

PROGRAMMA TERRITORIALE INTEGRATO - II FASE



STUDIO DI FATTIBILITA' COMPLETO
"Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture
e impianti comuni o consortili
per prodotti agricoli e di allevamento"
(PASS-3-P/P)

**CUNEO E LE SUE VALLI:
IL POLO AGROALIMENTARE E
AGROINDUSTRIALE DI QUALITA'**

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

STUDIO DI FATTIBILITA' COMPLETO

Codice intervento: PASS-AGR 3-P/P

Denominazione: infrastruttura logistica policentrica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)

Linea progettuale di riferimento:

PRIORITÀ I - INNOVAZIONE E TRANSIZIONE PRODUTTIVA

3. Sviluppo dei sistemi produttivi locali e rafforzamento delle filiere produttive (incluse filiere agro-industriali ed energie rinnovabili): promozione dell'imprenditorialità, innovazione organizzativa e sostegno alla formazione di centri di competenza, offerta di servizi alle imprese, compresa l'ingegneria di finanziaria e il sostegno della ricerca, percorsi formativi integrati

Obiettivo strategico di sviluppo: POLO AGROALIMENTARE DEI SERVIZI PER LO SVILUPPO - PASS

Localizzazione: COMUNE DI CUNEO – AREA MIAC

Intervento strategico: SI

1. QUADRO CONOSCITIVO

1.1 Quadro conoscitivo generale e obiettivi dell'intervento

Nell'ambito del complessivo intervento relativo al Polo agroalimentare dei Servizi per lo Sviluppo (P.A.S.S.) si riconosce un ruolo strategico e complementare alla realizzazione di un'infrastrutturazione logistica altamente specializzata su categorie merceologiche tipiche del distretto produttivo locale, volta ad abbassare i costi logistici delle piccole-medie aziende, sfruttando sinergie di magazzino e di trasporto (es. piattaforma multi-modale per l'export), con servizi doganali per le spedizioni internazionali e un collegamento dedicato alla rete ferroviaria.

Il polo P.A.S.S. di Cuneo, nell'ambito della programmazione territoriale di scala vasta delineata attraverso il Programma ministeriale S.I.S.Te.M.A. e sul tema specifico della logistica, sviluppa un'integrazione significativa con le politiche di sviluppo e le specializzazioni merceologiche della portualità di Savona-Vado e definisce un quadro di coerenze con le funzioni logistiche previste con la rilocalizzazione dello scalo ferroviario delineate nel PTI dell'Unione Fossanese.

L'intervento in oggetto prevede la realizzazione di un sistema logistico integrato e specializzato sulle diverse filiere agroalimentari del cuneese (carni, prodotti lattiero caseari, ortofrutta) su un'area, localizzata a nord del centro abitato di Cuneo, tra la frazione Ronchi e la zona produttiva di Madonna dell'Olmo, lungo la S.S. 231 Cuneo – Fossano e l'attestazione dell'autostrada Asti-Cuneo di prossima realizzazione.

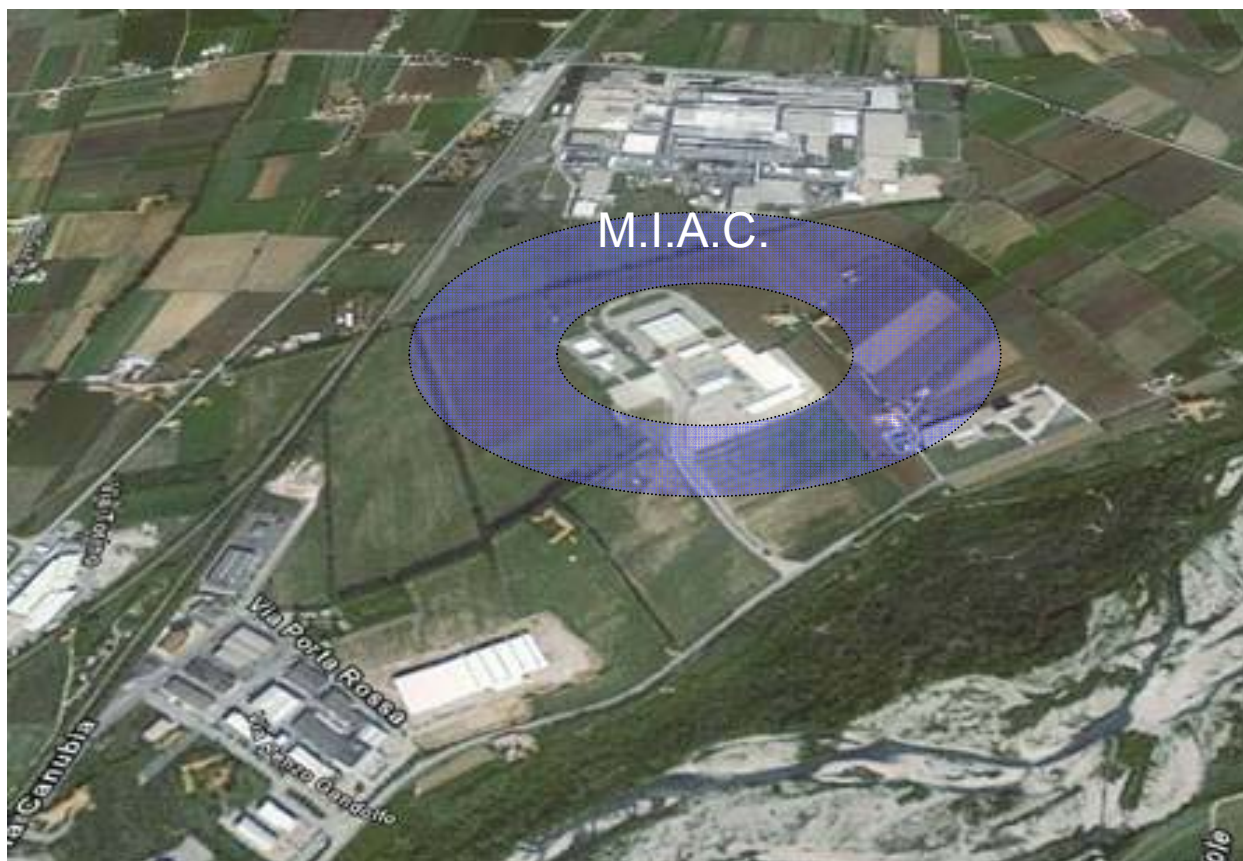
L'area complessiva - pari a 800.000 mq - è attualmente destinata dal nuovo PRG ad attività produttive e polifunzionali e si articola in:

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

1. un primo ambito su cui insistono realtà esistenti operanti nel campo agroindustriale: quali il M.I.A.C. (Mercato all'ingrosso agroalimentare di Cuneo - circa 92.000 mq) e il C.A.P. (Consorzio Agrario Provinciale circa 35.000 mq);
2. un ambito di prima operatività/ampliamento antistante l'area MIAC di oltre 140.000 mq, di proprietà delle Società MIAC e FINCOS;
3. un ambito di ulteriore ampliamento pari a oltre 650.000 mq (le aree di cui al p.to 1 sono escluse dai complessivi 800.000 mq) che consente di ragionare su funzionalità più ampie connesse al Polo Agroalimentare dei servizi per lo sviluppo - P.A.S.S.



Le istituzioni e gli operatori interessati al rilancio del Mercato all'Ingrosso Agroalimentare di Cuneo – MIAC (Comune di Cuneo; Fingranda S.p.A, Tecnogranda S.p.A., M.I.A.C. s.c.p.a, CONFCOOPERATIVE, Unione Provinciale di Cuneo, Consorzio Cooperativo LOGIS S.C., FAI SERVICE S.C.A.R.L., FINCOS Finanziaria Costruzioni Spa) hanno definito nel dicembre 2007 una convenzione finalizzata a:

- delineare l'attuazione del “Polo Agroalimentare dei Servizi per lo Sviluppo – P.A.S.S.” parallelamente agli approfondimenti preprogettuali previsti con il PTI;
- favorire l'insediamento di attività produttive e/o commerciali e di servizi dedicati per il settore agroalimentare e agroindustriale, in grado di ottimizzare lo sfruttamento delle infrastrutture già realizzate dalla società M.I.A.C. s.c.p.a.;
- attivare un gruppo di lavoro ad hoc per approfondire le attività di progettazione del Polo Agroalimentare definito nel PTI e attivare manifestazioni di interesse dal mondo

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità
“**Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)**”

imprenditoriale, con particolare priorità alla realizzazione di un centro di servizi e logistica rivolto al settore agroindustriale, proposto da F.A.I. Service e Confcooperative comprensivo di:

- un “Polo di smistamento merci” raccordato ferroviariamente,
- un “Polo di smistamento merci” con impianti non raccordati, caratterizzati da stoccaggio della merce con controllo telematico delle movimentazioni, eventuale struttura per il confezionamento e produzione connessi ad un centro di distribuzione urbana;
- un “Centro di servizi lunga-sosta per l’autotrasporto” con spazi attrezzati dedicati ai veicoli (sosta, manutenzione, riparazione e lavaggio) e agli autotrasportatori (ristoro, riposo, svago) entrambi connessi a zone di parcheggio per autovetture collegate alla città con un servizio navetta, da affiancare alle attività già esistenti all’interno dell’area M.I.A.C.

Il presente studio di fattibilità porta a coerenza le diverse funzioni previste per il Polo Agroalimentare (vd. altri interventi con codice P.A.S.S.), con le iniziative proposte dal mondo imprenditoriale, attraverso la definizione di un piano di coordinamento complessivo dell’area (Tav.1 – Proposta di zonizzazione)

L’intervento prevede, nello specifico, la realizzazione di più “piattaforme” per prodotti merceologici specifici quali: prodotti secchi, freschi, formaggi e orto-frutta, integrati con servizi di check portuale, tracciabilità e potenzialità di mercato sull’export.

Si prevede di integrare la quota logistica intermodale con infrastrutture e impianti comuni o consortili per la selezione, conservazione, packaging e prima trasformazione dei prodotti agricoli e di allevamento (es. ortofrutta, fagioli, mele, prodotti caseari, carni bovine e suine etc.) abbinate a sistemi tecnologici avanzati ed innovativi per la gestione della conservazione dell’ortofrutta e dei prodotti refrigerati.

Obiettivo generale dell’intervento è la funzionalizzazione del territorio rispetto alle esigenze avanzate del settore agroalimentare vocandolo:

- a territorio leader di un processo di terziarizzazione logistica a supporto delle attività agroalimentari, agroindustriali e distributive presenti nell’area, al fine di ottimizzare le attività collegate sia all’in-bound di produzione, che all’out-bound di distribuzione e vendita;
- a territorio di riequilibrio destinando aree alla realizzazione di un centro raccolta dei prodotti agroalimentari, agroindustriali ed eventualmente altre forniture commerciali urbane (collettame) con la funzione di coordinamento nella distribuzione al cliente finale (*city logistics*).

Di seguito si riporta un quadro conoscitivo sintetico relativo al tema della logistica e dei trasporti che dimostra la completa compatibilità dell’iniziativa con tutte le politiche di programmazione e pianificazione a livello sovraordinato e locale.

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. In questo nuovo quadro geografico, l’Italia e il nord ovest in particolare stanno sempre più assumendo una posizione chiave di territorio-cerniera, territorio-snod. In tale contesto appare, quindi, necessario l’adeguamento delle

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

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) per realizzare un’economia dinamica e una società improntata alla coesione.

Il libro bianco dell’Unione Europea sulla politica dei trasporti

Con il Libro Bianco dell’Unione Europea, “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”, presentato dalla Commissione nel 2001, la Commissione Europea propone misure per realizzare un sistema di mobilità capace di riequilibrare le modalità di trasporto, rilanciare le ferrovie e promuovere sistemi di trasporto intelligenti. In particolare, per il trasporto delle merci, mira al rilancio delle modalità alternative alla strada, favorendo l’intermodalità. Recentemente la rivisitazione e l’aggiornamento del Libro Bianco del 2001, ha rivisto 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, finalizzata ad un uso efficiente delle differenti modalità di trasporto e della loro combinazione, con ricadute sull’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 obiettivi, nel rendere più competitive le ferrovie e nello sviluppare sistemi di trasporto intelligenti.

Le reti transeuropee di trasporto

Il progetto delle reti Transeuropee di trasporto (TEN-T Trans European Network Transport), previste dal trattato di Maastricht, è nato dal presupposto che l’unione economica e monetaria, 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.

Tra i progetti identificati e approvati dalla Commissione europea nell’ottobre 2003, il corridoio 5 e il 24 interessano direttamente il territorio piemontese.

Questi corridoi non sono dei semplici assi infrastrutturali ma interessano vaste aree del territorio regionale: 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.

1.1.2. Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica: il quadro nazionale

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) definisce il quadro sovregionale dei trasporti in un’ottica di integrazione di questo con il sistema europeo.

Il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), approvato con DPR 14 marzo 2001, definisce linee d’intervento che abbracciano un arco temporale di circa 10 anni, definendo obiettivi che intendono influire sullo sviluppo dell’offerta del trasporto, sia in termini d’infrastrutture, sia in termini di servizi. 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

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

dell’ottimizzazione dei servizi di trasporto, al fine di garantire una più veloce e puntuale risposta alla domanda proveniente dal settore produttivo.

Gli obiettivi generali possono essere 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, 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.

I principali riferimenti legislativi nazionali

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

- il Patto della Logistica (2005);
- il Piano Nazionale della Logistica;
- Quadro Strategico Nazionale (QSN 2007-2013) del Ministero delle Infrastrutture

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

- la “Legge obiettivo” 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”
- 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”.

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	Autostrada Asti-Cuneo

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

e stradali	Pedemontana piemontese (Biella-Carisio; Rolino-Masserano-Romagnano Sesia)
	Collegamento Cuneo-Nizza (Mercantour)
	Trafo 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

Interventi previsti in Piemonte dalla Legge obiettivo (Legge n. 433/2001)

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 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 importante, 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.

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 di trasporto 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. Tra queste compare, ovviamente, la piattaforma logistica del nord-ovest.

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

- nove grandi hub di attrazione per il combinato terrestre tra cui Novara. 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 di trasporto e logistiche;
- undici poli di concentrazione dei traffici per il combinato marittimo tra cui La Spezia/Savona-Genova. 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 e due hub aeroportuali.

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

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.

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 Regionale sulla Logistica (DD 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.

1.1.3.1.1 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 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.

Tra gli obiettivi di fondo si ricordano:

- a) lo sviluppo di iniziative di marketing, di promozione e di accompagnamento a favore dei settori della logistica e dei settori produttivi, organizzati ed attuatori degli obiettivi del Piano;
- b) la promozione delle iniziative di sostegno a favore di una mobilità eco-sostenibile delle merci;
- c) il sostegno allo sviluppo di iniziative di logistica per la distribuzione delle merci;
- d) il miglioramento e razionalizzazione delle strutture d'interscambio tra le diverse modalità di trasporto delle merci e valorizzazione e promozione degli interporti regionali;
- e) l'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.

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

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.

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.

Il Piano Regionale della Logistica

Sono in corso gli studi per la realizzazione del Piano Regionale della Logistica. 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.

Per quanto concerne le proposte progettuali per la Provincia di Cuneo il Piano Regionale delinea le seguenti azioni:

- 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.

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

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 S.I.S.TE.M.A., 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.

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. 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.

Tra i punti focali dell'azione sono individuati i 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;
- 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 regione. Gli obiettivi sopra elencati sono stati ulteriormente affermati nell'ultimo DPEF 2007-2009 presentato il 2 agosto 2006.

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, esso individua gli elementi strategici dello sviluppo territoriale, del sistema infrastrutturale e degli insediamenti.

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 trasfrontaliera.

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. Questo documento delinea uno scenario dello sviluppo regionale fondato sui due assi principali rappresentati dai corridoi 24 e 5.

I principali progetti individuati e considerati prioritari sono i seguenti:

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

- il potenziamento del sistema ferroviario ad alta velocità/capacità
- 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;
- il potenziamento e la valorizzazione del sistema aeroportuale regionale;
- il completamento e la sistemazione dei centri intermodali e dei poli logistici per l’interscambio delle merci.

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.

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.

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, li coordina con la rete delle comunicazioni internazionali, nazionali e locali. 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.

