1.6. LE “BUONE PRATICHE”	138
1.6.1. <i>Alcune esperienze in Italia</i>	139
1.6.2. <i>Alcune esperienze estere</i>	143
APPENDICE - IL DOCUMENTO DELLA 1° CONFERENZA TERRITORIALE CUNEO - SAVONA	138



1. PARTE SECONDA: STRUMENTI DI DIAGNOSI TERRITORIALE

1.1. PREMESSA

Il secondo volume del rapporto finale raccoglie tutte le indagini, le analisi ed i momenti diagnostici effettuati durante tutto lo svolgimento del lavoro. L'aggiornamento dei materiali, delle fonti e delle riflessioni è, ovviamente, datato al momento in cui le indagini sono state compiute e concluse (fine 2007).

Oltre ai dati statistici si segnalano in particolare le riflessioni attorno alle ipotesi di attuazione degli interventi tramite Accordi di Programma Quadro, ipotesi, allo stato attuale, ancora incerta (novembre 2008).

1.2. IL QUADRO CONOSCITIVO: STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

1.2.1. La politica comunitaria relativa ai trasporti

Un'efficiente politica dei trasporti è uno dei fattori chiave del processo d'integrazione e di allargamento messo in atto dall'Unione Europea, processo che modifica gli equilibri territoriali fino ad oggi esistenti e che aggiunge al "progetto europeo" una dimensione centro-orientale ed una meridionale.

In questo nuovo quadro geografico, l'Italia sta sempre più assumendo una posizione chiave di territorio-cerniera, sempre più "usato" e attraversato. In tale contesto appare, quindi, necessario l'adeguamento delle infrastrutture di trasporto e della logistica.

La capacità di spostare persone e merci, rapidamente, in modo efficiente e poco costoso, è un tratto essenziale dell'obiettivo dell'Unione Europea (UE) di realizzare un'economia dinamica e una società improntata alla coesione.

Di seguito sono riassunti i principali strumenti d'indirizzo e di pianificazione predisposti a livello comunitario che costituiscono lo scenario in cui si muove l'intervento oggetto del presente studio di fattibilità.

1.2.1.1. Il libro bianco dell'Unione Europea sulla politica dei trasporti

Il Libro Bianco dell'Unione Europea, "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", presentato dalla Commissione nel 2001, si pone come obiettivo generale quello di *"conciliare lo sviluppo economico e le domande di una società esigente in termini di qualità e di sicurezza per sviluppare un trasporto moderno e sostenibile fino al 2010"*.

Esso fissa gli obiettivi e le linee d'azione comunitarie in materia di trasporti, affinché siano orientati a riequilibrare i modi, ad eliminare le strozzature, a porre gli utenti al centro della politica dei trasporti ed a controllare gli effetti della globalizzazione dei trasporti sulla società.

Nel documento si evidenzia come l'adesione dei Paesi dell'Est genererà un'esplosione dei flussi di beni e di persone tra i Paesi dell'Unione. Il volume delle esportazioni dei paesi dell'Est verso l'Europa occidentale, già raddoppiato tra il 1990 e il 1998, e quello delle importazioni, che è cresciuto di cinque volte nello stesso periodo, è destinato ad aumentare.



La Commissione, pertanto, propone quasi sessanta misure per realizzare un sistema di mobilità capace di riequilibrare le modalità di trasporto, rilanciare le ferrovie, promuovere il trasporto marittimo e fluviale e controllare la crescita di quello aereo.

Negli anni la Comunità Europea ha avuto difficoltà ad applicare la politica comune dei trasporti prevista dal Trattato di Roma; il Trattato di Maastricht ha pertanto rafforzato le basi politiche, istituzionali e di bilancio, introducendo anche il concetto di rete transeuropea (Trans European Networks –TEN).

Il primo Libro Bianco della Commissione sullo sviluppo della politica comune dei trasporti, pubblicato nel 1992, poneva l'accento sull'apertura del mercato del trasporto; una decina di anni più tardi, il cabotaggio stradale è diventato una realtà, il traffico aereo presenta il livello di sicurezza più elevato del mondo e la mobilità delle persone è passata da 17 km al giorno nel 1970 a 35 km nel 1998. In questa situazione, hanno assunto rilievo le tecniche più moderne sviluppate dai programmi quadro di ricerca per realizzare due sfide considerate molto importanti: la rete transeuropea dei treni ad alta velocità ed il programma di navigazione satellitare GALILEO.

Tuttavia, l'applicazione più o meno rapida delle disposizioni comunitarie è derivata dall'esistenza di alcune difficoltà riguardanti in particolare:

- la crescita diseguale dei vari modi di trasporto;
- la congestione del traffico su alcuni grandi assi stradali e ferroviari, nelle città e in alcuni aeroporti;
- i problemi ambientali o di salute dei cittadini e l'insicurezza sulle strade.

Queste tendenze tendono ad accentuarsi con lo sviluppo economico e l'allargamento dell'Unione Europea se non si tenta di correggere e modificare il "tiro".

In particolare, per il trasporto delle merci, si mira al rilancio delle modalità alternative alla strada, favorendo l'intermodalità mediante il potenziamento dei sistemi ferroviari e marittimo-fluviali.

Il programma comunitario Marco Polo, con validità 2003-2007¹, ha appunto come finalità la riduzione della congestione stradale ed il miglioramento delle prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci: l'obiettivo è di dirottare la prevista crescita del trasporto merci stradale verso altri modi più rispettosi dell'ambiente. L'intermodalità dovrà diventare una realtà competitiva e redditizia, in particolare con la promozione delle "autostrade del mare".

Recentemente è stato pubblicato un documento della Commissione Europea che ha rivisitato ed aggiornato il Libro Bianco del 2001, mentre si sta preparando il nuovo Libro Bianco che detterà le future linee guida comunitarie per i trasporti. All'interno del dossier, oltre ad un aggiornamento delle singole modalità trasportistiche, sono rivisti i concetti di trasporto combinato e intermodalità, a favore dell'utilizzo intelligente di tutte le modalità (strada, ferrovia, mare e aereo) e della loro ottimizzazione, per una "comodality", ossia per un uso efficiente di differenti modalità di trasporto e della loro combinazione, al fine di ottenere un ottimo e sostenibile utilizzo delle risorse in un'ottica di sicurezza, efficienza energetica e ambientale.

In un riesame della politica dei trasporti del giugno 2006, la Commissione europea ha affermato che nel breve termine il Piano di Azione deve concentrarsi, tra gli altri

¹ Il programma Marco Polo sostituisce il programma comunitario PACT (Programma di azioni pilota per il traffico combinato). Nel periodo di validità esso ha una dotazione annuale di 115 milioni di euro.



obiettivi, nel rendere più competitive le ferrovie, nell'introdurre una politica portuale e nello sviluppare sistemi di trasporto intelligenti.

1.2.1.2. Le reti transeuropee di trasporto

Il progetto delle reti Transeuropee di trasporto (TEN-T *Trans European Network Transport*)², previste dal titolo XV del trattato di Maastricht, è nato dal presupposto che l'unione economica e monetaria, nonché il rafforzamento della coesione sociale comunitaria, avrebbero avuto la necessità di un sistema di trasporti e di una rete infrastrutturale plurimodale efficiente, in modo da facilitare la circolazione di persone e merci, nonché di ridurre la perifericità di alcune zone dell'Unione particolarmente svantaggiate.

Le reti autostradali, ferroviarie ed aeroportuali appartengono alle reti transeuropee e più precisamente a quelle di trasporto di cui fanno parte anche i sistemi di gestione del traffico e quelli di navigazione ed informazione degli utenti.

Successivamente, tali tematiche sono state oggetto di una revisione strategica delle linee guida comunitarie sullo sviluppo della rete transeuropea di trasporto, eseguita nel corso del 2003 dal cosiddetto "Gruppo Van Miert" che ha formulato le seguenti proposte:

- spostamento del limite temporale entro il quale concludere i progetti dal 2010 al 2020;
- definizione di 18 nuovi progetti prioritari, relativi all'Unione allargata, comprendenti le "Autostrade del Mare" ed il progetto di navigazione satellitare "GALILEO"³;
- completamento, entro il 2020, di cinque opere comprese nella lista dei primi 14 progetti (lista di Essen⁴), tra cui quelli che potrebbero investire ed interessare il Piemonte;
- sovvenzione diretta da parte della Commissione per i progetti transfrontalieri dal 10% al 20%;
- cambio di approccio sul tema dei finanziamenti attraverso:
 - la promozione di un quadro tariffario e di concessioni tale da facilitare gli interventi privati;
 - lo sviluppo di un sistema di prestiti agevolati da parte della BEI;
 - il coordinamento degli investimenti provenienti da fonti diverse concentrandoli sui grandi assi infrastrutturali europei.

Tra i progetti identificati e approvati dalla Commissione europea nell'ottobre 2003 quelli che interessano l'Italia sono i seguenti:

² Il progetto TEN-T è stato lanciato dal Consiglio Europeo di Essen nel 1994.

³ Oltre a quelli specificati l'elenco contiene altri quattro progetti che interessano l'Italia:

- linea ferroviaria mista Lione-Trieste/Capodistria-Lubiana;
- linea ferroviaria mista Berlino-Verona-Napoli/Milano-Bologna;
- linea ferroviaria mista Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa;
- ponte ferroviario-stradale sullo Stretto di Messina.

⁴ Solo il 20% dei progetti prioritari individuati dal Consiglio di Essen del 1996 per completare la rete TEN sono stati realizzati, e difficilmente tutti i progetti potranno essere terminati entro il 2010, come previsto inizialmente.



- l'asse ferroviario n.1 “Berlino-Palermo” che prevede, tra le altre opere, il potenziamento del tunnel del Brennero e la costruzione, entro il 2015, del Ponte sullo stretto di Messina;
- il corridoio n.5 che, collegando Lisbona a Kiev, attraverserà la Pianura Padana;
- un terzo grande asse ferroviario che connette tra loro i porti di Genova e Rotterdam (corridoio n.24) attraverso il tunnel del Gottardo (da completarsi entro il 2018⁵);
- il corridoio n.8, Bari-Varna, che collegherà il Mare Adriatico al Mar Nero, attraverso il passaggio di Durazzo, Tirana, Skopje e Burgas;
- i porti italiani, infine, dovrebbero beneficiare di due “autostrade del mare”, quella dell'area occidentale e quella dell'area orientale del Mediterraneo.

Dei progetti sopra elencati il corridoio n. 5 e il corridoio n. 24 interessano direttamente il territorio piemontese.

Questi corridoi non sono dei semplici assi infrastrutturali ma interessano vaste aree del territorio regionale. In particolare il corridoio 5 interessa zone che sono supportate a sud dagli hub portuali del sistema tirrenico e a nord dagli assi stradali e ferroviari dei valichi alpini che consentono al corridoio di interagire con l'Europa centrale e occidentale. Il corridoio 5 rappresenta molto più di una strada: sarà infatti un grande flusso da gestire con strade, ferrovie, vie d'acqua ed aeree, con reti virtuali ed infrastrutture logistiche, con l'individuazione di spazi di stoccaggio delle merci e di altre necessità da destinare alle attività industriali e commerciali.

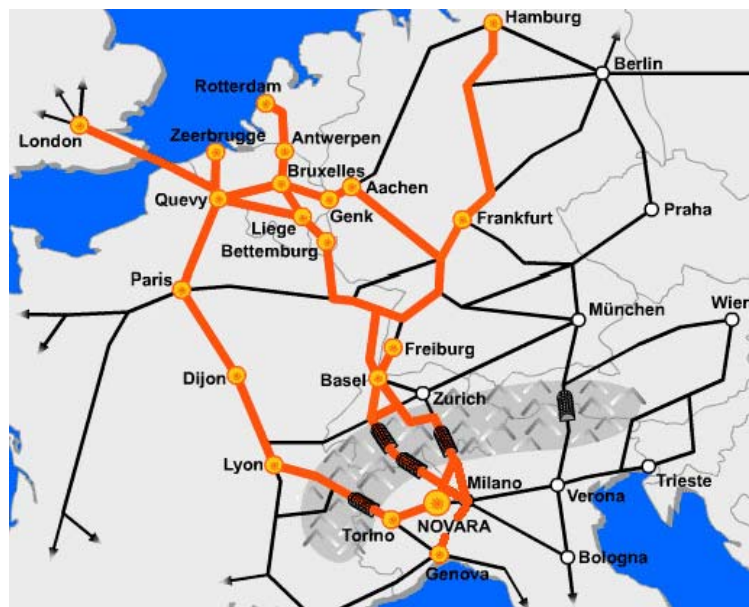


Corridoi transeuropei e autostrade del mare che interessano il territorio italiano

⁵ Di tale asse il CIPE ha già approvato il progetto del segmento Genova-Novara-Sempione.



Tratta italiana del corridoio 5 Lisbona-Kiev



Le direttrici del corridoio 24 Genova-Rotterdam

1.2.1.3. Le autostrade del mare

Negli ultimi anni, soprattutto grazie allo sviluppo dei porti di transhipment, il traffico di container nell'area mediterranea è stato percentualmente superiore a quello relativo ai porti del Northern Range, ed è migliorato anche il tipo di servizio garantito, la frequenza degli approdi e l'offerta di prezzi competitivi.

L'aumento globale di competitività dei porti mediterranei è stato ulteriormente incentivato dallo sviluppo delle cosiddette "autostrade del mare", una rete di collegamenti d'importanza strategica in continua crescita, per numero di linee attivate e quantità di merci trasportate.

Il sistema delle autostrade del mare, inserito tra i progetti comunitari prioritari, dovrebbe costituire l'alternativa alle autostrade terrestri onde evitare corridoi ormai saturi e garantire la riduzione dei costi di trasporto, economie energetiche e forti benefici sotto il profilo ambientale.



Il progetto si basa sulla concentrazione dei flussi di merci su percorsi marittimi ad alta redditività e su infrastrutture portuali ad alta specializzazione ed efficienza, in grado di realizzare, con tempi e costi contenuti, le operazioni di cambio di modalità di trasporto (roll-on roll-off).

Le autostrade del mare, nell'ottica di superare le strozzature come le Alpi, i Pirenei, il Mar Baltico o i collegamenti con le isole, rappresentano, in certi casi, un'alternativa realmente competitiva al trasporto terrestre⁶; per questo hanno assunto una valenza strategica tale da essere inserite tra i 30 progetti prioritari e, quindi, beneficiare di finanziamenti comunitari da distribuire tra quattro aree geografiche⁷ (alcune delle quali interessano la penisola italiana e coinvolgono il territorio piemontese).

Il programma previsto nel Piano Generale dei Trasporti approvato nel Consiglio dei Ministri del 2 gennaio 2001, fa parte del Progetto Europeo "Autostrade del Mare", inserito nel Piano Generale delle Reti TEN-T.

Questo progetto risulta di fondamentale importanza per l'Italia e per la Liguria in particolare. Esso consentirebbe all'Italia di assumere un ruolo importante nell'ambito dello Short Sea Shipping europeo sfruttando la felice posizione geografica, che la vede quale piattaforma naturale dell'Europa nel Mediterraneo.

Il Nord-Ovest, tramite la Liguria suo naturale sbocco a mare, si candida a diventare la via di transito tra la sponda sud e quella nord del Mediterraneo, direttamente connessa alla rete TEN-T, sia sull'asse Est-Ovest, attraverso il Corridoio 5, che sull'asse Nord-Sud, tramite il Corridoio 24.

1.2.2. Il quadro di riferimento nazionale

Negli ultimi anni si è assistito ad un proliferare di documenti di programmazione e determinazione di linee strategiche e d'intervento nel settore dei trasporti e della logistica. Si è trattato spesso d'interventi poco omogenei e difformi tra loro, per impostazione generale, filosofia e livello di azione. Questo proliferare di programmi non ha favorito gli interventi locali né, tanto meno, ha proposto una visione unitaria del quadro di riferimento complessivo.

1.2.2.1. Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) definisce il quadro sovragiornale dei trasporti in un'ottica di integrazione di questo con il sistema europeo, sia a livello di politiche che di reti.

Il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), approvato con DPR 14 marzo 2001, si inserisce in un contesto sociale, economico e normativo profondamente mutato rispetto al precedente Piano del 1989. I cambiamenti osservati nell'ultimo decennio, infatti, hanno mostrato una realtà caratterizzata da un'intensità competitiva particolarmente accentuata, da una maggiore attenzione agli aspetti ambientali, da

⁶ Tale modalità di trasporto è ribadita nel Libro Bianco dei Trasporti del settembre 2001 che prevede, entro il 2010, un incremento del 39% della domanda di trasporto interno in Europa.

⁷ Le aree geografiche interessate sono le seguenti:

1. autostrada del Mar Baltico;
2. autostrada del Mare dell'Europa dell'est;
3. autostrada del mare dell'Europa del sud-est (collegamento tra il Mare Adriatico, il Mare Ionio e il Mediterraneo fino a Cipro);
4. autostrada del mare dell'Europa del sud-ovest (mediterraneo occidentale: collegamento tra Spagna, Francia, Italia, Malta e collegamento del mare dell'Europa del sud-est).



tendenze al decentramento amministrativo, ed infine, da una crescita della domanda di servizi trasportistici e logistici sempre più complessa.

Le linee d'intervento del PGTL abbracciano un arco temporale di circa 10 anni e le finalità che si intendono raggiungere coinvolgono tutti i fattori in grado d'influire sullo sviluppo dell'offerta trasportistica, sia in termini d'infrastrutture, sia in termini di servizi.

In sintesi, esse riguardano:

- il miglioramento della dotazione infrastrutturale del Paese attraverso la realizzazione di nuove opere, il recupero e il potenziamento di quelle esistenti, al fine di ridurre i problemi di congestione che si registrano nel Centro-Nord ed di eliminare i limiti di accessibilità che da sempre caratterizzano il Mezzogiorno;
- la riduzione del gap infrastrutturale esistente tra il nord ed il sud del Paese, da attuare mediante la realizzazione della cosiddetta "continuità territoriale" e per mezzo dello sfruttamento delle opportunità nate dalla crescita dei traffici nel Mediterraneo; il tutto all'interno di un progetto più ampio d'integrazione della rete trasportistica italiana con quella europea;
- il consolidamento delle strutture aziendali, attraverso politiche d'incentivazione alla realizzazione di operazioni straordinarie (ad esempio, fusioni ed acquisizioni), nonché mediante misure volte a favorire una sostanziale crescita imprenditoriale, allo scopo di fornire alle imprese conoscenze e capacità sufficienti per competere sui mercati europei e mondiali;
- la razionalizzazione della domanda di trasporto e l'incentivazione all'utilizzo di modalità di trasporto efficienti;
- la promozione dell'intermodalità come risposta alle esigenze espresse dal mercato e alle prospettive di sviluppo del settore;
- l'apertura del mercato al trasporto e l'innalzamento degli standard di sicurezza.

Un'attenzione particolare è inoltre dedicata al coordinamento con la pianificazione regionale e alla questione del trasporto merci e della logistica.

Il tema specifico della logistica e dell'intermodalità per le merci è affrontato nell'ambito del tema dell'ottimizzazione dei servizi di trasporto, con l'intento di seguire un approccio sistematico di pianificazione del trasporto, al fine di garantire una più veloce e puntuale risposta alla domanda proveniente dal settore produttivo.

Gli obiettivi generali prima elencati possono essere ulteriormente sintetizzati per quanto riguarda le linee guida della logistica pubblica in termini di:

- crescita quantitativa e qualitativa del patrimonio infrastrutturale del Paese a supporto delle attività legate alla logistica;
- eliminazione degli ostacoli che limitano il collegamento funzionale della rete infrastrutturale italiana con quella europea;
- crescita dell'offerta plurimodale, quale risposta alle attuali esigenze di efficienza all'interno del sistema/processo produttivo;
- sviluppo di una cultura logistica moderna, rivolta all'innovazione ed in grado di affrontare le nuove sfide del mercato globale;
- ottimizzazione della distribuzione delle merci nelle aree urbane (*city logistics*).

Per la realizzazione degli obiettivi sopra indicati, il PGTL indica la necessità di coinvolgere, all'interno di un processo condiviso e coerente, l'azione delle Regioni e delle Amministrazioni locali. A tale proposito, il principale strumento di pianificazione messo a disposizione delle Regioni è rappresentato dal Piano Regionale dei Trasporti (PRT), il cui compito è quello di fissare ed integrare gli obiettivi indicati dal PGTL,



nonché di coordinare le attività delle Province e dei Comuni, al fine di garantire l'unitarietà degli interventi.



Principali direttrici ferroviarie del nord-ovest (lo spessore dei tratti è proporzionale all'intensità del traffico)

1.2.2.2. I principali riferimenti legislativi nazionali

1.2.2.2.1. La legislazione di riferimento

Gli indirizzi e le proposte del PGTL sono affiancati da altri strumenti di programmazione di settore:

- il Patto della Logistica (2005);
- il Piano Nazionale della Logistica;
- il Contributo alla definizione del Quadro Strategico Nazionale (QSN 2007-2013) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

A questi si sono aggiunti negli anni altri provvedimenti legislativi quali:

- la Legge n. 433 del 21.12.2001 “Delega al Governo in materia d’infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive” (Legge obiettivo);
- la Legge 166/2002 “Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti”;
- la Legge n. 265 del 22.11.2002 “Conversione in legge con modificazioni del Decreto Legge 24 settembre 2002, n. 209”;
- la Legge n. 32 del 1.03.2005 “Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell’autotrasporto di persone e di cose”;
- il Decreto Legge n. 284 del 21.11.2005 “Consulta Generale per l’Autotrasporto”.



Interventi previsti in Piemonte dalla Legge obiettivo (Legge n. 433/2001)	
Corridoi ferroviari	Tratta AV Torino-Novara
	Tratta AV Novara-Milano
	Tratta AV Torino-Lione
	Tratta Milano-Genova (Terzo Valico) e collegamento Novara-Sempione
	Gronda ferroviaria merci Nord Torino
	Accesso aeroporto di Malpensa – Novara
Corridoi autostradali e stradali	Autostrada Asti-Cuneo
	Pedemontana piemontese (Biella-Carisio; Rolino-Masserano-Romagnano Sesia)
	Collegamento Cuneo-Nizza (Mercantour)
	Traforo di sicurezza del Frejus
Sistema urbano e metropolitane	Metropolitana di Torino (tratte 3, 4, 6)
	Nodo ferroviario e stazione di Torino
	Nodo di Ivrea
Hub interportuali	Centro Merci di Novara

1.2.2.2.2. Il Patto per la Logistica

Il Patto per la Logistica, firmato il 1° luglio 2005 presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, è un ulteriore, e più specifico, documento programmatico derivante dal Piano Nazionale della Logistica che mira a rilanciare a livello nazionale il settore trasporti e logistico, coerentemente con le linee guida per il recupero della competitività nazionale. Esso sancisce ed inquadra alcuni tra i provvedimenti legislativi sopra elencati.

Si tratta di un Piano strategico per sviluppare, sia un'adeguata rete di infrastrutture, sia operatori della logistica in linea con le mutate esigenze del mercato. Esso punta sullo sviluppo di quattro macro aree: nord-ovest e nord-est, per collegarsi al sistema spagnolo, francese e tedesco; centrale e meridionale, come asse portante di una logistica dell'area mediterranea.

Partendo dalla considerazione che l'incidenza della logistica sull'intero sistema produttivo nazionale sta diventando sempre più importante⁸, esso si prefigge un'azione di razionalizzazione e di ottimizzazione del sistema logistico nazionale, azione indispensabile per ridare competitività ai prodotti/servizi offerti sul mercato.

⁸ Il settore sta crescendo ad un ritmo superiore al 100% rispetto al PIL, ma la sua incidenza sul PIL ruota intorno al 22%, valore troppo alto se confrontato con la media dei paesi più avanzati che è del 14%.



Sulla base delle linee guida già tracciate dal PGTL, il “Patto” intende riequilibrare le diverse modalità di trasporto in funzione delle esigenze del sistema e del cliente finale con le seguenti azioni:

- ✓ spostamento sul combinato ferrovia-gomma del trasporto su lunghe tratte di merci pericolose, rifiuti e prodotti chimici (anche grazie al potenziamento delle infrastrutture ferroviarie;
- ✓ utilizzo delle autostrade del mare come strumento preferenziale del combinato marittimo, specie se non accompagnato⁹;
- ✓ incentivazione del cargo aeroportuale, con la semplificazione amministrativa per lo sviluppo di hub distributivi;
- ✓ favorire la trasformazione delle imprese di autotrasporto verso imprese di trasporto e logistica.

1.2.2.2.3. Piano Nazionale della Logistica

Il Piano Nazionale della Logistica è stato approvato dal CIPE con Deliberazione n. 44 del 22 marzo 2006.

Il Piano è il riferimento chiave per ogni azione strategica nel comparto delle infrastrutture, quale continuità programmatica del già menzionato Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, integrato dagli interventi trasportistici inclusi nel programma delle infrastrutture strategiche (art.1 Legge 443/2001).

Le indicazioni strategiche contenute nel Piano hanno portato alla identificazione territoriale di macroaree che con adeguata caratterizzazione funzionale possono diventare le piattaforme logistiche del Paese:

- Piattaforma logistica del nord-ovest;
- Piattaforma logistica del nord-est;
- Piattaforma logistica tirrenico-adriatica del nord;
- Piattaforma logistica tirrenico-adriatica centrale;
- Piattaforma logistica tirrenico sud;
- Piattaforma logistica adriatica sud;
- Piattaforma logistica del Mediterraneo sud.

Nel contesto macro-territoriale, la rete portante è costituita da:

- nove grandi hub di attrazione per il combinato terrestre: Novara, Milano, Verona Quadrante Europeo, Padova, Bologna, Roma nord, Napoli-Marcianise, Bari, Catania. Essi intercettano i flussi di traffico sulle principali direttrici di trasporto e fungono da porte di accesso ad un sistema articolato, costituito dal resto della rete dei terminal ferroviari intermodali, che con la rete degli interporti, della retroportualità e delle piattaforme di filiera, completa la struttura di distribuzione delle funzioni trasportistiche e logistiche;
- undici poli di concentrazione dei traffici per il combinato marittimo:
 - La Spezia/Savona-Genova;
 - Venezia/Chioggia;
 - Trieste/Monfalcone;
 - Ravenna;
 - Livorno/Marina di Carrara-Piombino;
 - Civitavecchia-Olbia;

⁹ In tal senso la Legge 265/2003 prevede incentivi per casse mobili, innovazione tecnologica e corsi di formazione.



- Ancona;
- Napoli-Salerno;
- Bari-Brindisi;
- Palermo-Trapani;
- Catania/Augusta-Messina.

Tali poli sono rafforzati dalle strutture retroportuali ed interportuali, che fungono da polmone operativo laddove la dimensione degli spazi portuali non consenta il massimo livello d'integrazione con il territorio d'influenza.

- sette hub portuali: Gioia Tauro, Taranto e Cagliari;
- due hub aeroportuali: Milano Malpensa e Roma Fiumicino.

Il sistema portante sopra individuato dovrà essere adeguatamente supportato sia da una rete infrastrutturale, che migliori l'accessibilità alle macro-aree di cui si è detto sopra, sia da una rete telematica integrata; entrambe sono finalizzate a migliorare i livelli di capacità della rete, gli standard degli operatori e la gestione delle imprese dei servizi di trasporto e della logistica, anche ai fini della sicurezza.

Il Piano individua anche delle misure di politica dei trasporti dirette a:

- favorire la crescita dimensionale delle imprese prevedendo l'istituzione di un "fondo di garanzia" per l'accesso al credito, alimentato anche da contributi delle aziende;
- riequilibrare la competitività delle aziende italiane di autotrasporto rispetto a quelle straniere, tramite la riduzione del carico fiscale e l'eventuale revisione della tassa di permesso annuale;
- assicurare un'efficiente allocazione del traffico, prevedendo tra l'altro, il passaggio alla "tariffazione di corridoio o di area, un sistema di pedaggiamento che porti alla "separazione del traffico", incentivi al traffico marittimo ro-ro e al trasporto combinato;
- rinnovare il parco veicoli anche con incentivi alla rottamazione;
- definire misure di de-regolamentazione e di de-legificazione, in modo da abbattere qualsiasi barriera al mercato dell'autotrasporto.

1.2.3. Strumenti di programmazione e pianificazione regionale e provinciale

1.2.3.1. Programmazione e pianificazione regionale

La posizione privilegiata del Piemonte, all'incrocio delle grandi direttrici europee, il Corridoio Lisbona-Kiev e l'Asse 24 Genova-Rotterdam, e la vicinanza con i porti liguri, rendono il territorio regionale strategico per il passaggio dei traffici europei e non solo.

L'obiettivo della Regione Piemonte in merito alla politica dei trasporti, è quello di arrivare a una sinergia globale del sistema logistico e per questo si sta lavorando ad una Legge (DDL 336/06) e a un Piano Regionale della Logistica che possano sviluppare tutte le potenzialità naturali del territorio.

Un primo passo in questa direzione è l'ingresso della Regione, in accordo con la Regione Liguria, in SLALA, la società che coordina e promuove lo sviluppo della logistica dell'Arco ligure e dell'alessandrino.



1.2.3.1.1. Il Disegno di Legge n° 336/06 “ Norme ed indirizzi per l’integrazione dei sistemi di trasporto e lo sviluppo della logistica regionale

Il DDL n° 336 “Norme ed indirizzi per l’integrazione dei sistemi di trasporto e lo sviluppo della logistica regionale”, approvato dalla Giunta Regionale il 2 ottobre 2006, nasce dall’esigenza di aggiornare l’esistente normativa regionale per i trasporti, ferma alla L.R. n.11 del 1980, in coerenza con le funzioni attribuite alla Regione Piemonte dalla L.R. 44/2000, in tema di programmazione degli interporti e dell’intermodalità.

Con il DDL la Regione riconosce carattere di strategicità e di priorità alle infrastrutture di trasporto delle merci, alle piattaforme logistiche, alle opere ad esse connesse ed alle attività di servizio del settore logistico, in considerazione della possibilità di sviluppo socio-economico e territoriale che ne possono derivare.

Obiettivi di fondo sono:

- a) promozione e valorizzazione delle potenzialità territoriali contermini, anche a scala sovregionale (sistema portuale ligure, Corridoio 5 e Asse Genova-Rotterdam, Area Nord-Ovest);
- b) potenziamento del trasporto delle merci su rotaia, anche al fine di diminuire il congestionamento stradale;
- c) sviluppo di iniziative di marketing, di promozione e di accompagnamento a favore dei settori della logistica e dei settori produttivi, organizzati ed attori degli obiettivi del Piano;
- d) promozione delle iniziative di sostegno a favore di una mobilità eco-sostenibile delle merci;
- e) sostegno allo sviluppo di iniziative di logistica per la distribuzione delle merci;
- f) miglioramento e razionalizzazione delle strutture d’interscambio tra le diverse modalità di trasporto delle merci e valorizzazione e promozione degli interporti regionali;
- g) integrazione ed ottimizzazione dell’uso delle infrastrutture per il trasporto delle merci e per il trasporto dei passeggeri, anche attraverso lo sviluppo delle applicazioni di tecnologie innovative per l’incremento dei livelli di sicurezza e di efficienza;

Le funzioni sopra elencate saranno svolte attraverso l’elaborazione di due strumenti :

- 1) il Piano Regionale della Logistica;
- 2) il documento attuativo degli interventi e delle priorità.

Il Piano Regionale della Logistica sarà lo strumento d’indirizzo e di sintesi della politica regionale di settore.

Gli elementi guida a cui tale Piano dovrà ispirarsi saranno i seguenti:

- a) fornire un’analisi territoriale e settoriale della domanda, dell’offerta e del flusso delle merci, per le diverse modalità di trasporto;
- b) definire scenari, criteri e strategie per una politica regionale in materia di trasporto merci e più in generale della logistica;



c) definire l'assetto strategico regionale in materia di logistica.

Il Documento attuativo degli interventi e delle priorità applica i contenuti del Piano Regionale della Logistica, definendo i tempi e le priorità.

Per assicurare lo sviluppo d'interporti, piattaforme logistiche e centri merci connessi e coordinati con le attività dei porti liguri, la Regione Piemonte promuove la costituzione di un organismo finalizzato allo studio e alla promozione delle infrastrutture indispensabili per la realizzazione di uno specifico sistema logistico integrato infraregionale.

Inoltre, la Regione promuove la costituzione di una società per azioni con il fine di attuare la programmazione regionale nel settore delle infrastrutture di trasporto e d'interscambio delle merci, relativamente alla realizzazione di centri logistici intermodali plurifunzionali e piattaforme logistiche. Tale società acquisirà le partecipazioni azionarie attualmente detenute dalla Regione e da Finpiemonte S.p.A. in società operanti nei settori delle infrastrutture di trasporto e d'interscambio, inclusi i centri logistici intermodali plurifunzionali e le piattaforme logistiche. Essa sarà il mezzo per promuovere la costituzione di società d'intervento o consorzi finalizzati alla realizzazione d'interporti, piattaforme logistiche e centri merci d'interesse regionale.

1.2.3.1.2. Il Piano Regionale della Logistica

Sono in corso gli studi per la realizzazione del Piano Regionale della Logistica. I documenti ad oggi disponibili riguardano i rapporti finali relativi alla prima e alla seconda fase.

Il testo presentato relativo alla prima fase, coerentemente con i termini di riferimento stabiliti dall'Amministrazione regionale, è stato articolato in quattro sezioni:

- la prima illustra le opzioni strategiche e i conseguenti ambiti di intervento che si evincono dall'analisi di contesto e dalla verifica delle problematiche che interessano il territorio regionale;
- la seconda descrive gli scenari evolutivi della logistica e del trasporto merci nell'era della globalizzazione, ed offre gli elementi utili per valutare l'attuale posizione e quella potenziale della Regione nello scenario competitivo internazionale;
- la terza presenta le caratteristiche socio-economiche del tessuto produttivo piemontese, approfondendo nel dettaglio le caratteristiche e le criticità delle dinamiche della domanda e dell'offerta di mobilità delle merci che interessano il sistema trasportistico regionale;
- la quarta, infine, contiene una rassegna della normativa e della programmazione regionale in vigore o in fase di approvazione a livello nazionale, individuando una serie di suggerimenti per la messa a punto di un provvedimento di settore da parte della Giunta regionale.

Da questo studio sono emerse delle schede progettuali che dovrebbero costituire l'ossatura dell'intervento regionale in materia di logistica. Gli interventi progettuali sono stati suddivisi tra:

- interventi di supporto alla logistica globale;
- interventi a supporto dell'economia locale.

Le indagini condotte hanno portato a definire una serie di strategie d'intervento che dovranno successivamente essere approfondite mediante diversi strumenti, come:



- indagini e studi di settore che consentano di far emergere le esigenze dei singoli distretti;
- accordi ed intese tra i diversi Enti coinvolti e le categorie, per la definizione e la promozione di iniziative innovative;
- studi di fattibilità e stesura di *business plan* riferiti a possibili iniziative logistiche dei territori interessati, anche allo scopo di ridefinire gli utilizzi e le destinazioni di alcune aree industriali e logistiche attualmente poco fruttate.

Il testo relativo alla seconda fase, del novembre 2006, è articolato in due parti:

- la prima riassume l'inquadramento strategico proposto ed indica una serie di criteri guida per la sua implementazione;
- la seconda illustra gli interventi prioritari per attuare la visione strategica descritta nella prima parte. Per facilitare la collocazione territoriale degli interventi proposti sono state elaborate delle schede progettuali provinciali ed è stato, inoltre, preparato un piano di monitoraggio.
- Per quanto concerne le proposte progettuali si propongono le seguenti azioni:

Provincia di Alessandria

E' sottolineato il ruolo strategico che le città di Alessandria e Casale potranno avere per le dorsali di riequilibrio regionale individuate:

- dorsale sud-nord: asse che collega il porto di Genova-Voltri, e in genere l'arco portuale ligure, con il Sempione e quindi con il centro Europa;
- dorsale ovest-est, a carattere più locale, che collega Cuneo ed Asti e Casale, dove si riconnette con la Voltri-Sempione.

I ruoli di Alessandria e Casale risultano strategici in entrambe le dorsali di riequilibrio regionale, sia in funzione della riqualificazione delle aree e delle attività produttive, sia in funzione del sistema infrastrutturale.

Per quanto concerne la logistica globale si propone di:

- accrescere il ruolo della provincia quale potenziale retroporto dei porti liguri, sia valorizzando e potenziando gli interporti esistenti¹⁰, sia esplorando possibili alternative;
- favorire la realizzazione del terzo valico¹¹.

Per quanto concerne la logistica locale e distrettuale si propone di:

- esplorare iniziative logistiche del distretto orafo (air cargo, logistica valori);
- valutare fungibilità infrastrutturali globali per servizi di logistica distrettuale e iniziative di city logistics;
- centralizzare alcune attività logistiche distrettuali.

¹⁰ I principali interporti sono: Rivalta Scrivia e Arquata Scrivia, oltre all'importante scalo ferroviario di Novi Ligure, ai centri merci di Tortona e Pozzolo Formigaro e al parco scientifico tecnologico della Valle Scrivia.

¹¹ A seguito dell'approvazione del progetto del Terzo Valico sono stati sottoscritti diversi accordi fra Regione Piemonte, Sistema degli Enti locali alessandrini e liguri e le Autorità di Porto per lo sviluppo della logistica del Basso alessandrino con funzioni di retroporto di Genova.



Provincia di Asti

Rispetto alla logistica globale la provincia di Asti sembra avere un ruolo marginale, trovandosi, di fatto, inserita tra le province di Torino e Alessandria, che da sempre ricoprono un ruolo rilevante sotto questo punto di vista.

Per quanto concerne la logistica locale e distrettuale si pone l'accento sulle specializzazioni merceologiche che caratterizzano la provincia che presentano, da un lato alcuni aspetti comuni a tutte le realtà distrettuali piemontesi, rispetto ai quali si può prevedere un intervento di ottimizzazione sul fronte logistico (piattaforma centralizzata per approvvigionamento, stoccaggio e distribuzione), dall'altro le peculiarità del distretto del vino fanno della provincia di Asti un territorio di attrazione di flussi turistici, che richiedono, quindi, interventi di miglioramento sul fronte della mobilità delle persone.

Provincia di Biella

La provincia si colloca, anche se in maniera decentrata, all'interno del corridoio plurimodale Torino-Milano, con grandi potenzialità di collegamento alle principali infrastrutture esistenti e in progetto.

Per quanto riguarda la logistica globale, si propone il completamento e il rafforzamento della rete infrastrutturale di collegamento con i sistemi di trasporto stradale e ferroviario, che si sviluppano a corona intorno alla provincia, e in particolare con i corridoi:

- Savona-Torino-Trafori;
- Genova-Alessandria-Sempione;
- Frejus-Torino-Milano-Trieste.

Provincia di Cuneo

Per quanto riguarda la logistica globale viene sottolineato che la carenza di infrastrutture è certamente una penalizzazione che la provincia subisce, in relazione alla propria vitalità sociale ed economica. Alla provincia è riconosciuta una vocazione logistica di secondo livello, pur con un ruolo importante all'interno dell'economia regionale.

Il completamento dell'autostrada Asti-Cuneo, e la messa in sicurezza dell'autostrada Torino-Savona, permetteranno il collegamento della provincia ai grandi assi regionali ed internazionali.

La presenza dell'aeroporto di Cuneo Levaldigi, in fase di rilancio, specie sul fronte passeggeri con voli low-cost, lascia intravedere prospettive per l'integrazione logistica anche per il settore cargo, pur senza aspirare a ruoli di primo piano.

Come proposte operative sono stati evidenziati i seguenti interventi:

- potenziamento della rete stradale;
- ampliamento dell'aeroporto Cuneo-Levaldigi;
- valutazione dell'output del progetto SISTEMA, in corso di realizzazione, con riferimento alle prospettive logistiche dell'area cuneese e all'integrazione con le precedenti iniziative che riguardano la Piattaforma Logistica Integrata del Cuneese.

Provincia di Novara

Il novarese è localizzato all'intersezione tra le dorsali di sviluppo nord-sud e est-ovest, in una posizione geografica privilegiata, sia rispetto agli assi sopra detti, sia rispetto alle aree metropolitane del nord Italia, in particolare rispetto a Milano.



Un ruolo importante in un contesto di logistica “full” è detenuto dal CIM il cui principale punto di forza risiede nella posizione geografica, nella vicinanza con l’aeroporto di Malpensa e con l’area metropolitana di Milano.

Il CIM, contrariamente alle aspettative, non sembra aver catalizzato le imprese al proprio interno, quanto in un’area di prossimità più vasta che appare, però, poco ordinata.

Lo studio avanza le seguenti proposte operative:

- realizzazione di grandi progetti infrastrutturali, per consolidare un ruolo della provincia come “area cerniera” di livello europeo, e per favorire la creazione e la localizzazione di nuove imprese legate ai settori della logistica e del primo trattamento merci;
- qualificazione di Novara come polo al servizio del sistema produttivo, della ricerca e dell’università, fortemente integrato con i sistemi produttivi locali;
- promozione e potenziamento di CIM come polo complementare, non competitivo rispetto a Milano.

Per quanto concerne la logistica locale, essendo in presenza di distretti polverizzati, con grandi volumi di produzione complessiva e fortemente orientati all’export, si auspica lo sviluppo di una piattaforma logistica per ciascun distretto, da localizzare all’interno degli stessi e in prossimità dei principali assi infrastrutturali.

Provincia di Torino

Le aspettative di Torino rispetto ai flussi globali risiedono soprattutto nell’attivazione del Corridoio 5 e nella ridefinizione di strategie logistiche per il polo di Orbassano (in particolare per SITO).

Il progetto di Alta Capacità ferroviaria è l’elemento chiave che potrebbe inserire Torino all’interno dei grandi assi strategici, anche se, sotto questo punto di vista, le priorità regionali sembrano preferire l’area alessandrina e novarese.

Per quanto concerne la logistica globale, Torino potrebbe costituire un terzo polo principale, ma il ruolo dipenderà soprattutto dal completamento delle infrastrutture già attivate.

All’interno del più generale rilancio delle attività di SITO di Orbassano, possono trovare spazio flussi di merce e di attività logistiche associate alla logistica globale, anche se il ruolo di Torino sembra più configurabile come baricentro regionale e attrattore di domanda su base locale.

Andrà pure verificato il ruolo dell’aeroporto di Caselle che, pur in presenza d’importanti dotazioni infrastrutturali, fino ad oggi non ha goduto di grande successo dal punto di vista cargo. Nel contesto della logistica locale, la città di Torino ha un ruolo importante grazie alla presenza nell’area metropolitana d’importanti infrastrutture per la logistica.

Le proposte operative formulate dallo studio riguardano:

- la riqualificazione dell’area logistica di Orbassano, non solo in chiave ferroviaria, favorendo l’introduzione di imprese ad elevato contenuto tecnologico e ITS al servizio della logistica;
- attivazione di servizi avanzati per la distribuzione urbana delle merci (city logistics), allo scopo di razionalizzare e limitare fenomeni di congestione e impatti ambientali.

Provincia Verbano Cusio Ossola

L’analisi del sistema di comunicazioni della provincia evidenzia due aspetti sostanziali:



- 1) il potenziale offerto dagli sbocchi verso l'esterno;
- 2) i vincoli posti dalla morfologia del territorio.

Il sistema di comunicazione del Verbano-Cusio-Ossola è una sorta di crocevia in cui si incrociano e si diramano, verso nord, le vie per il Vallese e per il Ticino e verso sud, le vie per la Lombardia e il Piemonte.

Nonostante la favorevole dislocazione geografica, la provincia si configura come un'area periferica rispetto alle fondamentali direttrici europee di comunicazione stradali e ferroviarie, sugli assi nord-sud (dal Gottardo agli snodi di Milano e Novara) ed est-ovest (Venezia-Milano-Novara-Torino-Lione). Come pure è limitrofa all'aeroporto internazionale di Malpensa.

Nell'ambito della logistica globale, i possibili sviluppi sono legati al chiarimento del ruolo del corridoio transnazionale del Sempione, che richiede un ammodernamento delle linee dal lato italiano per recepire il traffico ferroviario trasferito attraverso l'itinerario svizzero del Loetschberg, in via di completamento.

Sul fronte della logistica locale lo studio propone di sperimentare una maggiore condivisione dei flussi informativi tra le imprese leader, favorendo la realizzazione di una sorta di "magazzino virtuale" per una migliore ottimizzazione della logistica di distretto legata alla presenza sul territorio di aziende di marchio di grande rilevanza internazionale.

Provincia di Vercelli

L'adiacenza alle province di Torino, Alessandria e Novara, che hanno sicuramente maggiori prospettive di sviluppo logistico, fa sì che per la provincia di Vercelli diventi più conveniente realizzare infrastrutture di collegamento con i territori che la circondano piuttosto che dotarsi di infrastrutture logistiche.

Pertanto, le proposte operative che lo studio propone, relativamente alla logistica globale, riguardano:

- la riqualificazione e il potenziamento della rete stradale;
- la riqualificazione della rete ferroviaria;
- la realizzazione della Pedemontana e delle sue connessioni verso la Valsesia e verso Santhià;
- gli interventi connessi al "corridoio" est-ovest, comprendente l'autostrada Torino-Milano e la linea ad alta capacità ferroviaria, con l'interconnessione di quest'ultima con la linea storica, nel tratto compreso tra Livorno Ferraris e Santhià.

Per quanto concerne la logistica locale e distrettuale si propone una verifica del livello di integrazione di distretto, anche in funzione di quanto emerge dalle province contermini. Come strumento di questa analisi si propone un'indagine sulle caratteristiche degli spostamenti di merce dei distretti e sulla dipendenza logistica rispetto all'area alessandrina e all'area novarese.

1.2.3.1.3. Documento di programmazione economica e finanziaria regionale 2006-2008

Il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF) della Regione Piemonte è stato approvato dal Consiglio Regionale con Deliberazione n. 61-11637 del 3 aprile 2006. Esso costituisce il principale documento politico e di programmazione regionale per il triennio 2006-2008 e ribadisce quanto già affermato nei precedenti DPEF. In particolare è sottolineata la necessità di imprimere una svolta nel governo della mobilità e di integrare la pianificazione dei trasporti con le politiche del territorio.



Sul tema della nuova pianificazione dei trasporti la Regione intende varare un'iniziativa che sappia essere trainante e che trovi l'accordo con le altre Regioni per indurre il Governo nazionale a cambiare la propria politica, in modo da affrontare efficacemente i problemi veri della mobilità e creare un sistema di trasporto incentrato sulla rete dei nodi d'interscambio modale ai vari livelli, sia per le persone, sia per le merci. Tale sistema deve essere sostenuto da una struttura territoriale che faccia di questi nodi i luoghi della polarizzazione urbana.

Un altro obiettivo è quello di potenziare e riequilibrare i corridoi infrastrutturali plurimodali. A tale scopo si riconosce la necessità di sviluppare ulteriormente il progetto della rete portante del sistema infrastrutturale che collega le varie parti della Regione, sia al suo interno, sia con il resto dell'Europa, puntando ad un sistema di alta efficienza e competitività.

I punti focali dell'azione sono individuati nei seguenti interventi:

- infrastrutturazione ferroviaria dei corridoi est-ovest e nord-sud;
- completamento dell'autostrada Asti-Cuneo e sviluppo dei collegamenti con la Francia attraverso il nuovo traforo del Tenda;
- realizzazione e potenziamento dei nodi di Alessandria, Novara e Torino;
- rilancio della parte piemontese della Pedemontana, e realizzazione del raccordo tra Biella e l'autostrada Torino-Milano;
- completamento dei centri intermodali e potenziamento delle piattaforme che costituiscono la spina dorsale del sistema logistico del Nord-Ovest (Novara, Alessandria, Torino-Orbassano) proseguendo l'analisi di fattibilità e localizzazione del polo logistico cuneese;
- sviluppo degli scali aeroportuali e costruzione del sistema aeroportuale regionale;
- potenziamento, adeguamento e ammodernamento delle linee storiche connesse ai corridoi.

Nel progetto della rete plurimodale regionale, riveste un'importanza primaria il sistema dei poli urbani che questa connette. Sarà messo a punto un progetto di potenziamento della rete interurbana regionale in grado di accrescere sensibilmente il livello dell'accessibilità del sistema regionale. In modo particolare si prevede di:

- definire un rapporto di strutturale certezza, trasparenza e reciproco rigore, nella contrattualità che si stabilirà tra la Regione e i soggetti gestori del trasporto ferroviario;
- stipulare con i soggetti proprietari delle reti, precisi e cadenzati accordi finalizzati al potenziamento e all'ammodernamento delle reti stesse e degli impianti ad esse connesse;
- proseguire ed intensificare una programmata politica di rinnovamento del materiale rotabile, nonché una meglio programmata sua destinazione agli ambiti di servizio;
- portare a compimento la realizzazione dei Movicentro già programmati, affrontando e superando le difficoltà che a livello procedurale, o di rapporto con le realtà locali, hanno determinato una situazione di impasse;
- concorrere al completamento del sistema della metropolitana torinese, inteso non solo come elemento di profonda innovazione della mobilità urbana, ma anche quale perno di una più razionale relazione trasportistica fra il Piemonte e la sua capitale.

Gli obiettivi sopra elencati sono stati ulteriormente affermati nell'ultimo DPEF 2007-2009 presentato il 2 agosto 2006.



1.2.3.1.4. Il Piano Territoriale Regionale

Il Piano Territoriale Regionale (PTR), approvato con D.C.R. n. 388-9126 del 19/06/97, è lo strumento di pianificazione territoriale di più recente formazione e di maggiore attualità per il Piemonte. Esso individua gli elementi strategici dello sviluppo territoriale, del sistema infrastrutturale e degli insediamenti, fornendo una visione unitaria delle ipotesi di sviluppo sostenibile, delle opportunità che possono essere offerte, della crescita delle attività compatibili con i caratteri del territorio, del paesaggio naturale e del patrimonio storico-culturale.

Con gli indirizzi contenuti nel PTR la Regione si propone di conseguire gli obiettivi di sviluppo del Piemonte:

- con la diffusione sul territorio delle attività compatibili, agevolando la tendenza spontanea al fenomeno di “deurbanizzazione”, che ha prodotto lo spostamento di consistenti fasce di popolazione dai centri medi e grandi verso le aree extraurbane in grado di offrire un più elevato livello di qualità insediativa;
- con nuovi insediamenti nei centri minori da cui trarre caratteri culturali e di radicamento e ai quali apportare elementi di rivitalizzazione.

Il PTR individua anche le aree di tutela per le quali non sono possibili interventi che ne alterino le caratteristiche, gli interventi ammessi, le limitazioni per particolari trasformazioni, le azioni strategiche da realizzare per le quali bisogna attivare concrete iniziative di progettazione.

Per le sue caratteristiche il PTR si qualifica come un Piano quadro la cui attuazione è demandata ad altri strumenti di pianificazione territoriale (pianificazione provinciale e comunale) e settoriale. 1

Il PTR segnala come obiettivo per lo sviluppo della “Granda” il miglioramento delle relazioni internazionali, e sotto questo aspetto, individua il corridoio Asti-Cuneo-Nizza e la direttrice Torino-Savona, come direttrici da potenziare in prospettiva transfrontaliera.

Attualmente sono in corso gli studi per la redazione del nuovo PTR. A questo proposito, la Giunta Regionale, con Deliberazioni n. 30-1375 del 14 novembre 2005 e n. 17-1760 del 13 dicembre 2005, ha approvato il documento programmatico “Per un Nuovo Piano Territoriale Regionale” che contiene tutti gli elementi per giungere alla redazione del nuovo strumento di governo regionale.

1.2.3.1.5. Documento Programmatico per un Nuovo Piano Territoriale Regionale

Il documento delinea uno scenario dello sviluppo regionale fondato su due assi principali:

- 1) l’asse Nord-Sud (parte del Corridoio internazionale n. 24 Genova-Rotterdam), che attraversa verticalmente il Piemonte e si snoda lungo un tracciato baricentrico rispetto al cuore economico-industriale dell’Europa. Considerando la strategicità dei due pivot italiano e svizzero (Genova e Basilea), e tracciando una retta ideale di minima percorrenza tra i due nodi, si individuano le percorrenze ferroviarie che più si avvicinano a tale retta ideale: la percorrenza Genova-Alessandria-Iselle-Basilea costituisce il collegamento privilegiato di trasferimento rapido delle merci tra i corridoi transoceanici Nord e Sud;
- 2) l’asse Est-Ovest (parte del Corridoio internazionale n. 5 Lisbona-Kiev), che si articola lungo due fasce, la prima collocata a nord, collega Torino con Milano e prosegue per Venezia-Trieste; l’altra a sud, attraversa città di medie dimensioni



della Pianura Padana e interessa la parte meridionale del Piemonte. Quest'ultimo asse ha una valenza sullo spazio del Mediterraneo che deriva, nel caso regionale, dai collegamenti con i porti di Savona e Genova e con il territorio francese attraverso i valichi del Fréjus, di Ventimiglia e, in prospettiva quello del Mercantour.

Gli interventi previsti su questi due corridoi prevedono:

- il completamento e la realizzazione di nuove linee ferroviarie veloci ad alta capacità (Fréjus-Torino-Milano e Genova-Alessandria);
- il completamento della nuova autostrada Asti-Cuneo, con un possibile prolungamento fino a Nizza;
- il potenziamento delle altre infrastrutture ferroviarie e autostradali che compongono i due corridoi (autostrada Torino-Milano, ferrovie Torino-Alessandria, Alessandria-Novara-Domodossola, Cuneo-Ventimiglia);
- il completamento e la sistemazione dei centri intermodali e dei poli logistici per l'interscambio delle merci.

I principali progetti individuati e considerati prioritari sono i seguenti:

- il potenziamento del sistema ferroviario ad alta velocità/capacità di trasporto di rilievo nazionale ed internazionale: linea Lione-Torino-Milano-Venezia e linea Voltri-Alessandria-Novara-Sempione;
- il completamento del collegamento autostradale Asti-Cuneo;
- la Cuneo-Nizza e il nuovo traforo;
- la Pedemontana nord;
- l'ammodernamento delle reti regionali, sia viarie che ferroviarie, di collegamento tra i principali centri di rilievo regionale;
- la razionalizzazione e il potenziamento del sistema dei trasporti dell'area metropolitana torinese, sia viario con il completamento del sistema tangenziale (Torino-Pinerolo, Corso Marche), sia di trasporto pubblico (passante ferroviario e metropolitana di Torino);
- il potenziamento e la valorizzazione del sistema aeroportuale regionale.

Oltre al potenziamento di alcune piattaforme logistiche già esistenti è attualmente in discussione, viene avanzata la proposta di costruire interporti nelle province di Torino, Cuneo e Alessandria. I progetti riguardano tre piattaforme logistiche proposte da attori locali (Provincia, Camera di Commercio e associazioni imprenditoriali).

Per quanto concerne il caso cuneese, la piattaforma logistica potrebbe essere una leva di sviluppo del territorio, in considerazione anche dei flussi di merci con origine/destinazione nell'area, riguardanti soprattutto prodotti alimentari e industriali.

