



A. PERCHE' SERVE LA NTL ED UN NUOVO SISTEMA DELLA LOGISTICA

1. *PERCHE' SIAMO UNA POTENZA ECONOMICA CHE PRODUCE (E QUINDI IMPORTA ED ESPORTA) E CONSUMA E VUOLE CONTINUARE A PRODURRE RICCHEZZA E QUINDI COMPETERE SUL MERCATO GLOBALE*
2. *PERCHE' LA SCELTA DI INTEGRARCI NEL SISTEMA DEI CORRIDOI EUROPEI (ESTESI AL SISTEMA ASIATICO) E' UNA NECESSITA' PER COMPETERE NELL'ECONOMIA GLOBALE*
3. *PERCHE' IL DEFICIT INFRASTRUTTURALE E LOGISTICO «ACCUMULATO» NEGLI ULTIMI 50 ANNI CI SVALTAGGIA*
4. *PERCHE' IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI RIDUZIONE DEL RISCALDAMENTO GLOBALE DEL PIANETA RICHIEDE UNA MODIFICA STRUTTURALE DEL MODELLO DELLA MOBILITA' DELLE MERCI E DELLE PERSONE*

Paolo Foietta



Osservatorio

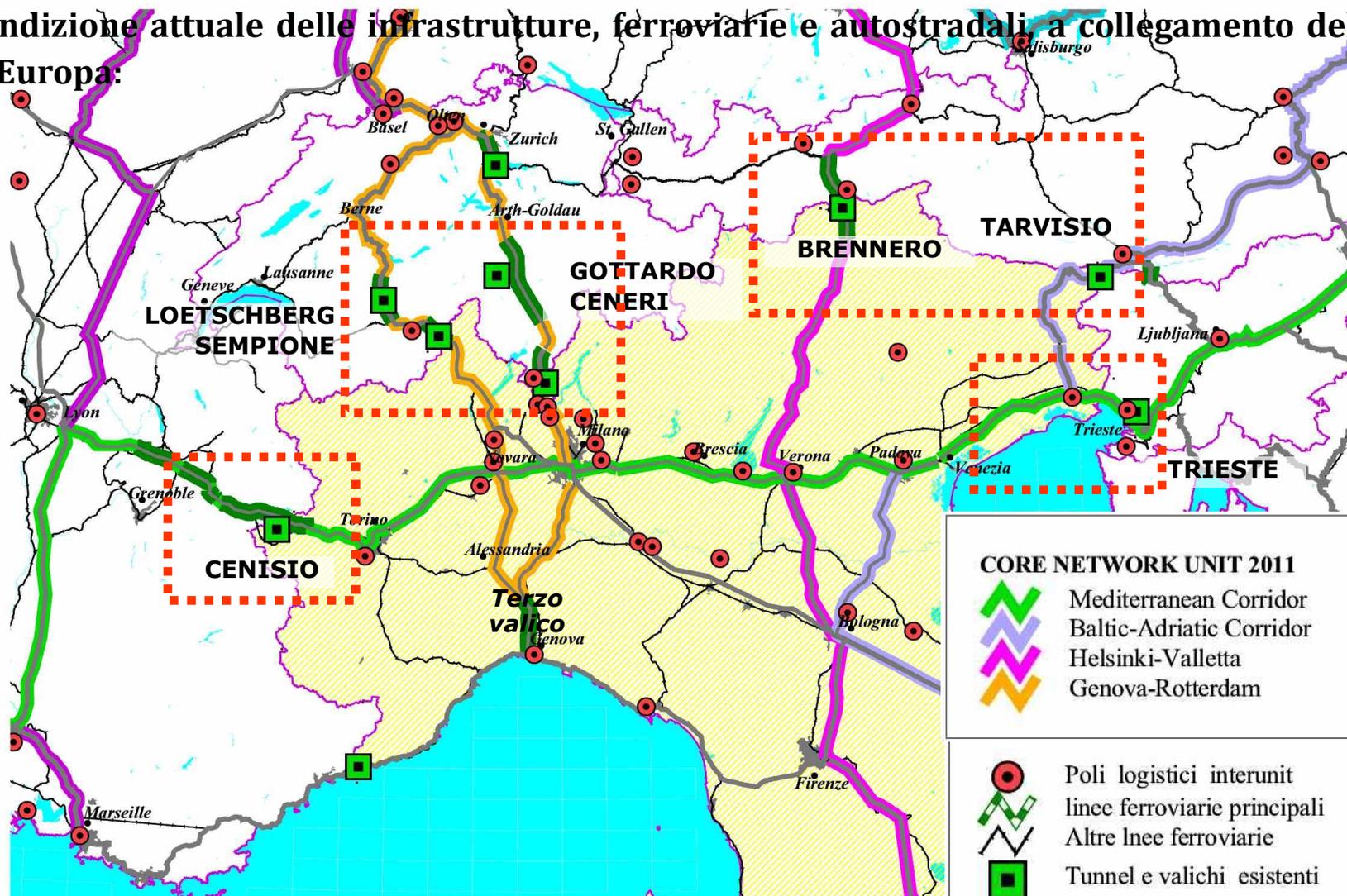
per il collegamento ferroviario Torino-Lione

L'Italia è dal punto di vista «geografico» una grande piattaforma collocata nel mediterraneo accessibile via nave e limitata a nord dalle Alpi che sono superabile attraverso infrastrutture di comunicazioni.

Le Alpi sono un vincolo, un limite fisico, sormontato nella storia solo attraverso il sistema dei passi, poi dei valichi, poi dei tunnel; pochi elementi singoli che mettono in relazione l'Italia, il suo sistema economico e sociale con il resto del continente europeo.



La condizione attuale delle infrastrutture, ferroviarie e autostradali, a collegamento dell'Italia con l'Europa:



Le Alpi sono un vincolo, un limite fisico, sormontato nella storia solo attraverso il sistema dei passi, poi dei valichi, poi dei tunnel; pochi elementi singoli che mettono in relazione l'Italia, il suo sistema economico e sociale con il resto del continente europeo.

TRAFORI ALPINI IN ORDINE DI APERTURA			GLI STANDARD TIPOLOGICI E FUNZIONALI		
AUTOSTRADA		FERROVIA	Lunghezza	Pendenza massima	Quota
	2050		[km]	[‰]	[m s.l.m.]
	2050	BBT Brennero	55	≤12,5	749 (imbocco lato Italia)
		LTF - NL Torino Lione	57		474 (imbocco lato Italia)
		Koralmbahn	32,9		
		Semmering	27,3		442 (imbocco di Klagenfurt)
		NFTA Gottardo	57		300 (imbocco di Biasca)
		NFTA Loetschberg	34,6		637 (imbocco di Raron)
	2000				
Gottardo	2000				
Frejus					
Brennero					
San Bernardino					
Monte Bianco					
Gran San Bernardo					
	1950				
	1950	Loetschberg	15	25+33	1217
		Sempione	19		700
	1900				
	1900	Gottardo	15	25+33	1.151
		Frejus	13,6		1.258
		Brennero	28,8*		1.371
		Semmering Bahn			
	1850				

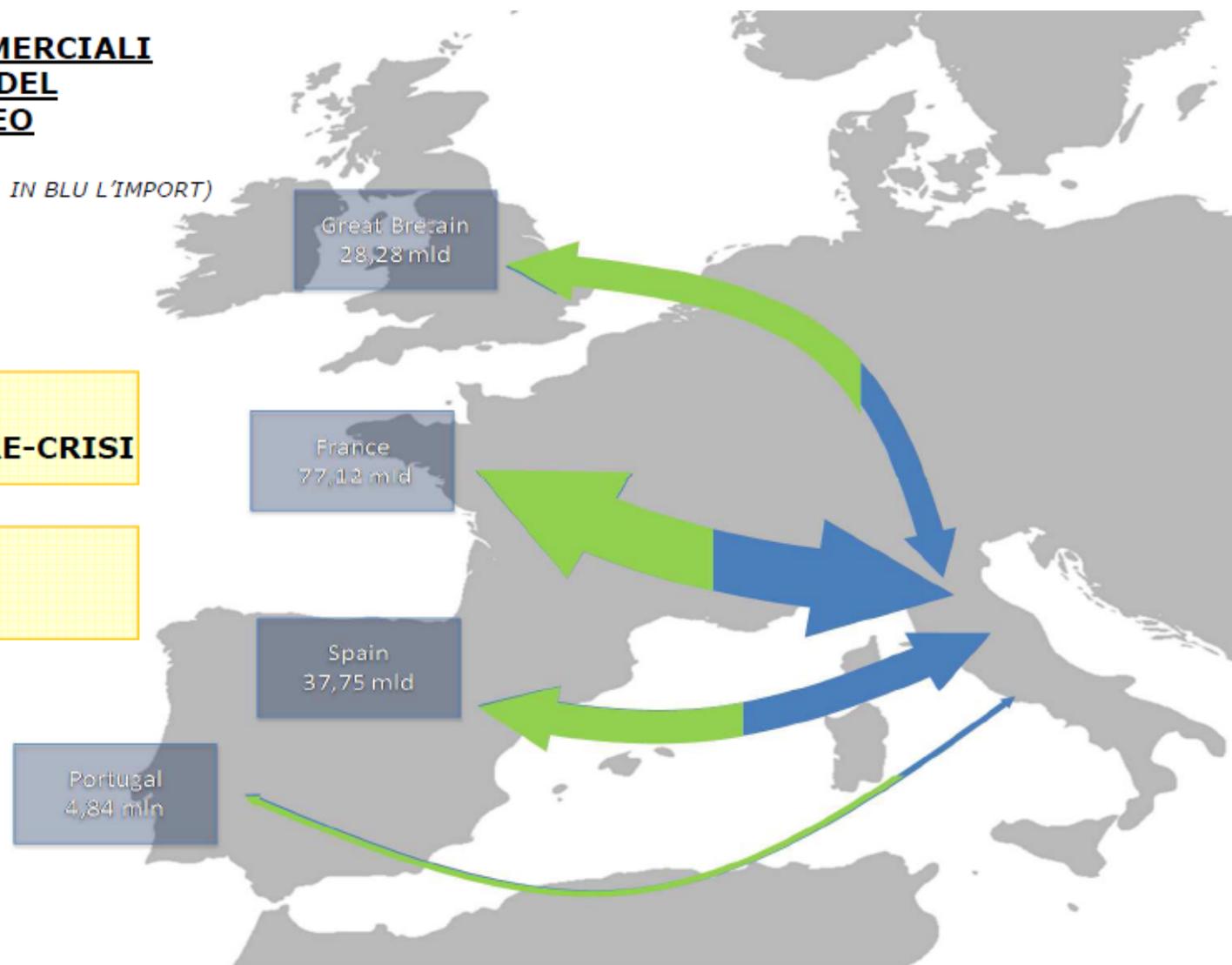
* Somma di più gallerie consecutive

LE INFRASTRUTTURE DI ATTRAVERSAMENTO DELLE ALPI A CONFRONTO

Il tunnel di Cavour è tra i più vecchi delle Alpi (progetto 1856 - inaugurazione 1871), tra i più alti (1258 metri di quota), il più penalizzante (pendenze del 32‰) ed il più angusto (interbinario 341 cm contro i 355 di oggi). L'obbligo di locomotori aggiuntivi imposto dalla pendenza, il ridotto modulo ferroviario (lunghezza massima 550 m e carico massimo 1150 tonnellate) e i vincoli del tunnel determinano costi di trasporto superiori del 50% rispetto ai competitors, mettendo la linea storica fuori mercato.

PRINCIPALI SCAMBI COMMERCIALI DELL'ITALIA CON I PAESI DEL CORRIDOIO MEDITERRANEO

(VALORI IN EURO, IN VERDE L'EXPORT, IN BLU L'IMPORT)