Per quanto attiene lo sviluppo della logistica ed il peso che essa ha assunto all’interno del ciclo di produzione, è 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. tra cui quella cuneese. L’area cuneese è già stata individuata tra le

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

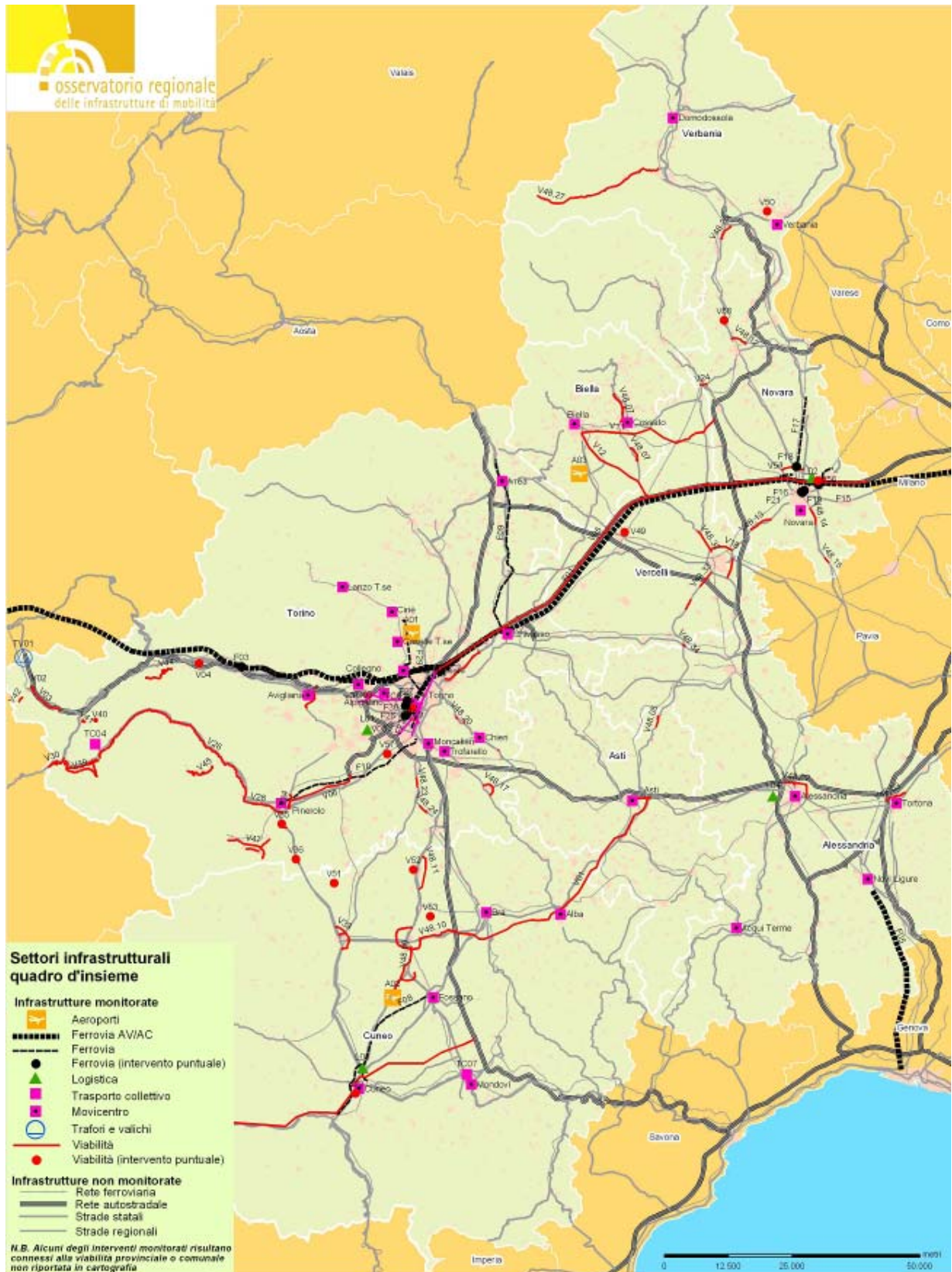
“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

priorità programmatiche della Regione ed inserita nel Protocollo d'Intesa Generale Quadro del 11.04.2003. Il completamento dell'autostrada Asti-Cuneo, e il suo prolungamento sino a Nizza attraverso il Mercantour, 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 ferroviaria, integri le funzioni aeroportuali di Levaldigi con quelle di un polo logistico delle merci.

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”



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

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità
“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

Il 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.

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.

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

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

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’autotrada 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 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 Asti 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. 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.

Tracciabilità ed infomobilità

Il miglioramento della filiera Agroalimentare si raggiunge anche curando le attività di Tracciabilità delle merci e ottimizzando l’attività del loro trasporto implementando i servizi di Infomobilità. Alla base dei servizi da erogare, con il contributo di soggetti privati, si pone la necessità di realizzare il sistema connettivo di comunicazione tra le varie componenti della filiera “dal produttore al consumatore”.

In quest’ottica si prevede la realizzazione di un “intranet” atta a costituire il substrato connettivo per la “tracciabilità” col quale permettere agli operativi della filiera agroalimentare di sfruttare, per le loro attività i servizi forniti dal data center, in modo non vincolato alla loro ubicazione geografica (all’interno della provincia di Cuneo).

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

Con lo sviluppo e la diffusione della “intranet” si permette l'utilizzo dell'identificazione a radio frequenza RFID nel processo di tracciabilità che impone una stretta relazione tra i lettori a Radiofrequenza e gli elaboratori del data center.

L'area interessata è l'area della provincia di Cuneo ed in particolare l'infrastruttura logistica policentrica del cuneese localizzata nella zona “MIAC” all'interno della quale potranno svilupparsi le attività di supporto quali pianificazione, negoziazione prezzi, controllo della qualità, controllo previsto per il servizio di igiene. Sarà possibile inoltre espletare quanto necessario per soddisfare le esigenze di Tracciabilità dei prodotti.

L'integrazione della rete col Data Center permetterà di meccanizzare e controllare quanto necessario per la conservazione, la trasformazione, il packaging, il trasporto e la distribuzione delle merci.

Allo stesso modo per quanto riguarda la gestione della mobilità delle merci, aree logistiche e raccordi ferroviari, le applicazioni di infomobilità, potranno beneficiare delle caratteristiche di integrazione della costituenda rete con le varie rete esistenti, in modo finalizzato all'erogazione dei servizi di telecomunicazione necessari in ambito nazionale e internazionale.

Nell'ambito del polo logistico si intende poi valorizzare il ruolo di un Laboratorio dedicato alla Logistica e all'Infomobilità per l'agroalimentare.

Si tratta di costituire una partnership che veda coinvolta la P.A. locale, il Comune di Cuneo in primo luogo, come promotore del PTI, gli Atenei piemontesi che hanno un'importante presenza sul territorio provinciale, il mondo delle imprese.

In questo percorso potranno convergere sul polo logistico le esperienze maturate in ambito CSI Piemonte ed in particolare riferibili all'iniziativa C.Lab.

Il percorso di costituzione del C.LAB prevede l'identificazione dei partner, la redazione e la sottoscrizione di un accordo, la messa in opera di una struttura operativa snella ma efficiente, una programmazione pluriennale, l'avvio di primi progetti.

Un elemento significativo è dato dall'orizzonte di azione del Laboratorio, che si riferisce a tutto il territorio regionale, naturale primo sbocco delle merci da movimentare, e in particolare all'astigiano nell'ottica del Distretto, e alla provincia di Alessandria, nella quale è anche in costruzione C.LAB, dedicato al tema analogo, ma senza l'accento posto sull'agroalimentare, col quale sarà necessario operare in forte sinergia.

Le piccole e medie imprese necessitano di un supporto nei loro processi di innovazione produttiva e organizzativa a causa di una carenza di risorse economiche con le quali poter investire in conoscenza e tecnologie.

Tale esigenza, evidenziata anche negli orientamenti comunitari e nel POR FESR 2007/2013, richiede la creazione di reti di cooperazione tra Università e Centri di ricerca, detentori del sapere scientifico e tecnologico, e le imprese alle quali poter trasferire tale sapere.

Il “ponte” di collegamento tra questi attori che consente la nascita di una piattaforma innovativa può essere rappresentato appunto dal Laboratorio, i cui principali obiettivi sono:

- migliorare il processo di innovazione regionale (concertare, congiungere e accorciare la catena tra ricerca e mercato);

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

- migliorare l’offerta di prodotti / servizi e processi degli operatori locali del settore di competenza dello specifico Laboratorio (avvicinare ed includere nel processo di innovazione il maggior numero di attori, concentrare gli sforzi, adottare architetture aperte e standard condivisi);
- migliorare il contesto culturale dell’innovazione, diffondendo e scambiando conoscenza, anche attraverso meccanismi di divulgazione scientifica e di disseminazione (fertilizzazione) gestita dalle aziende coinvolte (ICT e non) verso altre aziende, per favorirne la specializzazione e la differenziazione sul mercato.

I principi generali su cui si basa l’iniziativa proposta sono:

- **“inclusione”**, in quanto aperto alla partecipazione di tutti gli attori con particolare attenzione alle PMI ed alle microimprese. La non esclusione è favorita dall’adozione dell’ottica pre-competitiva che è presupposto della collaborazione tra concorrenti;
- **“localizzazione”** in quanto risorsa del e nel territorio; il Laboratorio promuove lo sviluppo locale (sia del tessuto economico produttivo, sia per lo sviluppo sociale e la qualità della vita), contribuisce alla creazione e all’animazione di comunità professionali di pratiche innovative, si inserisce quale nodo territoriale specializzato, nella più globale rete di centri di competenza nazionali ed internazionali;
- **“concentrazione”** per mantenere la massima coerenza con le politiche pubbliche di indirizzo con un approccio selettivo alle tematiche di ricerca e innovazione, coordinamento degli interventi, raccordo tra i soggetti coinvolti e valorizzazione delle migliori esperienze attraverso una valutazione dei risultati di reale ricaduta prodotta sul territorio.

1.2 Individuazione e valutazione delle alternative progettuali

La proposta progettuale in esame discende da un percorso partecipativo che ha consentito la valutazione e l’approfondimento di numerose alternative localizzative e progettuali. A seguito dei vari studi effettuati, è stata individuata nell’area di cui alla localizzazione del PASS del Comune di Cuneo l’area da prevedersi per l’inserimento dell’iniziativa.

Alternative localizzative: i Piani e le Proposte di associazioni e enti locali

La proposta della 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 2000 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”. Peraltro, anche il sistema imprenditoriale e le istituzioni 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’insedieranno, 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.

Le ipotesi della Provincia sulla localizzazione di una piattaforma logistica provinciale.

A partire dal 2003 sono state delineate le possibili localizzazioni di una piattaforma logistica provinciale 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, sia tale da rivolgersi a tre grandi branche di operatori economico-logistici: il Commercio di distribuzione, le Imprese e gli 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

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

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 2002¹, 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 comuni². Con il dossier del 2003³, 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 stati individuate sette ipotesi localizzative da cui sono stati scelti quattro siti.

Nel maggio 2008 la Provincia, a seguito di un ulteriore studio di fattibilità, ha indicato una nuova possibile localizzazione della piattaforma provinciale in un'area compresa tra Marene e Cavallermaggiore all'imbocco del tratto II dell'Asti Cuneo e in prossimità alla direttrice autostradale Torino - Savona

Cuneo come porta territoriale del Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese (SPILP) del Programma S.I.S.Te.M.A.: la proposta dell'amministrazione cuneese

Il programma SISTEMA, finanziato dal Ministero delle Infrastrutture, ha consentito all'amministrazione comunale di Cuneo - in coordinamento con il Comune e l'Autorità Portuale di Savona - di approfondire il tema dell'assetto logistico del territorio cuneese, sviluppando quegli elementi attorno a cui “costruire” il suo funzionamento come retroporto ligure.

Savona da un lato e Cuneo dall'altro – alla scala locale – hanno entrambe evidenziato l'esigenza di rendere più efficienti le connessioni con i corridoi europei, di organizzare in modo ottimale i flussi di merci in uscita e in ingresso dai propri territori, potenziando l'uso di infrastrutture esistenti poco sature (ferrovia) e di lavorare sull'ottimizzazione delle relazioni con i propri mercati di riferimento.

Savona ha ragionato in termini di migliore assetto delle relazioni tra porto (Savona-Vado) e aree di servizio in termini retroportuali sia sulla zona costiera sia nell'immediato entroterra (Valli Bormide), Cuneo si è confrontata sulla messa a punto di un sistema logistico policentrico e specializzato (in prima istanza con Fossano e Mondovì), costruito “su misura” sulle esigenze e le specificità espresse dal comparto agroindustriale e agroalimentare, che è leader del sistema produttivo cuneese.

Rispetto ad una visione “monocentrica” di un'unica grande piattaforma, in genere caratterizzata da grandi superfici e forte impatto sul territorio, con SISTEMA si è delineato e verificato un modello diverso - ovviamente da sottoporre a condivisione da parte dei soggetti territoriali interessati – volta a realizzare strutture logistiche e di servizi di dimensioni minori, ma più

¹ Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Cuneo, “Una piattaforma logistica integrata a servizio del territorio: proposte di localizzazione”, 2002.

² La localizzazione dei siti è stata segnalata dai singoli Comuni su invito della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura della Provincia di Cuneo.

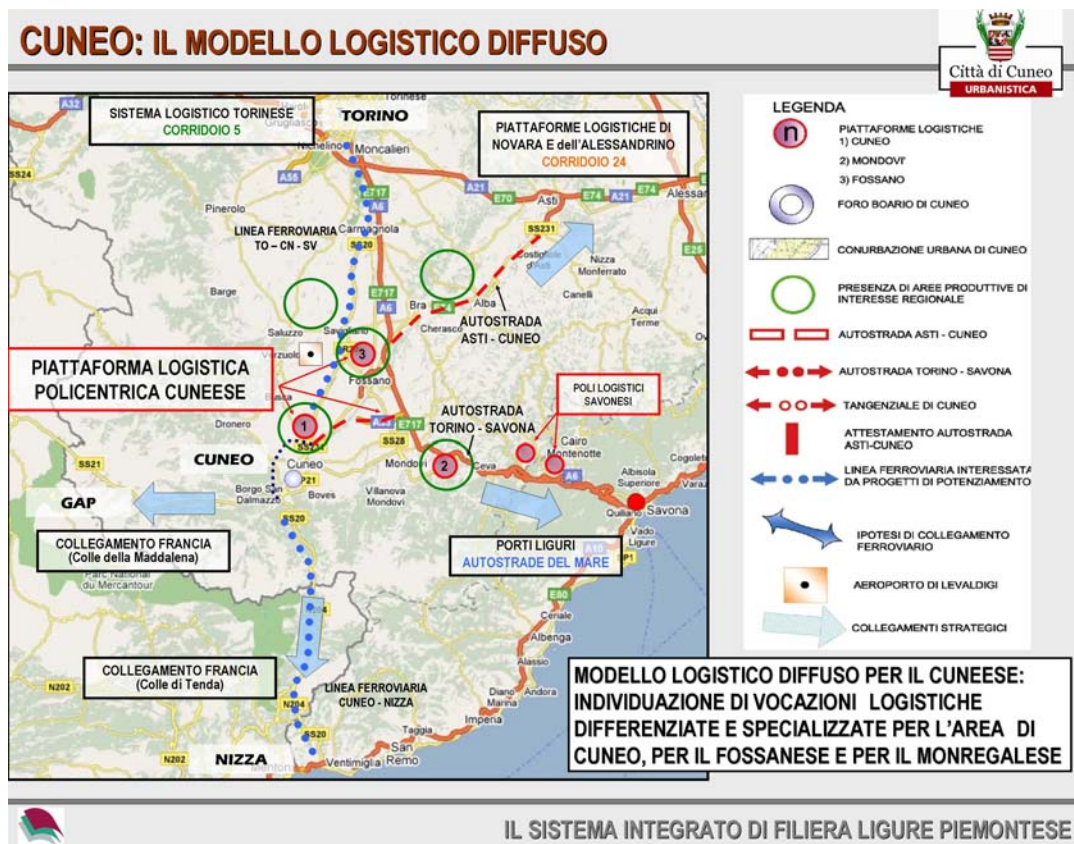
³ Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Cuneo “Polo logistico Alpi del Mare: una Piattaforma Logistica Integrata al servizio del nord-ovest mediterraneo”, 2003.