L'interporto si avvarrebbe anche di altri interventi quali:

- il completamento dell'autostrada Asti-Cuneo;
- la realizzazione di tratti dell'arco meridionale della Pedemontana;
- del completamento dell'alta capacità ferroviaria tra Torino e Lione;
- del raddoppio della Savona-Ventimiglia;
- del terzo valico dei Giovi;
- del miglioramento della connessione del terminal di Voltri;
- dell'ampliamento dell'aeroporto di Cuneo Levaldigi;
- della realizzazione di nuove banchine nel porto di Savona e Vado Ligure



- dell'ampliamento del multipurpose di Vado.

L'effettiva realizzazione di tale scenario prevede tuttavia il consolidamento del porto di Savona.

Un altro progetto riguarda la localizzazione di una piattaforma logistica nel territorio comunale di Alessandria, in diretta connessione con l'attuale scalo merci. A sostegno di tale iniziativa ci sarebbero gli scenari di traffico nell'area mediterranea che prevedono il raddoppio delle quantità di merci movimentate nei porti al 2010.

1.2.3.1.6. Il Piano Regionale dei Trasporti

Con la D.G.R. n. 16-143666 del 20 dicembre 2004 è stato adottato dalla Giunta regionale il "Terzo Piano Regionale dei Trasporti e delle Comunicazioni – Strategie" che rappresenta il principale strumento d'indirizzo e di sintesi della politica regionale di settore.

In conformità con le indicazioni della programmazione e della pianificazione sovraordinata, esso fornisce un contributo all'elaborazione del Piano Generale dei Trasporti e costituisce lo strumento d'indirizzo e coordinamento della pianificazione degli Enti locali. Il Piano delinea anche l'assetto delle infrastrutture e dei servizi regionali e li coordina con la rete delle comunicazioni internazionali, nazionali e locali. Infine, individua gli interventi e le priorità d'attuazione.

Obiettivi principali del Piano sono:

- incrementare l'accessibilità, sia interregionale che intraregionale, a partire dalla realizzazione di grandi opere strategiche e dal potenziamento delle reti regionali, avviando progetti che declinino, in tutti i suoi aspetti, la complessità del settore;
- perseguire i traguardi di una mobilità più efficiente dal punto di vista economico, sociale e ambientale, definiti in sede europea e nazionale, prevedendo d'interventi adeguati alle diverse situazioni di mobilità extraurbana ed urbana, a partire dall'incentivo all'uso dei sistemi di mobilità collettiva e ad un più ampio utilizzo delle risorse tecnologiche oggi disponibili.

I contenuti del Terzo Piano Regionale dei Trasporti e delle Comunicazioni sono improntati a definire le strategie della politica regionale nel settore dei trasporti e, quindi, a promuovere, coinvolgendo in un processo di *governance* tutti i soggetti pubblici e privati, le condizioni per la sua attuazione.

Il documento che costituisce il Piano è stato presentato alla Conferenza Permanente Regione-Autonomie Locali (istituita ai sensi dell'art. 6 della L.R. 34/1998) allargata alle organizzazioni sindacali confederali e alle associazioni di categoria, che ha espresso parere favorevole.

Il Piano ritiene strategico e vitale per l'integrazione del Piemonte con l'Europa e per garantire un rapido sviluppo socio-economico regionale, arrivare all'individuazione dei corridoi su cui sviluppare le prioritarie reti di comunicazione. Tali corridoi dovranno essere destinati prioritariamente all'inserimento delle infrastrutture della rete di trasporto e distribuzione.

In estrema sintesi, lo schema strutturale del Piano è interessato dai seguenti interventi:

- a) potenziamento della rete ferroviaria;
- b) potenziamento della rete viaria;



- c) il sistema logistico;
- d) il sistema aeroportuale;
- e) il potenziamento dei nodi della rete sovraregionale;
- f) la rete telematica.

Potenziamento della rete ferroviaria

La rete ferroviaria, che costituisce l'ossatura del Corridoio 5 in Piemonte, comprende le nuove linee ferroviarie ad alta velocità ed il potenziamento di linee ferroviarie convenzionali principali:

- Nuove linee AV:
 - Lione-Modane-Torino;
 - Torino-Novara;
 - Novara-Milano
 - Genova-Alessandria (3° valico dei Giovi);
 - è in fase di approfondimento lo studio di fattibilità del collegamento Briancon-Oulx.
- Potenziamento linee convenzionali:
 - Torino-Alessandria-Arquata;
 - Torino-Modane;
 - Potenziamento accesso sud al valico del Sempione (raddoppio della Vignale-Oleggio-Arona).
- Altri potenziamenti:
 - Ceva-Cairo Montenotte;
 - Alessandria-Tortona-Piacenza
 - Fossano-Cuneo.

Potenziamento della rete viaria

- Sono previsti i seguenti nuovi interventi:
 - autostrada Asti-Cuneo (completamento);
 - tangenziale ovest di Cuneo;
 - collegamento Cuneo-Nizza (Mercantour), con variante alla SS 21 (valutando anche l'ipotesi di collegamento ferroviario);
 - completamento del SATT, nuova Tangenziale Est di Torino.
- Sono inoltre previsti i seguenti principali interventi di potenziamento-adequamento-completamento:
 - messa in sicurezza del Frejus galleria di sicurezza (Legge Obiettivo);
 - potenziamento e messa in sicurezza dell'autostrada Torino-Milano;
 - completamento della Pedemontana (Vigliano-Carisio e Rolino-Ghemme);
 - potenziamento del tunnel del Tenda (costruzione di n. 2 canne monodirezionali);
 - collegamento Acqui Terme-Predosa;
 - potenziamento raccordo Asti-Moncalvo-Casale tra A21 e A26.

Sviluppo della logistica integrata

Lo sviluppo della logistica ed il peso che essa ha assunto all'interno del ciclo di produzione, e per le dinamiche evolutive dell'assetto del territorio, rendono necessaria una rivisitazione, sia del concetto d'interporto verso quello di piattaforma logistica



integrata, sia del sostegno pubblico a supporto delle fasi di avvio di iniziative infrastrutturali di grandi dimensioni.

Il Piano ha individuato quattro aree strategiche in cui attuare gli interventi:

- L'area alessandrina;
- L'area novarese;
- L'area torinese;
- L'area cuneese.

L'area alessandrina (Rivalta Scrivia, Serravalle Scrivia, ecc.) si presenta come interessante potenziale logistico in quanto retroterra del porto di Genova ed è inserita sulla direttrice Genova-Rotterdam. L'intervento in quest'area è strettamente legato all'opera già inserita nel 1° Programma CIPE "Tratta AV/AC Milano-Genova (Terzo Valico) e collegamento Novara-Sempione.

L'area novarese (CIM, Boschetto, Vignale), è particolarmente strategica, poiché è il crocevia fra il Corridoio 5 e la direttrice Genova-Sempione. L'intervento in questa zona è, in parte, legato all'opera già inserita nel 1° Programma CIPE "Tratta ad AV/AC Milano-Genova (Terzo Valico) e collegamento Novara-Sempione.

L'area torinese rappresenta, con l'area dell'Interporto (SITO) e dello scalo merci di Orbassano, un centro importante nel sistema logistico regionale. Si ritiene fondamentale la realizzazione del collegamento viario e ferroviario di Corso Marche e la verifica, mediante uno studio di fattibilità, di un nuovo centro intermodale nell'area nord di Torino (Chivasso).

L'area cuneese è già stata individuata tra le priorità programmatiche della Regione ed inserita nel Protocollo d'Intesa Generale Quadro del 11.04.2003. E' previsto l'avvio della realizzazione di una piattaforma logistica, per lo stoccaggio merci ed il trasporto all'estero.

Il sistema aeroportuale

Il Piano considera prioritario il potenziamento e la valorizzazione del sistema aeroportuale, incentrato sui tre poli di Torino Caselle, Cuneo Levaldigi e Biella Cerrione.

Per l'aeroporto di Torino Caselle è stato presentato il Piano di Sviluppo Aeroportuale contenente la pianificazione degli interventi fino al 2010. In particolare è previsto un incremento del traffico sia passeggeri che merci, a conferma dell'importante ruolo che lo scalo ha assunto nell'ambito della rete nazionale.

Il miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto è realizzabile sia attraverso una razionalizzazione della viabilità limitrofa allo scalo, sia mediante la connessione della ferrovia Torino-Ceres con il passante ferroviario e, conseguentemente, con la metropolitana torinese.

L'aeroporto di Cuneo Levaldigi rappresenta il secondo polo della Regione ed è destinato a ricoprire sempre più un ruolo comprimario, anche in considerazione del previsto incremento del traffico passeggeri e commerciale.

E' da considerare prioritario il miglioramento dell'accessibilità stradale all'aeroporto e il collegamento con l'aeroporto di Torino, come pure un eventuale collegamento con la linea ferroviaria Torino-Fossano-Cuneo.



Biella Cerrione è il terzo aeroporto su cui si dovranno attivare processi di pianificazione e sviluppo, innanzitutto attuando gli impegni previsti dall'accordo sottoscritto il 20.10.04.

Potenziamento dei nodi della rete sovraregionale

I “nodi” rappresentano i punti d'integrazione tra le diverse modalità di trasporto (polo intermodale) e tra i diversi livelli gerarchici all'interno della stessa modalità (polo logistico).

Il Piano ha individuato quattro nodi:

- 1) nodo di Torino;
- 2) nodo di Novara;
- 3) nodo di Alessandria;
- 4) nodo di Cuneo.

Torino e la sua area metropolitana rappresentano il nodo principale della rete dei trasporti in ambito regionale.

Gli elementi strategici che configurano il nodo trasportistico torinese sono:

- nodo ferroviario: completamento del Passante, con interconnessione con la linea Torino-Ceres; realizzazione della Gronda Esterna Merci;
- realizzazione del sistema ferroviario metropolitano;
- SATT: potenziamento nuova tangenziale est;
- potenziamento aeroporto di Caselle;
- metropolitana e linee di forza del Trasporto Pubblico Locale.

L'intermodalità merci/strada è formata dallo Scalo di Orbassano (Passante, Gronda AC, Sistema autostradale) e da SITO (Centro logistico). In previsione il polo di Chivasso, per servire la zona est di Torino, in integrazione ad Orbassano.

Il nodo di Novara rappresenta un punto importante della rete infrastrutturale nazionale ed europea.

Per quanto riguarda il trasporto merci, il riferimento è costituito dal CIM, il cui completamento e rafforzamento è considerato prioritario, soprattutto nell'ottica del potenziamento del trasporto combinato in direzione nord-sud.

Per quanto riguarda l'intermodalità merci gli interventi riguardano:

- lo scalo di Boschetto: ricollocazione del terminale Huck epack;
- il potenziamento del centro intermodale di Novara.

Si collega a questi interventi il completamento della Tangenziale di Novara.

Il nodo di Alessandria, e in particolare la zona del Basso Alessandrino, rappresenta il secondo polo logistico integrato a livello regionale. Su di esso convergono le linee da Genova per Torino, Milano, Novara-Sempione, la Torino-Bologna e numerose altre linee locali.

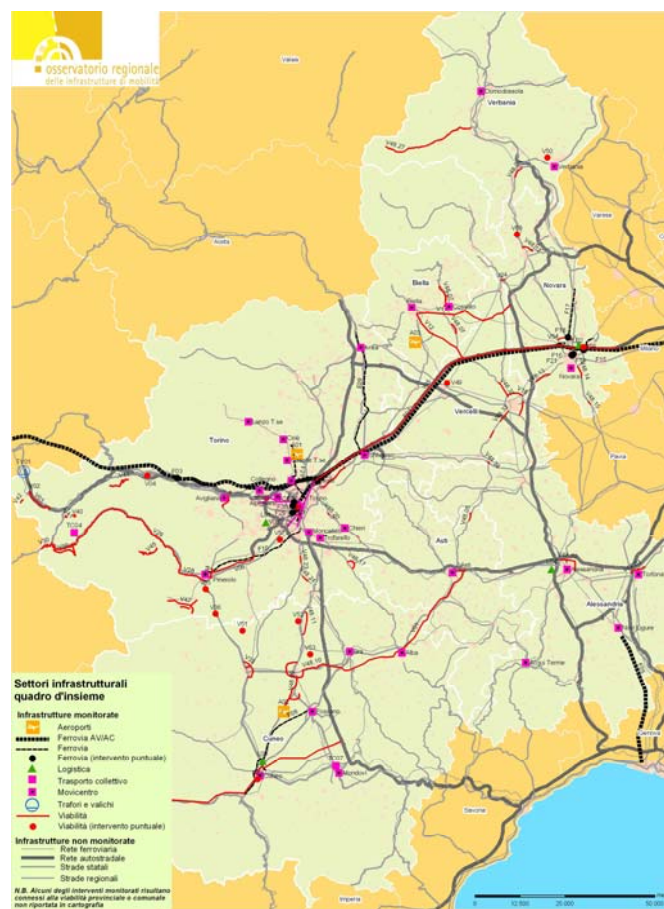
A seguito dell'approvazione del Progetto del Terzo Valico sono stati sottoscritti una serie di accordi fra Regione, Sistema degli Enti locali Alessandrini e Liguri, autorità di Porto, per lo sviluppo dell'area logistica del basso alessandrino con funzioni di retroporto di Genova.



In particolare, in previsione della crescita del traffico combinato proveniente dai porti liguri, si prevede il potenziamento della struttura logistica già oggi presente che dovrà integrarsi con le piattaforme della Liguria (Voltri, Cornegliano e strutture portuali).

E' previsto, inoltre, la realizzazione della Variante alla SS.10 nella tratta tra Alessandria e l'intersezione di Spinetta Marengo, e la variante al concentrico di Serravalle Scrivia tra la ex SS. 35 bis e la ex SS. 35.

Il completamento dell'autostrada Asti-Cuneo, e il suo prolungamento sino a Nizza attraverso il Mecantour¹², potrà essere un'occasione per un rilancio del ruolo dell'area cuneese, non solo nell'ambito regionale, ma dell'intera direttrice. In tale contesto il Piano rileva la necessita di accelerare la possibilità di realizzare un forte polo di mobilità che, fruendo di un'elevata accessibilità viaria e ferroviaria¹³, integri le funzioni aeroportuali di Levaldigi con quelle di un polo logistico delle merci.



Principali interventi infrastrutturali programmati o in fase di attuazione nella Regione Piemonte (Fonte: Osservatorio regionale delle infrastrutture di mobilità)

¹² Previsione Legge Obiettivo.

¹³ Si prevede il raddoppio della linea ferroviaria Fossano-Cuneo ed il potenziamento della linea Cuneo-Ventimiglia.



1.2.3.2. Programmazione e pianificazione provinciale

1.2.3.2.1. Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Cuneo

Il Piano Territoriale della Provincia di Cuneo (PTP), il cui progetto preliminare è stato adottato con DGP n. 648 del 17.09.03, costituisce un riferimento tecnico e normativo per il territorio cuneese.

Alla base delle proposte del PTP, oltre il potenziamento della rete dei collegamenti interni alla provincia, vi è lo sviluppo delle relazioni internazionali, dal momento che il cuneese ha sempre fortemente percepito la sua natura di “frontiera”, essendo conscio nello stesso tempo, delle opportunità e delle sfide offerte dalla caduta delle barriere nazionali.

Importanti azioni propositive del PTP sono quelle rivolte verso lo sviluppo della “nuova generazione di servizi innovativi” e nuove forme di gestione e d’investimento per l’offerta a distanza di servizi amministrativi e finanziari, finalizzate a portare anche nelle aree montane piemontesi analoghe condizioni di insediabilità e stabilità per le nuove generazioni.

Per quanto concerne la viabilità il PTP propone una riclassificazione, della rete stradale primaria, costituita dalle statali e dalle principali provinciali che collegano la maglia autostradale ai maggiori centri urbani, ai valichi, ai poli turistici e produttivi, in tre categorie:

- le “strade blu”, che comprendono le grandi comunicazioni internazionali ed interregionali, per le quali occorre assicurare sicurezza e fluidità, specie nei confronti del traffico pesante;
- le “strade rosse”, che connettono i principali centri cittadini, verso le quali si debbono operare politiche di contenimento del traffico;
- le “strade verdi” rappresentate dalle dorsali della comunicazione rurale, dai collegamenti con i poli turistico-ambientali, per le quali si richiede un migliore inserimento nel contesto paesistico e una migliore qualità dell’arredo e delle informazioni.

La rete ferroviaria provinciale, storicamente molto articolata, ha subito un brusco ridimensionamento per effetto dei tagli ai finanziamenti pubblici. Il PTP propone alcuni importanti interventi come il potenziamento (raddoppio) della linea Fossano-Cuneo e il rafforzamento delle connessioni innestate sulla dorsale Torino-Savona, per servire i bacini locali di Saluzzo-Savigliano, Alba-Bra-Cavallermaggiore, Cuneo-Mondovì.

Per la Cuneo-Nizza si individua un futuro da ferrovia per la fruizione turistico-ambientale, pur non trascurando il ruolo di servizio “metropolitano” svolto nella tratta dal capoluogo a Limone.

Analoga funzione di trasporto suburbano svolgerebbe la linea dell’Alta Val Tanaro, soprattutto se potrà essere prolungata fino a Mondovì.

Per la linea dismessa Cherasco-Ceva, l’ipotesi è quella di una fruizione turistica.

Infine, il PTP ipotizza il collegamento ferroviario dell’aeroporto di Levaldigi, in relazione ai progetti di sviluppo dello scalo e per una migliore connessione con il territorio regionale.

E’ previsto anche il rafforzamento dei collegamenti da Barge a Moretta, a Racconigi, a Sommaria Bosco e l’individuazione di un nuovo casello sulla Torino-Savona, tra Marene e Carmagnola con lo scopo di servire l’area nord della provincia.



A sud si propone il potenziamento della direttrice Saluzzo-Savagliano-Bra-Alba, sia dal punto di vista ferroviario che stradale.

Per i collegamenti tra le città della pianura si prevede un rafforzamento del collegamento mediano da Villafalletto a Levaldigi e Fossano, in direzione del fondovalle del Tanaro.

Il PTP vede nella realizzazione del nuovo traforo del Colle di Nava un fattore rilevante per rilanciare la Valle Tanaro, sia per aumentare il richiamo turistico, sia per avvicinarla al polo di Alberga, in forte crescita nel Ponente Ligure.

Il PTP dedica una particolare attenzione alle infrastrutture dei poli funzionali, tra cui il nuovo mercato agroalimentare di Cuneo (MIAC).

1.2.3.2.2. Programma di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST) del Basso Piemonte

Il PRUSST del Basso Piemonte “Una porta naturale verso l’Europa”, promosso dalle Province di Asti, Alessandria e Cuneo, comprende quelle parti di territorio interessate dalle dorsali di riequilibrio individuate in sede di programmazione regionale (PTR).

La prima dorsale, muovendo da Casale Monferrato, lungo la direttrice est-ovest, tracciata in parte dai corsi del Tanaro, Stura di Demonte e torrente Gesso, raggiunge Cuneo, attraverso Asti, per stabilire un collegamento diretto, oltre l’arco alpino, con la regione di Nizza.

La seconda dorsale interessa, invece, le città di Casale Monferrato, Valenza e Ovada, aprendosi alla costa ligure.

Oltre a queste direttrici, è di notevole interesse una terza dorsale di potenziamento delle infrastrutture presenti lungo la direzione Mondovì-Millesimo-Carcare-Savona.

Il PRUSST ha fatto proprio in termini procedurali ed operativi il completamento dell’autostrada Asti-Cuneo, integrandolo con i necessari raccordi con la mobilità locale e le connessioni con le infrastrutture di collegamento con le Città di Cuneo e di Asti, nonché con il sistema viario della SS 457 con la Provincia di Alessandria.

Gli interventi compresi nel PRUSST che interessano Cuneo e il territorio circostante sono i seguenti:

- Tangenziale di Cuneo - Circonvallazione ovest Città di Cuneo e collegamento con Borgo San Dalmazzo (il progetto è inserito in parte nel lotto 1.5 dell’autostrada Asti-Cuneo);
- Ponte sul fiume Stura sul collegamento tra il casello autostradale Sant’Albano e la Tangenziale di Fossano.

Altri interventi quali: la Tangenziale Ovest di Asti¹⁴ e il completamento della SS 457 tra Asti e Casale Monferrato, relativamente alla variante Castel’Alfero-Caliano-Moncalvo, pur non interessando direttamente l’area cuneese, ne permetteranno il suo collegamento al sistema infrastrutturale regionale.

¹⁴ La Tangenziale Ovest di Asti è direttamente collegata con la realizzazione dell’autostrada Asti-Cuneo essendo, di fatto, il Lotto 2.1 (A21 Asti Est – Isola d’Asti). Essa rappresenta la connessione tra la A21 e l’autostrada Asti-Cuneo.



Il Ponte sul fiume Stura, che rappresenta il collegamento fra la Asti-Cuneo e la circonvallazione di Fossano, contribuisce al potenziamento dei collegamenti con l'aeroporto di Levaldigi.

Il completamento della S.S. 457 rappresenta l'elemento di collegamento del sistema autostradale e stradale della Asti-Cuneo verso il nord della regione e l'area di Novara e Malpensa. In questo senso è di sicuro interesse anche per la Torino-Piacenza, diventandone un elemento di completamento verso la direttrice Nord-Sud.

1.2.3.2.3. Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Savona

Il PTP della Provincia di Savona è stato adottato dal Consiglio Provinciale con Delibera n. 24 del 10 giugno 2003.

L'organizzazione del sistema logistico è uno degli obiettivi principali che il Piano intende conseguire. Essa interessa la portualità e l'infrastrutturazione dello scambio con l'entroterra ed il potenziamento delle relazioni extraprovinciali.

Le azioni che si intendono conseguire sono sinteticamente riportate di seguito:

- migliorare l'accessibilità ai porti di Savona e Vado, mediante nuovi raccordi alla rete ferroviaria e autostradale, ormai in fase di completamento per il porto di Vado, mentre le ipotesi di potenziamento del porto di Savona dovranno essere verificate con le esigenze di riqualificazione dell'area urbana del Comune capoluogo;
- aumentare per il Porto di Savona-Vado l'offerta di infrastrutture logistiche che possono essere localizzate nell'immediato entroterra portuale e nella vicina Valbormida;
- attuare gli interventi previsti dal Piano Regolatore portuale secondo le intese tra gli Enti Locali e l'Autorità Portuale;
- estendere le relazioni con l'area geografica più interna e integrare la propria funzione con quella del porto di Genova per la creazione di un sistema portuale e della logistica in grado di competere con i porti del Nord Europa e di collaborare per lo sviluppo dei traffici con i porti di Barcellona e Marsiglia nel Mediterraneo occidentale;
- rafforzare i collegamenti interni ed in particolare lungo la direttrice Savona-Valbormida-Alessandria (intesa anche come alternativa di gronda alla direttrice costiera per il tratto Savona-Genova) e la direttrice Cuneo-Torino;
- potenziare la linea ferroviaria Savona-San Giuseppe di Cairo per i collegamenti del sistema portuale ligure verso il Piemonte, anche al servizio del porto di Genova (fino alla realizzazione del Terzo valico Milano-Genova);
- realizzazzare gli interventi già programmati nel breve periodo sulla direttrice verso Alessandria e predisporre uno studio di fattibilità per una nuova infrastruttura stradale o autostradale;
- realizzare, nel medio periodo, sulla direttrice Savona-Genova, interventi di miglioramento dell'autostrada e della linea ferroviaria che attualmente presentano livelli di criticità tali da rendere impraticabile ogni ipotesi di un ulteriore incremento del traffico merci;
- sviluppare l'aeroporto interregionale di Villanova d'Albenga per i collegamenti nazionali e come componente del sistema logistico del ponente ligure;
- favorire e sviluppare il sistema di relazioni di rilevanza nazionale e internazionale, mediante:
 - l'identificazione di un nuovo contesto di relazioni alla scala geografica con riferimento all'area del Nord-Ovest italiano;



- lo sviluppo delle vocazioni storiche del porto di Savona Vado in un sistema di Regione Logistica Integrata;
- la creazione di nuove centralità produttive nell'ambito albenganese e la riorganizzazione del distretto produttivo delle Bormide;
- la diffusione dell'innovazione nei diversi settori dell'economia e dei servizi pubblici per conquistare un più elevato grado di competitività del sistema territoriale;
- l'integrazione delle attività economiche e degli ambiti territoriali ai diversi livelli (provinciale, regionale e interregionale);
- il miglioramento dei collegamenti dell'accessibilità, con specifici interventi infrastrutturali sul sistema autostradale, sulla viabilità locale, sulle ferrovie e l'aeroporto di Villanova d'Albenga;
- il coordinamento tra gli strumenti di programmazione e di pianificazione alla scala regionale e provinciale per i Piani, i Programmi e i grandi interventi infrastrutturali per la Regione del Nord-Ovest.

Un altro obiettivo del Piano riguarda la riorganizzazione del corridoio litoraneo. A tale proposito le azioni, di maggiore interesse che si intende intraprendere sono le seguenti:

- riorganizzare il sistema infrastrutturale costiero, prevedendo la realizzazione dell'Aurelia Bis per il tratto Savona-Albisola e di un nuovo sistema di trasporto pubblico in sede propria e lo spostamento a monte delle infrastrutture ferroviarie;
- prevedere nel medio lungo periodo lo spostamento a monte dell'autostrada Savona-Genova per il tratto Varazze-Vado Ligure e l'utilizzo dell'attuale autostrada come tangenziale del sistema urbano-costiero per il traffico di breve-medio raggio;
- realizzare il collegamento autostradale Carcare-Predosa quale alternativa alla direttrice costiera, nel tratto Savona-Genova, per i collegamenti con la Pianura Padana e il Nord-Est;
- sviluppare il progetto di un sistema di trasporto pubblico innovativo per l'intero ambito costiero provinciale che possa rappresentare uno degli interventi infrastrutturali qualificanti e strutturanti per un nuovo modello di mobilità in grado di risolvere gli attuali problemi di inquinamento, di congestione, di carenza di parcheggi.

Un'attenzione particolare è rivolta all'area delle Bormide dove il Piano prevede di attuare una serie di interventi, alcuni dei quali sono a supporto delle attività dei porti savonesi. In particolare il Piano intende:

- ridefinire il sistema locale come zona strategica tra area ligure costiera e territorio padano, e proporre una nuova immagine delle Bormide, di qualità e competitività, complementare a quella ormai consolidata di territorio a forte connotazione industriale;
- riqualificare e potenziare il sistema infrastrutturale della mobilità e delle comunicazioni, migliorando l'attuale rete di collegamenti con la Riviera, il Piemonte in generale, e l'Alessandrino in particolare, per rafforzare la funzione dell'Ambito come punto di cerniera fra la costa, l'area padana ed il Nord Europa (in quest'azione rientra il progetto della bretella autostradale Carcare-Predosa);
- adeguare e potenziare la viabilità, soprattutto in alcuni settori nevralgici, quali il tratto Cairo Montenotte ed il casello autostradale di Altare, e realizzare la variante ANAS con le connessioni ai centri abitati proposte dai Comuni;



- potenziare l'attuale rete ferroviaria, nell'ottica di un alleggerimento del traffico stradale, in particolare per il trasporto commerciale sulla direttrice Savona-San Giuseppe di Cairo e sulle direttrici per Torino ed Alessandria;
- trasformare il sistema di trasporto attuale fra i nuclei urbani residenziali, i centri produttivi ed il Capoluogo, in un sistema di tipo metropolitano (autobus integrati e servizio ferroviario e metropolitano), al fine di rendere competitivo il trasporto collettivo rispetto a quello individuale ed alleggerire la pressione degli attuali volumi di traffico e ridurre i livelli di inquinamento atmosferico;
- verificare nuove opportunità nei settori della logistica in relazione alla disponibilità di aree industriali dismesse da risanare e recuperare;
- favorire l'edificazione e la creazione del Distretto Industriale delle Bormide, in rapporto agli effetti positivi sul sistema produttivo locale dei processi di riorganizzazione e di rilancio della Imation Ferrania e dell'intervento pubblico per il risanamento ambientale, il recupero ed il riutilizzo delle aree ACNA di Cengio;
- configurare per la Bormida di Spigno, un ruolo produttivo integrato con il sistema infrastrutturale e con la rete commerciale e di servizio di livello superiore, attraverso:
 - la riorganizzazione e il miglioramento delle infrastrutture al servizio delle aree industriali;
 - il riordino e l'offerta di aree a destinazione produttiva, studi di fattibilità per la realizzazione di nuove aree dedicate alla logistica;
 - la definizione delle caratteristiche, prestazioni e dimensioni delle "strade mercato";
- per la Bormida di Millesimo il Piano intende:
 - migliorare i collegamenti alla rete infrastrutturale;
 - riordinare l'offerta di aree a destinazione produttiva in funzione della domanda reale di nuovi insediamenti;
 - verificare la possibilità di riutilizzo delle aree ACNA per attività di logistica e servizio alle merci e collegamento delle aree alla rete autostradale e ferroviaria;
 - creare un polo fieristico e di servizi alle imprese per il Distretto delle Bormide.

Infine, il Piano prevede il rafforzamento dei collegamenti verso il Piemonte sulla direttrice Albenga-Garessio-Ceva mediante l'adeguamento ed il potenziamento della strada statale quale alternativa all'autostrada costiera.

1.2.4. Piani e Proposte di associazioni e enti locali

1.2.4.1. Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Cuneo

La Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Cuneo con una ricerca preliminare realizzata nell'anno 2000¹⁵ ha evidenziato gli aspetti favorevoli per la realizzazione in provincia di Cuneo di una Piattaforma Logistica Integrata, quale infrastruttura in grado di apportare grandi effetti economici diretti ed indotti sul territorio provinciale. Per l'occorrenza sono stati inviati 3200 questionari con un riscontro di 649 risposte: il 66% delle imprese interessate ha giudicato "utile" la creazione della piattaforma logistica, il 17,7% l'ha giudicata "necessaria".

¹⁵ Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Cuneo, "Proposta di una piattaforma logistica integrata a servizio del territorio", Giugno 2000.



Peraltro, anche il sistema imprenditoriale e le istituzioni (come si evince dalla pianificazione sopra analizzata) si sono espresse in termini positivi sulla necessità di realizzare una piattaforma per la provincia di Cuneo.

La strategia è quella di poter fornire al sistema delle imprese, ed agli operatori del trasporto e della logistica integrata, già presenti sul territorio provinciale, o che vi s'insiederanno, un'infrastruttura con caratteristiche più qualificanti di quelle già disponibili sul "mercato".

In merito alle potenzialità logistiche lo studio ha rimarcato che il territorio cuneese, pur presentando livelli d'eccellenza nei sistemi produttivi, risulta ancora fortemente subalterno ad altri territori per i servizi di logistica integrata.

La piattaforma ipotizzata di 100 ha sarebbe in grado di annullare il rischio di marginalizzazione logistica del cuneese e costituire un forte polo di modalità con risvolti sovraregionali, coinvolgendo i territori della Liguria occidentale e quelli francesi della regione Provence-Alpes-Côt-d'Azur (PACA).

Le analisi condotte hanno messo in evidenza come la progressiva liberalizzazione nella mobilità delle merci, le azioni volte a rimuovere la situazione penalizzante riguardante le vie di comunicazione ed i valichi alpini stanno trasformando un territorio, fino a ieri geograficamente emarginato, in un'area cerniera tra economie forti.

1.2.4.1.1. Ipotesi di localizzazione di una piattaforma logistica

Attraverso un processo di georeferenziazione del territorio sono state delineate le possibili localizzazioni di una piattaforma logistica che, oltre a soddisfare le esigenze dell'imprenditoria locale, caratterizzata da un forte settore agricolo e da un vivace tessuto di piccole e medie imprese, si rivolge a tre grandi branche di operatori economico-logistici:

- Commercio di distribuzione;
- Imprese;
- Integratori logistici.

Nel caso del commercio e della distribuzione gli operatori tendono a organizzare "Centrali di acquisto" dalle quali, in coordinamento con le proprie direzioni logistiche e con gli Integratori logistici, vengono studiate le più opportune soluzioni per ottimizzare la distribuzione. Si tratta di operatori che solitamente utilizzano magazzini tra 10.000 e 30.000 mq in cui ricevono e depositano gli acquisti, controllano la qualità e preparano gli assortimenti per la consegna.

Le imprese tendono a rifornirsi generalmente dove trovano il migliore rapporto qualità/prezzo. Da questa tendenza scaturisce il bisogno di facilitare gli scambi che trovano una risposta ideale nei magazzini degli integratori logistici che ridistribuiscono le merci verso i differenti luoghi di produzione.

Infine, gli integratori logistici sono gli indispensabili ausiliari del Grande Commercio e dell'Industria e sono costantemente alla ricerca di nuove soluzioni per l'ottimizzazione dei flussi di merce.



Nel 2002¹⁶, con un nuovo lavoro “Una Piattaforma Logistica Integrata a servizio del territorio: proposte di localizzazione”, sono stati individuati 21 siti potenzialmente in grado di ospitare una piattaforma logistica che interessano 15 comuni¹⁷.

L’areale individuato per la localizzazione della piattaforma logistica è ristretto ai comuni del fossanese e del saviglianese più vicini alle infrastrutture di trasporto esistenti sulla direttrice Torino-Savona.

L’elenco dei siti è riportato nella tabella della pagina seguente.

La maggior parte di questi siti sono situati in prossimità dei tracciati delle autostrade Torino-Savona e Asti-Cuneo, e ricompresi in una circonferenza di 15 km di raggio intorno a Fossano.

Con il dossier del 2003¹⁸, redatto in collaborazione con Finpiemonte S.p.A., è stato individuato un ambito territoriale ristretto, compreso tra la città di Fossano e la località Massimini, all’interno del quale sono state individuate sette ipotesi localizzative da cui sono stati scelti quattro siti: Levaldigi, Trinità S.Albano, Beinale, Fossano Madonna dei Campi.

I criteri di valutazione utilizzati sono stati i seguenti:

- Collocazione rispetto al bacino d’utenza;
- Accessibilità dalla viabilità ordinaria;
- Accessibilità autostradale e dalle aree esterne;
- Accessibilità alla rete ferroviaria;
- Dimensionamento dell’area e possibilità di espansione;
- Disponibilità dell’area (esistenza di strutture edilizie preesistenti);
- Costo di acquisizione dell’area;
- Infrastrutture al contorno (collegamenti reti energetiche e tecnologiche, ecc.).

I quattro siti individuati sono stati valutati utilizzando un metodo multicriterio ed è emerso che il sito ottimale per la localizzazione della piattaforma logistica è quello di Beinale (Località Massimini), area localizzata a 15 km a sud di Fossano esattamente all’incrocio fra le autostrade Torino-Savona e Asti-Cuneo.

Tuttavia, è stata posta al vaglio l’ipotesi congiunta di localizzare le aree funzionali strettamente connesse al terminal intermodale nell’area di Trinità S.Albano (più vicina al fossanese) e quelle relative alle attività collaterali generate dall’indotto nell’area del Beinale (più vicina al monregalese).

¹⁶ Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Cuneo, “Una piattaforma logistica integrata a servizio del territorio: proposte di localizzazione”, 2002.

¹⁷ La localizzazione dei siti è stata segnalata dai singoli Comuni su invito della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura della Provincia di Cuneo.

¹⁸ Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Cuneo “Polo logistico Alpi del Mare: una Piattaforma Logistica Integrata al servizio del nord-ovest mediterraneo”, 2003.



Elenco dei comuni con i siti individuati, relative distanze dalle stazioni e dai caselli autostradali						
COMUNE		Località	Stazione ferroviaria	km	Autostrada casello	km
Magliano Alpi	1	Pilone rosso San Grato	Trinità	6,5	Carrù	2,0
Carrù	2	Massimini	Trinità	7,0	Carrù	2,0
Benevagna	3	Isola	Trinità	7,5	Carrù	3,5
	4	Buretto-Loreto	Trinità	3,5	Fossano	3,5
Trinità	5	Buretto-Loreto	Trinità	3,5	Fossano	2,8
Sant' Albano Stura	6	Madonna della Vigna	Trinità	2,0	Fossano	8,0
	7	Ceriolo	Trinità	6,0	Ceriolo	0,5
Fossano	8	Madonna dei Campi	Fossano	2,0	Fossano	7,0
Salmour	9	Mellani	Genola	8,0	Fossano	2,5
Villafalletto	10	Monsola	Savigliano	10,0	Marene	17,0
Genola	11	Stazione	Genola	0,5	Fossano	11,0
Cervere	12	Tetti Chiaramelli	Genola	7,0	Marene	8,3
	13	Tetti Paglieri	Genola	5,0	Marene	7,5
Savigliano	14	Sprina	Savigliano	0,5	Marene	10,5
Marene	15	Valle di Sopra	Madonna del Pilone	1,8	Marene	2,0
Bra	16	Quinto Bianco	Madonna del Pilone	3,0	Marene	3,0
	17	Verghiero	Bra	2,0	Marene	3,0
	18	Bandito	Bra	3,1	Marene	5,0
Cherasco	19	Madonna del Pilone	Madonna del Pilone	5,0	Marene	2,0
	20	Veglia Cappellazzo	Madonna del Pilone	0,5	Marene	3,9
Cavallermaggiore	21	Madonna del Pilone	Madonna del Pilone	0,5	Marene	3,9

1.2.4.2. Amministrazione comunale di Cuneo

1.2.4.2.1. Progetto pilota -“Complessità territoriali”

La Città di Cuneo è stata individuata come area oggetto del progetto pilota “Complessità Territoriali” con l’individuazione di una specifica idea-programma rientrante nell’ambito del progetto S.I.S.TE.M.A. (Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi Azione), promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Coordinamento dello Sviluppo del Territorio.



L'idea-programma è stata definita e sviluppata secondo ben precise linee d'indirizzo, che riprendono il tema del PRUSST del Piemonte Meridionale di cui si è detto sopra.

Il Progetto Pilota ha individuato tre azioni aventi come fine il rafforzamento della struttura reticolare territoriale di collegamento tra i poli di Nizza, Cuneo e Savona e tra il Corridoio 5, le Autostrade del Mare e l'asse Genova-Rotterdam.

Per quanto riguarda le prime due azioni, di sistema e di sistema-contesto¹⁹, l'idea-programma sviluppata nel documento prodotto dal Comune²⁰, opera sul rafforzamento di due direttrici fondamentali: quella transfrontaliera verso Nizza e la Francia meridionale e quella in direzione sud, verso la costa ligure. Allo stesso tempo, intende migliorare l'offerta di servizi di rango metropolitano e territoriale della Città di Cuneo, configurando nuovi elementi nella rete del sistema logistico piemontese ed una nuova centralità urbana dell'ex Foro Boario.

La prima azione di sistema "Cuneo come porta transfrontaliera verso la Francia meridionale" interviene sull'asse Cuneo-Nizza ed ha come obiettivo specifico la valutazione delle ricadute derivanti dalla prevista realizzazione del nuovo traforo del Tenda. Il progetto è analizzato nel paragrafo successivo.

L'azione di sistema-contesto che interessa l'asse Cuneo-Savona: "Cuneo come porta territoriale del Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese", che sarà sviluppato congiuntamente dai due Comuni, agisce mediante la logica del rafforzamento del ruolo della portualità ligure, legata alla nuova centralità del Mediterraneo nel contesto internazionale dei trasporti.

Appare evidente che il rafforzamento di queste due ipotesi progettuali agganci l'area cuneese al Corridoio 5, indipendentemente dalle infrastrutture viarie, ferroviarie o di altro tipo che ne struttureranno la concreta attuazione.

La terza linea di azione (livello locale) si occupa di definire, in un quadro strategico coerente, dell'ex Foro Boario, grande area dismessa, oggi utilizzata a parcheggio, localizzata all'ingresso del centro storico.

Gli obiettivi individuati dall'idea-programma riguardano:

- la riorganizzazione del sistema viario ordinario in ingresso-uscita dai ponti di accesso al centro storico sul lato dello Stura, con attenzione ai nodi di attestamento ed interscambio, in corrispondenza dei ponti stessi;
- l'integrazione di questi ultimi con il Parco Fluviale della Città, già oggetto di programmazione e finanziamento nel PRUSST;
- la riqualificazione dell'area del Foro Boario.

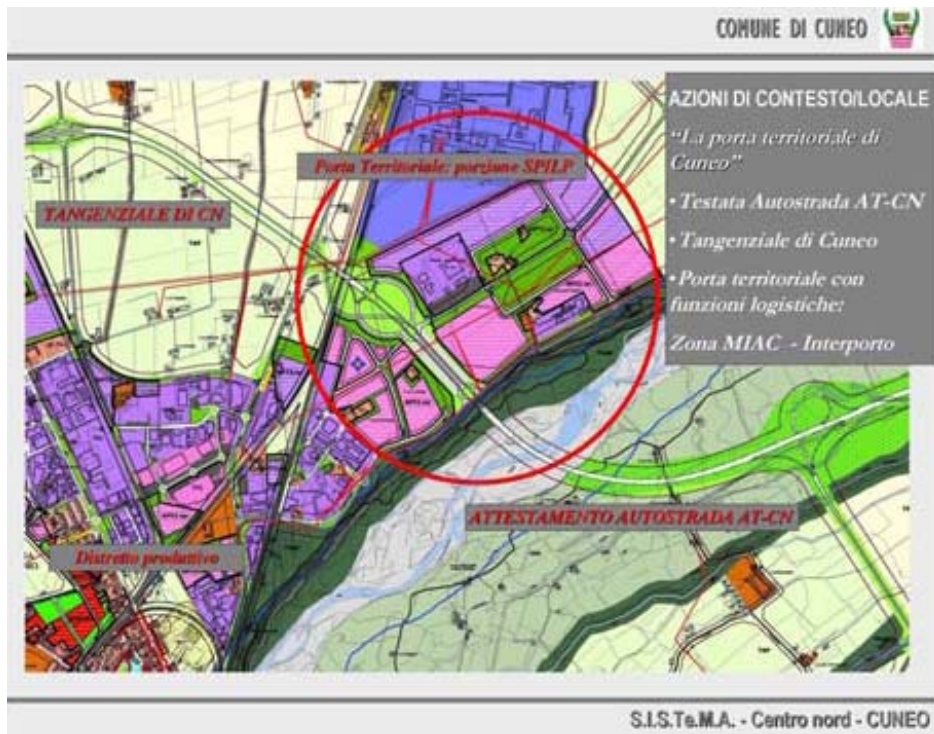
¹⁹ Le idee programma sono state individuate in riferimento a tre distinti livelli territoriali:

- a livello di sistema, individuando interventi materiali e immateriali di area vasta (anche in senso transnazionale), funzionali a creare/rafforzare le armature infrastrutturali di connessione con i corridoi europei e i sistemi di città;
- a livello di contesto, individuando interventi materiali e immateriali capaci di innescare processi virtuosi di rafforzamento delle armature infrastrutturali e di coesione dei sistemi urbani negli ambiti territoriali di più immediato riferimento;
- a livello locale, formulando, in coerenza con le azioni di sistema e di contesto, azioni più specificatamente locali, da sottoporre al confronto ed alla concertazione dei partner locali.

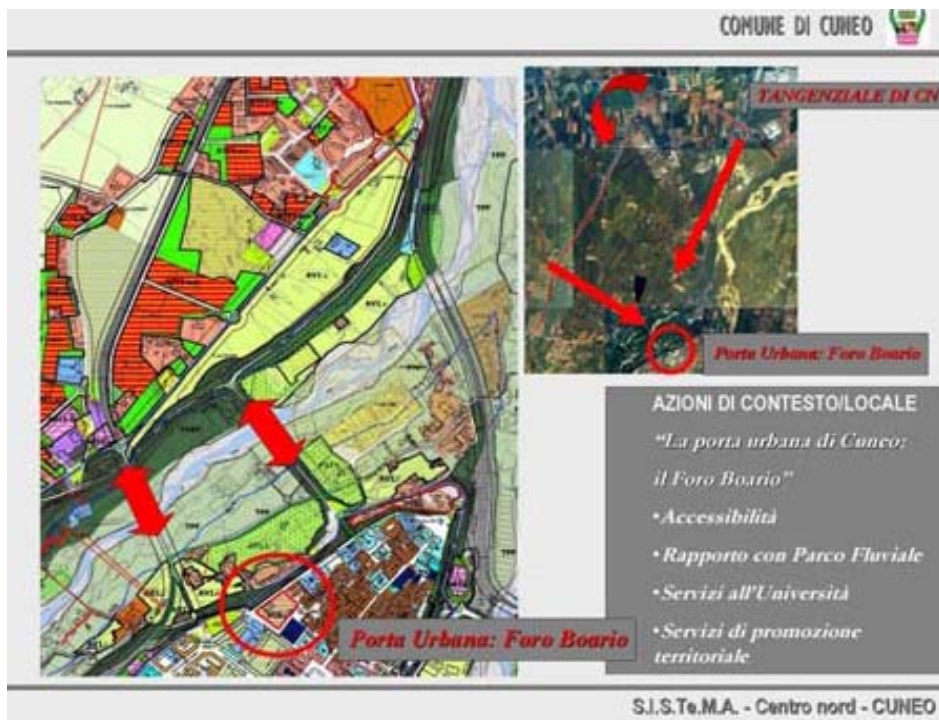
²⁰ Comune di Cuneo, Ufficio Programmazione del Territorio, Progetto Pilota – Complessità territoriali "Cuneo come porta transfrontaliera tra il sistema territoriale del Piemonte Meridionale, il territorio di Nizza e l'arco ligure", febbraio 2005.



Le azioni sopra riassunte sono entrate a far parte del Piano Strategico della Città di Cuneo.



Estratto del PRG di Cuneo con la localizzazione della piattaforma logistica
(Fonte: Comune di Cuneo)



Estratto del PRG di Cuneo con la localizzazione dell'area del Foro Boario (Fonte:
Comune di Cuneo)



1.2.4.2.2. Progetto pilota “Cuneo come porta transfrontaliera verso la Francia meridionale”

Il Progetto Pilota denominato “S.I.S.Te.M.A.” – Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi Azione: Cuneo come porta transfrontaliera tra il sistema territoriale del Piemonte Meridionale, il territorio di Nizza e l’arco ligure”, finanziato mediante trasferimento di fondi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha per oggetto fondamentale il raddoppio del Traforo del Colle di Tenda e le sue ricadute territoriali.

L’opera si configura come un importante tassello della pianificazione locale, nazionale ed europea che connette il Piemonte con il dipartimento francese delle Alpi Marittime e con la provincia di Imperia. In termini nazionali è uno dei transiti alpini di collegamento tra Francia ed Italia insieme al vicino Colle della Maddalena, al Monginevro, al Moncenisio, al Fréjus, al traforo del Monte Bianco, al valico del Piccolo San Bernardo. Mentre, in termini europei, è posto su una delle direttrici che uniscono l’Est Europa con la Spagna ed il Portogallo.

Sul lato italiano il traforo, entrato in esercizio nel 1882, si trova nel comune di Limone, località sciistica, lungo la statale n. 20 che proviene da Cuneo. Sul lato francese il traforo si trova nel comune di Tenda, lungo la strada che porta verso i comuni di Saorge e Breil, nella Valle Roya, e poi verso Nizza e Ventimiglia.

Attualmente, la larghezza e la sagoma del tunnel non permettono il passaggio contemporaneo dei mezzi pesanti nei due sensi di marcia: il traffico pesante, infatti, è alternato da un semaforo secondo uno schema pre-programmato che dà il verde ogni 15 minuti per senso di marcia, mentre, il traffico leggero è sempre possibile.

La parte italiana è stata rimodernata e messa in sicurezza pochi anni fa, mentre la parte francese non è norma per quanto concerne i livelli di sicurezza che devono essere garantiti nei tunnel di interesse internazionale (Direttiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della Rete stradale transeuropea)²¹.

A fronte di tale situazione, la Commissione Intergovernativa Italia-Francia, dopo i numerosi incontri degli ultimi anni, nel marzo 2005 ha scelto, tra le diverse varianti tecniche sviluppate dal Gruppo di lavoro (ente costituitosi il 19 marzo 2003 su mandato della stessa commissione), “la soluzione alta” consistente nella creazione di un nuovo tunnel parallelo a quello attuale e posto ad ovest rispetto ad esso.

La scelta di tale soluzione è legata ad una rapidità di esecuzione dell’opera, un costo minore rispetto alla “soluzione bassa” ed ad un impatto ambientale comunque minimo.

La realizzazione dell’opera presenta principalmente numerose ricadute positive, sia sulla popolazione dei territori serviti, migliorandone le comunicazioni grazie ad un passaggio turistico e commerciale che diventerebbe certo e continuato, sia incrementando la capacità di traffico assorbito passando da una portata attuale di 600 veicoli l’ora a circa 1000 veicoli l’ora.

Lo studio di fattibilità ha evidenziato la possibilità che un miglioramento delle condizioni di scavalco alpino porti ad un incremento del traffico sulle strade di accesso, su entrambi i versanti (87% per il traffico pesante nel 2015), ed un contemporaneo aumento del traffico anche sulle altre direttrici alternative quali l’autostrada A10. In termini

²¹ Nell’ultimo anno il tunnel è stato chiuso tutte le notti, dalle 22.00 alle 6.00, e in alcuni periodi anche per l’intera giornata, a causa di problemi ambientali connessi al rischio di valanghe e frane sulla strada di accesso.



comparativi, il traffico pesante previsto risulterebbe paragonabile a quello che nel 2002 passava per il Monginevro o il Monte Bianco.

Tale previsione, se si tiene conto che il traffico tende a concentrarsi nel periodo estivo, comporterebbe, un traffico estivo di 9000 vetture al giorno, e quindi anche una Cuneo-Nizza molto trafficata, con un livello di saturazione dello snodo di Tenda pari al 37%, non tanto distante da quello estivo attuale.

A quanto appena detto si deve aggiungere che una dinamica di questo tipo, che ancora manterrebbe il carattere fondamentale della strada, impatterebbe fortemente sui paesi dei due versanti italiano e francese, i quali sono direttamente attraversati dal traffico senza godere di circonvallazioni.

Tuttavia, il raddoppio del Colle di Tenda, come “*cerniera sicura di incardinamento definitivo dell’Italia con la Francia*”, se unito ad altri interventi, è un punto di svolta reale nel modo in cui i cittadini e le imprese percepiscono lo spazio di riferimento delle loro attività, risulta un’opera che modifica fortemente le “mappe mentali” dei decisori individuali o collettivi andando, infatti, ad espandere significativamente l’ambito territoriale considerato accessibile (cioè ambiti territoriali privi di rischio ed incertezza).

Il raddoppio del tunnel, inoltre, amplificherà l’interazione tra l’Italia e la Francia, grazie anche al fatto che le diversità strutturali tra le regioni interessate si stanno nettamente riducendo, e le relazioni si basano non più sul principio della complementarietà, ma su quello della “convergenza del modello di sviluppo”.

I processi di micro-specializzazione, che si potranno implementare anche e soprattutto grazie al raddoppio del tunnel di Tenda, sono nello specifico:

- integrazione del modello turistico-residenziale;
- integrazione del mercato del lavoro;
- integrazione dei servizi alla popolazione.

In generale si prevede che il raddoppio del tunnel giocherà un ruolo fondamentale nel processo di sviluppo dinamico e stabile “non litoraneo” tra la Francia e l’Italia e nel processo di integrazione “morbida” tra i due paesi.

1.2.4.2.3. Il Piano Strategico della città di Cuneo e del suo territorio

L’Amministrazione comunale di Cuneo ha riassunto la sua politica di rinnovamento e sviluppo nel Piano Strategico della Città e del suo territorio, oltre che nel Piano Regolatore Comunale.

La messa a punto del Piano strategico è stata una tappa importante di un articolato percorso tecnico e di un fruttuoso dibattito culturale di cui un tassello è stato lo stesso PRG comunale. Con questo strumento l’Amministrazione ha inteso costruire in modo condiviso il futuro della città e del territorio coinvolto che, oltre a quello comunale, comprende i comuni limitrofi e le vallate che convergono su Cuneo.

Dal processo di ascolto e di costruzione di scelte e soluzioni, sono emersi quattro assi fondamentali di sviluppo su cui saranno costruite, in futuro, le singole azioni ed i progetti di trasformazione territoriale:

- Città della Conoscenza e dei Saperi;
- Qualità urbana e del territorio;
- Ambiente e Infrastrutture;
- Impresa e Innovazione.



Nell'Asse 1 è indicata la prospettiva di una città compiutamente universitaria, contraddistinta da un'università attraente e accogliente, non solo per i giovani cuneesi.

L'Asse 2 vede la montagna come “una risorsa territoriale e cerniera transfrontaliera” ponendo in atto l'azione 2.A.1 “Rivitalizzare i territori montani” e l'azione “.A.2 “Sviluppare reti di cooperazione alpina”. In quest'ultima si prevede la creazione, lo sviluppo e il sostegno di reti di cooperazione tra i territori montani, sia interne che con le regioni d'Oltralpe, trasformando il “confine” in cerniera di progettualità e iniziative comuni fino a sviluppare nuove forme di *governance* trans-territoriale atte a facilitare la salvaguardia dell'ambiente, la cooperazione economica e l'interscambio culturale, in un'ottica di spazio alpino unitario ed europeo.

Nell'Asse 3 si prevede che nel 2020 Cuneo e il suo territorio avranno definitivamente superato l'isolamento che a lungo li ha caratterizzati, rispettando e valorizzando le risorse naturali e paesaggistiche che li contraddistinguono.

Ciò sarà stato possibile innanzitutto mediante la conservazione e il miglioramento della rete infrastrutturale esistente, dopo anni in cui poco o nulla era stato fatto per preservarla e aggiornarla.

Tra le azioni si prevede di favorire il passaggio dalla mobilità privata a quella collettiva e la creazione della “Regione Logistica del Nord-Ovest”.

L'Asse 4 parte dal contesto economico che si presume altamente dinamico e internazionalizzato per prevedere, tra gli altri, interventi strutturali indirizzati al trasferimento tecnologico e a favorire la crescita dimensionale e l'internazionalizzazione del tessuto produttivo.

Un quinto asse denominato “Capitale sociale” rappresenta un tema trasversale a tutti gli assi sopra menzionati.

Il Documento²² contiene la descrizione delle “mete” che la città intende perseguire e traccia le strategie e le azioni da percorrere nell'arco temporale fino al 2020. Infine, sono individuati i singoli progetti da avviare con appositi accordi e procedure.

Tra le azioni previste dal Piano vi è la creazione della “Regione logistica del nord-ovest”, con l'obiettivo di rafforzare, mediante il rapporto con il sistema portuale ligure e in particolare con gli scali marittimi di Savona e Vado, l'interconnessione tra il Piemonte Meridionale e il Ponente Ligure, con la creazione di terminal marittimi continentali per raggiungere i mercati internazionali, e la crescita del mercato interno in cui ogni produttore o territorio possano giovare di migliori opportunità di accesso al mercato stesso.

A tale azione sono legati i progetti:

- Progetto Rete 3.2 “Cuneo Porta Logistica Transfrontaliera” che si articola, a sua volta, nei progetti:
 - “Creazione dello SPILP – Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese”;
 - “Cuneo-Nizza, distretto europeo”;
- Progetto Rete 4.2 “Polo ago-alimentare dei servizi per lo sviluppo” (PASS);
- Progetto infrastrutture: Logistica alimentare e impianti comuni per le prime trasformazioni.

²² Città di Cuneo, “Il Piano Strategico della città e del suo territorio – Cuneo 2020”, Documento di Programma, giugno 2006.



Di seguito si riassumono sinteticamente le principali caratteristiche di tali progetti.

