

3.2.6 NOVI LIGURE SAN BOVO – PROGETTO SISBO*

1 Ubicazione

Il nuovo Impianto si va a collocare all'interno del parco merci ferroviario di San Bovo, nel territorio del Comune di Novi Ligure, in provincia di Alessandria.

2 Collegamenti:

- stazione ferroviaria di Novi Ligure (congiungimento delle tratte Novi Ligure – Tortona e Novi Ligure – Alessandria);
- strada provinciale per Bosco Marengo;
- casello di Novi Ligure sull'autostrada A26/A7 (a circa 3 chilometri dal parco merci)
-

3 Caratteristiche

- **Superficie 40 ha;**
- **presenza di scalo merci;**
- **62 binari; 28,5 km di binari;**

Il progetto prevede il riutilizzo, in chiave ferroviaria, dell'esistente parco merci ferroviario di San Bovo. Il terminale, avrà una superficie di 400.000 mq; si caratterizza essenzialmente come un impianto ferroviario dove non si riorganizzano i treni ma si spostano solamente i container da un treno all'altro.

•Scarico a Genova dalla nave direttamente su treno dei contenitori diretti oltre Appennino secondo un opportuno piano di carico ma senza distinzioni per destinazione finale

•Trasporto a Novi – S. Bovo dove i treni saranno posizionati su un fascio di binari attrezzato con un numero opportuno di gru a portale

•Scarico dal treno dei contenitori e carico diretto su altri treni dello stesso tipo con destinazioni predefinite che saranno ovviamente centri intermodali italiani ed esteri (Basilea?, Monaco di Baviera?) di riferimento per le destinazioni finali delle merci

•Instradamento dei treni completati verso le destinazioni finali

•In direzione mare i treni arriveranno a S. Bovo con carichi diretti a diverse destinazioni e/o porti e subiranno lo stesso processo avendo come destinazione una precisa nave e/o aree di specifici operatori.

Il sistema di S. Bovo può essere definito come Piattaforma di Scambio e Riordino Ferro-Ferro e considerarsi un prolungamento della banchina portuale genovese in cui svolgere le operazioni di riordino dei container sui convogli ferroviari per le diverse destinazioni.

Il terminale si caratterizza essenzialmente come un impianto ferroviario dove non si riorganizzano i treni ma si spostano solamente i container da un treno all'altro senza ipotizzare calate a terra oppure soste in magazzini.

Il terminale risulta specializzato per offrire il trasferimento modale delle merci tra bacini rilevanti di traffico (ad esempio tra il porto di Genova ed un numero predefinito e

* Elaborazione dell'Amministrazione Comunale di Novi Ligure

limitato di grandi nodi infrastrutturali), il che implica l'essere attrezzati per una consistente domanda di trasporto.

Nella progettazione del ferro si prevedono:

- **fasci di binari** passanti;
- **binari destinati a gestire lo smistamento** e la **formazione di treni provenienti dalle tre direttrici**;

In vista di tale progetto, i circa 40 ettari dello scalo novese potranno ospitare, non solo gli impianti

della piattaforme di scambio ma anche spazi per **attività collegate all'industria ferroviaria** quali installazioni per manutenzione di veicoli sia su gomma che su ferro ed impianti fissi.

La **soluzione** viene trovata nella logica dei cosiddetti **gateways**.

Si tratta di strutture che permettono la lavorazione tra treni shuttle, che viaggiano senza rottura di carico su una struttura fatta ad albero.

Il **tronco è rappresentato dalla tratta tra la Liguria e S. Bovo, da qui partono i rami verso i vari centri logistici di destinazione.**

Nei terminali con funzione gateway si provvede al trasbordo delle merci per mezzo delle varie tecniche di movimentazione da treno a treno.

Il sistema prevede di privilegiare il fattore "agilità" del treno piuttosto che il peso; infatti si ipotizza di formare dei **treni navetta di lunghezza di circa 400÷500 m, che rispondono alla ricerca di convogli di maggiore velocità commerciale e di esercizio paragonabile a quella dei convogli passeggeri.**

A garantire il movimento dei carichi programmati e l'aggancio e lo sgancio dei container per il carico e lo scarico sono previsti **mezzi di handling**.

Tali attrezzature, i *transtainer*, sono costituiti principalmente da **gru a portale, trasversali al fascio binari**, e sopperiscono al trasbordo del carico su tutti gli otto binari paralleli costituenti il fascio e su tutta la lunghezza effettiva dei convogli.

L'operazione completa di movimentazione dei container viene suddivisa in questa analisi in diverse fasi che si distinguono in:

Tipologia movimento	Tempo teorico	Tempo reale
Sollevamento a carico	20-40 [m/min]	30[m/min]
Sollevamento a vuoto	40-80[m/min]	60[m/min]
Traslazione del carrello	90-130[m/min]	110[m/min]
Scorrimento del portale	60-120[m/min]	90[m/min]
Tempo di aggancio e sgancio	20s	20s

4 Obiettivi strategici

Diventare il fulcro di un sistema avanzato di trasporto su ferro in quanto:

- Primo grande spazio ferroviario già disponibile sulla direttrice dei Giovi a nord di Genova
- Scalo con accesso diretto alle linee senza interferenze e manovre all'interno di stazioni.

5 Obiettivi del progetto

Creare un'offerta di trasporto ferroviario dei container che si presenti competitiva, anzi vincente, rispetto a quella su gomma.

I punti di forza del progetto sono:

- Smaltimento veloce container
- Recupero spazi a terra
- Possibilità di sviluppo di attività accessorie
- Ampliamento raggio di influenza traffici

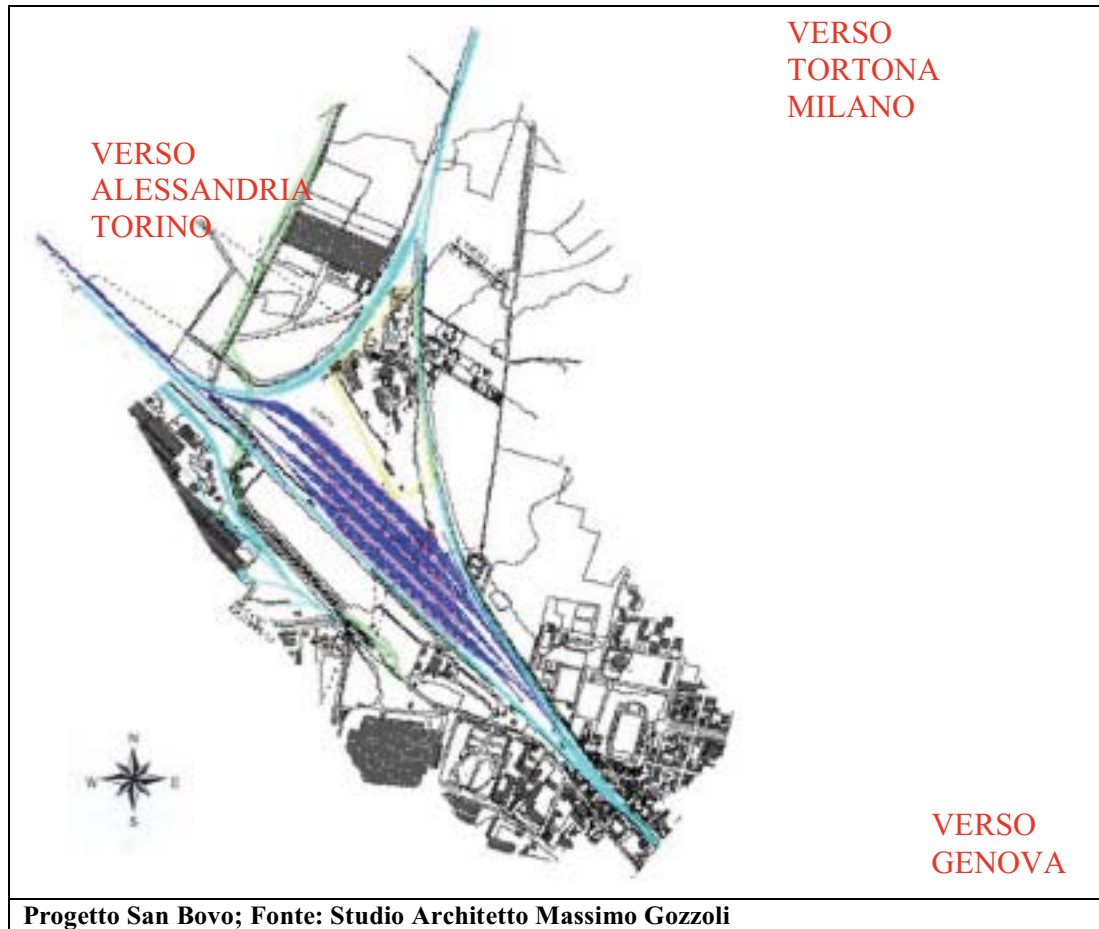
Finalità:

- **riduzione** al minimo dei tempi di permanenza dei container nell'area portuale;
- **velocizzazione** dell'instradamento dei convogli verso S. Bovo
- **approntamento** di piani di carico semplici e funzionali per il riordino dei treni
- **realizzazione** di procedure doganali e amministrative veloci ed efficienti
- forte contributo delle **tecnologie informatiche** a supporto delle operazioni di carico e scarico
- **rapido smistamento dei treni** in funzione delle destinazioni principali

6 Servizi offerti

Il progetto SISBO 05 prevede la disponibilità di:

- **servizi industriali ferroviari;**
- **manutenzione mezzi su rotaia;**
- **lavorazione e organizzazione treni shuttle;**
- **transtaneir;**
- **sistemi informatizzati e telematica**
- **ordinamento doganale dedicato**



7 Movimentazione merci

Nelle condizioni operative e con le dotazioni previste dal progetto è ragionevole ritenere che la capacità di movimentazione annua di SISBO 05 sia di almeno **1.100.000 T/anno di container.**

3.2.7 NOVI LIGURE – PROGETTO POLIS*

1 Ubicazione

Il progetto di un nuovo Distripark si va a collocare in un'ampia area fortemente infrastrutturata a nord del parco merci ferroviario di San Bovo, tra il territorio del Comune di Novi Ligure, e del Comune di Pozzolo Formigaro, in provincia di Alessandria.

2 Collegamenti:

- stazione ferroviaria di Novi Ligure (congiungimento delle tratte Novi Ligure – Tortona e Novi Ligure – Alessandria);
- strada provinciale per Bosco Marengo;
- casello di Novi Ligure sull'autostrada A26/A7 (a circa 1 chilometro dal parco merci)
-

3 Caratteristiche

- **Superficie 200 ha;**

L'area è attualmente destinata ad uso agricolo e si presenta, specie nella parte sud del comune di Novi, con scarsa continuità territoriale a causa di vincoli idrogeologici, preesistenze, infrastrutture esistenti e future, sotto e soprasservizi.

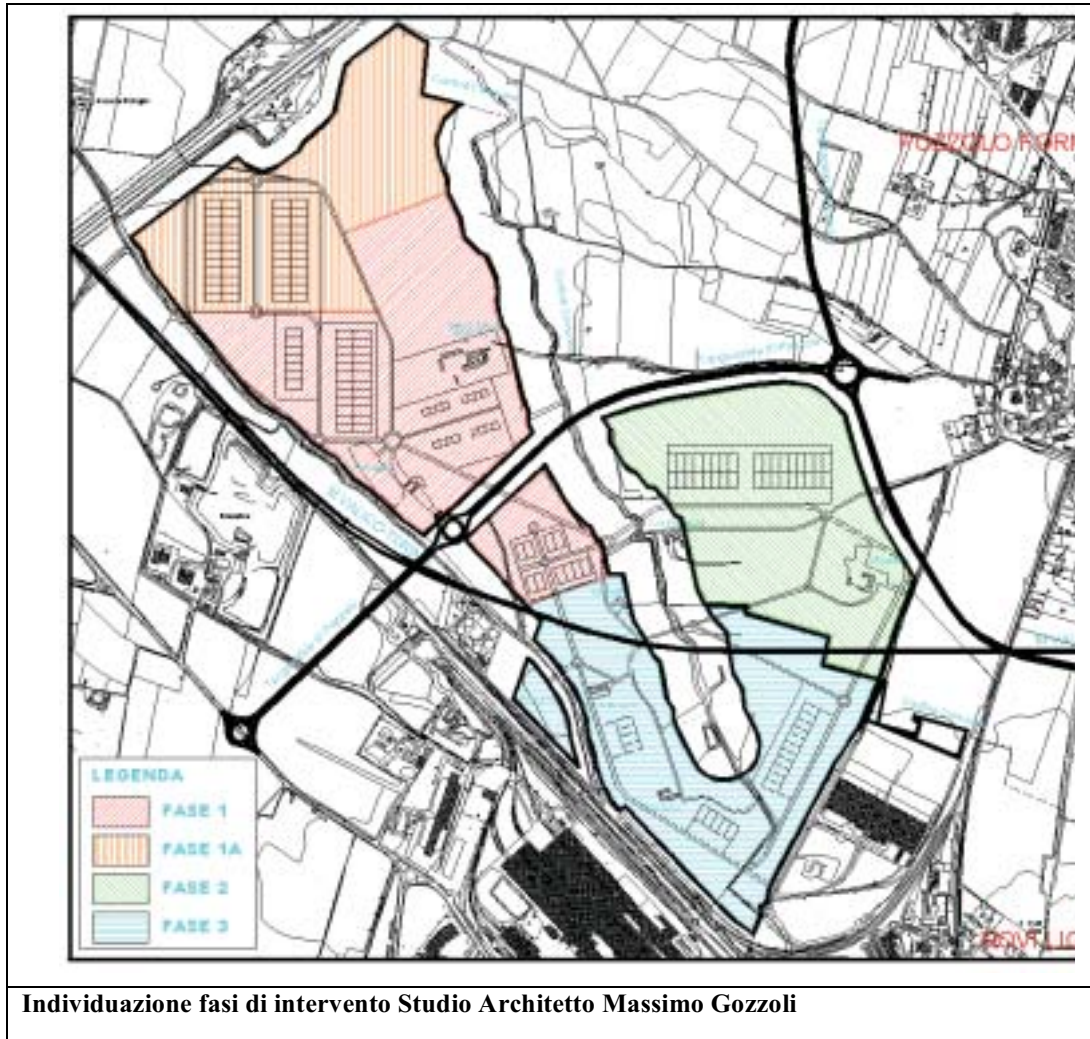
La considerevole vicinanza con gli abitati di Pozzolo e Novi favorisce i collegamenti e l'utilizzo di risorse esistenti per l'accesso al sito da parte della forza lavoro.

Le principali destinazioni d'uso in progetto delle aree saranno le seguenti:

- **Superfici coperte per strutture operative e di servizio a mezzi e persone (si prevedono moduli di strutture operative di dimensioni minori da 1250 mq. (50x25 mt.) con la creazione di una struttura non eccedenti i 300x50 mt e l'accorpamento di 6/8 moduli di dimensione maggiore da 5000 mq. (100x50 mt.) con la creazione di una struttura di dimensioni massime da 400x100 mt.**
- Aree "impermeabili" destinate a viabilità, sosta e manovra mezzi (**circa il 13% dell'intera superficie**)
- Aree "permeabili" destinate a viabilità ciclo - pedonale e per attività ricreative e sportive
- Aree verdi comuni
- Aree destinate ad attività agricole di tipo seminativo ed arboreo
- Aree destinate a coltivazioni in serra

In un contesto caratterizzato da strutture operative ed ampie aree verdi ed agricole è sembrato corretto impostare una viabilità che consentisse di tenere separati, per quanto possibile e funzionale, i percorsi dei mezzi commerciali da quelli di chi si muove con mezzi leggeri.