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità
“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

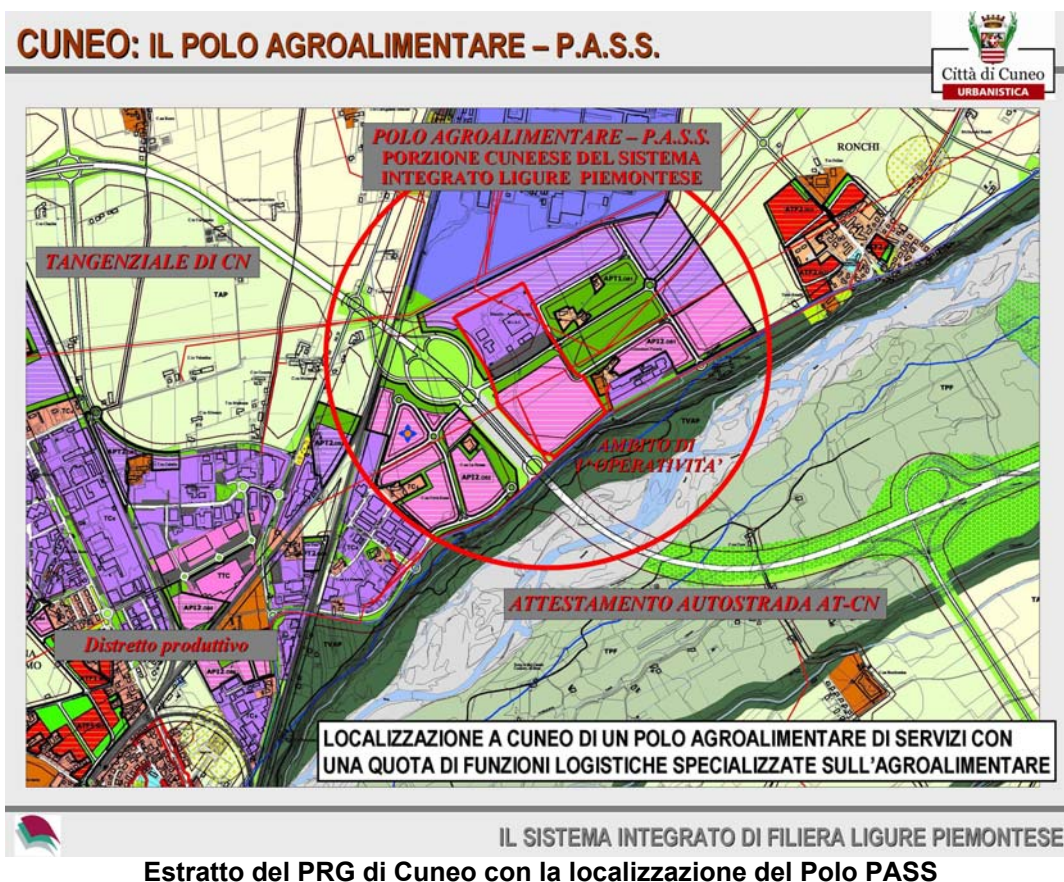
specializzate nei settori di eccellenza che il territorio esprime, garantendo sin dalle prime fasi di progettazione la maggior integrazione possibile con le funzionalità retroportuali richieste dal porto di Savona.

Il modello diffuso illustrato nell’immagine seguente si basa su una “piattaforma logistica multilocalizzata e multifunzione” che possa servire al meglio i diversi cluster produttivi del cuneese dando coerenza alle diverse vocazioni logistiche dell’area di Cuneo, del fossanese e del monregalese.



PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità
“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”



1.2.1.2.1 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.

Con riferimento alla creazione della “Regione logistica del nord-ovest”, a tale azione sono legati i progetti:

- Progetto Rete 4.2 “Polo ago-alimentare dei servizi per lo sviluppo” (PASS);
- Progetto infrastrutture: Logistica alimentare e impianti comuni per le prime trasformazioni.

Il progetto “Polo Agro-alimentare dei Servizi per lo Sviluppo” (PASS) 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.

Nel Nuovo Piano Regolatore l’area del mercato all’ingrosso agroalimentare è destinata a svolgere il ruolo d’interfaccia logistica 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.

(Vedi approfondimenti specifici nella Relazione descrittiva del Programma Operativo)

1.2.2 Alternative progettuali

La proposta progettuale di cui alla Tavola 1 allegata, rappresenta un'ipotesi di zonizzazione che può essere ancora oggetto di alternative distributive, nel rispetto dei parametri urbanistici di seguito individuati.

1.3 Modalità di gestione dell'opera

1.3.1. Per un coordinamento pubblico - privato a livello logistico - territoriale di sistema

La logistica di un sistema territoriale è l'insieme dei processi di pianificazione, governo, coordinamento e promozione di infrastrutture ed attività che consentono il dispiegarsi di flussi in un determinato ambito geografico, al fine di renderlo coeso, migliorando l'accesso a beni, servizi, persone e luoghi, nonché mantenendo e rinnovando le risorse disponibili.

L'attenzione nei confronti dei fenomeni di interazione tra logistica e territorio, nonché dei relativi fenomeni di pianificazione integrata, promozione e coordinamento tra attori pubblici e privati è piuttosto recente. Questo filone di analisi applicata, avviato in Francia e poi ripreso e ulteriormente sviluppato anche in Italia, ha esplorato per la prima volta in modo sistematico le tendenze in atto sui territori europei a diverse scale, sottolineando il ruolo della logistica negli attuali fenomeni di riconfigurazione produttivo-territoriale a livello globale e di riequilibrio modale nel settore dei trasporti.

Risultano diverse le prospettive secondo cui possono essere analizzati gli effetti territoriali e i modelli operativi della logistica moderna: locale-regionale, interregionale, nazionale, continentale, intercontinentale. È a queste diverse scale, infatti, che si osservano tendenze e dinamiche nuove legate alla diffusione delle reti logistiche, alla localizzazione, specializzazione e complementarietà dei nodi, all'interazione tra domanda e offerta e allo sviluppo di nuovi conseguenti modelli produttivi e funzioni di servizio.

Già molti territori in Europa e in Italia sono all'avanguardia per l'applicazione di modelli di logistica territoriale integrata: all'interno di tale processo sia le imprese, la cui competitività dipende dalle risorse del territorio, sia il territorio medesimo, che vede l'aumento della concorrenzialità, trovano modalità e strumenti per fare rete ricercando comuni vantaggi competitivi.

L'interpretazione logistica del territorio mette in evidenza almeno tre grandi temi di interesse strategico:

1) Il grado di ordine che è possibile immettere nell'infinita varietà e variabilità dei movimenti di merce e delle relative informazioni che attraversano il territorio, in quanto da esso generati o attratti, ma anche intermediati o subiti come puro attraversamento. A questa ordinabilità sono connessi fattori oggettivi e fattori culturali che riportano il trasporto in primo piano e impongono di affrontarne la complessità partendo dalla configurazione delle filiere produttive, infrastrutturali e di servizi con l'obiettivo di ridurre l'intensità di trasporto del sistema (riduzione delle dispersioni di capacità, riequilibrio modale, ecc.) e creare nuove opportunità localizzative per le imprese.

2) Le economie esterne per le imprese industriali e commerciali localizzate sul territorio e che movimentano flussi di merci a diverse scale di distanza. L'enorme sviluppo di sistemi flessibili di tipo reticolare fa sì che le programmazioni produttive devono essere sempre più interagenti con

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

clienti e fornitori localizzati in spazi che vanno dal locale al globale e che sono in continua evoluzione.

3) La capacità del territorio di attrarre di investimenti esterni (marketing territoriale passivo), supportare l'internazionalizzazione dei propri sistemi imprenditoriali (marketing territoriale attivo) e favorire l'adozione di tecnologie avanzate. Al fine di creare un significativo valore aggiunto per l'economia di un territorio, è opportuno innanzitutto che ci sia la disponibilità di efficienti terminali di trasporto, per poi giungere ad un modello basato sulla realizzazione di veri e propri distretti logistici che localizzino competenze, sviluppino relazioni e forniscano sofisticati servizi materiali ed immateriali sia all'imprenditoria locale, che ad operatori esterni, anche a livello internazionale.

Il territorio diventa il luogo per aggregare spazi logistici individuali locali ed esteri, mentre la sua razionale dotazione di piattaforme e servizi per l'organizzazione dei traffici rappresenta uno dei presupposti per la competitività, la stabilità e la sostenibilità della crescita economica. D'altra parte, se da un lato il posizionamento delle infrastrutture logistiche e di trasporto va inteso come un'occasione di sviluppo e di ridefinizione del ruolo di un dato territorio in sistemi economici più ampi e diffusi geograficamente, dall'altro occorre che tale processo si svolga in maniera integrata con gli obiettivi di sostenibilità e di salvaguardia del benessere sociale in termini di utilizzazione del suolo e delle reti. Ciò significherà quindi individuare anche le modalità di auto-organizzazione ed auto-regolazione dei sistemi logistici, oltre che il loro ruolo nei processi di strutturazione e definizione delle traiettorie locali e globali dello sviluppo. Ad esempio, le decisioni degli operatori logistici manifestano come questi agiscano spesso secondo logiche proprie, creando e gestendo reti specializzate, che in parte si sovrappongono a reti infrastrutturali pubbliche già esistenti, con notevoli conseguenze in termini di esternalità negative e dispersioni di capacità produttiva. In tal caso, sebbene da un lato le strutture private rivestano importanza strategica per la creazione di valore, dall'altro, emerge la necessità di riportare le strategie localizzative ed organizzative degli operatori entro un contesto di sviluppo territoriale complessivo.

La mancata convergenza delle strategie di azione e delle logiche decisionali degli attori principali di un sistema logistico territoriale potrebbe configurarsi come un problema di non facile soluzione, ma assolutamente prioritario qualora si intendano sfruttare appieno le opportunità di sviluppo connesse all'implementazione di funzioni avanzate, e nel contempo governare e riequilibrare gli effetti provocati dalle attività e dalle strutture logistiche e di trasporto sul territorio.

Un "sistema logistico territoriale", essendo "sistema" presuppone una integrazione tra le attività di più soggetti di varia natura, sia privata che pubblica e, necessariamente, una loro specializzazione nel presidio di funzioni necessarie alla evoluzione e alla vita del sistema stesso che permettano sia competizione che sinergie tra le diverse parti coinvolte. Essendo anche "logistico" sarà innanzitutto composto da quegli elementi che svolgono, in diversi ruoli, attività e funzioni di tipo logistico e di trasporto: per cui ne faranno parte i nodi delle reti di trasporto, gli assi componenti tali reti ed i soggetti dell'offerta di servizi logistici e di trasporto di varia natura.

Spesso però si tende a dimenticare che un sistema logistico non può ritenersi tale se non comprende anche gli elementi della domanda di servizi, principalmente le imprese, grandi e piccole, ed i sistemi produttivi, settori o filiere cui esse partecipano. Considerando quindi in

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

maniera integrata domanda ed offerta, un sistema logistico su base territoriale può essere inteso come un laboratorio sperimentale di relazioni, caratterizzato da molteplici attività e reti connettive dislocate in forma complessa sul territorio stesso, e che va opportunamente inserito in un progetto di sviluppo sostenibile ed armonico del tessuto infrastrutturale, produttivo e cognitivo, al fine di ridurre i costi di transazione delle attività economiche, migliorare l'informazione di sistema e favorire connettività superiori tra attori e sistemi in contesti di crescente competitività e varietà offerte e domandate.

La logistica è parte integrante e integrativa della catena produttiva, fare logistica significa mettere in comunicazione i mercati della produzione e del consumo.

La logistica viene spesso identificata con il trasporto merci; in realtà i due concetti sono molto diversi; dal lato dell'offerta e degli operatori, scopo delle imprese di logistica è offrire servizi alle imprese di produzione, mentre il mercato libero dell'impresa di trasporto (in particolare l'autotrasporto) nasce sull'offerta c/terzi. Solo da pochi anni si è manifestata l'esigenza di terziarizzare anche la logistica (grandi imprese) e si sono aperte nuove opportunità di integrazione di servizi che in passato sono stati sempre drasticamente separati. Gli obiettivi di sviluppo e la propensione agli investimenti delle imprese sono tra loro molto differenti: quelle che offrono solo il trasporto (la maggioranza) non hanno interesse ad investire in impianti fissi, ma solo nel parco veicoli; le imprese che offrono servizi logistici invece hanno interesse ad investire negli impianti, nelle reti telematiche, ecc., sostituendosi a specifiche funzioni svolte in proprio in passato dalle grandi imprese (approvvigionamento semilavorati e beni intermedi, magazzinaggio, gestione rete vendita, gestione informatica, distribuzione, ecc.). Ognuno quindi persegue interessi molto particolari e strategicamente molto diversi tra loro. La costante trasformazione del sistema economico italiano verso forme industriali sempre più "leggere" a basso contenuto di fattori produttivi tradizionali ed ad alto contenuto di fattori produttivi innovativi, come appunto la logistica, le tecnologie informatiche e telematiche, hanno di fatto di molto accentuato l'importanza strategica di tali servizi innovativi al fine di "restare sul mercato" competendo con concorrenti sempre più competitivi anche in settori in cui la tradizione italiana aveva da sempre garantito elevati fatturati sui mercati nazionali ed esteri.

Il mondo delle imprese in passato, in materia di trasporti, non esprimeva particolari aspettative nei confronti del pubblico se non in termini di miglioramento delle condizioni d'uso del sistema infrastrutturale (costruzione di infrastrutture di trasporto, tariffe, prezzo del carburante, incremento della capacità, ecc.), mentre, recentemente, i soggetti pubblici e privati stanno cominciando a prendere coscienza dell'importanza della gestione logistica dei territori per la competitività dell'intero sistema-paese.

In generale le linee di tendenza attuale per le imprese italiane "aperte" al mercato globale possono riassumersi nella seguente equazione strategica: minori superfici, minori scorte, minore manodopera industriale, maggiore trasporto, maggiori servizi logistici, maggiore innovazione tecnologica, maggiore manodopera "di concetto".

Le conseguenze di ciò, dal punto di vista dei trasporti, sono riscontrabili 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.

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

Il ruolo del trasporto dal punto di vista della sua integrazione nella catena logistica, 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, ad esempio, 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.

Ai fini del raggiungimento di una crescita qualitativa e sostenibile di un sistema logistico a livello territoriale, è quindi divenuta enorme l'importanza di azioni indirizzate a rafforzare gli aspetti di comunicazione, promozione e studio dei fenomeni logistici e di trasporto, incentivando il confronto tra enti, operatori ed opinione pubblica per meglio definire le specifiche problematiche ed ampliare le possibili soluzioni legate alle innovazioni 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.

Per la gestione di questo sistema, non serve un tradizionale centro logistico rigidamente strutturato ma ben servito da infrastrutture, dotato di ottime tecnologie e con tipologie edilizio/costruttive altamente flessibili, in grado di soddisfare una domanda in continua evoluzione, sempre più differenziata ed esigente anche in termini di qualità.

Le industrie manifatturiere storicamente in Italia hanno operato strategicamente per risparmiare costi di personale e di struttura sprecando al contempo risorse nei trasporti affidati ad imprese in c/terzi operanti molto spesso al limite delle minime condizioni di sicurezza (tempi di guida, velocità medie, ecc.) e con margini di redditività ridottissimi (in Francia, ad esempio, l'autotrasporto viene retribuito con noli pari anche a tre volte quelli italiani). Si tratta quindi di intervenire a monte del problema con azioni di politica territoriale dei trasporti che coinvolgano le imprese generatrici di traffico incentivando (anche attraverso la facilitazione di più corrette rilocalizzazioni di magazzini, distribution center, ecc.) il raggiungimento di obiettivi di qualità da parte delle imprese che risparmiano la risorsa trasporto (minori ritorni a vuoto, itinerari alternativi plurimodali, consolidamento di carichi, groupage, ecc.) e promuovendo la ristrutturazione della loro logistica al fine di ridurre l'intensità di trasporto media e di garantire l'equilibrio dei flussi nelle reti (minore congestione sugli archi e nei nodi). In sintesi, localizzazioni/organizzazioni più razionali ed orientate alla ottimizzazione dell'impiego di tutti i fattori produttivi, trasporto ed infrastrutture compresi.