1.2.4.2.3.1. Progetto “Creazione dello SPILP – Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese”

Il progetto nasce dall’opportunità ravvisata dalle Amministrazioni comunali di Cuneo e Savona, entrambe coinvolte nel Programma Ministeriale S.I.S.TE.M.A. (Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi Azione) di ragionare su possibili strategie di sviluppo coordinate e condivise derivanti dalle seguenti considerazioni:

- necessità da parte della Città di Cuneo di rafforzare il suo ruolo di interconnessione viario, ferroviario e logistico, attraverso il potenziamento delle relazioni con la costa ligure, e quindi, con il sistema delle autostrade del mare;
- la città di Savona ha la necessità di dare respiro alle attività portuali, individuando un retroterra che possa essere luogo d’interscambio logistico e di offerta di servizi.

Sulla base di tali considerazioni le due città stanno ragionando sull’opportunità di avviare un processo d’integrazione territoriale che distribuisca sull’ampia regione retroportuale le ricadute dell’attività portuale e quelle produttive associate.

L’obiettivo specifico è quello di definire le funzioni, le priorità e l’articolazione di un insieme di aree a diversa destinazione e delle interconnessioni infrastrutturali fra le stesse, tali da configurare un sistema logistico locale che interessi le grandi aree per attività, a questo uso destinate dal nuovo Piano Regolatore Generale.

In particolare l’area di attestazione dell’autostrada Asti-Cuneo costituisce nelle previsioni la “porta di accesso” del territorio cuneese verso la città, le vallate e, attraverso il Tenda e la Maddalena (oltre ai futuri possibili collegamenti transfrontalieri), verso la Francia meridionale.

1.2.4.2.3.2. Progetto “Cuneo-Nizza, Distretto europeo”

Il progetto (già avviato) ha inteso promuovere uno studio di fattibilità volto ad indagare le ricadute territoriali derivanti dal raddoppio del traforo del Tenda, già all’attenzione della Commissione Intergovernativa e della connessa Commissione tecnica Italia-Francia.

In particolare lo studio si occuperà di definire le più idonee strategie da mettere in campo per limitare gli impatti ambientali dell’aumento di carico derivante dalla realizzazione dell’infrastruttura e, allo stesso tempo, per massimizzare gli effetti positivi in termini di incremento dei livelli di competitività complessiva e dei livelli di coesione transfrontaliera tra sistemi interessati.

1.2.4.2.3.3. Progetto “Polo Agro-alimentare dei Servizi per lo Sviluppo (P.A.S.S.)”

Il progetto riguarda la creazione nel territorio cuneese di un Ente di servizio (PASS – Polo Agro-alimentare dei Servizi per lo Sviluppo) finalizzato al sostegno della competitività e allo sviluppo internazionale delle imprese.

PASS si dovrà configurare come un’offerta di soluzione a bisogni che sono comuni alle imprese del settore, attraverso l’identificazione, la produzione e l’erogazione di servizi attrattivi per le imprese, di qualità eccellente, difficilmente reperibili sul territorio piemontese e, in alcuni casi, anche a livello nazionale, a costi competitivi per le imprese rispetto al mercato.

I servizi offerti da PASS potranno essere:

- Centro per la tracciabilità dei prodotti agro-alimentari;



- Laboratorio della qualità e igiene alimentare;
- Centro energie;
- Centro technical packaging;
- Centro servizi professionali;
- Infrastruttura logistica comune;
- Infrastrutture e impianti comuni o consortili;
- Centro di formazione professionale e manageriale.

Nel Nuovo Piano Regolatore l'area del mercato all'ingrosso agroalimentare è destinata a svolgere il ruolo d'interfaccia logistico tra autostrada e ferrovia, poiché è qui localizzato lo svincolo tra l'autostrada Asti-Cuneo e la tangenziale di Cuneo, oltre ai collegamenti con la viabilità ordinaria e la linea ferroviaria Cuneo-Torino.

1.2.4.2.4. Il Piano Regolatore Generale di Cuneo

Gli indirizzi e le scelte del Piano per il sistema infrastrutturale sono rivolti soprattutto all'accessibilità di Cuneo e del suo territorio circostante e sono riferiti ad azioni e progetti operativi riguardanti la viabilità, la ferrovia, la logistica e il trasporto pubblico.

Per quanto riguarda la viabilità, l'indirizzo del Piano è quello di concorrere, con tutte le azioni possibili a completare, funzionalizzare, ambientare ed utilizzare quello che può diventare il "fuso" viabile realizzabile intorno all'Altopiano, esternamente alla Stura di Demonte ed al Gesso, fino a Borgo San Dalmazzo.

Questa viabilità sarà configurata secondo due dimensioni: la prima, a scala ampia, compresa tra l'arrivo dell'autostrada Asti-Cuneo e Borgo San Dalmazzo, dovrà connettere adeguatamente la futura nuova viabilità transfrontaliera del Mecantour, il potenziamento di quella esistente del Colle di Tenda e del Colle della Maddalena, con la dorsale pedemontana e la direttrice Asti-Cuneo; la seconda, più contenuta, presenta una chiusura intermedia costituita dal nuovo collegamento in senso est-ovest lungo il confine comunale di Borgo San Dalmazzo e Cuneo.

Interventi mirati di nuova viabilità, rispetto ai tratti critici di alcune direttrici radiali storiche convergenti su Cuneo, sono inoltre volte al loro decongestionamento: come la prevista viabilità ai Ronchi, che alleggerisce i tratti terminali della SS 231 e migliora la relazione con la SR 589, o la nuova viabilità che decongestiona il tratto finale della SP 564 con un collegamento alla SP 422 ed alla "Bovesana", conseguendo anche un'adeguata accessibilità alle aree industriali ad est di Cuneo.

Per quanto riguarda le ferrovie, il PRG ha individuato un ruolo più strategico e più locale dell'intero sistema. Questa scelta è in sintesi basata:

- sulla considerazione della prospettiva e delle potenzialità operative della organizzazione come Direttrice del Basso Piemonte delle linee ferroviarie esistenti Cuneo-Fossano-Savigliano-Alba-Asti, e della loro prosecuzione sulla linea Asti-Casale, verso Milano;
- sulla valorizzazione e riorganizzazione delle linee ferroviarie radiali e passanti di Cuneo, per una loro più chiara funzione di trasporto locale, nell'ambito del potenziamento e dell'ammodernamento delle linee Cuneo-Fossano, Limone-Nizza e Cuneo-Mondovì-Savona, programmate da RFT e Regione Piemonte;
- sulla valutazione dell'ipotesi avanzata dalla Provincia di Cuneo di by-pass interrato con la possibilità di utilizzo dei sedimi ferroviari per la riqualificazione urbana dell'Altipiano.



La logistica è una funzione rilevante che il PRG assegna al territorio di Cuneo, attraverso:

- lo sviluppo di un polo logistico integrato a funzioni commerciali e fieristico-espositive a nord della città e nei pressi dello snodo tra l'autostrada e la circoscrizione ovest di Cuneo (zona MIAC);
- un polo logistico con funzioni complementari in relazione a quello di secondo livello regionale, previsto e programmato dalla Regione Piemonte e dalla Provincia, tra fossanese e monregalese, lungo l'autostrada Torino-Savona.

1.2.4.3. Autorità portuale di Savona

1.2.4.3.1. La situazione attuale del porto di Savona e lo sviluppo futuro

L'autorità portuale di Savona-Vado gestisce i due bacini portuali di Savona e Vado Ligure, distanti tra loro circa 4 km.

A livello di connessioni infrastrutturali, Savona rappresenta il nodo tra l'autostrada costiera A10 (Genova-Ventimiglia) e l'autostrada A6 (Savona-Torino) che conduce verso i valichi alpini.

Da Savona si dipartono le linee ferroviarie per la Francia e per Genova e le linee di penetrazione verso il sud Europa, attraverso Torino e Alessandria.

Il porto di Savona, benché non presenti le dimensioni del grande scalo di Genova, ha da sempre presentato caratteri di forte settorialità e vanta una lunga tradizione nel settore degli acciai, dei prodotti forestali e del traffico di autoveicoli.

Nel settore delle rinfuse alimentari operano due terminal specializzati: il moderno impianto Monfer, e il terminal Colacem che gestisce anche il traffico di cementi.

La Società Funiviariera Alto Tirreno gestisce l'impianto per rinfuse di Miramare, collegato direttamente ai parchi di stoccaggio di San Giuseppe di Cairo da una funivia lunga 18 chilometri.

Il terminal BUT è specializzato in rinfuse, soft commodities e metalli, mentre il terminale del gruppo Buzzi Unicem movimentava cementi.

Con l'inaugurazione del Palacrociera, oltre 500.000 turisti transitano ogni anno nello scalo di Savona, che così ha assunto il ruolo di *home port* della Costa Crociere.

A livello diportistico il porto di Savona è entrato a far parte del circuito internazionale per aziende importanti del settore del calibro di Mondomarine, Azimut e Wally Service.

Lo scalo di Vado è leader in Italia per quanto concerne i traffici di frutta e movimentando ogni anno oltre mezzo milione di tonnellate di merce distribuendola in tutta Europa via treno e camion.

Il terminal Reefer gestisce anche traffici container e Ro-Ro, per camion, trailer e veicoli, raggiungendo complessivamente 1,3 milioni di tonnellate.

Il terminal Ro-Ro Forship dotato di quattro accosti, è invece specializzato nei collegamenti ferry per la Corsica (350.000 passeggeri nel 2004) e nei servizi short sea shipping intra-Mediterraneo.

Lo scalo, attraverso il Terminal Rinfuse Italia gestisce anche l'import di carbone e cereali e l'export di coke, mentre ai pontili ERG, ESSO e Petrolig e al campo boe SARPOM sbarcano prodotti petroliferi destinati agli stabilimenti costieri e alle raffinerie dell'entroterra.



L'interporto VIO, localizzato nell'immediato retroporto di Vado, è dedicato in prevalenza alle commodities, al traffico di frutta secca e ai prodotti hi-tech e rappresenta uno dei maggiori poli italiani per la lavorazione del caffè, distribuito sui mercati dell'Italia settentrionale e dell'Europa.

Il porto di Savona Vado fino alla metà degli anni novanta ha attraversato una fase di crisi nella quale languiva alla ricerca di un ruolo. Tale crisi è stata generata soprattutto dalle difficoltà incontrate nel processo di trasformazione dell'Ente Autonomo del Porto nell'attuale Autorità Portuale di Savona, dalla gestione degli esuberanti del personale e dal processo di specializzazione dei traffici che fino a quegli anni non si era ancora concluso.

La crisi è stata superata a partire dal 1994 con l'emanazione della legge di riforma portuale, in conseguenza della quale, è stata istituita l'Autorità portuale che, con i suoi compiti istituzionali, si è dimostrata la spinta principale affinché il Porto di Savona Vado desse vita ad una riorganizzazione interna, all'individuazione di nuove strategie di sviluppo ed ad una ricerca di nuovi clienti per guadagnarsi una posizione importante nel panorama ligure.

Oggi il sistema portuale di Savona Vado si basa su diversi elementi significativi: il primo è la Compagnia Portuale che è in grado di adeguare l'attività del porto all'evolvere delle esigenze dei traffici e degli operatori; il secondo è il senso di "comunità portuale" presente tra tutti i soggetti che operano a Savona, ed il terzo è la capacità operativa degli operatori di rilievo internazionale che hanno nel Porto di Savona Vado il loro home-port. Tra questi si ricorda il Gruppo Orsero, il Gruppo Barone, il Gruppo Campostano, il Gruppo Monfer ed il Gruppo Costa Crociere leader dell'attività crocieristica.

I risultati dei traffici portuali per l'anno 2005 con oltre 16 milioni di tonnellate e più di 940.000 passeggeri, con continui incrementi in ambedue i settori, hanno confermato questa ripresa.

A livello settoriale le merci varie hanno superato, in percentuale, le rinfuse solide, raggiungendo un volume di 4.183.442 tonnellate (+95,2%), pari a quasi il 26% del movimento complessivo del porto.

Per quanto riguarda il traffico di container, la crescita è stata del 162% rispetto al 2004, con 219.760 TEU movimentati.

Le rinfuse liquide sono ammontate a 8.038.977 tonnellate, con un incremento del 4,5%, mentre le rinfuse solide sono diminuite del 4%, attestandosi a 4,3 milioni di tonnellate.

Il traffico passeggeri è risultato di 947.516 unità (+13,7%), suddiviso rispettivamente tra i croceristi transitati al Palacrociera di Savona (633.000 passeggeri con 19,4% rispetto al 2004), ed i passeggeri del terminal traghetti di Vado (314.000 passeggeri, con un +3,4% rispetto al 2004).

Di fronte a questo sviluppo delle attività del porto si è reso, però, necessario studiare soluzioni per dare continuità e prospettive allo sviluppo stesso. In tal senso l'Autorità Portuale è impegnata nel miglioramento del servizio ferroviario per avvicinare il porto ai mercati e ridurre l'impatto del traffico sulla viabilità, nell'allestimento di aree retroportuali per offrire servizi logistici alla merce in transito e, soprattutto, nella futura realizzazione di una nuova piattaforma multifunzionale che sarà operativa entro il 2011.

Il nuovo terminal container porterà il traffico del Porto di Vado oltre il milione di TEU.

Lo sviluppo del Porto fa parte di una politica di sviluppo regionale e nazionale che si pone come obiettivo, attraverso la crescita dei porti liguri e della "macro area" del Nord Ovest, quello di porre la portualità dell'Alto Tirreno come la vera porta di accesso ai mercati europei.



1.2.4.3.2. Il Piano Regolatore Portuale

Il Piano regolatore portuale è stato elaborato dall'Autorità Portuale di Savona ed approvato dal Consiglio Regionale ligure nell'agosto 2005. Si pone come obiettivo principale l'incremento del traffico portuale e la valorizzazione del litorale in chiave urbana, turistica ed ambientale.

Nello specifico, gli interventi più significativi si concentrano a Levante e nella rada di Vado.

Gli interventi a Levante riguardano sia lo sviluppo portuale che la valorizzazione del Litorale. I principali interventi consistono:

- nel potenziamento del terminal crociere;
- nella realizzazione di un nuovo sistema di accesso viario al porto di Savona;
- nel completamento del piano di trasformazione delle aree fra il porto e la città;
- nel riassetto funzionale ed urbanistico del tratto di costa fra Savona ed Albisola anche mediante la realizzazione del porto turistico della Margorana.

Gli interventi nella rada di Vado, invece, sono relativi al solo sviluppo portuale. Infatti, la posizione decentrata dello scalo rispetto alla città e l'efficiente sistema di connessione alla rete di trasporto fanno sì che l'area abbia le potenzialità per accogliere una forte espansione delle opere portuali. Tali interventi consistono nella realizzazione di una nuova piattaforma multifunzione, un'espansione a mare di 250.000 mq che costituirà il vero centro nevralgico del sistema logistico integrato del savonese e delle Valli Bormida, comprendente:

- un nuovo terminal rinfuse in sostituzione del pontile San Raffaele;
- un nuovo terminal prodotti petroliferi, in sostituzione dei due pontili per i prodotti petroliferi a servizio dei depositi costieri della EXXON Italiana, ma soprattutto un nuovo terminal contenitori per una superficie di 200.000 mq;

La piattaforma, dimensionata per una potenzialità annua di circa 600.000 TEU, che permetterà al Porto di Savona Vado di puntare a venti milioni di tonnellate di movimentati, presenterà queste caratteristiche:

- 20 ettari di superficie complessiva;
- 600 m lineari di accosto con pescaggio minimo a -15 m e retrostanti aree operative per 300 m di larghezza;
- 300 m lineari di accosti specializzati per rinfuse solide;
- 300 m di accosto per rinfuse liquide;
- collegamenti esclusivi alla rete viaria interna.

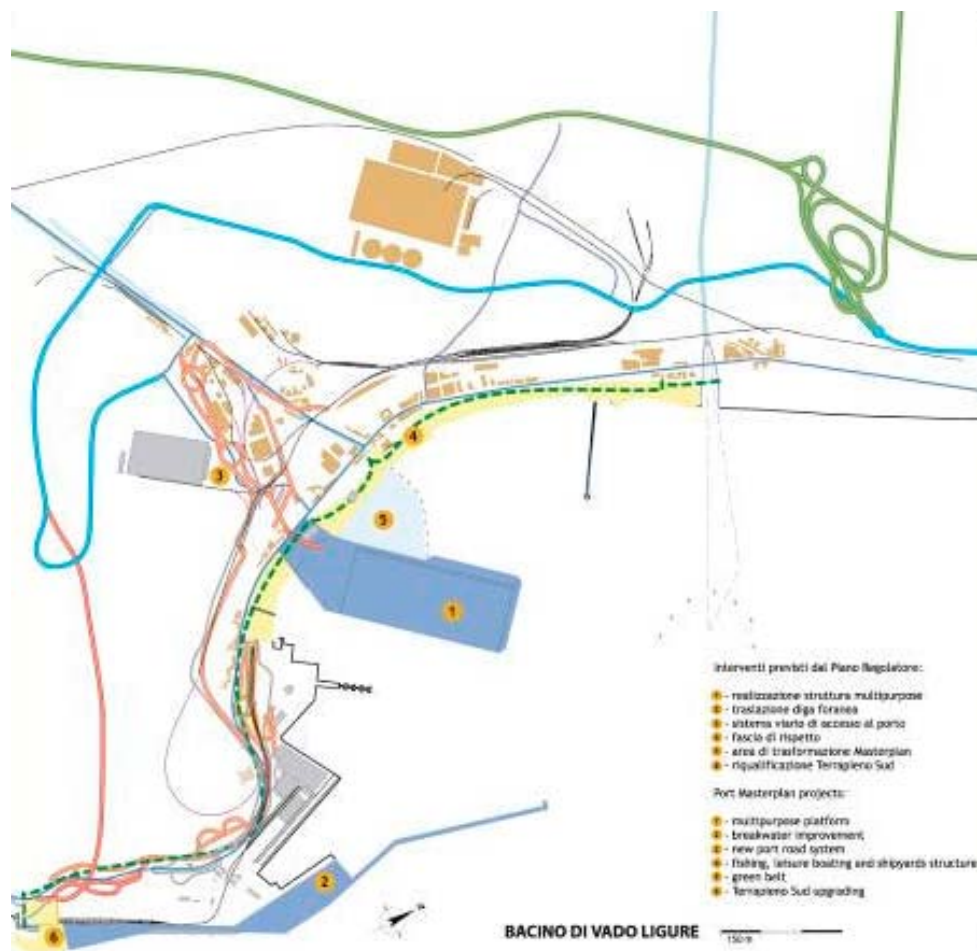
La realizzazione di questa nuova piattaforma è dettata dalla forte crescita attuale e di prospettiva dei trasporti cantierizzati via mare a livello internazionale, dalla possibilità di costruire a Vado Ligure opere marittime su fondali elevati in grado di accogliere navi di grandi dimensioni, dall'esistenza di infrastrutture di trasporto a Servizio del porto di Savona con buoni margini di capacità, sia a livello autostradale (A6 Savona-Torino) che ferroviario (linee di valico appenninico verso Alessandria e Torino), e dalla presenza nel comprensorio savonese di numerose aree di riconversione industriale ragionevolmente vicine alla costa che possono essere riutilizzate per offrire servizi logistici.



Inoltre, tale infrastruttura è il primo tassello di un sistema logistico integrato che permetterà lo sviluppo di attività logistiche ad alto valore aggiunto, sia nelle aree dell'immediato retro-porto che nel retroterra valbormidese.

Oltre a quelli sopra elencati sono previsti altri interventi, quali:

- la definizione di una configurazione dell'intero sistema viario portuale in modo tale da evitare interferenze tra il traffico di origine portuale e la circolazione urbana e mitigare, così, l'impatto dell'intera nuova opera;
- l'elaborazione di uno specifico Masterplan, per individuare gli interventi necessari a tutelare e migliorare la qualità della vita nel retro-porto di Vado e sulla fascia costiera.



Interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale di Savona (bacino di Vado Ligure):
l'intervento n.1 rappresenta la piattaforma multipurpose

1.2.4.3.3. Prospettiva di sviluppo legate al settore delle merci containerizzate

Oggi il porto di Savona-Vado è ai margini del traffico container rispondendo solo ai cicli integrati della frutta, con strutture operative moderne ed efficienti, le quali però non sono in grado di soddisfare le esigenze dettate dai grandi flussi di merci containerizzate movimentate sulle principali rotte internazionali.



L'inserimento del porto savonese in tale tipologia di traffico eviterebbe la marginalizzazione dello scalo dalle grandi rotte mondiali e garantirebbe, non solo un'espansione dei traffici, ma anche una difesa delle quote di mercato già acquisite.

Secondo le ultime stime, i volumi TEUs previsti per il mercato del Mediterraneo dovrebbero passare dagli attuali 32 milioni di container ai 54 milioni nel 2010, registrando una particolare dinamica per quanto riguarda il transhipment.

Il traffico annuo previsto nel porto di Savona-Vado è di 700.000/800.000 TEU. Per ospitare tale traffico il nuovo PRG ha previsto la realizzazione di un terminal container dimensionato per un traffico medio annuo di 500.000/600.000 TEU.

1.2.4.3.4. Il sistema ferroviario e la logistica connessi con il porto

L'Autorità Portuale, per far sì che il porto di Savona Vado s'inserisca con successo nello scenario competitivo internazionale, ha individuato una serie d'interventi atti a garantirne un'efficace connessione con i mercati dell'hinterland e con quelli dell'Italia Nord-Occidentale e del Sud Europa, nonché ad integrarlo con le aree industriali presenti tra la Liguria ed il Piemonte, nelle quali possono trovare spazio attività di logistica, perfezionamento e distribuzione.

Nello specifico, la già efficace connessione tra il porto ed i mercati dell'hinterland, dell'Italia Nord-Occidentale e Sud Europa, ottenuta dal recente raddoppio dell'autostrada A6 Savona-Torino, dall'oramai prossima conclusione dei lavori per la costruzione del nuovo asse autostradale Cuneo-Asti (che garantirà una rapida connessione di Savona alla Torino-Piacenza ed al Nord-Est senza gravare sul nodo genovese) e dalla presenza di direttrici ferroviarie utilizzabili senza necessità d'investimenti di natura infrastrutturale, è stata ulteriormente migliorata tramite gli interventi sottoelencati relativi al potenziamento della rete ferroviaria:

- elaborazione di un progetto sviluppato da Trenitalia Cargo insieme all'Autorità Portuale che permette a quest'ultima di gestire autonomamente la trazione sulle due linee di valico da Savona verso Torino ed Alessandria passando da San Giuseppe di Cairo. Queste due linee hanno alti margini di capacità e sono fondamentali per lo spostamento dei traffici portuali verso l'Italia settentrionale e l'Europa.
- l'affidamento all'azienda Serfer, vincitrice di una gara internazionale ed in possesso di licenza per la trazione in linea, della gestione delle manovre ferroviarie portuali con consegna dei convogli a Parco Doria. L'azienda si occuperà anche del trasporto fino ad Alessandria e Fossano. Per rendere operativo tale sistema l'Autorità Portuale ha già acquistato 4 locomotive elettriche per la trazione in linea;
- interventi di adeguamento della rete ferroviaria, interna ed esterna ai bacini portuali, mediante il proseguimento della realizzazione della seconda fase del raccordo portuale di Vado Ligure.

L'implementazione di tali interventi permetterà di realizzare il **Sistema Logistico Integrato del Savonese e delle Valli Bormida**²³, sistema promosso dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, dall'Autorità Portuale di Savona e da operatori privati e che avrà nel nuovo sistema ferroviario la spina dorsale.

²³ Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Autorità Portuale di Savona, "Progetto Pilota Complessità territoriale Savona Porto – ESEMPIO.



Il progetto, che ha l'intenzione di realizzare un sistema logistico "intelligente" fondato sull'integrazione mediante spole ferroviarie fra le aree industriali dismesse della Valbormida da destinarsi ad attività di stoccaggio, logistica, perfezionamento e distribuzione merci, ed il porto di Savona, si realizzerà attraverso tre fasi:

- nella prima fase si prevede l'utilizzo delle infrastrutture già esistenti (banchine portuali ed interporto VIO) e di quelle a breve disponibili (bonifica aree a filo di costa ex IP a Quiliano e bonifica aree ex ACNA a Cengio nel retroterra valbormidese);
- nella seconda fase si prevede, sul versante terrestre, la valorizzazione in chiave logistica delle grandi aree industriali dismesse di Rocchetta di Cairo ed ex Agrimont nel Comune di Cairo Montenotte;
- nella terza fase è prevista la realizzazione di un'altra struttura logistica su aree interconnesse alla rete ferroviaria ed industriale da individuarsi sulla direttrice ferroviaria da San Giuseppe di Cairo verso Alessandria.

A queste aree industriali si devono aggiungere aree agricole, idonee ad ospitare attività di natura logistica per caratteristiche di morfologia, dimensioni e collocazione, ed altre aree di dimensioni più contenute in grado di accogliere attività indotte dalla filiera logistica una volta che questa sarà decollata. Tra queste ultime possiamo ricordare l'area in località Martinetto a Cengio, le aree Paleta e Vispa di Carcare, altre presso Bagno e lungo la sponda sinistra della Bormida di Spigno.

Tutte le aree, industriali, agricole e le altre di più piccole dimensioni, che insieme realizzano il Sistema Logistico Integrato, sono state individuate dall'Autorità Portuale di concerto con i sindaci delle comunità interessate.

Lo sviluppo logistico del savonese e del valbormidese rientra all'interno della proposta SLALA, e rappresenta una porzione di un più vasto e complesso sistema che costituisce la cosiddetta Regione Logistica del Nord-Ovest, la quale si estende da Genova e Savona fino ad Alessandria e Novara.

1.2.4.3.5. Infrastrutture a sostegno del sistema logistico integrato savonese e valbormidese

Gli interventi sulle strutture di trasporto essenziali ai fini del rilancio economico dell'area sono riassunti nel Progetto Pilota-ESEMPIO e di seguito elencati:

- Bretella autostradale Albenga-Carcare-Predosa;
- Aurelia Bis (tratto Albisola Superiore Legino);
- Ultimo lotto del raccordo tra la S.P.29 e la S.P. 15 (Area Paleta);
- Adeguamento di Millesimo e dei collegamenti alle aree industriali di Roccavignale e Cengio (ex ACNA).

I primi due interventi potranno avere interesse anche per l'area cuneese poiché possono migliorare i collegamenti con l'area savonese e con l'area alessandrina.

La Bretella autostradale Albenga-Carcare-Predosa permetterà il collegamento delle autostrade A10, A6 e A26, e quindi della Liguria di Ponente con l'alessandrino e la Pianura Padana, evitando il sempre più congestionato nodo autostradale genovese.



L'opera è inserita nella Legge Obiettivo per il solo tratto Carcare-Predosa²⁴.

Il tratto Carcare-Albenga fungerebbe da “gronda del savonese” alleggerendo il traffico del nodo di Savona ed evitando le congestioni determinate dai flussi turistici che si riversano sulla riviera di ponente durante la stagione estiva.

Lo studio trasportistico effettuato nello studio di fattibilità²⁵ per la realizzazione della bretella hanno mostrato che essa sarà in grado di sottrarre alle autostrade A6, A10 e A26 quote di traffico superiori al 50%.

Il tacciato dell'Aurelia Bis è costituito da due lotti contigui che raccordano il casello autostradale di Legino ad Albisola Superiore e si configura nel suo insieme come un asse tangenziale alla città di Savona.

L'opera, che è stata inserita interamente nella Legge Obiettivo approvata dal CIPE il 21 dicembre 2001, produrrà notevoli benefici in termini di miglioramento dell'attuale sistema viario con conseguenti ricadute positive a livello socio-economico e di salute pubblica, costituendo un valido percorso alternativo di attraversamento dell'area.

1.2.5. La programmazione e la pianificazione francese

1.2.5.1. La politica e la programmazione dei trasporti

Lo sviluppo territoriale in Europa è stato contraddistinto dalla concentrazione delle attività in un numero limitato di poli demografici ed economici, fattore che ha inciso sulla storia e sulla geografia del '900.

E' risultato così che il cuore dell'Europa delimitato dalle metropoli di Londra, Parigi, Milano, Monaco e Amburgo, contiene oggi il 40% della popolazione e il 50% della ricchezza, a fronte del 20% della superficie territoriale dell'Unione Europea.

Per la sua posizione geografica, ma anche per la posizione economica e demografica, la Francia ha avuto un ruolo importante all'interno dei flussi commerciali europei. Essa occupa un posto privilegiato nella geografia Comunitaria della rete transeuropea dei trasporti, ed è il punto di passaggio obbligato per i collegamenti tra la Penisola Iberica e la restante parte del territorio europeo. E' anche un passaggio privilegiato per i traffici provenienti dal Regno Unito e dall'Italia.

Questa posizione centrale fa anche della Francia uno spazio di transito con tutte le ripercussioni negative che questa funzione genera.

1.2.5.1.1. Il trasporto marittimo, i porti e i collegamenti terrestri

Gli scenari di sviluppo dei traffici portuali francesi nei prossimi 20 anni prevedono uno sviluppo compreso tra +0,5% e +3% per anno. Crescita che farà aumentare il totale dei traffici tra 380 Mt e 540 Mt.

La crescita maggiore si avrà per le merci solide (da 1% al 2,5%) e per le merci diverse (da 1,5% a 5%), mentre la crescita delle merci liquide sarà più contenuta (da 0% a 2%).

Si prevede in forte crescita il traffico dei container per il quale è previsto un aumento del 5% l'anno.

²⁴ Il Comune di Cairo Montenotte ha predisposto lo studio di fattibilità dell'opera estesa fino al congiungimento con la A10.

²⁵ Provincia di Savona, “La connessione autostradale Albenga-Millesimo-Predosa”, Studio di opportunità, Giugno 2006.



La gestione del traffico container è diventata una “posta” importante sulla quale tutti i porti francesi ed europei tendono a scommettere. La crescita generale degli scambi con l’entroterra e la crescita dei volumi di merci scambiate sono dei fattori di massificazione dei trasporti terrestri per i quali il trasporto ferroviario è chiamato a giocare un ruolo importante nell’insieme delle zone servite.

Tra i porti francesi più dinamici vi è quello di Marsiglia, che per la vicinanza al confine italiano è anche quello che maggiormente interagisce con il sistema dei trasporti piemontesi.

1.2.5.1.1.1. Il porto di Marsiglia

La posizione del porto di Marsiglia, sul fondo del golfo del Leone, impone una deviazione alle navi che viaggiano sulle rotte Est-Ovest transanti per il canale di Suez. Queste possono utilizzare i porti specializzati di Algeiras in Spagna o Gioia Tauro in Italia che sono localizzati direttamente sulle loro rotte. Questo fatto però non penalizza i porti di Genova, València, Barcellona e Marsiglia che possono contare su un buon sistema di trasporti terrestri e sulla vicinanza ad ambiti industriali importanti. Inoltre, per i traffici provenienti dal Maghreb, dove la dinamica economica non cessa di crescere da alcuni anni, il porto di Marsiglia si configura come la porta meridionale dell’Europa verso il Nord-Africa.

Il porto di Marsiglia ha basato il suo sviluppo, in particolare, sulla crescita del trasporto dei container, grazie ad un progetto che ha visto il raddoppio degli spazi ad esso funzionale (Progetto FOS IIXL) e all’attuazione del Piano Strategico d’Impresa la cui azione è stata quella di migliorare la qualità dei servizi offerti dal porto.

La sua crescita è anche legata ad un miglioramento dei rapporti con l’entroterra e allo sviluppo di una rete di comunicazioni (fluviale, ferroviarie e stradali) lungo la direttrice del Rodano e della Saone.

In previsione di un ulteriore sviluppo, diversi progetti programmati potranno contribuire a migliorare i servizi portuali:

- la realizzazione dell’autostrada Fos-Salon;
- la fluidificazione del corridoio Spagna-Europa del Nord attraverso Lione;
- la realizzazione di un nuovo tunnel ferroviario sotto il Monginevro;
- l’elettrificazione della linea ferroviaria tra Valence e l’arco alpino.

Tra questi progetti appaiono prioritari quelli che contribuiscono alla fluidificazione del corridoio Nord-Sud, particolarmente per il modi fluviali (verso Lione-Terminal e Pagny sur la Saone) e ferroviario per l’utilizzo dei treni navetta.

1.2.5.1.1.2. Il cabotaggio marittimo e le autostrade del mare

I progetti relativi alle autostrade del mare sono considerati d’importanza essenziale per il sistema dei trasporti europei, poiché queste rispondono a un concetto di corridoio marittimo senza strozzature infrastrutturali e senza barriere amministrative. Si pensa che tali corridoi marittimi possano contribuire ad assorbire una parte consistente della crescita attesa del traffico di merci a breve distanza.

I dati disponibili indicano che il traffico marittimo si è sviluppato in modo considerevole tra il 1990 e il 1997, registrando un aumento del 23% delle tonnellate per chilometro.

I dati forniti dalle autorità dei 15 porti europei più importanti mostrano che tra il 1993 e il 1997, la composizione del trasporto marittimo a breve distanza ha conosciuto una crescita del 44%, valore largamente superiore alla crescita globale per questa modalità di trasporto, che nello stesso periodo è stata solo del 16%.



Il trasporto marittimo a breve distanza si configura quindi come un modo competitivo per spostare merci, evitando di trasferire sulle strade traffici a lunga distanza notoriamente di transito o di semi-transito. Esso potrà svilupparsi favorendo soluzioni logistiche appropriate.

Tuttavia, anche in Francia, si riconosce che i numerosi vincoli (regole e controlli doganali, sanitari e fitosanitari) ancora esistenti in seno all'Unione Europea, limitano la crescita e fanno crescere i costi. Inoltre, il cabotaggio e le imbarcazioni fluvio-marittime sono spesso assimilate a navi di lungo corso e sono assoggettate alle stesse esigenze.

Pur essendo oggetto delle attenzioni politiche, il cabotaggio non è sempre molto compreso ed è spesso mal visto e poco sostenuto²⁶.

1.2.5.1.2. Il trasporto fluviale e fluvio-marittimo

In Francia, il trasporto fluviale (3%) è inferiore al livello europeo (7%) e soprattutto ai livelli raggiunti in Belgio (12%), Germania (15%) e Olanda (36%).

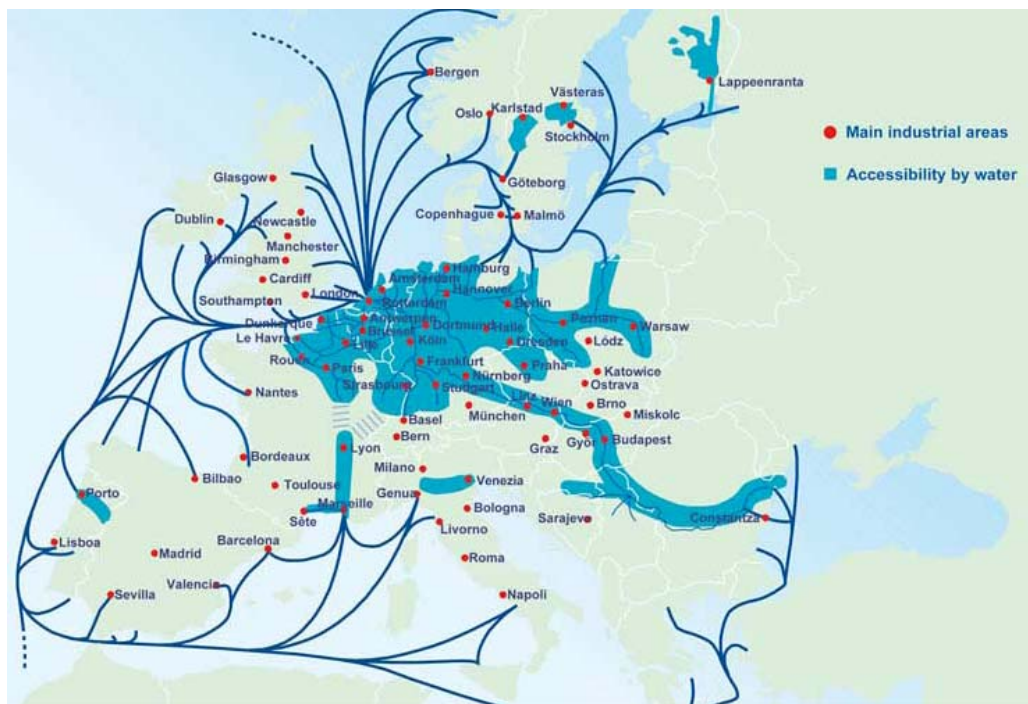
Le caratteristiche topografiche del suolo francese hanno avuto un ruolo importante nel rallentare questa modalità, anche se non sono state le sole ad influenzarla.

La Francia può utilizzare le vie d'acqua solo nelle zone "pianeggianti" del Nord e in poche altre parti del territorio. Sull'asse attraversato dalla Senna, la parte modale fluviale è vicina al 10%, mentre sugli assi della Mosella e del Reno, varia tra il 15% e il 20%.

Il trasporto via acqua in Francia, che attualmente è relegato ad un ruolo subalterno ad altre modalità, a causa del basso valore delle merci trasportate, offre grandi potenzialità al trasporto dei container, in particolare se associato al traffico marittimo.

Il trasporto fluvio-marittimo, che oggi è rappresentato soprattutto dal cabotaggio marittimo, cioè dalle imbarcazioni marittime che penetrano nell'interno, attraverso fiumi e canali, fin dove possono, in futuro dovrebbe diventare un modo di trasporto terrestre nelle zone vocate (utilizzo di imbarcazioni con caratteristiche fluviali ma in grado di navigare anche lungo le coste), ed occupare un posto significativo nei sistemi modali francesi. Questo tipo di trasporto dovrà diventare parte integrante del cabotaggio marittimo, e si prevede di utilizzarlo soprattutto per il trasporto dei container e per l'attuazione del progetto europeo delle autostrade del mare.

²⁶ Le difficoltà incontrate per la messa in opera di un ufficio francese di promozione del cabotaggio marittimo, creato nel 2001, sono la dimostrazione dell'insufficiente sostegno di cui beneficia ancora oggi il cabotaggio marittimo.



Le autostrade del mare e aree di accessibilità fluviale

1.2.5.1.3. I corridoi europei che attraversano la Francia

Frutto della geografia fisica ed economica, un corridoio di trasporto è definito come un insieme d'itinerari multimodali che supportano il trasporto dei flussi internazionali di una certa importanza.

Così il Corridoio Rodano-Saone drena i flussi del nord dell'Europa (Germania e Benelux) verso il Mediterraneo (Spagna, Costa Azzurra e Italia) su due o tre itinerari autostradali, tre itinerari ferroviari e un asse fluviale, muovendo all'incirca 10.000 autoveicoli pesanti e 100 treni al giorno.

La geografia dei corridoi multimodali in Francia è caratterizzata da due assi principali:

- dalla Gran Bretagna e dal Benelux, verso Lille, Parigi, Bordeaux e la Spagna;
- dal Benelux e dalla Germania, verso l'Alsazia e la Lorena, quindi la Saone, la valle del Rodano, la Linguadoca e la Spagna, con un prolungamento verso l'Italia attraverso le Alpi nord-occidentali e verso Marsiglia e Nizza.

Questi due corridoi descritti nel dettaglio, più avanti nello studio, mettono in evidenza degli assi in cui la circolazione è maggiormente specializzata:

- un asse che va dal Nord-Pas de Calais verso l'Est (linea ferroviaria Dunkerque-Lille-Metz-Strasburgo e autostrada A26/A5), dedicato principalmente al trasporto delle merci;
- un asse che va dalla Bassa Senna verso Lione, passando per Parigi, è caratterizzato principalmente dalla circolazione nazionale;
- due assi dominati dal flusso dei viaggiatori da Parigi verso l'Ovest e da Tolosa verso Bordeaux.



I corridoi europei che interessano direttamente e indirettamente la Francia

1.2.5.1.3.1. L'evoluzione dei corridoi europei con l'apertura dell'Europa verso l'Est

L'apertura dell'Unione Europea verso l'Est e l'aumento delle relazioni con questi paesi non sarà senza conseguenza per la geografia dei corridoi francesi.

Ad esempio per quanto concerne i flussi provenienti dalla Spagna si può constatare:

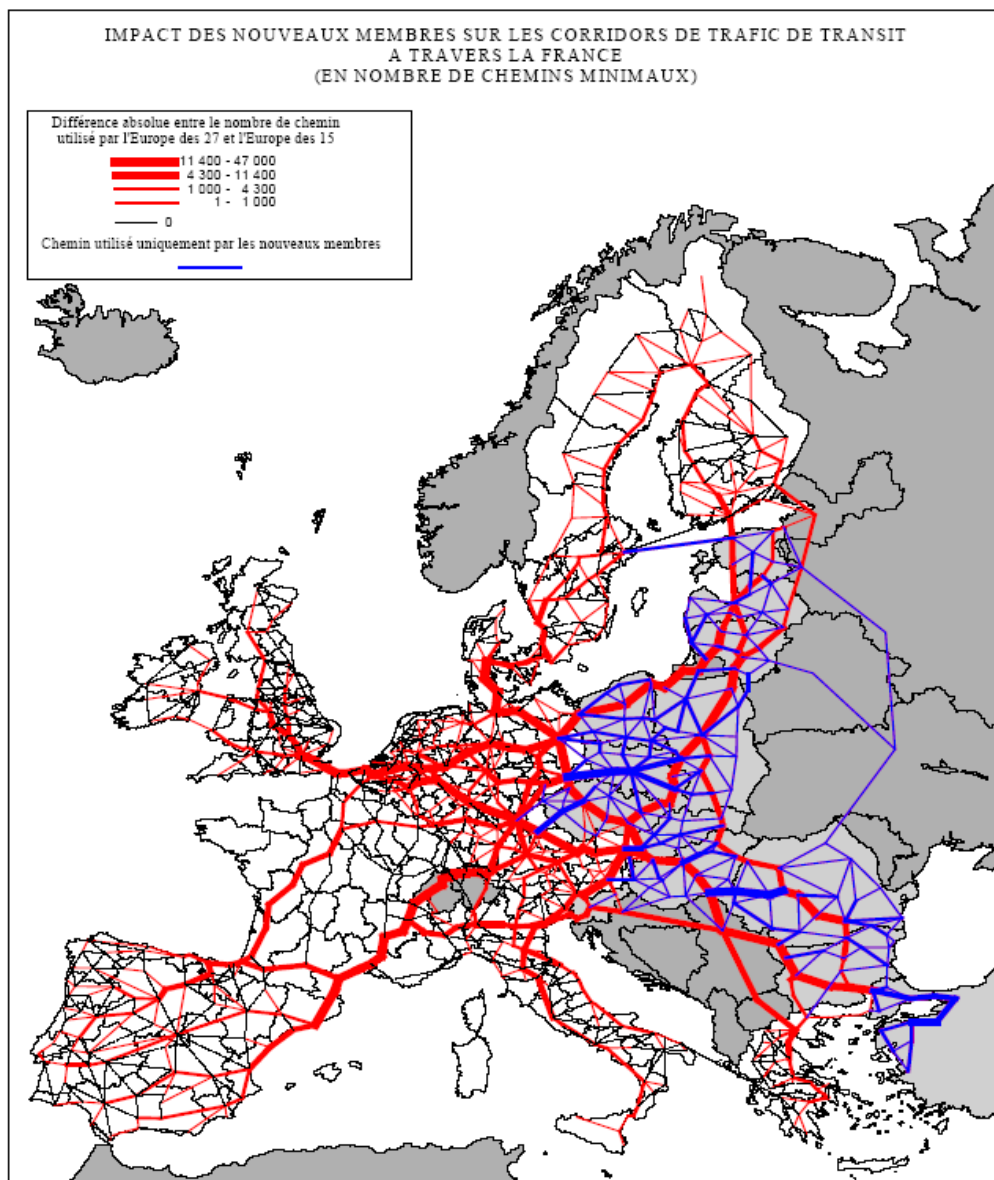
- una modifica del corridoio situato ad Est della Francia: la crescita riguarda essenzialmente la parte sud dell'asse da Barcellona a Valence, dove i flussi prendono la direzione dei paesi dell'Europa centrale e orientale, attraverso Grenoble-Torino e la pianura del Po, o per Grenoble-Ginevra e il pedemonte svizzero. Cosicché la parte sud del corridoio Est, che è già saturo, vedrà aumentare ulteriormente il traffico;
- la persistenza del corridoio per Bordeaux e Parigi, che si separa ancora in due flussi verso il Nord (autostrada A1) e verso l'Est (autostrada A4).

Per quanto concerne i flussi di origine francese, in direzione dei paesi dell'Est, le simulazioni effettuate confermano i risultati già visti per i flussi di origine spagnola e

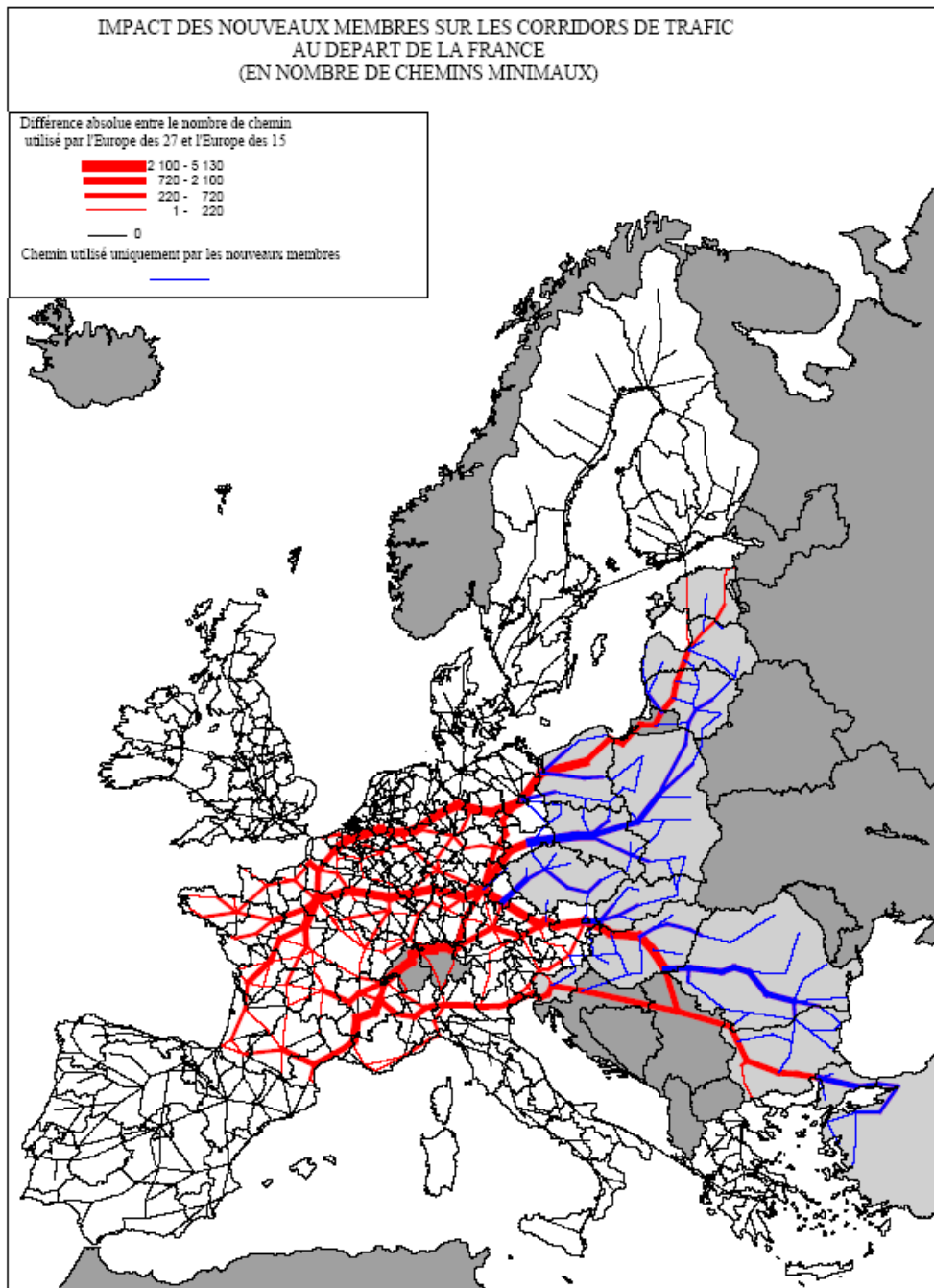


fanno emergere l'importanza dell'asse Est-Ovest (rappresentato principalmente dall'autostrada A4, dal collegamento Grenoble-Torino e Grenoble-Ginevra verso il pedemonte svizzero).

Tuttavia, questi risultati devono essere presi con la dovuta prudenza poiché essi necessitano di essere ulteriormente approfonditi. Inoltre, corrispondono ad una visione di completa integrazione europea dei paesi dell'Est a lungo termine e una certa omogeneità economica delle diverse regioni, oggi, lungi dall'essere tale. Ad esempio il PIL dei paesi che recentemente sono entrati nell'Unione rappresenta solamente il 5% del PIL totale.



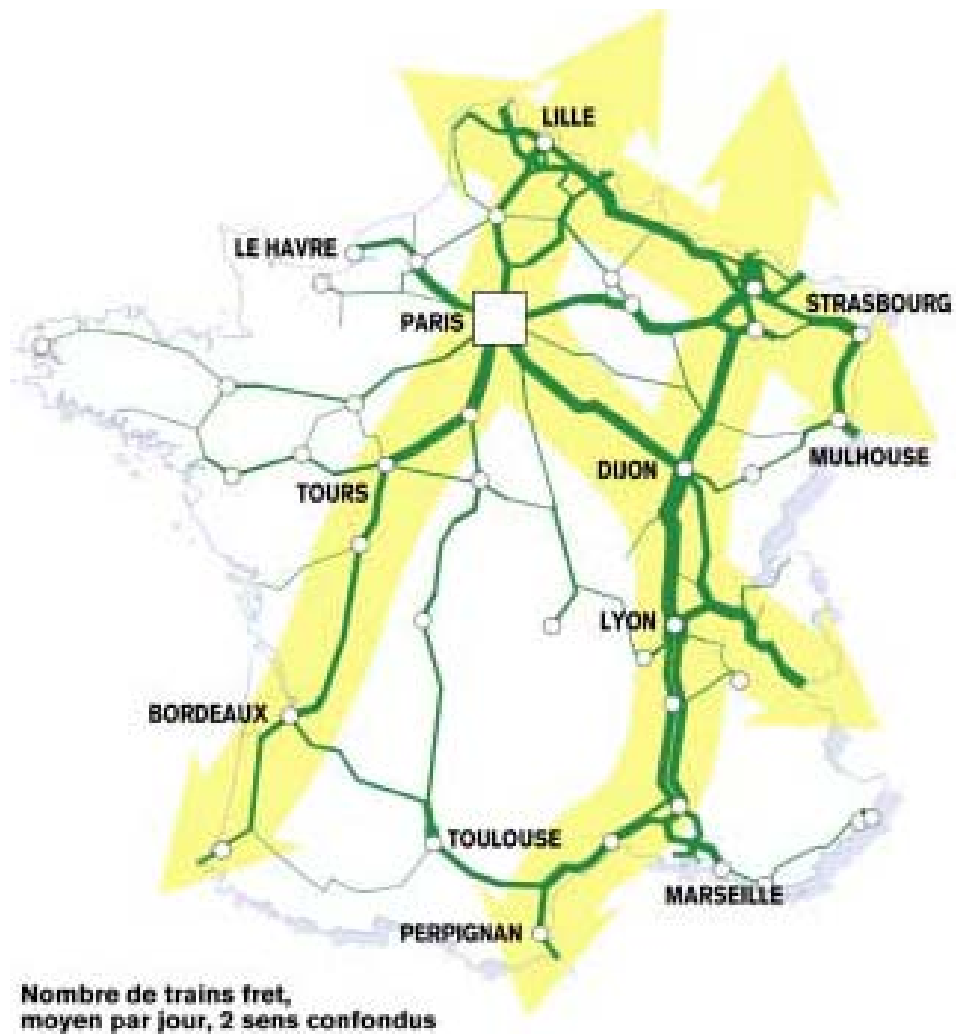
Impatto dei nuovi membri dell'Unione Europea sui flussi di traffico provenienti dalla Spagna



Impatto dei nuovi membri dell'Unione Europea sui flussi di traffico con origine interna alla Francia

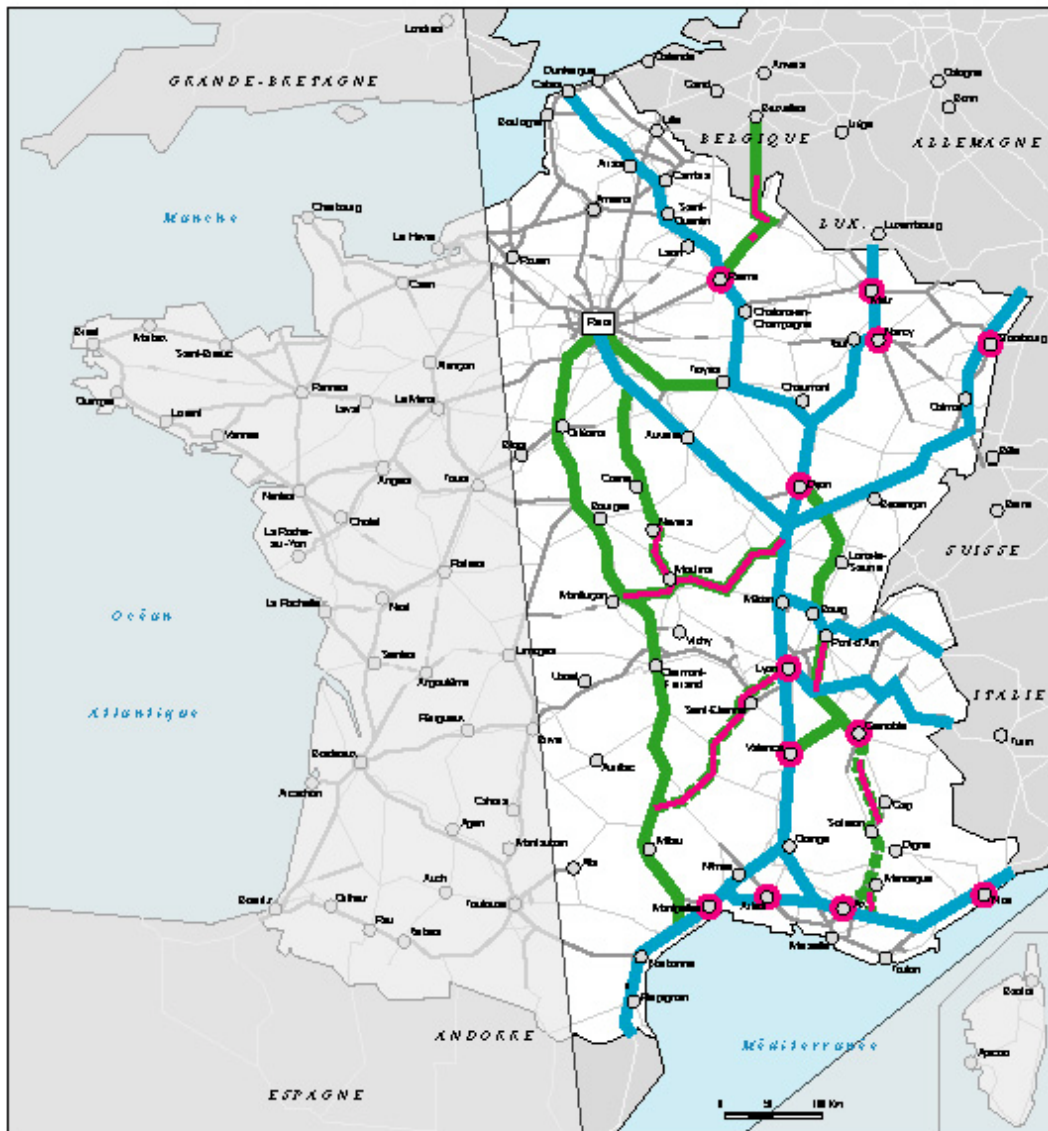
1.2.5.1.3.2. Il corridoio Nord-Sud ad est della Francia

Il solco della Mosella e della Saone costituisce l'asse privilegiato di collegamento tra l'Europa del Nord e il solco del Rodano (con il quale si connettono i collegamenti con il Piemonte), sia per la rete ferroviaria, sia per la rete autostradale.