**NEL 2010:
RECUPERATI I VALORI PRE-CRISI**

**NEL 2011:
5% DI INCREMENTO**

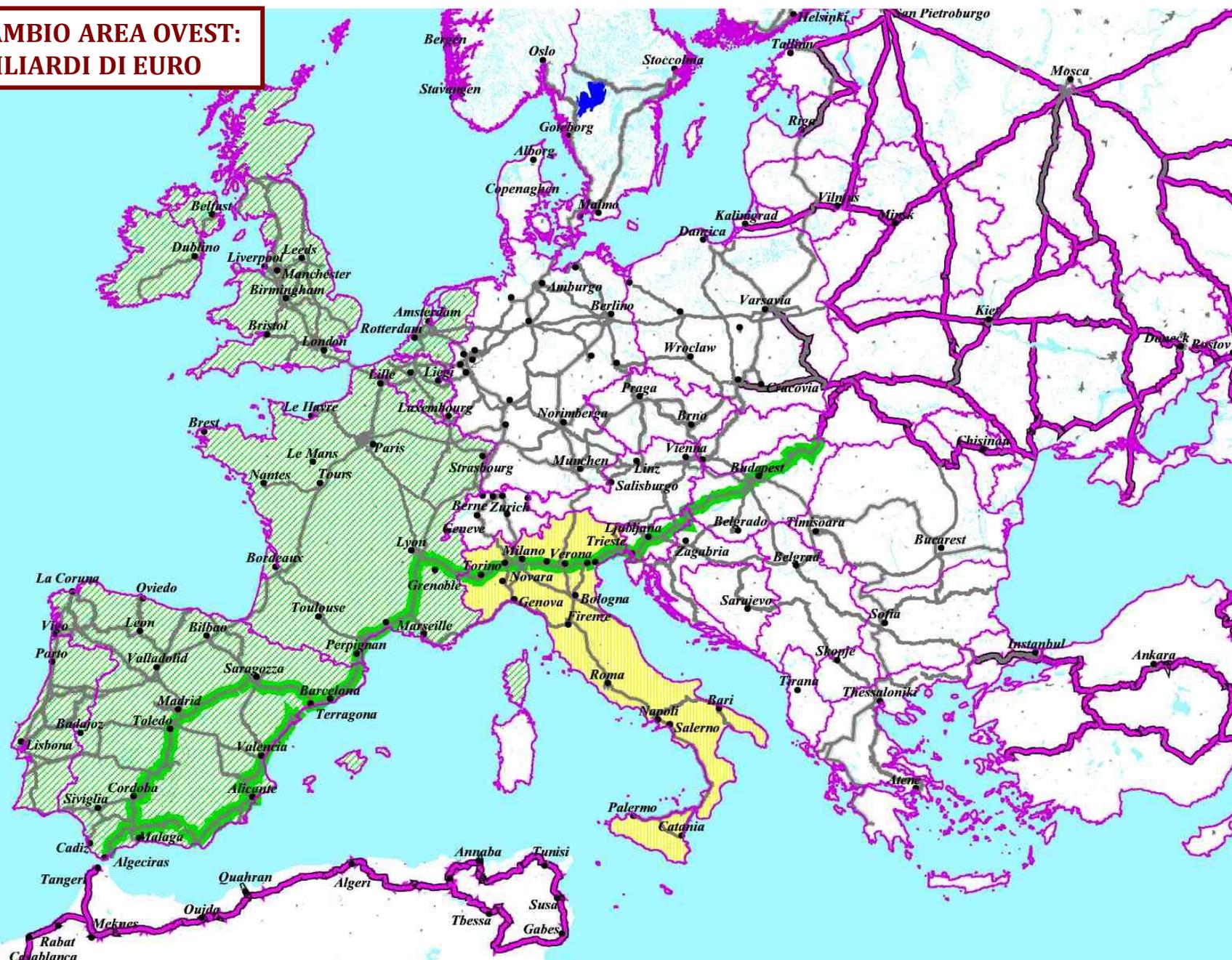
Nell' import-export dell'Italia lungo la **diretrice francese** prevale l'export (**84,4 MLD** esportazioni / **63,6 MLD** importazioni / saldo annuo attivo **+ 20,8 MLD**); invece lungo la **diretrice tedesca** le importazioni superano le esportazioni

LE RAGIONI SOCIALI ED ECONOMICHE DELLA NUOVA LINEA TORINO LIONE

**INTERSCAMBIO AREA OVEST:
207 MILIARDI DI EURO**



Osservatorio
per il collegamento ferroviario Torino-Lione



L'interscambio commerciale dell'Italia con i Paesi Europei raggiungibili via treno attraverso **il settore ovest** (grazie alla NTL) rappresenta nel 2011 quasi **il 30%** dell'Interscambio Economico Totale dell'Italia con il resto del Mondo

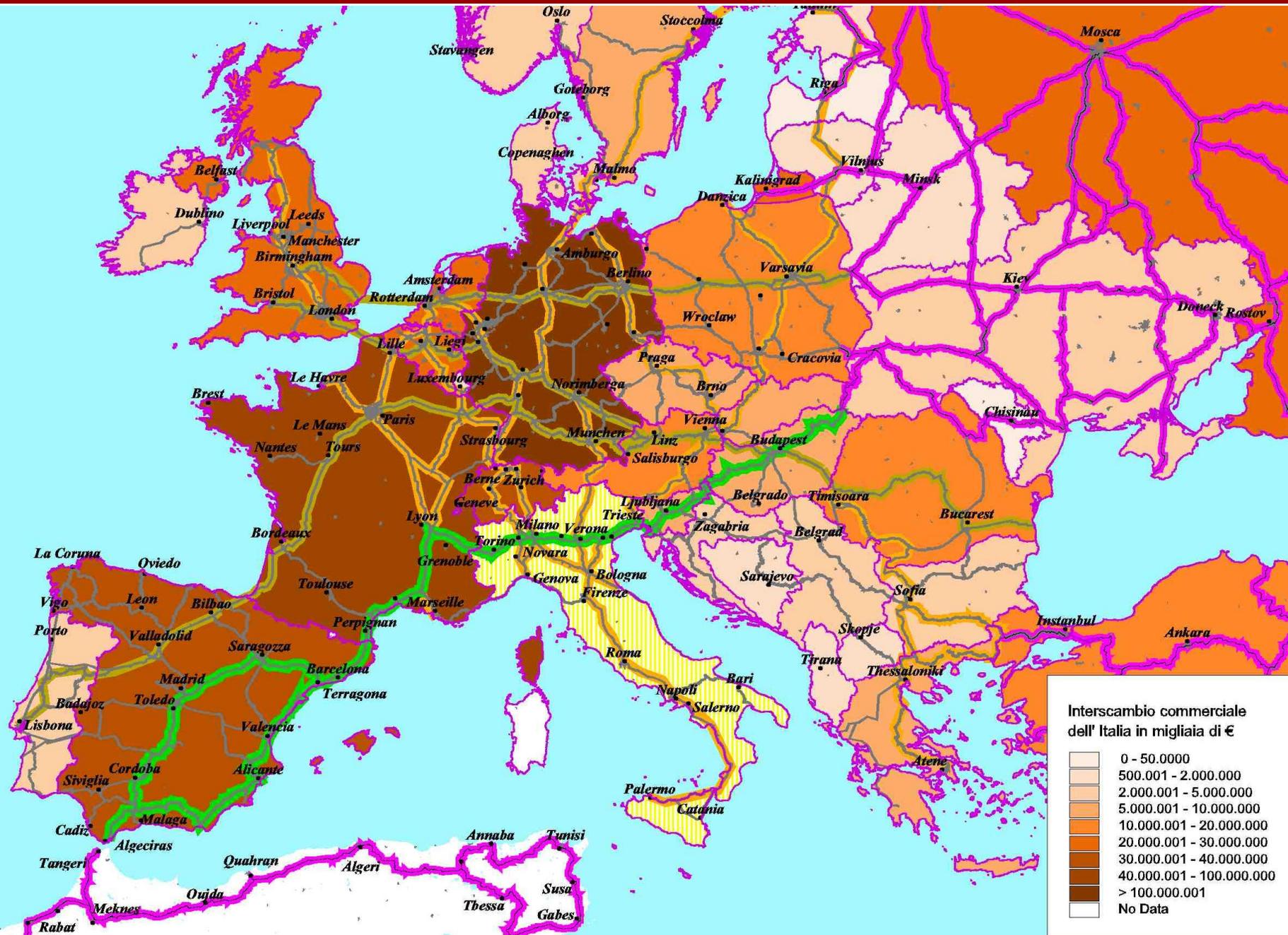
L'interscambio commerciale dell'Italia con i Paesi di stretta competenza della NTL: Francia, Paesi Bassi, Spagna e Portogallo vale oltre 200 Miliardi di Euro (2011)

LE RAGIONI SOCIALI ED ECONOMICHE DELLA NUOVA LINEA TORINO LIONE



Osservatorio

per il collegamento ferroviario Torino-Lione



LA NTL È
FONDAMENTALE PER
L'INTERSCAMBIO
ECONOMICO
DELL'ITALIA

Distribuzione dei traffici dai porti europei ai mercati

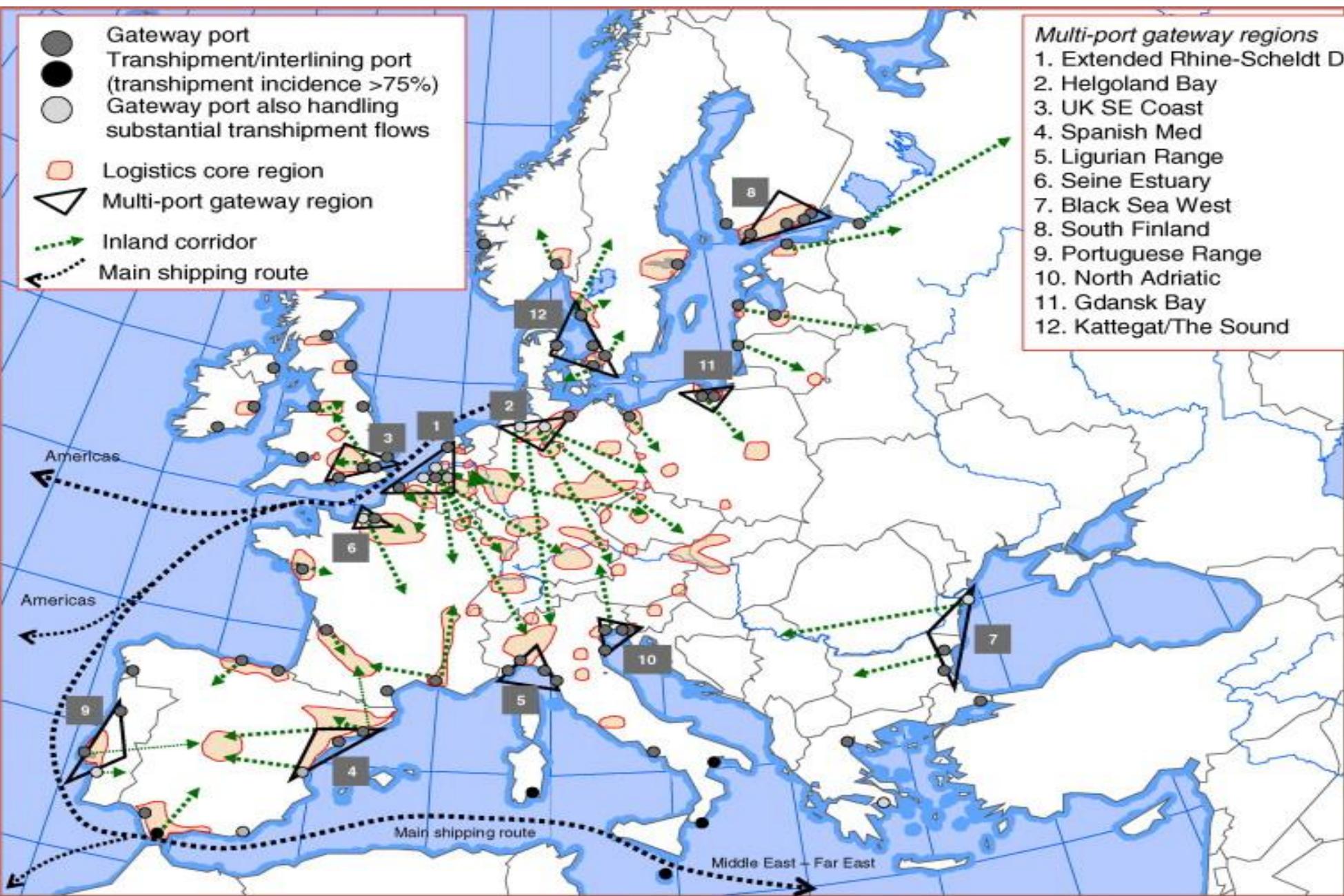


Osservatorio

per il collegamento ferroviario Torino-Lione

- Gateway port
- Transshipment/interlining port (transshipment incidence >75%)
- Gateway port also handling substantial transshipment flows
- Logistics core region
- △ Multi-port gateway region
- Inland corridor
- Main shipping route

- Multi-port gateway regions*
1. Extended Rhine-Scheldt Delta
 2. Helgoland Bay
 3. UK SE Coast
 4. Spanish Med
 5. Ligurian Range
 6. Seine Estuary
 7. Black Sea West
 8. South Finland
 9. Portuguese Range
 10. North Adriatic
 11. Gdansk Bay
 12. Kattegat/The Sound



Con 25 milioni di abitanti il “catino padano” costituisce, assieme all’area londinese (14 milioni di abitanti), alla Rhine-Ruhr in Germania (10 milioni di abitanti), al Randstad in Olanda (7 milioni di abitanti) e al “diamante fiammingo” in Belgio (5 milioni di abitanti), una delle macroregioni più densamente popolate e più produttive d’Europa



Osservatorio

per il collegamento ferroviario Torino-Lione



Il gap infrastrutturale italiano si concentra soprattutto sui **tempi di percorrenza e di trasbordo**: non è il numero degli scali che determina l'efficienza di un sistema portuale, ma la capacità di agire in modo coordinato, valorizzare le specializzazioni e garantire un elevato livello di interconnessione.

Il sistema portuale per essere competitivo deve integrarsi con un adeguato sistema ferroviario e di HUB (centri di scambio intermodale).