* Elaborazione dell'Amministrazione Comunale di Novi Ligure



4 Obiettivi del progetto

POLIS fa riferimento al modello del distripark evoluto ad alto impiego di manodopera senza perseguire le funzioni tipiche delle piattaforme logistiche intermodali.

Principali obiettivi sono:

- proporre una chiave di lettura a basso impatto ambientale e paesaggistico di un distripark moderno
- proporre un esempio concreto di iniziative tese all'attuazione del Protocollo di Intesa sulla Logistica nell'area alessandrina, a supporto dei porti liguri, firmato tra Enti Locali, Autorità Portuali ed Associazioni Imprenditoriali di Piemonte e Liguria.
- Sviluppare sulla base del rilancio dello scalo merci di San Bovo la specializzazione dello scalo stesso in piattaforma di scambio ferro-ferro
- Gestire ed avviare a destinazione in tempo reale il traffico container tramite lo scalo di San Bovo

La **viabilità interna** si basa sulla separazione del traffico “pesante” da quello “leggero”.

non esistono raccordi ferroviari interni all’area.

Questa è una scelta ben precisa dovuta ai seguenti motivi:

- **Aderenza allo scalo di S. Bovo con collegamento diretto e dedicato**
- **Vocazione di PoLIS e di S. Bovo ristrutturato mirata al traffico container**
- **Limitazioni al lay-out dell’area dovute al tracciato del ferro non compensate da ritorni funzionali**

Realizzazione di un nuovo Distripark che si va a collocare in un’ampia area fortemente infrastrutturata a nord del parco merci ferroviario di San Bovo.

Il progetto si basa su alcuni aspetti portanti:

- come dimostrano le esperienze del Nord Europa è possibile intercettare merci da trattare in se le aree destinate sono correttamente collegate a luoghi dove avviene la movimentazione di merci containerizzate
- l’area Logistica non necessita di raccordi ferroviari; infatti non appare conveniente vincolare il distendersi delle strutture sul terreno alle geometrie dei binari data la vicinanza di S. Bovo.
- non offrendo l’area tra Novi e Pozzolo una particolare continuità dal punto di vista idrogeologico e territoriale si possono fare le seguenti considerazioni:
 - puntare su operatori a maggiore concentrazione di manodopera ed a minore sfruttamento di area
 - attuare un alto rapporto aree coperte/aree verdi così da ridurre al minimo l’impatto su un territorio già ampiamente sfruttato
 - introdurre il criterio di un “parco” della logistica con criteri distributivi delle varie attività di tipo fortemente improntato alle caratteristiche del luogo
- il collegamento veicolare con S. Bovo sarà diretto; infatti i fasci di binari avranno, lateralmente corsie stradali per raccordarsi con l’area logistica
- realizzazione per fasi

3.2.8 CASALE MONFERRATO

1 Ubicazione

L'area Industriale Attrezzata di Casale Monferrato si trova in una posizione strategica, in rapporto alla presenza del Corridoio 5, che attraversa l'area casalese. L'area industriale viene attraversata dalla linea ferroviaria Valenza Alessandria ed è a pochi km dall'autostrada A26.

2 Collegamenti

- scalo ferroviario di Casale Monferrato lungo le linee Asti Mortasa e Vercelli Casale
- Autostrada A26 uscita Casale sud
- SS 457 tra Casale ed Asti
- SS E25 tra Casale e Alessandria

3 Caratteristiche

L'area si configura come segue:

- **superficie totale 1.275.876**
- **superficie coperta 312.191**

Il Comune di Casale prevede l'ampliamento dell'attuale area industriale attraverso la realizzazione delle nuove aree per insediamenti industriali - artigianali individuata come PIP 5 comprendenti circa **768.193 mq** di territorio da urbanizzare.

Oltre alla succitata area, il Comune intende estendere ulteriormente le superfici destinate ad attività produttive ed in special modo alla logistica realizzando un polo logistico di dimensioni notevoli. Il progetto in variante di PRG prevede, infatti, **2.700.00 mq** di nuove aree disponibili, con la possibilità di attuare lo spostamento dello scalo ferroviario, destinato a fungere da perno per lo smistamento ed il transito delle merci su tutta la superficie occupata (AIA e Polo logistico).

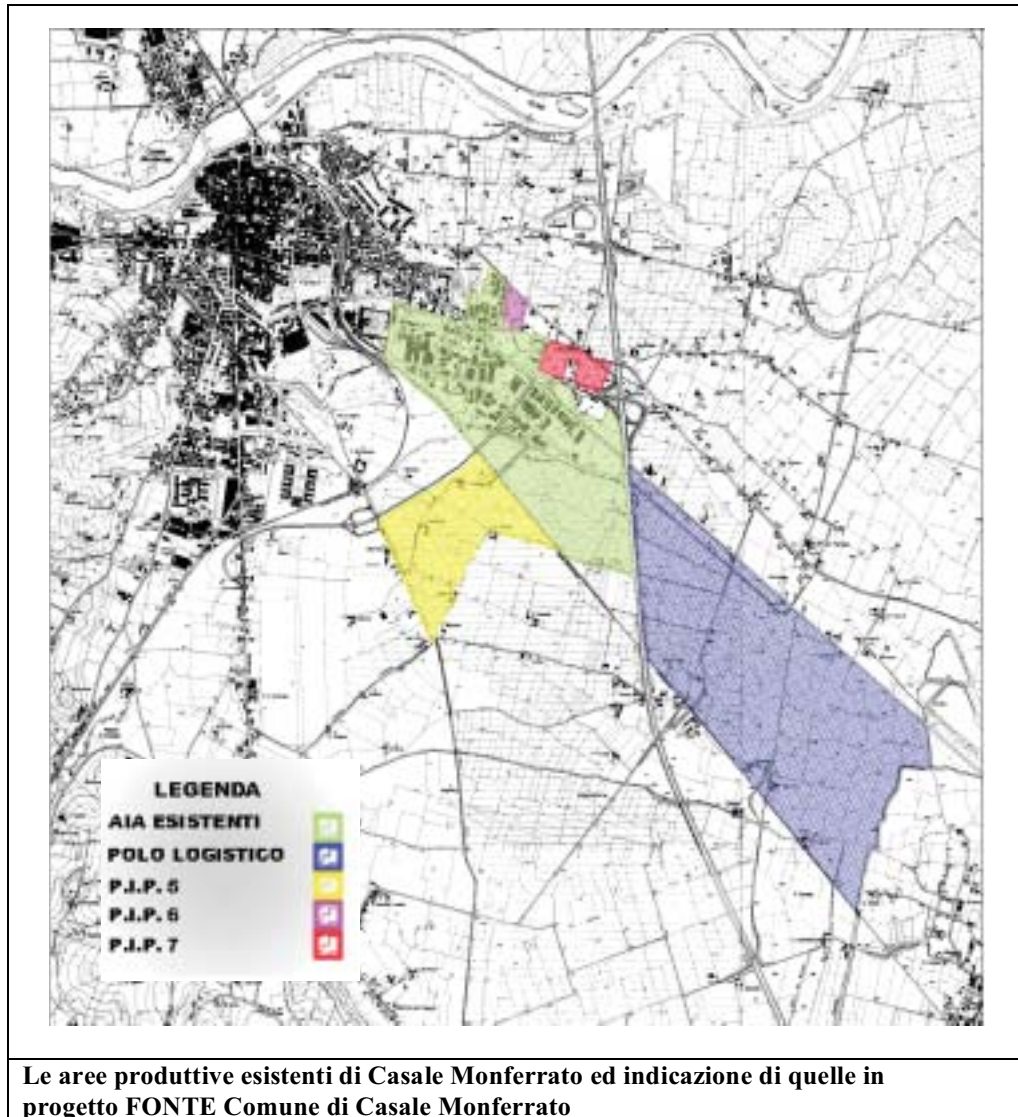
4 Obiettivi strategici

Obiettivi a breve termine, legati allo sviluppo dell'area industriale sono:

- promuovere gli investimenti non solo per la Città ma per tutto l'indotto che, attraverso il territorio, si rivolge anche a Casale.
- miglioramento dell'immagine e la riqualificazione dell'identità economica del Casalese attraverso l'insediamento, entro 3 anni, di 40 nuove aziende sul territorio dei Comuni che aderiscono allo SUAP.
- raccordo ferroviario con la realtà circostante e con gli sviluppi che esso consente, in una visione di interazione, ad esempio, con il percorso dell'alta velocità che consentirebbe di sviluppare ed interagire al meglio sia con il trasporto merci che passeggeri sull'intero territorio;
- raddoppio della tratta ferroviaria Casale – Vercelli, su cui in parte si è già lavorato, per consentire maggiore fluidità di spostamento verso Vercelli e verso la Lombardia. A fronte, infatti, di una struttura autostradale efficiente ed in grado di collegare la città con il suo territorio in tempi brevi e con relativa semplicità alle principali direttrici di traffico, costituendo un innegabile punto di forza per il territorio, è purtroppo agevole verificare come il trasporto ferroviario

Master Plan della Logistica del Nord Ovest
Le conoscenze

risultati scarsamente funzionale, e ciò richiede un ripensamento che consenta di uscire dall'isolamento che vincola il territorio sia per il trasporto delle merci su rotaia che dei passeggeri;



5 Servizi previsti

Si ipotizzano i seguenti servizi:

Sup. tot. circa 2.000.000 m²;

Ristorante albergo

Bar, Tabacchi edicola

Magazzini a temperatura controllata

Magazzini doganali

Rifornimento

Officine mezzi e container

Rimessa mezzi di servizio

Pronto soccorso e farmacia

Uffici direzionali generali

Uffici doganali

Sportello informativo

Parcheggio mezzi custodito

Collegamento interno con bus elettrico

Aree verdi

Squadra antincendio

Vasche acqua prima pioggia, vasche scorta acqua

Market

Centro Congressi

Banca, Assicurazioni, Uffici postali

Vigili del Fuoco

Polizia e Carabinieri

Biblioteca specialistica

Consulenze

3.2.9 OCCIMIANO

1 Ubicazione

Il comune di Occimiano si trova a metà strada tra il Comune di Casale Monferrato e il Comune di Alessandria. L'area produttiva dista circa 800 mt, dal centro abitato di Occimiano ed è situata lungo la strada statale n.31 in una zona pianeggiante e

2 Collegamenti

L'area è ben servita dalla ex strada statale n.31.

Sarà collegata dalla nuova "bretella corta" di Casale Monferrato che la collegherà alla zona logistica di Casale.

Il casello autostradale di Casale Monferrato (A26) dista circa 10 km.

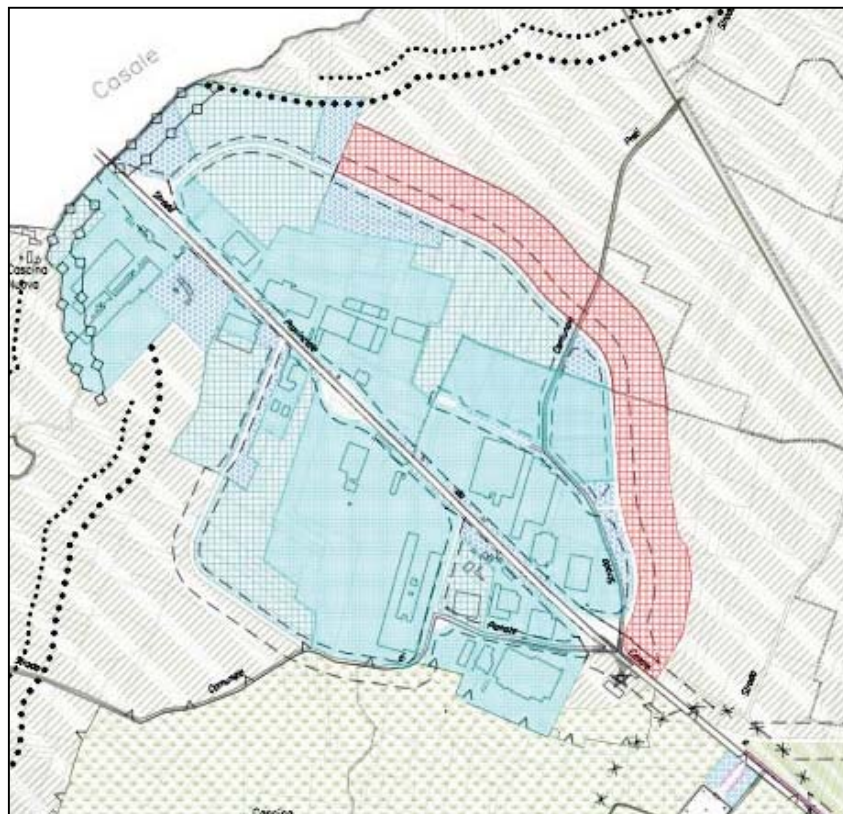
3 Caratteristiche

L'area ha un'estensione di 760.000 mq

L'area comprende lotti per nuovi impianti, lotti di pertinenza di attività già esistenti ed aree a servizi pubblici (verde e parcheggio). Tale area rappresenta un polo produttivo consolidato di interesse intercomunale.

4 Obiettivi strategici

- Ampliamento dell'area produttiva (superficie 140.000 mq)
- Recupero aree dismesse



L'area produttiva di Occimiano

3.2.10 GENOVA¹

Attualmente Genova può mettere a disposizione aree logistiche di limitata capacità (Voltri Distripark).

Il PRG/PUC individuava quattro aree con funzione di Distripark: Voltri, Multedo, Cornigliano, Piana di Teglià.

In sede di approvazione regionale del PRG/PUC con DPGR 44/2000, le previsioni relative a Multedo e alla Piana di Teglià sono state cancellate.

Restano confermate le previsioni relative al Distripark connesso al terminal di Voltri, il cui progetto è stato approvato con uno specifico Accordo di Programma, sottoscritto da Ministero dei LL.PP, Regione Liguria, Provincia di Genova, Comune di Genova, Autorità Portuale, Società FS, Società Voltri Terminal Europa S.P.A, in data 7/5/1996.

Il **progetto** complessivo prevede:

- una **superficie di 233.650 mq**
- di cui **64250 mq di magazzini**,
- **10243 mq di uffici e servizi**,
- **8200 mq per il centro servizi per l'autotrasporto**
- **2000 mq per la distribuzione di carburanti**

E' stata sino ad oggi approvata solo una prima fase che riguarda un'area di 78.700 mq e prevede 19.644 mq di magazzini, 7238 di Uffici, 3005 di attività commerciali, 12.252 area parcheggi per gli uffici, 23488 mq di piazzali per i magazzini e 19400 di viabilità

¹ PTR Regione Liguria www.regione.liguria.it

3.2.11 SAVONA-SISTEMA LOGISTICO INTEGRATO DEL SAVONESE E DELLE VALLI BORMIDA

1 Ubicazione

Aree di riconversione industriale disponibili a filo costa e in Val Bormida, lungo la direttrice per la Valle Padana in direzione di Torino ed Alessandria.

La crescita delle movimentazioni del terminal container di Vado Ligure (oltre 200.000 TEU nel 2005) e l'approvazione del Piano Regolatore Portuale, che prevede la realizzazione entro il 2011 di un nuovo terminal (con caratteristiche uniche per profondità di accosto, tali da soddisfare le esigenze delle portacontainer di ultima generazione) hanno indotto le Amministrazioni territoriali savonesi ad individuare nuovi spazi per attività di manipolazione merceologica, definendo l'accordo di programma per lo sviluppo del Sistema Logistico Integrato del Savonese e delle Valli Bormida.