I corridoi ferroviari francesi

Il corridoio renano si collega alla Valle del Rodano attraverso la Valle del Doubs, che è quindi l'asse privilegiato dei collegamenti tra l'Est e l'Ovest europeo. Tale asse è interessato soprattutto dal traffico di veicoli leggeri, mentre i flussi di merci su ferrovia sono in genere bassi. La maggior parte dei flussi ferroviari che attraversano l'Alsazia si dirigono invece verso la Svizzera.



- Réseau routier
- Itinéraires existants
 - Itinéraires d'intérêt international ou national
 - Itinéraires alternatifs prioritaires
 - Autres itinéraires alternatifs potentiels
 - Conurbation urbaine

- Réseau routier
- Autoroutes en service ou aménagées et routes nationales 2x2 voies assésimilées en service ou en travaux
 - Autres routes importantes

Corridoio Nord-Sud ad Est della Francia: la rete autostradale

A sud di Digione convergono i diversi flussi provenienti dal Nord della Francia, sia d'interesse internazionale che nazionale. Il traffico è in genere intenso, ma la congestione è stata limitata grazie all'attuazione di una politica di assi alternativi che hanno assorbito una parte importante dei flussi presenti sulla direttrice Parigi-Digione-Lione.



A nord di Lione una parte del traffico s'incanala verso l'Italia in direzione del tunnel del Monte Bianco, mentre un'altra parte s'incanala, sempre verso l'Italia, all'altezza di Lione, in direzione del tunnel del Fréjus.

A sud di questa città il traffico stradale si concentra su una sola infrastruttura rappresentata dall'autostrada A9, mentre il traffico ferroviario può utilizzare tre percorsi: la linea TGV e le due linee storiche che corrono sulle opposte sponde del Rodano.

I traffici di transito risultano particolarmente significativi, sia per il trasporto nazionale, sia per il trasporto locale. La situazione è particolarmente critica nella stagione estiva quando si aggiunge anche il traffico turistico.

La capacità di questo corridoio, di rispondere al traffico attuale, ma soprattutto alla futura crescita dei traffici attesi dal consolidamento dell'integrazione europea e dall'allargamento dell'Unione verso i paesi dell'Est, dipenderà sia dalla realizzazione di una strategia globale che preveda il passaggio dei report modali verso i modi ferroviari e fluviali, sia dalla valorizzazione della capacità dei percorsi alternativi esistenti o da realizzare.

Questa strategia dovrà anche tener conto delle decisioni prese dai paesi confinanti, in particolare della Svizzera, che prevede l'apertura progressiva e contingentata del suo territorio al passaggio dei mezzi pesanti ed il progressivo trasferimento del traffico su ferrovia, mediante la realizzazione di due tunnel ferroviari (Loetschberg e San Gottardo²⁷). Queste disposizioni sposteranno verso la Svizzera una parte importante dei traffici di trasporto stradale e ferroviario che attualmente, dopo aver attraversato le Alpi, risalgono verso Nord attraverso il corridoio del Rodano.

Dopo più di un decennio di discussioni politiche, un'azione determinante è stata intrapresa per la realizzazione degli itinerari alternativi alla Valle della Saone e al corridoio del Rodano:

- il primo itinerario, tra il Belgio e la Valle della Saone, permette di evitare le zone sature del Nord, del Passo di Calais e della regione della Mosella, passando attraverso la Champagne, con le autostrade A34 e A26;
- il secondo itinerario unisce Parigi a Montpellier/Béziers mediante le autostrade A71 e A 75;
- il terzo itinerario permette di evitare i nodi di Lione, Digione e Valence, passando per Dole e Bourg-en-Bresse.

Il funzionamento ottimale di questi itinerari alternativi si potrà conseguire quando sarà possibile il passaggio da uno all'altro itinerario, mediante collegamenti est-ovest.

1.2.5.1.4. Realizzazione della "Magistrale Eco-Fret"

Uno degli indirizzi della pianificazione nazionale francese relativamente ai trasporti riguarda la realizzazione della "Magistrale Eco-Fret", un progetto di dimensione europea per lo sviluppo del trasporto ferroviario. Essa corrisponde ai corridoi di traffico pesante di merci che si sviluppano in senso nord-sud, dall'Inghilterra fino al Mediterraneo, con diramazioni verso l'Italia e la Spagna e che attraversano l'intera Francia, unendo tra loro i principali porti nazionali (Le Havre, Dunkerque e Marsiglia).

²⁷ La Svizzera ha ufficializzato l'apertura del traforo del Lotschberg per il mese di dicembre 2007, mentre per il 2015 è prevista l'apertura del traforo del Gottardo.

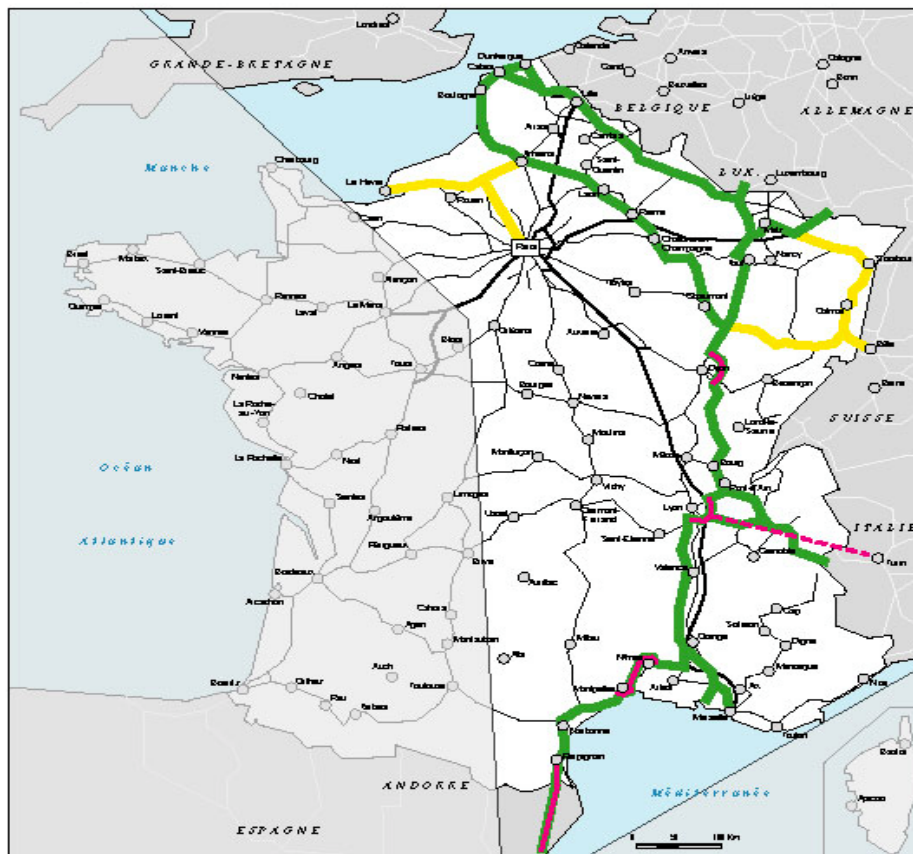


Questa direttrice è alimentata da diverse linee che, nel tratto francese, assorbono più del 40% dei flussi di trasporto ferroviario e tocca le principali piattaforme logistiche attuali e in progetto.

Lo sviluppo dei traffici su questo asse è particolarmente importante ed è legata agli scambi internazionali in forte crescita con la Spagna, l'Italia, la Gran Bretagna, la Germania e il Benelux.

Attualmente su questo asse vi sono problemi legati alla presenza di zone di congestione del traffico, assenza di elettrificazione di alcuni tratti delle linee ferroviarie che ostacolano la continuità della circolazione dei treni merci.

Il progetto ha lo scopo di migliorare la funzionalità dei servizi di trasporto ferroviario per renderlo attrattivo e competitivo rispetto al trasporto su strada: velocità, regolarità, riduzione dei costi di trasporto. Si tratta di un progetto complesso, che si sviluppa da nord a sud del territorio francese, e prevede numerosi interventi, alcuni dei quali già inseriti tra le priorità del sistema delle infrastrutture di trasporto e negli accordi di Programma Stato-Regioni 2000-2006.



- | | |
|--|--|
| Réseau ferré | Réseau ferré |
| — Infrastructures à créer | — Lignes à Grande Vitesse en service |
| — Magistrale Eco-Fret | — Autres lignes importantes |
| — Actuelles | |

Corridoio Nord-Sud a Est della Francia: "Magistrale Eco-Fret"



1.2.5.1.5. L'attraversamento alpino

Le questioni legate all'attraversamento delle Alpi hanno assunto un ruolo centrale nel dibattito politico nell'ultimo decennio. E' interesse della Francia mantenere e favorire questo attraversamento lungo il confine italiano per attrarre sul suolo francese i flussi di traffico esistenti tra l'Italia e i mercati importanti dell'Europa del Nord-Ovest e dei porti del Mare del Nord.

Tuttavia, negli ultimi decenni il polo dell'economia italiana si è spostato dall'ambito Torino-Milano, all'ambito Milano-Venezia, essendo così più favorito l'attraversamento delle Alpi lungo l'asse centrale che risale l'Europa attraverso la Svizzera e la sponda destra del Reno, marginalizzando così i mercati francesi.

E' interesse del Governo francese favorire i collegamenti con l'Italia, sia sostenendo i progetti internazionali quali la linea ad alta velocità Torino-Lione o la realizzazione di un nuovo tunnel ferroviario sotto il Monginevro, sia potenziando sul suolo francese i collegamenti con il confine.

1.2.5.1.6. Il sistema logistico francese

Negli anni '90 del secolo scorso si è assistito in Francia ad una moltiplicazione di piattaforme logistiche grazie soprattutto all'intervento privato, più che all'interesse pubblico per questo settore. Nello stesso periodo si contavano circa 450 piattaforme logistiche di diverso tipo e caratteristiche localizzate in modo disomogeneo sul territorio.

Le aree maggiormente privilegiate sono state quelle nord-orientali e le valli del Rodano e della Saone, aree più interessate dai grandi corridoi di flusso delle merci di cui si è detto sopra.

La Regione Rhône-Alpes, che confina con la parte nord-ovest del Piemonte, è la seconda zona logistica della Francia, sia per numero di piattaforme esistenti (39 siti), sia per l'estensione delle aree interessate (10% della superficie nazionale degli interporti con più di 10.000 mq) e del personale impiegato (11% degli addetti nazionali nel settore).

Il centro del sistema logistico è rappresentato dalla regione urbana di Lione che è favorita, sia da una posizione strategica sul più importante corridoio di trasporto francese, sia da significative risorse infrastrutturali (autostradali, ferroviarie, trasporto fluviale) che la collegano ai grandi porti del Mediterraneo.

Il sistema è costituito da una rete di poli logistici, come ad esempio:

- il Porto Edouard Herriot, con 200 ettari di estensione e un terminale per container localizzato vicino alla città;
- Mions-Corbas, a vocazione urbana, di 80 ettari;
- Genas-Chassieux che raggruppa attività industriali e il "Parc" internazionale d'esposizione;
- Vénissieux-Saint-Priest di 200 ettari;
- Villefranche-sur-Saône a nord, favorito da un nodo autostradale e servito dalla ferrovia e da un porto fluviale ;
- Lione Saint-Exupéry, centro logistico con piattaforma aeroportuale.
- Isle-d'Abeau, a 30 km ad est di Lione, nei pressi dell'aeroporto e di uno scalo TGV, si è sviluppato intorno ad attività di produzione, distribuzione, ricerca e logistica (60 società e 2.900 addetti);
- Plaine de l'Ain, sito localizzato a 35 km da Lione sull'autostrada per Ginevra e in prossimità dell'aeroporto, dispone di vaste superfici (200.000 mq d'interporto su 800 ettari).



In queste piattaforme sono localizzati importanti fabbricanti e distributori francesi ed europei come: Lever, Carrier, Saint-Gobain, Mattel, ecc.

La Regione Provence-Alpes-Côte d'Azur, confinante con il cuneese, con 22 siti logistici, ha conosciuto nell'ultimo decennio una forte crescita in termini di offerte di funzioni e d'interporti di nuova generazione. La crescita si è concentrata su quattro poli principali tra cui: la piattaforma multimodale Clésud de Grans-Miramas (280 ettari con una zona d'interporto e una piattaforma multi-tecnica di 60 ettari per il trasporto ferrovia-strada); la piattaforma portuale Distriport de Fos-sur-mer (160 ettari) in cui sono presenti importanti società come Danone, Kawasaki, Dole Foods, TNT, ecc.

Le piattaforme logistiche si collocano al centro dello sviluppo economico, del trasporto e dell'organizzazione del territorio. Esse sono diventate progressivamente dei contenitori di attività in grado di generare valore aggiunto e d'impiego qualificato i cui beneficiari sono le città, le regioni e la Francia nel suo insieme.

Una questione centrale della pianificazione dei centri logistici in Francia, riguarda la loro ripartizione geografica, in particolare di quelle piattaforme d'interesse nazionale ed europeo che attualmente sono localizzate in 5-6 regioni del nord, dell'est e del sud-est del territorio nazionale. Intorno a queste si sono localizzate piattaforme di secondo livello che hanno prodotto un processo di auto-rinforzo dei poli logistici, a discapito delle aree marginali del territorio.

Al fine di favorire un riequilibrio territoriale, che i meccanismi del mercato non sono in grado di realizzare, la preoccupazione della programmazione nazionale è quella di evitare che si crei un solco troppo profondo tra le regioni beneficiarie della polarizzazione delle strutture logistiche e le altre.

La programmazione statale si è concretizzata soprattutto in termini di infrastrutture funzionali a raccordare la parte ovest del paese (meno sviluppata) ai grandi corridoi commerciali che gravitano sulla parte est e sulla parte sud.

1.2.5.2. Quadro generale della pianificazione francese

La Francia ha una lunga tradizione nel settore della pianificazione che concerne l'organizzazione del territorio e l'urbanistica.

La pianificazione nazionale dell'attività economica e delle infrastrutture ha visto la luce alla fine della Seconda Guerra mondiale, nel contesto più generale della ricostruzione dopo gli eventi bellici. Tale pianificazione si è sviluppata a partire dal Piano Nazionale Quinquennale, a sua volta completato da Piani settoriali:

- *Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse;*
- *Schémas directeurs routiers nationaux* (più generazioni di Piani dagli anni '70 agli anni '90);
- *Schéma directeur des voies navigables.*

Con l'evoluzione socio-economica ed istituzionale del Paese, il principio di un Piano Quinquennale è stato abbandonato agli inizi degli anni '90 e sono state ricercate nuove forme di pianificazione nazionale, di più agile applicazione e più vicine ai bisogni delle comunità.

Nuovi strumenti di pianificazione hanno visto la luce una decina di anni fa con le importanti Leggi sui piani di sviluppo territoriale:



- *Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (LOADT)* del 1995;
- *Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT)* del 1999.

Tra i principali strumenti di pianificazione del territorio si ricordano:

- *Les schémas de services collectifs (SSC)*;
- *Les schémas régionaux d'aménagement et de développement du territoire (SRADT)*;
- *Les schémas régionaux de développement économique (SDRE)*.

Il primo Piano è stato introdotto dalla LOADDT del 25 giugno 1999 ed è stato adottato nel 2002. Esso definisce gli orientamenti all'orizzonte 2020 delle politiche strutturanti riguardanti:

- l' insegnamento superiore e la ricerca;
- la cultura;
- la sanità;
- l'informazione e la comunicazione;
- l'energia;
- l'ambiente naturale e rurale;
- lo sport.

Il CIADT (Comité Interministérielle à l'aménagement et au développement du territoire) del 18 dicembre 2003 ha adottato nuovi orientamenti riguardanti la politica nazionale dei trasporti e sono stati individuati i grandi progetti infrastrutturali da attuare entro il 2025.

Gli SRADT, previsti dalla LOADT del 4 febbraio 1995 hanno l'obiettivo di fissare, a medio termine, gli indirizzi fondamentali dello sviluppo sostenibile del territorio regionale. Essi sono redatti dalle Amministrazioni regionali, con il Consiglio economico e sociale regionale, le Comunità locali, i parchi naturali regionali e le rappresentanze della società civile.

Gli SRADT affrontano i seguenti temi:

- la localizzazione dei grandi impianti produttivi e tecnologici, delle infrastrutture e dei servizi d'interesse generale;
- lo sviluppo dei progetti economici;
- lo sviluppo armonioso del territorio urbano, perturbano e rurale;
- la protezione e la valorizzazione dell'ambiente, dei luoghi, del paesaggio e del patrimonio naturale;
- la bonifica dei territori degradati;
- e questioni legate alla dimensione interregionale e transfrontaliera;

Lo SRADT prevede, inoltre, un riferimento specifico ai trasporti (Piano Regionale delle infrastrutture e dei trasporti) che riguarda la programmazione delle infrastrutture, ma stabilisce anche l'organizzazione dei trasporti regionali, in particolare in materia di ferrovie.

Gli SDRE sono dei piani quinquennali mediante i quali le singole regioni fissano gli indirizzi strategici finalizzati alla promozione dello sviluppo equilibrato del territorio regionale. Sono redatti in concertazione con le comunità locali e le rappresentanze del mondo socio-economico e consentono alle Regioni di attribuire alle imprese alcuni



compiti ad esse delegati dallo Stato. Lo SDRE fissa gli obiettivi di tale sperimentazione, oltre ai mezzi finanziari utilizzabili.

La pianificazione urbanistica è gestita a livello nazionale tramite le DTA (*Directives territoriales d'aménagement*) introdotte con la legge del 4 febbraio 1995 (LOADT). Queste sono elaborate dallo Stato centrale ed interessano alcuni territori strategici dove:

- esistono delle problematiche legate all'inserimento nel territorio di grandi infrastrutture, come nel caso delle grandi aree metropolitane e dei grandi corridoi di trasporto;
- o dove sono presenti notevoli pressioni demografiche e fondiari, nonché problematiche ambientali (litorali, aree montane, frange di aree metropolitane).

Gli indirizzi delle DTA sono cogenti rispetto agli altri strumenti di pianificazione urbanistica di livello inferiore quali:

- Gli *Schéma de cohérence territoriale* (SCOT) ;
- I *Plan locaux d'urbanisme* (PLU).

Gli SCOT sono stati previsti dalla Legge sulla solidarietà ed il rinnovamento urbano (SRU) del 13 dicembre 2000. Essi sono documenti di pianificazione strategica che, a livello di agglomerato urbano, permettono di mettere in relazione tra loro le politiche settoriali in materia di urbanistica, di ambiente e di sviluppo economico. Questi Piani fissano gli indirizzi generali riguardanti la Pianificazione urbanistica, e in particolare, gli equilibri tra zone urbanizzate e zone naturali, agricole e forestali.

Il Piano è preceduto dall'elaborazione di una Strategia di sviluppo, i PADD (*Projet d'aménagement et de développement durable*).

I PLU, che devono essere compatibili con i Piani precedenti, stabiliscono per ciascun comune facente parte di un sistema intercomunale, le regole di costruzione e di occupazione del suolo.

1.2.5.3. Pianificazione regionale

1.2.5.3.1. Piano Regionale di Pianificazione Sviluppo del Territorio

La Regione Provence-Alpes-Côte d'Azur ha elaborato un suo Schema Regionale di Pianificazione e di Sviluppo del Territorio (SRADT).

Il Piano si inserisce in un filone che, partendo dagli obiettivi strategici e dalle tendenze di sviluppo sociale ed economico in atto, mira a definire una visione globale e condivisa dello sviluppo regionale, a proporre un quadro di riferimento per le future politiche di sviluppo e di pianificazione del territorio e a promuovere una strategia a medio e lungo termine per il territorio regionale.

Gli obiettivi che il Piano si prefigge di conseguire possono essere così riassunti:

1. Promozione dell'attrattività del territorio preservando la qualità della vita;
2. Conciliare la crescita territoriale con la tutela dell'ambiente;
3. Favorire lo sviluppo economico in un'ottica di sostenibilità;
4. Favorire i trasporti pubblici e l'organizzazione della mobilità;
5. Aiutare lo sviluppo solidale e favorire l'innovazione;
6. Mediare le conflittualità derivanti dall'uso del territorio;
7. Promuovere il rinnovamento urbano.



Per quanto concerne i trasporti, il Piano pone in evidenza alcune problematiche derivanti da una serie di fattori concomitanti:

- fenomeni di saturazione di certi assi di trasporto, sia ferroviari che stradali, in particolare intorno ai principali poli urbani regionali: Marsiglia, Nizza, Tolosa;
- presenza di strozzature nella rete ferroviaria che limitano la capacità delle infrastrutture;
- saturazione nelle ore di punta della viabilità intorno a Marsiglia, Aix-en-Provence, Tolone, Cannes, Antibes, Nizza e Avignone;
- un'eccessiva frequentazione stagionale lungo la costa (soprattutto in estate) e sui rilievi alpini;
- insufficienza del trasporto collettivo e assenza di connessioni con limitazione delle potenzialità intermodali;
- problematiche relative alla qualità dell'aria con la segnalazione di numerosi superamenti delle soglie normative.

Viene inoltre rilevato che il territorio regionale è soggetto a forti condizionamenti derivanti da:

- scarsa accessibilità delle zone montane e difficoltà nei collegamenti (soprattutto ferroviari), con le altre regioni francesi, ma in particolare, con l'Italia;
- mancanza di affidabilità del sistema ferroviario che impedisce l'uso intensivo di questa modalità di trasporto e la bassa organizzazione del trasporto delle merci;
- più in generale, l'assenza di coerenza nell'organizzazione e nella politica dei trasporti che non sempre corrisponde alle attese dei cittadini e degli operatori.

Le priorità che il Piano individua sono le seguenti:

- a) realizzazione d'interventi che permettano di "aprire" il territorio regionale verso l'esterno, in tutte le direzioni; in particolare, ad est, verso l'Italia, sia lungo la linea di costa, sia attraverso le Alpi grazie ad un nuovo tunnel ferroviario sotto il Monginevro;
- b) miglioramento e potenziamento delle linee interne, oggi sottoutilizzate, per l'assenza di connessioni e di mezzi rapidi di trasporto;
- c) rinforzare la multimodalità per il trasporto delle merci e le linee a supporto del previsto sviluppo delle attività logistiche.

Il Piano considera il settore della logistica una "posta" fondamentale per lo sviluppo economico e per risolvere i problemi che affliggono il sistema stradale regionale. In previsione, il Piano ritiene quindi di:

- sostenere l'attività e lo sviluppo della modalità di trasporto via acqua (trasporto fluviale, autostrade del mare) e delle ferrovie (nuove linee ad alta velocità);
- definire una strategia concertata con il territorio per la localizzazione e la pianificazione di piattaforme di trasporto fluviale e ferroviario;
- definire un'organizzazione regionale coerente a partire da una struttura di piattaforme integrate regionali, di una rete di piattaforme satelliti e di una rete di poli logistici intorno agli agglomerati urbani;
- favorire l'accesso all'uso logistico per realizzare dei programmi di formazione professionale in concertazione e partenariato con il settore economico.



La logistica si avvarrà di assi strategici multimodali che s'intende realizzare con le seguenti azioni:

- sviluppo di linee di trasporto internazionali, sia aeree (rete di aeroporti: Nizza, Tolosa, Marsiglia ed eventualmente un nuovo aeroporto), sia ferroviarie mediante la realizzazione di reti di TGV europee (TGV Méd e Sud-est);
- organizzazione del trasporto merci a scala nazionale ed europea: raddoppio del trasporto ferroviario nell'arco di 10 anni (piattaforme multimodali e sviluppo del porto di Marsiglia, porta della regione del Rodano verso il Nord della Francia);
- miglioramento dei corridoi internazionali che interessano la Valle del Rodano e la costa mediterranea;
- sviluppo delle autostrade del mare;
- organizzazione multimodale delle linee transalpine attraverso il Monginevro e il Colle di Tenda;
- organizzazione efficace della mobilità urbana, periurbana e regionale (TCSP e metropolitana di Marsiglia, Nizza e Tolone, linee interregionali, ecc.).

Il Piano ritiene che queste azioni, oltre a favorire lo sviluppo economico, contribuiscano a preservare i luoghi e il loro ambiente e sono determinanti per lo sviluppo sostenibile, sia dal punto di vista della tutela del paesaggio, sia della limitazione delle emissioni acustiche ed atmosferiche.

1.2.5.3.2. Piano Regionale dei Trasporti

Il Piano Regionale dei Trasporti (SRT – Schéma Régional des Transports) è il documento che definisce le strategie della Regione nel settore dei trasporti a medio e lungo termine.

L'obiettivo che questo Piano si è posto riguarda l'ottimizzazione delle reti trasportistiche e delle infrastrutture esistenti, favorendo anche l'intermodalità dei trasporti e la cooperazione tra i diversi attori necessari, sia a sviluppare le capacità delle infrastrutture esistenti, sia per la realizzazione di nuove.

Le previsioni del Piano sono proiettate all'orizzonte 2020 e tengono conto:

- dell'insieme dei progetti di programmazione riguardanti la regione Provence-Alpes-Côte d'Azur: gli orientamenti definiti nel Piano dei Servizi collettivi e dei progetti d'investimento statali;
- dell'evoluzione sociale e demografica del territorio;
- dell'evoluzione delle infrastrutture della mobilità e dei cambiamenti dei modi di vita;
- delle preoccupazioni degli abitanti e degli attori economici della regione e, in tema di accessibilità globale, interna ed esterna al territorio regionale, della qualità dei servizi offerti, della riduzione del rumore e delle emissioni in atmosfera.

Per quanto concerne il trasporto combinato le principali azioni previste dal piano riguardano:

- le piattaforme del trasporto combinato;
- le autostrade ferroviarie;
- la rete di piattaforme satelliti.

Per quanto concerne le piattaforme del trasporto combinato, la previsione di integrare le attuali 4 piattaforme regionali esistenti con nuove strutture sembra non essere sostenibile



in considerazione dei volumi delle merci scambiate. L'indirizzo regionale è invece quello di ricorrere ad una rete di piattaforme satelliti.

Si tratta di strutture di “piccola taglia”, dotate di impianti per la movimentazione delle merci di ridotta dimensione sufficienti, per esempio, per la formazione di un treno al giorno, corrispondente, all'incirca a 30 camion.

Normalmente queste piattaforme necessitano di un cliente che da solo sia in grado di garantire il 60% o l'80% dell'utilizzazione della capacità.

La previsione del Piano riguarda la creazione di piattaforme satelliti nell'intorno degli agglomerati urbani di media grandezza: Nizza, Tolone e Aix-en-Provence. Altre piattaforme potranno essere realizzate per servire quelle imprese che producono volumi di merci sufficientemente significative a condizione che la catena logistica delle piattaforme satelliti sia economicamente redditizia.

Per quanto concerne le autostrade ferroviarie, sono previsti interventi lungo tre direttrici fondamentali per il sistema dei trasporti regionali:

- direttrice Provence-Alpes-Côte d'Azur – Ile de France;
- direttrice Germania meridionale – Provence-Alpes-Côte d'Azur e Languedoc Roussillon ;
- direttrice Provence-Alpes-Côte d'Azur – Italia (via Ventimiglia o via Monginevro)

Il centro delle tre direttrici è stato individuato nel porto di Marsiglia.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo, sono previste soprattutto opere di sostegno dei servizi marittimi, come ad esempio una rete di collegamento delle zone di Marsiglia-Tolone, da una parte, e Cannes-Nizza-Monaco-Mentone, dall'altra, con lo scopo di alleggerire gli assi litoranei più intasati.

Sono previsti anche miglioramenti alla rete stradale esistente tra le zone portuali e le regioni vicine: Marsiglia-Arles-Nimes-Montpellier, Avignone-Montpellier, Veynes-Valence, Veynes-Grenoble, Nizza-Italia e Briancon-Torino.

La realizzazione delle autostrade del mare tra la Spagna e l'Italia, rappresenta un modo per alleggerire il territorio regionale dal traffico stradale di transito.

Il Piano pone l'accento anche sulla realizzazione di linee fluvio-marittime che utilizzino le potenzialità di trasporto offerte dal fiume Rodano, in modo da realizzare un collegamento tra la regione Rhône-Alpes, la Spagna e l'Italia e con lo scopo di alleggerire dal traffico pesante il corridoio della Valle del Rodano.

Per quanto riguarda il trasporto stradale ed autostradale il Piano prevede:

- progetti che hanno l'obiettivo di migliorare gli attuali tracciati autostradali regionali: A51 Gap-Grenoble, barriera autostradale di Digne, allargamento della A8, della A54 e della A55 che collega Digne alla A51, realizzazione della A56;
- progetti destinati a risolvere le problematiche di circolazione attualmente esistenti nelle periferie delle principali città: tangenziali di Nizza, Arles, Aix-en-Provence.



Un contributo alla soluzione dei problemi di traffico urbano potrà derivare dalla realizzazione di poli logistici intorno alle grandi città²⁸.

Questa idea dei centri logistici è stata oggetto di un acceso dibattito politico nell'ultimo decennio e, al momento, non ci sono proposte concrete in merito. Infatti, le esperienze già disponibili hanno fatto emergere alcune problematiche:

- i costi elevati da sostenere per la rottura dei carichi;
- il rifiuto degli autotrasportatori a collaborare con i loro concorrenti;
- il fatto che una parte delle consegne in città sfugge ad un tale sistema logistico, soprattutto perché le grandi catene di distribuzione hanno creato la propria rete logistica adatta ai loro bisogni.

Si ritiene, pertanto, che tale misura potrà avere successo solo se le amministrazioni locali siano in grado di porre in atto azioni, rivolte agli operatori logistici, che rendano economicamente conveniente il sistema.

Alcuni progetti previsti dal Piano, interagiscono direttamente con la programmazione della regione Piemonte, in generale, e con quella della Provincia di Cuneo, in particolare:

- progetto di nuovo tunnel ferroviario sotto il Monginevro;
- proposta di una Linea ferroviaria costiera ad alta velocità;
- progetto LI RI CA;
- progetto ARCOMED.

Il progetto del nuovo tunnel ferroviario sotto il Monginevro ha lo scopo di realizzare un collegamento ferroviario tra la Regione Provence-Alpes-Côte d'Azur con Torino, oggi possibile solamente attraverso la linea Cuneo-Nizza. Sarà quindi possibile collegare la linea Marsiglia-Briançon alla rete ferroviaria italiana con l'obiettivo di:

- spostare su ferrovia il traffico che dalla Penisola Iberica, attraverso il sud della Francia, è diretto verso il nord d'Italia e l'Europa dell'Est, che utilizza piattaforme multimodali localizzate lungo la costa mediterranea francese;
- collegare il dipartimento Hautes Alpes, e in particolare le città di Gap e Briançon alla rete TGV, tramite la linea AV Lione-Torino;
- favorire lo sviluppo del trasporto combinato e migliorare il servizio ferroviario che fa capo al porto di Marsiglia.

Le conclusioni degli studi condotti per verificare i potenziali di traffico, le questioni tecniche ed ambientali e i diversi tracciati possibili, hanno fatto emergere la necessità di migliorare gli accessi alla linea dalla parte francese e, soprattutto, di potenziare la linea della Valle della Durance.

La nuova linea ad alta velocità (LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur) ha diversi obiettivi:

- collegare la città di Nizza e la Costa Azzurra con il dipartimento di Var.
- migliorare le relazioni tra le città del sud della regione, ed in particolare tra Marsiglia, Nizza, Tolone e Avignone, e alleggerire gli assi stradali ormai saturi, soprattutto in alcuni periodi dell'anno;

²⁸ L'idea generale è quella di trasportare le merci per ferrovia o per vie d'acqua, o con mezzi pesanti presso tali centri, dove sarà possibile il loro stoccaggio e da qui distribuite nei centri delle città per mezzo di piccoli mezzi. Il trasporto e lo stoccaggio delle merci si effettuerà allo stesso modo in senso inverso.



- realizzare un elemento essenziale della rete AV che unisca le metropoli delle regioni che si affacciano sul Mediterraneo: Barcellona, Montpellier, Marsiglia, Tolone, Nizza e Genova;

La realizzazione di questo progetto in concomitanza con il completamento della rete italiana di ferrovie ad alta velocità, permetterà un considerevole miglioramento delle relazioni tra Marsiglia, Tolone, Nizza e Avignone, da una parte, e Milano, Torino e Genova dall'altra.

Parallelamente a questo progetto la Regione sta conducendo una politica di sviluppo dei trasporti ferroviari.

Il progetto LI RI CA vede come interlocutori la Regione Francese Provence-Alpes-Côte d'Azur e la Regione Liguria.

Esso riguarda:

- la realizzazione di un corridoio di trasporto tra Cannes e Albenga che faciliti gli spostamenti intermodali tra l'Italia e la Francia;
- la predisposizione di uno studio per verificare le opportunità derivanti dalla realizzazione di un'offerta di relazioni ferroviarie transfrontaliere da realizzare tra Cannes ed Albenga in modo da evitare l'attuale "rottura" dei carichi a Ventimiglia.

Il progetto ARCOMED parte dalla constatazione secondo la quale i differenti progetti di nuove linee lungo la costa del Mediterraneo, tra Genova e Barcellona, considerati nel loro insieme, corrispondono essenzialmente a una logica nord-sud, mentre è possibile lo sviluppo di sinergie all'interno di una logica est-ovest. Il progetto quindi ha l'obiettivo di riunire i dati dei differenti progetti in atto, analizzarne gli effetti prodotti e promuovere il concetto di "arco mediterraneo".

Oltre ai progetti sopra elencati altri interventi riguardano le relazioni transfrontaliere, come il miglioramento delle relazioni ferroviarie tra Torino-Cuneo e Nizza, mediante la modernizzazione e l'incremento di capacità della linea Nizza-Breil, o il potenziamento delle relazioni ferroviarie tra la riviera francese e il ponente ligure (incremento dell'offerta ferroviaria sulla Nizza-Ventimiglia).



1.3. LA VOCE DEL TERRITORIO

1.3.1. Premessa

Le pagine che seguono contengono la sintesi del contributo relativo all'indagine condotta presso alcuni operatori del sistema economico del territorio cuneese. La sintesi delle interviste effettuate nel corso del lavoro costituisce un contributo originale ed importante ai fini della comprensione del funzionamento dell'assetto territoriale e logistico dell'area.

La scelta dei soggetti da intervistare è avvenuta secondo il criterio di dare precedenza agli operatori, che meglio rappresentano la realtà del sistema economico cuneese e che sono i principali attori ed osservatori di ogni processo di riorganizzazione e delle dinamiche in atto.

La fase delle interviste ha avuto avvio con un incontro collegiale con i rappresentanti delle categorie svoltosi presso la Camera di Commercio di Cuneo,²⁹ incontro che ha consentito di individuare i soggetti da intervistare, anche su suggerimento dei rappresentanti stessi delle categorie.

L'impostazione prevedeva un panel molto selezionato con obiettivi molto concreti ed operativi, essendo la conoscenza del "pensiero strategico" locale già sufficientemente espressa all'interno del pluriennale dibattito sui destini infrastrutturali e logistici della Provincia.

In qualche caso (Confindustria) non è stato possibile "accedere" a colloqui diretti con gli operatori e gli imprenditori, in altri casi (Confartigianato) non si è riusciti a svolgere alcun colloquio.

Rispetto alla struttura formale della "scaletta" proposta, le interviste si sono svolte secondo un copione più libero e meno formalizzato, che però non consente, qui, in fase di sintesi, una comparazione quantitativa o in qualche modo statistica dei risultati ottenuti.

Pertanto, nei casi in cui si sono ottenute risposte più precise e corrispondenti allo schema dei temi della scaletta, la sintesi tiene conto di tale ordine; nei casi invece il flusso delle opinioni, pur ricalcando sostanzialmente i temi oggetto dell'indagine, sono stati più liberi, la restituzione scritta riporta tale diverso ordine di conduzione.

Dal punto di vista metodologico le interviste sono state condotte, nella quasi totalità dei casi con l'ausilio del registratore, ottenendo il previo consenso da parte dell'intervistato. Pertanto, la restituzione scritta riporta, in molti casi, testualmente le parole del soggetto.

I colloqui sono stati i seguenti:

CONFCOOPERATIVE

Sig. Bruno Carli (Vice Presidente)

Dott. Maurizio Fantino (Direttore Organizzativo)

COLDIRETTI CUNEO

Dott. Bruno Rivarossa, (Direttore generale)

Dott. Franco Ramello (Responsabile Servizio Economico)

Dott. Cesare Gallezio (Funzionario)

²⁹ L'incontro si è svolto grazie alla collaborazione e all'interessamento del Segretario generale della Camera di Commercio, Dott. Vittorio Sabbatini, che si ringrazia per la disponibilità.



CONFINDUSTRIA CUNEO

Ing. Alessandro Stochino (Responsabile Studi e Mercati)

APS (Associazione Produttori Suini)

Sig. Mauro Marengo (Presidente e allevatore)

COOPERATIVA ORTOFRUIT ITALIA (Cooperativa ortofrutticola)

Sig. Domenico Paschetta (Presidente)

(Presidente di Confcooperative)

AZIENDA AGRICOLA

Per. Agr. Claudio Quaranta (Imprenditore agricolo)

COOPERATIVA NUOVA CD (Cooperativa di Produzione Lavoro)

Dott. Mario Cerego (Presidente)

1.3.2. Le interviste: obiettivi e metodo

A ciascuno dei partner coinvolti è stata inviata o comunque sottoposta di prima persona la scaletta dei temi da trattare che, come è stato già ricordato ha costituito una traccia di base per lo svolgimento delle interviste, più che un vero e proprio questionario a risposta definitiva e univoca. Tale scaletta è stata accompagnata da una lettera, di seguito allegata, in cui è stata riportata una sintesi delle ragioni, degli obiettivi e dei contenuti dello Studio di Fattibilità in corso.

LETTERA CONSEGNATA O INVIATA AI SOGGETTI INTERVISTATI

Comune di Cuneo

Studio di fattibilità finalizzato ad individuare le condizioni tecniche, urbanistiche e ambientali, economico-finanziarie e giuridico-gestionali per la realizzazione della “Porta territoriale del sistema portuale integrato ligure piemontese” e della “porta urbana di Cuneo”.

Com'è noto l'Amministrazione di Cuneo ha avviato, nell'ambito delle più recenti iniziative di programmazione innovativa promossa dal Ministro delle Infrastrutture – DiCoTer (in particolare il progetto S.I.S.Te.M.A., ossia “Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi Azione”, uno Studio di Fattibilità che ha tra i suoi compiti principali l'esplorazione delle dinamiche, degli scenari tendenziali e delle potenzialità dei progetti e delle iniziative in corso o programmate e di fornire gli strumenti attraverso cui tracciare le linee guida per la costituzione e lo sviluppo della “Porta Territoriale del Sistema Integrato Ligure Piemontese”.

Tra gli obiettivi principali del programma S.I.S.Te.M.A. (che oltre all'area di Cuneo interessa numerosi altre zone in tutto il territorio nazionale, tra cui Savona) vi è il rafforzamento delle connessioni tra le grandi reti infrastrutturali transeuropee ed i sistemi urbani, soprattutto quelli di “secondo livello” rispetto a quelli in più in diretto contatto con l'armatura infrastrutturale



europea, selezionati tra i più dinamici, e quindi fertili, in termini di potenziale sviluppo della competitività del Paese.

L'idea è pertanto di tessere una rete nazionale di connessioni tra i grandi corridoi infrastrutturali europei e i territori da essi attraversati, in modo da estendere e "territorializzare" lo sviluppo, la coesione e la competitività, secondo le più recenti direttive europee per la nuova stagione di programmazione delle risorse comunitarie 2007-2013.

Lo studio di fattibilità che l'Amministrazione comunale di Cuneo sta portando a termine riguarda l'analisi e la definizione delle condizioni d'intervento per la configurazione di un "progetto di territorio" in grado d'incrementare le condizioni di efficienza del già avanzato sistema economico provinciale, in relazione ai flussi di primo livello (corridoi transeuropei), sia alle connessioni con altri sistemi territoriali funzionalmente connessi (ad esempio Savona, Alessandria, Asti, ma anche Nizza).

La recente evoluzione del dibattito locale intorno alle ipotesi di organizzazione logistica dell'area cuneese hanno fatto emergere diverse alternative, che convergono nella necessità di dotare il territorio di nuove funzionalità logistiche in grado di rendere più efficienti i flussi di merci e persone in entrata e uscita dal territorio provinciale e di incrementare quindi ulteriormente la competitività dell'area. La valutazione che lo studio di fattibilità ha compiuto confermano la necessità di un modello diversificato di nuove dotazioni infrastrutturali in grado di colmare da un lato il deficit pregresso e dall'altro di migliorare le economie di scala del sistema.

La costruzione dei criteri e dei contenuti di dettaglio di un progetto territoriale di questo tipo non può tuttavia essere costruito sulla base di modelli astratti o importati da altri contesti.

La peculiarità del modello di sviluppo cuneese richiede una sensibilità maggiore e diversa.

E' evidente come, in questi anni, la Provincia di Cuneo abbia saputo ritagliarsi uno spazio di tutto rispetto nella ideale classifica delle province italiane sotto numerosi punti di vista.

E' il segno di come il sistema economico e produttivo locale sia stato in grado di organizzarsi efficacemente anche in presenza di una riconosciuta coerenza di efficienti connessioni.

Ciò nonostante è possibile migliorare ulteriormente la dinamicità del sistema completando la rete infrastrutturale e le forme di organizzazione logistica.

Lo studio di fattibilità intende costruire, al di là delle dichiarazioni di principio, un quadro chiaro e concreto dell'attuale funzionamento del sistema produttivo e logistico ai diversi livelli e nei diversi settori.

Si intende cioè ricostruire, per quanto possibile nel dettaglio, la "storia logistica" di alcuni prodotti e filiere dall'approvvigionamento delle materie prime fino alla distribuzione sul mercato, in modo da comprendere (e far comprendere) "come funziona oggi il territorio" nelle sue componenti più efficienti e nelle strozzature o sacche di ridondanza o inefficienza. Solo sulla base di tale fotografia si potranno definire i caratteri ed i contenuti funzionali degli interventi che meglio contribuiscono ad una migliore e più dinamica crescita della competitività delle aziende e del sistema economico locale, delle sue componenti multifunzionali fino alla piccola realtà a conduzione familiare.

La collaborazione dei soggetti che, in prima linea, fanno funzionare l'eccellenza del sistema cuneese è in tale prospettiva fondamentale.

Solo chi lavora quotidianamente sul territorio è in grado di raccontare le "storie vere" della logistica, che, al di là di tutte le teorizzazioni, è e rimane un settore legato ad una grande concretezza di obiettivi.

L'idea è di poter svolgere alcune interviste con un panel selezionato di soggetti rappresentativi per i diversi settori economici (agroalimentare, industriale manifatturiero, trasporti, ecc.) riuscendo a cogliere, pur senza ambizione di scientificità statistica, i diversi volti del mondo produttivo locale.

In prima battuta è possibile immaginare circa dieci soggetti diversi, tra i quali, certamente, le principali aziende multinazionali e, comunque, con un mercato a scala globale. La collaborazione delle associazioni di categoria è importante anche in relazione alla individuazione delle filiere (e



al loro interno eventualmente dei prodotti più significativi per la ricostruzione delle diverse catene logistiche.

Le interviste, più di profilo tecnico che di contenuto strategico-politico, dovrebbero concentrarsi, per ciascun soggetto, su alcune questioni principali tese a raccogliere le seguenti informazioni di base:

- *Settore dell'azienda e/o prodotto/i selezionati per l'indagine;*
- *Taglia dimensionale dell'azienda;*
- *Scala prevalente dei mercati di riferimento (provinciale, nazionale, internazionale) e loro localizzazione geografica;*
- *Dimensione percentuale di massima di ciascuna componente del mercato di riferimento;*
- *Descrizione dettagliata della catena produttiva e logistica (la storia del prodotto dalla materia prima al mercato);*
- *Costo della componente logistica rispetto al costo globale di produzione;*
- *Punti deboli e strozzature del sistema logistico specifico.*

1.3.3. Sintesi dei colloqui

1.3.3.1. Confcooperative

Intervistati:

Dott. Maurizio Fantino – Direttore Organizzativo

Sig. Bruno Carli – Vicepresidente

Data: 8 Giugno 2007

Confcooperative associa 388 Cooperative corrispondenti a 104.000 Soci ed un fatturato di 240 milioni di Euro (è escluso il credito cooperativo).

Confcooperative rappresenta il 70% del totale delle cooperative presenti in provincia di Cuneo (600 Cooperative iscritte alla Camera di Commercio delle quali però solo 550 sono perative)

La parte restante delle cooperative aderisce alla Lega delle Cooperative la quale è presente soprattutto nel settore edilizio, mentre è bassa la rappresentanza nel settore agricolo.

I settori più significativi coperti da Confcooperative sono, in ordine d'importanza (come numero di aderenti):

- agricoltura;
- produzione e lavoro-servizi e trasporti;
- sociale;
- cultura, turismo e sport;
- abitazione;
- dettaglianti;
- credito;



- mutue assicuratrici, garanzia.

I settori più significativi (per numero di adesioni e per fatturato), potenzialmente interessati ad una piattaforma logistica cuneese, sono il settore agricolo e il settore produzione e lavoro.

Il settore agricolo vanta tra gli aderenti cooperative d'eccellenza a livello nazionale.

Il territorio cuneese presenta delle vocazioni territoriali per quanto riguarda l'agricoltura: ad esempio la zona di Saluzzo-Lagnasco è vocata sul settore ortofrutticolo; l'albese nel settore vitivinicolo; la zona di Peveragno nel settore dei piccoli frutti.

Le aziende unite in cooperativa non hanno tagli molto grandi: rappresentano, in genere, una realtà abbastanza frastagliata, anche se alcuni commercializzano anche con i paesi esteri.

Va rimarcato il fatto che negli ultimi anni nel settore agricolo si è assistito ad una riduzione del numero delle cooperative ma è aumentato il fatturato e il numero dei soci. Questo vuol dire che nel settore agricolo, a differenza di altri settori, ha avuto inizio la fase aggregativa delle cooperative³⁰. Questo fatto ritenuto significativo poiché l'aggregazione vuole anche dire necessità di creare sinergie ed economie di scala da cui deriva un collegamento con il discorso logistico.

In mancanza di piattaforme logistiche, le cooperative si sono organizzate in proprio per poter commercializzare i loro prodotti. Da questa organizzazione nasce anche la necessità di aggregarsi in unità più consistenti.

L'assenza di un sistema logistico, e il fatto di doversi organizzare in proprio, ha delle ricadute negative sui prezzi e quindi sulla competitività delle aziende cooperative, rispetto ad altre realtà nazionali.

“L'aggregazione tra cooperative non ha solamente lo scopo di migliorare il sistema della commercializzazione ma anche quello d'incrementare l'offerta dei prodotti, di conseguenza l'aggregazione avviene su generi merceologici differenti che hanno bacini di clienti differenti: ad esempio i frutti maggiori con i piccoli frutti. Sotto questo aspetto l'aggregazione tende anche a far interagire tra loro aree geografiche con diversa vocazione: ad esempio la zona di Lagnasco con quella di Peveragno”.

I prodotti dell'agricoltura cuneese hanno goduto di un'ottima attività promozionale condotta dalle istituzioni locali, provinciali e regionali che ha permesso di far conoscere tali prodotti sui mercati internazionali. Questo stato di cose ha determinato un aumento della domanda, alla quale, non sempre si è in grado di rispondere. “Il problema principale ancora da risolvere riguarda la commercializzazione”.

Per quanto concerne i settori ortofrutticolo e vitivinicolo la provincia di Cuneo vanta delle eccellenze che la pongono al primo posto tra le altre province del Piemonte.

Una delle caratteristiche che rende i prodotti d'eccellenza è anche la scala non “enorme” di questi. A tale proposito si ha interesse a mantenere tale scala, per non snaturare tali prodotti, evitando così che essi diventino di tipo industriale. Tuttavia esistono dei prodotti per i quali si può pensare ad un incremento di produzione.

³⁰ Questa tendenza trova conferma anche in un recente studio della Camera di Commercio di Cuneo da cui si evince che in generale, sul territorio provinciale si sta assistendo ad una riduzione delle aziende agricole che tendono ad aggregarsi in aziende di dimensioni maggiori. Il fenomeno interessa indifferentemente sia le zone di pianura che quelle pedemontane.



Nella realtà provinciale vi sono dei prodotti che vanno bene con la situazione attuale e non necessitano di un discorso logistico, mentre ve ne sono altri, che hanno necessità di “allargare gli scenari” per essere più competitivi. Questa necessità è molto sentita dagli associati.

Il movimento cooperativo chiede che vi sia un “polo”, un area in cui si possa far confluire dei prodotti, far lavorare le cooperative e creare sinergie che in questo momento sono assenti.

“Manca il momento aggregativo, inteso come area aggregativa”. Questa mancanza ha come conseguenza il fatto che le singole cooperative per andare su certi mercati debbano rivolgersi a Tortona o ad altre piattaforme logistiche ancora più distanti.

La logistica deve anche portare valore aggiunto che, attualmente, nel contesto cuneese, caratterizzato da azioni autonome dei singoli produttori, non è presente.

Il momento aggregativo dovrà essere in grado di “far lavorare” e portare prodotti differenti: ad esempio la mela con la fragola e il mirtillo; oppure la mela con il formaggio.

Tra le associate a Confcooperative vi sono le cooperative di produzione e lavoro, alcune delle quali di assoluta eccellenza a livello nazionale. Esse si occupano di confezionamento, o comunque di servizi altamente e qualitativamente strutturati.

Ad esempio, le cooperative (cinque in tutto) che operano con la FERRERO, industria dolciaria di Alba, si interessano non solo del confezionamento ma anche dell’intera logistica³¹.

Un’altra cooperativa, la ARESE, confeziona quasi tutti i prodotti della LINDT.

Altre cooperative si sono specializzate nel confezionamento per altre Società: ad esempio alcune confezionano i vini per la GIORDANO che si occupa di vendita di vini per corrispondenza.

A livello provinciale è stata costituita un’organizzazione per sostenere questa tipologia di lavoro³².

Tra le cooperative di produzione-lavoro vi sono anche le imprese di pulizie che però per la tipologia di attività non sono interessate ad un discorso di piattaforma logistica. Queste cooperative sono in genere di dimensione piccola e qualcuna media.

Altre cooperative interessate ad un discorso logistico sono quelle vitivinicole i cui prodotti sono commercializzati in tutto il mondo. Anche in questo caso ogni produttore si è organizzato da se.

Non sono interessate ad un discorso di logistica le cooperative sociali e di cultura e turismo, poiché lavorano principalmente sulle persone e sono radicate con il territorio, mentre il settore della macellazione alimenta un mercato che è soprattutto locale³³.

³¹ Il prodotto proveniente dallo stabilimento Ferrero viene confezionato dalle cooperative che si occupano anche del suo recapito ai distributori. In questo modo l’industria dolciaria non ha più il problema del magazzino poiché dal confezionamento al trasporto ci pensano le cooperative.

³² Le cooperative che operano con la Ferrero sono di grande dimensione, per tale motivo è stato redatto a livello provinciale un contratto ad hoc per questa tipologia che non esiste a livello nazionale. Ci sono rapporti molto stretti con il sindacato perché c’è interesse affinché questo tipo di attività resti sul territorio provinciale.

³³ Nel cuneese sono presenti un paio di centri per la macellazione, ma il grosso dell’attività si svolge direttamente all’interno degli allevamenti.



1.3.3.2. Cooperativa ortofrutticola Ortfruit Italia

Intervistato: Sig. Domenico Paschetta (Presidente di Ortfruit Italia)³⁴

Data 8 giugno 2007

Ortfruit Italia è un'Organizzazione di Produttori (O.P.) alla quale aderiscono 8 tra cooperative e società.

I produttori che conferiscono i loro prodotti alla O.P. sono 400, per un'estensione aziendale complessiva di 500 ettari.

I prodotti principali trattati sono:

- Pesche e nettarine;
- Mele;
- Actinidia (Kiwi);
- Piccoli frutti;
- Ortaggi e verdure.

La lavorazione è effettuata in cinque strutture operative:

- 1) Saluzzo (Coop La Frutta);
- 2) Verzuolo (Coop P.A.V.);
- 3) Monleale (Coop Volpedo Frutta);
- 4) Villafalletto (Naturamica);
- 5) Moretta (Coop Demacoop).

L'O.P. dispone di tre magazzini :

- Verzuolo;
- Villafalletto;
- Peveragno.

I compiti istituzionali dell'O.P. sono quelli di rappresentanza., di gestione dei Piani Operativi nei progetti con la Comunità Europea; la commercializzazione dei prodotti, la gestione della rete commerciale, gli ordini e le attività di promozione.

Il fatturato dell'O.P. nel 2006 è stato di 23 milioni di euro.

La scala dei mercati varia a seconda dei prodotti commercializzati come emerge dalla seguente tabella:

³⁴ Domenico Paschetta ricopre anche la carica di Presidente di Confcooperative della Provincia di Cuneo.



- Scala dei mercati dei prodotti commercializzati		
- Prodotto	- Mercato Interno	- Mercato Estero
- Pesche e nettarine	- 50%	- 50%
- Mele	- 70%-80%	- 20%-30%
- Kiwi	- 10%	- 90%

Il mercato europeo è rappresentato prevalentemente da Germania e Inghilterra.

Il mercato extraeuropeo è rappresentato da:

- Stati Uniti, Canada e Brasile per le Americhe;
- Paesi Arabi, Cina e Nuova Zelanda per Asia e Oceania

I mercati esteri delle pesche e nettariene è prevalentemente europeo. Nel caso delle mele oltre al mercato europeo è importante anche quello dei Paesi Arabi. Per il kiwi sono significativi i mercati delle Americhe (50%) e dell'Asia-Oceania (50%).

I soci produttori conferiscono i loro prodotti direttamente alle diverse cooperative di appartenenza che fanno parte della O.P. dove si provvede al confezionamento e all'etichettatura.