In tale contesto l'Amministrazione può svolgere le funzioni di:

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

- sensibilizzazione al problema, mediazione delle posizioni e coordinamento delle azioni nei confronti delle imprese. Organizzare tavoli di confronto con i soggetti più rappresentativi, oltre che promuovere una conoscenza delle reciproche esigenze, può infatti facilitare il loro coinvolgimento nella necessità di non sprecare la risorsa trasporto e di ricercare anche soluzioni comuni;
- concertazione tra enti ed imprese per la definizione di obiettivi certi e credibili (realizzazione di nuove infrastrutture e potenziamento di quelle esistenti, servizi più efficienti ed aggiuntivi) sulla base dei quali avviare una responsabile contrattazione. Si supera, quindi, la logica dell'intervento regionale "dall'alto" a favore di una logica partenariale, si offre un servizio migliore in cambio di vincoli di utilizzo e di fruizione, finalizzati alla generale diminuzione dell'intensità di trasporto media;
- adozione di interventi regolativi e normativi che concretizzino obiettivi concordati: si deve essere in grado di contrattare con imprese ed enti locali per raggiungere con incisività i risultati attesi, superando atteggiamenti impositivi o ostruzionistici che a lungo termine non portano vantaggi per nessuno e non rendono più attrattivo un territorio.

Sul fronte dei trasporti, recenti ricerche (Ailog-Deloitte, 2005) vedono le imprese interessate (aziende di produzione, operatori logistici e aziende di distribuzione) lamentarsi di criticità ormai storiche per il sistema italiano. Le aziende in complesso vedono nell'incremento dei costi di autotrasporto un elemento di forte criticità, nell'ultimo anno si è calcolato un incremento medio dell' 8-10%, mentre sono in calo i costi degli altri servizi logistici (le imprese hanno imparato a gestire meglio i loro *network*). Tale divergenza di efficienza tra servizi di trasporto e altri servizi logistici conferma che i due mercati seguono strade troppo spesso divergenti che richiedono interventi di "riallineamento" come ad esempio l'espansione dell'intermodalità a cui le aziende di produzione e gli operatori logistici guardano sempre con maggiore attenzione, mentre le aziende di distribuzione restano scettiche per gli elevati tempi di consegna, la mancanza di infrastrutture e la limitata capillarità.

1.3.2 Il marketing territoriale logistico e il ruolo delle Agenzie di promozione

Parlare di pianificazione e sviluppo endogeno di un territorio e delle sue risorse chiama in causa il concetto di *marketing territoriale*. Tale concetto ha la particolarità di considerare una determinata area geografica con un approccio di marketing che è tipico delle aziende, con l'obiettivo ultimo di svilupparne il grado di attrazione sia per gli utenti interni che per quelli esterni.

La competizione economica globale è sempre più una competizione fra sistemi economici a base territoriale che una concorrenza fra singole unità produttive; essa si fonda su alcuni punti cardine costituiti dai sistemi di trasporto e logistica, da informazione e formazione, dalle reti informali di rapporti fra imprese e dalla capacità di dar luogo a forme di collaborazione pubblico-privata per la realizzazione di progetti innovativi di carattere infrastrutturale e produttivo.

In particolare, la competitività tra le imprese e quella internazionale si esplicano sempre più attraverso la competizione dei sistemi territoriali, in un contesto globale caratterizzato dalla contrazione dei flussi di IDE (Investimenti Diretti Esteri), dall'emergere di nuovi Paesi e nuovi

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

mercati, dalla crescita del ruolo del settore pubblico in funzione di catalizzatore e facilitatore degli investimenti e dei flussi di capitali privati, dalla riduzione delle barriere commerciali e dalla proliferazione di incentivi e di regimi fiscali di favore.

Date tali premesse, diventa giocoforza, per una realtà locale che voglia crescere, sviluppare una complessa strategia di marketing territoriale, sviluppando competenze e concentrando investimenti nei seguenti passaggi operativi di natura commerciale:

- Ricognizione delle caratteristiche strategiche del territorio
- Analisi di benchmarking con altre aree simili
- Valutazione dei punti di forza e di debolezza del territorio
- Analisi dei bisogni reali dei clienti e degli investitori esterni
- Definizione del pacchetto di infrastrutture e servizi che l'area può offrire
- Predisposizione di un database dei potenziali clienti/investitori
- Sviluppo di iniziative di marketing diretto o di *key accounting* sui clienti selezionati

Il modello di marketing territoriale sinteticamente delineato contiene in sé sia l'obiettivo primario dal punto di vista economico, ovvero un posizionamento dell'area coerente con le sue caratteristiche competitive, sia alcuni degli strumenti necessari per conseguirlo.

Ciascuna politica (o insieme di politiche) di marketing territoriale deve essere attuata da una struttura che rivesta il ruolo di "agenzia di promozione" e che registri la partecipazione di tutti i soggetti che, in virtù della loro presenza territoriale, sono interessati dalla specifica iniziativa. Parallelamente, tale agenzia deve essere sganciata nei suoi processi promozionali e gestionali dagli Enti da cui è composta, sia per avere autonomia giuridica e gestionale, sia per puntare all'efficacia e all'efficienza che il mercato richiede; sostanzialmente, tale figura, svolgendo una complessa attività di ricerca, raccolta di informazioni, analisi e consulenza, ricopre il ruolo di promotore interno ed esterno degli investimenti in un determinato settore, rendendosi attore fondamentale nella definizione dell'indirizzo strategico di una determinata area territoriale. In tal senso, il ruolo del marketing territoriale non può essere quello di semplice strumento di gestione e promozione del prodotto legato al territorio: occorre, infatti, che esso sia strumentale al processo decisionale che porta gli attori locali, pubblici e privati, a definire e scegliere un percorso di sviluppo piuttosto che un altro.

2. FATTIBILITA' TECNICA

2.1 Indicazioni tecniche “di base” ed esplorazioni preprogettuali

Per la messa a punto della soluzione presentata, sono state svolte una serie di analisi tra cui l'indagine Delphy. L'indagine condotta mediante il metodo Delphy, può essere definita come un “sondaggio qualitativo multistadio autocorregente”. Il metodo è stato utilizzato per verificare le ipotesi preprogettuali, anche alla luce della ricostruzione, per alcune filiere o per singoli prodotti significativi, dei processi logistici di produzione e distribuzione.

L'interpretazione logistica del territorio mette in evidenza almeno tre grandi temi di interesse strategico:

1) Il grado di ordine che è possibile immettere nel sistema della mobilità delle merci e delle relative informazioni che attraversano il territorio. A questa ordinabilità sono connessi fattori oggettivi che riportano il trasporto in primo piano e impongono di affrontarne la complessità partendo dalla configurazione delle filiere produttive, infrastrutturali e di servizi con l'obiettivo di incentivare l'aggregazione dei carichi e ridurre l'intensità di trasporto del sistema (riduzione delle dispersioni di capacità, riequilibrio modale, intermodalità, ecc.) e creare nuove opportunità localizzative per le imprese.

2) Le economie esterne positive per le imprese industriali e commerciali localizzate sul territorio e che movimentano flussi di merci a diverse scale di distanza. L'enorme sviluppo di sistemi flessibili di tipo reticolare fa sì che le programmazioni produttive devono essere sempre più interagenti con clienti e fornitori localizzati in ambiti spaziali che vanno dal locale al globale in continua evoluzione ed alla ricerca di economie di scala e di scopo.

3) La capacità del territorio di attrarre investimenti esterni (*marketing territoriale passivo*), supportare l'internazionalizzazione dei propri sistemi imprenditoriali (*marketing territoriale attivo*) e favorire l'adozione di tecnologie avanzate. In tale visione il territorio diventa il luogo per aggregare spazi logistici individuali, mentre la sua razionale dotazione di piattaforme e servizi per l'organizzazione dei traffici rappresenta uno dei presupposti per la competitività, la stabilità e la sostenibilità della crescita economica. D'altra parte, se da un lato il posizionamento delle infrastrutture logistiche e di trasporto va inteso come un'occasione di sviluppo e di ridefinizione del ruolo di un dato territorio in sistemi economici più ampi e diffusi geograficamente, dall'altro occorre che tale processo si svolga in maniera integrata con gli obiettivi di sostenibilità e di salvaguardia del benessere sociale in termini di migliore possibile utilizzazione delle risorse (in primis il suolo) e delle reti. Ciò significa quindi individuare anche le modalità di auto-organizzazione ed auto-regolazione dei sistemi logistici, oltre che il loro ruolo nei processi di strutturazione e definizione delle traiettorie locali e globali dello sviluppo.

Con riferimento all'azione in oggetto, è prevista la realizzazione del Polo Agroalimentare dei Servizi per lo Sviluppo (PASS) nelle aree comprese tra Madonna dell'Olmo e Ronchi. Tale previsione, come precedentemente dimostrato, non solo si inserisce nel contesto di più ampio respiro del “Sistema Integrato Ligure-Piemontese di Servizi e Logistica per l'Agroindustria”, ma si relaziona con le previsioni a livello locale, quale il nuovo PRGC di prossima approvazione da

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

parte della Regione Piemonte. Attualmente, come prima anticipato, è attivo un tavolo tecnico per dare immediata attuazione al PASS.

Verificato quindi quanto era necessario prevedere dal punto di vista funzionale, si è proceduto per produrre una verifica urbanistica.

Con riferimento alla zonizzazione, si è prevista, al netto delle aree a servizi da cedere al Comune, come riportato nella Tavola 1, l’allocazione delle seguenti funzioni ed usi:

- insediamento di attività di supporto alla logistica all’interno dell’area MIAC definita “area di prima operatività”
- previsione di un raccordo ferroviario dell’area e possibile creazione di magazzini raccordati ferroviariamente
- aree non raccordabili ferroviariamente dove insediare però il centro di distribuzione urbana (CDU, *city logistics*), per smistamento su gomma, stoccaggio telematico, lavorazione e confezionamento dei prodotti agroalimentari
- aree per attività terziarie, commerciali e fieristiche, prevalentemente connesse al Polo Agroalimentare
- aree per attività terziarie avanzate e di ricerca, comprensive dei servizi “altamente specializzati” e di ricerca
- un’area per la trigenerazione che abbia le seguenti caratteristiche: impianto trigenerativo da 1 MWe o 2 moduli da 1MWe (gassificazione o combustione) a biomasse (pellet da residui di patate, da alberate cittadine e da frutteti). Le caratteristiche dimensionali dell’area sono circa 1.000 mq di superficie coperta e circa 1.500 mq di piazzali. Si potrà quindi prevedere di portare nelle vicinanze ovvero alle varie utenze anche aria calda e acqua calda con tubazioni di andata e ritorno (teleriscaldamento interno).

Si è proceduto pertanto all’acquisizione dei contenuti di PRGC inerenti alle aree costituenti il PASS, degli elementi territoriali, urbanistici e attuativi già operanti sulle aree in oggetto nonché degli input emersi dall’“ascolto del territorio”.

Tecnicamente la zonizzazione proposta ha tenuto in particolare conto:

- delle indicazioni e prescrizioni del PRGC in generale
- delle destinazioni d’uso previste dai vari documenti analizzati (in particolare PRGC e PASS)
- degli input emersi dall’indagine Delphy e dal Gruppo di Lavoro del tavolo tecnico del PASS
- del progetto dell’autostrada Asti-Cuneo

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità
“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

- delle aree interessate dal SUE già attivato a sud-ovest dell’ambito API2.os2
- della circonvallazione all’abitato di Ronchi con immissione diretta nelle aree del PASS
- delle preesistenze poste internamente al perimetro degli ambiti di intervento.

I perimetri delle aree di intervento inseriti nella nuova zonizzazione risultano quelli proposti dal PRGC con le seguenti modifiche:

- stralcio del SUE già attivato per l’ambito API2.os2
- unificazione degli ambiti APT1.os2 e API2.os2 in un unico ambito di intervento (con possibilità comunque di ri-individuare i due ambiti come previsto dal PRGC).

In sintesi, quanto proposto ad oggi risulta **sostanzialmente congruo alla pianificazione territoriale comunale**, salvo gli elementi di attenzione riportati nel seguito e le tematiche di PRGC da affinare come meglio descritto nel paragrafo successivo.

Per l’allocazione delle funzioni, una verifica estremamente importante è stata quella dei condizionamenti dell’area come riportato nella Tavola 2.

2.1.1 Tracciabilità ed infomobilità

L’obiettivo principale sarà quello di costruire un’infrastruttura e realizzare un centro di competenza sui temi della infomobilità e della logistica a sostegno delle realtà imprenditoriali medio/piccole e di fornire impulso all’innovazione tecnologica ed organizzativa nel comparto dei trasporti.

In tale contesto e in una fase iniziale, possono essere ipotizzati alcuni filoni di possibile attività, sui quali coinvolgere le imprese del territorio:

1. attività di ricognizione delle esigenze delle imprese del comparto agroalimentare, in merito alla logistica, delle imprese di trasporto, delle piattaforme logistiche locali; nonché raccolta e messa a sistema delle informazioni logistiche, di traffico e di trasporti effettuati, disponibili nell’area in esame e presso le società coinvolte (es. Autostrade, RFI, porti, ecc.);
2. attività di “fertilizzazione” consistenti nella definizione di un modello di relazioni tra operatori e piattaforme di interscambio dati e più in generale di un modello di circolazione delle informazioni rivolto alla fluidificazione dei processi di business;
3. sperimentazione di alcuni elementi che favoriscano lo sviluppo di un “distretto logistico virtuale” locale, nel più ampio contesto regionale;
4. sperimentazione di progetti rivolti alla semplificazione e alla informatizzazione delle procedure e delle relazioni tra gli attori;
5. sperimentazioni relative alle tecnologie di tracciabilità delle merci e di localizzazione dei veicoli, con ipotesi di prime applicazioni quali, a titolo di esempio:
 - localizzazione, tracciamento e monitoraggio dei trasporti delle merci, tanto in termini di identificazione del veicolo che di controllo in tempo reale dello stato dei carichi;

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

-
- sistemi per il governo della distribuzione urbana delle merci in base alle esigenze tipiche del comparto.

Le caratteristiche dell'infrastruttura del sistema di tracciabilità ed infomobilità dovranno rispondere ai seguenti requisiti:

- Compatibilità con i servizi di telecomunicazione da offrire
- Compatibilità con le reti pubbliche esistenti;
- Semplicità e velocità di upgrade;
- Potenzialità di crescita in modo scalare;
- Facilità di gestione e manutenzione univoci;
- Economicità della soluzione

Per far fronte ai requisiti richiesti la soluzione adottata potrà utilizzare componenti allineati con i moderni sviluppi tecnologici che hanno raggiunto il giusto grado di maturità applicativa e normativa a livello europeo. Più in dettaglio verranno adottate soluzioni che faranno riferimento alle seguenti componenti:

- Fibre ottiche di tipo monomodale;
- Link Radio (per il trasporto della banda) a microonde di tipo licenziato ed Hiperlan;
- Sistemi di diffusione di tipo Hiperlan o Wi-Max;
- Matrici di commutazione Multilevel;
- Trasporto della voce con tecnologia Voip;
- Interfacce e Protocolli per garantire l'integrazione dei dispositivi tradizionali.

La soluzione sistemistica adottata mira a realizzare il “tessuto connettivo” che dovrà dipanarsi dal comprensorio del PASS con una serie di dorsali in Fibra ottica e in ponte radio per collegare tra loro i centri più importanti interessati quali Cuneo, Mondovì, Saluzzo, Savigliano, Bra ed Alba, Savona, Torino, in modo da realizzare un Back-bone ad anello a Banda larga, (in fibra ottica e in ponte radio) corredato dai dispositivi atti a neutralizzare disservizi legati ad accidentali interruzioni di una tratta.

Nello sviluppo della rete in fibra ottica è previsto anche il collegamento diretto col parco scientifico e tecnologico regionale per l'agroindustria Tecnogrande ubicato a Dronero.

Dai nodi del Back-bone il progetto prevede il trasporto della banda ai centri periferici, nei quali risiede l'utenza, adottando link in ponte radio di tipo ad alta capacità.

Per il raggiungimento dell'utenza per la coperta dell'“Ultimo Miglio” è previsto l'utilizzo di sistemi radio diffusivi di tipo Hiperlan e Wi-Max.

Per espletare la funzione di instradamento conseguente l'utilizzo dei servizi quali: i servizi del data center, la navigazione su internet, la realizzazione delle intranet aziendali, il servizio telefonico pubblico (e privato), è prevista l'adozione, presso il data center, di una coppia di matrici di commutazione di tipo Multilevel. Tali matrici presentano la caratteristica di poter commutare tra loro flussi di differente origine e tipologia (IP, ATM, T1, E1, ecc.), e fungere da gateway verso le reti pubbliche esistenti (GSM UMTS).

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

Per completare il set di servizi di comunicazione e gestione saranno forniti i server necessari per le funzioni BGP, FTP, Mail, ASP, Streaming, ecc.