2 Collegamenti e infrastrutture

- scalo "Parco Doria" di Savona
- scalo "San Giuseppe" di Cairo
- linea Genova-Ventimiglia
- linea Savona-San Giuseppe di Cairo-Torino
- autostrada A6 Torino-Savona
- autostrada A10 Savona-Ventimiglia
- linea funiviaria Savona-San Giuseppe di Cairo

Il sistema comprende, oltre alle infrastrutture di trasporto, alcuni nodi principali, rappresentati dagli impianti portuali oggi esistenti nei bacini di Savona e Vado e dall'interporto VIO, ed in prospettiva dal nuovo terminal container di Vado Ligure e da nuove piattaforme logistiche da realizzare su aree di riconversione industriale da individuarsi a filo costa e in Valbormida.



3 Caratteristiche del Progetto

Lo sviluppo del sistema si articola in tre fasi:

- la prima fase prevede l'utilizzo delle infrastrutture già esistenti (banchine portuali e interporto VIO) e di quelle che si renderanno disponibili nel breve periodo (bonifica aree ex IP a Quiliano, bonifica aree ex ACNA a Cengio); in questa fase vanno poi ricompresi interventi di ambientalizzazione e riordino della filiera logistica del carbone.
- la seconda fase, che sul versante marittimo potrà contare sul nuovo terminal container di Vado Ligure, sul versante terrestre punta alla valorizzazione in chiave logistica delle aree industriali di Cairo Montenotte localizzate a Bragno, a seguito dell'ambientalizzazione dei parchi di stoccaggio delle rinfuse solide provenienti dal porto (insediamento di attività di prima trasformazione sulla porzione bonificata dei parchi e recupero delle aree di Cairo Reindustria per attività a maggior valore aggiunto).
- la terza fase prevede la realizzazione di un'ulteriore struttura logistica su aree interconnesse alla rete ferroviaria ed autostradale, da individuarsi sulla direttrice ferroviaria da S.Giuseppe di Cairo verso Alessandria.


Sistema Logistico Integrato Savonese – caratteristiche dimensionali		
Sito	Aree coperte (mq)	Aree scoperte (mq)
Aree di I FASE	160.000	200.000
Aree di II FASE	180.000	400.000
Aree di III FASE	110.000	300.000
Totale SLIS	450.000	900.000



AREE DI PRIMA FASE

Sito	Aree coperte (mq)	Aree scoperte (mq)
Vado L. + Quiliano	100.000 (di cui 56.000 mq già operativi)	60.000 (già operativi, ulteriori 150.000 mq potenzialmente attivabili)
Cengio Distriport	60.000	140.000
Totale I Fase	160.000	200.000

AREE DI SECONDA FASE

Sito	Aree coperte (mq)	Aree scoperte (mq)
Aree Bragno (recupero parchi carbone)	80.000	150.000
Aree Cairo Reindustria	100.000 (di cui 22.000 mq già operativi)	250.000
Totale II Fase	180.000	400.000

	
<p>Cengio: veduta aerea dell'area</p>	<p>Cengio: progetto di bonifica</p>

	
<p>Cairo Montenotte: veduta aerea complessiva A: Cairo reindustria, B: Parchi funivie C: Italian Coke</p>	<p>Cairo Montenotte: Reindustria progetto di riconversione</p>

AREE DI TERZA FASE

Sito	Aree coperte (mq)	Aree scoperte (mq)
Nuova Piattaforma Valbormida (sito da definire)	110.000	300.000

5 Obiettivi strategici

Il sistema permette di raggiungere i seguenti obiettivi:

- Garanzia di vantaggi competitivi agli utilizzatori dei siti;
- Trasferimento dei carichi dalla strada alla ferrovia per contribuire alla diminuzione delle emissioni gassose e dell'effetto serra;
- Riqualificazione di territori compromessi;
- Selezione delle imprese creatrici d'impiego;
- Protezione dell'ambiente con la sistemazione di grandi spazi gestiti, e contornati da cinture verdi e naturalistiche.

6 Servizi previsti

- Servizi alle merci
- Servizi al trasporto (parcheeggio, stazioni di servizio, lavaggio e disinfestazione, officine, locazione veicoli e mezzi ecc.)
- Servizi alle persone (ristorazione, hotel, riposo, svago, area commerciale)
- Servizi alle imprese (banca, assicurazioni, dogana, servizi fito e zoognostici, accesso alle reti telematiche, comunicazione)
- Servizi alla sicurezza (vigilanza, controllo accesso di veicoli e persone, rete antincendio, bacino di raccolta di polluzioni accidentali).

6 Movimentazione merci

Si prevede di raggiungere una capacità di operazioni logistiche a valore aggiunto su un volume di merce pari a **1.000.000 tonn/anno** e 200.000 auto nuove/anno.

3.2.12 LA SPEZIA-RETROPORTO DI SANTO STEFANO MAGRA

1 Ubicazione

Il nuovo retroporto è collocato a Santo Stefano Magra, una località che dista circa 9 Km da La Spezia.

2 Collegamenti

- collegamento con linea ferroviaria La Spezia-Parma
- autostrada A12 casello di La Spezia



Retroporto di Santo Stefano Magra

3 Caratteristiche

Vasta area retroportuale con:

- superficie totale **600.000 mq**

4 Il Progetto

Il piano prevede una razionalizzazione delle vecchie aree secondo le destinazioni e le quantità, di seguito specificate:

- **superficie di 110.000 mq**: Deposito, manutenzione e riparazione dei container
- realizzazione di un autoparco, collegato attraverso una rete telematica sia al porto sia ai centri di origine-destinazione del carico
- **40.000 mq** centro servizi

250.000 mq area per la gestione logistica finalizzata a sfruttare un' ampio e raccordato parco ferroviario del Nord Italia esistente con 10km di binari.

3.2.13 TORINO S.I.TO.

1 Ubicazione

La piattaforma di Torino, occupa una posizione strategica per le connessioni nazionali ed internazionali. Torino infatti dista:

170 km da Genova

140 km da Savona

2 Collegamenti

SITO è inoltre collegato alle principali destinazioni grazie a :

- tangenziale di Torino che permette l'incrocio con le principali autostrade (A32 Torino Bardonecchia, A21 Torino Piacenza, A4 Torino Milano e A5 Torino Aosta))

- Scalo di Orbassano lungo linea ferroviaria Torino Modane

3 Caratteristiche

Le cifre della piattaforma sono:

- 3.000.000 mq la superficie totale
- 600.000 mq di aree verdi
- 100.000 mq di uffici
- 400.000 mq di aree attrezzate e servizi
- 900.000 mq dedicati a magazzini e operatori
- 150.000 mq di aree di stoccaggio all'aperto
- 3.000.000 ton di merci movimentate ogni anno
- 80.000 mq di terminale intermodale
- 8 Km di binari di raccordo
- 200 e oltre imprese operative
- 5000 gli addetti

4 Servizi presenti

SITO comprende:

- **La dogana con una superficie totale di mq 50.000**
- **Terminal intermodale con una superficie di circa mq 78.000**
- **Operatori vari del trasporto e della logistica stanziati su una superficie totale di mq 400.000.**
- **Altre aree (servizi, verde, strade parcheggi) con una superficie totale di mq 681.000**

Il centro dei trasporti offre ai clienti la assistenza, gli strumenti e i servizi complementari per tutte le attività:

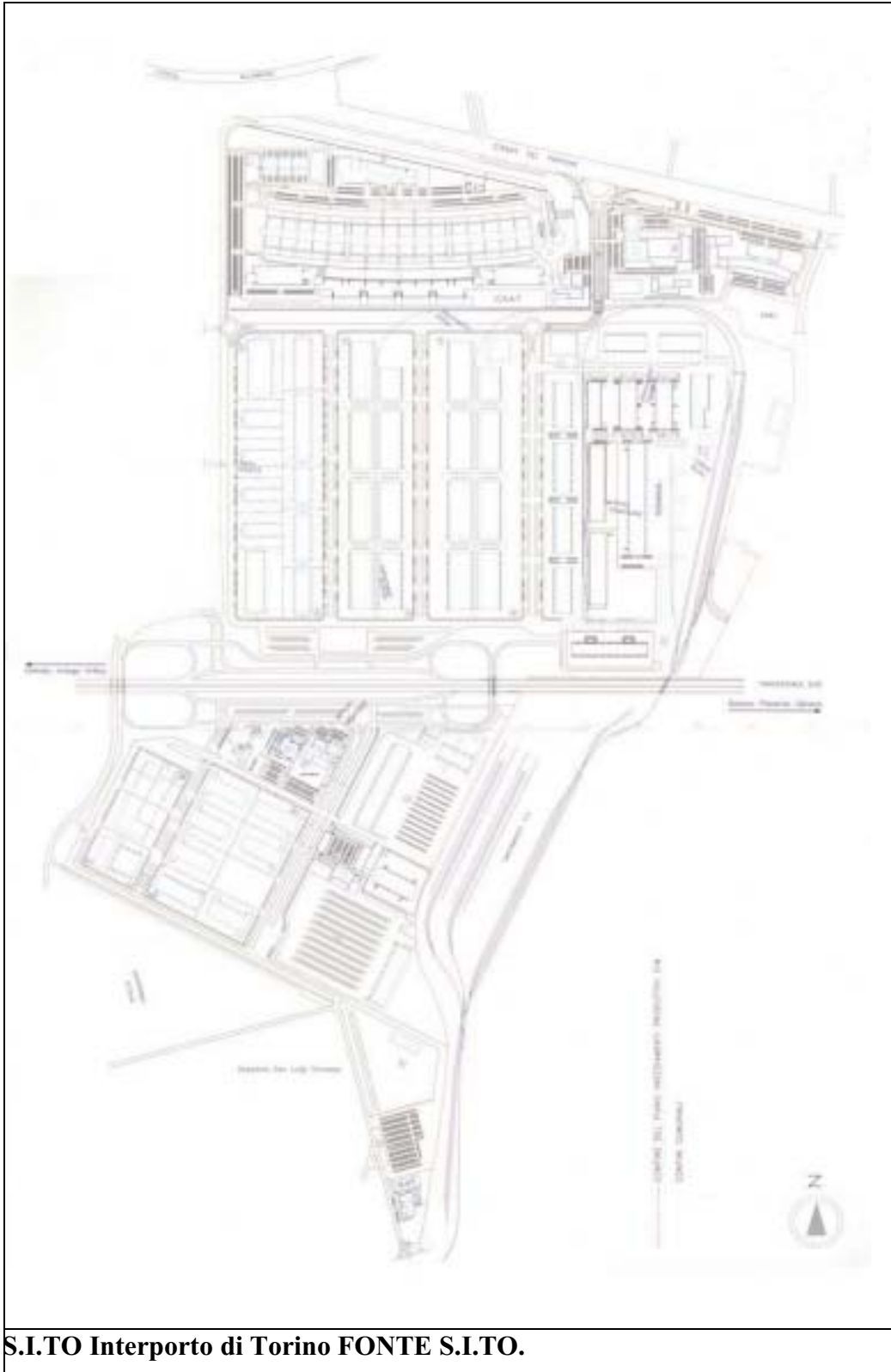
- deposito e logistica
- aree di stazionamento della dogana
- aree di distribuzione urbana
- trasporto intermodale

Sono inoltre presenti i seguenti servizi:

- Hotel, ristorante, self-service, bar, tabacchi
- Giornalaio
- Minimarket
- Banche
- Strutture per congressi

- Servizi d'urgenza
- Collegamento con la città garantita dai trasporti urbani
- Stazione di servizio
- Officina meccanica
- Lavaggio veicoli
- Centro certificato per il lavaggio e il risanamento di cisterne e di contenitori alimentari
- Servizio di sorveglianza 24/24
- Corpo di polizia fiscale e doganale
- Dogana dotata di uffici per le operazioni di import/export, magazzino e apposito recinto doganale
- Eliporto

Master Plan della Logistica del Nord Ovest
Le conoscenze



S.I.TO Interporto di Torino FONTE S.I.TO.

5 Movimentazione merci

Attualmente vengono movimentate *2.000.000 di tonnellate di mercanzia in un anno.*

6 Caratteristiche dei progetti in corso

Si prevede il potenziamento di SITO attraverso lo sviluppo di progetti quali: *AFA e Distribuzione pulita.*

Il **Progetto AFA (Autostrada Ferroviaria Alpina)** consiste in un servizio di navette di autostrada viaggiante che assicurano 4 collegamenti giornalieri a/r tra la Francia e l'Interporto attraverso il traforo ferroviario del Frejus.

Il progetto **Distribuzione pulita**, attualmente in fase di studio, consiste nella consegna e ritiro delle merci al/dal centro cittadino utilizzando esclusivamente veicoli a propulsione ecologica, costituendo un'area dell'interporto come piattaforma per la distribuzione urbana. Questo progetto propone tecnologie informatiche avanzate che permettono di consolidare i carichi, pianificare razionalmente i percorsi.

Programmi di realizzazione futura e di completamento riguardano:

- **80.000 mq** di area fondiaria destinata all'area servizi Nord
- **300.000 mq** di area fondiaria destinata ad operatori del trasporto e della logistica;

60.000 mq di area raccordata dedicata alla multimodalità.

3.2.14 NOVARA - C.I.M. CENTRO INTERMODALE MERCI NOVARA S.P.A.

1 Ubicazione

L'interporto di Novara si trova nel cuore del Nord-Ovest, al confine tra Piemonte e Lombardia, regioni chiave dell'economia italiana. Il CIM **si pone all'incrocio di due importanti direttrici internazionali di traffico**: da ovest ad est, attraverso il traforo ferroviario del Frejus, e da nord a sud, attraverso i vecchi e nuovi trafori ferroviari svizzeri.

L'interporto è **adiacente allo scalo ferroviario Boschetto di Novara** al quale si collega attraverso un accesso dedicato.



Scalo ferroviario Boschetto, Novara

2 Collegamenti:

- scalo ferroviario Boschetto, con operazioni di presa e consegna dei convogli sulle tratte
 - autostrada Torino – Venezia;
 - autostrada A26 Sempione – Genova;
- superstrada tangenziale di Novara, che allaccia le S.S. 32 e 211;
- casello di Novara Est sull'autostrada A4 Torino – Milano;



Interporto C.I.M. S.p.a. Novara

3 Caratteristiche

L'area si configura come segue:

- **superficie totale di 840.000 mq;**
- **230.000 mq occupati dai lotti per i magazzini ed il terziario;**
- **610.000 mq costituenti la parte scoperta di cui 220.000 la viabilità e le urbanizzazioni e verde;**
- **7 binari di lunghezza media di 625 m per una lunghezza totale di 4.382 m;**
- **4.000 mq di un magazzino raccordato di coperto;**
- **13.000 mq di ampio piazzale**
- **50 lavoratori a tempo indeterminato**

Il movimento merci annuale è di **2.500.000 ton; circa 300.000 TEU/anno.**

Si stima un traffico settimanale di **110 treni** con origine/destinazione Olanda, Belgio Inghilterra, Francia e Germania, ovvero per gli scali di Rotterdam, Ronet, Duisburg, Genk, Anversa, Zomeweg, Daventry, Le Havre, Noisy e Lomne.

Dieci coppie di treni settimanali, inoltre, collegano Novara agli scali di Pomezia e Roma S.M. consentendo lo sviluppo dei traffici "gateway" da e per il Meridione.