A seconda del prodotto e del mercato si hanno dei sistemi diversi di commercializzazione:

- Per il mercato interno l'O.P. serve quasi esclusivamente la grande distribuzione, mentre è lasciata scoperta la piccola distribuzione e la vendita al dettaglio. L'O.P. mediante un proprio trasportatore provvede a conferire il prodotto presso le piattaforme che ciascun ipermercato possiede o indica. Ad esempio la Coop dell'area torinese fa scaricare il prodotto a Leini (comune della cintura torinese);
- Per il mercato estero il sistema logistico è diverso tra il mercato europeo e quello extraeuropeo. Nel primo caso inoltre vi sono ancora differenze a seconda delle quantità trattate. Nel caso di piccole quantità l'O.P. provvede a conferire le "quote" (2-3 pedane) ai centri di raccolta o direttamente al mercato di arrivo. Ad esempio per il mercato tedesco il centro di raccolta è Verona. Nel caso si trattino grosse quantità la logistica avviene "franco magazzino", cioè è l'importatore che si preoccupa di ritirare la merce presso i magazzini. Per il mercato extraeuropeo la merce viaggia nei container: essa è caricata presso i magazzini dell'O.P., è trasportata a Genova dove i container sono imbarcati alla volta di Gioia Tauro, dove avviene il trasbordo su navi diverse a seconda della destinazione. I container destinati al mercato nordamericano possono subire un altro trasbordo a Barcellona; quelli destinati al mercato asiatico viaggiano alla volta del Canale di Suez.

I prodotti commercializzati viaggiano quasi totalmente su gomma e nave; solo una minima parte viaggia su ferro. Ciò è dovuto, non tanto alla carenza di infrastrutture ferroviarie adeguate, quanto al fatto che trattandosi di prodotti deperibili risulta difficoltoso trovare vagoni frigoriferi disponibili.



Attualmente il trasporto incide per il 15-20% sul prezzo del prodotto.

Tale valore è ritenuto molto elevato poiché, per essere più competitivi, esso dovrebbe scendere almeno della metà.

Un sistema efficiente di logistica dovrebbe stare sul 5-6%.

I problemi principali del sistema logistico riguardano:

- a) l'eccessiva frammentazione dei produttori;
- b) il sistema dei trasporti.

Nella provincia di Cuneo è tuttora assente una piattaforma logistica alla quale conferire i prodotti, per cui ciascuna Ditta che confeziona deve organizzarsi in proprio, con tutte le diseconomie del caso legate alla stagionalità dei prodotti trattati..

Questa frammentazione è stata, in alcuni casi, la spinta per una crescita maggiore dei produttori i quali si sono organizzati anche per il confezionamento e la vendita.

Per quanto concerne i trasporti, il problema principale riguarda il reperimento sul mercato di autotrasportatori che sono, in genere, rappresentati da piccoli imprenditori che hanno difficoltà a stare sul mercato dell'autotrasporto.

Attualmente la O.P. si è rivolta ad una ditta di autotrasporto di Perugia (Ditta MT) che già da alcuni anni lavora nel cuneese.

Si ritiene che un'eventuale piattaforma logistica cuneese debba trattare il prodotto già confezionato ed organizzare il trasporto. Mentre non si ritiene utile una piattaforma che si occupi del confezionamento poiché sarebbe in "esubero" rispetto alla situazione attuale.

1.3.3.3. Nuova CD - Cooperativa Produzione-lavoro

Intervistato: Dott. Mario Cereo (Presidente cooperativa Nuova CD)

Data: 12 dicembre 2007

La Nuova CD è una cooperativa, con sede a Monticello d'Alba (CN), che opera nel settore produzione e lavoro, settore che nella provincia di Cuneo conta circa 1000 addetti. La Nuova CD, in particolare, opera nel settore del confezionamento di prodotti alimentari, con circa 200 addetti e due strutture operative.

Il 60% del fatturato è prodotto con una sola impresa, nella fattispecie, con l'industria dolciaria Ferrero, mentre il restante 40% è prodotto con diverse altre realtà economiche.

La clientela è in maggioranza locale; questa è una caratteristica comune a tutte le società cooperative che lavorano nel settore. La vicinanza con il cliente è infatti necessaria per ridurre i costi di trasporto.

Il lavoro riguarda il confezionamento³⁵ secondario di una vasta gamma di prodotti ed è eseguito, quasi esclusivamente, a mano.

L'attività è stagionale ed è concentrata in due periodi particolari dell'anno legati alle principali festività: Natale e Pasqua. Nell'alta stagione si arriva a movimentare anche 1600 pedane al giorno di prodotti.

³⁵ Per confezionamento si intendono tutte le operazioni di allestimento di un prodotto nudo o preconfezionato fino alla sua completa realizzazione e pronto per la distribuzione ai punti vendita



Normalmente il cliente fornisce direttamente il prodotto da confezionare e, tramite i propri fornitori, anche il materiale per la confezione.

La Cooperativa esegue il confezionamento secondo le indicazioni del cliente che, nella maggior parte dei casi, provvede anche al ritiro del prodotto confezionato mediante propri trasportatori. Questi conferiscono la merce o presso le aziende (o le loro piattaforme logistiche) o direttamente presso le piattaforme logistiche della grande distribuzione. Solo di rado la Cooperativa si occupa anche del trasporto dei prodotti confezionati, mentre si occupa della gestione del magazzino, sia per i prodotti finiti, sia per i semilavorati e gli imballaggi.

Il sistema di produzione così com'è strutturato è abbastanza funzionale; il problema principale riguarda la difficoltà di pianificare la produzione a causa dei cambiamenti repentini, per quanto concerne la tipologia dei prodotti da confezionare, dettati molto spesso dalle scelte commerciali della grande distribuzione.

La logistica interna ha dei costi molto elevati superiori ai valori ritenuti accettabili del 4-5% del prodotto. Essi riguardano soprattutto la gestione degli spazi necessari al magazzino dei semilavorati, del prodotto finito e degli imballi, ma anche le procedure, le bolle, la diversità del prodotto trattato. Si può valutare che i costi della logistica rappresentino il 10-13% del prezzo del prodotto.

Un'eventuale piattaforma logistica dovrebbe essere realizzata localmente nell'area dell'Albese piuttosto che nel Cuneese o nel Fossanese. Inoltre, avrebbe più senso pensare a piccole piattaforme al servizio di territori di estensione limitata anziché una grande piattaforma provinciale.

Pur non influenzando direttamente l'attività di produzione della Cooperativa si ritiene che un'eventuale piattaforma logistica dovrebbe prevedere una funzione di magazzino dei prodotti distribuiti direttamente. Tale attività consentirebbe, da un lato di abbassare i costi di trasporto, dall'altro di decongestionare il traffico sulle strade attualmente generato dai numerosi mezzi impegnati nella distribuzione delle merci.

1.3.3.4. Coldiretti di Cuneo

Intervistato: Dott. Franco Ramello (Responsabile Servizio Economico Coldiretti di Cuneo)

Data: 19 settembre 2007

La Coldiretti è l'organizzazione agricola più rappresentativa tra quelle presenti sul territorio cuneese. Nella provincia di Cuneo associa quasi 40.000 aziende che rappresentano il 6-7% degli occupati, valore molto elevato se lo si confronta con quello di altre province e con la media nazionale.

Le imprese che aderiscono alla Coldiretti sono rappresentate da piccole realtà: infatti, solo il 3,7% delle aziende ha più di tre addetti; il 48,5% di queste ha da 1 a 3 addetti, mentre la restante parte sono aziende a gestione familiare (circa 1 addetto).

In provincia di Cuneo il settore agricolo risulta alquanto variegato a differenza di altre province in cui prevalgono, spesso, monoculture e di monoallevamenti. Sono presenti aree rurali che si caratterizzano per la specializzazione nella produzione e nella promozione di uno o più prodotti. In alcuni contesti tali aree assumono connotati di vero e proprio distretto agroalimentare. A tale proposito si possono individuare tre aree principali:



- 1) SALUZZESE, specializzato nella coltivazione di frutta fresca;
- 2) CUNEESE, che presenta filoni di eccellenza, quali le nuove specialità dell'ortofrutta e dell'allevamento della razza bovina piemontese;
- 3) LANGHE e ROERO, specializzate nel settore vitivinicolo.

I prodotti del settore ortofrutticolo sono rappresentati soprattutto da mele (circa un milione di quintali; pesche (circa 500.000 quintali), nettarine (circa 600.000 quintali) e kiwi (circa 800.000 quintali).

IL settore ortofrutticolo produce circa 860.000 quintali di ortaggi, di cui la parte più significativa è rappresentata dal fagiolo.

Il settore vitivinicolo produce circa 1,2 milioni di quintali di uva da vino ed occupa il 42% della superficie agricola provinciale destinata alle colture arboree.

I piccoli frutti (coltura recente ma in forte ascesa) sono rappresentati da: 40.000 quintali di fragola, 2.300 quintali di mirtilli e 1.100 quintali di lamponi.

La produzione dei piccoli frutti è localizzata soprattutto nella zona di Peveragno e in Valle Grana.

Molto importante è anche il settore cerealicolo: 1,4 milioni di quintali di frumento, 4,2 milioni di quintali di mais da granella e 450.000 quintali di orzo. Una parte considerevole della produzione di mais viene impiegata in azienda per l'allevamento del bestiame, mentre la restante parte è venduta a strutture per la produzione di mangimi per la zootecnia.

Nel settore agroindustriale la coltura più importante è il pomodoro, presente però con soli 150.000 quintali annui. Il prodotto non viene lavorato sul posto ma viene esportato nell'alessandrino o in Emilia Romagna.

E' poco presente il settore forestale che produce solo 6.000 tonnellate di quintali di legname.

L'allevamento suinicolo tratta quasi un milione di capi, destinati per il 95% al "Consorzio Prosciutto di Parma e San Daniele". In genere, i capi, dopo essere stati allevati vengono trasportati in Emilia o in Lombardia dove avviene la macellazione. Le cosce sono utilizzate per la produzione di prosciutti, mentre la restante parte è utilizzata per insaccati e per l'uso diretto. Solo una piccola parte della carne rientra in provincia per il consumo umano.

Il settore bovino vede la presenza di circa 800.000 capi di bestiame, dei quali 300.000 appartengono alla Razza piemontese. Questi ultimi vengono quasi completamente consumati nella regione, solo una piccola parte è esportata nel pavese. Diversamente, gli altri capi allevati vengono esportati, ma sempre sul mercato italiano: Liguria, Lombardia e Toscana sono i mercati principali.

Il settore avicolo alleva circa 9 milioni di capi: in questo caso la macellazione avviene quasi esclusivamente in provincia (in genere direttamente negli allevamenti) e il consumo si divide tra un 50% interno alla regione e un 50% esterno.

Per il trasporto dei suini si utilizzano imprenditori privati: solo le aziende più grandi provvedono al trasporto.

I trasportatori sono in genere operatori locali e nella grande maggioranza dei casi si tratta di "piccoli padroncini".

I bovini, per una parte vengono esportati vivi, mentre per la restante parte sono macellati in provincia e la carne esportata per il confezionamento.



I mercati di destinazione dei bovini macellati sono rappresentati dalla Liguria e dalla parte occidentale della Lombardia. Una piccola parte viene esportata anche in Toscana.

Il sistema del trasporto è lo stesso di quello utilizzato per i suini e normalmente avviene in modo diretto senza intermediazioni.

All'estero non viene esportata nulla, mentre è presente l'importazione di carne macellata, sia dalla Francia che da altri paesi europei.

L'importazione non riguarda i prodotti avicoli per i quali si è autosufficienti.

Infine, i bovini della razza piemontese alimentano solamente il mercato interno (Regione Piemonte).

Per il settore frutticolo l'esportazione estera riguarda il 60-70% della produzione di mele. I mercati di destinazione sono diversi: ad esempio la mela rossa è esportata soprattutto nei paesi arabi.

Le pesche sono esportate soprattutto in Germania e nei paesi dell'Europa del nord.

Il kiwi ha un mercato molto vasto che interessa sia l'Europa che le Americhe, l'Asia e l'Oceania.

La commercializzazione della frutta presenta una struttura logistica più articolata rispetto a quella dell'allevamento. In Provincia di Cuneo sono presenti alcuni gruppi non particolarmente grandi che si sono attrezzati con capannoni e celle frigorifere per la conservazione della frutta e con piazzali per il carico.

Normalmente i produttori associati alla Coldiretti conferiscono il prodotto a queste strutture che provvedono alla conservazione (a seconda dei prodotti il periodo di conservazione è variabile), al confezionamento e alla commercializzazione.

Il conferimento dei prodotti avviene tutti i giorni dopo il raccolto; normalmente i produttori non si occupano dello stoccaggio.

Se il prodotto è conferito ad una Cooperativa di cui egli è socio, questa prende in carico il prodotto e provvede alla commercializzazione per conto del produttore; nel caso di conferimento ad una società questa acquisisce il prodotto ed è responsabile della parte commerciale.

Il settore lattiero-caseario è un settore significativo per l'economia della Provincia. Il 70% della produzione viene casificato, mentre il 30% è costituito da latte alimentare che viene consumato localmente.

Nella Provincia di Cuneo è concentrato l'80% della produzione dei formaggi DOP piemontesi di cui il 60% alimenta il consumo interno, mentre la restante parte è esportata nelle regioni più vicine al Piemonte: Liguria, Lombardia, Toscana ed Emilia Romagna.

Nel settore delle paste filate il 10-15% è destinato all'esportazione, soprattutto in Germania.

L'assenza di piattaforme logistiche sul territorio ha rallentato la realizzazione sul territorio di complessi agroindustriali per la lavorazione dei prodotti agricoli che, infatti, sono più numerosi nelle zone piemontesi dove sono presenti tali strutture.

La carenza di infrastrutture ha orientato gli operatori agricoli verso produzioni, come l'allevamento e la coltivazione di ortaggi in serra che non risentono di questa mancanza.

In altri settori (frutticolo e caseario) gli operatori si sono organizzati in proprio per sopperire alla mancanza di infrastrutture.

La creazione di una piattaforma logistica cuneese, per rendere più funzionale il trasporto dei prodotti fuori dai confini provinciali e regionali, potrebbe riguardare il settore



frutticolo, in misura minore (visto il quantitativo ridotto di prodotto esportato) il settore caseario, poco o affatto il settore dell'allevamento o quello cerealicolo.

Al momento il sistema funziona bene, l'unico problema che si registra riguarda la sovrapposizione di operatori che trattano lo stesso genere di prodotti che determina sicuramente un aumento dei costi di trasporto. Ad esempio nel settore lattiero operano diversi soggetti: ABIT, Società del latte di Torino, Valle Stura, Valleiosina ecc., ognuno con i propri furgoni e i propri mercati. Potendo contare sulla presenza di una piattaforma logistica, dove ognuno di questi operatori possa conferire il proprio prodotto e dove i potenziali acquirenti possano effettuare dei carichi, si sortirebbe uno snellimento del sistema di distribuzione e quindi un abbattimento dei costi, con ripercussioni positive sul produttore primario.

Intervistato: Dott. Cesare Gallezio (Funzionario Coldiretti di Cuneo)

Data: 30 Ottobre 2007

Il settore ortofrutticolo è già per la sua configurazione molto complesso in quanto riguarda almeno un centinaio di prodotti.

I settori orticolo e frutticolo hanno canali commerciali molto diversi, sia per tipo, sia per struttura. Il settore frutticolo è più complesso e strutturato poiché deve far fronte ad esportazioni che toccano luoghi molto distanti; l'orticolo invece è un prodotto che, normalmente, non esce dall'ambito nazionale.

Il prodotto principe del settore orticolo è il fagiolo (sia fresco che secco), coltura che si è sviluppata per le particolari condizioni pedoclimatiche che caratterizzano vaste zone del cuneese, raggiungendo livelli d'eccellenza.

IL settore si avvale di "centri di condizionamento" (per quanto concerne il fresco) che ritirano la merce prodotta nei campi e la distribuiscono sul mercato. Tali strutture sono tutte società private con la sola eccezione di una struttura cooperativa (Cooperativa Agrifrut di Peveragno).

Dopo la raccolta il produttore può vendere direttamente il prodotto presso i mercati o utilizzare il "sistema del conferimento", quest'ultimo si è sviluppato negli ultimi decenni e rappresenta il modo principale utilizzato in provincia per la commercializzazione del prodotto.

In questo caso al conferimento del prodotto si ha un'indicazione sul prezzo di mercato, ma il saldo avverrà solamente a fine campagna.

Questo è l'anello più debole della filiera dell'orto-frutta in quanto in questo sistema il produttore non ha nessun potere contrattuale e non ha influenza sulle oscillazioni dei prezzi al consumatore. In genere, ogni produttore è "agganciato" ad un commerciante di fiducia.

Il prezzo è determinato in base alle vendite e ai mercati che ciascun conferitore riesce a praticare.

Sul mercato locale sono presenti delle grosse aziende a cui conferire il prodotto, ad esempio la società Rivoira³⁶ di Falicetto (CN) collegata con tutto il mondo.

³⁶ Rivoira ha tre stabilimenti con capacità frigorifera di 45.000 tonnellate dove vengono lavorati complessivamente: 35.000 tonnellate di mele, 8.000 tonnellate di pesche e nettarine, 22.000 tonnellate di kiwi, oltre ad altri prodotti d'importazione.



In genere il 90% del prodotto viene conferito con il prezzo da determinare; solo per un 10% del prodotto il prezzo viene contrattato, ad esempio con grossisti che si recano nelle campagne stipulando un contratto con i produttori.

L'areale di produzione del fagiolo è localizzato prevalentemente nelle vallate che fanno da corona alla città di Cuneo e, per una piccola parte nella zona di Bagnasco, in Valle Tanaro.

L'altra coltura importante del settore orticolo è rappresentata dalla fragola il cui areale è il cuneese e le valli che fanno da corona alla città. Il meccanismo dei vendita lo stesso del fagiolo.

I piccoli frutti sono una coltura che negli ultimi anni è stata in forte ascesa. L'areale di produzione è sempre il cuneese e le valli che fanno da corona alla città. Tra i piccoli frutti, il mirtillo gigante europeo è quello che negli ultimi anni ha segnato la crescita maggiore. L'areale di produzione si estende a tutte le valli della Provincia.

Questa coltura si è diffusa molto ed è l'unica tra le coltivazioni orticole che esce dai confini nazionali.

La provincia di Cuneo è la seconda provincia italiana per la produzione dei piccoli frutti e la prima per la produzione del mirtillo.

Dopo la raccolta il mirtillo viene confezionato ed imballato direttamente in campo ad opera dell'azienda agricola produttrice e per il 60%-70% della produzione è inviato a alla Cooperativa Sant'Orsola di Pergine Valsugana (TR)³⁷ che provvede alla commercializzazione.

Il prodotto può essere ritirato anche dalle Cooperative che si occupano del condizionamento ma che, per la commercializzazione si rivolgono sempre alla Cooperativa Sant'Orsola.

Il restante 30% della produzione viene gestito direttamente dalle Cooperative locali che ritirano il prodotto, lo condizionano e lo spediscono sui mercati.

Vi sono delle aree di forte specializzazione orticola, come il Braidese e l'area di Ceresole d'Alba, dove sono presenti aziende di notevole estensione che si occupano anche della "lavorazione" e della spedizione dei loro prodotti, ma mai oltre i confini regionali. In questo caso l'azienda produce, condiziona e lavora il prodotto e per il 30% si rivolge direttamente al mercato, mentre per il 70% si rivolge a terzi per la commercializzazione.

In altre aree, sempre specializzate nelle colture orticole, quali l'Albese, il Roerino, Sommaria Perno e Canale, sono presenti per lo più aziende a conduzione familiare che conferiscono la totalità del prodotto ai condizionatori.

Il settore frutticolo, dovendo far riferimento a mercati più ampi presenta una struttura più articolata di quello orticolo.

³⁷ Sant'Orsola è un'Organizzazione di Produttori Agricoli per la coltivazione e la commercializzazione di fragole estive, ciliegie tardive e piccoli frutti: lamponi, more, mirtilli, ribes rosso e bianco, fragoline, uva spina.



I principali prodotti sono rappresentati da:

Pere	400.000 q/anno
Susine	400.000 q/anno
Albicocche	250.000 q/anno
Pesche e nettarine	1.100.000 q/anno
Mele	1.100.000 q/anno
Kiwi	1.000.000 q/anno ³⁸

Per quanto concerne la produzione del kiwi, la provincia di Cuneo è il polo mondiale più strutturato. Viene prodotto il 35% del kiwi italiano e lavorato il 60% del totale nazionale. Questi primati non derivano tanto dalla collocazione geografica, anzi sotto questo aspetto il cuneese è penalizzato per la sua collocazione troppo a nord, quanto dall'organizzazione che si è strutturata negli anni a supporto della filiera di questo frutto.

Più in generale tutto il sistema frutticolo risulta abbastanza strutturato anche a livello di aziende produttrici. Infatti sono presenti aziende di diverso livello:

- aziende solo produttrici;
- aziende che, pur essendo agricole produttrici, svolgono per se stessa e per un numero piccolo di conferitori anche le funzioni di condizionamento, lavorazione e spedizione;
- aziende commerciali che si occupano quasi esclusivamente della commercializzazione del prodotto;
- Società Cooperative che non producono ma si occupano del condizionamento (per alcuni frutti anche della maturazione), della lavorazione e della spedizione.

Le aziende che si occupano della spedizione hanno al loro interno un'area doganale.

In ambito cuneese operano delle aziende di assoluta eccellenza tra cui il Gruppo Rivoira di Calicetto, legato alla multinazionale Unifrutti. Con il porto di Vado questa società ha creato la società RK che si occupa a livello globale di gestione logistica dell'ortofrutta.

Nel porto di Vado viene movimentato il 90% del prodotto frutticolo della provincia di Cuneo. Il trasporto avviene con navi container o navi camion o navi frigo.

Nelle cooperative e nei magazzini privati del cuneese (che hanno una dimensione più contenuta rispetto al Gruppo Rivoira), dopo il conferimento il prodotto viene frigo-conservato, lavorato e condizionato. La commercializzazione sui mercati europei è trattata prevalentemente da tre agenzie di smistamento, due tedesche e una inglese. Queste organizzano il trasporto, che avviene in prevalenza su gomma (99% del prodotto) e lo destinano ai vari mercati.

A livello europeo i mercati più significativi sono da sempre la Germania e l'Inghilterra, mentre è in crescita il mercato dell'est europeo (Polonia, Ungheria, Romania) e della Russia. Anche con questi paesi la commercializzazione avviene mediante l'intermediazione delle agenzie.

³⁸ La produzione di kiwi ha toccato circa 1.200.000 q/anno ponendo la provincia di Cuneo al secondo posto tra le province italiane per la produzione e al primo posto per l'esportazione.



Alcuni soggetti saltano l'intermediazione delle agenzie ed hanno un contatto diretto con i mercati di destinazione, tuttavia questa è una parte poco rappresentativa del mercato (circa 10%)³⁹. “Per quanto riguarda il settore frutticolo ci si è resi conto che va rafforzata la filiera, per cui tutti cercano non solo il produttore di qualità, ma anche di eliminare dei tasselli”.

I mercati sono diversi a seconda del prodotto. Per quanto riguarda le mele, la varietà golden viene venduta in Italia e in Europa; la varietà rossa, che rappresenta circa il 60% della produzione provinciale, ha anche un mercato extraeuropeo rappresentato in prevalenza dai paesi arabi e dai paesi del sud-est asiatico.

Le pesche hanno un mercato soprattutto nazionale ed europeo poiché, essendo un prodotto poco conservabile, non sopporta trasporti troppo lunghi.

Per quanto riguarda la pera il mercato è soprattutto locale⁴⁰.

Le susine, grazie alle nuove varietà coltivate, hanno un mercato soprattutto inglese, attraverso un canale di specializzazione rappresentato dalla SITERA.

Le albicocche⁴¹ hanno un mercato nazionale (quasi esclusivamente Nord-Italia) e, occasionalmente, un mercato spagnolo (per il prodotto da industria) e francese. Attualmente i quantitativi prodotti non sono sufficienti per attivare altri mercati europei e non vi è interesse ad aumentare la produzione poiché, durante il periodo della maturazione, il mercato nazionale risulta ben remunerativo. Per questo genere di prodotto la commercializzazione avviene in modo diretto tra condizionatori e grande distribuzione⁴².

A differenza di tutti gli altri frutti il kiwi ha un mercato mondiale: ciò è dovuto soprattutto al fatto che questo frutto può essere conservato per lunghi periodi (anche 6 mesi) e quindi è adatto ai lunghi trasporti.

La filiera del kiwi è così strutturata: dal campo il produttore raccoglie il prodotto a fine ottobre e lo porta nei centri di condizionamento dove viene conservato nelle celle frigorifere. Successivamente, in un determinato periodo che va da novembre a marzo-aprile, il kiwi viene venduto, naturalmente dopo essere stato calibrato, confezionato e preparato in base alle richieste del cliente.

Per il 99% il prodotto è trasportato sui mercati di arrivo con navi frigo che partono dal porto di Vado. Per quanto riguarda il prodotto fresco può capitare, occasionalmente, che delle piccole quantità vengano spedite anche dal porto di Rotterdam.

Il conferimento alle navi avviene in due modi:

- a) con camion frigo, che vengono riempiti presso i magazzini dei condizionatori e arrivano al porto, dove la merce è scaricata e caricata sulle navi;
- b) mediante container autorefrigerati, preparati presso i magazzini dei condizionatori e trasportati presso il porto dove vengono caricati sulle navi.

³⁹ Negli ultimi anni il sistema diretto si sta evolvendo favorito anche dal sistema delle certificazioni, per cui molti produttori o condizionatori, attraverso il rispetto di determinati protocolli diventano fornitori diretti di grandi catene di distribuzione.

⁴⁰ Questo prodotto oltre alla bassa produzione risente della concorrenza del polo produttivo emiliano romagnolo.

⁴¹ La produzione di albicocche è molto frammentata e non si riesce ad ammassare il prodotto.

⁴² COOP assorbe circa il 30% della produzione provinciale, mentre S lunga il 15%.



L'armonizzazione della nave è effettuata da specifiche società: nel caso del prodotto cuneese si tratta del Gruppo Rivoiara con la società RK.

Tra il carico, lo scarico e il trasporto sui mercati di destinazione si supera, in genere un mese.

Il sistema ferroviario, un tempo abbastanza utilizzato nel cuneese, è stato abbandonato a favore del trasporto su gomma, poiché, soprattutto per il trasporto di prodotti freschi, non si è sufficientemente strutturato.

Nonostante la buona organizzazione, la catena logistica del sistema ortofrutticolo presenta alcuni nodi che generano delle diseconomie e dei costi troppo elevati:

- 1) vi è molta frammentazione nel sistema della produzione e dell'offerta (ad esempio per le mele sono presenti sul mercato 200 marchi commerciali, alcuni importanti, altri meno);
- 2) è presente un forte individualismo che porta i produttori ad organizzarsi autonomamente per far fronte alle loro specifiche esigenze, venendo così a mancare quel valore aggiunto che potrebbe essere determinato da un ragionamento comune. Tale individualismo esiste a tutti i livelli della filiera⁴³.

Si ritiene che in questo momento una piattaforma logistica sia difficile da realizzare poiché tutto il sistema è stato già organizzato con investimenti notevoli da parte di tutti i soggetti attori.

Un'eventuale piattaforma dovrebbe essere localizzata nel fossanese, poiché si ritiene che tale zona sia la più vicina al bacino di produzione frutticola della Provincia. Inoltre, perché sia utile ai produttori essa deve essere in grado di ridurre i nodi del sistema, che spesso generano costi di lavorazione e di trasporto superiori al prezzo del prodotto stesso.

Infine, vi è il timore, non infondato, che una piattaforma logistica generi un incremento dell'offerta di prodotti già presenti localmente e che ciò provochi una riduzione dei prezzi alla produzione.

1.3.3.5. Azienda agricola Quaranta

Intervistato: Sig. Claudio Quaranta (Titolare dell'azienda agricola)

Data: 30 ottobre 2007

L'azienda è situata a circa 10 km da Cuneo ed ha una dimensione di circa 70 ettari destinati in prevalenza alla produzione di frutta.

I prodotti principali sono:

- Pesche e nettarine	40%
- Mele (in particolare mele golden)	35%
- Prugne	20%
- Kiwi	5%

⁴³ La frammentazione esiste anche a livello di organizzazioni sindacali: sono presenti tre associazioni che però rappresentano solo una parte dei produttori (50% nel frutticolo e 30% nell'orticolo).



L'attività si sviluppa nel corso dell'intero arco dell'anno, con dei "picchi" durante i periodi di raccolta, quando si fa uso soprattutto di manodopera proveniente dall'estero (soprattutto polacca) e dall'Italia Meridionale.

Al momento della raccolta la frutta viene conferita ai soggetti "condizionatori", che possono essere diversi a seconda del prodotto, e possono cambiare nel corso dell'anno, anche se la tendenza è quella di mantenere stabile il rapporto con questi soggetti.

In questo sistema il produttore non ha nessun potere contrattuale poiché è il "condizionatore" che decide il prezzo, effettuando il pagamento dopo la fine della raccolta (per le pesche tale tempo è di 2 mesi e arriva a 6 mesi per le mele).

Con l'attuale sistema organizzativo della filiera frutticola, nonché dell'azienda produttiva, è assai difficile vendere direttamente il prodotto.

Il produttore è indirizzato più ad incrementare la quantità e la qualità della produzione che ad attrezzarsi per far fronte alle necessità di un'eventuale vendita diretta, ad esempio alla grande distribuzione. Si ha la convinzione che una qualsiasi alternativa alla struttura attuale farebbe crescere i costi, a scapito non solo del consumatore finale, ma anche del produttore.

Pur avendo una dimensione ragguardevole, l'azienda ha una logistica molto semplificata: dopo la raccolta la frutta può essere stoccata temporaneamente nel magazzino aziendale, ma in genere è conferita direttamente al condizionatore, utilizzando trasportatori prevalentemente locali.

Nel tratto della filiera in cui si colloca l'azienda è molto difficile quantificare il costo della logistica, sia perché il collegamento è molto breve, sia perché il prezzo del prodotto è imposto dal condizionatore. Tuttavia, il costo del trasporto è influenzato dalla distanza intercorrente tra il luogo di produzione e la localizzazione del magazzino del condizionatore. Per tale motivo si tende a conferire il prodotto ai condizionatori più vicini.

Si ritiene che le economie più significative si possano ottenere migliorando l'organizzazione aziendale e utilizzando sistemi produttivi che necessitano di meno manodopera.

Un'eventuale piattaforma logistica che dovesse inserirsi nella filiera produttiva dovrebbe essere localizzata in una posizione centrale rispetto ai principali ambiti di produzione, poiché qualsiasi altra localizzazione comporterebbe un incremento dei costi. Per la frutta tale localizzazione potrebbe essere Saluzzo o Lagnasco, mentre per il vino potrebbe essere Fossano. In genere, la localizzazione di Fossano è ritenuta la più centrale rispetto alle produzioni agricole provinciali.

1.3.3.6. Associazione Produttori Suini (APS)

Intervistato: Sig. Mauro Marengo (Presidente APS Cuneo)

Data: 31 ottobre 2007

APS è un'Associazione di produttori di suini. Questo settore è presente in provincia di Cuneo con una produzione di circa un milione di capi allevati e un migliaio di aziende.

Il sistema degli allevamenti in Provincia di Cuneo è di tre tipi:

- 1) ciclo chiuso;
- 2) ciclo aperto;



3) solo ingrasso.

Il ciclo chiuso prevede la presenza le scrofe e i suinetti che vengono ingrassati nella stessa azienda.

Il ciclo aperto prevede la presenza nell'azienda delle scrofe, mentre i suinetti vengono venduti a 80-90 giorni di vita, e trasportati in altre aziende dove avviene l'ingrasso (aziende con solo ingrasso).

Tutte le tipologie di aziende prevedono la movimentazione di animali che, per esigenze sanitarie e di benessere dell'animale, avviene in modo diretto secondo "la via più breve".

Per gli spostamenti lunghi vanno rispettati gli orari, molto rigidi, imposti dalla normativa di settore, e i mezzi devono essere appositamente attrezzati per il trasporto dei suini.

I tempi di trasporto sono molto limitati, potendo andare da mezza ora, per i collegamenti brevi, a 7-8 ore, per quelli più distanti. In genere non si va mai oltre le 8 ore di trasporto.

Gli spostamenti dei suini da ingrasso avvengono soprattutto a livello provinciale, mentre quelli più lontani riguardano i suini da macello.

La filiera degli animali da macello è molto semplificata: quando il suino da ingrasso ha raggiunto il peso ideale per la macellazione (170-200 kg) viene inviato ai macelli che sono localizzati in gran parte in Emilia Romagna e in Lombardia. La zona che assorbe il maggior numero di suini è quella di Modena che fa riferimento al Consorzio del Prosciutto di Parma.

Il trasferimento avviene tutto su gomma ed è gestito da autotrasportatori privati che hanno mezzi appositamente autorizzati al trasporto di animali vivi.

La macellazione in Provincia di Cuneo tratta una quota molto bassa dei capi da macello: normalmente la macellazione avviene fuori dalla regione e solo una parte della carne ritorna in provincia per essere lavorata.

Per quanto riguarda la filiera della carne, la provincia di Cuneo presenta notevoli carenze di strutture di macellazione, nonostante il notevole sviluppo che ha caratterizzato il settore dell'allevamento di suini negli ultimi decenni. Per questo motivo, oggi, il 90% dei capi allevati è macellato fuori dai confini provinciali. Questa destrutturazione non consente di beneficiare del "ritorno economico" generato dal plusvalore del prodotto trasformato.

Per quanto concerne l'alimentazione dei suini si ha una situazione molto diversificata: alcune aziende producono totalmente il mangime di cui necessitano; altre solo una parte e la restante parte l'acquistano; vi sono, infine, aziende che acquistano totalmente il prodotto di cui hanno bisogno.

L'allevatore acquista i mangimi presso un rivenditore che si approvvigiona indifferentemente da mangimifici locali o fuori Regione.

Una piattaforma logistica avrebbe difficoltà ad interagire con il settore dell'allevamento, sia perché ci sono delle regole molto rigide sotto il profilo sanitario, sia perché non ci sono "nodi" nella catena logistica tra l'allevatore e il macello. Un'interazione potrebbe riguardare la filiera della lavorazione della carne che però, come è stato già detto, avviene per la gran parte fuori dai confini provinciali. Tuttavia, la piattaforma potrebbe supportare il sistema della distribuzione di carni per la grande distribuzione, in considerazione anche della crescita del "prodotto in vaschetta".

Attualmente, le strutture della grande distribuzione che operano nel cuneese utilizzano proprie piattaforme le quali, però, per il fatto di essere localizzate spesso fuori dai confini provinciali, non interagiscono con la filiera della produzione locale di carne suina.



Si ritiene che una piattaforma logistica facente parte di un sistema più strutturato possa contribuire al contenimento dei costi di produzione e, contemporaneamente, favorire un aumento dei prezzi dei capi vivi, che attualmente sono eccessivamente bassi⁴⁴. Questi sono leggermente diversi da zona a zona: la differenza è legata alla qualità delle carni e alla possibilità di essere trasformate⁴⁵.

La destrutturazione del settore della macellazione e della trasformazione⁴⁶ penalizza il settore dell'allevamento a causa degli alti costi di trasporto (che normalmente vengono addebitati al produttore) generati dallo spostamento in altre regioni dei capi allevati. La possibilità di macellare in provincia, da un lato risolverebbe tale problema, dall'altro contribuirebbe ad alimentare l'industria di trasformazione che oggi risulta molto carente⁴⁷. Il trasporto dei capi vivi ha un costo che incide molto sui costi complessivi dell'allevamento. Ciò è dovuto principalmente al fatto che i viaggi devono essere diretti tra allevamento ed allevamento, o tra questi e i macelli, e che con l'attuale struttura organizzativa non è possibile operare diversamente.

Un mezzo che trasporta animali vivi non può trasportare nessun altro tipo di merce, e per tale motivo, un volta scaricati gli animali esso ritorna vuoto.

Attualmente il sistema della logistica dell'allevamento dei suini è abbastanza semplificato e non presenta strozzature di rilievo, mentre è molto articolato il sistema burocratico che comporta costi elevati che sono prevalentemente a carico degli allevatori.

1.3.3.7. Confindustria di Cuneo

Intervista: Ing. Alessandro Stochino (Responsabile studi e mercati di Confindustria di Cuneo)

Data: 13 novembre 2007

Confindustria Cuneo, nel 2006, ha associato 1.134 aziende con un'occupazione di 58.553 addetti. Le aziende sono per la maggior parte di piccola dimensione, infatti l'81,66% ha un numero di addetti fino a 50 e più del 90% delle aziende ha meno di 100 dipendenti.

Le aziende più rappresentate per numero di associati sono:

- meccanica 24%;
- edilizia 17,1%;
- terziario innovativo 8,8%

Gli altri settori rappresentano percentuali più basse.

Rispetto al numero degli addetti, vi sono settori che rappresentano una quota significativa dell'occupazione provinciale, ad esempio i settori dolciario, tessile e della gomma.

⁴⁴ I prezzi sono stabiliti dalle Camere di Commercio attraverso una Commissione di cui fanno parte rappresentanti del settore allevamento e rappresentanti del settore macellazione.

⁴⁵ Nel settore suinicolo è presente un comprensorio produttivo che interessa 11 regioni e che fa riferimento al circuito del prosciutto Parma-San Daniele che interessa l'80% della produzione suinicola nazionale.

⁴⁶ La provincia di Cuneo è carente per quanto riguarda le strutture di trasformazione della carne.

⁴⁷ Va ricordato che nella Provincia di Cuneo sono presenti numerosi prodotti tipici tradizionali, di ottima qualità, ma poco noti, alcuni dei quali hanno ottenuto il riconoscimento della DOP.



Il mercato principale è quello provinciale, mentre una quota secondaria interessa un mercato nazionale ed estero.

I mercati esteri principali sono rappresentati dalla Francia e dalla Germania, sia per l'import che per l'export. La Francia che da sempre ricopre un ruolo di fondamentale importanza nelle transazioni commerciali della Granda, si conferma il partner leader. Le vendite oltre frontiera si sono indirizzate anche in Spagna e nel Regno Unito. Restando nell'ambito dell'Unione Europea, altri mercati di rilievo sono la Polonia e la Repubblica Ceca.

Per quanto riguarda l'import, negli ultimi anni si è assistito ad una progressiva presenza della Cina (6% nel 2005 e 8% nel 2006).

I settori più rappresentativi sono:

- Prodotti trasformati e manufatti: 82,4% import e 95,59% export;
- Prodotti dell'agricoltura, della caccia e della selvicoltura: 16,90% import e 4,18 % export.

Gli altri settori sono percentualmente marginali, come si può vedere nelle tabelle allegiate a fine paragrafo.

Tra i prodotti trasformati e manufatti i più significativi sono quelli alimentari (13,06% Import e 26,30% Export) e i mezzi di trasporto (13,16% Import e 18,34% Export). Per l'export è anche importante la voce "macchine e apparecchi meccanici".

I settori sopra elencati esprimono anche, da un lato, la specializzazione produttiva della provincia e dall'altro la presenza di grandi imprese in questi settori.

I settori a maggiore capacità esportativa sono anche quelli che fanno registrare i più elevati livelli di saldo positivo export-import e anche di crescita dei volumi esportati.

La logistica delle piccole e medie aziende è molto frazionata ed è fatta direttamente dagli imprenditori, mentre le grandi e le medie aziende si avvalgono di spedizionieri privati.

La Provincia ha una logistica verticale, piuttosto che orizzontale come avviene in province maggiormente infrastrutturate.

I prodotti derivanti dagli scambi con i paesi europei viaggiano sia su gomma che su ferro ed utilizzano preferibilmente le piattaforme logistiche dell'alessandrino.

Normalmente il ferro è utilizzato per le grandi percorrenze e per il trasporto di beni non deperibili. utilizzando preferibilmente le piattaforme logistiche dell'alessandrino.

Gli scambi con i paesi asiatici ed americani avvengono per nave, utilizzando i porti di Genova (in prevalenza) e di Savona.

Il costo della componente logistica è difficilmente tracciabile e varia a seconda dei settori. Nella meccanica ad esempio rappresenta il 5-6% del costo del prodotto.

I punti deboli del sistema logistico provinciale sono:

- La mancanza di linee ferroviarie adeguate;
- L'inefficienza dei collegamenti con la Francia, sia stradali che ferroviari.

Nelle tabelle che seguono vengono sintetizzati alcuni dei dati cui si è fatto riferimento nel testo.



- Distribuzione dei mercati delle imprese cuneesi aderenti a Confindustria (Anno 2005)⁴⁸				
- Mercati esteri	- Import (ml di euro)	- %	- Export (ml di euro)	- %
- Francia	- 722,39	- 24	- 1.132,10	- 23
- Germania	- 561,88	- 19	- 826,67	- 17
- Regno Unito	- 71,67	- 2	- 371,05	- 7
- Spagna	- 143,90	- 5	- 419,52	- 8
- Polonia	- 44,14	- 1	- 159,20	- 3
- Repubblica Ceca	- 25,24	- 1	- 134,62	- 3
- Altri Paesi UE 25	- 508,75	- 17	- 857,85	- 17
- UE 25	- 2.309,42	- 77	- 4.043,61	- 81
- Romania	- 20,12	- 1	- 32,64	- 1
- Russia	- 5,02	- 0	- 116,54	- 2
- Turchia	- 130,64	- 4	- 49,67	- 1
- Cina	- 168,43	- 6	- 47,02	- 1
- Giappone	- 4,98	- 0	- 33,77	- 1
- India	- 19,89	- 1	- 18,20	- 0
- USA	- 81,94	- 3	- 188,83	- 4
- Brasile	- 29,52	- 1	- 20,72	- 0
- Argentina	- 4,58	- 0	- 11,88	- 0
- NIEs ⁴⁹	- 28,80	- 1	- 58,90	- 1
- Altri Paesi Extra UE 25	- 434,41	- 14	- 513,01	- 10
- Paesi extra UE 25	- 1.050,08	- 35	- 1.424,51	- 29
- TOTALE	- 3.359,50	- 100	- 5.468,12	- 100

- Import e export per gruppo di prodotti (Anno 2006)⁵⁰				
- Prodotti	- Import (euro)	- %	- Export (euro)	- %
- A-Prodotti dell'agricoltura della caccia e della selvicoltura	- 568.157.379	- 16,9	- 228.873.682	- 4,18
- B-Prodotti della pesca e della piscicoltura	- 643.624	- 0,02	- 179.593	- 0,00
- C-Minerali energetici e non energetici	- 19.089.680	- 0,57	- 11.319.891	- 0,21
- D-Prodotti trasformati e manufatti	- 2.769.014.974	- 82,43	- 5.226.812.093	- 95,60
- E-Energia elettrica, gas e acqua	- -	- -	- -	- -
- K-Prodotti delle attività informatiche, professionali ed imprenditoriali	- 1.950.022	- 0,06	- 664.985	- 0,01
- O-Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali	- 368.933	- 0,01	- 74.471	- 0,00
- R-Merci dichiarate come provviste di bordo, merci nazionali di ritorno e respinte, merci varie	- 270.759	- 0,01	- 195.044	- 0,00
- TOTALI	- 3.359.495.551	- 100,00	- 5.468.119.759	- 100,00

⁴⁸ Fonte: Elaborazione Unioncamere Piemonte su dati ISTAT

⁴⁹ Singapore, Corea del Sud, Taiwan, Hong Kong

⁵⁰ Fonte: ISTAT - Coeweb



- Dettaglio della classe merceologica "D"- Prodotti trasformati e manufatti (Anno 2006) ⁵¹				
- "D" Prodotti trasformati e manufatti	- Import (euro)	- %	- Export (euro)	- %
- DA-Prodotti alimentari	- 361.745.910	- 13,06	- 1.374.447.976	- 26,30
- DB-Prodotti delle industrie tessili e dell'abbigliamento	- 348.146.529	- 12,57	- 373.788.631	- 7,15
- DC-Cuoio e prodotti in cuoio, pelle e similari	- 37.856.791	- 1,37	- 29.449.701	- 0,56
- DD-Legno e prodotti in legno	- 89.306.361	- 3,23	- 34.499.532	- 0,66
- DE-Pasta da carta, carta e prodotti di carta; prodotti dell'editoria e della stampa	- 245.912.764	- 8,88	- 311.125.021	- 5,95
- DF-Coke, prodotti petroliferi raffinati e combustibili nucleari	- 9.290.477	- 0,34	- 152.815	- 0,00
- DG-Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	- 336.135.707	- 12,14	- 177.803.029	- 3,40
- DH-Articoli in gomma e materie plastiche	- 117.060.881	- 4,23	- 572.417.250	- 10,95
- DI-Prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	- 121.434.430	- 4,39	- 169.911.882	- 3,25
- DJ-Metalli e prodotti in metallo	- 279.341.082	- 10,09	- 300.153.296	- 5,74
- DK-Macchine e apparecchi meccanici	- 219.179.278	- 7,92	- 621.629.260	- 11,89
- DL-Macchine elettriche ed apparecchiature elettriche, elettroniche ed ottiche	- 144.657.567	- 5,22	- 121.779.854	- 2,33
- DM-Mezzi di trasporto	- 364.367.584	- 13,16	- 958.345.320	- 18,34
- DN-Altri prodotti delle industrie manifatturiere	- 94.579.613	- 3,42	- 181.308.526	- 3,4
- TOTALE CLASSE "D"	- 2.769.014.974	- 100	- 5.226.812.093	- 100

⁵¹ Fonte: Confindustria Cuneo



1.4. PROGETTO TERRITORIALE, QUADRO ECONOMICO, PROGETTO LOGISTICO

1.4.1. Principali dati della struttura produttiva della provincia di Cuneo

La struttura territoriale della provincia di Cuneo è caratterizzata dalla prevalente presenza di piccole e medie imprese del settore agricolo, artigianale, commerciale e industriale. Tale caratterizzazione però, non preclude che lo sviluppo socioeconomico sia favorito dalla presenza sul territorio di sedi locali di grandi imprese, o che, aziende nate nel cuneese abbiano assunto l'assetto delle multinazionali. Si tratta di presenze non marginali ma che certamente non rappresentano una specificità territoriale.

La provincia di Cuneo rappresenta oggi una delle realtà economiche più competitive del paese, passando da una situazione di forte ritardo di sviluppo, determinata da una sua forte vocazione rurale, ad una delle più brillanti posizioni economiche a livello nazionale. Elementi che più di tutti enfatizzano tale inversione di tendenza sono individuabili in:

- un elevato tasso di occupazione a livello regionale e nel più basso tasso di disoccupazione in Italia;
- una elevata densità imprenditoriale superiore alla media nazionale e del Nord-Ovest con 12,6% imprese per abitante;
- un tessuto economico costituito prevalentemente da piccole e medie imprese;
- un sistema agroalimentare che negli ultimi anni ha consentito di definire il nuovo filone del turismo enogastronomico e dell'economia del gusto;
- un solido sistema bancario e una forte propensione al risparmio;
- una forte vocazione all'internazionalizzazione;
- la grande varietà di paesaggi, territori e ambienti che costituisce un'importante ricchezza sia dal punto di vista dell'ecosistema sia delle opportunità da valorizzare.

Una delle caratteristiche principali dell'economia locale è la sua forte connotazione nel settore agricolo dato da un'evidente sinergia tra il comparto industriale. Nello specifico, le attività legate all'agricoltura se paragonate con i dati regionali, con quelli del nord ovest e con il dato nazionale mostrano come il peso del comparto primario pari al 5,1% sia superiore di circa tre volte alla media regionale (1,9%), e nord occidentale (1,6%) e oltre il doppio del dato nazionale (2,5%).

Il settore su cui la provincia di Cuneo si mostra più debole è quello del terziario con il 58,5% differentemente dal dato regionale con il 66,5%, dal Nord-Ovest con il 67,2% e dall'Italia con il 70,9%.

L'industria, invece, in termini di valore aggiunto risulta avere un peso maggiore a quello della media regionale e nazionale. Infatti, il suo valore pari al 36,5% è superiore alla media piemontese del 31,6% e al Nord-Ovest del 31,2%. A livello regionale soltanto Novara e Biella rispettivamente con il 39,2% e 38,2% hanno un peso maggiore.



Composizione percentuale per valore aggiunto 2003

Province e Regioni	Agricoltura	Industria	Altre Attività	Totale
Piemonte	1,9	31,6	66,5	100
Torino	0,7	28,9	70,4	100
Vercelli	4,6	30,5	64,9	100
Novara	1,8	39,2	59,1	100
Cuneo	5,1	36,5	58,5	100
Asti	4	29,1	67	100
Alessandria	2,8	33,1	64,2	100
Biella	0,7	38,2	61,1	100
Verbano - Cusio-Ossola	0,4	28,8	70,8	100
Nord-Ovest	1,6	31,2	67,2	100
Nord-Est	1,6	31,2	67,2	100
Centro	1,6	31,2	67,2	100
Mezzogiorno	1,6	31,2	67,2	100
Italia	2,5	26,6	70,9	100

Fonte: Camera di Commercio di Cuneo, Rapporto sull'economia provinciale

Volendo individuare, nell'arco temporale 1995-2003, il peso del valore aggiunto ripartito per singolo settore della provincia di Cuneo sul dato del totale Piemonte, è evidente come solo il comparto agricolo risulti essere superiore di oltre un terzo del dato complessivo regionale, il cui valore medio è del 13% circa. Inoltre, l'agricoltura ha mostrato negli anni che vanno dal 1995 al 2003 un incremento percentuale del 6%, a dimostrazione della buona tenuta del settore. Il peso dell'industria si attesta ad un valore costante del 15%, quello dei servizi in torno al 12%. Pertanto, la crescita di peso del settore industriale e dei servizi non risulta incrementata negli anni.



Distribuzione del valore aggiunto provincia di Cuneo su totale Piemonte (%)

	Agricoltura, silvicoltura e pesca	Industria			Servizi				Totale Cuneo/ Totale Piemonte
		Industria in senso stretto	Costruzioni	Totale industria	Commercio, riparazioni, alberghi e ristoranti, trasporti e comunicazioni	Intermediazione monetaria e finanziaria; attività immobiliari e imprenditoriali	Altre attività di servizi	Totale servizi	
2003	36,60	14,27	17,11	14,74	11,74	10,99	11,86	11,46	12,95
2002	36,15	14,20	17,27	14,68	11,74	11,06	12,00	11,53	13,02
2001	36,83	14,08	17,79	14,60	11,45	11,12	12,20	11,50	13,07
2000	35,70	13,25	16,84	13,71	12,46	10,87	12,14	11,74	12,90
1999	35,16	13,30	17,24	13,81	12,39	11,12	12,02	11,80	13,03
1998	35,54	13,01	20,31	13,90	11,95	11,07	12,04	11,63	12,99
1997	33,34	12,39	20,18	13,43	11,92	10,69	12,16	11,50	12,72
1996	35,11	13,23	20,70	14,26	12,51	10,92	11,93	11,75	13,24
1995	35,09	13,11	21,14	14,17	12,96	11,10	12,24	12,08	13,46

Fonte: Istat Occupazione e valore aggiunto nelle province

Procedendo ad un'analisi disaggregata del tessuto produttivo provinciale, le imprese del comparto agricolo ed alimentare, elementi trainanti del tessuto economico provinciale, rappresentano rispettivamente il doppio ed il quadruplo della media provinciale con il 23,42% e il 40,19%, a seguire legno carta ed editoria con il 15,87% sul totale regionale.

Peso delle imprese della provincia di Cuneo sul totale Piemonte

	Cuneo/Piemonte %
Agricoltura	23,42
Alimentare	40,19
Sistema moda	5,92
Legno, carta, editoria	15,87
Chimica, gomma, plastica	8,03
Metalmecanica	9,26
Altre industrie	16,28
Costruzioni	11,23
Commercio e turismo	11,15
Trasporti e comunicazioni	11,11
Credito, assicurazioni e società finanziarie	10,54
Attività immob., servizi avanzati alle imprese	9,20
Altri servizi	12,24
Totale	10,99

Fonte: Centro Studi Unioncamere Italiana, Osservatorio sui gruppi d'impresa, 2005

Concentrando l'analisi sulle imprese di medio-grande dimensione, intendendo quelle aziende con almeno 250 addetti, si evidenzia come su un totale di 49 settori 17 appartengono alla provincia di Cuneo, circa il 35%. Di questi, 10 appartengono ad attività



industriali e cinque a servizi. Dei 10 settori industriali, otto hanno un peso almeno del 30% sul totale degli occupati; in quattro dei settori industriali le imprese medio grandi occupano il 50% degli addetti. In sintesi, le medio grandi imprese sono presenti solo nel comparto industriale.

Settori in cui sono presenti imprese di medio grandi dimensioni (% sul totale)

Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	75,51
Fabbricazione di altri mezzi trasporto	73,13
Confezioni di articoli di vestiario; preparazione e tintura di pellicce	58,37
Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	47,83
Industrie alimentari e delle bevande	43,30
Attività di supporto ed ausiliarie dei trasporti; attiv. Agenzie di viaggio	39,68
Industrie tessili	38,60
Fabbricazione di prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	31,05
Fabbricazione di macchine ed apparecchi elettrici n.c.a.	29,52
Informatica e attività connesse	16,66
Intermediazione monetaria e finanziaria (escluse assicuraz. E fondi pensione)	14,39
Fabbricazione macchine ed apparecchi meccanici; installazione e riparazione	14,23
Commercio al dettaglio, escluso auto e moto; riparaz.beni personali e casa	11,95
Editoria, stampa e riproduzione di supporti registrati	11,76
Altre attività professionali ed imprenditoriali	10,93
Trasporti terrestri; trasporti mediante condotte	5,12
Commercio all'ingrosso e intermediari del comm.,autoveicoli e moto esclusi	3,58

Fonte: Centro Studi Unioncamere Italiana, Osservatorio sui gruppi d'impresa, 2005

La distribuzione territoriale delle imprese con almeno 250 addetti, evidenzia come il 70% di esse sono collocate nei territori dell'Asl 17 e 18. Considerando le imprese con oltre mille addetti la massima concentrazione si registra nell'Asl 18 con il 50% delle presenze, a differenza dell'Asl 15 in cui non ve ne sono. Pertanto, nella provincia di Cuneo, è evidente un mix di piccole, medie e grandi imprese, mentre, la massima concentrazione di medie-grandi imprese nei comuni di Alba/Bra.

Distribuzione territoriale delle imprese di medio – grandi imprese

	imprese >= 250 addetti (%)	imprese >= 1000 addetti (%)	addetti in imprese >= 250 addetti (%)
Asl 15 - Cuneo, Borgo S. Dalmazzo e Dronero	17,14	0	11,57
ASL 16 - Mondovì/Ceva	14,29	33,33	14,09
ASL 17 - Fossano, Savignano, Saluzzo	20	16,67	15,38
ASL 18 - Alba/Bra	48,57	50	58,96
Totale	100,100	100,00	100,00

Fonte: Istat 8° Censimento Industria e Servizi - 2001



La distribuzione territoriale delle singole attività produttive valutate in funzione della concentrazione della popolazione, evidenzia come nel territorio dell'Asl 15 con il 27,43% della popolazione risulti essere meno concentrata l'industria e le costruzioni, differente è la posizione relativa alla fornitura di servizi, sia alle imprese e sia alle persone, con il 29,11% e il 28,7% , altrettanto positivi risultano i dati relativi al turismo con il 28,09%. I comuni di Fossano, Savigliano, Saluzzo si evidenziano per la buona tenuta del comparto manifatturiero con il 30,98%, seguito poi dai comuni di Alba/Bra con il 28,53%. Da evidenziare è poi l'elevata specializzazione nel territorio dell'ASL 18 per i servizi alle imprese con quasi il 32%.