Le caratteristiche di Banda Larga e Velocità di trasmissione simmetrica della rete permette di corredare la fornitura contestuale del servizio di videosorveglianza interna ed esterna all'area del polo.

Sarà inoltre fornito il servizio di Hot-spot Wi-Fi per permettere l'accesso nomadico dei dispositivi mobili quali PC Portatili, i dispositivi Palmari, i Sensori non collegabili via cavo, ecc.

Per rispondere alle normative vigenti per la navigazione su internet effettuata dai dispositivi portatili è previsto il servizio di identificazione mediante Captive portal. (Servizio descritto nel seguito).

La peculiarità dell'utenza, configurabile come gruppo chiuso, e la capillare diffusione della rete, permette di offrire, col servizio di connettività, il servizio telefonico di tipo pubblico.

Il servizio telefonico fornito si distingue dai servizi di trasporto voce su internet per il fatto di poter assegnare all'utilizzatore un numero telefonico facente parte del piano telefonico nazionale (e internazionale) con la possibilità di effettuare chiamate ai numeri di emergenza in decade 1).

La peculiarità degli utenti che utilizzano un'unica rete, e possono configurarsi come gruppo chiuso di utenti, permette di fornire il traffico “intranet” a costo zero.

La caratteristica di apertura della rete alle reti nazionali ed internazionali permette inoltre l'implementazione del servizio di “Roaming” tra gli utenti istituzionali (Regione Piemonte, Università e politecnico di Torino, ecc.). In tal modo agli utenti che si spostano sul territorio servizio dalla rete MIAC si può permettere l'accreditamento con le stesse credenziali dell'ente di origine (Regione, Università ecc.) e l'abilitazione ai relativi servizi.

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

2.2 Stima parametrica dettagliata del costo di costruzione e di realizzazione

Nel seguito si riporta la stima parametrica del costo di costruzione calcolata utilizzando valori economici di realizzazioni analoghe eseguite nella Regione Piemonte.

	unità di misura	quantità	costo parametrico unitario			IMPORTO	NOTE	
OPERE								
1	aree a servizi pubblici, viabilità e standard	mq	280.078	x	25 €/mq	=	7.001.950	
2	raccordi ferroviari	m	1.545	x	400 €/m	=	618.000	
3	impalcato ferroviario	cad	1	x	2.500.000 cad	=	2.500.000	
4	magazzini raccordabili ferroviariamente	mq	82.883	x	800 €/mq	=	66.306.400	si considera il costo variabile tra 700 e 900€/mq. Per i conteggi si è assunto il costo medio di 800 €/mq
5	magazzini non raccordabili ferroviariamente	mq	124.825	x	700 €/mq	=	87.377.500	si considera il costo variabile tra 600 e 800€/mq. Per i conteggi si è assunto il costo medio di 700 €/mq
6	edifici a terziario e funzioni tecnologicamente avanzate	mq	64.414	x	1.073 €/mq	=	69.116.222	
7	centrale di trigenerazione: edificio e macchinari	cad	1	x	1.800.000 cad	=	1.800.000	
8	teleriscaldamento interno connesso alla centrale di trigenerazione	cad	1	x	1.500.000 cad	=	1.500.000	
9	piazzale ricovero mezzi pesanti	mq	17.754	x	85 €/mq	=	1.509.090	
10	rotatoria d'innesto	cad	1	x	350.000 cad	=	350.000	
11	viabilità principali (largh. m 25)	m	795	x	1.950 €/m	=	1.550.250	
12	viabilità secondaria (largh. m 12)	m	5.500	x	925 €/m	=	5.087.500	
13	urbanizzazioni	mq	781.173	x	11,95 €/mq	=	9.335.017	calcolata sulla superficie territoriale complessiva dell'area
	fognatura bianca	€/mq	2,94					
	fognatura nera	€/mq	0,51					
	trattamento acque bianche	€/mq	1,64					
	rete acquedotto	€/mq	0,95					
	rete antincendio	€/mq	1,06					
	rete gas metano	€/mq	1,35					
	rete telefonia dati	€/mq	0,33					
	rete distribuzione energia elettrica	€/mq	0,35					
	rete illuminazione pubblica	€/mq	0,82					
	deviazione canali irrigui	€/mq	2,00					
		€/mq	11,95		(incidenza urbanizzazioni su sup. territoriale)			
14	TOTALE OPERE						247.049.979	
ONERI COMPLEMENTARI								
15	acquisizione aree				(valore unitario di 20 €/mq)		15.623.460	
16	spese tecniche per progettazioni, direzione lavori e collaudi				(15% di riga 14)		37.057.497	
17	imprevisti				(5% di riga 14 + riga 16)		14.205.374	
18	oneri da corrispondere ad enti terzi per la rimozione delle interferenze PP.SS				a corpo		1.000.000	
19	spese inerenti l'appalto				a corpo		200.000	
20	iva (20%)				(20% di riga 14 + riga 16 + riga 17 + riga 18 + riga 19)		59.902.570	
21	TOTALE ONERI COMPLEMENTARI						127.988.901	
TOTALE GENERALE (riga 14 + riga 21)						375.038.880		

Le quote di investimento riferibili alle tre aree di intervento sono:

- Area **TECNOLOGIE AVANZATE PER L'AGROINDUSTRIA** (selezione, conservazione, prima trasformazione, confezionamento prodotti): € 18.000.000
- Area **SERVIZI: SERVIZI AVANZATI PER L'AGROALIMENTARE** (Uffici pianificazione del polo, Borsa merci, controllo qualità, igiene, tracciabilità): € 15.100.000
- Area **LOGISTICA E INFRASTRUTTURALE** (Servizi e aree logistiche coperte raccordate e non raccordate, raccordi ferroviari, impianti comuni): € 40.000.000

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

2.3 Eventuali problemi su cui porre l'attenzione in fase progettuale

Da parte della Pubblica Amministrazione occorre predefinire gli obiettivi che si intendono raggiungere anche in termini di politiche di incentivazione e/o penalizzazione nell'ottica di poter orientare nel dettaglio la progettazione delle attività che si insedieranno nella piattaforma. È opportuno ricordare che il mercato negli ultimi anno ha dimostrato che:

- sviluppare il sistema della logistica non necessariamente significa misurarlo in termini di numero di insediamenti o di mq disponibili;
- risulta necessario cogliere esattamente le tendenze dei mercati produttivi e distributivi e favorire localizzazioni e funzioni che non violino equilibri "nelle reti" e "tra le reti" che possono creare ulteriore congestione e disfunzioni di sistema;
- occorre diminuire le esternalità negative legate alla presenza di insediamenti "squilibrati" per dimensione e/o tipologia di attività;
- non bisogna sprecare risorse come territorio e trasporto considerate "a basso costo" in quanto non vengono considerati i costi sociali per i quali "nessuno paga";
- non bisogna "distruggere" risorse economiche ed ambientali anche in termini di costo-opportunità del loro impiego;
- realizzare infrastrutture complesse come gli interporti non è condizione sufficiente per ottenere risultati positivi in termini di riequilibrio modale a favore di modalità meno socio-economicamente impattanti come ferrovia e vie marittime.

2.3.1 Elementi ed indirizzi significativi utilizzati per la zonizzazione di massima del PASS

Nell'ambito della progettazione si dovrà tenere conto dei seguenti aspetti:

- a) mantenimento delle perimetrazioni di individuazione degli ambiti di intervento API e APT (escludendo le aree già attivate tramite SUE) e dei parametri previsti dal PRGC (in particolare quelli relativi alle aree Vs);
- b) ambiti APT1.os1 a API2.os2 inseriti in un'unica ipotesi zonizzativa, con l'individuazione delle quantità totali derivanti dai due singoli ambiti: si segnala che l'Ut 0,4 mq/mq risulta uguale per entrambi gli ambiti;
- c) rimodellazione del disegno interno degli ambiti di intervento;
- d) ipotesi di individuazione delle aree a servizi costituenti standard art. 21 L.R. 56/77 (da cedere al Comune); le quantità e la loro effettiva localizzazione saranno comunque da verificarsi con precisione a seguito dell'esatta definizione delle destinazioni d'uso identificate per ogni area;
- e) adattamento delle destinazioni d'uso previste dal PRGC a quelle individuate dal PASS e dalle indicazioni emerse dal Gruppo di Lavoro;
- f) interconnessione delle previsioni viabilistiche del SUE attivato a sud-ovest con quelle dell'ambito API2.os2;

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

-
- g) individuazione di un area destinata ad uso fieristico-espositiva (utilizzabile anche dalla Fiera d'Estate) con possibilità di realizzazione di strutture fisse (in coerenza con quanto previsto dal PRGC);
 - h) aree di lunga sosta per i camion da considerare superficie privata e non parcheggio pubblico (ai sensi dell'art. 21 L.R. 56/77);
 - i) possibilità di localizzare destinazioni commerciali commercio ma non in medie e grandi strutture di vendita;
 - j) individuazione di distributore di carburante: dovrebbe risultare possibile, previa verifica dei regolamenti (anche comunali) vigenti in materia e di quanto previsto nel SUE già attivato a sud-ovest;
 - k) mantenimento dell'accessibilità alle preesistenze (aree B5 e TC4b).

2.3.2 Condizionamenti e vincoli interagenti con le aree del PASS

Nell'ambito della fase progettuale, in relazione alla possibile messa in atto delle varie parti del progetto, dovranno essere tenuti in debita considerazione i condizionamenti insistenti sull'area:

- a) autostrada AT-CN: tracciato modificato leggermente rispetto alle previsioni di PRGC e conseguente interazione delle aree soggette a esproprio con quelle degli ambiti di intervento; inizio dei lavori previsto per giugno 2008, con durata indicativa di circa 2 anni per le opere connesse (compresa deviazione SS231) e 4 anni l'intera infrastruttura (dati ancora da verificare con gli operatori);
- b) opere temporanee in relazione all'autostrada AT-CN: deviazione della SS231 e individuazione in corrispondenza dell'“Ambito di 1° operatività” di ampie aree soggette ad esproprio temporaneo;
- c) circonvallazione di Ronchi: finalizzata alla riduzione del traffico pesante all'interno dell'abitato di Ronchi ed alla immissione diretta dello stesso nelle aree del PASS; risulta posta in interferenza con l'area dei magazzini connessi ferroviariamente; possibile ridisegno della circonvallazione (attestandola nell'angolo sud-est degli ambiti di intervento) o ridimensionamento dell'area dei magazzini connessi ferroviariamente come nella proposta presentata;
- d) SUE attivato all'interno dell'area ASPI.os2: già realizzate viabilità di bordo, infrastrutture e il lotto posto fronte SS231; previsione di inserimento di distributore di carburante;
- e) Fiera d'Estate: accordo fino al 2010 con inizio l'ultimo giorno di agosto e durata di 15 giorni (3 mesi in tutto da montaggio a smontaggio); le aree risultano però effettivamente occupate da maggio ad ottobre per altre tipologie di manifestazioni;
- f) aree utilizzate per la Fiera d'Estate interessate in parte da esproprio temporaneo per l'AT-CN;
- g) “Ambito di 1° operatività” compromesso dalla presenza della deviazione della SS231 e dalle aree soggette ad esproprio temporaneo;

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

- h) altezza degli edifici: le attuali indicazioni di PRGC risultano da osservazioni puntuali da parte della Regione Piemonte, che in particolare aveva richiesto una riduzione delle altezze per gli ambiti API2. Per gli operatori della logistica servirebbero altezze dei magazzini di 11 m;
- i) indicazione del PRGC di area a parcheggio (servizi art. 21 L.R. 56/77) a servizio del MIAC posta lungo il confine sud dello stesso;
- j) area TC4b posta a nord-est nell’ambito APT1.os1 e localizzata in corrispondenza dei capannoni interconnessi ferroviariamente: inserimento di tali fabbricati all’interno dell’ambito di trasformazione;
- k) prevedere una verifica puntuale delle effettive preesistenze poste all’interno dei perimetri degli ambiti di intervento individuati dal PRGC;
- l) elettrodotto FFSS 66 kV: fascia di rispetto ai sensi della normativa vigente (L. 36 del 22/02/2001 e D.P.C.M. dell’08/06/2003);
- m) altra possibile infrastruttura che interessa gli ambiti APT1.os1 e API2.os1, di cui si attende verifica in merito alla tipologia da parte degli uffici comunali.

In fase progettuale un elemento che dovrà essere inoltre opportunamente esaminato è rappresentato dalla preesistenza della cascina posta nell’area raccordabile ferroviariamente.

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

3. COMPATIBILITA' URBANISTICA, AMBIENTALE E PAESAGGISTICA

3.1 Compatibilità urbanistica

1.1.1 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 Mercantour, 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 circonvallazione ovest di Cuneo (zona MIAC);

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

- 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.

3.1.2 Sintesi della zonizzazione di PRGC e delle prescrizioni ad essa collegate

Nell'area oggetto di intervento le zonizzazioni che vi insistono sono:

- area B5 - dimore signorili extraurbane (città storica): restauro conservativo
- aree TC4b - ville e unità edilizie plurifamiliari e isolate (città consolidata): ampliamento o completamento su lotti liberi
- area TC6: tessuti per attività polifunzionali (città consolidata): ampliamento e completamento con Uf 1 mq/mq
- aree API2.os1 e API2.os2 - ambiti polifunzionali integrati territoriali (città della trasformazione): nuovo impianto con UT 0,4 mq/mq , Vs 40% (verde e strade), H 7 m e 9 m per API2.os1*
- area APT1.os1 - ambiti per funzioni produttive e terziarie (città della trasformazione): nuovo impianto con UT 0,4 mq/mq , Vs 30% (verde e strade), H 9 m
- parcheggi pubblici esistenti e previsti (MIAC e lungo nuova viabilità sopra AT-CN)
- fascia di ambientazione stradale e ferroviaria: realizzazione di filari alberati, fasce alberate, dune alberate, barriere antirumore

Di seguito si propongono le seguenti considerazioni:

- l'attuazione delle aree APT1.os1 e API2.os2 può avvenire con SUE di iniziativa pubblica;
- vi è la possibilità di predisporre un progetto di coordinamento riguardante l'intero ambito di intervento;
- vi è la possibilità di individuare all'interno del SUE unità minime di intervento;
- l'area TC6 (MIAC) e il parcheggio antistante consentono un'operatività immediata;
- gli ambiti API e APT consentono un'operatività solo a seguito dell'approvazione definitiva del PRGC da parte della Regione Piemonte;
- aree Vs: devono essere cedute interamente al comune e costituiscono gli standard ex art. 21 L.R. 56/77 e la viabilità;
- nell'ambito della superficie fondiaria localizzata, è consentita una notevole flessibilità per la ripartizione tra l'area di concentrazione edilizia (ACE) e il verde privato con valenza ecologica (VE);
- le fasce di ambientazione stradale e ferroviaria devono essere parte della progettazione dell'opera infrastrutturale e oggetto di un Progetto di Inserimento Ambientale (PIA);
- aree inserite in classe I di pericolosità geomorfologica;
- le modifiche agli elaborati prescrittivi di PRGC comportano una Variante ai sensi dell'art. 17 L.R. 56/77.