Quotidianamente sono presenti in media **400 mezzi**, di cui il 40% fa parte di aziende di trasporto novaresi, che operano sull'interporto, aperto 24 ore su 24, sei giorni alla settimana.

4 Obiettivi strategici

Diventare il baricentro naturale delle grandi correnti di traffico che attraversano l'arco alpino centro-occidentale: il punto ideale di incontro per il trasporto merci nazionale ed internazionale, stradale e ferroviario, alla luce delle costruende grandi opere ferroviarie per il traffico transalpino:

- **TAV Torino – Milano (2005),**
- **traforo del Loetschberg (Svizzera) (2007),**
- **traforo del San Gottardo (Svizzera) (2012),**
- **traforo del Frejus (2015) e nuova linea Lyon – Torino.**

Questa rete di moderne infrastrutture, che nei prossimi anni ridisegnerà completamente il sistema dei trasporti continentale, convergerà su Novara aprendo il territorio ai grandi traffici internazionali e intercontinentali.

A ciò considerata la vicinanza con l'aeroporto di Malpensa 2000, si aggiunge la sfida che si schiude relativamente al traffico di merci per via aerea.

Le nuove cargo M.I.F. di Malpensa e Avioport Schiphol di Tornavento rappresentano per Cim una ulteriore opportunità sia in termini di partnership sia di offerta al mercato. Sulla base di queste evidenze l'interporto di Novara si colloca quindi in un ampio scenario, con possibilità di sviluppo in termini infrastrutturali, immobiliari e di business considerevoli, in grado di generare ed attrarre ricchezza ed occupazione.

Il Comune e la Provincia di Novara, azionisti di CIM S.p.A. hanno da tempo individuato un'area di oltre **1,5 milioni di mq**, limitrofa all'interporto e ricompresa nei territori di Novara, Galliate e Cameri da destinare ad insediamenti industriali e logistici. Novara e Galliate hanno in tal senso sottoscritto nello scorso febbraio uno specifico accordo programmatico. Ma soprattutto l'Interporto, come prevede sia il Piano Territoriale Provinciale, appena approvato dalla Regione Piemonte, sia il nuovo PRGC di Novara, potrà espandersi verso est, oltre la tangenziale, raggiungendo e superando i due milioni di metri quadrati di estensione.

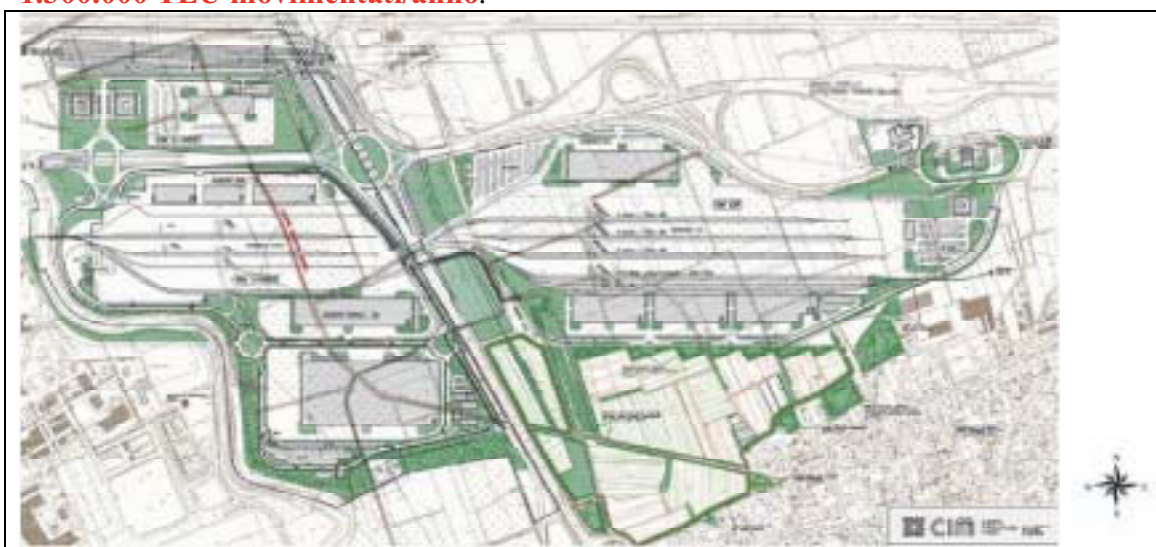
5 Movimentazione merci

Si riporta di seguito tabella esplicativa dell'evoluzione del traffico 1996-2002 nell'Interporto Cim di Novara.

Anno	Numero indice	Uti trattato
1996	100.0	29.874
1997	186.4	55.663
1998	200.8	60.000
1999	221.8	66.251
2000	310.3	90.000
2001	341.4	102.000
2002	328.0	98.000

Fonte: Verifica di Fattibilità. Piattaforma Logistica Integrata del Cuneese. Ministero Infrastrutture, Regione Piemonte, Camera di commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Cuneo, Provincia di Cuneo, maggio 2003.

Gli scenari operativi prevedono la lavorazione di oltre **120 treni/giorno** e circa **1.300.000 TEU movimentati/anno**.



CIM Novara entro il 2015; fonte: www.cimspa.it

CIM ovest e CIM est assieme potranno dare vita al più grande centro intermodale d'Italia.

3.2.15 VILLANOVA D'ASTI LOGISTICA²

1 Ubicazione

L'area logistica di Villanova si trova in Località Casetto nel comune di Villanova d'Asti; l'area si trova a pochi km dal casello autostradale di Villanova d'Asti lungo l'Autostrada A21 Torino Piacenza.

Tale area è localizzata nelle vicinanze di importanti città, quali:

36 km da Torino

63 km da Alessandria

140 km da Genova



Figura 1 Localizzazione di Villanova d'Asti

2 Collegamenti

L'area logistica è facilmente raggiungibile grazie a:

Autostrada A21 Torino Piacenza

SR 10 Padania Inferiore

Linea ferroviaria Torino Livorno

3 Caratteristiche

Le cifre della piattaforma sono:

- Superficie Coperta mq 565.000
- Superficie scoperta-piazzali mq 2.050.000
- Magazzino doganale e fiscale mq 1.500
- 10.000 posti pallet
- carrelli elettronici filoguidati
- Magazzini di sicurezza: complessivi mq 1.200
- Aree coperte di scarico automezzi e vagoni con m. 500 di binari interni ai capannoni
- Impianto smistamento automatico colli: capacità 5.000 confezioni/ora
- 5 rampe d'ingresso - 80 uscite di smistamento
- 150 carrelli di trasporto con velocità di traslazione di 9 m./sec.
- Impianti di protezione materiali:
- trattamento anti-ossidante lamiere per immersione e nebulizzazione
- Impianti di confezionamento automatico ed etichettatura

² Fonte www.villanova.it

- Organico operativo: 1.120
di cui in **Italia** 550
di cui in **Europa** 570
Collaboratori esterni: 220

4 Servizi presenti

L'integrazione fra le specifiche attività del Gruppo, la disponibilità di una efficiente rete informatica abbinata alla presenza di adeguate aree attrezzate e di specifici mezzi di movimentazione assicura una completa serie di servizi quali:

per lo stoccaggio e la movimentazione

- Carico / scarico automezzi, container e vagoni in impianti coperti attrezzati
Controllo qualità in entrata, tramite laboratorio attrezzato su specifiche fornite dal cliente
- Gestione ordini, sollecito fornitori
- Stoccaggio e traceability prodotto con posizionamento in magazzini di stoccaggio e transito
- Gestione magazzino tramite elaboratore collegato "on-line" con il cliente
- Stoccaggio merci allo stato estero, procedura doganale semplificata

Per l'imballaggio e l'assemblaggio

- Progettazione imballi, modalità d'imballo e stivaggio unità di carico, ottimizzando la saturazione dei volumi
- Produzione CKD: picking, confezionamento, imballo
- Approntamento spedizioni materiali a flusso teso
- Formazione sottogruppi, linea produttiva bardatura scocche
- Confezionamento ed etichettatura