Distribuzione territoriale delle attività produttive (2003 - %)

Fonte: Istat 8° Censimento Industria e Servizi

	Popolazione residente	attività manifatturiere	costruzioni	commercio	turismo	servizi alle imprese	servizi alle persone
Asl 15 - Cuneo, Borgo S. Dalmazzo e Dronero	27,43	23,38	25,71	26,95	28,09	29,11	28,07
ASL 16 - Mondovì/Ceva	15,24	15,70	15,22	14,77	19,44	12,96	15,39
ASL 17 - Fossano, Savignano, Saluzzo	28,82	30,98	28,91	28,68	23,96	25,95	28,72
ASL 18 - Alba/Bra	28,50	28,53	30,14	29,58	28,48	31,97	27,81
TOTALE	100,00	98,59	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Anche la provincia di Cuneo, come le altre realtà provinciali della Regione Piemonte ha fortemente risentito della crisi economica che ha interessato l'Europa nei primi anni 2000. La buona tenuta del tessuto imprenditoriale, ha consentito, a partire dal quarto trimestre del 2005, di definire un'inversione di tendenza nel fatturato delle industrie. Nello specifico, l'incremento produttivo del 2% ha riguardato principalmente il comparto alimentare e della metallurgia a differenze del tessile e di quello meccanico, anche se tuttora in difficoltà. Discreto risulta essere nel periodo 2000/2005, lo stato di salute delle imprese operanti nel settore industriale cuneese. Nello specifico, l'incremento dello 0,55% ha riguardato 39 unità attive. L'anno 2003, in particolare, si caratterizza per la presenza di 7.179 unità produttive di cui 7.060 appartenenti al comparto manifatturiero, 66 all'estrazione di minerali e 53 alla produzione e distribuzione di energia elettrica, gas e acqua.

Imprese industriali nella provincia di Cuneo

Imprese industriali	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Estrazioni di minerali	67	69	66	66	63	63
Attività manifatturiere	6.996	7.030	7.068	7.060	6.996	7.014
Produzione e distribuzione energia elettrica, gas e acqua	32	37	42	53	53	57
Totale	7.095	7.136	7.176	7.179	7.112	7.134

Fonte: Registro Imprese – C.C.I.A.A. di Cuneo – Banca dati Stock View



Per quanto concerne la presenza sul mercato di imprese edili, anche per questo settore il trend risulta essere in netta crescita, con un incremento del 16,8% sul dato del 2000, il numero di imprese presenti sul mercato nel 2005 si attesta a 9.900 unità. Sempre nello stesso arco temporale l'incremento delle imprese artigiane si attesta al 9,11%.

Imprese edili nella provincia di Cuneo

Imprese edili	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Costruzioni totale	8.470	8.668	8.916	9.281	9.584	9.896
di cui artigiane	7.937	7.602	7.812	8.128	8.531	8.660

Fonte: Registro Imprese – C.C.I.A.A. di Cuneo – Banca dati Stock View

L'analisi disaggregata per settore economico, evidenzia nel biennio 2004-2005 un incremento percentuale del 3,70% del comparto delle costruzioni con 8.660 presenze nel 2005, altrettanto degno di nota è la presenza sul territorio delle imprese manifatturiere con 5.665 presenze. Da menzionare è la forte concentrazione di imprese artigiane nel settore dei trasporti con 1.416 imprese e nel comparto della manutenzione e riparazione dei mezzi di trasporto con 1.512 imprese. Il settore commercio all'ingrosso, al dettaglio, riparazione di autoveicoli, motocicli, di beni personali e per la casa, mostra una flessione del 2,77% riducendo la presenza sul territorio di 43 unità, seguono poi, trasporti, magazzinaggio e comunicazioni con l'1,67% e attività finanziarie, immobiliari, noleggio, informatica, ricerca, servizi alle imprese con una flessione dell' 1,31%.

Provincia di Cuneo - Imprese per settore

	2004	2005	Var. %
Costruzioni	8351	8660	3,70
Attività manifatturiere	5658	5665	0,12
Amministrazione Pubblica, istruzione, Sanità e altri servizi pubblici, sociali e personali, servizi domestici	1868	1866	-0,11
Commercio all'ingrosso, al dettaglio, riparazione di autoveicoli, motocicli, di beni personali e per la casa	1555	1512	-2,77
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	1440	1416	-1,67
Attività finanziarie, immobiliari, noleggio, informatica, ricerca, servizi alle imprese	535	528	-1,31
Agricoltura, caccia, silvicoltura e pesca	272	280	2,94
Imprese non classificate	72	73	1,39
Estrazione di minerali	26	26	0,00
Produzione e distribuzione di energia elettrica, gas e acqua	4	4	0,00

Fonte: elaborazione Unioncamere Piemonte su dati Istat



È evidente, quindi, come il territorio cuneese sia fortemente caratterizzato dalla presenza di piccole e medie imprese. Analizzando l'aspetto dimensionale, il peso più forte in provincia è rappresentato dalle imprese fino a 5 addetti nell'industria e nei servizi. In tal caso, una politica orientata prevalentemente alla crescita dimensionale delle stesse, consentirà di fronteggiare una concorrenza sempre più orientata ad un mercato globale. Le medie imprese, con 250-499 addetti, all'interno della provincia di Cuneo si collocano ad un livello più basso della media del Piemonte. Le grandi imprese, appartenenti soprattutto al comparto alimentare, abbigliamento e ai mezzi di trasporto sono localizzati principalmente nel territorio di Alba e la maggior parte di esse, sono multinazionali estere.

La Provincia di Cuneo si caratterizza per la forte presenza radicata sul territorio di imprese del comparto agricolo alimentare, assolvendo ad una importantissima funzione di traino dell'economia nei momenti di crisi congiunturale. Già nel 2002, Cuneo deteneva una concentrazione pari al 39,1% sul dato provinciale nel settore agroalimentare, consentendo alla provincia di detenere la prima posizione nel settore, grazie anche ad una evidente concentrazione sul territorio di PMI, artigiane e di imprese agricole trasformatrici in proprio.

Il comparto agroalimentare ha rappresentato per il 2005 il secondo settore economico con un fatturato di oltre 5 miliardi di euro, preceduto solo dal metalmeccanico. I punti di forza più evidenti sono da ricondurre prevalentemente ad una forte sinergia del settore con il comparto dell'industria alimentare, del turismo e della ristorazione oltre ad una notevole caratterizzazione territoriale per la presenza di produzioni definibili "tipiche" e quindi formaggi DOP e vini DOC e DOCG. Nello specifico, la produzione di vino, coinvolge la gastronomia, le attività turistiche, il mercato mobiliare e le attività culturali. La capacità di fare sistema con altri comparti produttivi, gli investimenti nella qualità e specializzazione rappresentano la chiave vincente del settore agroalimentare.

Ancora oggi la filiera agroalimentare si caratterizza per una forte presenza di piccole imprese a conduzione familiare; il prezzo del prodotto fresco viene influenzato negativamente dagli elevati costi di trasporto, della logistica, degli imballaggi oltre che degli altri operatori, lasciando un bassissimo margine di guadagno all'agricoltore che in questo caso rappresenta la parte più debole della catena alimentare; il processo di confezionamento non avviene quasi mai in provincia, incrementando il costo relativo al trasporto merci, riducendo i guadagni dei produttori locali.

La consistenza delle imprese agricole nel territorio, per l'arco temporale 2000-2005, evidenzia una flessione costante pari a 3.308 unità vale a dire -1,21%. Il calo registrato negli anni, corrisponde ad una perdita annua di 700/800 imprese, fatta eccezione ai dati riferiti agli anni 2004-2005 in cui la flessione, più attenuata rispetto agli anni precedenti, si è attestata intorno all' 1,8% pari a 472 imprese.

Imprese agricole nella provincia di Cuneo

Imprese agricole	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Agricoltura, caccia e silvicoltura	29.489	28.806	28.126	27.428	26.647	26.174
Pesca, piscicoltura e servizi connessi	20	21	22	22	26	27
TOTALE	29.509	28.827	28.148	27.450	26.673	26.201

Fonte: Registro Imprese – C.C.I.A.A. di Cuneo – Banca dati Stock View



Per quanto concerne le produzioni agricole, si denota un discreto andamento delle colture quali cereali, e oleaginose, frutta vini e ortaggi. Tale andamento è da ricondurre prevalentemente alle favorevoli condizioni climatiche del periodo estivo. Nello specifico, il frumento tenero nel 2005 è incrementato del 3% rispetto al 2004, attestandosi su 132.000 tonnellate. Tale crescita di produttività è da imputare prevalentemente all'incremento della superficie agricola utilizzata +2%, grazie all'applicazione della riforma PAC seminativi.

La classificazione dei Comuni della provincia di Cuneo, in base alla concentrazione di aziende agricole, mette sostanzialmente in luce un sistema produttivo territorialmente diffuso tra le sette unità locali: Cuneo, Alba, Bra, Fossano, Mondovì, Saluzzo e Savigliano.

La distribuzione della produzione del settore agricolo, indirettamente colta dal numero delle aziende, denota una forte concentrazione delle aziende nei comuni di Cuneo, Fossano, Savigliano con presenze pari a 601-977 unità, a seguire Saluzzo, Mondovì e Alba con 401-600 unità e Bra con 201- 400 unità.

Localizzazione imprese agricole nella provincia di Cuneo per classi

Comuni	Aziende Agricole
Cuneo	601-977
Fossano	601-977
Savigliano	601-977
Saluzzo	401-600
Mondovì	401-600
Alba	401-600
Bra	201-400

Fonte: elaborazione Unioncamere Piemonte su dati Istat

Tra questi, il Saluzzese, il Cuneese, le Langhe e il Roero, si contraddistinguono da un'attività di produzione e promozione dei prodotti agricoli tipici, come (l'ortofrutta, la vite e il vino, il latte, le carni bovine e suine).

Il Saluzzese è specializzato nella coltivazione della frutta fresca. Tale produzione, in virtù della presenza di importanti produttori locali, si presta, anche grazie alla elevata qualità e tipicità del prodotto, all'esportazione verso l'estero. Elemento di criticità, è la mancanza di un prodotto e di un marchio che possa considerarsi caratterizzante della produzione locale e pertanto riconoscibile dal consumatore.

Il Cuneese si caratterizza per la produzione delle nuove specialità dell'ortofrutta quali i marroni, il porro di Cervere e per l'allevamento della razza bovina piemontese. Ancora oggi, per questo settore, si punta molto sulla promozione e sull'aggregazione facendone, come per il passato, un suo punto di forza.

Langhe e Roero assieme al Monferrato rappresentano le aree a maggiore specializzazione vitivinicola. Dopo un lungo ciclo positivo, la produzione incontra un periodo di difficoltà commerciali legate soprattutto alla congiuntura dell'economia internazionale, alla



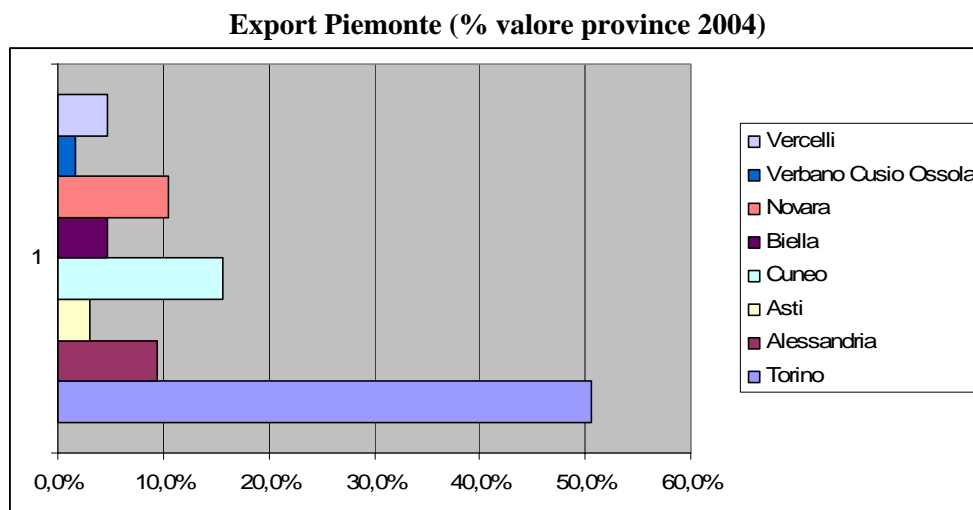
presenza di nuovi competitori, nonché, alla crescita immotivata dei prezzi in rapporto alla qualità dei prodotti.

Il territorio delle Langhe, si contraddistingue anche per la produzione di formaggi, sulla quale oggi si concentra una politica tesa alla promozione dei prodotti tipici attraverso fiere locali.

1.4.1.1. La struttura dell'import - export

Allo stato del continuo processo evolutivo dei traffici commerciali, Cuneo ha assunto negli anni, nell'ambito delle relazioni internazionali, una posizione di primissimo ordine sia a livello regionale che nazionale.

Come si evince dalla figura seguente la provincia di Cuneo nel 2004, detenendo una quota del 15,6% nell'export regionale, va a collocarsi al secondo posto in classifica preceduto da Torino con un volume pari al 50,6% dei traffici con l'estero. A seguire Novara, Biella e Alessandria che, caratterizzandosi per la forte vocazione industriale, evidenziano il buon volume dei traffici esteri di Cuneo.



Fonte: elaborazione Unioncamere Piemonte su dati Istat

La struttura produttiva locale, costituita prevalentemente da piccole e medie imprese, ha consentito al sistema economico di legarsi comunque ad un mercato globale sia per le merci, sia per i capitali, che per le risorse umane, così come viene evidenziato dal trend di crescita delle esportazioni dell'economia cuneese, che per l'anno 2005 si attesta al 15,7% contro il 15,5% del 2004.

A differenza del volume delle esportazioni registrate in questi anni nel Piemonte, il volume delle vendite delle merci cuneesi risulta essere superiore alla media regionale (+3%) ma inferiore a quello dell'export nazionale (+3,98%).



Piemonte Esportazioni per provincia (mln euro)

	2004	2005	Variazione % 2004/2005	Quota sull'export regionale %
Torino	15.852,27	15.721,07	-0,8	49,5
Cuneo	4.848,31	4.992,09	3,0	15,7
Novara	3.274,82	3.585,43	9,5	11,3
Alessandria	2.926,86	3.083,07	5,3	9,7
Biella	1.457,90	1.507,79	3,4	4,7
Vercelli	1.446,57	1.430,67	-1,1	4,5
Asti	934,99	969,61	3,7	3,1
Verbano Cusio Ossola	515,67	478,69	-7,2%	1,5%
Piemonte	31.257,39	31.768,42	1,6%	100,0%

Fonte: Elaborazioni Unioncamere Piemonte su dati Istat

In termini di tassi di variazione Asti si colloca al terzo posto nella graduatoria piemontese delle esportazioni, preceduta da Novara (9,5%) e da Alessandria (5,3%) e seguita da Biella (3,4%), Cuneo (3%), Torino (-0,8%), Vercelli (-1,1%) e Verbania (-7,2%).

Import Export nella provincia di Cuneo per settore (mln euro)

	2002		2003		2004		2005	
	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export
<i>Alimentari, bevande e tabacco</i>	316,63	1.092,90	344,24	1.069,33	360,81	1.156,57	359,35	1.137,27
<i>Mezzi di trasporto</i>	176,16	690,64	189,37	771,54	286,85	963,37	339,67	1.031,58
<i>Macchine ed apparecchi meccanici</i>	155,14	400,97	146,51	441,10	160,65	510,15	165,98	542,94
<i>Gomma e materie plastiche</i>	96,94	411,87	97,65	397,10	103,87	458,52	105,82	478,88
<i>Pasta - carta, carta - editoria</i>	272,37	264,97	269,58	285,69	212,20	300,37	225,89	310,73
<i>Metalli, prodotti in metallo</i>	186,94	188,36	194,51	200,02	232,43	268,16	251,31	293,73
<i>Industrie tessili</i>	128,06	275,61	132,12	260,86	139,50	237,83	149,02	213,11
<i>Agricoltura, caccia e pesca</i>	459,12	181,90	476,18	207,36	526,04	168,65	538,66	174,52
<i>Prodotti chimici</i>	199,19	156,77	199,07	155,72	236,01	152,67	272,39	165,10
<i>Altre industrie manifatturiere</i>	48,45	139,49	51,53	123,08	66,56	139,85	83,52	164,08
<i>Minerali non metalliferi</i>	130,53	180,63	114,48	184,85	114,52	172,80	118,63	162,40
<i>Confezioni di articoli di vestiario</i>	138,68	155,27	126,63	145,72	136,17	149,21	143,75	142,11
<i>Macchine elettriche</i>	44,22	101,98	70,62	90,38	104,53	101,35	106,16	103,96
<i>Legno e prodotti in legno</i>	68,68	34,17	68,46	32,57	70,38	30,87	78,42	29,95
<i>Fabbricazione di cuoio, pelli</i>	20,10	18,99	23,51	22,08	28,09	25,68	35,70	29,64
<i>Estrazioni di minerali</i>	16,45	8,61	19,17	9,32	15,99	11,61	20,26	11,11
<i>Altre esportazioni</i>	31,06	21,15	87,35	64,60	1,08	0,62	1,50	0,82
<i>Coke, raffinerie di petrolio</i>	2,55	0,07	2,45	0,06	2,49	0,05	4,29	0,15
<i>Totale</i>	2.491,27	4.324,35	2.613,43	4.461,38	2.798,17	4.848,33	3.000,32	4.992,08

Fonte: elaborazioni Unioncamere Piemonte su dati Istat



Le importazioni della provincia di Cuneo sono incrementate del 7,22% passando da 2.798 milioni del 2004 a circa 3.000 mila milioni del 2005 a fronte di crescite regionali e nazionali di 7,02% e 1,05% e pertanto più contenute.

L'incidenza delle esportazioni della provincia di Cuneo sul dato regionale, rimane pressoché immutato rispetto ai dati del 2004, a differenza delle importazioni per le quali si è passati dal 12,3% al 13% per il 2005, comportando una progressiva riduzione del saldo della bilancia commerciale cuneese.

Disaggregando la bilancia commerciale, si enfatizza come i prodotti che maggiormente hanno contribuito a definire il surplus della bilancia commerciale è da imputare principalmente al comparto alimentare con un attivo nel 2005 pari a 778 milioni di euro a fronte dei 796 del 2004, seguito poi dai mezzi di trasporto con 692 milioni di euro, macchine ed apparecchi meccanici 377 milioni, gomma e materie plastiche 373 milioni e il comparto delle parti accessorie per autoveicoli con 360 milioni di euro.

Al contrario, i prodotti agricoli hanno subito una contrazione della bilancia con - 364 milioni di euro ed i chimici con - 107 milioni.

Analizzando le esportazioni, si evidenzia un forte interessamento soprattutto per il settore degli alimentari che per l'anno 2005, è stato di 1.137 milioni di euro, pari al 22,78% del totale, seguito dal settore dei mezzi di trasporto, per 1.032 milioni di euro, il 20,67% dell'export provinciale, seguono poi macchine ed apparecchi meccanici con 543 milioni di euro esportati, pari al 10,88% del totale.

È evidente, quindi, come la provincia di Cuneo si dimostri equilibrata nella distribuzione del commercio estero, con una forte vocazione per il settore alimentare.

Analizzando i dati sulle importazioni, risulta un incremento per la quasi totalità dei settori, fatta eccezione per gli alimentari e bevande che hanno fatto registrare un calo di 1,5 milioni di euro.

Nello specifico, l'incremento ha riguardato soprattutto i mezzi di trasporto per un totale di circa 53 milioni di euro, seguito dai prodotti chimici con 36 milioni di euro e i metalli e prodotti in metallo con 19 milioni di euro.

A differenza dell'esportazioni, il settore trainante per le importazioni è rappresentato dal comparto agricolo, che con 539 milioni di euro, rappresenta il 18% circa delle totale. Seguono poi la pasta-carta e i prodotti chimici di base, entrambi con 203 milioni di euro importati.

Nell'arco temporale 2002-2005, si è registrato un incremento del 15,4% delle esportazioni per un totale di circa 668 milioni di euro, mentre le importazioni sono aumentate del 20,4%, 509 milioni circa, determinando una conseguente contrazione della bilancia commerciale.

A pesare di più sono soprattutto gli acquisti dei prodotti chimici, aumentati del 37% e i metalli e prodotti in metallo aumentati del 34%.

La posizione geografica e la scarsa dotazione infrastrutturale, pone la provincia di Cuneo in una posizione di relativo isolamento che comunque non ha negli anni impedito di ampliare all'estero i propri rapporti commerciali.



Import Export in provincia di Cuneo per Paese (mln di euro)

	2002		2003		2004		2005	
	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export
<i>Francia</i>	635,94	1.001,99	694,47	1.047,11	751,89	1.095,80	722,39	1.132,10
<i>Germania</i>	426,04	781,89	435,23	801,88	502,70	797,00	561,88	826,67
<i>Spagna</i>	118,18	356,50	139,23	398,62	138,63	449,21	137,90	419,42
<i>Regno Unito</i>	64,45	398,65	64,62	390,41	66,93	356,78	71,67	371,05
<i>Belgio e Lussemburgo</i>	146,90	201,95	138,08	203,57	166,12	218,34	176,49	214,80
<i>Altri Paesi Ue 25</i>	73,00	176,17	77,97	161,74	82,43	268,93	85,44	303,48
<i>Grecia</i>	4,21	84,82	7,87	101,26	6,70	99,71	6,71	89,36
<i>Austria</i>	74,41	77,58	81,76	79,00	76,76	71,68	79,33	65,21
<i>Paesi Bassi</i>	73,71	76,92	81,31	78,53	82,72	75,65	79,41	74,81
<i>Polonia</i>	12,14	69,46	16,15	71,62	32,13	115,20	44,14	159,20
<i>Repubblica Ceca</i>	21,19	35,24	20,43	55,08	25,37	92,57	25,24	134,62
<i>Ungheria</i>	7,26	37,81	9,56	35,38	13,95	48,68	26,89	62,41
<i>Svezia</i>	32,84	23,64	37,24	23,86	44,44	24,62	47,01	24,96
<i>Slovenia</i>	5,43	13,82	7,30	15,32	5,77	16,12	7,46	22,82
	1.695,70	3.336,44	1.811,22	3.463,38	1.996,54	3.730,29	2.071,96	3.900,91

Fonte: elaborazioni Unioncamere Piemonte su dati Istat

Nei rapporti commerciali della provincia di Cuneo l'Europa si colloca al primo posto con 3.900 milioni di euro esportati per il 2005 il 78,15% del totale. I paesi che principalmente hanno incrementato gli scambi commerciali con la provincia sono Francia e Germania, da sempre partner commerciali con la provincia. Altrettanto significativi sono stati le relazioni con la Spagna, che, soprattutto nel lungo periodo, ha fortemente contribuito al miglioramento dell'export. Meritevoli di menzione risultano essere l'incremento progressivo dei rapporti commerciali con i Paesi dell'est europeo, quali la Polonia, la Repubblica Ceca, l'Ungheria e la Slovenia.

Procedendo ad un'analisi dei principali prodotti esportati verso la Francia, circa il 43,44% dei prodotti è rappresentato da cinque settori principali:

- Prodotti alimentari con 157 milioni di euro, 14,32% del totale
- Gomma 95 milioni di euro, pari all'8,67% del totale
- Parti e accessori per autoveicoli con 88 milioni di euro, pari all'8,03% del totale
- Tubi 75 milioni di euro, 6,8% del totale
- Autoveicoli 62 milioni pari al 5,62% del totale

Sul fronte delle importazioni, i principali prodotti acquistati dalla Francia sono soprattutto prodotti agricoli e orticoli che, con un valore di 154 milioni di euro importati, rappresentano il 20,48% del totale, seguiti poi da animali vivi e prodotti della pesca con 96 milioni di euro corrispondenti al 12,27% del totale importato e prodotti chimici di base e ferro ghisa e acciaio con 53 milioni di euro, pari al 6,77%.



Analizzando i dati relativi al saldo import-export verso la Francia, si evidenzia una prevalenza di valori positivi. Tale risultato è da ricondurre prevalentemente ai prodotti alimentari con 123 milioni di euro, articoli in gomma con 78 milioni, ai tubi 74 milioni, parti e accessori per autoveicoli con 66 milioni ed agli articoli di abbigliamento e agli autoveicoli rispettivamente con 46 e 35 milioni.

Per quanto concerne le variazioni negative, le più significative sono da imputare prevalentemente ai prodotti agricoli e orticoli con - 134 milioni di euro, al settore del ferro, ghisa e acciaio con - 43 milioni, ai prodotti chimici di base con - 32 milioni e alla categoria degli animali vivi e della pesca con - 96 milioni.

Il secondo partner commerciale in ordine d'importanza è la Germania, che nel 2005 ha importato dalla provincia di Cuneo prodotti per un ammontare di 827 milioni di euro e ne ha esportato 562 milioni. I prodotti maggiormente esportati riguardano parti e accessori per autoveicoli con 126 milioni di euro rappresentando il 15,24% circa del totale, seguito da bevande con 93 milioni di euro pari all'11,25% del totale.

Nello specifico, la provincia di Cuneo importa dalla Germania principalmente autoveicoli per circa 60 milioni di euro e la categoria ferro, ghisa e acciaio per 59 milioni di euro.

A seguire, tra i partner commerciali più importanti per la provincia vi è la Spagna e il Regno Unito. In particolare, in Spagna solo per il 2005, sono stati esportati prodotti per un ammontare pari a 419 milioni di euro, con un incremento rispetto all'anno 2004 di circa il 6,68%. Tra i prodotti maggiormente esportati nel 2005 gli articoli in gomma per un ammontare pari a 45 milioni di euro, 10,74% del totale. Sul fronte delle importazioni si è registrato per il 2005 un calo di circa un milione di euro sul 2004. I prodotti maggiormente acquistati appartengono al comparto pasta-carta, per un ammontare di 15 milioni di euro, seguono poi parti e accessori per autoveicoli per 10 milioni di euro.

Il Regno Unito nell'anno 2005 ha acquistato prodotti dalla provincia per 371 milioni di euro, un dato questo che evidenzia un incremento netto del 3,92% rispetto all'anno precedente. Nello specifico questo dato si riferisce principalmente al buon esito delle vendite delle bevande che con un fatturato di 125 milioni di euro, circa il 34% del totale esportato, va ad incrementarsi rispetto al 2004 di circa il doppio passando da 63 a 125 milioni. Segue poi il comparto degli altri prodotti alimentari con 43 milioni di euro.

Sempre nello stesso anno di riferimento le importazioni provenienti dal Regno Unito sono aumentate del 7,46% passando dai 67 milioni del 2004 a 72 milioni del 2005. In ordine d'importanza prodotti acquistati principalmente dal Regno Unito sono macchine per la produzione di energia meccanica con 12 milioni di euro e la voce altri prodotti alimentari con 9 milioni.

1.4.2. Efficienza logistica territoriale e dimensioni economiche

Lo studio per la realizzazione di un progetto di Piattaforma Logistica Territoriale si presenta come un problema complesso in cui molteplici discipline e molteplici campi di indagine possono essere sovrapposti per costruire ipotesi di soluzioni che evidentemente a diverso livello si pongono di raggiungere obiettivi di ottimizzazione plurilivello dell'impiego di risorse produttive dal punto di vista economico. Ci si riferisce a risorse di tipo territoriale, come per l'appunto la destinazione di porzioni di territorio ad uso infrastrutturale-produttivo, di tipo finanziario, con l'impiego di capitali investiti da parte di imprese private ed anche attingendo eventualmente da fondi pubblici, di tipo tecnologico, mediante scelte operative e gestionali che implicano l'adozione di tecniche e soluzioni organizzative per il trasporto e la logistica che possono connotare



specificamente le attività svolte, di tipo umano, con riferimento alle diverse specializzazioni lavorative richieste dalle diverse forme organizzative aziendali coinvolte nel progetto. La migliore combinazione possibile di tali risorse non può che essere analizzata in termini di costo-opportunità, ovverosia con riferimento al possibile impiego alternativo di tali risorse, ad esempio, per quanto concerne la risorsa suolo con l'utilizzo alternativo in agricoltura. L'uso efficiente da punto di vista economico deve pertanto effettuarsi in termini di possibili rendimenti dei fattori produttivi da misurarsi fisicamente ed economicamente attraverso l'analisi della maggiore quantità possibile di output produttivo data la immissione di quantità crescenti di risorse all'interno del processo produttivo che, nel caso specifico, possiamo definire di sistema trasportistico-logistico, tenendo in conto anche i minori ritorni economici che potrebbero derivare dall'uso alternativo delle suddette risorse.

Un approccio di tal genere al problema della progettazione di una piattaforma logistica territoriale, che veda nella ottimizzazione delle risorse impiegate l'obiettivo finale di sistema finalizzato alla produzione di maggior valore aggiunto rispetto alla situazione attuale, necessita pertanto di analisi puntuali circa i possibili effetti in termini di efficienza che l'impiego combinato di risorse può generare con riguardo ai principali campi di impatto o dimensioni di analisi economica nei quali una infrastruttura complessa per i trasporti e la logistica va ad inserirsi, e cioè:

- a) la mobilità dei flussi interni ed esterni al territorio/spazio considerato alle diverse scale di distanza;
- b) l'organizzazione industriale ed interindustriale dei flussi;
- c) la dinamica spaziale e temporale dei flussi derivante dai cicli di rifornimento nei processi produttivi e distributivi.

Il processo di ottimizzazione dei flussi logistici investe quindi, secondo il suddetto approccio, tre dimensioni economiche fondamentali:

- a) la dimensione spaziale;
- b) la dimensione verticale;
- c) la dimensione temporale.

La dimensione spaziale si riferisce all'aspetto essenziale della logistica ossia quello del movimento delle merci nello spazio geografico e quindi del trasporto. Il metodo tradizionale di studio dei sistemi di distribuzione spaziale, si fonda sul cosiddetto "problema del trasporto". Il problema del trasporto rappresenta la dimensione spaziale del processo logistico (lo spostamento di beni e servizi dai luoghi d'origine, dove le risorse vengono trasformate e trasferite, fino al raggiungimento degli sbocchi di distribuzione e vendita, dove i prodotti finiti possono essere scambiati sui mercati).

La dimensione verticale investe "l'analisi delle attività" svolte durante il processo logistico, ovverosia l'analisi strumentale alla determinazione del flusso di beni da uno stadio della produzione ad un altro che subisce trasformazioni (*supply chain*).

I "problemi del magazzino" danno luogo alla cosiddetta dimensione temporale, ossia il problema intertemporale di fissare i percorsi transitori di input ed output attraverso la gestione dei magazzini, luoghi di stoccaggio, terminal, ecc.

Dal punto di vista economico significa indagare le precedenti dimensioni per individuare, da un lato, le funzioni di produzione legate all'impiego dei fattori produttivi ed ai relativi risultati in termini di quantità di output ottenibile e di costi totali di produzione alla



ricerca delle migliori soluzioni possibili per elevarne il grado di efficienza, dall'altro, nell'ottica di sistema, di valutare gli effetti integrati e combinati che le variazioni della struttura produttiva e distributiva nonché della politica dei trasporti possono generare sul sistema economico locale con particolare riferimento agli aspetti ambientali e della distribuzione territoriale degli insediamenti produttivi e logistici. Sotto il profilo strettamente economico i servizi di trasporto e di logistica rientrano tra i fattori della produzione insieme ai tradizionali capitale, lavoro, ecc., e pertanto la maggiore efficienza può leggersi in termini di minimizzazione dei costi totali ed unitari funzione della produzione, delle caratteristiche delle spedizioni, del modo di trasporto, delle attività logistiche necessarie, delle fasi di distribuzione, ecc. Queste variabili, direttamente connesse con il processo produttivo, possono essere lette in termini di costo integrato trasporto e logistica ed essere elaborate matematicamente attraverso sistemi di funzioni di costo da minimizzare.

Combinando il problema del trasporto con l'analisi delle attività delle imprese si è in grado di investigare su reti spaziali di flussi di beni attraverso una catena di produzione. Combinando il problema del trasporto ed i problemi del magazzino, si dispone di uno strumento utile per l'analisi dei sistemi regionali d'immagazzinamento, stoccaggio e distribuzione programmata. Combinando infine l'analisi delle attività ed i problemi di magazzino, si possono comprendere i sistemi multi-fase di magazzinaggio di beni intermedi procedendo lungo la scala gerarchica dei depositi fino alla produzione e distribuzione di beni di consumo finale. Le tre dimensioni logistiche sono quindi distinte e, nel contempo, strettamente integrate.

La frammentazione dei cicli di produzione a livello globale e l'innalzarsi del livello generale dei consumi hanno determinato, rispettivamente, un incremento del numero di spedizioni e delle quantità di merci trasportate. Inoltre, la frammentazione dei cicli produttivi a livello internazionale ha avuto un ruolo determinante per la nascita e la progressiva affermazione dei cicli di trasporto multimodali complessi che integrano in molti casi fasi logistiche dinamiche (movimentazione e trasporto) con fasi logistiche statiche (deposito, magazzino, assemblaggio, lavorazioni a valore, ecc.).

L'efficienza e l'efficacia logistica economico-territoriali, strettamente legate al sistema dei trasporti, da sempre elemento critico per lo sviluppo economico, diventano fattori discriminanti per il funzionamento del nuovo assetto economico di produzione e consumo. Ciò che si rileva nei paesi maggiormente industrializzati è la nascita di un vero e proprio settore produttivo (industria) dei servizi logistici, con problematiche specifiche rispetto a quelle di altri settori produttivi. L'affermazione e lo sviluppo di tale settore, oltre a rivoluzionare i tradizionali modelli di produzione e distribuzione delle merci, ha importanti effetti territoriali ed ambientali, dato che la scelta di un sistema logistico comporta sempre delle decisioni sulla localizzazione di impianti ed infrastrutture, oltre che sulla realizzazione e combinazione di attività e servizi funzionali ai processi industriali. In sostanza, la logistica può essere intesa come fattore determinante nell'organizzazione del territorio per quanto riguarda la localizzazione delle attività economiche, così come in passato lo è stato il costo totale di trasporto. Si può sicuramente affermare che il carattere sociale attribuito all'impresa, ma soprattutto l'evoluzione dei servizi di trasporto, hanno posto i sistemi territoriali (industriali, istituzionali, insediativi, ambientali, ecc.) di fronte a problemi di logistica economico - territoriale, in cui le stesse decisioni strategiche di localizzazione e di investimento devono confrontarsi con i prerequisiti allo sviluppo offerti dal territorio stesso e con i vincoli ambientali in chiave di sostenibilità.



Si riscontra spesso un uso vago del termine logistica, che a volte è utilizzato per indicare specifiche funzioni interne alle aziende, altre volte per indicare aspetti connessi al trasporto o ad aspetti infrastrutturali riguardanti i porti, le reti di comunicazione ed il territorio in genere. Ciò dipende oltre che dall'ampiezza del dominio di pertinenza della logistica, anche dal diverso ruolo competitivo che essa svolge. Può infatti trattarsi di un ruolo di supporto alla strategia, quando la disponibilità del prodotto ed i costi di distribuzione rappresentano una componente rilevante del vantaggio competitivo, come accade per i beni di prima necessità, può invece rappresentare una vera e propria leva strategica quando la logistica è elemento determinante per il vantaggio competitivo come è accaduto, ad esempio, nell'industria automobilistica dove l'applicazione del *just in time* ha indotto ad una gestione altamente integrata della logistica industriale per consentire una riduzione delle scorte ed una più rapida risposta alle diversificate e personalizzate esigenze dei clienti.

Il fenomeno non poteva non coinvolgere le imprese di trasporto, data la duplice funzione che svolge il servizio di trasporto all'interno della catena del valore di ciascuna impresa, più correttamente all'interno del *supply chain management (SCM)*, sia collegando tutte le attività correlate (funzione di collegamento interno), sia raccordando l'impresa ai suoi fornitori ed ai suoi clienti fino all'utilizzatore finale (funzione di collegamento esterno). Nel primo caso il trasporto tende ad ottimizzare i collegamenti tra le diverse fasi del processo produttivo, dal magazzino allo stabilimento fino ai depositi centrali ed a quelli periferici, nel secondo caso, il trasporto rappresenta l'anello di congiunzione tra la catena del valore dell'impresa e quella dei suoi fornitori, dei distributori e dei suoi clienti fino all'utilizzatore finale.

1.4.3. Flussi e costi logistici

Trattando degli aspetti più strettamente inerenti la dimensione economica della logistica, il concetto di costo totale logistico può consentire di affrontare la problematica delle scelte di ottimizzazione di un sistema territoriale integrato di trasporto e logistica. Le differenti scelte di progettazione e gestione che ricadono in quest'ambito più ampio, influiscono in modo diverso sui connessi profili di costo interno ed esterno che il sistema economico locale nel suo insieme (imprese e collettività) sono destinate a sostenere. In particolare, alcune scelte possono causare una riduzione in alcune categorie di costo e, allo stesso tempo, un aumento in altre, tale fenomeno può condurre a gravi errori se si affronta il problema secondo una logica di ottimizzazione parziale dei singoli ambiti di scelta e non, viceversa, secondo un approccio sistemico. E' oramai affermato anche da esperti e studiosi di logistica industriale che le imprese hanno dedicato grandi sforzi al miglioramento dell'efficienza tecnico-gestionale delle scorte, dei magazzini, delle reti distributive, dei servizi ai clienti, per ottenere vantaggi competitivi ma, tutto ciò, a spese del trasporto identificato quasi sempre nel solo tutto-strada. Si è guardato sempre al rendimento delle funzioni aziendali tipiche della logistica industriale e quasi mai al rendimento del trasporto nonostante il trasporto rappresenti la voce più onerosa della catena distributiva, con un incidenza media dell'ordine del 40-50% dei costi totali distributivi.

Tali problematiche sono riscontrabili principalmente con riferimento all'ambito operativo nazionale/regionale dei flussi distributivi per le cui caratteristiche il trasporto stradale risulta favorito. Se vengono affrontate anche sul piano dell'efficienza economica generale di sistema assumono una dimensione ancor più critica, si pensi solo all'incremento di offerta generato ed alla bassa utilizzazione della capacità che si traducono in maggiori costi esterni prodotti a danno del sistema (congestione, inquinamento, sicurezza, ecc.).



A fronte di diversi livelli di efficienza generale del sistema logistico territoriale, si rendono disponibili differenti soluzioni strategiche che vanno valutate con riferimento alle caratteristiche territoriali ed alle esigenze delle attività economiche che si distribuiscono e si comportano diversamente nello spazio.

Le infrastrutture di trasporto influenzano la localizzazione delle strutture produttive e distributive, la specificità dei prodotti, i settori in cui le imprese operano, le fasi e le attività che contraddistinguono le filiere produttive, l'accessibilità alle reti logistiche, la vicinanza ai mercati di sbocco, ecc., oltre il profilo di economicità gestionale da parte delle imprese (massimizzazione dei profitti), implicano problemi di valutazione degli effetti sul sistema dei trasporti da affrontare con gli strumenti dell'analisi economica. La localizzazione dell'apparato produttivo, ad esempio, subisce condizionamenti e vincoli da parte di forze endogene (gruppi sociali) ed esogene (autorità pubbliche) al sistema di mercato, le quali sostengono anche interessi sociali come la salvaguardia dei livelli occupazionali, la protezione dell'ambiente ed il benessere sociale. Il fenomeno della terziarizzazione logistica produce indubbiamente un clima di innovazione determinato dalla maggiore competitività ricercata dalle imprese, ma dà luogo anche ad una forte necessità di creare alleanze e accordi tra operatori per poter operare in rete, insieme ad un'inevitabile tendenza alla concentrazione delle imprese che, per ridurre i costi e incrementare allo stesso tempo varietà e qualità dei servizi offerti, devono ricercare economie di scala attraverso l'incremento del numero dei clienti e l'adozione di sistemi informatici e di tecnologie automatizzate che richiedono ingenti investimenti. I suddetti elementi innovativi ricercati all'interno delle funzioni aziendali hanno riguardato molto poco i trasporti, mentre, un sistema logistico maturo ha in se stesso le caratteristiche e le possibilità per organizzare e gestire anche la funzione trasporto con criteri di maggiore efficienza interna ed esterna (consolidamento dei carichi, economie di scala, migliore utilizzo della capacità, equilibrio della bidirezionalità dei flussi, scelta di itinerari alternativi meno congestionati, intermodalità, ecc.).

Un progetto di piattaforma logistica integrata a servizio di un determinato territorio, va quindi analizzato e valutato tenendo conto dei fattori produttivi impiegati all'interno delle funzioni di produzione delle imprese ed al contempo anche di quelli impiegati in senso lato dal sistema socio-economico locale anche in termini di costo-opportunità (uso del suolo, eventuali risorse pubbliche, uso e consumo di risorse ambientali e paesistiche, incidentalità, congestione, ecc.). Si tratta pertanto di affrontare problematiche di "sostenibilità" di un sistema logistico territoriale che sia attento anche agli aspetti della sicurezza e dell'ambiente, oltre che alla competitività ed allo sviluppo economico che anche da esso dipendono. In tal senso l'analisi economica dovrebbe occuparsi di due ambiti fondamentali in cui può dividersi la logistica:

- 1) logistica del trasporto: lo studio dell'ottimizzazione della organizzazione dei flussi di merci e/o unità di carico in movimento nello spazio e nel tempo;
- 2) logistica del prodotto: lo studio dei sistemi logistici delle imprese e delle filiere settoriali per l'ottimizzazione ed il controllo dei flussi di merci ed informazioni del processo produttivo/distributivo. In particolare, la tipologia di movimentazione generata è differente nei diversi settori produttivi, con riferimento ai beni finali di largo consumo appartenenti a catene complesse internazionali anche facenti parte della Grande Distribuzione Organizzata (alimentari, elettronica, tessile e abbigliamento, autoveicoli, utensili, arredamento, ecc.) si può compiere una ulteriore specificazione tra distribuzione primaria che include le fasi logistiche effettuate tra gli stabilimenti produttivi ed i grandi centri di distribuzione regionale e distribuzione secondaria che include le fasi logistiche dai grandi centri di distribuzione regionale ai



luoghi di vendita (centri commerciali, negozi, megastore, punti vendita, ecc.) dei mercati finali. Per altri settori ed altre topologie di prodotti si differenzia tra distribuzione nazionale e distribuzione internazionale, tenendo anche conto della lunghezza del trasporto (breve, media e lunga distanza).

La logistica del trasporto dovrebbe occuparsi, da un lato, di reti e sistemi infrastrutturali a gestione pubblica e privata (porti, aeroporti, interporti, reti ferroviarie, piattaforme, *distripark*, ecc.) e delle relative problematiche di regolamentazione, pianificazione, programmazione, progettazione, finanziamento, monitoraggio e gestione, dall'altro, del controllo dei flussi di merci ottimizzando l'utilizzazione dei mezzi e dei servizi di trasporto e considerando costi ed elementi qualitativi quali l'affidabilità, l'efficienza, la velocità. Le politiche infrastrutturali territoriali garantiscono infatti le pre-condizioni necessarie per assicurare la circolazione fisica dei prodotti, assumendo un ruolo centrale nella strutturazione dei cicli logistici ed influenzando le scelte localizzative e quindi anche la selezione delle aree privilegiate di insediamento. Si tratta pertanto di ottimizzare la capacità e le potenzialità d'uso delle infrastrutture, adeguandole reciprocamente tra di loro e alla dimensione dei flussi che esprimono la dimensione della domanda di trasporto, laddove capacità e potenzialità delle reti costituiscono l'offerta fisica di base sulla quale dimensionare opportunamente l'offerta di servizi.

La logistica del prodotto (o genericamente delle merci), riguarda lo studio dell'industria dei servizi logistici e quindi l'offerta di servizi logistici per il controllo dei flussi di prodotti (materie prime, semilavorati e prodotti finiti) dall'approvvigionamento dei prodotti di base e dei beni intermedi fino alla distribuzione fisica dei prodotti finali nei mercati di consumo.

Ancora però i due ambiti non sono affrontati e valutati in maniera congiunta, in particolare per quanto riguarda i trasporti e l'utilizzo delle relative infrastrutture considerati in troppi casi l'ultimo anello della catena logistica concentrando gli sforzi operativi e gestionali sulle altre attività logistiche a scapito di questi. Sarebbe più opportuno, invece, praticare l'ottimizzazione del trasporto integrato con le altre funzioni della logistica, integrando servizi di magazzinaggio e trasporto in tutta la catena di fornitura, al fine di ottimizzare i tempi e le operazioni di carico/scarico, migliorare la pianificazione dei viaggi, garantire la qualità dei carichi e la saturazione della capacità dei mezzi e delle unità di carico in circolazione.

L'aumento dell'"intensità di trasporto" rispetto alle quantità della produzione in Italia ed in Europa è direttamente collegabile soprattutto ai minori costi unitari del trasporto, in particolare quello su gomma. Il basso livello di tali costi è a sua volta connesso, oltre che ad un modesto progresso tecnico nel settore, all'esistenza di rilevanti esternalità non pagate o non fatte pagare agli utenti diretti del servizio. Se fosse applicata una tariffazione equa, gli utenti del trasporto dovrebbero pagare tutti i costi esterni ed interni generati, ripagando sia l'utilizzo delle infrastrutture, sia gli effetti indotti sui non utenti, arrivando alla determinazione di livelli di costo che ne comprometterebbero drasticamente l'attuale livello di domanda e di sostenibilità da parte delle imprese.

A fronte di queste esigenze, emerge la necessità di pervenire a nuovi modelli di gestione della produzione che prevedano una maggiore integrazione tra gli attori della stessa *supply chain* a partire dalle esigenze e dai vincoli legati proprio ai sistemi di trasporto delle merci. Se è vero, infatti, che ogni catena logistica inizia e finisce con un atto di trasporto, allora i moderni processi di sviluppo delle strutture produttive e distributive passano, ancor più che in passato, attraverso un sistema che garantisca un flusso efficiente, rapido e sicuro delle merci. L'intero processo logistico consiste infatti sempre



nella iterazione ripetuta della attività di base che generano flussi: produzione, stoccaggio e trasporto.

È possibile quindi effettuare una aggregazione dei costi logistici aziendali nelle tre seguenti categorie che comprendono in una visione più vasta tutti i fattori che possono in vario modo influenzare le scelte operative e gestionali delle imprese:

- costi finanziari: costo da mancato rendimento del capitale immobilizzato nelle scorte nell'ambito dell'intero processo logistico (materie prime, semilavorati, beni intermedi e prodotti finiti).
- costi dei fattori produttivi: relativi alla gestione operativa del processo logistico; esempi di tali costi sono quelli legati al personale, all'amministrazione delle vendite, alla gestione dei trasporti, dei magazzini, ecc.
- costi delle opportunità sacrificate: mancate vendite, ritardi nei tempi, resi, danni alle merci, vuoti di capacità inutilizzata, ecc.

Inoltre, una ulteriore articolazione delle possibili scelte e strategie va effettuata riguardo alle principali funzioni generatrici di flusso fisico e di flusso informativo. Con riguardo al flusso fisico si possono distinguere le seguenti funzioni:

- gestione dell'ordine;
- gestione e controllo delle scorte;
- magazzinaggio;
- movimentazione della merce;
- imballaggio e unitizzazione dei carichi;
- trasporto.

La prima, quella di gestione dell'ordine, consiste nelle attività riguardanti le fasi di raccolta, elaborazione, trasmissione, evasione e fatturazione che si ripetono di volta in volta per ciascun ordine e che permette l'incontro tra domanda e offerta di prodotti attraverso tutti i soggetti del canale logistico.

La funzione di gestione e controllo delle scorte di prodotti finiti comprende le attività di determinazione delle quantità e dei tempi dell'approvvigionamento e le attività complementari ad esse, come le attività di carico e scarico degli inventari, di codifica delle referenze e degli imballaggi. La rilevanza di tale funzione, che investe sia le imprese industriali che quelle commerciali, sta nel garantire la disponibilità dei prodotti nei diversi nodi di interscambio posti lungo il canale di distribuzione. L'obiettivo della gestione delle scorte è quello di evitare l'immobilizzo delle stesse utilizzando procedure di riapprovvigionamento basate sull'effettiva domanda di consumo.

La funzione di magazzinaggio riguarda tutte le attività connesse alla conservazione della merce nei depositi, quali lo stoccaggio e il controllo qualitativo e quantitativo degli ordini predisposti per la spedizione, fino a quando la merce stessa viene trasferita presso un altro soggetto o luogo. Grazie ad una perfetta integrazione tra produttore e distributore è possibile eliminare le fasi intermedie di stoccaggio ed i relativi rischi ed oneri, individuando soluzioni che sostituiscano i tradizionali magazzini periferici o centri di distribuzione con strutture quali *transit point*, piattaforme ecc..



Le attività connesse allo spostamento interno dei prodotti rientrano nella funzione di movimentazione della merce. Queste attività, se svolte in modo coordinato con le singole imprese e con la funzione di gestione dell'ordine e di controllo della merce in entrata e uscita, consentono di ottenere economie in termini di costo, dovute alla riduzione degli spostamenti della merce e alla velocizzazione dell'esecuzione, anche grazie all'adozione delle strutture modulari dei *pallet* e/o altre forme di standardizzazione.

La funzione di imballaggio e unitizzazione dei carichi, strettamente legata a quella di magazzinaggio, di movimentazione e di trasporto, consiste nel confezionamento dei beni in apposite unità di carico per facilitarne lo stoccaggio, la movimentazione e il trasferimento. L'integrazione con le altre funzioni permette di eliminare le operazioni intermedie di ricondizionamento, inoltre con l'unificazione dei formati e con le procedure di confezionamento dell'unità di carico (*pallet*, casse mobili, container, ecc.) si raggiunge l'obiettivo di ottimizzare la capacità dei mezzi di trasporto e quindi il contenimento dei costi.

Infine, la funzione di trasporto, che gioca un ruolo essenziale nel canale logistico distributivo, poiché si compone di tutte le attività che permettono il trasferimento dei beni dal luogo di origine a quello di destinazione. Il trasporto svolge una duplice funzione poiché da un punto di vista interno costituisce il legame tra le diverse componenti del sistema aziendale: magazzini, stabilimenti, depositi centrali, depositi periferici ecc.; mentre da un punto di vista esterno, permette di raccordare l'azienda ai suoi fornitori e ai suoi clienti. In questa funzione la scelta della combinazione di mezzi più conveniente e l'opportuna aggregazione delle consegne tra una pluralità di produttori e distributori, porta all'ottenimento di vantaggi competitivi, che non vanno sottovalutati in un contesto in cui quella del trasporto è la funzione che maggiormente incide sul totale dei costi logistici (fino al 50%). L'incidenza del trasporto sull'insieme dei costi logistici varia notevolmente da filiera a filiera e da settore a settore, dipendendo dal tipo di merce, dai mercati ed in misura sempre crescente dalla qualità del servizio. L'incidenza maggiore si ha nella filiera delle merci deperibili e nel settore alimentare in genere.

A livello europeo, il settore della logistica, inteso come sistema di offerta di servizi finalizzati all'organizzazione delle linee produttive, alla gestione delle scorte, dei magazzini e dei sistemi di distribuzione e assistenza post-vendita dei prodotti, assume un valore complessivo di circa 1.000 miliardi di euro (2003) ripartiti secondo lo schema riportato nella tabella seguente.

Ripartizione del valore della logistica europea

Valore totale	1.000 mld/euro
Attività	
Magazzinaggio	45%
Trasporto	40%
Amministrazione	15%
Imprese	1 mln
Addetti	6,5 mln/euro

Fonte: Il Giornale della Logistica, 2003



Le funzioni appena analizzate rientrano nel cosiddetto flusso fisico del sistema logistico e la movimentazione dei flussi fisici innesca automaticamente i flussi informativi e documentali, ognuno dei quali con percorsi, tempi e mezzi di trasporto diversi, dalla cui capacità di integrazione e sincronizzazione dipende il risultato in termini di costi, tempi ed efficienza. Il flusso informativo si sviluppa parallelamente al flusso fisico poiché le decisioni sugli approvvigionamenti e sulla distribuzione sono prese in relazione a quanto pianificato e programmato.

Nell'ambito del flusso informativo si riscontrano le seguenti principali attività:

- definizione della domanda;
- gestione degli ordini;
- pianificazione degli acquisti;
- esecuzione e controllo.

La prima attività del processo informativo è la determinazione della domanda, nella quale svolge un ruolo fondamentale la previsione della domanda di mercato. Tale attività di previsione può essere riferita a diversi orizzonti temporali (breve, medio, lungo periodo) in relazione all'obiettivo predeterminato e deve individuare la tecnica matematico-statistica più idonea per prevedere la domanda futura.

La gestione degli ordini è una fase del processo informativo che consente innanzitutto di verificare la bontà delle previsioni sull'andamento delle vendite ed in secondo luogo di adeguare continuamente i dati previsionali sulla base di quelli disponibili a consuntivo. L'ordine è il motore dell'intero sistema logistico, dal sistema di elaborazione degli ordini dipende il buon funzionamento della catena logistica. Un sistema inefficiente, che provoca strozzature, ritardi o errori nel processo di esecuzione degli ordini, può danneggiare l'intero sistema logistico.

La pianificazione degli acquisti, sulla base della previsione della domanda, individua ciò che deve essere reso disponibile per soddisfare la domanda stessa. L'obiettivo di un efficiente sistema informativo è quello di compiere l'intero ciclo dell'ordine con rapidità e precisione, in modo da garantire un elevato servizio al cliente.

L'esecuzione e il controllo rappresentano la fase finale del processo informativo, fase che si avvale delle nuove tecnologie informatiche e telematiche che consentono di minimizzare gli errori.

L'ottimizzazione e la pianificazione del flusso merceologico, riferito ad un movimento di merci o materie prime nello spazio e nel tempo, è compito della logistica d'impresa come sistema di funzioni integrate, compreso il trasporto affidato in genere ad imprese specializzate in c/terzi.

L'ottimizzazione e la pianificazione del flusso di veicoli o di unità di carico standard nello spazio (reti multimodali) e nel tempo, che hanno anche un "impatto esterno" sul territorio e sull'ambiente, dovrebbe essere oggetto di regolazione e gestione comune interaziendale e con la partecipazione attiva di tutti i soggetti a vario titolo interessati, ma è un campo di azione cooperativa in Italia molto poco sviluppato ed in genere riservato ad organismi istituzionali ai vari livelli territoriali (comuni, province, regioni, ecc.) che nella maggior parte dei casi hanno scarsissimi rapporti collaborativi con i sistemi locali delle imprese come, ad esempio, i distretti industriali.



Nei processi di ottimizzazione dei flussi il punto essenziale è l'analisi dell'equilibrio della domanda e dell'offerta che dovrebbe essere continuamente ricercato lungo tutte le fasi della catena logistica ed essere tale da minimizzare la sommatoria di differenti andamenti dei costi dei servizi di stoccaggio (scorte, depositi, magazzini, ecc.) e dei costi dei servizi di trasporto e movimentazione ai terminali, che si differenziano a seconda dell'adozione di differenti configurazioni di catene logistiche.