L'INADEGUATEZZA DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE IMPEDISCE AL SISTEMA PORTUALE E LOGISTICO ITALIANO DI INTERCETTARE I FLUSSI DI TRAFFICO NONOSTANTE LA POSIZIONE GEOGRAFICA FAVOREVOLE

Core network

- Rete ferroviaria convenzionale / tratta completata
- - - Rete ferroviaria convenzionale / tratta da potenziare
- Rete ferroviaria convenzionale / tratta in progetto

Core network

- Rete ferroviaria AV / tratta completata
- - - Rete ferroviaria da adeguare ai requisiti della AV
- Rete ferroviaria AV / tratta in progetto

Core network

- ⚓ Porti
- Terminal strada-ferro



I dati di traffico marittimo dimostrano che **la gran parte dei trasporti oceanici da e per l'Italia passa dal Mare del Nord:**

un carico che da Port Said voglia raggiungere via Rotterdam il cuore industriale della Germania percorrerà **3.342 km in più** di quanto avrebbe fatto approdando a Genova e **produrrà il 52% in più di CO₂**

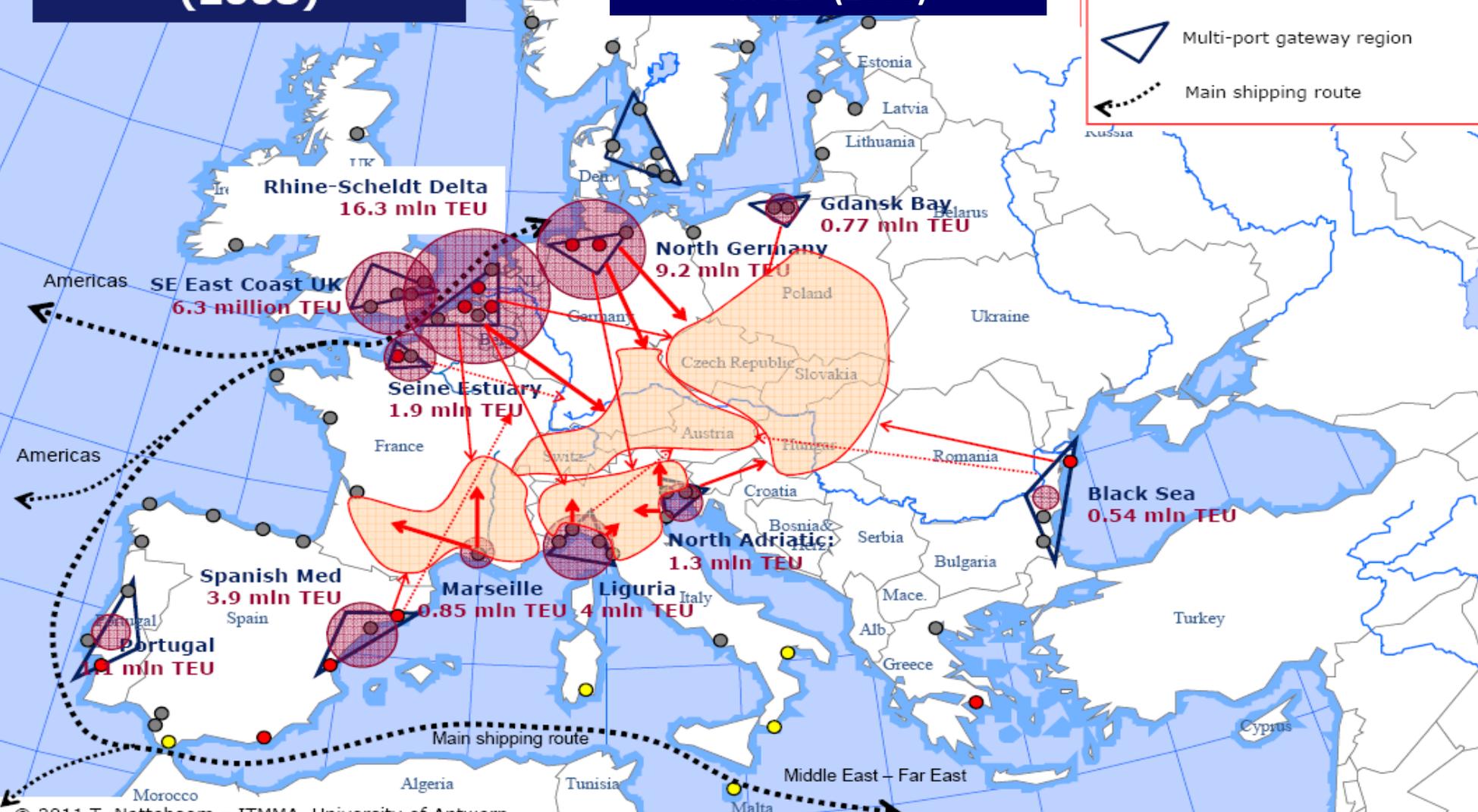
L'Italia presenta un **PESO DELLA LOGISTICA** sul fatturato superiore alla media europea, che si traduce in un extra-costo di filiera, penalizzante per la competitività delle aziende italiane: complessivamente, **l'Italia presenta un costo della logistica "tradizionale" maggiore dell'11% rispetto alla media europea, con un aggravio per il sistema stimabile in circa 12mld€** - studio CONFETRA sulla logistica 2011.



Hinterland traffic volume in TEU (2008)

Volume di traffico verso l'hinterland in TEU (2008)

- Gateway port
- Transhipment/interlining port (transhipment incidence > 75%)
- Gateway port also handling substantial transhipment flows
- △ Multi-port gateway region
- Main shipping route



Questa tavola elaborata da Espo e dall'Università di Anversa evidenzia come il mercato italiano venga considerato come un mercato interno e sia servito con flussi sempre più significativi dai porti del Nord Europa ; si stima che oltre 1,2 milioni di teu arrivino sul nostro mercato da quei porti.

Competitività e riduzione dei costi shipping significa incremento nelle dimensioni dei vettori.

IL FINE È RADDOPPIARE LA CAPACITÀ DI CARICO A PARITÀ DI CONSUMI.

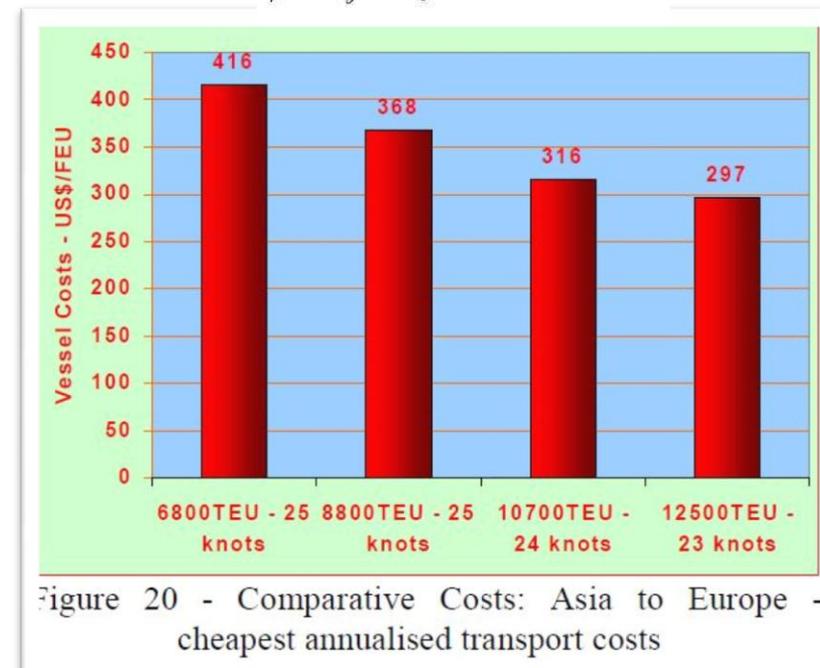
La gestione operativa di una nave genera il 50% dei costi del trasporto di un container ; fra i costi operativi, il consumo di carburante rappresenta la voce più importante.

Tra il 2004 (bunker a 186 \$/tonnellata) e il 2012 (800 \$/tonnellata), l'incidenza del bunker sul totale dei costi operativi della nave è passata nel 2012 dal 40% all'80%. Oggi pur con un costo inferiore del petrolio le compagnie hanno mantenuto il criterio di risparmio sul costo unitario. Se a parità di consumo trasporto il doppio del carico cresce la mia competitività (nel grafico dei Lloyd's R. si raffronta il costo unitario tra navi da 12.500 e navi da 7.000 teu ; la differenza è significativa , oltre un milione di \$ a viaggio).

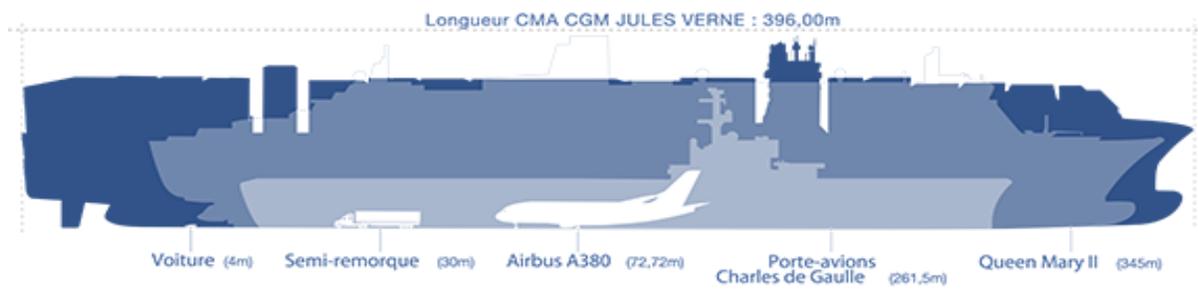
Per altro si fa sempre più sentita anche nel mondo delle compagnie l'esigenza ambientale; sui loro siti appare sempre più spesso la tabella che indica per ogni relazione tra porto e porto il volume di emissione per tonnellata trasportata ed il raffronto tra i vari sistemi di trasporto.



Osservatorio
per il collegamento ferroviario Torino-Lione



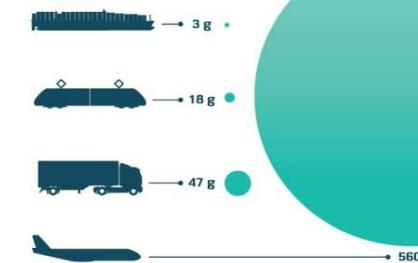
Lloyd's Register of Shipping



Smart transport

Different modes of transport have different climate impact. Carbon distance reflects the difference in climate impact among different modes of transport between two locations.

Grams of CO₂ emitted by transporting 1 ton of goods 1 km



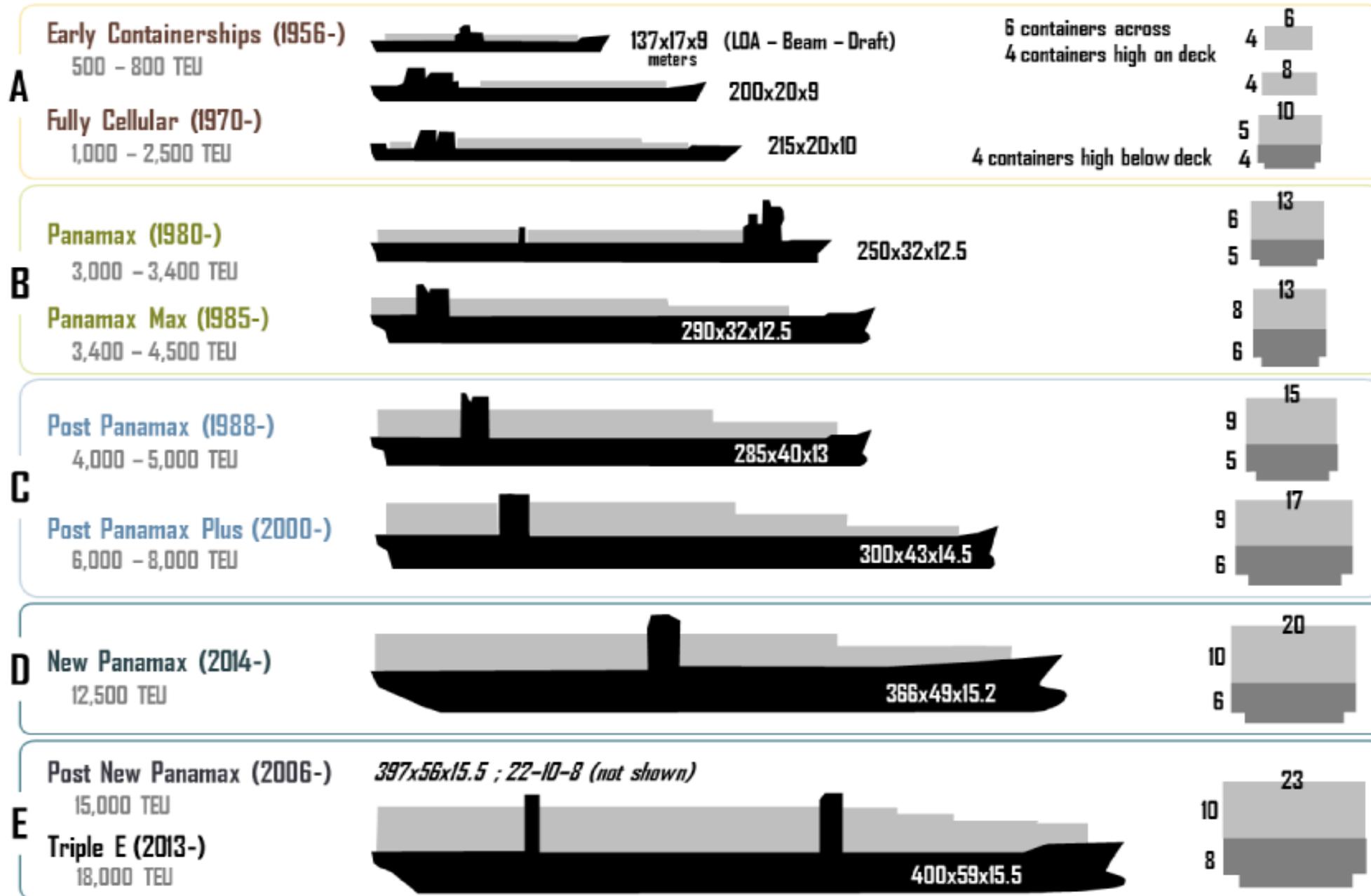
Mærsk StarFlower™ makes it possible to transport cut flowers by sea rather than by air cutting the relevant CO₂ emissions by 98%.