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità
“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

3.2 Descrizione dettagliata di eventuali impatti ambientali dovuti all’opera e misure compensative da prendersi

COMPONENTI AMBIENTALI	STATO DI FATTO	IMPATTI AMBIENTALI DOVUTI ALL’OPERA	MISURE COMPENSATIVE
NATURA E BIODIVERSITA'	Attualmente l’area ha un’utilizzazione di tipo agricolo. E’ delimitata da un lato dall’insediamento industriale della Michelin, dall’altro da insediamenti tra cui il consorzio agrario, il MIAC e la strada provinciale. Si può parlare di ambiente naturali forme, non naturale.	La realizzazione dell’opera comporta la perdita di suolo ad uso agrario. Va tuttavia evidenziato che l’area è già attualmente antropizzata, non trattandosi di un paesaggio naturale ma, al più, naturali forme. Non viene quindi compromessa realmente la biodiversità dell’area.	All’interno dell’area interessata dall’iniziativa, sono previste ampie superfici destinate a verde ecologico e di servizio che saranno cedute al Comune. Esse saranno riambientalizzate
ARIA	I dati di campionamento dell’aria nei pressi dell’area oggetto dell’iniziativa riportano una buona qualità, ancorché non esente da fattori di inquinamento derivanti dalla presenza delle attività insediate nei pressi, prima tra tutti l’area industriale Michelin	Potrà aversi un aumento dei parametri di inquinamento da traffico veicolare localizzato nell’area della piattaforma logistica, tuttavia la realizzazione del CDU (centro di distribuzione urbana) consentirà una razionalizzazione della distribuzione cittadina, diminuendo il numero dei mezzi su gomma che attraverseranno l’abitato e migliorando quindi la qualità dell’aria in prossimità dei ricettori sensibili	Si ritiene che il progetto migliori la componente e quindi non sono previste misure compensative
RISORSE IDRICHE	Le risorse idriche dell’area non da considerarsi una componente bersaglio per l’iniziativa	A seguito dell’impermeabilizzazione delle aree e delle attività logistiche si potranno avere degli sversamenti accidentali o un inquinamento superficiale a seguito di eventuali perdite dai mezzi circolanti nella piattaforma	Si dovranno predisporre delle vasche di prima pioggia all’interno del comparto logistico con trattamento delle acque prima della loro restituzione
SUOLO	Attualmente l’area è parzialmente a destinazione agricola ancorché sia delimitata da un lato dall’insediamento industriale della Michelin, dall’altro da insediamenti tra cui il consorzio agrario, il MIAC e la strada provinciale.	A seguito dell’impermeabilizzazione delle aree e delle attività logistiche si potranno avere degli sversamenti accidentali o un inquinamento superficiale a seguito di eventuali perdite dai mezzi circolanti nella piattaforma	Le vasche di prima pioggia che eviteranno le contaminazioni del reticolo idrico superficiale consentiranno anche la protezione della componente suolo
GESTIONE RIFIUTI	Il Comune di Cuneo ha un’azienda municipalizzata per la raccolta differenziata	All’interno della piattaforma logistica si produrranno rifiuti di diverso tipo che dovranno essere smaltiti, previa caratterizzazione secondo i codici CER, in discariche autorizzate per la singola tipologia di rifiuto prodotto	Dovrà essere gestita la raccolta differenziata all’interno della piattaforma logistica.

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

3.3 Descrizione dettagliata di eventuali impatti paesaggistici dovuti all'opera e misure compensative da prevedersi

COMPONENTI PAESAGGISTICHE	STATO DI FATTO	IMPATTI PAESAGGISTICI DOVUTI ALL'OPERA	MISURE COMPENSATIVE
PAESAGGIO URBANO	L'area in cui si inserisce l'intervento è un'area periurbana di non particolare pregio.	La realizzazione della piattaforma prevede necessariamente la costruzione di una serie di fabbricati di tipo produttivo.	Le misure compensative sono state inserite nel progetto e sono molteplici: <ul style="list-style-type: none">- grandi spazi verdi all'interno della piattaforma logistica in tutte le aree a servizio del Comune- previsione di allocazione, sul fronte strada, di attività ad alto valore aggiunto con necessità di volumi insediativi di pregio (terziario lungo la strada provinciale e laboratori lungo il nuovo asse AT-CN)- mascheramento della trigenrazione dai principali punti di vista- previsione di un'alta qualità progettuale e realizzativa degli insediamenti
PAESAGGIO NATURALE	Come già anticipato non si può parlare di paesaggio naturale ma naturali forme.	L'area presenta un edificio ad altezza omogenea con la presenza di volumi per parte in cattivo stato di conservazione visibili dal fronte strada.	Le misure compensative descritte nella riga superiore dovrebbero aumentare la qualità paesaggistica dell'area, andando in realtà a creare un impatto positivo

4. SOSTENIBILITA' FINANZIARIA

4.1 Definizione del bacino di utenza dell'opera, analisi della domanda potenziale e dei competitori presenti

Il potenziamento dell'offerta territoriale individuata si basa su tre assi strategici di azione:

- specializzazione di filiera e funzionale dei poli logistici per lo sviluppo economico "endogeno" del territorio (livello locale);
- miglioramento dei livelli di accessibilità e della dotazione infrastrutturale endogena ed esogena al sistema economico locale per lo sviluppo del trasporto multimodale e del commercio nazionale ed internazionale in importazione ed esportazione (livello locale e globale);
- complementarietà di rete con altri poli logistici della piattaforma territoriale ligure-piemontese per l'inserimento del territorio nelle reti logistiche di interscambio mondiale (livello globale).

Dalle analisi svolte è emersa la necessità di potenziare la specializzazione di filiera e funzionale di alcuni poli, al fine di garantire una efficiente convivenza tra le diverse infrastrutture logistiche presenti sul territorio e realizzare gli obiettivi di sviluppo reticolare e diffuso dell'area (in contrapposizione al tradizionale modello puntuale e centripeto basato su grandi nodi logistici). L'obiettivo, cioè, è quello di creare le condizioni per lo sviluppo della logistica a livello provinciale focalizzata su specifiche filiere e funzioni operative articolate in iniziative imprenditoriali autonome ma la tempo stesso fortemente integrate.

4.1.1. La logistica per le filiere agroalimentari: un progetto avviato

Lo studio si pone l'obiettivo di individuare gli interventi necessari in termini di infrastrutture logistiche territoriali, tali da sostenere in maniera prioritaria il comparto agroalimentare. Sarà così possibile avvalersi delle strette sinergie intercorrenti fra i diversi settori in cui si articola la struttura economica cuneese, delineando un sistema che sia coerente e compatibile con lo sviluppo della politica dei trasporti nazionale ed internazionale anche in uno scenario di lungo termine.

L'organizzazione strategica del comparto agroalimentare e agroindustriale costituirebbe il reale contributo in termini di valore aggiunto territoriale, che il cuneese potrebbe apportare allo sviluppo delle politiche territoriali ed economiche della Regione. Il territorio sarebbe così vocato ad assumere un ruolo determinante anche a livello nazionale.

La proposta programmatica del Piano Integrato “**Cuneo e le sue Valli**” mira infatti a sviluppare un sistema di rete territoriale volto a rafforzare ed integrare su tutto il territorio cuneese progetti e servizi a supporto dei sistemi produttivi, logistici e economici locali, legati al comparto agroindustriale e agricolo attraverso la realizzazione del progetto denominato “**P.A.S.S. - Polo Agroalimentare dei Servizi per lo Sviluppo**”.

Le politiche di sviluppo delineate per il comparto agroindustriale e approfondite poi nel documento strategico-programmatico “**CUNEO 2020**” tendono ad attribuire un'importanza centrale ad azioni mirate alla qualificazione e alla sistematizzazione del comparto agroalimentare, settore che si situa al primo posto per numero di imprese attive ed al secondo

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

per fatturato nel sistema produttivo locale. Tale settore mostra caratteristiche di assoluta eccellenza nelle sue produzioni, ma è ostacolato dalla presenza di una filiera produttiva slunga e spesso frammentata e con aziende aventi caratteristiche dimensionali assai diversificate e spesso inadeguate ad affrontare la competitività dei mercati.

Il Piano Strategico ha individuato quale area di localizzazione la porzione di territorio che coincide con il Sistema Locale del Lavoro di Cuneo (ISTAT), che oltre ai Comuni attorno al capoluogo ha interessato prevalentemente le municipalità appartenenti alle Comunità Montane della Valle Stura e della Valle Grana.

Il Piano, inoltre, ha valutato le ricadute delle sue strategie e delle sue azioni anche con riferimento ai Sistemi Locali del Lavoro limitrofi di Verzuolo, Saluzzo, Fossano, Carrù e Mondovì, in modo da poter programmare interventi in grado di estendere i propri effetti benefici su un'area più vasta possibile, con lo scopo di contenere nel contempo le esternalità negative.

Attualmente il comparto agricolo sta fronteggiando un periodo di riposizionamento: deve sempre più adattarsi alle logiche di mercati competitivi ed in espansione, che richiede produzioni di qualità e necessita di sempre maggiori investimenti in tecnologia produttiva. La filiera agroalimentare cuneese si presenta oggi frammentata in tante piccole e micro-imprese familiari a conduzione diretta, scarsamente strutturate in realtà sovra-aziendali (cooperative, consorzi). La diffusione capillare sul territorio di imprese di dimensioni medio-piccole rappresenta da un lato un fattore di dinamismo economico, dall'altro comporta elementi di debolezza intrinseca. Le PMI si caratterizzano per una scarsa capitalizzazione, che a sua volta rende difficoltoso l'accesso al credito per i finanziamenti necessari all'innovazione. Inoltre, e per le stesse ragioni, ad esse è in genere preclusa un'attività di ricerca autonoma.

Ne consegue che, in un contesto globale a forte tasso di innovazione e con ritmi di cambiamento accelerato, quel che oggi pare "tenere" o addirittura aver successo può anche ritrovarsi in breve tempo in difficoltà, spinto ai margini quando non fuori mercato.

I prodotti risultano pertanto facilmente sostituibili con prodotti similari provenienti da altre aree geografiche, i cui mercati offrono prezzi maggiormente concorrenziali ed i più il processo di trasformazione e confezionamento spesso non avviene in loco, con perdite di valore per i produttori e per l'economia locale.

La realizzazione della piattaforma agroalimentare P.A.S.S. consentirebbe quindi di catalizzare i servizi per le imprese del settore agro-alimentare, con il fine di:

- fornire risposte ai bisogni delle imprese per mantenere i livelli di competitività;
- proseguire nel cammino dello sviluppo soprattutto sui mercati internazionali;
- garantire la continuità e la protezione delle eccellenze qualitative dei prodotti locali.

4.1.2 Le strutture logistiche specializzate e l'integrazione dei sistemi di trasporto e logistica

Lo studio è quindi rivolto alla realizzazione di un sistema integrato di piattaforme logistiche ed intermodali, finalizzate, *in primis*, alla valorizzazione del comparto agroalimentare e allo sfruttamento delle possibili sinergie attivabili con gli altri settori d'eccellenza del territorio provinciale.

La presenza di un sistema di piattaforme logistiche in una provincia come quella di Cuneo, in cui l'indice di infrastrutturazione è inferiore alla media nazionale e per cui esistono problemi legati alla congestione dell'assetto viario esistente, potrebbe essere una leva di sviluppo del territorio, considerati anche i flussi di merci di origine/destinazione nell'area, riguardanti soprattutto prodotti alimentari e industriali.

Il nuovo assetto infrastrutturale trarrebbe inoltre vantaggio dai numerosi interventi infrastrutturali programmati, di carattere locale e transnazionale. In particolare, oltre alla realizzazione dei corridoi transeuropei n° 24 Genova-Rotterdam e n°5 Lisbona-Kiev e del progetto TEN-T n°3, comunemente conosciuto come “Autostrade del Mare, a livello locale gli interventi destinati a garantire il rilancio economico dell'area risultano essere:

- la Bretella Autostradale Albenga-Millesimo-Predosa;
- il completamento dell'Autostrada Asti-Cuneo;
- il miglioramento dei collegamenti ferroviari del Cuneese (raddoppio ferroviario Fossano-Cuneo) e verso l'arco ligure (linea To-Fossano-Savona);
- l'Aurelia Bis (tratto Savona-Corso Ricci e Legino);
- l'ultimo lotto del raccordo tra la S.P. 29 e la S.P. 15 (Area Paleta);
- l'adeguamento del casello di Millesimo e dei collegamenti alle aree industriali di Roccavignale e Cengio (ex ACNA);
- il potenziamento della direttrice (SS20) e del tunnel Colle del Tenda;
- lo sviluppo della piattaforma P.A.S.S. (Polo Agroalimentare dei Servizi per lo Sviluppo).

Il potenziamento e miglioramento delle reti di trasporto appaiono condizioni essenziali per la costituzione e/o il mantenimento di catene logistiche efficienti ed avanzate. In effetti, la domanda di trasporto si completa e si amplia con la domanda di servizi logistici, ma permane decisiva e strategica in rapporto alla globalizzazione dei mercati e alle esigenze del “*just in time*”. Tali fattori determinano infatti impatti sui trasporti che possono tradursi in maggiori costi interni alle imprese e di sistema per la collettività:

- maggiori distanze nello spostamento dei prodotti;
- minori volumi per ogni singolo evento di trasporto;
- maggiori frequenze nelle consegne;
- maggiori esigenze di qualità del trasporto (affidabilità, puntualità, sicurezza, integrità della merce, specializzazione dei vettori, ecc.).

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

A sua volta, la qualità del trasporto innesca un processo di riorganizzazione interna aziendale e richiede la possibilità di investimento nelle flotte veicolari così come nelle infrastrutture immobiliari e nelle reti telematiche, possibilità che è attuabile e gestibile solo da soggetti imprenditoriali "forti", con notevoli capacità finanziarie e con basi logistiche distribuite nel territorio.

È opportuno però sottolineare che mentre nell'ambito della Grande Distribuzione Organizzata (GDO) l'integrazione logistica è già oggi una realtà sufficientemente consolidata, nel settore delle PMI essa rappresenta una realtà ancora poco valorizzata. Le imprese necessitano, quindi, di azioni di indirizzo nei processi di modernizzazione dei sistemi produttivi e distributivi e di interventi infrastrutturali *ad hoc* che consentano proprio lo sviluppo dell'integrazione logistica e del consolidamento/agglomerazione dei volumi trasportati e degli operatori dal lato della domanda e dell'offerta.

Si noti inoltre che l'intero comparto industriale cuneese, pur mantenendo una solidità di fondo, ha risentito delle ripercussioni della crisi economica che ha coinvolto le maggiori economie europee. I settori metalmeccanico, cartario e tessile ne hanno particolarmente risentito. La realizzazione di un sistema di logistica diffusa può dunque contribuire al recupero di efficienza di tali comparti, incentivando l'introduzione di strategie innovative di prodotto e di processo.

In tale contesto, un sistema integrato di piattaforme logistiche con funzioni specialistiche, oltre a contribuire a risolvere i problemi distributivi dell'area cuneese e ad evitare il rischio di una marginalizzazione del territorio, produrrebbe una serie di esternalità positive e sinergiche sia sul sistema logistico di riferimento (grazie al *network* che si genererebbe tra i poli di Cuneo e Savona-Vado) che di decongestione di bacini contermini (quelli facenti capo ai poli logistici dell'Alessandrino e del Torinese).

Dall'analisi territoriale è stato confermato che i comparti economici più significativi per numero di adesioni e fatturato alla realizzazione di un sistema infrastrutturale logistico sono il settore agricolo ed il settore di produzione e lavoro. L'assenza di piattaforme logistiche ha infatti costretto le aziende e le cooperative presenti nel territorio ad organizzarsi in proprio per la commercializzazione dei loro prodotti, determinando ricadute negative sui prezzi e mancanza di competitività rispetto ad altre realtà nazionali. La necessità di predisporre aree, in cui far confluire i diversi prodotti, ha come fine ultimo la riduzione, in termini di costi, delle diseconomie derivanti dall'impossibilità di sfruttare le potenzialità locali.

4.2 Stima dei potenziali utenti

I potenziali utenti dei servizi offerti dal Polo sono gli operatori variamente riconducibili al comparto agroalimentare, tipicamente le imprese e loro aggregazioni.

L'ambito geografico di riferimento è dapprima locale e poi regionale.

Si riepiloga, nella tabella che segue, la consistenza delle imprese nel settore alimentare della provincia di Cuneo, comparandola alla situazione regionale.