1.4.4. Strategie e tendenze del Supply Chain Management

Nelle imprese sta maturando una coscienza logistica volta a favorire l'integrazione tra i vari anelli della catena per ottimizzare il livello di servizi resi al cliente finale e migliorare i risultati con tutti i partner. Tutto ciò comporta per le imprese, un incremento del fabbisogno di servizi logistici la cui natura non si identifica più nel semplice trasporto, ma comprendono altre attività che migliorano l'efficacia e l'efficienza dei processi ed accrescono il valore dei servizi resi al consumatore finale. Sempre più le esigenze del caricatore/impresa oltrepassano il momento trasportistico e si estendono ad altri servizi quelli, ad esempio il controllo delle scorte, la gestione dei magazzini, la preparazione della documentazione, l'etichettatura o l'assemblaggio della merce trasportata fino alla gestione dell'intera catena logistica. Questo nuovo orientamento privilegia gli operatori del settore della logistica di soddisfare al meglio le attese del cliente anche se, al momento, solo poche imprese e generalmente di grandi dimensioni, ha saputo innovarsi adeguatamente focalizzando l'attenzione sul "business logistico".

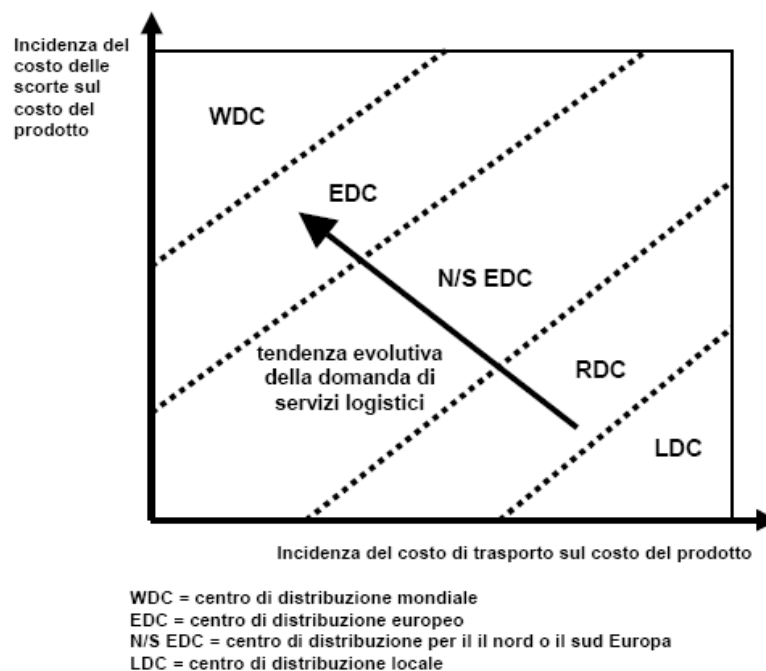
In Europa il sistema dei trasporti "globalizzato" sta assumendo una nuova configurazione che continua a privilegiare il trasporto terrestre rispetto a quello marittimo e ferroviario. Le grandi imprese multinazionali considerano infatti, i paesi dell'Europa occidentale come un unico mercato, nell'ambito del quale gli scambi commerciali, peraltro in continua crescita, sono basati in prevalenza sul trasporto gomma, mentre risulta ancora alquanto marginalizzato il trasporto intermodale e combinato. Le stesse multinazionali hanno provveduto a realizzare in aree regionali strategiche, quali l'Olanda, il Belgio e la Germania, centri di stoccaggio, assemblaggio e smistamento (*distribution center, distripark, logistic park*) dove far arrivare la merce in contenitori via mare in grandissime quantità, per poi farla ripartire prevalentemente su gomma con destinazione l'intera Europa.

A scala nazionale e multinazionale, sotto la formidabile spinta della crescita del trasporto marittimo unitizzato, dovuta a sua volta dall'incremento in quantità e valore dell'interscambio commerciale internazionale che sempre più va consolidandosi e strutturandosi geograficamente tra macro-aree economiche di riferimento, tra le quali spiccano l'Europa, il Nord America e l'Estremo Oriente, una variabile strategica all'interno delle catene logistiche settoriali e di filiera delle grandi imprese multinazionali è il livello di centralizzazione delle piattaforme logistiche di distribuzione per aree regionali. Inoltre, in un processo di auto-espansione, il notevole incremento del traffico merci a livello nazionale, europeo e mondiale è anche la conseguenza dei nuovi modelli organizzativi e localizzativi delle imprese manifatturiere e logistiche. La principale tendenza, infatti, è stata quella di ridurre il numero di stabilimenti e depositi, puntando ad una specializzazione degli impianti produttivi, ad un innalzamento della complessità delle operazioni svolte presso i centri di distribuzione (attività di *postponement*) ed al contenimento dei costi, che come contropartita ha determinato un aumento delle attività di trasporto di semilavorati, beni intermedi, parti e componenti. Con maggiore tecnicismo si può considerare che il lotto medio di spedizione tende a ridursi mentre diventano fondamentali fattori quali la velocità e la puntualità delle consegne. In tale contesto, sono



spesso gli stessi operatori logistici ad esternalizzare, in primo luogo sul trasporto, le conseguenze del costante impegno aziendale a contenere i costi di produzione e di distribuzione delle merci; In generale, le linee di tendenza attualmente prevalenti per i grandi sistemi distributivi ad alta intensità di attività logistiche potrebbe rappresentarsi con la seguente equazione: centralizzazione delle scorte (minore superficie complessiva e minori scorte distribuite), minore manodopera, maggiore info-telematica, maggiore trasporto.

Le tendenze prevalenti nel settore della logistica distributiva



La localizzazione molto decentralizzata di strutture logistiche (LDC) si presta ad una maggiore qualità del servizio ai clienti, principalmente per la rapidità di risposta di offerta di beni e servizi, ed è in genere preferita laddove l'incidenza dei costi delle scorte è minore e l'incidenza dei costi di trasporto è maggiore. All'opposto sistemi distributivi molto centralizzati a livello continentale (EDC) sono preferiti da strutture logistiche che richiedono elevati costi per le scorte (prodotti ad elevato valore) e bassi costi di trasporto. Il progressivo raggiungimento di economie di scala nel settore dei trasporti di lunga percorrenza prevalentemente marittimi ed il livello molto acceso di concorrenza della modalità stradale in particolare in Italia, tendono a contenere sempre più il costo unitario di trasporto e pertanto l'attenzione strategica delle imprese con riferimento alla funzione logistica è tendenzialmente orientata alla maggiore centralizzazione delle strutture logistiche per aree geografiche strategicamente individuate ma che assumono dimensioni compatibili con sistema ad elevata intensità di trasporto (distanze elevate, partite frammentate, spedizioni frequenti).

Le conseguenze di ciò, dal punto di vista dei trasporti, sono riscontrabili quindi nella tipologia di lotti più piccoli, frequenti, urgenti, con distanze maggiori e con maggiori



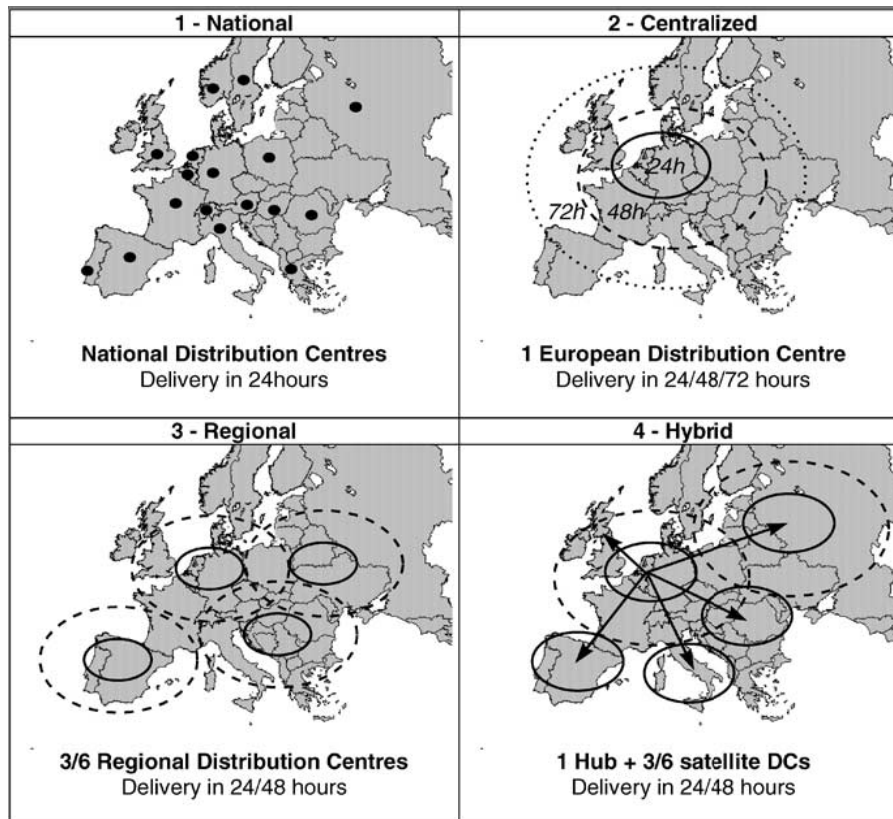
imballi; il lotto di spedizione medio diminuisce sempre più e diventano essenziali la velocità e la puntualità delle consegne.

Il ruolo del trasporto dal punto di vista della sua integrazione nella catena logistica, invece, non dovrebbe essere quello di vedersi "scaricare addosso" solo i fattori critici di funzionamento di sistema. Infatti, la bassa incidenza del costo dei trasporti rispetto agli altri costi dei servizi logistici a maggiore valore aggiunto, è una delle cause della tendenza attuale alla riduzione dei volumi delle singole spedizioni e dall'aumento della frequenza delle consegne, con aggravii di inefficienze delle reti, di spreco di "risorsa trasporti" e di necessità per le imprese di autotrasporto di percorrere elevati chilometraggi. Molte grandi imprese allo scopo di massimizzare gli utili mediante la riduzione dei costi, hanno spesso ricercato maggiore efficienza del sistema distributivo diminuendo il numero dei magazzini ed aumentando l'intensità di trasporto. Il trasporto, anello fondamentale della catena logistica, si sta dunque ormai sempre più configurando come il più debole, pur essendo una risorsa scarsa, a causa delle inadeguatezze della rete infrastrutturale nazionale, è paradossalmente uno dei costi che incide meno sulle imprese rispetto ad altri "alternativi" in termini di costo-opportunità.

E' quindi interessante indagare sulle condizioni che potrebbero modificare gli equilibri tra tipologie diverse di costi logistici con andamento differente in funzione del livello di centralizzazione dei centri di distribuzione ed evidentemente delle quantità maneggiate e trasportate. In sostanza a livello microeconomico si tratta di determinare l'*isocosto logistico* di produzione che evidenzia le possibili combinazioni di "fattore deposito e scorte" e "fattore trasporto" che l'impresa può sostenere data una determinata quantità produttiva preventivata ed ai rispettivi prezzi dei suddetti fattori (semplificazione a due soli fattori). L'obiettivo dell'impresa è di massimizzare l'output, dato il suo costo totale dei fattori produttivi esaminati, ovvero sia è in equilibrio quando raggiunge il livello produttivo più elevato dato il suo *isocosto logistico*. Le differenti combinazioni dei fattori produttivi logistici trovano un punto di equilibrio quando il prodotto marginale del fattore produttivo "deposito e scorte" (quantità di prodotto totale aggiuntivo ottenibile dall'incremento di 1 euro di spesa per il fattore produttivo) è uguale al prodotto marginale del fattore produttivo "trasporto", cioè quando qualsiasi altra combinazione riduce il prodotto totale a parità di costo totale (sommatoria) dei fattori. La localizzazione delle strutture logistiche e le caratteristiche tecnico-economiche del trasporto, quindi, incidono fortemente sui costi e sulla produttività della funzione logistica delle imprese e la variabile "livello di centralizzazione" può ritenersi esplicativa di tale contrapposto andamento dei costi logistici riferibili ai suddetti due fattori di produzione. Interventi di riduzione dei costi di trasporto (in particolare a media-lunga percorrenza) hanno l'effetto di aumentare il livello di centralizzazione delle scorte, mentre la spinta verso soluzioni logistiche maggiormente orientate alla qualità del servizio conduce in genere a strategie di maggiore decentralizzazione e quindi di localizzazione territoriale delle scorte più diffusa.



Tipologie di localizzazione di strutture logistiche



Fonte: Ferrari ed altri, 2006

Negli ultimi decenni le strutture logistiche delle grandi imprese sono passate progressivamente da l'approccio basato sulla dimensione nazionale (caso 1) a strutture maggiormente concentrate, in alcuni casi con unico centro di distribuzione europeo (caso 2). In tal modo hanno conseguito economie di "centralizzazione" sfruttando principalmente: a) la riduzione di costi dovuta alla riduzione dei costi di stoccaggio/deposito e dei costi del lavoro, oltre ai minori investimenti per immobili e attrezzature; b) l'incremento delle vendite derivante dalla organizzazione unica, dalla razionalizzazione di funzioni, processi e procedure, realizzazione di servizi di *postponment* a valore aggiunto, maggiore efficienza dei sistemi informatici e telematici, ecc.

Sistemi intermedi sono rappresentati dai casi 3 e 4 caratterizzati da localizzazioni regionali più numerose anche essere strutturate secondo una architettura di rete *hub and spoke* in cui uno o pochi centri macro-regionali riforniscono in maniera programmata e cadenzata strutture satelliti di minori dimensioni e decentralizzate per servire rapidamente le aree diverse geografiche. Tale ultima strategia è in genere seguita dalla imprese più "aggressive" con maggiore esperienza di mercato ed in rapida espansione.

Nell'ultimo decennio si è assistito, principalmente a causa dell'enorme incremento dei flussi provenienti dall'estremo oriente e dell'apertura di nuovi mercati costituiti dai Paesi dell'Europa dell'est, in gran parte entrati nell'Unione Europea, alla maggiore decentralizzazione spaziale delle reti distributive. Tale fenomeno può ritenersi

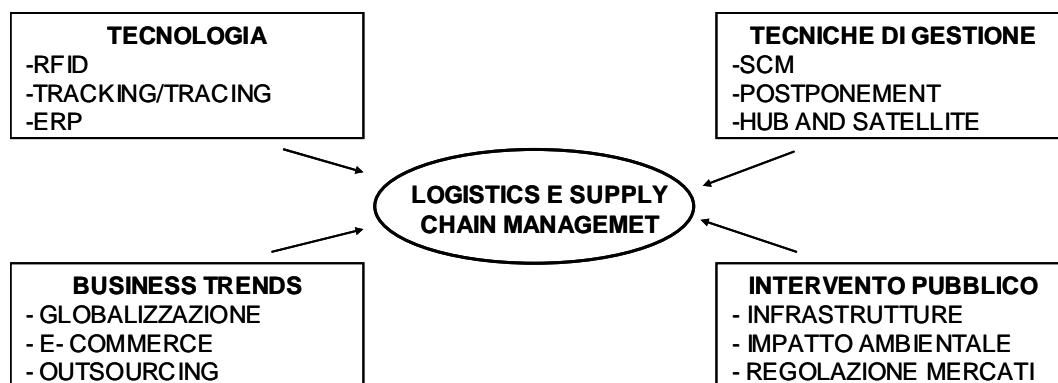


sintomatico dell'equilibrio ricercato tra l'andamento contrapposto dei costi di deposito/scorte e di trasporto che a livello europeo hanno determinato la maggiore convenienza di strutture di rete ibride (casi 3 e 4) proprio per la relativa bassa incidenza del trasporto stradale, in particolare rispetto alla sua buona efficienza, ed alla relativa elevata incidenza del costo degli spazi e degli immobili, specie nei paesi più sviluppati. Inoltre, la penetrazione del mercato europeo da parte delle imprese multinazionali ed asiatiche che stanno espandendo il loro *network* continentale realizzando nuove strutture logistiche regionali più prossime alle aree di mercato in molti casi con funzioni gerarchiche dipendenti dai grandi centri di distribuzione europei realizzati in fasi precedenti. In tale ottica rinnovata e strategica funzione riveste l'accessibilità dal mare ed in particolare i porti del Mediterraneo hanno visto fortemente aumentare traffici e richiesta di spazi da destinare a strutture logistiche. Sintomatica al proposito è l'evoluzione in atto dei terminali dell'alto Mediterraneo occidentale che si stanno dotando di vaste ed attrezzate aree dedicate alle attività logistiche (Valencia, Barcellona, Marsiglia, Genova, la Spezia).

Diversi autorevoli studi condotti a livello europeo (REDEFINE, 1999, TRILOG, 1999, SULUGTRA, 2001) hanno evidenziato l'evoluzione e le più recenti tendenze organizzative e gestionali dei sistemi logistici locali, regionali, nazionali ed internazionali. In particolare alcuni aspetti meritano specifica attenzione al fine di poter individuare percorsi di sviluppo nel medio periodo delle strutture strategico-logistiche delle imprese dal lato delle forniture e della distribuzione per poterne cogliere indicazioni valide a supporto di un processo decisionale riguardante la tipologia e l'articolazione territoriale di una piattaforma logistica integrata a servizio di un determinato territorio.

La valutazione del previsto sviluppo delle tendenze e strategie di SCM a livello europeo è di fondamentale importanza poiché esse contribuiscono a determinare la localizzazione e la posizione delle unità di produzione e di deposito, come pure allo sviluppo dei nodi intermedi all'interno della rete, cioè centri di consolidamento, *hub*, *transit point* (punti di trasbordo), ecc. Inoltre, la valutazione circa la struttura fisica della rete del sistema distribuzione/trasporti, associata ad indicatori relativi ai fattori di carico, ripartizione modale, distanza media di trasporto, ecc. forniscono indicazioni ed informazioni su come la struttura della rete nodi/collegamenti si va evolvendo.

Le forze che spingono all'evoluzione strategica del SCM





I citati studi hanno evidenziato alcune importanti direttrici/forze di evoluzione strategica, economica e territoriale già in atto da alcuni anni dei sistemi logistici atto e che ancor di più nel prossimo futuro faranno sentire la loro influenza sui mercati:

1) Concentrazione spaziale della produzione.

Le imprese hanno concentrato la produzione in poche localizzazioni più specializzate. Il tradizionale sistema basato sulle produzioni nazionali è stato in molti settori sostituito da impianti destinati alla produzione in larga scala di una particolare gamma di prodotti per aree geografiche sempre più vaste. L'obiettivo è quello di massimizzare le economie di scala relative alla mera attività di produzione e di adottare sistemi di fornitura e di distribuzione più *transport-intensive* allungando i tempi di consegna ai clienti.

2) Concentrazione spaziale dei magazzini e delle scorte.

Tale fenomeno ha fortemente influito sulla distribuzione spaziale dei flussi di merci, infatti, aver concentrato in poche grandi strutture volumi maggiori di scorte per rifornire aree geografiche sempre più grandi ha prodotto forti risparmi di costi per le imprese di immobilizzazione di scorte di sicurezza prima richieste per rifornire i clienti. Inoltre le imprese in tal modo realizzano maggiori economie di scala nella gestione dei magazzini. Anche tale strategia ha penalizzato il trasporto che molte imprese hanno saputo abilmente contenere e rendere inferiori gli incrementi relativi di costi rispetto ai risparmi ottenuti con la centralizzazione dei depositi. I siti di stoccaggio in massa dei prodotti e di esecuzione di operazioni logistiche relative alle spedizioni per aree geografiche di livello dimensionale via via inferiore, sono stati separati ed in molti casi i servizi logistici più strettamente connessi al trasporto sono stati terziarizzati. Inoltre, la centralizzazione delle scorte sta presentandosi ad una sempre più grande scala geografica all'interno di un unico grande mercato europeo favorita dalla rimozione dei controlli di frontiera, dalla *deregulation* del trasporto stradale internazionale e dai più rapidi miglioramenti delle infrastrutture stradali.

Questa generale tendenza, tuttavia, è stata in parte rallentata da alcuni fattori: a) la minore del previsto "normalizzazione" dei prodotti per il mercato europeo. Le differenze nazionali e regionali di gusto e le preferenze rimangono ancora tanto differenti da richiedere alle aziende di adattare molta la produzione alle tipicità nazionali; b) molte aziende hanno difficoltà di coordinamento e funzionamento di sistemi complessi di distribuzione centralizzata; c) nessuna azienda "pan-europea" di logistica ha realmente dimostrato capacità di fornire a livello europeo servizi logistici integrati completi alle aziende che hanno scelto di terziarizzare completamente questa funzione; d) la congestione dei maggiori corridoi internazionali ha trattenuto alcune imprese dal provare a distribuire "a lunghe distanze" utilizzando il modo stradale; e) la pressione per concentrare le scorte in poche localizzazioni può anche essere facilitata adottando sistemi di *virtual inventory management*. Gli avanzamenti nella tecnologia informatica stanno rendendo possibili le stesse economie anche senza fisicamente concentrare in un singolo magazzino. La diffusione dello scambio di dati elettronici e dei collegamenti informatici (EDI) consente riduzioni di costi ottimizzando la gestione delle scorte.

3) Sviluppo di sistemi di *transshipment* in reti "hub-satellite".

Molte imprese avendo centralizzato le scorte in pochi grandi siti, mantengono una rete di siti minori in cui effettuare operazioni logistiche strettamente connesse al trasporto ed alle



esigenze particolari delle specifiche aree geografiche che vengono riforniti dai grandi siti hub. Ciò permette alle aziende di combinare al meglio l'efficienza del sistema e la riduzione dei costi. Ciò si riflette in una tendenza generale verso più piccole spedizioni a livello nazionale e verso grandi spedizioni a livello europeo o globale specialmente nelle fasi centrali delle catene di rifornimento.

4) Frammentazione verticale della produzione.

La trasformazione industriale delle materie prime, dei semilavorati e dei beni intermedi nei diversi processi produttivi fino al prodotto finale coinvolge un certo numero di fasi e di relativi trasporti associati nella catena. In molti settori le imprese si sono concentrate sulle produzioni tipiche e più specialistiche di competenza diretta, definite *core*, affidando all'esterno lavorazioni parziali ed accessorie. Questo processo di "disintegrazione verticale" della produzione ha aggiunto collegamenti ed anelli alle catene logistiche ed ha aumentato l'intensità di trasporto. In alcuni settori le imprese tendono a far svolgere ai fornitori logistici attività "a valle" della produzione/distribuzione. La ristrutturazione in tal senso della catena del valore a monte ed a valle dell'attività principale di produzione, ciò contribuisce a far crescere il rapporto costo logistico/valore aggiunto netto dei prodotti.

5) Attività di *postponement*/personalizzazione dei prodotti.

Tale strategie sono divenute necessarie per assicurare flessibilità alle produzioni secondo i rapidi cambiamenti della domanda. Le aziende tengono le scorte nella forma generica "modulare" e rinviando la loro configurazione finale fino a che non abbiano idea certa delle preferenze della domanda. Questo processo di lavorazione/assemblaggio ritardato aumenta sostanzialmente la complessità della gestione logistica.

6) Ampiezza geografica dei mercati della fornitura e della distribuzione di prodotti finiti.

La scala geografica delle relazioni tra imprese nei processi di fornitura e distribuzione si è andata costantemente ampliando. La lunghezza dei canali di fornitura delle aziende a monte e dei canali di distribuzione a valle ha comportato l'allungamento delle distanze medie in cui la logistica è chiamata a dare efficienti risposte. L'incremento del commercio di beni ad elevata densità di valore, ad esempio nell'industria elettronica, ed una parallela riduzione generale della densità di valore dei prodotti di largo consumo hanno contribuito ad un aumento nell'estensione media delle catene logistiche. Tutto ciò incrementa la complessità della catena logistica spingendo in alto i costi di trasporto e di localizzazione delle scorte.

7) Concentrazione del commercio internazionale in grandi porti ed aeroporti *hub*.

Le economie di scala ottenibili sia a livello di mezzi di trasporto sia di terminali hanno condotto alla concentrazione a livello globale del commercio internazionale (trasporto a lunga percorrenza) in un ristretto numero di porti e di aeroporti *hub*.

8) Applicazione dei principi di "compressione dei tempi" nella produzione e distribuzione.

L'obiettivo principale della logistica è di mettere a disposizione dei clienti i prodotti. La velocità con cui essa realizza questo obiettivo è misurato dal tempo di esecuzione dell'ordine, cioè il tempo che trascorre dalla disposizione dell'ordine alla consegna delle merci. I *lead-times* si stanno riducendo costantemente. A.T. Kearney (1998) ha valutato che in Europa in media si è passati dai 27 giorni del 1987 ai 12 giorni del 1998.



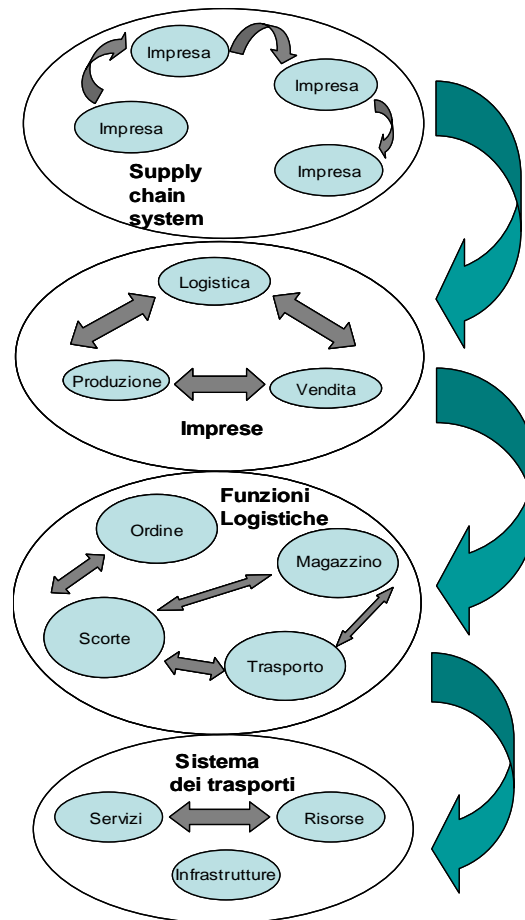
Aumentando la velocità con cui i prodotti attraversano il sistema di distribuzione e di produzione, le imprese possono ottenere una vasta gamma di benefici: risparmio sui costi di magazzino, riduzione dei costi di obsolescenza dei prodotti, possibilità di rispondere più rapidamente ai cambiamenti della domanda. I costi di magazzino e di gestione delle scorte in genere possono rappresentare il 30% ed oltre delle totali immobilizzazioni delle imprese e generalmente rappresentano circa 1/3 dei totali costi logistici.

Le precedenti tendenze strategiche dei sistemi logistici vanno pertanto lette in funzione della opportunità di perseguire modelli localizzativi di attività logistiche legati funzionalmente al territorio da servire ed al ruolo che esso può ricoprire all'interno di un quadro geo-economico che viene sempre più ad identificarsi con l'intero continente europeo. Diversi sono quindi i fattori economico-territoriali che vanno presi in esame per inserire un determinato territorio all'interno del *network* globale di scambi e di attività di fornitura, produttive e distributive che trovano sempre più concentrate localizzazioni ma al tempo stesso sempre più funzionalmente ed operativamente connesse strutture intermedie e finali di livello gerarchico inferiore. Tale gerarchizzazione delle reti di attività produttive si riflette evidentemente sulle reti logistiche e quindi dei servizi di trasporto richiesti.

E' utile pertanto evidenziare le principali variabili che possono connotare logisticamente un determinato territorio per poi valutarne effettivamente il ruolo che esso può effettivamente ricoprire nel generale assetto dei traffici continentali e globali, tenendo evidentemente in conto la struttura già esistente del mercato dal lato dell'offerta e della concorrenza (infrastrutture e servizi) e la reale capacità/volontà di attrazione di investimenti logistici che abbiano un mercato non solo locale e regionale ma che siano inseriti in un contesto più ampio generando flussi "in transito" aggiuntivi per il territorio di interesse. L'approccio metodologico citato può essere sinteticamente riassunto dallo schema a blocchi operativi di mercato riportato nella figura seguente



Composizione gerarchica del *Supply Chain System*



Lo schema evidenzia la gerarchica segmentazione del sistema logistico e le relazioni funzionali tra gli ambiti di mercato e funzionali che "a cascata" vengono investiti di specifici ruoli per la comprensione unitaria del sistema complesso. Seguendo tale schema logico si vuole concentrare attenzione analitica principale sul fatto che la realizzazione sul territorio di qualsivoglia struttura o infrastruttura per la logistica integrata (trasporto ed altri servizi logistici) non può che partire dall'analisi delle interazioni tra le diverse componenti del sistema.

Al primo livello si trova il sistema generale della *supply chain* o sistema della catena di fornitura che è un sistema vasto poiché controlla sia il flusso dei materiali che i rapporti fra gli intermediari della catena dal punto di origine dei materiali fino al consumatore finale. I componenti del primo livello di analisi del sistema della catena di fornitura sono le strutture logistiche adottate dalle imprese che in modo differente generano/atraggono flussi di prodotti.

Al secondo livello di analisi si trovano i rapporti tra imprese del sistema basati sulla visione attuale della logistica che riconosce che il rifornimento fisico per la produzione (flusso dei materiali e beni intermedi) e la distribuzione fisica finale (flusso dei prodotti finiti) coinvolge in senso fortemente competitivo e di ricerca di efficienza le imprese che a vario titolo intervengono lungo la catena.



Al terzo livello di analisi si trovano i servizi logistici in senso proprio. Essi consistono nella generale gestione dei flussi di merci ed informazioni in entrata ed in uscita, organizzando una gamma di attività logistiche strategiche di supporto alla produzione e/o distribuzione.

Al quarto livello vi è il sistema dei trasporti che consiste che consiste dei servizi e delle risorse impiegati all'interno del processo produttivo per soddisfare la domanda di mercato. L'interazione fra le caratteristiche della domanda e l'offerta disponibile, cioè infrastrutture, servizi, risorse, ecc., determina le prestazioni del sistema di trasporto merci. Tra le risorse utilizzate vanno considerate anche quelle derivanti dal fatto che il tutto si svolge all'interno del sistema socio-economico locale con implicazioni dirette ed indirette sull'uso del suolo e delle risorse ambientali, sull'assetto giuridico-istituzionale e regolatorio dei mercati e dell'uso delle infrastrutture, sull'utilizzo delle diverse tecniche di trasporto e tecnologie disponibili.

E' evidente che la sequenza logica di eventi e interrelazioni può essere influenzata anche da "scelte di pianificazione strategica economico-territoriale" che partano dal basso del sistema, come nel caso della realizzazione di infrastrutture logistiche (piattaforme, terminal intermodali, *transit-point*, *distribution center*) ad uso collettivo da parte di più operatori, ma in tale caso il processo di adeguamento difficilmente è in grado di arrivare sino al primo livello gerarchico costituito dai sistemi di *supply-chain* decisi dalle grandi imprese in genere operanti a livello globale. Caso tipico è costituito dalle catene di distribuzione delle grandi imprese con produzione multilocalizzata che generano "flussi dominanti" concentrati nei grandi porti del nord-europa e nell'ultimo decennio, in quota minore, anche del Mediterraneo.

Ciascuna delle susesposte tendenze strategiche della logistica ha quindi effetto sullo sviluppo, sul funzionamento e sull'organizzazione territoriale della struttura produttiva, delle infrastrutture e dei servizi di trasporto. In prima analisi di ordine meramente qualitativo e di "ragionamento economico", si è costruito il seguente schema che evidenzia a seconda del possibile riferimento specifico alla strategia logistica in evoluzione considerata, il potenziale impatto sul sistema logistico settoriale e locale e l'identificazione del fabbisogno di servizi logistici del territorio di riferimento. Tale approccio schematico è infine finalizzato alla identificazione/misurazione degli effetti in termini di minori e/o maggiori costi logistici aggregati nelle due principali categorie di aggregazione dei costi fissi e variabili: a) costi di gestione delle scorte; b) costi di trasporto, che si ritrovano come componenti essenziali anche dal lato dell'offerta del sistema logistico a livello globale e locale. Una piattaforma logistica è infatti generalmente a soddisfare la domanda di entrambi le due suddette componenti offrendo capacità e servizi operativi e gestionali relativamente sia agli aspetti più strettamente legati alle funzioni di deposito e magazzinaggio, da un lato, sia di attività terminali multimodali, dall'altro.



Schema Strategie-Impatti SCM/Sistema logistico territoriale

Strategie di SCM	Impatti	Fabbisogni/requisiti del sistema logistico territoriale
Concentrazione spaziale della produzione	<p>Impianti specializzati</p> <p>Riduzione degli impianti Economie di scala di produzione Incremento dei costi di trasporto Sistema Logistico "Transport Intensive"</p> <p>Rilocalizzazione dei fornitori</p>	<p>Alta capacità di spazi, servizi e infrastrutture</p> <p>Elevata flessibilità Elevata efficienza operativa Servizi specializzati</p> <p>Ampie variazioni geografiche e di volume dei servizi Elevati investimenti</p>
Concentrazione spaziale dei magazzini e delle scorte.	<p>Riduzione di punti di rottura dei carichi Economie di scala di magazzino</p> <p>Riduzione delle scorte di sicurezza Orientamento alla domanda della distribuzione</p> <p>Sviluppo del transhipment "hub-satellite"</p> <p>Incremento dei costi di trasporto</p>	<p>Riduzione delle scorte di sicurezza Coordinamento tra operazioni di distribuzione e funzioni di vendita Rapida e flessibile consegna Ampie variazioni geografiche e di volume dei servizi Alta capacità di spazi, servizi e infrastrutture Elevati investimenti</p>
Sviluppo di sistemi di transhipment in reti "hub-satellite"	<p>Separazione geografica tra magazzini e punti di Centralizzazione delle scorte Economia di scala nell'uso dei veicoli Sviluppo di sistemi automatizzati di handling Economie di scala di handling</p>	<p>Elevata domanda di immobili logistici Elevati costi di investimento Flussi di merci frammentati Rapida consegna di piccole partite Ottimizzazione dei veicoli Ottimizzazione dei carichi Elevati investimenti Elevata efficienza operativa Elevato coordinamento</p>
Frammentazione verticale della produzione	<p>Concentrazione sulle attività specialitiche</p> <p>Terziarizzazione di attività</p> <p>Sviluppo di reti di collaborazione</p> <p>Sviluppo di imprese virtuali</p>	<p>Incremento della intensità di trasporto</p> <p>Incremento dei costi logistici in rapporto al valore aggiunto netto Controllo e coordinamento avanzato dell'intera SC Elevati investimenti Elevata efficienza spaziale</p>
Postponement/personalizzazione dei prodotti	<p>Spostamento di attività verso il basso della SC</p> <p>Sviluppo di attività alla fine dei processi produttivi Terziarizzazione di attività</p> <p>Centralizzazione delle scorte Rilocalizzazione di attività logistiche presso i mercati finali Riduzione degli stock di scorte Riduzione dei lead-time</p> <p>Sviluppo di sistemi hub-satellite Utilizzo di reti di trasporto complesse</p>	<p>Incremento della intensità di trasporto del sistema logistico Riduzione del lead-time Necessità di punti di consolidamento/deconsolidamento Ampia fornitura di servizi logistici Riduzione degli stock di magazzino</p> <p>Elevata efficienza temporale Elevato coordinamento interaziendale</p>
Ampiezza geografica dei mercati della fornitura e della distribuzione di prodotti finiti	<p>Espansione della scala geografica in entrata ed in uscita</p>	<p>Riduzione di costi di trasporto</p> <p>Elevata efficienza verticale</p>
Concentrazione dei traffici internazionali in grandi porti ed aeroporti hub	<p>Economie di scala nella attività terminali e dei veicoli</p> <p>Sviluppo dei sistemi "hub and spoke"</p>	<p>Elevati investimenti in infrastrutture ad elevata capacità Elevata intensità di trasporto Riduzione di costi logistici e di trasporto</p> <p>Riorganizzazione delle reti in modo gerarchico</p>
Applicazione dei principi di "compressione dei tempi" nella produzione e distribuzione	<p>Riduzione dei tempi Informatizzazione delle procedure</p> <p>Riduzione delle scorte di sicurezza Adeguamento alle variazioni di domanda</p>	<p>Servizi logistici avanzati Riduzione di costi logistici e di trasporto</p> <p>Elevati investimenti Elevata efficienza info-telematica</p>



Alla luce delle suesposte tendenze strategiche del sistema delle imprese, si possono analizzarne le strutture logistiche per famiglia logistica e/o settore produttivo aggregato, ed analizzarne le esigenze richieste al sistema territoriale integrato logistica/trasporto (infrastrutture e servizi) attraverso la stima del minore costo economico logistico e la massima efficienza spaziale, verticale e temporale, in funzione della tipologia, ruoli e funzioni di una piattaforma logistica integrata per il territorio, anche con riferimento ad eventuali alternative di configurazione territoriale ("polarizzata" o "diffusa/decentralizzata").

1.4.5. Il costo economico logistico totale

Il principio di valutazione dell'efficienza logistica basato sulla minimizzazione del costo economico logistico totale, consente di affrontare la problematica delle scelte di ottimizzazione logistica dal lato della domanda (minima disutilità delle imprese che domandano servizi logistici), dal lato dell'offerta (massima efficienza delle imprese che offrono servizi logistici) e dal lato dell'interesse collettivo (minima disutilità per la collettività). Le differenti scelte di progettazione e gestione della catena logistica che ricadono in quest'ambito (di trasporto, di movimentazione, di stoccaggio, ecc.) influiscono in modo diverso sui connessi profili di costo. In particolare, alcune scelte possono causare una riduzione in alcune categorie di costo e, allo stesso tempo, un aumento in altre. Tale fenomeno può condurre a gravi errori se si affronta il problema secondo una logica di ottimizzazione parziale dei singoli ambiti di scelta e non, viceversa, secondo un approccio sistemico. Ad esempio, la scelta di adottare una rete di magazzini periferici consente di abbattere i costi di trasporto, perché la disponibilità di scorte vicine ai clienti permette di utilizzare mezzi di trasporto meno rapidi e costosi; tuttavia, questa soluzione genera maggiori costi di magazzino e maggiori investimenti in scorte.

La logica dell'approccio al costo economico logistico totale è proprio quella di comprendere tutti i costi associati alle scelte poste in essere per garantire un prefissato livello di servizio logistico, dato un determinato assetto materiale ed immateriale della rete/catena logistica. Appare evidente che, a fronte della fornitura del medesimo livello di servizio, si rendono disponibili differenti soluzioni progettuali influenzate a loro volta dalla localizzazione delle strutture produttive e distributive. Oltre agli input naturali, quali la morfologia del territorio o il clima, esistono anche altri fattori da valutare come la specificità del prodotto, del settore in cui l'impresa opera, l'accessibilità alle reti logistiche e, quindi, la vicinanza ai mercati di sbocco, oltre che del profilo di convenienza economica. A fronte di diversi livelli di efficienza del sistema logistico, si rendono disponibili differenti soluzioni strategiche che vanno valutate con riferimento alle caratteristiche territoriali ed alle esigenze delle attività economiche che si distribuiscono e si comportano diversamente nello spazio. Le differenze morfologiche, ad esempio, influenzano la localizzazione delle vie di comunicazione e delle infrastrutture di trasporto e, queste ultime, influenzano a loro volta la localizzazione delle strutture produttive e distributive. Altri fattori da valutare, come la specificità dei prodotti, i settori in cui le imprese operano, le fasi e le attività che contraddistinguono le filiere, l'accessibilità alle reti logistiche, la vicinanza ai mercati di sbocco, oltre che del profilo di convenienza da parte delle imprese, implicano problemi di valutazione degli effetti sul sistema dei trasporti da affrontare con gli strumenti dell'analisi economica. La localizzazione dell'apparato produttivo, ad esempio, subisce condizionamenti e vincoli da parte di forze endogene (gruppi sociali) ed esogene (autorità pubbliche) al sistema di mercato, le quali sostengono anche interessi sociali come la salvaguardia dei livelli occupazionali, la protezione dell'ambiente ed il benessere sociale. Il fenomeno della terziarizzazione logistica produce indubbiamente un clima di innovazione determinato dalla maggiore



competitività ricercata dalle imprese, ma dà luogo anche ad una forte necessità di creare alleanze e accordi tra operatori per poter operare in rete, insieme ad un'inevitabile tendenza alla concentrazione delle imprese che, per ridurre i costi e incrementare allo stesso tempo varietà e qualità dei servizi offerti, devono ricercare economie di scala attraverso l'incremento del numero dei clienti e l'adozione di sistemi informatici e di tecnologie automatizzate che richiedono investimenti cospicui. I suddetti elementi innovativi, ricercati prevalentemente soltanto all'interno delle funzioni aziendali, hanno riguardato molto poco i trasporti, mentre un sistema logistico maturo ha in se stesso le caratteristiche e le possibilità per organizzare e gestire anche la funzione trasporto con criteri di maggiore efficienza interna ed esterna ricercando soluzioni più efficienti come: il consolidamento dei carichi e l'aggregazione della domanda, le economie di scala, il migliore utilizzo della capacità, l'equilibrio della bidirezionalità dei flussi, la scelta di itinerari alternativi, il ricorso all'intermodalità, ecc.

Oltre agli aspetti interni alla sistema delle imprese, il concetto di minimo costo economico totale logistico si allarga alla ricerca di ottimali (possibili) equilibri spaziali logistici che vedano la possibilità di migliorare la sostenibilità economico-ambientale considerando le esternalità prodotte dai mutati assetti logistico-produttivi. L'internalizzazione dei costi esterni dei trasporti, ad esempio, dovrebbe generare l'arresto della tendenziale caduta del costo di trasporto stradale e le imprese dovrebbero tendere a considerare i "risparmi di costo di trasporto" meno strategici rispetto allo stato attuale per progettare le loro strutture logistiche e quindi tendere alla decentralizzazione di attività logistiche in controtendenza rispetto alla sempre maggiore richiesta di centralizzazione macroregionale e quindi spostare strutture logistiche "in periferia" anche progettando architetture di rete del tipo *hub and spoke*.

Oltre al generale approccio basato sulla localizzazione e sulla centralizzazione delle strutture di rete logistica adottate dalle imprese che operano a livello globale, alla ricerca dell'equilibrio tra differenti livelli di costo delle funzioni logistiche, è fondamentale approfondire l'analisi investigando la maggiore e/o minore stabilità del suddetto equilibrio dovuta all'influenza di "fattori esterni e/o esogeni" alle imprese (ed in alcuni casi al mercato) che possono contribuire sensibilmente alla sua modifica. Infatti, nelle differenti realtà territoriali e produttive si verificano circostanze in molti casi esogene al sistema delle attività produttive che tendono ad aumentare i costi (sub a e/o sub c) ed altre che potrebbero invece ridurre il livello (sub b e/o sub d), imponendo una riconsiderazione generale dell'equilibrio ottimale.

Principali fattori esogeni di influenza sul costo economico logistico totale.

- ***aumento dei costi di trasporto e di movimentazione***
 - internalizzazione dei costi esterni;
 - congestione;
 - inaffidabilità dei sistemi di trasporto e relativi tempi di attesa;
 - riduzione dei *lead time* richiesti dai clienti.
- ***riduzione dei costi di trasporto e di movimentazione***
 - consolidamento delle spedizioni e dei flussi;
 - progettazione ed implementazione di reti integrate;



- miglioramento degli standard professionali e di qualità degli operatori logistici;
- adozione di avanzati sistemi di information technology.
- ***aumento dei costi di gestione delle scorte***
 - densità di valore dei prodotti;
 - tassi di interesse;
 - obsolescenza dei prodotti.
- ***riduzione dei costi di gestione delle scorte***
 - riduzione della complessità della supply chain (minori passaggi intermedi);
 - riduzione delle scorte mediante la riduzione del numero di strutture ad essa dedicate e del livello delle scorte di sicurezza;
 - adozione di tecniche di supply chain management.

Pertanto, ai fini del raggiungimento di una crescita qualitativa e sostenibile di un sistema logistico territoriale "sostenibile" che tenga conto degli aspetti esterni alle imprese ed al mercato (esternalità positive e negative), diviene sostanziale l'importanza di azioni indirizzate a rafforzare gli aspetti di comunicazione, promozione e studio dei fenomeni logistici e trasportistici, incentivando il confronto tra enti, operatori ed opinione pubblica per meglio definire le specifiche problematiche ed ampliare le possibili soluzioni legate alle innovazioni di sistema infrastrutturali, tecnologiche ed organizzative. Incrementando il coordinamento delle azioni di tutti gli attori di un sistema logistico, sarà possibile favorire uno sviluppo compatibile a livello settoriale e territoriale, che darebbe peraltro al territorio una competitività aggiuntiva capace di attirare nuovi investimenti ed innescare significativi processi di sviluppo endogeno ed autopropulsivo.

Le scelte di pianificazione logistico-territoriale non possono che quindi assumere come dato di partenza che le imprese operanti in un determinato sistema locale vanno messe nelle condizioni di raggiungere il più elevato livello di efficienza nel rispetto del più elevato possibile livello di sostenibilità ambientale e territoriale. Tali livelli di efficienza vanno verificati in funzione delle caratteristiche predominanti del sistema locale produttivo/distributivo facendo riferimento ai costi logistici di categorie omogenee di prodotti caratterizzati da strutture/catene di attività logistiche analoghe e/o con forti similitudini. Si tratta di aggregare funzioni di domanda di trasporto e servizi logistici simili dovute sia alle caratteristiche delle merci che alla struttura simile dei flussi ad esse associabili.

Tale aggregazione dovrebbe condurre alla identificazione di famiglie logistiche di prodotti che per condizioni di mercato è ragionevole assumere che le scelte ed i "comportamenti logistici" siano alquanto omogenei. Secondo un approccio "inverso" di analisi della domanda di servizi di un particolare mercato, l'utilità delle imprese/consumatrici di servizi logistici è leggibile anche in termini di minimizzazione del costo dei fattori produttivi impiegati nella complessiva funzione di produzione dei relativi prodotti.

La costruzione delle **famiglie logistiche** dovrebbe quindi essere strumentale sia alla identificazione della domanda e della sue intrinseche caratteristiche qualitative per



massimizzarne l'"utilità logistica", sia alla ricostruzione di processi operativi relativi alla ricerca della massima efficienza (spaziale, verticale e temporale) attraverso la minimizzazione dei costi logistici totali.

Le principali variabili da considerare circa le caratteristiche di prodotto e di mercato da indagare per l'aggregazione in famiglie logistiche omogenee possono essere:

- Densità di valore del prodotto (€/mc);
- Densità di imballaggio (colli/mc);
- Deperibilità (unità di tempo: gg.);
- Tempo di consegna programmato (gg.);
- Dimensione della spedizione media (ton.);
- Frequenza delle spedizioni (n/gg., n/sett.).

Al contempo, le principali variabili atte a individuare caratteristiche tecnico-economiche omogenee dei servizi di trasporto "tipiche per una data struttura logistica", da indagare ed incrociare con le suddette caratteristiche fisiche delle merci al fine di valutarne il relativo costo di trasporto in funzione dell'architettura e della forma strategica della rete logistica (opzione di SCM), possono essere:

- Distanza media di trasporto tra due nodi di rete successivi (km);
- Fattore di *handling*, cioè il rapporto tra peso delle merci movimentate e peso delle merci prodotte/distribuite da origine a destinazione (tale fattore può essere considerato anche una misura approssimativa del numero di nodi intermedi della rete fisica di distribuzione/rifornimento che un prodotto attraversa fino al nodo di destinazione finale);
- Coefficiente di carico o di utilizzazione della capacità, cioè il rapporto tra le tonnellate-km di merce trasportata rispetto alla totale capacità di carico dei veicoli impiegati in tonnellate-km prodotte;
- *Lead-time*, cioè il tempo richiesto dalla effettuazione di un ordine da un cliente alla consegna effettiva della merce (è la somma di tre componenti: a) tempo di lavorazione dell'ordine, b) tempo di esecuzione dell'ordine, c) tempo di trasporto/distribuzione);
- Viaggi a vuoto (percentuale), cioè il rapporto tra i veicoli-km viaggianti a vuoto ed i veicoli-km totali prodotti; Ripartizione modale, cioè la quota di tonnellate trasportate da ciascun modo di trasporto (aereo, stradale, ferroviario, marittimo, intermodale, combinato).

I suddetti indicatori di struttura strategica di rete vanno quindi misurati e modellizzati per capire il funzionamento e le *performance* di un sistema logistico interindustriale ed intersettoriale ed risvolti economico-territoriali da esso generato. Si tratta di un processo ciclico di interazione nella generazione di flussi e nella identificazione degli effetti derivanti al sistema locale produttivo di riferimento che può condurre mediante l'analisi del minor costo totale alla ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse compatibilmente con le opportunità di sviluppo e crescita economica.



Una strategia regionale di sviluppo richiede coerenza tra indicazioni locali e strategie macroregionali con sufficienti connessioni tra il mondo delle imprese e l'evoluzione dell'economia globale. Alcune infrastrutture come quelle logistiche, ma anche altre come i Centri di Servizio (per l'innovazione, il trasferimento tecnologico, l'internazionalizzazione, ecc.) possono creare effetti di scala ed efficienze allocative se coordinate a livello sovralocale. La strada delle cooperazioni inter-distrettuali e/o metadistrettuali (come nel caso del Veneto per la logistica) va senz'altro incentivata, poiché sono diversi i temi di politica industriale condivisi da più distretti, e che potrebbero perciò diventare oggetto di realizzazione comune. L'obiettivo fondamentale dovrebbe essere quello di evitare duplicazioni o, peggio, la creazione di sistemi in strettissima concorrenza e competizione territoriale frutto di scelte "localistiche" senza l'osservazione dei fenomeni che a livello europeo e globale investono in maniera sempre più decisiva le scelte e le tendenze della generale "gestione logistica globale". Ad esempio gli standard logistici (unità di carico e magazzinaggio, integrazione dei flussi informativi e di trasporto, *warehouse data management*, consolidamento delle spedizioni, ecc.), essendo temi riferibili ad una filiera di produzione (famiglia logistica) e non ad un'area, ed avendo sia caratteristiche di beni e servizi ad elevata intensità di utilizzo di risorse "pubbliche" sia appartenenti a "club di imprese" potenzialmente spinte da interessi sovrapponibili se non comuni, lo sforzo di "codifica comune" è tanto più efficace quanto condiviso da più utilizzatori (esternalità di rete). Non è la natura giuridica o la localizzazione del soggetto proponente a definire il valore pubblico di un progetto, ma il grado di esternalità positive che la sua realizzazione riesce a creare nel sistema produttivo locale (distretto). Il grado di esternalità dovrebbe diventare la misura dell'utilità pubblica del bene o servizio realizzato, oltre ciò è giusto lasciare ai processi di auto-organizzazione ed auto-regolazione competitiva del mercato in concorrenza il compito di individuare le modalità migliori per raggiungere il risultato migliore. L'esternalità da riconoscere deve essere coerente ai bisogni generali di sviluppo così come espressi dagli attori dell'economia locale.

1.4.6. Riferimenti bibliografici

Banca Intesa, Centro Studi e Ricerche (2004), *L'Italia delle province – La provincia di Cuneo*.

CCIAA Cuneo, (2006), *Rapporto Cuneo: l'economia reale dal punto di osservazione della Camera di commercio*, settori Agricoltura, Industria Edilizia Artigianato.

CCIAA Cuneo/Unioncamere (2001 – 2005), Rapporto sull'economia provinciale.

Corò G., (2002) *Le politiche per i distretti industriali da strumento "speciale" a occasione per una nuova politica economica regionale*, in Argomenti n.5, Franco Angeli.

Ferrari C, Parola F. Morchio E., *Southern European Ports and the Spatial Distribution of EDCs*, in Maritime Economics & Logistics, 2006, n. 8, Palgrave Macmillan Ltd.

Fondazione Cassa di Risparmio di Cuneo (2006), *La provincia "granda": radici, successi e criticità di un modello di sviluppo*.

Forte E. (2001), "Logistica economica e distretti industriali", in Italia Mondo – Logistica & Intermodalità, Anno IV, n.36.

Forte E. (2003), *Logistica economica ed equilibri spazio-territoriali*, working paper presentato al seminario: I fondamenti concettuali della Logistica economica, Dipartimento di Architettura e Pianificazione, Politecnico di Milano, 29 Maggio 2003.

Forte E. (2005), *Logistica economica: globalizzazione ed urbanizzazione*, in Borruso G. - Polidori G., Riequilibrio ed integrazione modale nel trasporto merci, Franco Angeli 2005.



- Iannone F. (2003), *Aspetti pubblici e privati di un modello di logistica sostenibile*, Atti della VI riunione scientifica SIET, Università di Palermo.
- Istat (2005), *8° Censimento Industria e Servizi 2001 aggiornamento aprile 2005*.
- Istat (2005), *Occupazione e valore aggiunto nelle province italiane, anni 1995-2003*.
- Netherlands Economic Institute et al., (1999), *Relationship between Demand for Freight-transport and Industrial Effects*, REDEFINE Final Report .
- Siviero L. (2005), *Economia dei trasporti intermodali e innovazione logistica*, Franco Angeli.
- Tavasszy, L.A., M. van de Vlist, C. Ruijgrok and J. van de Rest (1998). *Scenario-wise analysis of transport and logistic systems with a SMILE*; paper presented at Session B3, 8th WCTR conference, Antwerp, Belgium.
- Technical University of Berlin et al., (2001), *Supply Chain Management Trends Impact on Freight Transport System Analysis of Trends in Supply Chain* SULOGRTRA Deliverable Report D4.
- Thore S. (1990), *Economic Logistics*, Quorum Books, New York.
- TNO Inro et al., (1999), *TRILOG-Europe End Report*, TNO-report Inro/Logistiek.
- Unioncamere Piemonte (2005), *Commercio estero in Piemonte*.
- Unioncamere Piemonte (2006), *Commercio Estero in Piemonte, Analisi dell'interscambio commerciale nelle province piemontesi*.
- Unioncamere Piemonte, Regione Piemonte, Istat (2005), *Annuario Statistico Regionale Piemonte in cifre*.



1.5. CUNEO TRA PIEMONTE E LIGURIA: LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

1.5.1. Premessa

Obiettivo di questa parte dello Studio è definire l'*assetto infrastrutturale, del trasporto merci e della logistica* dell'area cuneese e sugli scenari futuri in termini di domanda di trasporto e logistica, con l'obiettivo di estrarre le criticità, le carenze, i fabbisogni.

In particolare viene affrontato il tema delle relazioni tra l'area di Cuneo, e più in generale del Piemonte meridionale, con l'arco ligure e la portualità di Savona in particolare, con l'obiettivo di verificare le modalità di configurazione di soluzioni di trasporto di supporto allo sviluppo logistico della Granda.

Per un trattamento dettagliato degli argomenti in questione si rimanda allo specifico Allegato "*Studio sulle infrastrutture di trasporto e sulle relazioni di traffico lungo la direttrice Torino-Savona, con particolare riferimento all'area di Cuneo*".

Di seguito si riportano a titolo introduttivo le premesse al tema specifico.