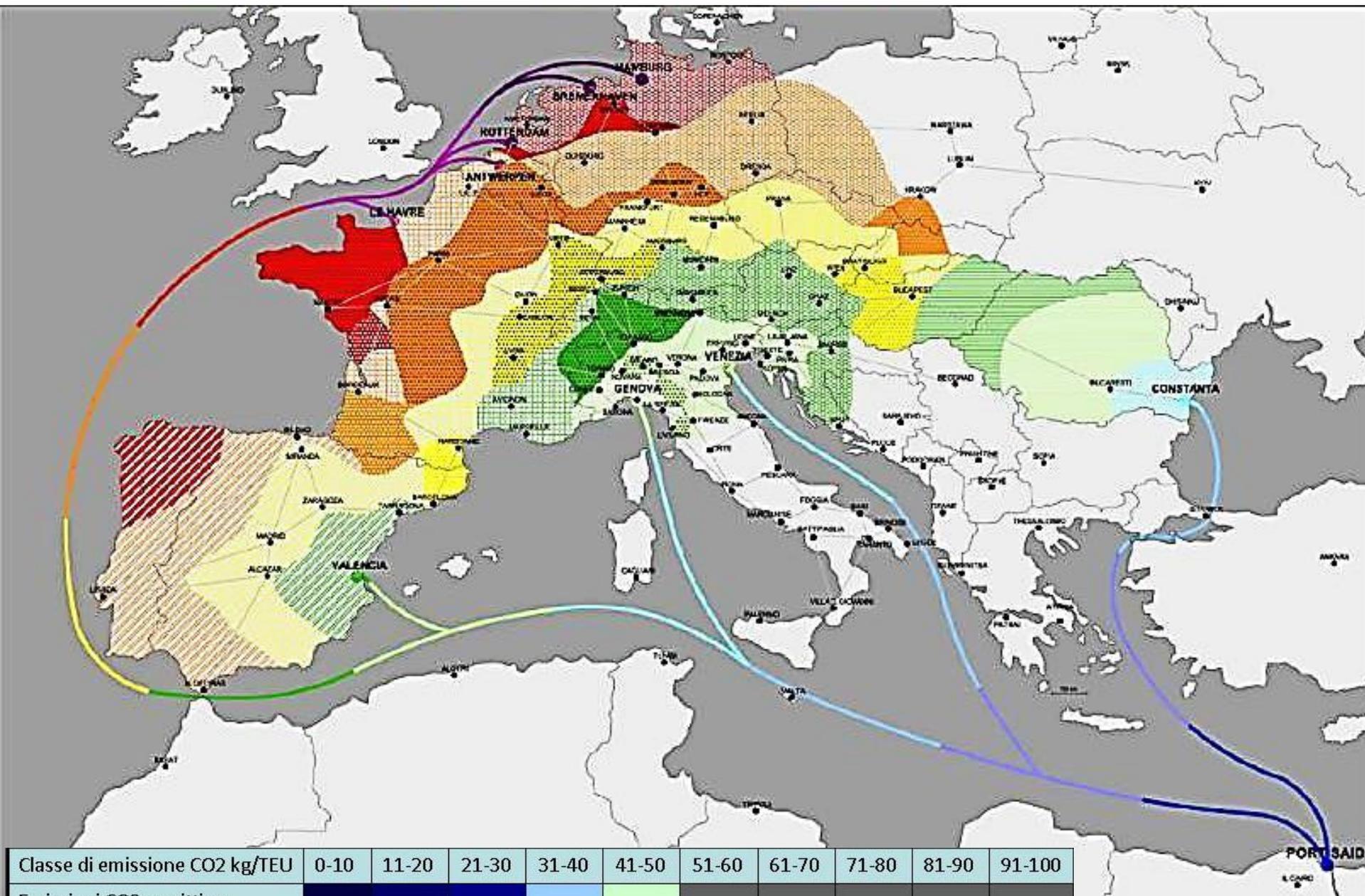
EVOLUZIONE DEL NAVIGLIO E DEL SISTEMA DEI PORTI



Osservatorio

per il collegamento ferroviario Torino-Lione





In sede Europea cresce sempre di più la sensibilità nei confronti dei volumi di emissioni di gas serra in relazione alle rotte marittime ed al trasporto interno delle merci. Questa rappresentazione di fonte UE Sonora evidenzia in modo molto diretto questo dato e la convenienza ad un servizio ai mercati da Sud.

Classe di emissione CO2 kg/TEU	0-10	11-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-70	71-80	81-90	91-100
Emissioni CO2 marittime										
Emissioni CO2 multimodali										

Fattori ambientali



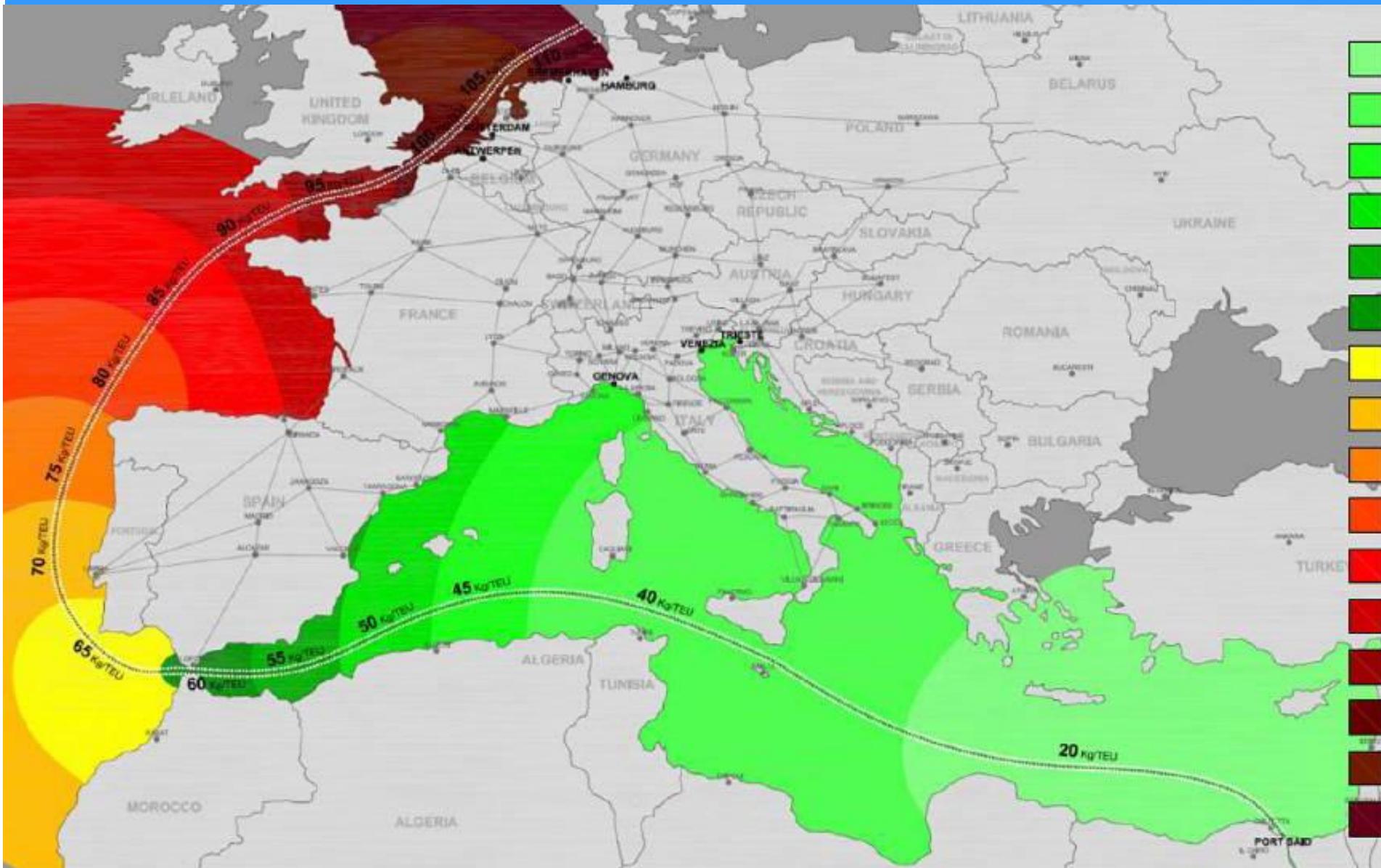
Osservatorio

per il collegamento ferroviario Torino-Lione

**Evoluzione e tendenze
del trasporto
marittimo di container**



Fonte UE
SoNorA_South-Nord
Axis 2011



In quest'altra rappresentazione ,sempre di fonte UE SoNorA-South-Nord Axis 2011 , si riportano le emissioni di CO₂ per ogni Teu movimentato lungo la rotta da Suez verso i porti dei sistemi portuali Nord Europei . E' di tutta evidenza che questi elementi giocheranno un ruolo sempre maggiore e potrebbero favorire il nostro paese quale porta d'accesso ai mercati se sapremo cogliere la sfida che il nuovo comporta

9 FEBBRAIO 2015

PRESENTAZIONE A ROMA AGLI STATI GENERALI DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA, ORGANIZZATO DAL M.I.T. .



PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA		
<p style="font-size: 24px; font-weight: bold; margin: 0;"><i>VISION</i></p> <p>Il sistema portuale e logistico:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Per la ripresa economica del Paese ▶ Come strumento attivo di politica Euro-Mediterranea ▶ Per lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno ▶ Per la promozione della sostenibilità 	<p style="text-align: center; font-weight: bold; margin: 0;">Obiettivo 1</p> <p>Coordinamento Nazionale, condivisione e confronto partenariale</p>	<p style="text-align: center; font-weight: bold; margin: 0;">Azione 1</p> <p>Avvio di un processo di monitoraggio, pianificazione e promozione della portualità e della logistica italiana</p>
	<p style="text-align: center; font-weight: bold; margin: 0;">Obiettivo 2</p> <p>Semplificazione e snellimento</p>	<p style="text-align: center; font-weight: bold; margin: 0;">Azione 2</p> <p>Misure per la Semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui Porti di interesse nazionale</p>
	<p style="text-align: center; font-weight: bold; margin: 0;">Obiettivo 3</p> <p>Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi</p>	<p style="text-align: center; font-weight: bold; margin: 0;">Azione 3</p> <p>Misure per l'efficiamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori</p>
	<p style="text-align: center; font-weight: bold; margin: 0;">Obiettivo 4</p> <p>Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali</p>	<p style="text-align: center; font-weight: bold; margin: 0;">Azione 4</p> <p>Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri</p>
	<p style="text-align: center; font-weight: bold; margin: 0;">Obiettivo 5</p> <p>Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri</p>	<p style="text-align: center; font-weight: bold; margin: 0;">Azione 5</p> <p>Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra</p>
	<p style="text-align: center; font-weight: bold; margin: 0;">Obiettivo 6</p> <p>Innovazione</p>	<p style="text-align: center; font-weight: bold; margin: 0;">Azione 6</p> <p>Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana</p>
	<p style="text-align: center; font-weight: bold; margin: 0;">Obiettivo 7</p> <p>Sostenibilità</p>	<p style="text-align: center; font-weight: bold; margin: 0;">Azione 7</p> <p>Misure per l'efficiamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti</p>
	<p style="text-align: center; font-weight: bold; margin: 0;">Obiettivo 8</p> <p>Integrazione del Sistema Logistico</p>	<p style="text-align: center; font-weight: bold; margin: 0;">Azione 8</p> <p>Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche</p>
	<p style="text-align: center; font-weight: bold; margin: 0;">Obiettivo 9</p> <p>Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie</p>	<p style="text-align: center; font-weight: bold; margin: 0;">Azione 9</p> <p>Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali</p>
	<p style="text-align: center; font-weight: bold; margin: 0;">Obiettivo 10</p> <p>Attualizzazione della governance del Sistema Mare</p>	<p style="text-align: center; font-weight: bold; margin: 0;">Azione 10</p> <p>Misure per adeguare la Governance dei Porti alla missione della Portualità italiana</p>

Figura 1 - Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica: Vision, Obiettivi strategici, Azioni



Osservatorio

per il collegamento ferroviario Torino-Lione



IL METRO' DELL'EUROPA:
LE CITTA' SONO LE FERMATE,
I CORRIDOI SONO LE LINEE



Osservatorio
per il collegamento ferroviario Torino-Lione

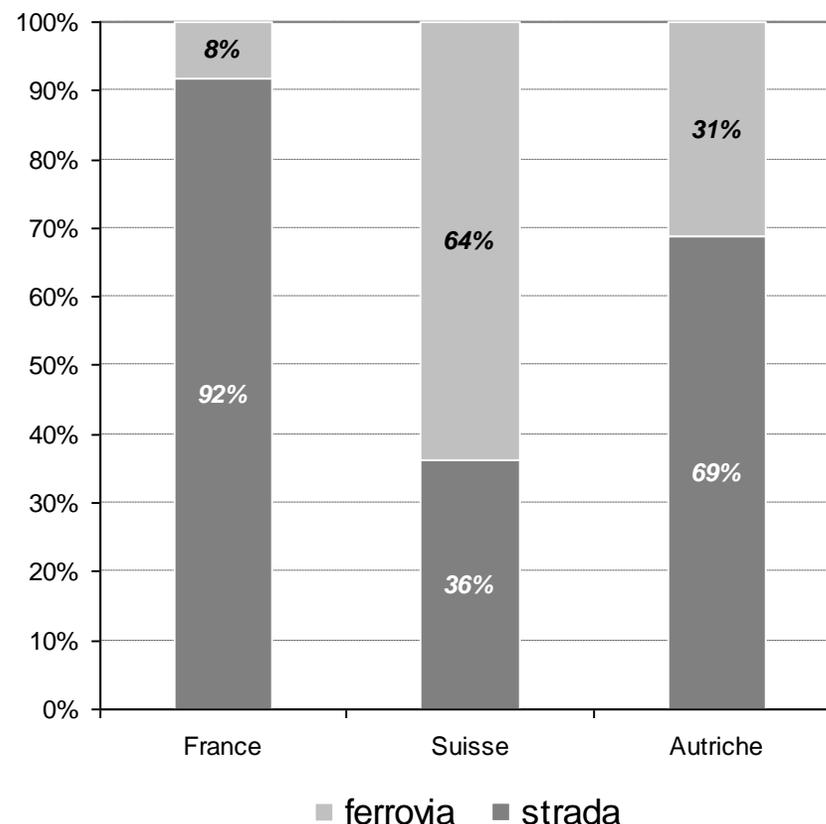
DINAMICHE IN ATTO

IL TRASFERIMENTO MODALE DA GOMMA A FERRO SI E' VERIFICATO SOLO SUGLI ASSI PIÙ EFFICIENTI:

la direttrice del Brennero, attualmente con buone caratteristiche tecniche in generale e sulla sezione di valico, sulla quale sono già partiti gli interventi per la realizzazione di una nuova linea "di pianura" (BBT - Brenner Basis Tunnel);

la direttrice del Sempione/Loetschberg, ha triplicato il traffico in dieci anni, mentre quello del Fréjus diminuiva. Su questo corridoio, la prima canna della galleria di base, aperta nel 2007, è già in saturazione;

la direttrice del Gottardo, la cui galleria di base si prevede sarà aperta nel 2016 e che si ritiene sarà anch'essa satura in breve tempo, a fronte della continua crescita della domanda di transito.

