

## “Le grandi vie di comunicazione”.

Torino, 25.02.2019

Intervento dell'Ing. Giambattista Quirico – Presidente della SITO S.p.A.

### Saluti / ringraziamenti agli organizzatori

Poniamoci una domanda

**Perché investire nella logistica e perché la logistica territoriale rappresenta un volano per lo sviluppo economico?**

### Alcune brevi riflessioni

Dalla fine degli anni settanta, l'espansione delle aree di approvvigionamento, produzione e distribuzione in Paesi non più limitrofi, accompagnata da processi di delocalizzazione produttiva hanno iniziato a determinare un incremento degli scambi a lungo raggio ed un contestuale allungamento delle catene logistiche.

In questo contesto, l'evoluzione del commercio internazionale ha richiesto:

- Un sistema di trasporto capace di operare su scala mondiale
- Un sistema di gestione della logistica basato sulla velocizzazione del trasporto.

Per rispondere a tale evoluzione la logistica deve essere pensata come un sistema complesso costituito da molti elementi diversi fra loro che però tra loro interagiscono.

Questa impostazione deve necessariamente coniugare l'attenzione alle problematiche specifiche nazionali e locali con la dimensione continentale .

Ecco che in questa prospettiva si collocano i Corridoi Europei in particolare il Corridoio Mediterraneo e la Via della Seta

Parigi, Madrid, Londra ma anche più vicino nella nostra Pianura Padana sono allocati gli hub di arrivo e partenza di quei treni che percorrono la nuova Via della Seta promossa dal Governo di Pechino.

La logistica deve essere vista ed interpretata come servizio al sistema produttivo e distributivo per migliorare il trasporto delle merci, la concorrenzialità dei nostri prodotti, favorendo l'occupazione, rilanciando nel contempo il trasporto ferroviario delle merci con una politica che punti al trasferimento modale da gomma a ferro.

In questo scenario assumono particolare rilievo le piattaforme logistiche territoriali , ovvero quei poli intermodali gestiti sempre più in un'ottica di sistema e non in concorrenza tra loro.

E' noto come l'introduzione del trasporto basato su container/casse mobili ha consentito una movimentazione rapida, efficiente, senza rottura del carico e, soprattutto, flessibile.

Con lo sviluppo di un simile sistema di trasporto e l'espansione dei traffici intercontinentali, la componente marittima del trasporto ha acquisito una posizione sempre più centrale nell'ambito delle catene logistiche del commercio internazionale

I sistemi portuali, veri e propri nodi logistici, sono destinati ad assorbire negli anni a venire quote rilevanti dell'atteso incremento del traffico;

La centralità dei porti in questo contesto sarà trattato compiutamente dopo di me dall'Ing. Signorini –Presidente dell'Autorità di sistema Portuale del Mar ligure Occidentale

Mi limito a ricordare che tale evoluzione ha parallelamente portato con sé la nascita di hinterland dotati di infrastrutture di trasporto terrestri e di impianti logistici di supporto, quali gli interporti ed i terminali interportuali, attraverso i quali i flussi di trasporto intermodale potessero transitare e venire organizzati, in un'ottica di minimizzare i costi di trasferimento e massimizzare i volumi di carico movimentati.

Oggi, dunque, per i territori in competizione, non sono più bastevoli un'ottima localizzazione e un buon tessuto industriale, ma sono necessarie altre condizioni quali:

la capacità di costruire, valorizzare e vendere la propria "risorsa distributiva", in un sistema massimamente integrato di servizi.

Molte aziende del nostro Interporto di Torino fanno questo:

Non sono solo più semplici case di spedizione ma realtà dove si producono e/o si trasformano beni da destinarsi al mercato.

Risulta quindi evidente come la logistica territoriale possa svolgere un ruolo fondamentale nelle scelte e nella valorizzazione di una determinata area con la possibilità di poter fornire infrastrutture di collegamento ed accesso a circuiti internazionali di comunicazione, insieme a servizi logistici avanzati, e costituire infine un fattore di innesco di processi di sviluppo locale.

A suffragio di quanto affermato, basti pensare che un container, sul quale siano state effettuate delle operazioni di sdoganamento, stoccaggio, manipolazione e distribuzione genera un fatturato 8 volte superiore a quello della sola attività di movimentazione; e che, per quanto concerne gli effetti sull'occupazione, studi condotti sui principali complessi logistici, confermano un'occupazione media di 32 unità dirette, per operazioni a valore aggiunto per ogni ettaro di insediamento coperto, ed indicano in 45 unità per ettaro l'occupazione indiretta e indotta.

La crescita dimensionale delle navi portacontainers, una maggiore attenzione alle politiche ambientali portano a pensare ad una riconfigurazione ed integrazione delle catene logistiche mare-terra

La piattaforma di Savona-Vado è una risposta a tali esigenze, lo è la stessa conformazione del nostro Paese, come da più parti detto, ma non dobbiamo sottovalutare allo stesso tempo il concomitante slancio evolutivo di altri nuovi

approdi, collocati più a est o sulle sponde meridionali del Mediterraneo, dietro la spinta di ingenti investimenti cinesi.