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità
“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

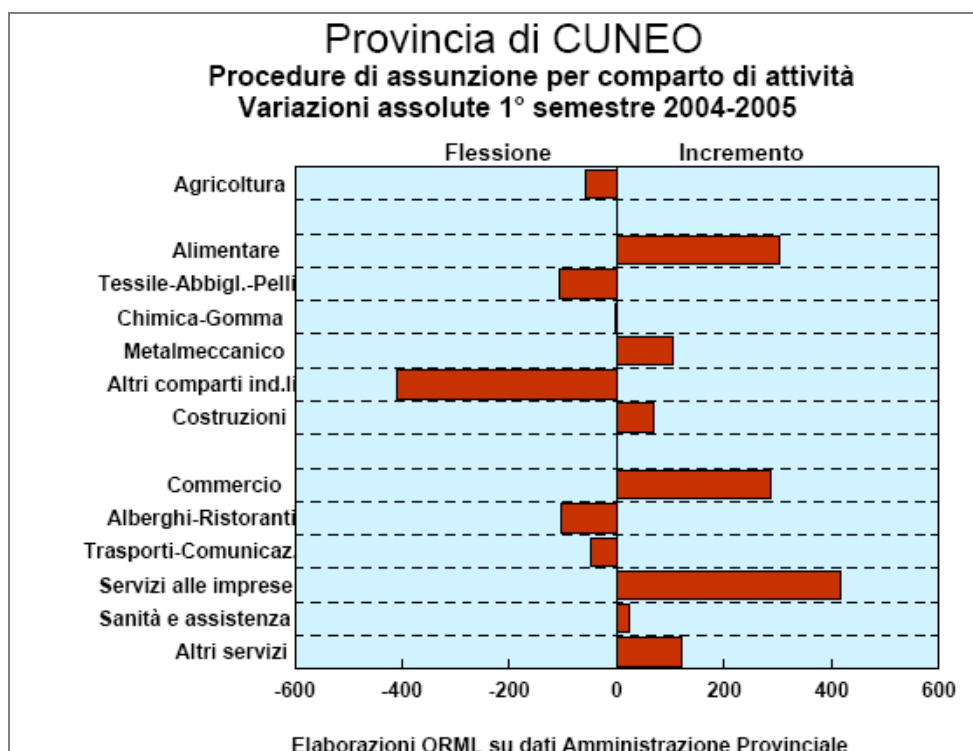
Le imprese facenti capo alla divisione “alimentari e bevande” in Provincia di Cuneo risultavano 1.366 nel 2005, pari all’1,9% del totale di imprese provinciali (incluso nel totale 26.201 imprese agricole), ed a circa il 20% del totale delle imprese manifatturiere della Granda.

NUMERO DI IMPRESE	2005	%	variazione 2003-2005
provincia di Cuneo	72.053	100%	prov. CN
di cui sez. manifatturiere, divisione alimentari e bevande	1.366	1,90%	7,70%
di cui agricole	26.201	36,40%	-2,80%
regione Piemonte	411.217	100%	Reg. P.te
di cui sez. manifatturiere, divisione alimentari e bevande	6.852	1,70%	-0,03%
di cui agricole	70.852	17,20%	0,05%
% prov. CN / regione Piemonte			
sez. manifatturiere, divisione alimentari e bevande	19,90%		
agricole	37,00%		

Tab. 2 Elaborazione dati: Piemonteincifre

Fonte: InfoCamere, banca dati Movimprese, sito internet www.infocamere.it.

Il ruolo della provincia di Cuneo nel contesto regionale è evidenziato dal fatto che tali imprese rappresentano quasi il 20% delle imprese alimentari piemontesi. Inoltre la crescita in termini di numerosità del 7,70% nel periodo 2003-2005, è stata conseguita a fronte di una situazione pressoché stabile (-0,03%) a livello regionale. Un riflesso in termini occupazionali è evidenziato nel grafico relativo alle nuove assunzioni.



Fonte: Provincia di Cuneo; aggiornamento ed analisi dati congiunturali 1° semestre 2005

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

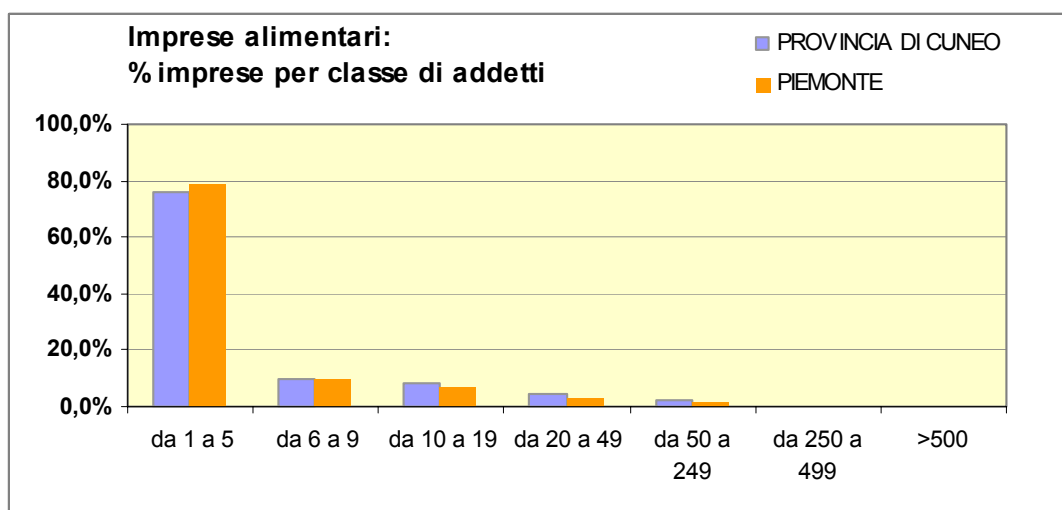
Il comparto risulta composto per quasi il 76% da imprese con meno di 6 addetti, e solo il 2,4% è rappresentato da imprese con almeno 50 addetti. Tale distribuzione risulta comunque meno sbilanciata a favore delle classi di addetti inferiori rispetto alla situazione rilevata in Piemonte, a dimostrazione della presenza di una realtà imprenditoriale significativa in provincia di Cuneo.

INDUSTRIE ALIMENTARI E DELLE BEVANDE

classe di addetti	da 1 a 5	da 6 a 9	da 10 a 19	da 20 a 49	da 50 a 249	da 250 a 499	>500	totale
PROVINCIA DI CUNEO								
n. imprese	886	111	97	49	23	3	1	1.170
% per classe di addetti	75,70%	9,50%	8,30%	4,20%	2,00%	0,30%	0,10%	100,00%
PIEMONTE								
n. imprese	3.975	506	332	159	66	8	3	5.049
% per classe di addetti	78,70%	10,00%	6,60%	3,10%	1,30%	0,20%	0,10%	100,00%
% prov. CN / Reg. P.te	22,30%	21,90%	29,20%	30,80%	34,80%	37,50%	33,30%	23,20%

Tab. 3 *Elaborazione dati Piemonteincifre*

Fonte: ISTAT, 8° Censimento Industria e Servizi - 22 ottobre 2001;
sito internet dwcis.istat.it/cis/index.htm.



Graf. 2 *Elaborazione dati Piemonteincifre*

Fonte: ISTAT, 8° Censimento Industria e Servizi - 22 ottobre 2001;
sito internet dwcis.istat.it/cis/index.htm.

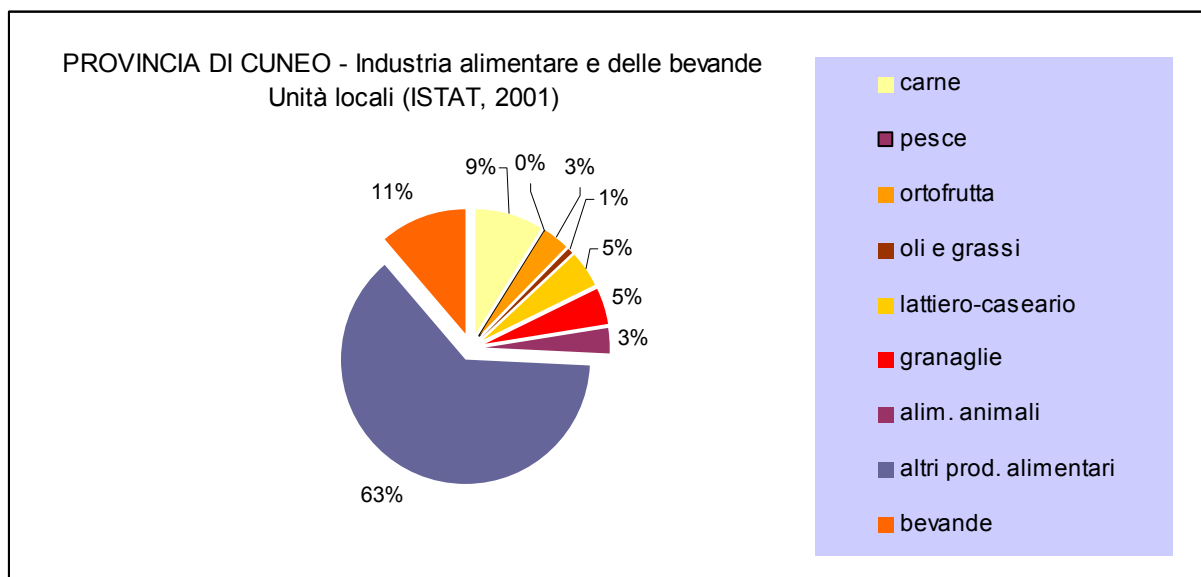
L'allegato statistico riporta nel dettaglio i dati da cui sono tratti i grafici 3 e 4 che seguono, che evidenziano il peso relativo delle filiere nell'ambito del Gruppo Economico "Fabbricazione di altri prodotti alimentari".

Analogamente a quanto rilevato a livello regionale, tali filiere rappresentano il 63% delle unità locali rispetto al totale della Divisione Alimentari e Bevande, ed il 58% degli addetti.

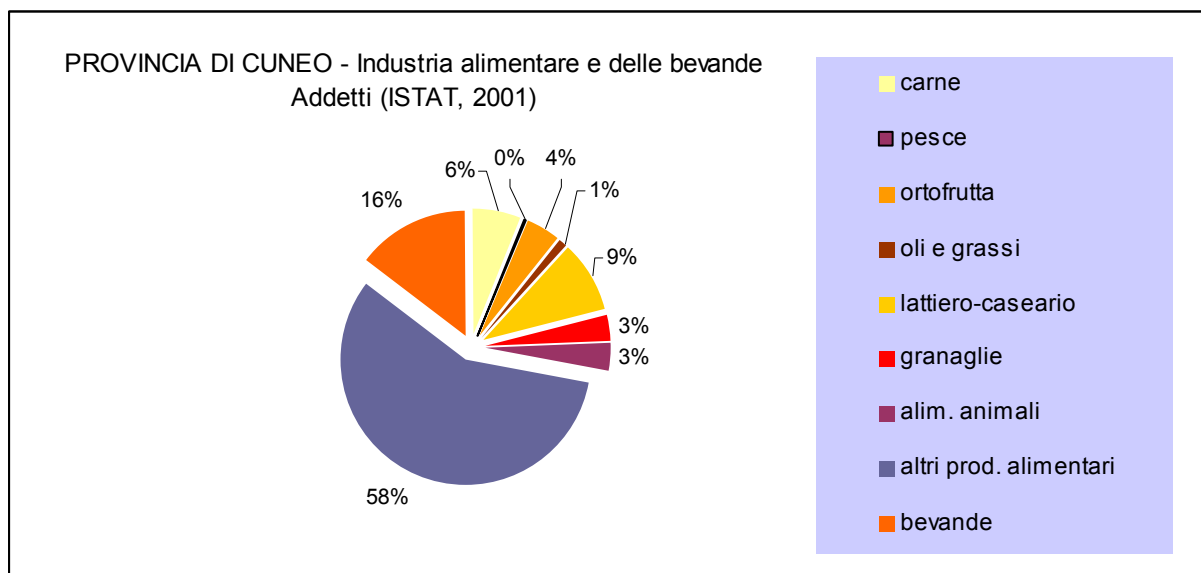
PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”



Graf. 3



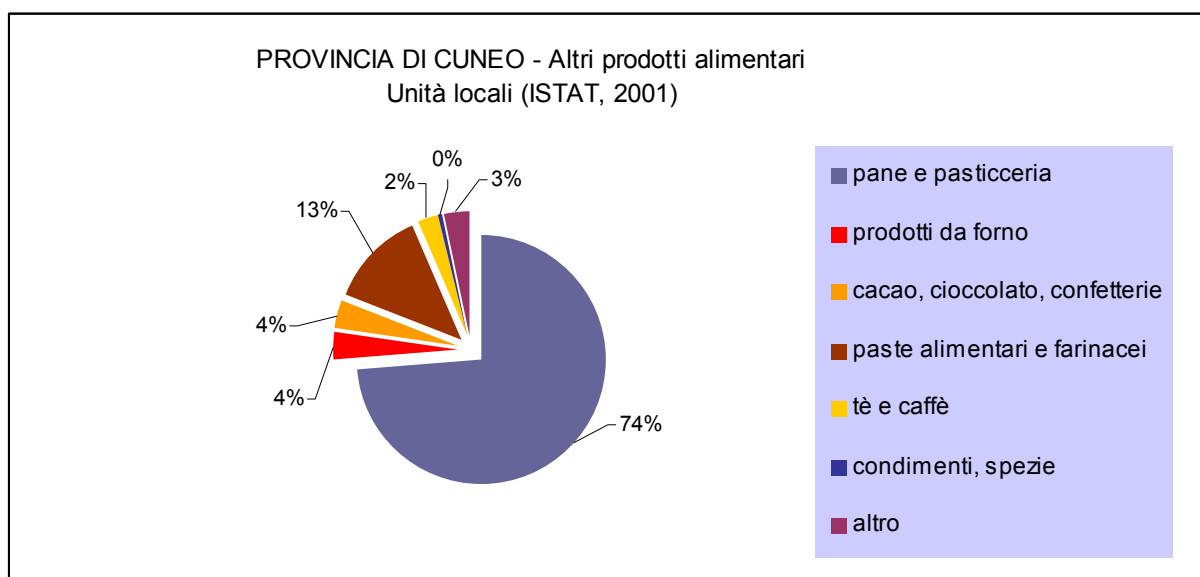
Graf. 4

I successivi grafici 5 e 6 descrivono la composizione del Gruppo Economico “Fabbricazione di altri prodotti alimentari”, di cui il 74% delle unità locali fa capo alla Fabbricazione di prodotti di panetteria e di pasticceria fresca, che rappresenta però solo il 24% degli addetti, a conferma della ridotta dimensione delle imprese.

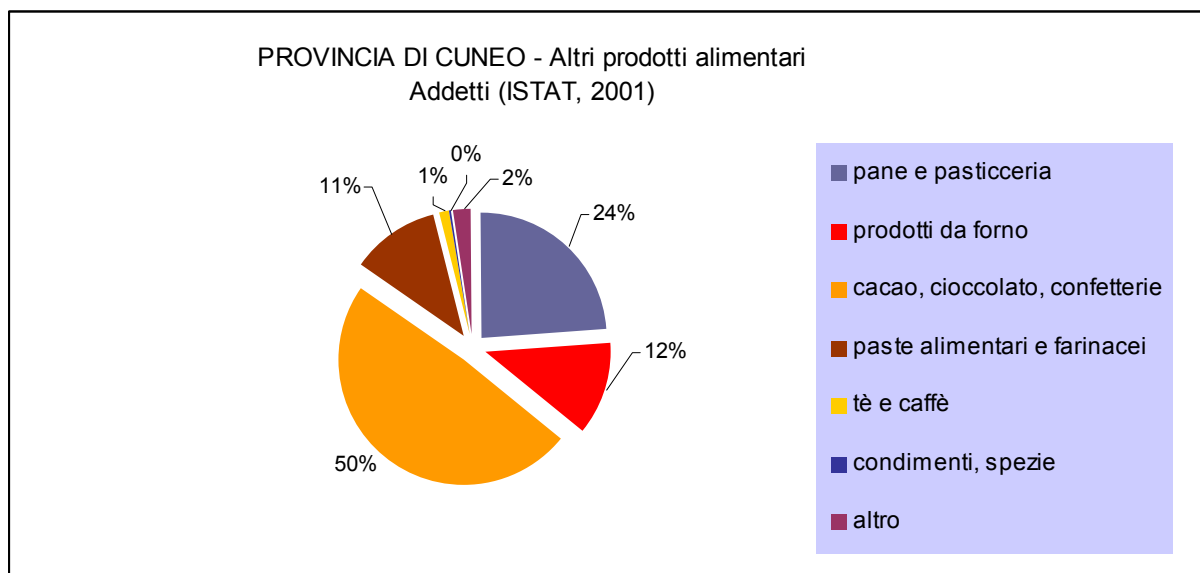
La distribuzione di questi ultimi meglio rappresenta il peso relativo delle filiere, evidenziando la rilevanza delle produzioni di cacao, cioccolato e confetterie, di prodotti da forno e di paste alimentari.

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità
“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”



Graf. 5



Graf. 6

Infine, per quanto riguarda la distribuzione geografica degli addetti, si presenta una forte concentrazione. 26 comuni hanno oltre 100 dipendenti nel settore delle produzioni alimentari e di bevande, e rappresentano il 73% degli addetti. Tra i comuni più rappresentativi la sola Alba raccoglie oltre il 27% degli addetti. Seguono Fossano, Santa Vittoria d'Alba e Moretta, con oltre il 3%. Il restante 56,6% degli addetti è distribuito in 186 comuni. In allegato statistico sono riportati i dati di dettaglio. Nell'ambito delle colture arboree, che comprendono la produzione di frutta, le colture ortive e la vite, oltre alla zootecnia si collocano la maggioranza delle produzioni che godono di forme di tutela, e che quindi risultano particolarmente sensibili a iniziative che favoriscono la controllabilità della qualità del prodotto.