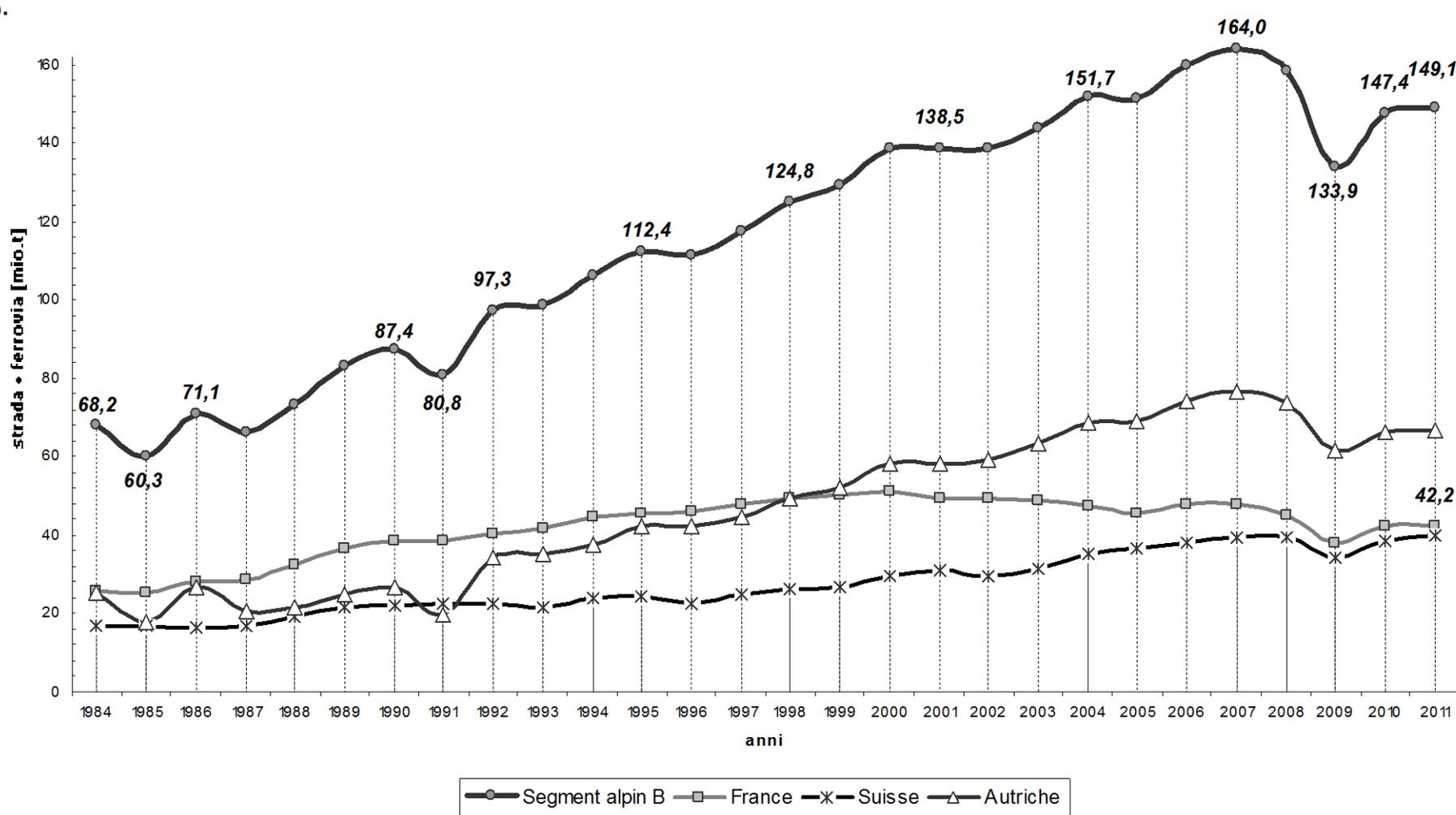




IL NUOVO MODELLO DI TRASPORTO MERCI ED IL GAP INFRASTRUTTURALE ESISTENTE

IL TRAFFICO SULL'ASSE OVEST RESISTE MA NON PASSA DALLA FERROVIA: il volume del traffico di merci in milioni di tonnellate tra Italia e Francia è tuttora superiore a quello sulla direttrice svizzera: al 2011 circa 42 milioni di tonnellate (di cui il 92% su strada) hanno viaggiato su questa direttrice, contro i 40 Mt della Svizzera.

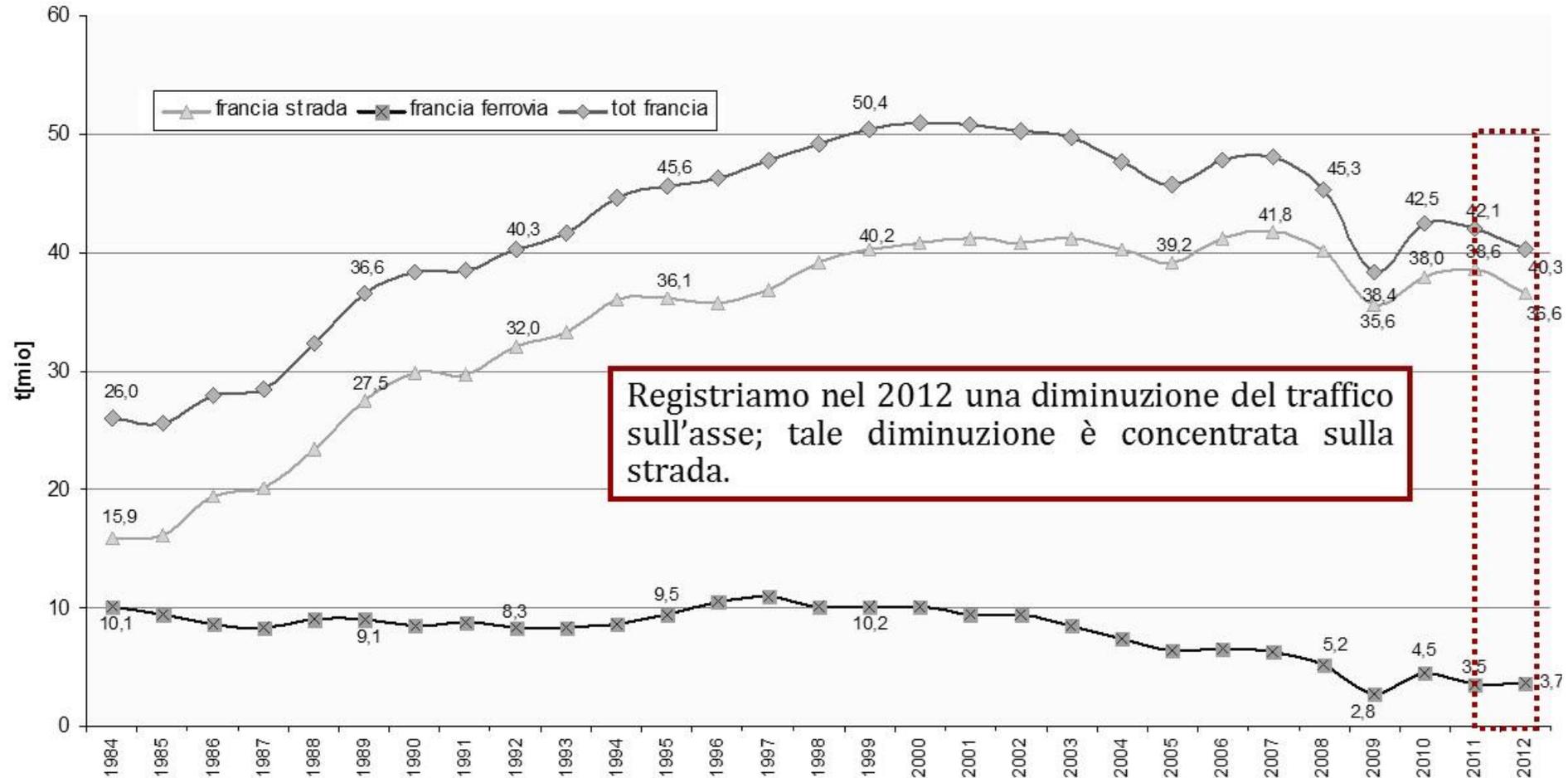
Italia e Francia continuano a scambiare una rilevante quantità di merci e l'incidenza sul traffico alpino totale resta compresa tra il 25% ed 30%.



IL NUOVO MODELLO DI TRASPORTO MERCI ED IL GAP INFRASTRUTTURALE ESISTENTE

Dal punto di vista ferroviario l'asse Francese rappresenta la "Cenerentola" dei sistemi dei valichi alpini. È caratterizzato da un sistema infrastrutturale obsoleto ed inadeguato per caratteristiche tecniche, sagoma e ingombro.

Gli interventi di adeguamento del vecchio traforo del Fréjus alla sagoma PC45 serviranno a consentire la sopravvivenza del collegamento in attesa della sostituzione del tunnel ferroviario del Fréjus (Cenisio) con il nuovo tunnel di base della linea Torino Lione (operativo dal 2025).



**IN 140 ANNI I TRENI SONO RADICALMENTE CAMBIATI.
L'INFRASTRUTTURA RESTA SEMPRE LA STESSA.
FINO A QUANDO IL FUTURO PUO' ESSERE AFFIDATO AD UN'OPERA DEL RISORGIMENTO?**



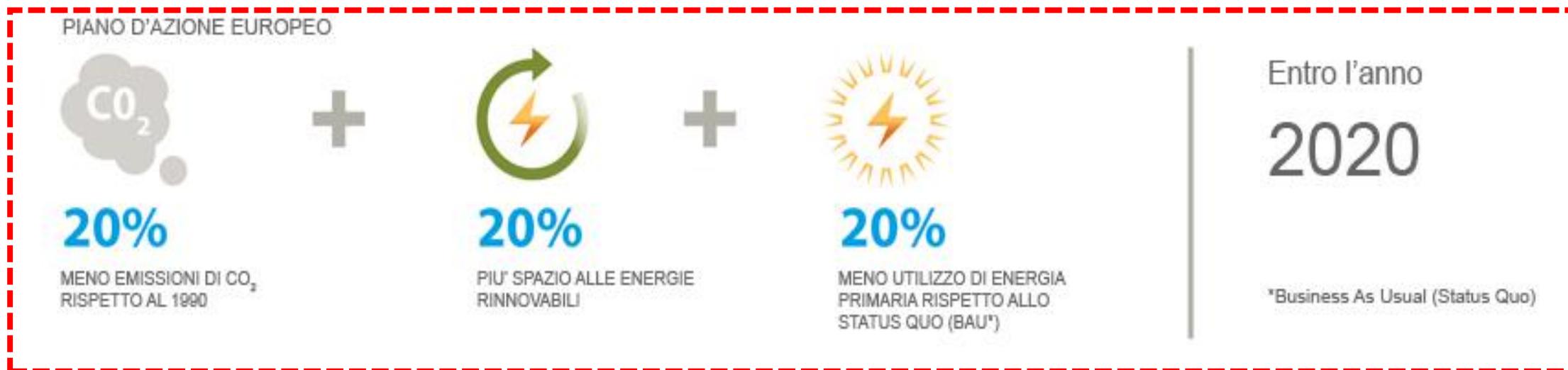
**1 - PRIMO '900
2 - LA GRANDE
GUERRA
3 - GLI ANNI 50
4 - GLI ANNI 70
5 - INIZIO 2000**



Che cos'è il "Piano 20 20 20"?