1.5.2. Impostazione e lettura del problema

Per quanto riguarda le connessioni ferroviarie sulla *direttrice est-ovest* del continente europeo che coinvolge il Piemonte, il **Corridoio V** mira ad assicurare la connessione tra il quadrante occidentale europeo (Portogallo) e quello orientale (Ucraina), attraverso una rete transeuropea di passeggeri e merci. L'intera direttrice "Transpadana" Lione - Torino - Milano - Trieste è compresa tra i 14 progetti prioritari decisi ad Essen, nel 1996, dall'Unione Europea, ripresi al Vertice europeo di Cardiff di giugno 1998 e ribaditi nel Libro Bianco sulla politica dei trasporti pubblicato nel settembre 2001 dalla Commissione Europea, a cui sono stati aggiunti altri 6 progetti prioritari, insieme a due estensioni di tratta.

Il Corridoio V Lisbona-Kiev nasce per rimettere in gioco l'Europa mediterranea, rappresentando la naturale prosecuzione fin quasi agli Urali, di un lungo corridoio plurimodale ovest-est che da Barcellona alla Valle Padana attraversa tutto il sud Europa e costituisce la sola alternativa meridionale alle direttrici ovest-est più a nord, quale la Rotterdam-Kiev.

Secondo l'originaria denominazione, la porzione orientale del Corridoio V, partendo da Venezia, raggiunge Trieste, prosegue per Lubiana, capitale della Slovenia, avanza fino a Budapest, per poi valicare il confine dell'Ucraina attraverso L'vov; l'ultima fermata è rappresentata da Kiev. Il suo sviluppo è di 1.600 km, senza contare le diramazioni secondarie del tragitto: una che da Fiume porta a Budapest, via Zagabria; l'altra che da Bratislava arriva a Uzgorod; la terza che da Ploce raggiunge la capitale ungherese, passando per Sarajevo.

Lo sviluppo del Corridoio V prevede il potenziamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti, la realizzazione di nuove infrastrutture e l'eliminazione di punti di strozzatura con specifici progetti. L'obiettivo risulta essere bifronte: l'abbattimento dei tempi di percorrenza ed il tanto agognato riequilibrio modale a favore del trasporto ferroviario.

Per i tecnici, ideatori di tale progetto, il Corridoio V sarà costituito da grandi flussi da gestire con strade, ferrovie, vie d'acqua ed aeree, con reti virtuali, fasci di fibre ottiche per le telecomunicazioni e infrastrutture logistiche con l'individuazione di spazi di stoccaggio delle merci e di altre necessità da destinare alle industriali e commerciali.



L'unica tratta appartenente al corridoio V ed attualmente in esercizio, in tutto il nord Italia, è la **Torino-Novara**, facente parte della Torino-Milano: essa è stata infatti inaugurata prima dell'inizio dei giochi olimpici di Torino 2006.

Il tracciato completo che collegherà i due capoluoghi piemontese e lombardo, ha subito dei rallentamenti nella sua parte finale in approssimazione a Milano e probabilmente sarà terminato per il 2008.

La Torino-Milano collegherà le due città in soli 50 minuti dimezzando il tempo di percorrenza attuale, assicurando, altresì, un migliore collegamento tra Torino e l'hub aeroportuale di Malpensa, nonché tra il capoluogo lombardo e l'aeroporto di Caselle. Il progetto è caratterizzato da un modello di esercizio integrato passeggeri e merci, che consentirà di aumentare l'offerta quotidiana di treni tra Torino e Milano dai 187 del marzo 2002 a 360, di cui 147 merci.

I *restanti percorsi*, però, sono ancora fermi nelle fasi preliminari di studio e progettazione: in particolare la tratta italo-francese Torino-Lione continua a subire *forti rallentamenti* a causa del lungo periodo dovuto all'intensa concertazione con gli enti locali, divisi sulla realizzazione dell'opera.



Stato di avanzamento delle tratte facenti parte del Corridoio V

Per quanto riguarda la direttrice *sud-nord* nel continente europeo che coinvolge il Piemonte, il corridoio **Genova-Rotterdam** è definito come **Corridoio di trasporto europeo n° 24**.

Il corridoio è stato definito il "Corridoio dei due mari", in quanto intende porre in connessione il Mar Mediterraneo con il Mare del Nord.

La tratta italiana è compresa tra il capoluogo ligure, origine della linea e punto nevralgico di afflusso dei traffici ed il traforo del Sempione. Tale linea, secondo i discussi progetti del "Terzo Valico", andrebbe ad aggiungersi alle due linee esistenti dei Giovi. Nei programmi previsti, anch'essa collegherebbe i capoluoghi di provincia piemontesi di Alessandria e Novara, per poi transitare a **Domodossola** e per il **Sempione**. L'esercizio imminente della nuova galleria ferroviaria del **Loetschberg** consentirà di avere una



maggiore fluidità su tutta la linea, a cominciare dal tracciato alpino, ritenuto sinora limitante.

Le previsioni attuali, per quanto riguarda l'apertura al traffico delle diverse tratte appartenenti al corridoio, sono di breve termine: 2013 per la tratta italiana, 2018 per il completamento dei tracciati rimanenti. Occorrerà verificare se queste previsioni risulteranno fondate o meno.

L'accertamento dello stato di fatto corrente, quantomeno per le tratte italiane, vede ancora però progetti e lavori lambire in una stasi generale.

In tale contesto – nell'intento di unire le direttrici di traffico ferroviario est-ovest e sud-nord, emerge un corridoio naturale esistente, pure con i suoi limiti di esercizio e di sagoma: **Savona/Vado – Torino - Novara – Loetschberg/Corridoio V**. Questo è potenzialmente in grado di unire i porti di Savona-Vado, l'interporto di Torino, quello di Novara, la Svizzera ed il centro Europa, intersecando - tra Torino e Novara - il **corridoio V** verso l'est Europeo.

1.5.3. Prospettive di sviluppo

La fase finale di elaborazione dello Studio di fattibilità per la realizzazione della Porta Territoriale del sistema portuale integrato Ligure – Piemontese coincide con importanti e significativi iniziative, intraprese sia a livello locale, che a livello più ampio, interregionale e nazionale. Da un lato si sono infatti formalizzati gli accordi a livello locale per la realizzazione del *Polo Agroalimentare dei Servizi per lo Sviluppo – P.A.S.S.*” e il rilancio dell'area M.I.A.C., dall'altro si stanno consolidando le relazioni tra i Comuni di Cuneo e Savona, facilitate dalla comune visione strategica di sviluppo posta alla base del Progetto SISTeMA e per questo favorite dalla particolare attenzione che il Ministero delle Infrastrutture sta ponendo attorno alle dinamiche del quadrante nord – ovest. Testimonianza ed avvio di tale favorevole sinergia è stato il recente incontro svoltosi proprio a Cuneo, cui hanno partecipato rappresentanti dei due comuni, delle due province, delle principali istituzioni interessate allo sviluppo di una visione strategica comune ed il Ministero delle Infrastrutture - Dicoter.

Proprio in quell'occasione sono stati anticipati i contenuti del progetto che vede alcune realtà italiane già interessate da SISTeMA (tra cui le aree di Cuneo e Savona), ulteriormente stimulate, con il supporto e l'appoggio dell'Amministrazione centrale, a produrre nuove progettualità, accordi, proposte, visioni strategiche il più possibile condivise riguardanti i relativi territori.

Le attività sino ad ora svolte nell'ambito dello Studio, assieme alle riflessioni ed ai progetti parallelamente elaborati autonomamente dall'Amministrazione, hanno in parte contribuito alla maturazione di tali condizioni di fertilità progettuale e programmatica, favorendo la nascita e la condivisione di una lettura del territorio, dei fenomeni, delle dinamiche che interessano Cuneo, inserendo la provincia all'interno di un quadro di riferimento più articolato e complesso, ma più ricco di opportunità e di *chances*.

I mesi di lavoro trascorsi hanno consentito infatti di allargare l'orizzonte di riferimento dei progetti, disinnescando una pericolosa tendenza autoreferenziale che rischiava di ridurre il dibattito sulla competitività dell'area alla decisione se e dove costruire una piattaforma logistica nel territorio provinciale.

Le attività svolte in questi mesi hanno in particolare riguardato il completamento della fase di ascolto del territorio, orientata, in accordo con l'Amministrazione, alla comprensione e descrizione del “funzionamento” del territorio dal punto di vista della



produzione e della logistica, al di là di considerazioni ed affermazioni di principio sulla necessità di realizzare infrastrutture e dove. Una fase di ascolto orientata quindi ad una grande concretezza di obiettivi, che ha consentito di consolidare e confermare una visione generale del tema posto alla base dello Studio e del territorio che consentirà, nell'ultima fase di elaborazione dello studio, di giungere alla definizione di indirizzi strategici comuni attorno a cui convogliare il consenso e la disponibilità degli attori territoriali coinvolti nel processo di “costruzione della competitività”.

A seguire vengono messi in evidenza i passi da compiere e delle linee di indirizzo mediante le quali procedere alla chiusura dello Studio, che non è altro, in realtà, che l'avvio di una nuova fase progettuale.

1.5.4. Chiavi di lettura

1.5.4.1. Due scale di riferimento

La lettura dei fenomeni territoriali e l'ascolto delle principali voci degli operatori cuneesi hanno aiutato a comprendere quali fossero le scale e gli ambiti di riferimento per l'elaborazione di un progetto complessivo per il cuneese in grado di confrontarsi con l'esterno, con Savona, quindi, ma anche con gli altri territori dell'area piemontese e ligure.

Emergono due ovvie scale di riferimento, che pongono diverse domande e alle quali è quindi necessario fornire diverse risposte.

La prima è la scala locale, che vede l'esigenza di organizzare e rendere più efficienti le connessioni, i flussi, la comunicazione con i mercati, e tende a considerare prioritari interventi funzionali al miglioramento della condizione esistente e ad una sua migliore e più razionale organizzazione.

Tale domanda si è espressa, e si esprime, mediante la richiesta di infrastrutture per l'area, sia in termini di reti che di nodi. L'annoso dibattito attorno alla “piattaforma logistica” o la ripetuta e condivisibile richiesta del completamento della autostrada Asti – Cuneo sono espressioni tipiche e dirette di tale domanda, che assume l'area locale come scala di riferimento, o meglio, che assume la scala locale come punto di vista per la lettura della scala globale. E' una domanda importante, a cui dare risposte concrete e rapide, facilitando i processi già in atto ed aiutando a comprendere le variabili attraverso cui migliorare “l'oliatura” del sistema locale.

La seconda scala fa invece riferimento ad orizzonti più ampi e tende a leggere i fenomeni da un punto di vista più ampio e, soprattutto, maggiormente orientato alla definizione del ruolo dell'area cuneese in un ambito che può travalicare i confini regionali e nazionali. Tale punto di vista tende a collocare “l'efficienza di Cuneo” entro un quadro più articolato di “efficienze”, di cui fanno parte contesti “alleati” (Savona, ad esempio), ma anche, per così dire, “concorrenti” (Alessandria con SLALA, per citarne uno). Tale ottica consente di tracciare orizzonti strategici più realistici e non improntati ad una generica visione di “successo competitivo” basato su condizioni e caratteri generici ed indifferenziati anziché sulle peculiarità del sistema e sulle sue reali potenzialità.

Lo sguardo “globale” consente quindi di escludere, per l'area cuneese ipotesi di sviluppo che ripercorrono modelli già visti e percorsi in altri contesti più infrastrutturati (attraverso la realizzazione dei corridoi e di grandi interporti, ad esempio: Cuneo non può essere Novara). Ma consente anche di intravedere, a partire dalle eccellenze locali, strade di sviluppo maggiormente innovative, non fosse altro perché costruite “su misura”.



Il soggetto non è più quindi solo Cuneo, ma si estende territorialmente ad altri soggetti che, come Cuneo, vivono una condizione di successo nonostante la relativa periferizzazione dai grandi centri di scambio e transito. Il riferimento a Savona è più che evidente.

La domanda a scala vasta è quindi: come valorizzare le eccellenze della coppia territoriale Cuneo - Savona mediante un Programma Operativo che individui pochi e fondamentali interventi che consentano di connettere le ottime potenzialità locali con le più ampie e “veloci” linee globali?

Sul versante locale le risposte stanno arrivando: gli accordi per la realizzazione del Polo Agroalimentare ne sono una chiara dimostrazione. Sul piano dello sguardo “globale” è necessario lavorare insieme a Savona per costruire scenari comuni di sviluppo, proprio a partire dalla lettura di sintesi dei due territori, di cui, per Cuneo, si anticipano, di seguito, le prime riflessioni.

1.5.4.2. La lettura: una logistica diffusa

La possibilità di realizzare una piattaforma logistica integrata a servizio del territorio della provincia di Cuneo, è ormai allo studio da molti anni, nel corso dei quali, per altro, si sono verificati molteplici eventi che di fatto hanno modificato l'assetto generale e le prospettive di sviluppo del trasporto merci e della logistica a servizio del tessuto produttivo locale.

Da più parti, infatti, viene ribadita la necessità di offrire al territorio migliori e maggiori opportunità di sviluppo economico grazie alla integrazione dei processi produttivi distributivi e logistici ed alla loro concentrazione in luoghi operativi omogenei nei quali sfruttare economie di scala ed esternalità di rete funzionalmente legate alla attività ed alle filiere produttive di eccellenza nonché per connettere in modo migliore il territorio a sistema integrato di trasporto e logistica che va delineandosi tra la Liguria ed il Piemonte, con forte vocazione transfrontaliera.

Del resto, in assenza della realizzazione di una piattaforma logistica "unica ed integrata" per il territorio, le imprese piccole, medie e grandi hanno evidentemente saputo adeguare ai cambiamenti economico-spaziali ed economico-settoriali, sviluppando sistemi logistici autonomi, molto probabilmente localmente organizzati in maniera puntuale per singola azienda e/o per piccole-medie aziende in forma associata.

In tale contesto, anche alcuni recenti orientamenti di politica dei trasporti nazionale e regionale, fanno propendere per un maggior approfondimento dello studio in particolare della opportunità di realizzare una piattaforma di grandi dimensioni e per elevati volumi di traffico concentrati in una sola struttura multimodale e di servizi logistici.

La prevista realizzazione del corridoio V transeuropeo, che vede il Piemonte rivestire uno strategico ruolo di "accesso e attraversamento" per l'Italia nord-occidentale, ma che al tempo stesso potenzierà in termini trasportistici e logistici i territori attraversati lungo l'asse Frejus-Torino-Novara, in qualche modo lascia alquanto emarginato dal traffico terrestre (stradale, ferroviario e combinato) transeuropeo il territorio cuneese. Inoltre, la scelta di tracciato da parte della Commissione Europea in sostanza non avvicina tale asse portante della politica dei trasporti europea ai porti della Liguria se non con i previsti potenziamenti dell'asse ferroviario Genova-Milano (Alta velocità/capacità) che quindi favoriscono come aree retroportuali liguri principalmente i territori piemontesi dell'alessandrino.

Ciò è pienamente confermato dai recenti indirizzi di politica nazionale e regionale dei trasporti che tra le priorità della legge Obiettivo, pone il forte potenziamento delle



infrastrutture logistiche della piattaforma logistica di Alessandria anche in funzione di retroporto di Genova, del resto già attiva in tal senso con l'interporto di Rivalta Scrivia e lo scalo merci ferroviario, finalizzato allo sviluppo del sistema portuale ligure e delle aree logistiche del basso Piemonte.

Anche la fase di programmazione 2007-2013 degli interventi cofinanziati dalla Unione Europea, che ha coinvolto ogni livello istituzionale (UE - Stato - Regioni - EE.LL) e le parti sociali in un confronto teso ad individuare assetti, progetti e strategie di sviluppo verso cui far convergere prioritariamente le risorse, lascia intravedere al momento la volontà politico istituzionale di seguire l'evoluzione in atto nella regione Piemonte dei processi di assetto logistico-transportistico che stanno sviluppandosi, in termini socio-economici e territoriali. In particolare, il tema delle piattaforme territoriali costituite dai due corridoi TEN; gli scenari indotti e le "invarianti" oggetto dell'attuale confronto.

Il corridoio ferroviario "dei due mari" Genova-Rotterdam, progetto TEN n. 24, è composto da tratte ferroviarie da ammodernare e nuove tratte da realizzare con caratteristiche di alta velocità/capacità lungo l'asse Genova - Basilea - Duisburg - Rotterdam/Anversa. Le tratte italo-tedesche: Genova-Milano-Novara, frontiere svizzere, Basilea-Karlsruhe e Duisburg-Emmerich, sono da realizzarsi rispettivamente entro il 2013, 2015 e 2009. Per il 2007 è previsto l'ultimazione del traforo del Loetschberg sulla direttrice del Sempione che si connette in Italia con la linea Novara - Domodossola.

Il Piemonte vedrà quindi sul proprio territorio insistere uno dei principali nodi di intersezione/interscambio dei principali corridoi di trasporto europei rivolti ai collegamenti ad elevata efficienza con l'est e con il bacino del Mediterraneo e quindi l'estremo Oriente, in particolare a Novara. Tale scelta vedrà di conseguenza l'affermazione ancora maggiore nei prossimi anni dell'itinerario ferroviario Genova-Novi-Alessandria-Novara in specie con la realizzazione del terzo valico dei Giovi (Alta velocità/capacità Genova-Milano).

Il breve quadro tracciato con riferimento ai grandi assi europei di trasporto ferroviario e combinato terrestre, suggeriscono una lettura differente degli ambiti territoriali piemontesi proprio in funzione delle nuove polarità trasportistiche e logistiche che andranno ad affermarsi con ogni probabilità nei prossimi anni. Più in particolare, il corridoio V, coinvolge l'intero territorio regionale e può essere articolato in tre principali sistemi infrastrutturali e territoriali in direzione est-ovest, innervati da due collegamenti sud-nord:

1. I sistema/ambito: la fascia a nord, percorsa dai tracciati ferroviari e autostradali che dal confine del Frejus, attraverso i nodi di Torino e Novara, giungono a Milano;
2. II sistema/ambito: la fascia mediana, costituita dalla direttrice che, dal sud della Francia, si sviluppa attraverso i centri di Cuneo, Alba, Bra, Asti, Alessandria;
3. III sistema/ambito: la fascia sud, costituita dall'arco ligure;
4. i due principali collegamenti sud-nord sono costituiti:
 - dall'itinerario da Savona/Vado e la riviera di ponente a Cuneo e Torino, proseguendo per Aosta e il traforo del Monte Bianco;
 - dal corridoio "ponte dei due mari" Genova-Rottredam, lungo l'asse ferroviario Genova-Novi-Alessandria-Novara-Sempione/Gottardo.

Novara e Alessandria, quindi, costituiscono i nodi strategici di incrocio dei due corridoi.



Per il territorio della provincia di Cuneo assume pertanto importanza determinante l'autostrada Asti-Cuneo, opera inserita tra gli interventi strategici della Legge Obiettivo che ad oggi vede approvati dalla conferenza dei servizi i progetti esecutivi di tutti i 15 lotti previsti. I lavori sono in corso su parte del tracciato (7 lotti su 15) e interessano circa 40 km su un totale di 90. Il concessionario dell'autostrada è stato individuato in una società mista: ANAS 35% e soggetto privato 65%; la gara per l'individuazione del soggetto privato è stata vinta dalla SALT SpA – Grassetto SpA – Itinera SpA, pertanto, formalizzata la costituzione della società mista ed il relativo affidamento della concessione potranno finalmente iniziare i lavori sui lotti restanti.

Tale opera rappresenta un vero e proprio "missing link" nell'ambito della nuova rete di trasporto traseuropea che il Piemonte si appresta nei prossimi anni ad avere. Infatti, senza di essa il cuneese si troverebbe ancora una volta piuttosto marginalizzato dal sistema complessivo di relazioni trasportistico-territoriali del nord-ovest del Paese a causa della bassa accessibilità sia interna, con diffuse carenze infrastrutturali plurimodali, sia esterna per la carenza di collegamenti ad alta capacità con la Francia meridionale e con gli assi di trasporto plurimodale della rete principale nazionale. In particolare, il completamento dell'autostrada Asti-Cuneo consentirà il rapido ed efficiente collegamento del cuneese con quella fascia meridiana del territorio piemontese-lombardo che rappresenta l'asse fondamentale di penetrazione est-ovest della pianura padana centrale, interconnettendo alcuni tra i maggiori poli logistici italiani (Alessandria, Piacenza, Verona, ecc.).

Nel delineato nuovo assetto che la rete primaria piemontese multimodale andrà ad assumere nei prossimi anni, l'ambito territoriale cuneese, considerato come "porta di accesso da sud-ovest", è interessato da possibili interventi che ne migliorino l'accessibilità ai nodi primari e ne sviluppino il carattere di bacino di traffico interno e di transito con funzioni di nodo secondario puntando su specializzazioni che traggano spunto dalle sue principali vocazioni produttive e distributive.

In termini di logistica territoriale l'attuale situazione generale del cuneese lascia propendere per un approfondimento dello studio di fattibilità di una piattaforma logistica multilocalizzata e multifunzione che possa esaltare al meglio le diverse potenzialità economiche presenti nell'intera area di riferimento.

A tal fine, rispetto ad una visione "monocentrica" di un unico grande luogo dove si realizzano operazioni di adattamento di un flusso di prodotti alle condizioni fisiche, economiche e commerciali del mercato al quale sono destinate e, quindi, un complesso organico di strutture ospitanti un pluralità di imprese che forniscono a terzi o autoproducono servizi per lo scambio merci, stoccaggio, smistamento, imballaggio, consolidamento dei carichi, ecc., il presente studio potrebbe indagare sul territorio la possibilità di realizzare strutture logistiche di dimensione minore ma più specializzate nei settori di eccellenza che il territorio esprime.

Il modello logistico territorialmente "diffuso" è strettamente correlato a caratteristiche particolari del territorio, delle infrastrutture, dei prodotti e delle modalità di approvvigionamento delle forniture al mercato locale e di consegna dei prodotti finiti e/o semilavorati verso i mercati di destinazione.

I fattori che potrebbero far propendere per l'adozione nell'area del cuneese di un modello di logistica "diffusa e policentrica" e, quindi con la realizzazione di piattaforme di



dimensioni contenute, fortemente specializzate ed efficientemente connesse con la rete sovralocale (ad esempio con il sistema della portualità ligure) sono, in sintesi:

- una dimensione territoriale emarginata dai grandi flussi di traffico di transito a scala internazionale;
- la presenza di una rete di trasporto gerarchicamente organizzata in nodi primari e secondari e carente in chiave intermodale;
- la vocazione produttiva incentrata prevalentemente su un sistema di piccole e medie imprese fortemente specializzate in filiere di pochi settori;
- la presenza di poche grandi imprese logisticamente "autonome";
- l'elevato costo-opportunità del suolo da sottrarre ad usi alternativi;
- le quantità trasportate in ingresso nel territorio maggiori delle quantità in uscita (flussi asimmetrici e sbilanciati, a dimostrazione della tipologia di apparato produttivo locale che importa in volume e peso più di quanto esporta realizzando prodotti ad alto valore aggiunto con conseguenze negative sui costi di trasporto e sui prezzi);
- la dispersione dei luoghi in cui le merci sono trattate (capannoni, ribalte, piccole piattaforme, ecc.) posti nei dintorni dei pochi maggiori centri provinciali.

A partire da tale modello è necessario individuare i fili che possono essere tessuti con quelli provenienti dalle elaborazioni compiute a Savona e che possono, insieme, formare una trama strategica di riferimento su cui innestare l'individuazione delle azioni e degli interventi per l'area complessiva, e a partire da questa, in relazione alle connessioni globali.

1.5.5. La Prima Conferenza territoriale per il “Progetto Territoriale per il Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese”

L'11 febbraio 2008 si è tenuta a Savona la Prima Conferenza territoriale per il “Progetto Territoriale per il Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese”.

Scopo della Conferenza era indagare le opportunità del sistema “Cuneo – Savona”.

In quell'ambito è stato predisposto un documento congiunto tra la Provincia di Savona e il Comune di Cuneo che è allegato in Appendice.



1.6. LE “BUONE PRATICHE”

Sono oltre 300 le agenzie che, nell’Europa comunitaria, si occupano di promozione del territorio e attrazione di investimenti. In particolare, si tratta di realtà:

- profondamente diversificate tra di loro, con un diverso ambito di azione, funzionale ai "fattori politici" che le hanno determinate (il governo centrale, le istanze regionali o locali, il diritto di associazione dal basso, i processi di decentramento o regionalizzazione);
- multifunzionali (le cosiddette "agenzie ombrello") o specialistiche ("agenzie di promozione della logistica");
- con modelli organizzativi che riflettono i rispettivi orientamenti strategici e le *mission*;
- caratterizzate da livelli diversi di coordinamento con le istanze istituzionali o amministrative a diversi livelli di competenza;
- sostenute finanziariamente sia dal pubblico che da partners privati, con stakeholders istituzionali, del mondo d’impresa, bancario, delle rappresentanze locali, ecc. a seconda del ruolo e della funzione svolta dalle agenzie medesime.

Un’articolata rete di agenzie di marketing territoriale esiste da tempo sul territorio italiano, promossa di volta in volta da Enti locali, Camere di Commercio, singole categorie di operatori, ecc. A livello più strettamente logistico, invece, un primo progetto di agenzia di marketing logistico-territoriale è stato formulato dal Ministero dei Trasporti nel quadro del *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)* del 2001, dove inizia a delinearsi l’idea di un “*Italian Distribution Council*”, ovvero un’agenzia nazionale con funzioni analoghe ad istituzioni già operanti in altri Paesi europei. Tale progetto è stato sviluppato inizialmente da Federtrasporto (Confindustria) ed è attualmente in corso di definitiva implementazione da parte dell’ICE con il supporto del Ministero delle Attività Produttive (<http://www.italiandistributioncouncil.it>).

Le esperienze estere più mature nel campo delle agenzie di marketing logistico-territoriale sono state realizzate in Francia e Gran Bretagna, sia a livello centrale che regionale, mentre un esempio interessante di agenzia specializzata nella promozione della logistica la troviamo in Olanda. Esistono comunque esempi significativi anche in paesi come la Spagna e il Belgio.

La Francia, in particolare, ha un articolato sistema di enti ed organismi di natura pubblica dedicati alla promozione del territorio francese come localizzazione privilegiata di impianti produttivi e piattaforme logistiche. A livello centrale opera la *DATAR (Délégation à l’Aménagement du Territoire et à l’Action Régionale)*, organismo alle dirette dipendenze del Primo Ministro e con compiti di gestione del territorio e promozione della Francia a livello internazionale (<http://www.datar.gouv.fr>), mentre a livello locale (Regioni, Dipartimenti e Comuni) è presente una moltitudine di agenzie che si occupano della promozione del territorio di competenza in stretta collaborazione e coordinamento con la *DATAR*.

In Italia, a livello più strettamente regionale, il caso sicuramente più interessante è rappresentato dall’agenzia di promozione della logistica promossa dalla Regione Campania nel 2003 con il supporto di partner pubblici e privati. Anche alcune esperienze venete sembrano però significative. Di recente, inoltre, sono state avviate altre iniziative di promozione e coordinamento della logistica a livello regionale, ad esempio in Toscana e in Piemonte. Altre ancora sono in corso di definizione o di imminente implementazione.



In definitiva, le diverse esperienze già mature e consolidate o di recente avviate in Europa e in Italia si differenziano per molti aspetti, di cui i principali possono essere schematizzati come segue:

- ampiezza del campo di azione, intesa come eterogeneità dei temi logistici affrontati e dei servizi offerti;
- tipologia e numero di attori coinvolti;
- estensione territoriale su cui si interviene (locale, regionale, interregionale, nazionale);
- azione di marketing diversamente incentrata sull'attrazione di investimenti, anche esteri.

Di seguito si illustrano, in sintesi, alcuni casi italiani ed esteri di particolare interesse per il caso di Studio.

1.6.1. Alcune esperienze in Italia

1.6.1.1. L'iniziativa "LOGICA"

Nel 2004, l'Assessorato ai Trasporti della Regione Campania, tramite l'Ente Autonomo Volturno (*holding* regionale dei trasporti), i due porti di Napoli e Salerno, gli interporti di Nola e Salerno-Battipaglia, l'aeroporto di Capodichino (GESAC), Unioncamere Campania, Confindustria Campania e Confapi Campania hanno dato vita a *LOGICA* (acronimo di "*LOGistica In Campania*"), *Agenzia Campana di Promozione della Logistica e del Trasporto Merci*, una società consortile per azioni finalizzata alla creazione e promozione del "Sistema Logistico Campano" (<http://www.logicacampania.it>). Di recente anche l'interporto di Marcianise è entrato a far parte della compagine societaria. *LOGICA* è stata la prima vera e propria agenzia di marketing logistico d'area ad essere avviata in Italia.

Nella fase di redazione ed implementazione del progetto di agenzia di promozione del sistema campano della logistica ci si è trovati di fronte a tre tipi di scelte alternative in merito alla natura di tale ente:

- a) un organismo interamente pubblico, finanziato dagli enti locali e dagli enti gestori di infrastrutture di trasporto (porti, interporti, aeroporti)
- b) un organismo costituito dagli interessi locali (imprese manifatturiere e di servizi, istituti di credito) attraverso le loro associazioni di categoria, le Camere di Commercio, ecc.
- c) un organismo misto, che veda la partecipazione di tutti questi soggetti.

Nella situazione della Campania la terza soluzione è sembrata la più appropriata. Di conseguenza, *LOGICA* è nata come strumento attuativo di un nuovo modello di pianificazione policentrico e partecipativo che promuove la collaborazione di una pluralità di enti pubblici e privati al processo di formazione delle decisioni relative alla logistica e al trasporto merci a livello regionale campano.

Sostanzialmente all'*Agenzia* sono state attribuite tre funzioni distinte sebbene tra loro integrate: la funzione di "facilitatore" delle scelte di piano e della loro condivisione; la funzione di osservatorio sulla realtà logistica regionale, nazionale ed internazionale (domanda e offerta), nonché sull'attuazione degli interventi di piano e per il monitoraggio dei risultati ed il trasferimento di informazioni; la funzione di "agente di sviluppo" del territorio regionale quale area di attrazione di investimenti.



La *vision* di *LOGICA* è: “Il riconoscimento nazionale ed internazionale della Campania come territorio di eccellenza nella logistica e nel trasporto merci”. Tale “eccellenza” si intende nelle attività operative dei nodi logistici e degli operatori del settore, nelle reti di trasporto, nella organizzazione e concertazione dei soggetti pubblici ed imprenditoriali della domanda e dell’offerta, nelle attività di ricerca e sviluppo tecnologico e di analisi logistica tecnico-economica a livello territoriale ed aziendale.

In particolare, la visione strategica viene perseguita con le seguenti attività di “mission aziendale”:

1. Promozione del “sistema” delle merci campane, non dei singoli nodi, ma complessivamente
2. Marketing territoriale e assistenza per l’insediamento di operatori logistici e di trasporto internazionali in Campania
3. Assistenza alle imprese campane nelle loro strategie commerciali all’estero
4. Osservatorio permanente della realtà logistico-produttiva campane, nazionale ed internazionale:
 - a) studi permanenti e mirati alla realtà dell’offerta di servizi logistici e di trasporto
 - b) analisi della domanda di servizi e dei flussi espressi dalle filiere produttive economicamente più rilevanti
5. Raccolta e divulgazione delle *best practices* organizzative e delle innovazioni tecnologiche nella logistica e nei trasporti a scala internazionale
6. Sviluppo, organizzazione e gestione di progetti formativi e seminari per la diffusione della cultura logistica e lo sviluppo di competenze tecniche adeguate
7. Sviluppo e partecipazione a progetti di ricerca pubblici e privati con l’individuazione di azioni utili per l’ottimizzazione della logistica e dei trasporti in Campania
8. Elaborazione di strategie di integrazione e coordinamento del sistema logistico regionale da proporre ai soggetti interessati:
 - a) Assessorato regionale ai trasporti;
 - b) Ente Autonomo Volturno;
 - c) Agenzia regionale della mobilità;
 - d) Infrastrutture logistiche e di trasporto;
 - e) Operatori del settore;
 - f) Imprese manifatturiere e/o commerciali;

Tutte le attività dell’*Agenzia* sono sviluppate in sinergia con agenzie locali ed estere di marketing territoriale o promozione, osservatori economici e del trasporto, enti territoriali, centri di studio, ricerca e consulenza, università, parchi scientifici.

LOGICA è stata inoltre individuata come esempio di *best practice* e *benchmark* di riferimento da studiare nell’ambito di due progetti di valenza comunitaria:

- ✓ Progetto “*ISIC – Integrated Services in the Intermodal Chain*” coordinato dal Gruppo CLAS di Milano per conto della DG TREN della Commissione Europea.
- ✓ Progetto “*REGINS Log: Logistics Competence Centre in Lombardy*” coordinato dall’Università Bocconi di Milano (CERTET) per conto della Commissione Europea nell’ambito del Programma INTERREG IIIC (“RFO REGINS”).

Tra le varie attività sviluppate ad oggi da *LOGICA* è possibile ad esempio menzionare:

- La creazione di un database regionale che raccoglie tutti i dati dell’accessibilità terrestre di ogni comune campane, integrandola con la presenza delle imprese,



degli occupati e di ulteriori dati economici e demografici. Tale strumento, a supporto della pianificazione territoriale pubblica, ma che viene messo a disposizione anche degli operatori privati industriali e del terziario per le proprie politiche e strategie, consentirà l'ottimizzazione delle attività logistiche nelle infrastrutture esistenti e la pianificazione delle nuove infrastrutture previste o in fase di progettazione.

- La realizzazione di studi di fattibilità di nuove Autostrade del mare internazionali-inframediterranee con origine o destinazione nei porti campani.
- L'analisi e l'ottimizzazione dei distretti industriali e di alcune filiere logistiche rilevanti a livello regionale. In questo contesto *LOGICA* ha approfondito l'organizzazione attuale, vincoli, opportunità future, processi di reingegnerizzazione e riorganizzazione fisica ed informativa, analizzando soprattutto la specializzazione di alcune piattaforme logistiche regionali alle attività logistiche dedicate ad attività di distretto e/o di filiera.
- La realizzazione di uno *studio sul trasporto ferroviario delle merci nel bacino campano* in collaborazione con ISFORT - Istituto Superiore di Formazione per i Trasporti (Roma) e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) del Gruppo Ferrovie dello Stato (FS). Lo studio ha avuto come scopo quello di individuare le criticità attuali del collegamento ferroviario tra il Porto di Napoli e di Salerno e i due interporti di Nola e di Marcianise e a proporre soluzioni di tipo infrastrutturale ed organizzativo atte a superare tali criticità.
- La presenza alle maggiori fiere ed eventi internazionali del settore, permettendo la partecipazione congiunta sia ai soggetti campani già presenti a tali occasioni in passato, ma soprattutto a quei soggetti che in passato non avevano preso parte a tali manifestazioni.
- La partecipazione in qualità di socio all'*Italian Distribution Council (IDC)*
- La collaborazione all'organizzazione della fiera *Mediterrans* a Napoli (23-25 settembre 2005)
- La collaborazione e sostegno a progetti di formazione, corsi universitari e master a livello regionale ed extra-regionale

Ulteriori attività e studi applicati sono stati completati o sono in corso di svolgimento in collaborazione con l'Istituto per il Commercio Estero (ICE), l'ISFORT e le Università regionali per quanto riguarda l'analisi dei sistemi produttivi e l'individuazione di soluzioni logistiche di supporto alla competitività delle imprese e del territorio. Inoltre, in collaborazione con *SPRINT Campania* (lo Sportello Regionale per l'Internazionalizzazione delle Imprese), l'Agenzia allestirà a breve presso la propria sede un vero e proprio "*Sportello Campano di Promozione della Logistica e del Trasporto Merci*" che avrà la funzione di informare sui principali servizi di trasporto e logistica presenti in ambito regionale, anche relativamente alle pratiche doganali attualmente in uso, e tramite i quali sarà possibile raggiungere i principali mercati internazionali. Lo *Sportello* costituirà a tutti gli effetti uno strumento operativo per far conoscere e promuovere la logistica campana e soprattutto per presentare alle imprese le infrastrutture e i servizi presenti sul territorio.

Entro la fine del 2006, infine, l'Agenzia attiverà uno sportello informativo anche a Shanghai in Cina. Tra gli obiettivi di tale iniziativa c'è sicuramente quello di favorire un collegamento diretto e maggiori opportunità di business tra il sistema logistico campano ed il *Far East*, ma anche quello di fare in modo che le attività di controllo doganale dei carichi unitizzati avvengano all'origine, in modo da evitare le lungaggini tipiche dell'attuale sistema dei controlli doganali nei porti italiani.



Lo scopo principale di *LOGICA* è quello di sviluppare un progetto di coinvolgimento degli attori dello sviluppo locale nella individuazione, realizzazione e gestione degli interventi di promozione dell'innovazione logistica, secondo una concordata scala di priorità degli interventi. Grande importanza è data agli aspetti intermodali del trasporto, cioè all'interazione/integrazione tra le soluzioni e i sistemi adottati nelle modalità stradale, ferroviaria, marittima ed aerea, e in particolare nei centri portuali ed interportuali, rivolgendo forte attenzione alle esigenze della domanda di servizi logistici e di trasporto.

1.6.1.2. L'iniziativa "Logistica Toscana"

Logistica Toscana s.c.r.l è nata allo scopo di promuovere attività e progetti di logistica innovativa e sistemica. L'iniziativa è stata promossa dall'Unione Regionale delle Camere di Commercio della Toscana e dalle singole CCIAA della regione (<http://www.logisticatoscana.it>).

Scopo sociale è lo studio, la promozione e lo sviluppo della logistica attraverso attività come ad esempio:

- favorire l'incontro tra domanda di servizi logistici (sistema produttivo regionale) e offerta degli stessi servizi (logistica portuale, aeroportuale, interportuale e delle altre strutture pubbliche e private operanti nella regione);
- favorire la costruzione di un sistema di relazioni funzionali fra porti, interporti e aeroporti per attrarre nuovi flussi di traffico e accrescere la competitività delle imprese regionali;
- realizzare una rete informatica regionale e sovraregionale finalizzata a collegare domanda e offerta logistica;
- effettuare studi di fattibilità economica e finanziaria per iniziative del settore.

I soggetti pubblici o privati che intendono chiedere a *Logistica Toscana* l'erogazione di servizi, sono tenuti al pagamento delle relative spese sostenute. Lo Statuto prevede inoltre la partecipazione di Enti sostenitori (non soltanto toscani) che, attraverso la loro esperienza e conoscenza, collaborino alla definizione e all'attuazione dei programmi annuali e pluriennali della Società.

1.6.1.3. L'iniziativa "ITP"

Investimenti a Torino e in Piemonte (ITP) è un'agenzia regionale dedicata all'attrazione di investimenti esterni, nazionali ed esteri, in diversi settori, tra cui quello della logistica (<http://www.itp-agency.org>).

L'agenzia è stata costituita dalle principali istituzioni pubbliche locali e dalle associazioni private d'impresa e si propone come interlocutore privilegiato alle imprese esterne che vogliono avviare nuove attività in Piemonte.

ITP realizza attività di marketing e comunicazione, assicura piena e continua assistenza alle aziende esterne che vogliono insediarsi in Piemonte sostenendo, inoltre, il mantenimento e lo sviluppo sul territorio piemontese delle aziende estere già presenti nella regione.

I servizi di ITP sono gratuiti e riservati. In particolare, vengono svolte attività di:

- Affiancamento di imprese italiane ed estere che vogliono insediarsi o espandere la propria attività nella regione, assistendole durante l'intera realizzazione del loro progetto.
- Raccolta dati e informazioni economico-generalì sul Piemonte, informazioni sulla creazione d'impresa, sul mercato del lavoro, sulla fiscalità e sui diversi settori.



- Selezione delle migliori opportunità localizzative sulla base di specifiche esigenze, organizzazione di sopralluoghi tecnici e assistenza nelle pratiche contrattuali e autorizzative.
- Individuazione delle migliori opportunità di incentivazione per lo sviluppo di un determinato progetto, assistenza nel montaggio delle operazioni di *project funding* e *fund raising* e nell'analisi delle caratteristiche societarie e del business plan.
- Rapporti con le principali autorità/istituzioni locali pubbliche e private.
- Servizi di assistenza nelle fasi di “post-insediamento”.

Per quanto riguarda il settore della logistica in particolare, l'offerta localizzativa promossa a livello regionale si basa su quattro poli situati in varie aree della regione:

- [Interporto di Novara Boschetto](#)
- [Polo logistico della Valle Scrivia](#)
- [Interporto di Torino Orbassano](#)
- [Polo logistico dell'aeroporto di Torino Pista.](#)

Fino a qualche tempo fa, ciascuna di queste ultime realtà aveva operato senza logiche di rete; di recente, invece, tramite la *ITP*, tali strutture hanno cominciato a “vendere” l'immagine del Piemonte in campo logistico, sottolineando anche come all'interno di tali infrastrutture siano presenti multinazionali di primo piano e operatori locali dinamici.

1.6.2. Alcune esperienze estere

1.6.2.1. L'iniziativa “Centrope”

Il progetto di creazione e promozione della macroregione *Centrope – Europaregion Mitte* è stato ideato con l'obiettivo di costituire il centro della nuova Europa allargata. Si tratta, in particolare, di una iniziativa promossa da Austria, Ungheria, Slovacchia e Repubblica Ceca, le quali hanno concentrato in 4 regioni chiave una serie di investimenti sul territorio che riguardano infrastrutture, logistica e attività industriali con una politica di sviluppo degli investimenti esteri.

L'iniziativa si propone di creare uno sviluppo coordinato a livello regionale e locale, profilandosi come un'unica entità, condurre una politica congiunta nel campo della logistica, delle infrastrutture, della formazione e della ricerca, cooperare più intensamente a livello di protezione ambientale e creare una serie di network nel settore della cultura, del turismo e dell'economia del tempo libero.

La rete trasportistica di riferimento è ferroviaria, stradale e aeroportuale e i tre elementi lavorano in stretta complementarietà. Vengono utilizzati strumenti di marketing territoriale e promozione industriale che servono a sviluppare sia la presenza logistica, sia quella manifatturiera, seguendo una filosofia comune che mira ad incrementare la competitività delle aziende, ad aumentare la capacità innovativa del sistema produttivo, a favorire il cambiamento strutturale e la diversificazione settoriale centrata sulle esportazioni.

I servizi forniti dall'Ente di coordinamento infraregionale di riferimento sono i seguenti:

- Fornire informazioni specifiche su settori chiave nei settori industriale e terziario della macroregione, mediante un centro di assistenza agli investitori e centri servizi condivisi dei diversi partner.



- Raccogliere informazioni dettagliate riguardo le condizioni per l'avviamento di nuovi business nella macroregione (ad es. livello di imposizione fiscale, condizioni di affitto, costo del lavoro, infrastrutture e servizi logistici, schemi di incentivazione regionale).
- Supporto nelle scelte localizzative sulla base di considerazioni riguardanti la disponibilità di fattori produttivi e di servizio locali, nonché organizzando visite guidate presso siti di interesse.
- Organizzare incontri con autorità governative a tutti i livelli, fornitori di servizi, professionisti di settore, agenzie interinali e di collocamento, ecc.
- Assistenza nell'individuazione di potenziali partners e stakeholders per lo sviluppo di joint ventures ed altre attività cooperative.
- Identificazione di fornitori.
- Supporto nella richiesta di assistenza da parte di agenzie regionali e nazionali, nonché nella definizione di schemi di incentivazione a livello locale.

Il territorio di riferimento di Centrope



Fonte: <http://centrope.com>

La rete trasportistica di riferimento



Fonte: <http://centrope.com>



1.6.2.2. L'iniziativa "KLOK"

Il *Kompetenzzentrum Logistik Kornwestheim (KLOK)* è un network di imprese di trasporto, associazioni di categoria, società di consulenza, università e istituti di ricerca operanti nel settore di logistica e trasporto nell'area regionale di Stoccarda con l'obiettivo di:

- Diventare il punto di riferimento regionale per l'individuazione, l'analisi e la risoluzione delle problematiche logistiche emergenti
- Migliorare l'infrastruttura di trasporto della regione
- Formare e qualificare le risorse operanti nel settore

I soggetti coinvolti sono:

- Comune di Kornwestheim, Regione di Stoccarda
- Università di Stoccarda e Fraunhofer Institut
- Società di consulenza logistica (es. LVI Beratungs un Service GmbH, PB Consulting Group, ecc.)
- Operatori logistici (ABX Logistics GmbH, EcoCargo GmbH, ecc.)
- Imprese IT (IBM, IN Innovative Navigation GmbH, MEHA systemic, ecc.)

Nei primi 2 anni di attività KLOK ha attivato, implementato e coordinato progetti volti a incrementare l'efficienza dell'infrastruttura logistica e commerciale dell'intera area regionale in collaborazione con le amministrazioni pubbliche regionali e locali (<http://www.klok-net.de>).

1.6.2.3. L'iniziativa "CRITT"

Il *Centre Regional d'Innovation et de Transfert de Technologie Transport et Logistique (CRITT)* è un'associazione di organizzazioni istituzionali operanti nella regione di Rouen (Alta Normandia) con la missione di:

- promuovere e partecipare a studi per accrescere la conoscenza sulla logistica e i trasporti;
- assistere le imprese di trasporto ad analizzare i problemi incontrati nell'utilizzo delle nuove tecnologie informatiche;
- facilitare il trasferimento di tecnologie tra università, laboratori e imprese di trasporto e logistica.

Sono attualmente coinvolti nell'iniziativa Enti istituzionali dell'Alta Normandia operanti nel campo dei trasporti e della logistica (Camera di Commercio e Industria di Rouen, Le Havre, Evreux, porto autonomo di Le Havre, SOGET S.A., Consiglio Regionale, Unione Marittima e Portuaria, Ufficio dei Trasporti e Comunicazioni della Normandia). I progetti ad oggi completati riguardano:

- la gestione delle spedizioni di merci pericolose mediante un sistema elettronico per la dichiarazione di merci pericolose in ingresso nel porto autonomo di Havre;
- il monitoraggio di unità mobili per il tracciamento di merci pericolose attraverso l'uso di tecnologie innovative (GPS, GSM, tags, ecc.);
- l'ottimizzazione dei servizi informativi Videotext per gli autotrasportatori in attesa di ritirare container ;



- la creazione di un Centro Regionale “CREDIT” (Regional Centre for the Computerised Exchange of Transport Data) che ha la finalità di:
- acquisire strumenti per migliorare la produttività delle aziende e la qualità del servizio offerto;
- superare le difficoltà di acquisizione, integrazione e implementazione di nuove tecnologie.

I progetti in fase di sviluppo sono invece i seguenti:

- Studi sulla logistica marittima dei container.
- Studio di fattibilità della piattaforma logistica di Nantes.
- Studi sulla modernizzazione del trasporto fluviale di merci e qualificazione del personale addetto.
- *SURFF (Sustainable Urban and Regional Freight Flows)*: installazione di un server per applicazioni informatiche orientate verso le PMI regionali di logistica e di trasporto.
- *HAGIS (Hazardous Goods Information Service)*: scopo del progetto è a sperimentazione di un sistema multi-modale e multi-lingue per la gestione dello stoccaggio e del trasporto di merci pericolose nel rispetto delle varie regolazioni europee ed internazionali.
- *ADAPT Translogistics*: scopo del progetto è l’aggiornamento professionale del personale delle imprese logistiche e di trasporto rispetto alle evoluzioni in atto nel mercato (promozione di scambio di esperienze e competenze).

1.6.2.4. L’iniziativa “CIMALSA”

Il “*Centre Integral de Mercaderies i Activitats Logístiques, Societat Anònima*” (*CIMALSA*) è stato creato nel 1992 su iniziativa del Dipartimento di politiche territoriali e opere pubbliche della Regione Catalogna (*Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya*). Rappresenta in particolare lo strumento istituzionale specifico in grado di rispondere alle crescenti esigenze logistiche generate dalla modernizzazione dell’economia spagnola (<http://www.cimalsa.es/>).

Obiettivo sociale di *CIMALSA* è la pianificazione, la gestione e l’amministrazione delle infrastrutture e degli equipaggiamenti relativi ai trasporti terrestri, ferroviari, marittimi e aerei, così come la pianificazione, la promozione e la gestione delle attività logistiche complementari alle stesse.

Obiettivi specifici sono invece:

- La modernizzazione del settore
- L’incremento di produttività delle imprese
- Un ordinamento del territorio più razionale

CIMALSA ha intrapreso, immediatamente dopo la sua creazione, le attività necessarie a progettare,

costruire e commercializzare la “Centrale Integrata delle Merci” del Vallès, che trae origine dalla necessità di risolvere i problemi delle imprese insediate nel Poble Nou di Barcellona e che, per via della crescita della città, della congestione del traffico comunale e della carenza di superficie nelle rispettive zone, avevano numerose difficoltà operative.

Attualmente, *CIMALSA* si sta occupando della progettazione e creazione di altri centri logistici regionali tra cui spicca il progetto della Centrale Integrata delle Merci di Lleida (*CIM Lleida*), ultimato nel 2003 e che è nato da un accordo sottoscritto tra il Municipio di



Lleida e CIMALSA per promuovere un centro specifico destinato allo sviluppo di attività riguardanti il trasporto, la logistica e la distribuzione. Il municipio ha conferito i terreni e CIMALSA si è fatta carico della progettazione, realizzazione, costruzione, commercializzazione e gestione dell'operazione.

CIMALSA ha partecipato inoltre alla creazione di un Osservatorio della Logistica che ha l'obiettivo di trasmettere e trasferire le necessità del tessuto imprenditoriale allo sviluppo delle infrastrutture logistiche del paese, così come facilitare la conoscenza e la comunicazione fra aziende e istituzioni per potere migliorare la progettazione e il potenziamento del sistema logistico e infrastrutturale in Catalogna.

1.6.2.5. La Piattaforma Logistica Aquitania - Euskadi

Si tratta di una Piattaforma Logistica Transfrontaliera tra la regione francese di Aquitania e la Comunità Autonoma dei Paesi Baschi (Euskadi). L'iniziativa muove i primi passi nel 1989, con la firma di un Protocollo di Collaborazione tra le due regioni in cui si esprime la volontà di lavorare assieme eliminando le barriere e le frontiere esistenti e creando i presupposti per una amministrazione collettiva e bilaterale dei due territori all'interno della Comunità europea.

Nell'anno successivo vengono sanciti ulteriori accordi bilaterali, viene costituito un organismo bilaterale di comunicazione tra le parti e si progetta la costituzione della piattaforma, che vede la luce nel 2001 con la redazione del Piano Strategico della Piattaforma Logistica Aquitania – Euskadi.

Nel 2004 viene costituita una European Association of Economic Interest (AEIE) ovvero di Gruppo Europeo di Interesse Economico (GEIE) di cui al Regolamento CEE n. 2137/85 (di cui, in Italia, il D.Lgs. 23 luglio 1991, n. 240 ne ha fornito norme applicative).

La piattaforma è destinata a sviluppare l'intermodalità e promuovere le infrastrutture dei trasporti e il tessuto logistico delle due regioni.

Essa riunisce 15 compagnie direttamente operanti nel campo della logistica e dei trasporti (basche e francesi) tra cui i porti di Bayonne, Bordeaux, Pasaia et Bilbao, il complesso ferroviario Hendaye-Irun, il centro di trasporti Zaisa d'Irun, la società ferroviaria basca Euskotren e la società Bilbao Air.

L'obiettivo è anche di promuovere progetti comuni in materia di ricerca, di tecnologie, di turismo ovvero nei settori trainanti dell'attuale ambiente socio-economico, come l'aeronautica.

Il particolare statuto della GEIE consente alla piattaforma di rivestire una personalità giuridica propria. Lo statuto consente alla struttura di gestire in maniera autonoma i suoi progetti, tra i quali:

- la creazione di un "Asse ferroviario Atlantico", con l'obiettivo di migliorare il trasporto delle merci per mezzo di treni speciali la cui velocità non supererà i 100 km/h
- il lancio di un progetto della rete a grande velocità, meglio conosciuta come "Y" Basco (la prima linea prevista collegherà Vittoria alle città francesi di Tours et Orléans)
- il progetto delle "Autoroutes de la mer".

Analogamente al trasporto ferroviario, le Autostrade del Mare decongestioneranno in maniera considerevole i passaggi transfrontalieri tra i Paesi baschi e l'Aquitania, grazie al



trasporto combinato strada-mare, questo progetto strategico, attualmente al livello di studio, collegherà per via mare Bilbao e Dunkerque.

Per tutti questi progetti la missione della piattaforma consiste nel svolgere un lavoro di lobbying verso lo Stato Francese, Spagnolo e l'Unione europea. A tale proposito, il forum "Atlantic Logistic Forum" diventa un appuntamento annuale per promuovere una riflessione sui grandi temi dell'Asse Atlantico (quest'anno previsto per il 14-15 dicembre 2006).

1.6.2.6. Il Piano della logistica dei Paesi Baschi

Parallelamente alla formazione della Piattaforma Logistica Aquitania – Euskadi, le autorità dei Paesi Baschi hanno dotato il territorio di competenze di un "Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logistica del Transporte de la Comunidad Autonoma del Pais Vasco", documento di grande interesse per il caso di Studio.

Il Piano analizza infatti il sistema dei trasporti e della rete logistica della regione puntando a definire le linee di sviluppo per ciascuna delle componenti (infrastrutture, reti, poli portuali e logistici, ecc.), e ad armonizzare lo sviluppo della rete e dell'efficienza logistica e dei trasporti con lo sviluppo territoriale.

1.6.2.7. Midi-Pyrénées Expansion

Creata nel 1995 dal Conseil Régional Midi-Pyrénées, l'Agenzia di Sviluppo della regione Midi-Pyrénées partecipa all'attuazione della politica di sviluppo economico della regione. La sua missione è lo sviluppo delle imprese e dell'occupazione per l'intero territorio regionale in collegamento con i suoi partner.

Gli obiettivi della Agenzia sono :

- Accompagnare le imprese fino alla concretizzazione finale del progetto di impresa;
- Strutturare e animare le filiere forti ed innovative della Regione;
- Contribuire alla pianificazione equilibrata della Regione;
- Offrire le condizioni ottimali per la creazione di nuove imprese;
- Sostenere lo sviluppo delle imprese regionali esistenti.

La rete partenariale si basa sulla integrazione tra le diverse agenzie di sviluppo degli otto dipartimenti regionali, nonché di altre agenzie di sviluppo locali (Grand Toulouse - Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse; SICOVAL - Communauté d'Agglomération du SICOVAL).

Uno dei settori di attività dell'Agenzia è la promozione della regione sul versante della logistica, considerata una delle dieci filiere di eccellenza della regione.

Il portale dell'Agenzia (www.midipyrenees-expansion.fr) consente infatti l'accesso a specifiche pagine dedicate al tema della logistica (<http://www.midipyrenees-expansion.fr/index.php?pagecode=328>) che riassumono e propongono tutta l'offerta logistica regionale come un unico prodotto integrato.

La natura delle informazioni relative alla logistica che l'Agenzia offre riguardano in particolare:

- Una sintesi dei dati e delle statistiche chiave della regione in materia logistica;
- I punti di forza della Regione;
- Dati e informazioni sulla rete delle infrastrutture di comunicazione e trasporto;
- La rete delle opportunità formative nel campo dei "mestieri della logistica";
- I centri dedicati alle attività logistiche (centri intermodali, interporti, ecc.);



- La rete dei principali attori della filiera logistica regionale;
- La localizzazione e la rete delle imprese nella regione.



APPENDICE