Fonti utilizzate e riferimenti bibliografici

- IRES (2004), Secondo rapporto triennale sugli scenari evolutivi del Piemonte, 2004/2011
Sistema agroalimentare e territorio rurale del Piemonte: le sfide ed il prossimo futuro.

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

4.3 Piano finanziario dell’opera – analisi costi ricavi

Per il dettaglio dei costi si rimanda alla precedente stima parametrica dei costi di realizzazione.

I ricavi sono connessi alla cessione delle aree edificate riferibili ai 3 ambiti; tecnologico, servizi avanzati e logistico-infrastrutturale. Si prevede l’intervento di soggetti privati per l’acquisizione di una superficie di circa 21.200, al prezzo medio di €1350/mq, per un importo complessivo di € 28.615.000.

Sulla base di tale ipotesi il piano finanziario dell’opera risulta:

Codice intervento	PASS-3-P/P							
Anni	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Ricavi da vendita aree	0	0	0	11.446.000	8.584.500	5.723.000	2.861.500	
(A) TOTALE RICAVI	0	0	0	11.446.000	8.584.500	5.723.000	2.861.500	
(B) TOTALE COSTI DI REALIZZAZIONE	731.000	2.924.000	36.550.000	31.433.000	1.462.000	0	0	
(F) MARGINE OPERATIVO	-731.000	-2.924.000	-36.550.000	-19.987.000	7.122.500	5.723.000	2.861.500	
(O) TOTALE COSTI DI INVESTIMENTO	0	0	0	0	0	0	0	
(P) FLUSSO NETTO (N - O + G)	-731.000	-2.924.000	-36.550.000	-19.987.000	7.122.500	5.723.000	2.861.500	
VAN - Valore Attuale Netto	5%	Saggio di attualizzazione annuo						
TIR - Tasso Interno di Rendimento	-39.835.252							
	NC							

Il dato di Valore Attuale Netto corrisponde all’importo attualizzato della quota di opere a carico di soggetti pubblici.

Il Tasso Interno di rendimento non è matematicamente calcolabile.

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

4.4 Sostenibilità dei costi e copertura finanziaria

La copertura dei costi è legata ad una parziale acquisizione di aree da parte dei soggetti privati e da una copertura pubblica per la realizzazione di parte delle infrastrutture comuni.

AREA TECNOLOGICA: TECNOLOGIE AVANZATE PER L'AGROINDUSTRIA

STIMA COSTO SPESE DI INVESTIMENTO	RISORSE PRIVATE	RISORSE PUBBLICHE				
		LOCALI			REGIONALI E NAZIONALI	
		Comunali	Provinciali	Altro	Regionali	Intesa Istituzionale
18.000.000	10.800.000	900.000			6.300.000	

AREA SERVIZI: SERVIZI AVANZATI PER L'AGROALIMENTARE

STIMA COSTO SPESE DI INVESTIMENTO	RISORSE PRIVATE	RISORSE PUBBLICHE				
		LOCALI			REGIONALI E NAZIONALI	
		Comunali	Provinciali	Altro	Regionali	Intesa Istituzionale
15.100.000	9.815.000	1.510.000			3.775.000	

AREA LOGISTICA E INFRASTRUTTURALE

STIMA COSTO SPESE DI INVESTIMENTO	RISORSE PRIVATE	RISORSE PUBBLICHE				
		LOCALI			REGIONALI E NAZIONALI	
		Comunali	Provinciali	Altro	Regionali	Intesa Istituzionale
40.000.000	8.000.000	8.000.000			24.000.000	

5. CONVENIENZA ECONOMICO-SOCIALE

5.1 Analisi dei costi e dei benefici per la collettività

La realizzazione del polo P.A.S.S. mira a generare benefici non solo limitatamente al settore agro-alimentare cuneese ma ad innestare circoli virtuosi e sinergie che generino ricadute sia in settori produttivi contigui sia in territori con vocazioni produttive analoghe e simili situati nel territorio provinciale e regionale o nelle contigue regioni d'oltralpe.

La piattaforma logistica è un'area di movimentazione e stoccaggio delle merci, preferibilmente collocata a monte di terminali portuali ed integrata con un sistema di trasporto intermodale. L'infrastruttura in genere è dotata di magazzini, servizi gestionali, informativi e telematici, dove possono essere svolte anche attività manifatturiere per trasformare semilavorati e beni intermedi in prodotti da distribuire per la commercializzazione.

Le funzioni peculiari si concretano nella razionalizzazione e nell'organizzazione strategica della catena trasporto-stoccaggio-distribuzione, garantendo una penetrazione efficace delle merci sui mercati nazionali ed internazionali. Essa rappresenta un nodo cruciale nel sistema infrastrutturale del territorio a cui è collegata e la sua area varia in base al volume delle merci da trattare. Una piattaforma logistica pertanto deve: a) attrarre e concentrare i flussi del traffico di merci; b) organizzare e razionalizzare la catena del trasporto, preferibilmente intermodale e/o combinato.

Dall'analisi dell'attuale sistema infrastrutturale ed in ragione delle specifiche caratteristiche della struttura produttiva del territorio, lo studio ha definito l'importanza di una rete di piattaforme logistiche multilocalizzata e multifunzione, che possa valorizzare il potenziale economico del territorio cuneese.

Le motivazioni che fanno preferire il "modello diffuso" risiedono quindi nelle caratteristiche particolari dei prodotti e delle modalità di approvvigionamento delle forniture e di consegna dei prodotti finiti e/o semilavorati verso i mercati di destinazione.

La realtà territoriale infatti presenta:

- una dimensione territoriale emarginata dai grandi flussi di traffico in transito a scala internazionale;
- la presenza di una rete di trasporto gerarchicamente organizzata in nodi primari e secondari e carente in chiave intermodale;
- la presenza di poche imprese di grandi dimensioni 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 sbilanciati);
- la dispersione dei luoghi in cui le merci sono trattate posti nei dintorni dei maggiori centri provinciali;
- una vocazione produttiva incentrata prevalentemente su un sistema di piccole e medie imprese fortemente specializzate in filiere appartenenti a pochi settori.

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

E' opportuno ricordare che ai fini dell'individuazione dei siti maggiormente idonei alla localizzazione delle piattaforme già lo studio effettuato dalla Camera di Commercio di Cuneo nel 2000, evidenziava che, dall'incrocio e dalla sovrapposizione delle tavole di dati raccolti, è possibile individuare un *ovoide immaginario*, avente l'asse maggiore sulla direttrice Cuneo-Alba, e quello minore convergente col percorso dell'A6 tra Mondovì e Marene, particolarmente dotato e conforme ad esigenze di posizionamento delle strutture logistiche. Tale porzione territoriale comprende 60 dei 250 comuni della provincia, per una superficie di circa 1.800 kmq, pari al 24% dell'intera superficie e del numero di comuni della provincia, nella quale è concentrato:

- il 60% della popolazione provinciale residente;
- il 94% della superficie della G.D.O.;
- il 57% delle Unità Locali manifatturiere;
- il 47% delle Aziende Agricole;
- il 67% delle attività del Commercio all'Ingrosso.

Tale *ovoide* rappresenta quindi il territorio di riferimento economicamente baricentrico della provincia. La realizzazione della piattaforma, anche in considerazione del basso impatto ambientale che la stessa avrà per le scelte progettuali effettuate, rappresenterà quindi un chiaro beneficio per la collettività cuneese.

Non va trascurato, da questo punto di vista, il CDU (Centro di Distribuzione Urbana) che consentirà la riduzione della circolazione veicolare nell'hinterland cuneese con miglioramento della circolazione stradale, riduzione della connessa incidentalità e degli impatti emissivi di polveri e rumore, miglioramento dei servizi.

6. PROCEDURE

6.1 Descrizione puntuale di tutti i vincoli che gravano sull'opera

Oltre a quelli evidenziati nella scheda di PRG e nella tavola dei condizionamenti, non sussistono ulteriori vincoli gravanti sulle aree quali, ad esempio, vincoli di uso civico, vincoli ex D.Lgs 42/04 e smi, ecc.

Pertanto le uniche procedure che dovranno essere eseguite sono quelle relative alle parti urbanistiche come ricordato precedentemente.

6.2 Descrizione puntuale dei passaggi normativi e procedurali che si intendono attuare per superare i vincoli indicando i relativi tempi

Si richiama il paragrafo 6.1

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

6.3 Cronoprogramma delle scadenze temporali

Si segnala che la zonizzazione potrebbe essere condizionata dalle tempistiche di attuazione che si andranno a definire per le singole aree in quanto il cantiere dell'autostrada Asti-Cuneo interessa significativamente alcune porzioni del PASS (in particolare quella definita “Ambito di 1° operatività”). Nell'immediato, le aree interessate dalla “Fiera d'Estate” risultano impegnate fino al 2010 per un periodo che va da maggio a ottobre; se ne deduce che (non trascurando i tempi approvativi Regionali del PRGC e dell'attivazione del cantiere AT-CN) tale utilizzo già in atto deve essere tenuto in conto unicamente per interventi che si andranno ad attuare nel breve periodo. Inoltre, stante le informazioni ad oggi raccolte, sarà necessario produrre una Variante al PRGC, le tempistiche della quale potranno essere determinate solo a seguito della definizioni delle tematiche riportate in sintesi al punto 4.

Un cronoprogramma attuativo dell'intera area del PASS potrà essere stilato a seguito dell'acquisizione delle tempistiche delle opere e delle esigenze delle attività strettamente interconnesse con il PASS (l'autostrada AT-CN, la circonvallazione di Ronchi, il MIAC, la Fiera d'Estate, ecc...), nonché delle proposte e richieste che emergeranno in particolare dal Gruppo di Lavoro. Di seguito si riporta quindi solamente un crono programma di massima.

PERIODI FASI	2008		2009		2010		2011		2012	
	I Semestr e	II Semestr e	I Semestr e	II Semestr e	I Semestr e	II Semestr e	I Semestr e	II Semestr e	I Semestr e	II Semestr e
STUDIO DI FATTIBILITA'	X	x								
PROGETTO PRELIMINARE		x								
PROGETTO DEFINITIVO			X							
RICHIESTA AUTORIZZAZIONI			X							
PROGETTO ESECUTIVO				X						
AGGIUDICAZIONE				x						
INIZIO-FINE LAVORI					x	x	x	x		
COLLAUDO						x	x	x	x	
AVVIO ESERCIZIO/ SERVIZIO							x	x	x	x

PTI CUNEO E LE SUE VALLI

Il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

“Infrastruttura logistica cuneese e infrastrutture e impianti comuni o consortili per prodotti agricoli e di allevamento (inseriti nel progetto strategico “sistema portuale integrato ligure piemontese – S.P.I.L.P.”)”

7. ANALISI DI SENSIBILITA' E DI RISCHIO

7.1 Analisi di sensibilità

In questa fase di stima preprogettuale dell'intera iniziativa non sono praticabili analisi di sensibilità significative.

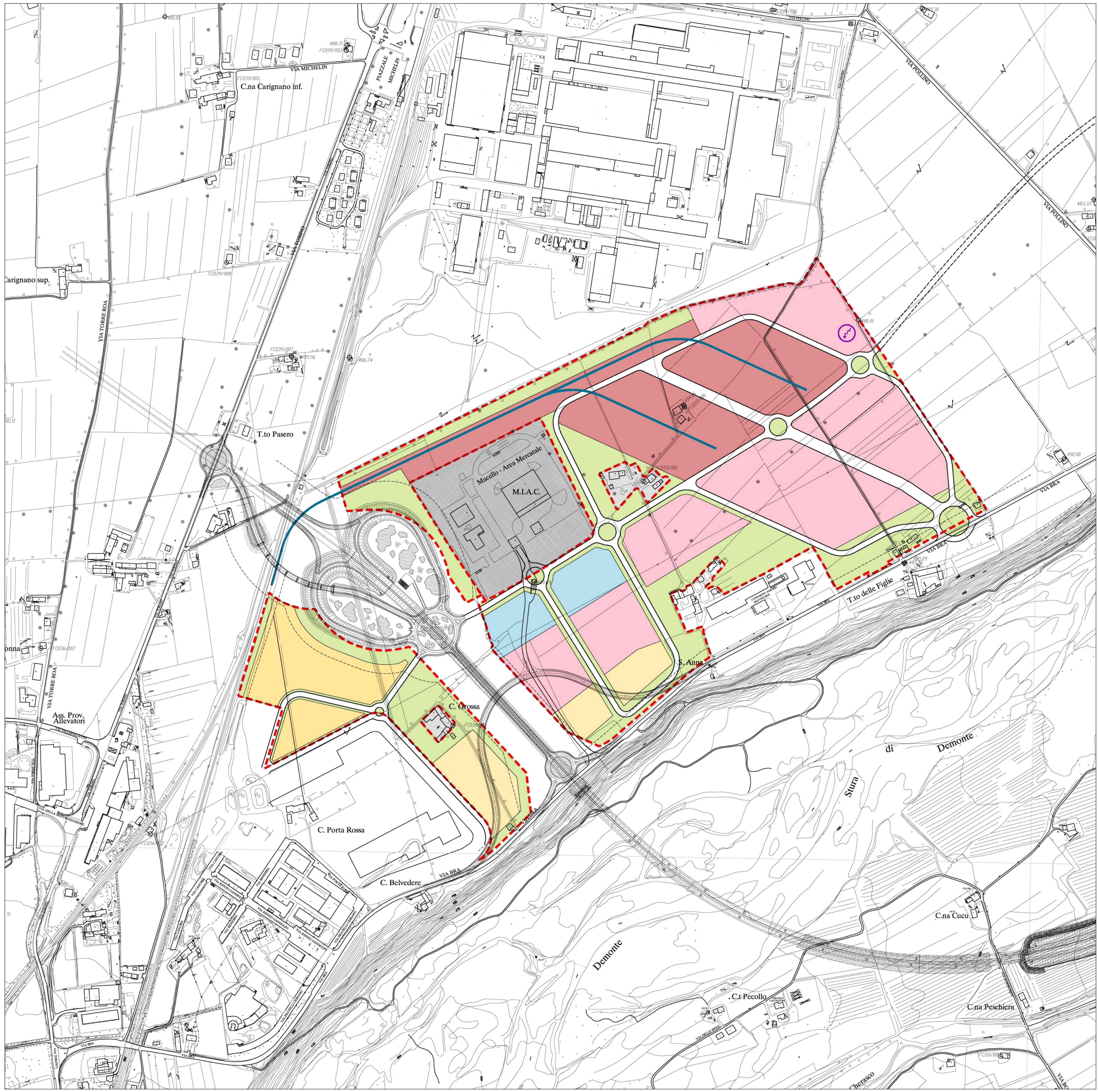
7.2 Analisi di rischio

I principali fattori di rischio sono legati al venir meno di un contesto produttivo locale capace di recepire e valorizzare le potenzialità di un Polo logistico.


Il Polo logistico e l'ambiente economico produttivo di riferimento si alimentano e rafforzano vicendevolmente:

- il polo produce servizi per le aziende e consente economie di gestione delle attività logistiche;
- le aziende alimentano il polo, consentendo di realizzare economie di scala e di rendere praticabili servizi per i quali è necessaria una certa massa critica.

Il principale rischio di insuccesso è legato al venir meno di questa dinamica.



LEGENDA

-  Perimetri delle aree di intervento
-  Aree per autotrasporto e lunga sosta dei mezzi pesanti
-  Aree per smistamento su gomma con c.d.u., stoccaggio telematico, lavorazione, confezionamento
-  Aree per magazzini interconnessi ferroviariamente
-  Aree per attività terziarie, commerciali e fieristiche (prevalentemente connesse al Polo Agroalimentare)
-  Aree per attività terziarie avanzate e di ricerca (comprendenti dei "servizi altamente specializzati" da localizzare nel P.A.S.S.)
-  Aree per servizi da cedere al Comune (standard art. 21 L.R. 56/77)
-  Aree MIAC - Ambito di 1° operatività
-  Lotti già edificati da escludere dalle aree di intervento
-  Binari ferroviari in progetto
-  Centrale di trigenerazione
-  Fasce di rispetto della ferrovia e della viabilità