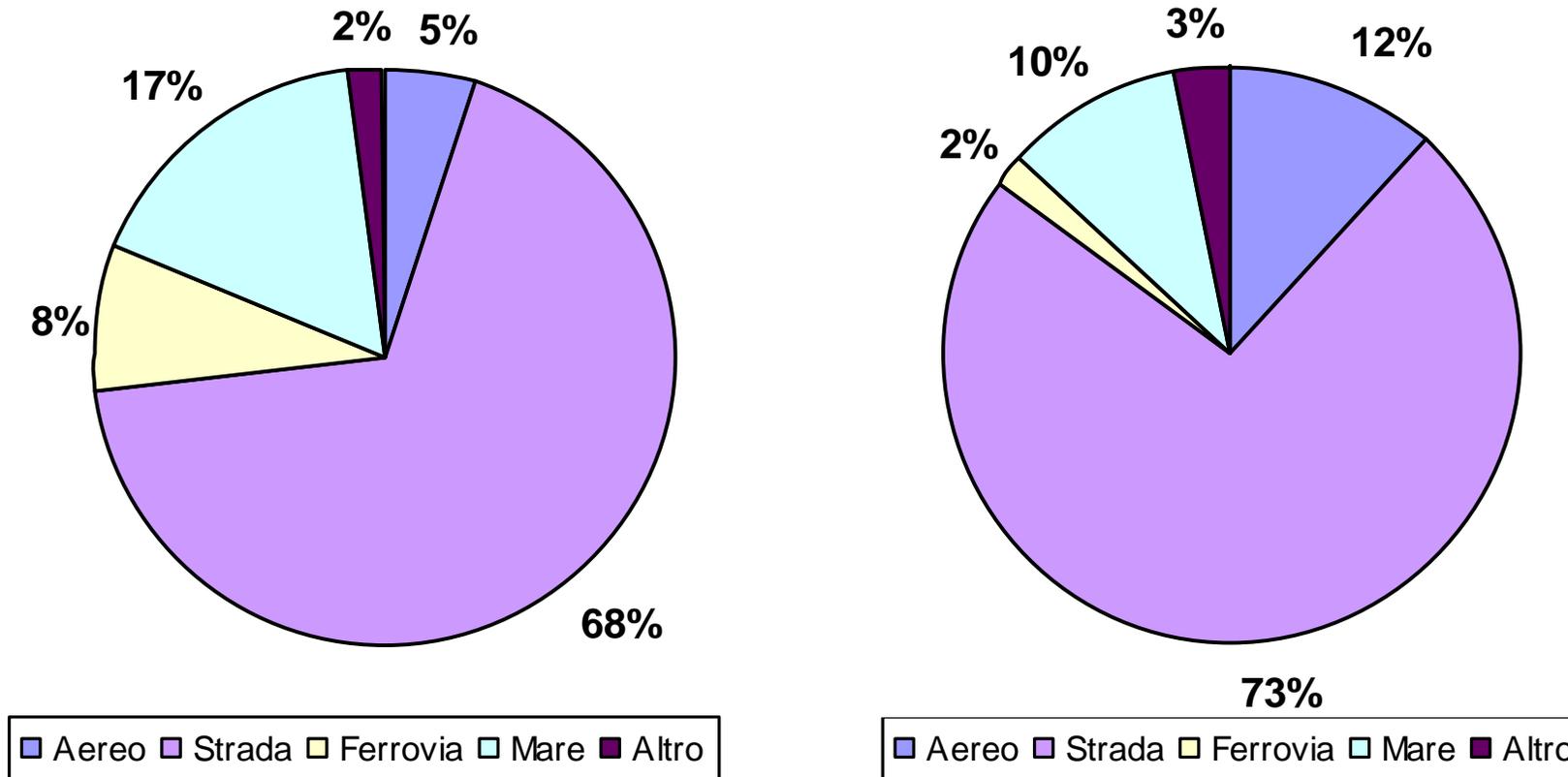
Si tratta dell'insieme delle misure pensate dalla UE per il periodo successivo al termine del [Protocollo di Kyoto](#), il trattato realizzato per il contrasto al cambiamento climatico che trova la sua naturale scadenza al termine del 2012.

Il "pacchetto", contenuto nella Direttiva 2009/29/CE, è entrato in vigore nel giugno 2009 e sarà valido dal gennaio 2013 fino al 2020.



IL TRENO È AMICO DELL'AMBIENTE:

In Europa il trasporto su strada rappresentava nel 2007 il 68% del totale, ma tale quota ha prodotto il 73% della CO₂ (107%) presente in atmosfera; il trasporto su ferro, che era confinato all'8%, ne ha prodotta solo il 2%! (25%): uno studio calcola che **lo spostamento di un quarto delle unità di trasporto da aria e strada verso la ferrovia nel 2020 consentirebbe di ridurre le emissioni di CO₂ di una quota superiore all'obiettivo dell'Unione Europea.**



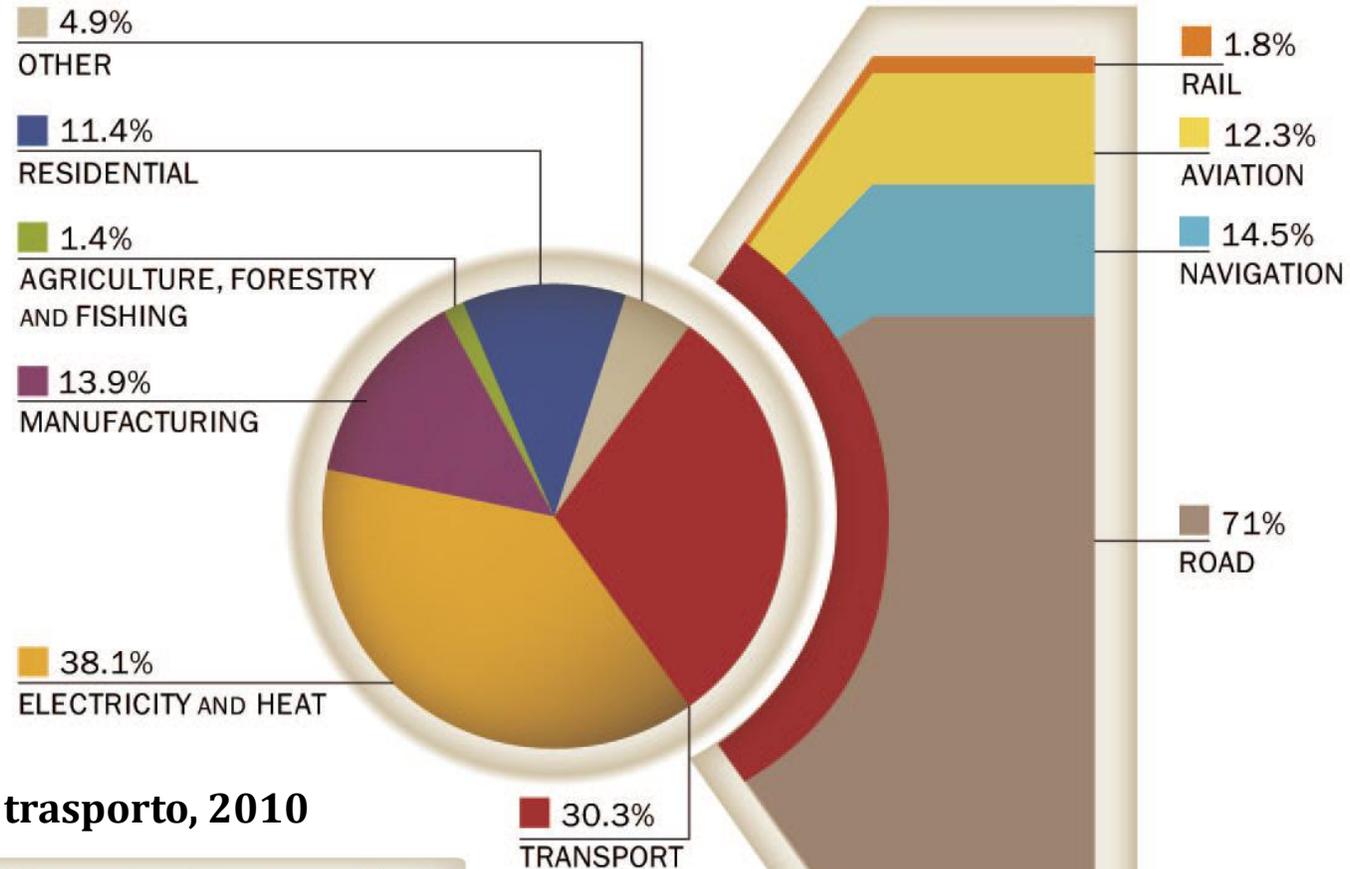
Suddivisione modale trasporto nel periodo di riferimento (a sinistra) - Contributo in termini di CO₂ per ciascuna modalità (a destra)

Fonte: EC 2007 and UIC Energy / CO₂ database

LA NUOVA LINEA TORINO LIONE È UNA SCELTA AMBIENTALISTA

Emissioni di CO₂ per settore nell'Europa dei 27 al 2010

NB: Le emissioni da trazione elettrica ferroviaria sono inclusi nel settore dei trasporti



EU27: quota modale del trasporto, 2010

Mode	Passenger PKM	Freight TKM	Total TU
ROAD	83.8%	47.2%	71.1%
NAVIGATION	0.6%	42.0%	15.0%
RAIL	7.4%	7.5%	7.4%
AVIATION	8.2%	0.1%	5.3%
OTHER	0.0%	3.2%	1.2%

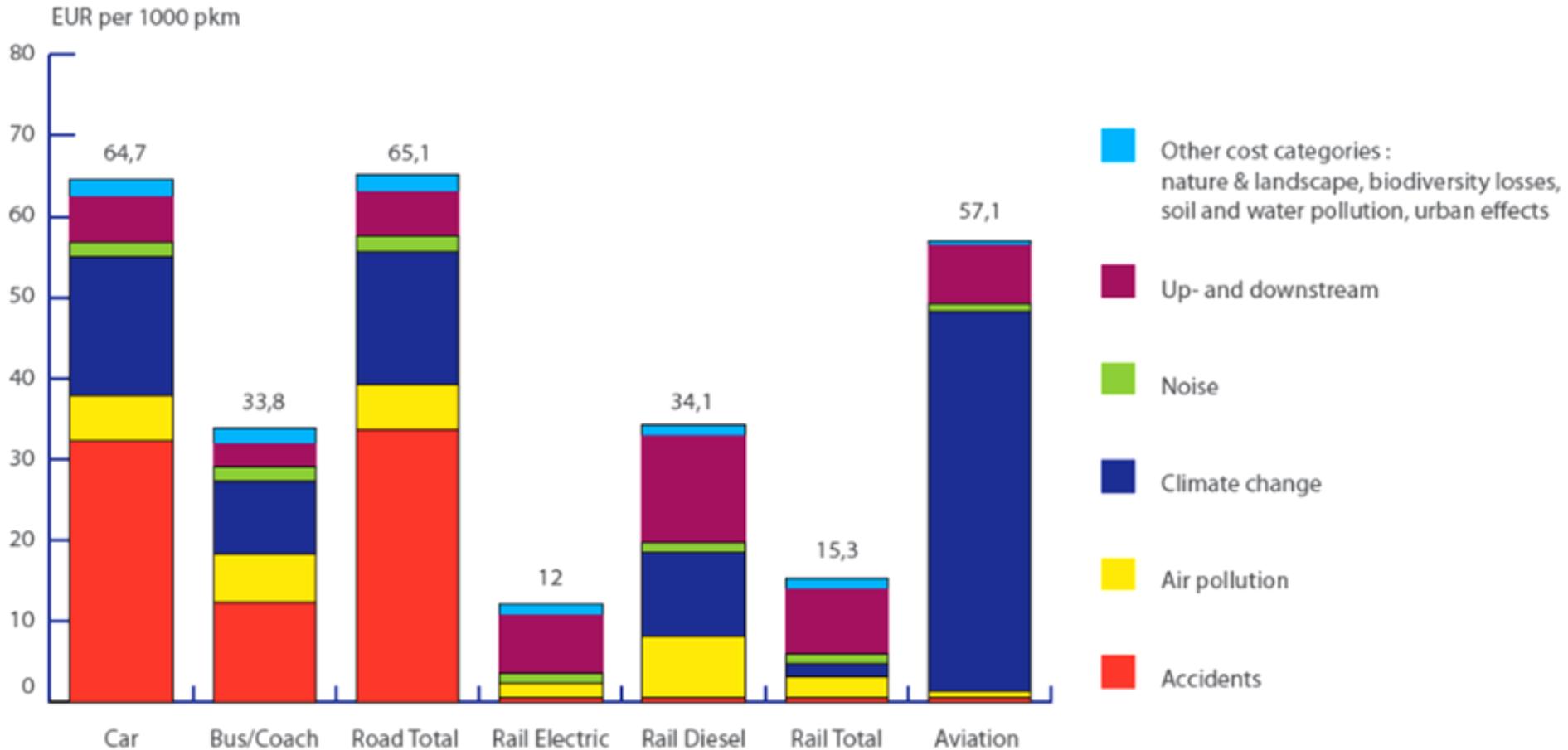
Passenger
PKM

Freight
TKM

Total
TU

Trasporto passeggeri:

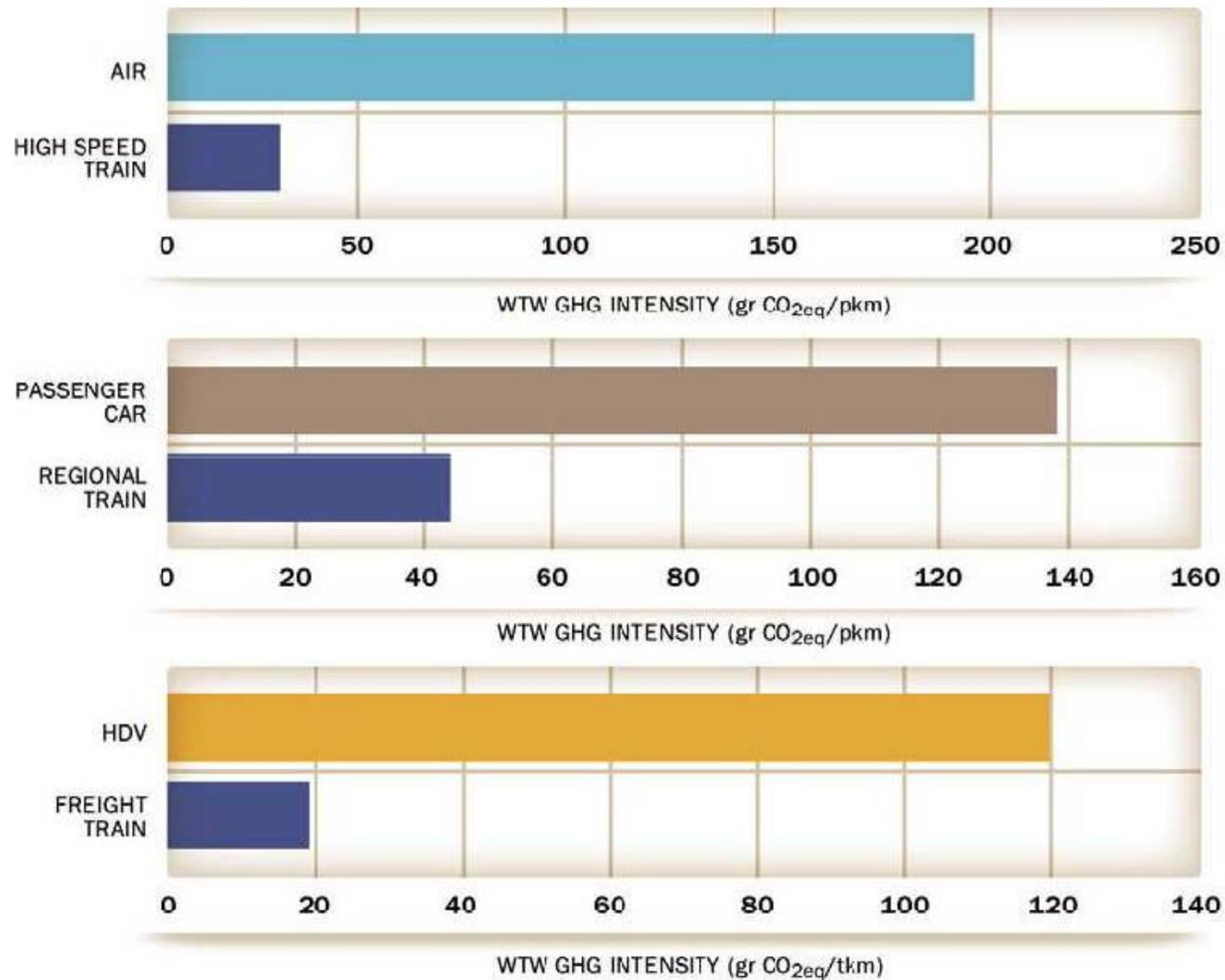
Costi esterni medi del trasporto passeggeri per EU27 (esclusi motocicli e ciclomotori)



LA NUOVA LINEA TORINO LIONE È UNA SCELTA AMBIENTALISTA

Confronto trasversale delle modalità:

Aereo contro AV, auto contro treni regionali, veicoli pesanti contro treni merci – media EU





Osservatorio
per il collegamento ferroviario Torino-Lione

PIATTAFORMA LOGISTICA INTEGRATA DEL PIEMONTE

1. *UN SISTEMA DI POLI INTERMODALI INTEGRATI E OPERANTI IN SINERGIA PER COMPETERE CON I GRANDI HUB ITALIANI ED EUROPEI*
2. *UNA OFFERTA DI SERVIZI COSTRUITA SULLA DOMANDA DEL SISTEMA ECONOMICO PRODUTTIVO ECONOMICO, PER OGGI E PER DOMANI, PER PROMUOVERE IL TRASPORTO FERROVIARIO E L'INTERMODALITA'*
3. *UN SISTEMA CONNESSO SUI PORTI LIGURI E SUI GRANDI CORRIDOI EUROPEI*

Paolo Foietta

«La piattaforma logistica di Orbassano per lo sviluppo del Piemonte»

21 novembre 2015



Osservatorio

per il collegamento ferroviario Torino-Lione

La piattaforma logistica del Nord Ovest

Inquadramento infrastrutturale e di governance

-  Interporto
-  Nodo Intermodale
-  Porto
-  Nodo Logistico Multimodale
-  Nodo Logistico solo strada
-  Nodo non utilizzato
-  Nodo intervistato
-  Rete ferroviaria



Lione

Brennero

Venezia
Venezia

1. Un adeguato sviluppo dei porti e della logistica appare cruciale in Italia, in particolare in un contesto economico complesso come quello attuale, al fine di **ridurre i costi di trasporto per le imprese e di sostenere un settore ad alto valore aggiunto** e che ha un impatto significativo sotto il profilo occupazionale.
2. In questo contesto l'obiettivo è quello di **far crescere la competitività degli interporti italiani, incentivando il trasporto combinato e azionando le leve opportune al suo sostegno**. Si tratta di un sistema strategico per il Paese, con ampi margini di sviluppo, dal momento che gestisce un quantitativo di carichi ampiamente inferiore rispetto alle sue capacità potenziali.
3. **Una politica "nazionale" ed "europea" delle infrastrutture e della logistica è una delle condizioni per tornare a competere in un mercato globale.**

Il sistema logistico Piemontese 1

Sono in atto due grandi fenomeni di cambiamento che rappresenteranno per il nostro sistema dei trasporti o una grande opportunità o la definitiva marginalizzazione .

1. Da un lato è ormai evidente nel mondo dello shipping lo spostamento dei flussi di merce sui **vettori marittimi di grandi dimensioni** (il 52% dei volumi dal far-east si muove oggi su navi con capacità di carico superiore ai 12.500 teu), questo pone la questione della capacità fisica dei nostri porti nel ricevere e servire quel tipo di navi ; a questo fenomeno si aggiunge una più forte attenzione europea sugli **impatti dei trasporti in termini di emissioni** con una maggior attenzione alle percorrenze via terra.
2. Dall'altro la prossima **apertura del Gottardo e del Ceneri** fanno prevedere una grande permeabilità del nostro sistema da e verso i mercati sud europei con un incremento giornaliero delle **disponibilità di tracce di oltre 200 unità**. Oggi i porti del Nord Europa muovono merce nazionale per circa 1 milione di Teu , i nuovi trafori ci possono permettere di recuperarne una parte o di perderne ancora.

La portualità ligure rappresenta la porta d'accesso più importante del mercato nazionale, con il completamento delle opere in corso essa raggiungerà nel 2018 la potenzialità per un volume complessivo di 6,5 milioni di contenitori, anche per la presenza di nuovi soggetti quali Maersk sul terminale di Vado (il primo per navi oltre i 12.000 teu) , di PSA su Voltri e di MSC sul terminale Contship di Spezia.



Il sistema logistico Piemontese 4

La **Regione può essere l'elemento catalizzatore di questo sistema**; è presente con quote molto significative nelle varie realtà e può quindi essere fattore di coesione e difesa del sistema. Va notato che il sistema piemontese presenta realtà che non sono in concorrenza tra loro ma svolgono **funzioni e servizi spesso complementari e mai conflittuali nel mercato della logistica**.

La finalità dell'azione intrapresa dalla Regione (condivisa dalle singole strutture operative) è volta a mettere a sistema il ruolo e le specificità di ciascuna componente del sistema logistico Piemontese, al fine di **fornire alle imprese manifatturiere del territorio servizi e strutture logistiche competitive anche interfacciate alle componenti portuali**, con la creazione di un link stabile con Confindustria Piemonte.

Le azioni si stanno concentrando prioritariamente su temi di interesse comune quali: **Il marketing territoriale per la logistica** , un forte impulso per favorire la **retroportualità a servizio dei porti liguri** , **i collegamenti italo-svizzeri ed italo-francesi** , **l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie con l'eliminazione delle strozzature e la valorizzazione degli impianti esistenti** (il loro adeguamento più che la loro sostituzione) , **i servizi telematici di connessione di reti e nodi per la logistica** con la messa a fattor comune delle esperienze più avanzate, la gestione di Corridoi doganali e di un coordinamento unico da parte dell'Agencia delle Dogane di tutti procedimento unico che integre controlli sanitari e fitosanitari (Regione).

Queste realtà svolgono funzioni e servizi spesso complementari nel mercato della logistica; consolidando e istituzionalizzando relazioni di sistema tra i diversi soggetti che costituiscono il tessuto insediativo della rete logistica Piemontese (e del Nord Ovest) è possibile **dar vita ad un sistema integrato che possa offrire al mercato globale una risposta complessiva e che possa meglio contrastare le spinte a portare queste opportunità su altre aree del paese.**

L'intermodalità rappresenta il Valore intorno a cui costruire questo nuovo sistema; per questa ragione è necessario sostenere i traffici intermodali, come da modello **svizzero** anche per proteggere un investimento ingente che il paese sta realizzando,

Cosa fare nel transitorio (entro il 2018) nel sistema piemontese

In questo quadro si sono definiti **alcuni interventi urgenti** per adeguare le strutture ferroviarie esistenti agli standard europei in termini di **sagoma e lunghezza convogli** che ci permettiamo di portare alla Sua attenzione ; si tratta di interventi **devono essere realizzati entro il 2018** , data in cui le strutture di valico entreranno in esercizio. Si deve considerare il fatto che la dorsale da Trieste a Torino permette già oggi il passaggio della **sagoma P400**, questa dorsale è raggiungibile da Nord con questo standard , ma non troviamo le stesse possibilità quando da questa dorsale guardiamo i porti ; da quelle provenienze sono operabili treni da 550 m con al massimo 1200 tonn di peso ma sono frequenti (se si utilizza un solo locomotore) valori di 450 m. e 800 tonn. di peso.

- **Interporto SITO (Torino)**: adeguamento dei fasci ferroviari e dei loro raccordi ed eliminazione dei colli di bottiglia
- **Interporto CIM (Novara)** : adeguamento binari a standard e raccordi viabilità
- **RTE intermodale (Rivalta)** : adeguamento impianti di stazione e raccordo



Osservatorio

per il collegamento ferroviario Torino-Lione

PIATTAFORMA LOGISTICA DI ORBASSANO

- 1. RISOLVERE I PROBLEMI INFRASTRUTTURALI ED ORGANIZZATIVI CHE LIMITANO L'UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA*
- 2. UN MODELLO UNITARIO DI REGOLAZIONE E GESTIONE*
- 3. ADEGUARE L'OFFERTA DI SERVIZI COSTRUITA SULLA DOMANDA EFFETTIVA DEL SISTEMA ECONOMICO E PRODUTTIVO*
- 4. PROMUOVERE IL TRASPORTO FERROVIARIO E L'INTERMODALITA' (OGGI ANCHE SOSTENERE ECONOMICAMENTE)*
- 5. CONNESSIONE AI PORTI LIGURI E AI GRANDI CORRIDOI EUROPEI GIA' NELLA FASE TRANSITORIA*

PAOLO FOIETTA



Osservatorio
per il collegamento ferroviario Torino-Lione

PIATTAFORMA LOGISTICA DI ORBASSANO

1. *RISOLVERE I PROBLEMI INFRASTRUTTURALI ED ORGANIZZATIVI CHE LIMITANO L'UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA*
2. *UN MODELLO UNITARIO DI REGOLAZIONE E GESTIONE*
3. *ADEGUARE L'OFFERTA DI SERVIZI COSTRUITA SULLA DOMANDA EFFETTIVA DEL SISTEMA ECONOMICO E PRODUTTIVO*
4. *PROMUOVERE IL TRASPORTO FERROVIARIO E L'INTERMODALITA' (OGGI ANCHE SOSTENERE ECONOMICAMENTE)*
5. *CONNESSIONE AI PORTI LIGURI E AI GRANDI CORRIDOI EUROPEI GIA' NELLA FASE TRANSITORIA*

Paolo Foietta

«La piattaforma logistica di Orbassano per lo sviluppo del Piemonte»

21 novembre 2015

Gli impianti logistici presenti nell' area di Orbassano scontano oggi due tipi di problemi:

1. limitazioni e vincoli infrastrutturali sia verso la Francia (Linea storica) che verso l'Est, a causa delle limitazioni all'attraversamento del nodo di Torino, problemi non risolti con la realizzazione del passante ferroviario; occorre nel transitorio, in attesa della completa realizzazione della nuova infrastruttura comprensiva della gronda merci (Fase 1B), affrontare tali problemi e ridurre il peso.
2. lo sviluppo della funzione di HUB e dell'intermodalità; l'infrastruttura di base per l'HUB esiste, con il fascio di binari (nuovi e lunghi) a Sud della tangenziale, ma per farlo funzionare servono treni in entrata e treni in uscita ed il terminal intermodale deve diventare moderno: binari da 750 metri e gru a portale per il sollevamento verticale.

Obiettivo nel transitorio è il **rilancio della piattaforma , evitando una ulteriore contrazione del volume delle merci movimentate tramite ferrovia**; per fare questo occorre, a breve, migliorare **l'integrazione tra le diverse componenti logistiche presenti nell'area** ed affrontare e risolvere i problemi attuali, aumentando la funzionalità e l'efficienza dello scalo esistente, riducendo gli ostacoli per un migliore utilizzo della intermodalità ferroviaria e sviluppando servizi indispensabili per la gestione della logistica moderna.

Occorre quindi arrivare ad una effettiva **piattaforma logistica unitaria** che integri in modo effettivo le diverse componenti oggi presenti (**SM RFI, SITO, CAAT, ...**).

E' necessario operare per favorire questo percorso per razionalizzare/migliorare/aumentare, nel transitorio, l'utilizzo della modalità ferroviaria rilanciando trasporto convenzionale e combinato (migliorandone efficienza e funzionalità), sviluppando l'integrazione delle diverse componenti del sistema logistico (SITO- SM RFI), collegando CAAT e TRM, riattivando la connessione con la portualità ligure (a partire dal collegamento al Porto di Vado Ligure)

Tale attività è fondamentale per evitare la desertificazione e creare le condizioni per lo sviluppo nella nuova piattaforma logistica di Orbassano, collocata in una strategia per lo sviluppo della logistica del Nord Ovest e piemontese (sistema integrato e sinergico tra Orbassano, Novara e Rivalta Scrivia).

In questo scenario, fondamentale sarà la **progettazione definitiva della Piattaforma Logistica Integrata di Orbassano**, che **RFI ed Italferr dovranno sviluppare a partire dal progetto preliminare**.