Ecco che, con un orizzonte corrispondente all'attivazione del Terzo valico ( 2022-2023) diventa importante per il nostro territorio procedere alla rifunzionalizzazione del terminal ferroviario di Orbassano insieme ad una connessione diretta con il porto di Savona Vado Ligure riqualificando la cintura ferroviaria a Sud di Torino , la linea Torino –Asti- Alessandria, intervenendo sulla sagoma della linea Savona – Mondovi.

Sono queste azioni in grado di fornire alternative alle merci che oggi si muovono prevalentemente su gomma in questo quadrante del Nord Ovest.

Incrementare l'utilizzo del vettore ferroviario vuol dire individuare piattaforme dedicate, in cui operare il cambio di modalità. Sotto questo aspetto l'Italia può contare su una solida ossatura di piattaforme interportuali che ne rappresentano una vera e propria spina dorsale infrastrutturale.

Gli stessi principali nodi intermodali della porzione italiana di rete TENT-T sono indubbiamente gli interporti, infrastrutture la cui vocazione è quella dello scambio modale e dell'interconnessione fra le reti, non esclusi naturalmente i corridoi terrestri della Via della Seta.

In Italia, il sistema degli interporti è stato strutturato in maniera organica con la legge 240 del 1990, legge volta a facilitare la nascita di infrastrutture appositamente

predisposte per l'intermodalità terrestre, ma anche per quella marittima, come stanno a dimostrare i casi di Venezia, Jesi, Prato, Nola e la vicina Rivalta Scrivia, oltre alle numerose recenti esperienze di "Corridoio Controllato Doganale".

Oggi la rete interportuale italiana associata a UIR è composta da 24 strutture, di cui 14 al Nord, 5 al Centro e 5 al Sud.

In estrema sintesi disponiamo di:

- Interporti caratterizzati da un elevato grado di intermodalità, come Verona, Novara, Padova, Bologna e Trento;
- Interporti che, accanto allo sviluppo del traffico intermodale, assumono la funzione di "piattaforma periurbana" a sostegno della logistica urbana. E' il caso di Bari, Jesi, Padova, Verona, Bologna e Torino.
- Interporti con una specializzazione nel trasporto su gomma, come Torino, Rivalta Scrivia, Prato, Nola;
- Interporti che svolgono anche funzione di retroporto come Venezia, Jesi, Prato, Nola e Rivalta Scrivia.

Tra questi l'interporto SITO, gioca un ruolo di primo piano, sviluppandosi su una superficie di circa 3 milioni mq ed accompagnandosi ad uno scalo ferroviario, da sempre punto di transito per l'Europa Nord-occidentale con oltre 150 aziende di primario profilo insediate, un terminale ferroviario di 80.000 mq, grazie a cui produce circa 500 treni all'anno.

Nonostante l'attività principale dell'Interporto di Torino sia stata fino ad oggi quella del real estate, mirata al completamento dell'area e all'implementazione della gamma di soluzioni logistiche immobiliari offerta, unita a una serie di servizi ad alto valore aggiunto, l'Interporto ha da sempre perseguito un target di infrastrutturazione ferroviaria d'eccellenza (si pensi alla predisposizione di un raccordo dedicato al Centro Agroalimentare di Torino ( da completare) e ai suoi 60.000 mq di magazzini raccordati), idoneo al contesto strategico in cui è collocato, a ridosso del Corridoio Mediterraneo e ai gateway marittimi dell'Alto Tirreno.

Più specificamente, importanti misure di investimento sul polo logistico di Orbassano inteso come SITO + CAAT + Scalo Merci possono generare, sin da subito, un circolo virtuoso per le attività economiche connesse.

E' doveroso, già oggi, considerare e valutare attentamente quale sia il tipo di sviluppo possibile delle attività logistiche e quale valorizzazione perseguire, in previsione dell'attivazione della nuova piattaforma di Vado e ci auguriamo con la realizzazione del corridoio Torino-Lione con la stazione passante di Orbassano, parte di un link più esteso, con il quale i trasporti ferroviari non subiranno solo un deciso incremento, ma una significativa trasformazione nelle composizioni.

Già oggi, si avvertono da parte degli operatori segnali di apprezzamento all'utilizzo delle linee ferroviarie per il trasporto delle merci, aventi come destinazione proprio lo scalo ferroviario di Orbassano sul quale hanno manifestato l'interesse a investire, riconoscendogli il ruolo strategico che potrà rivestire, anche per la sua prossimità ad

un grande bacino economico. Si pensi al caso dell'Autostrada Viaggiante e al suo significativo sviluppo. Pur nell'ambito di una sperimentazione, con la performance di 36.000 semirimorchi annui.

L'accordo recentemente firmato da Sito con il Porto di Savona/Vado, uno dei possibili futuri terminali della Via della Seta marittima, ne costituisce una rappresentazione plastica, ponendolo come naturale retro porto, al pari di Rivalta Scrivia per Genova.

Tornando ai quesiti con cui ho aperto il mio intervento e concludendo, posso dunque affermare quanto sia più che mai attuale intercettare ed assecondare le tendenze geo economiche precedentemente citate, non però passivamente, ma puntando a valorizzare i propri asset e predisponendo, a livello logistico, una strategia di consolidamento patrimoniale finanziaria come già altri paesi hanno già da tempo intrapreso.

Concludo veramente e con un pensiero :

**Non si può pensare di assumere decisioni di fare o non fare una infrastruttura senza considerare il contesto in cui si muove l'intero sistema in termini di prospettive.**

Grazie dell'attenzione