Con la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino Lione, il nuovo scalo di Orbassano dovrà trasformarsi ed essere attrezzato per:

- assumere una funzione strategica per il nostro sistema industriale
- gestire tutte le modalità di trasporto merci ferroviarie per diventare uno dei principali poli logistici europei.

Considerando il modello di esercizio del progetto della Nuova Linea Torino Lione, viene posto all'evidenza che i traffici che interesseranno l'impianto di Orbassano a regime saranno di tipo "passante" (non diretti ad Orbassano) o "attestato" e le tipologie di convoglio che saranno utilizzate per le merci possono essere riassunte come segue:

- merci (internazionali e nazionali)
- combinato accompagnato e non accompagnato

Le caratteristiche del terminal e del modulo dovranno essere adeguate ai nuovi standard ovvero, a titolo esemplificativo:

- ✓ ≥ 750 mt. di lunghezza;
- ✓ ≥ 4 mt. di sagoma;
- ✓ ≥ 1.600 tonnellate

Sarà poi necessario programmare le modalità di attuazione del nuovo Scalo Merci tenendo conto della modalità di attivazione della Nuova Linea Torino Lione e degli interventi complementari già previsti per il Sistema Ferroviario Metropolitano:

- ✓ *Fase 0 (2019): attivazione del nuovo servizio ferroviario metropolitano FM5;*
- ✓ *Fase 1 (20XX): attivazione del servizio di autostrada ferroviaria e attivazione collegamento NLTL lato Lione.*
- ✓ *Fase 1bis (20XX): attivazione della gronda merci (Orbassano - innesto sulla linea AV/AC Torino - Milano);*

La fase di cantiere non dovrà in alcun modo penalizzare i servizi ed il traffico "consolidato", che s'intende potenziare nel transitorio.

Programma di attività per la realizzazione della nuova piattaforma logistica integrata di Orbassano

Al fine avviare la realizzazione della piattaforma logistica integrata di Orbassano occorre arrivare ad una progettazione integrata ed adeguata di uno scalo merci di rango europeo (porta ovest dell'Italia di connessione con FRANCIA, PENISOLA IBERICA e INGHILTERRA) calibrata sulle esigenze non esclusivamente "di tecnica ferroviaria" ma attenta alle esigenze del sistema economico (di produzione e di distribuzione), del territorio e delle comunità locali.

Tale lavoro deve proporre soluzioni per arrivare ad una efficace integrazione delle diverse componenti presenti nell'area e l'integrazione progressiva del sistema delle aree industriali (in parte inutilizzate) collocate in Orbassano e Beinasco, sull'asse di Strada del Portone e di Corso Allamano (su Torino, Grugliasco e Rivoli) e in Rivalta di Torino, da riprogettare e ri-orientare alla logistica moderna.

In questa logica, va ripensato anche il sistema delle infrastrutture di accesso all'area (sistema autostradale e tangenziale), l'integrazione modale (gomma ferro) e le funzioni di distribuzione delle merci (modello smart) .

I principali temi da affrontare in sede di Osservatorio sono:

1. sviluppo nel transitorio del trasporto merci convenzionale e combinato/intermodale proponendo interventi per

- ✓ ridurre limitazioni e vincoli su attraversamento delle merci del nodo di Torino - Passante ferroviario
- ✓ razionalizzare/migliorare/aumentare l'utilizzo della modalità ferroviaria
- ✓ migliorare efficienza e funzionalità degli impianti
- ✓ sviluppare l'integrazione delle diverse componenti del sistema logistico (SITO- SM RFI)
- ✓ collegare CAAT e TRM,
- ✓ connessione con la portualità ligure (a partire dal collegamento al Porto di Vado Ligure).

2. attivazione nell' ambito dell'Osservatorio Tecnico Torino Lione del gruppo di lavoro per la definizione dei requisiti per la progettazione del nuovo HUB di Orbassano (progettazione interna e progettazione del contesto territoriale) con la partecipazione di:

- Regione Piemonte
- Città Metropolitana di Torino
- FS (RFI, Italferr, Cargo, ...)
- SITO S.p.A.
- Unione Industriale di Torino - Confindustria Piemonte
- Transpadana
- Torino, Grugliasco, Rivoli, Rivalta To.se, Orbassano, Beinasco
- Operatori ed esperti
- Agenzia delle Dogane e dei Monopoli

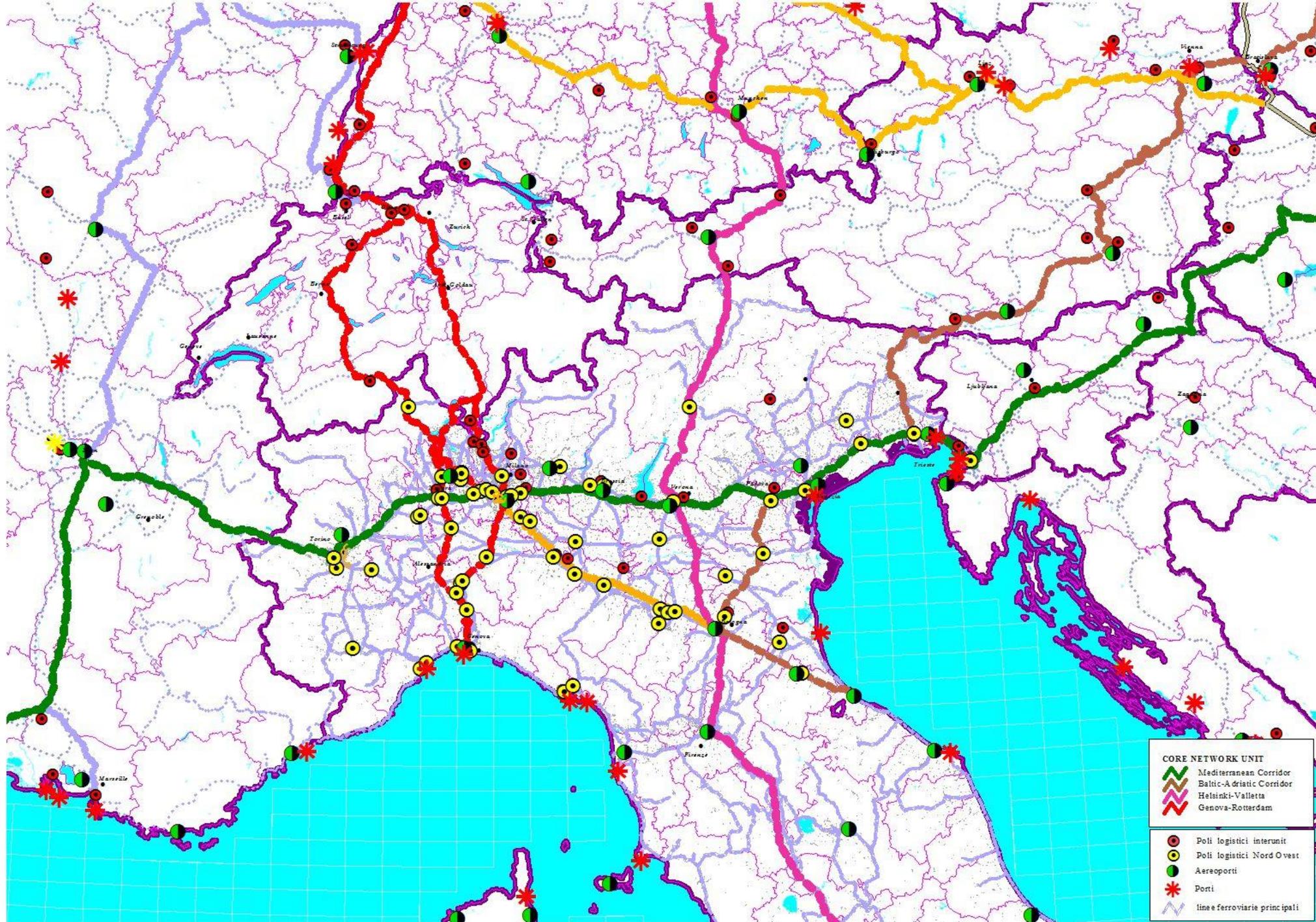
3. Ripresa delle attività del Gruppo di lavoro Esercizio dell'Osservatorio, con focus sullo scalo di Orbassano;

4. Esame di studi ed approfondimenti; alcuni già disponibili e altri in corso di predisposizione a cura degli Enti rappresentati in OT:

- Presentazione e discussione dello Studio SITI su **Piattaforme Logistiche del Nord Ovest**
- Analisi delle esperienze di modelli europei di HUB - Centri intermodali (Eurotunnel, Rhur, ...)
- Presentazione delle proposte di progetto del **nuovo scalo merci** già elaborate da **RFI**.
- Presentazione e discussione del progetto di sviluppo di **SITO** e di integrazione di CAAT e TRM

5. Definizione di contributi specifici, da costruire in progress, utili alla progettazione

- Analisi dinamica della domanda logistica e di movimentazione merci, del sistema economico e studio su come costruire su Orbassano un'offerta in grado di intercettarla
- Definizione di un progetto di territorio - integrazione/evoluzione del sistema delle aree industriali dell' area S.O. della Conurbazione metropolitana - ed analisi delle necessità di infrastrutture per l'accesso all'area.



CORE NETWORK UNIT	
	Mediterranean Corridor
	Baltic-Adriatic Corridor
	Helsinki-Valetta
	Genova-Rotterdam
	Poli logistici interunit
	Poli logistici Nord Ovest
	Aeroporti
	Porti
	linee ferroviarie principali

**LONDRA
PARIGI**

**ROTTERDAM
BASILEA**

MONACO

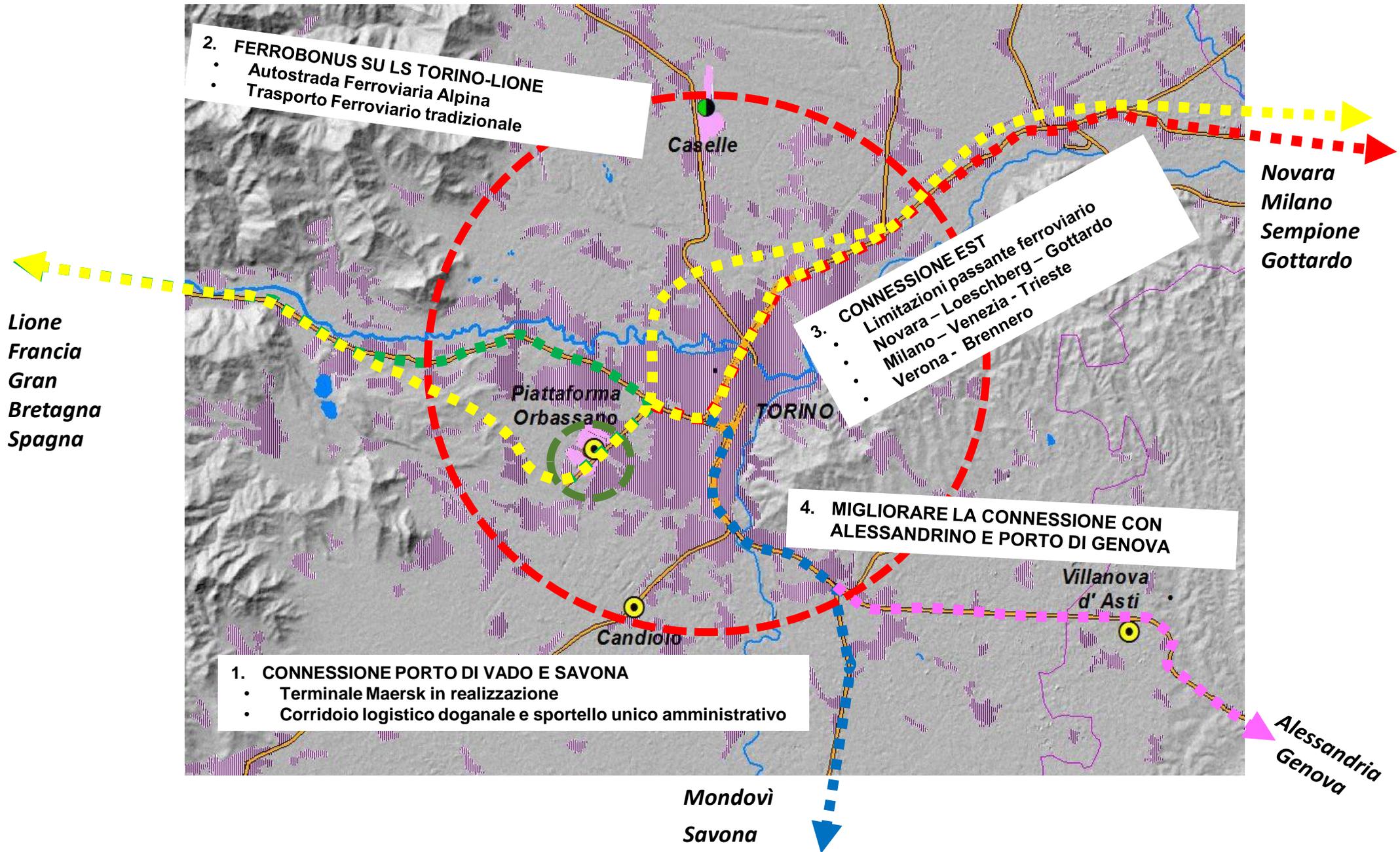


**BARCELLONA
MADRID**

CORE NETWORK UNIT	
	Mediterranean Corridor
	Baltic-Adriatic Corridor
	Helsinki-Vallenta
	Genova-Rotterdam

	Poli logistici interunit
	Poli logistici Nord-Ovest
	Aeroporti
	Porti
	Linee ferroviarie

FASE 2 : LA PIATTAFORMA LOGISTICA DI ORBASSANO A REGIME





Osservatorio
per il collegamento ferroviario Torino-Lione