Per i trasporti, le spedizioni e la distribuzione

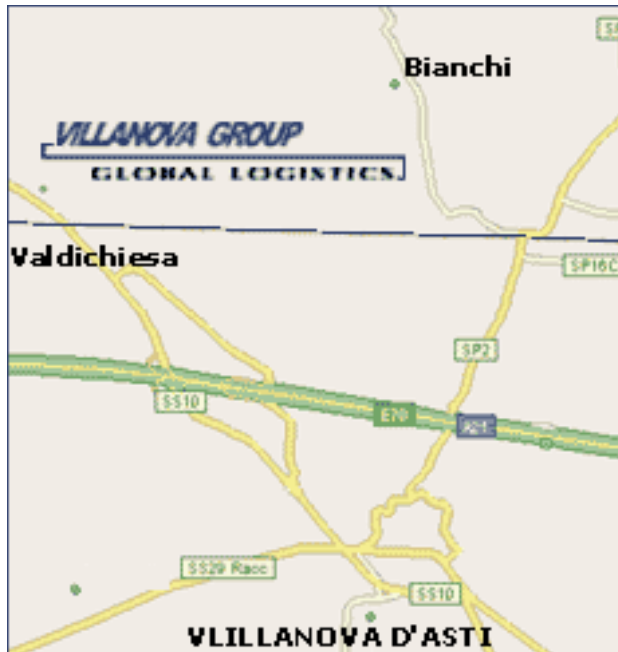
- Trasporti e spedizioni nazionali ed internazionali
- STRADA : in collaborazione con il Gruppo Arcese disponibilità di 2.000 automezzi/giorno per carichi completi, groupage per Europa, Turchia e Marocco, servizi espressi
- FERROVIA : Multi Terminal Operator (15 treni/giorno)
- MARE : rapporti consolidati con le maggiori compagnie (250 container/giorno)
AEREA : agente IATA
- Gestione piazzali e distribuzione autovetture
- Servizio di raccolta, consolidamento e distribuzione
- Con il Gruppo Arcese, disponibilità di numerose piattaforme capillarmente disposte sul territorio, utilizzate sia come transit point che come magazzini con deposito

Per la handling di stabilimento

- Gestione magazzini per la produzione
- Pianificazione e gestione scorte materiali fornitori in conto deposito
- Alimentazione linee di montaggio con tecnologie d'avanguardia
- Gestione piazzali SKD
- Movimentazione vagoni, container e semirimorchi intermodali
- Gestione piazzale mezzi di raccolta vuoti

Fanno parte della Società Villanova Group Global Logistics le seguenti società:

Villanova s.p.a.
Villanova Logistica s.r.l.
Villanova Trasporti e Logistica s.r.l.
Villanova Tematrans s.r.l.
Arvil Sud s.r.l.
Arvil Abruzzo s.r.l.
Arvil Basilicata s.r.l.
Sistema poland Sp.zo.o
Fly Sea Transport s.r.l.
ITK trasporti internazionali s.p.a.



3.2.16 POLO LOGISTICO INTEGRATO DI MORTARA S.p.A.³

1 Ubicazione

Il Polo Logistico di Mortara è localizzato ad ovest-sudovest della città, a ridosso di insediamenti produttivi esistenti, nel settore compreso tra la SS494 e la ferrovia per Casale Monferrato – Asti. L'impianto sarà collocato lungo la direttrice europea Genova-Rotterdam, nelle vicinanze di importanti città quali:

50 km da Milano

60 km da Alessandria

140 km da Genova

118 km da Torino

2 Collegamenti

Il Polo Logistico di Mortara si trova in una posizione strategica rispetto ai principali collegamenti autostradali e ferroviari:

Autostrada A26 Genova Gravelona Toce (Casello di Casale nord e Vercelli)

Autostrada A7 Genova Milano (Casello di Gropello C.)

SS n. 596 Casale Vigevano

Linea ferroviaria Mortara Alessandria

Linea Ferroviaria Mortara Milano

Linea ferroviaria Mortara Novara

Linea ferroviaria Mortara Vercelli

Linea ferroviaria Mortara Pavia

Linea ferroviaria Mortara Casale M.

3 Caratteristiche del Progetto

Il progetto prevede la realizzazione di un “polo logistico integrato” – nel Comune di Mortara, al confine con quello di Castello d’Agogna - da parte della società “Polo Logistico di Mortara S.p.a.” costituita dal Comune di Mortara, dalla Provincia di Pavia, dalla CCIAA di Pavia e dal CIPAL (Consorzio Intercomunale per il Piano di Sviluppo Alta Lomellina); l’intervento è inserito nel “piano dell’intermodalità e della logistica in Lombardia” e nel “piano decennale delle infrastrutture”, ed è previsto nel Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP) di Pavia; l’area direttamente interessata è destinata dal PRG di Mortara, per la quasi totalità, a “zona industriale attrezzata di espansione”, e per una piccola parte a “zona agricola normale”.

La Regione, con le procedure della l.r. 31/96, ha approvato il cofinanziamento (9 milioni di euro su un investimento totale di 22 milioni) del terminal intermodale.

Si farà carico della rimanente parte dell'investimento, una società composta da:

Provincia di Pavia, Comune di Mortara, Camera di Commercio di Pavia, CIPAL (Consorzio Intercomunale per l'alta Lomellina) e Fondazione Banca del Monte di Lombardia.

L’area che si prevede di impegnare ha dimensione prevalente in direzione N-S, con lunghezza massima di circa 1.300 m, e larghezza massima (E-O) di circa 300 m, con una superficie complessiva di **mq 293.905**.

³ www.infrastrutture.org/intermobilita.asp e PROGETTO DEL POLO LOGISTICO INTEGRATO DI MORTARA (PV). Proponente: Polo Logistico Integrato di Mortara S.p.A. - Castello d'Agogna (PV). VERIFICA AI SENSI DELL'ART. 1.6 E DELL'ART. 10 DEL D.P.R. 12.04.1996

Il terminal verrà realizzato in *due successivi lotti* - con “funzioni di servizio al sistema produttivo della Lomellina e possibili integrazioni funzionali con l’interporto di Novara-CIM.

- il *primo lotto*, su una *superficie di mq 212.519*, prevede la realizzazione di:
 - un *terminal intermodale (gomma/treno) con capacità di 600.000 t/anno di merci movimentate*, comprendente tre binari ferroviari più altri tre del fascio di presa e consegna verso la rete RFI; è prevista, in questa prima fase, la costruzione delle sole fondazioni della gru a ponte, rimandandone però l’eventuale installazione;
 - opere di urbanizzazione dell’area: sistema della viabilità, compresi i percorsi ciclabili e pedonali protetti; parcheggi per mezzi pesanti e per autoveicoli;
 - reti tecnologiche: fognature separate e relativi impianti di sollevamento e accumulo; reti idriche, antincendio e di irrigazione per i diversi settori e servizi (edifici, area ferroviaria); rete gas; rete elettrica, compreso lo spostamento e la modifica dei collegamenti esistenti servizio di utenze all’intorno; reti delle comunicazioni (telefono, fibre ottiche);
 - opere a verde;
 - organismi edilizi: centro direzionale, servizi alle persone, officine;
 - opere civili e idrauliche (ponticelli, tombini, fondazioni delle gru, ecc.); vi è compreso lo spostamento di un tratto, della lunghezza di 875 m, del Cavo Zermagnone e della Roggia Panizza, corpi idrici superficiali che interferiscono con l’area presso il lato ovest, e vengono trasferiti lungo il confine stesso;
- il *secondo lotto* prevede sostanzialmente la realizzazione dei cinque “contenitori”, cioè dei *capannoni per la logistica*.

Si riporta, di seguito, tabella riepilogativa delle caratteristiche del Polo Logistico:

<i>funzioni</i>	<i>1° lotto [mq]</i>	<i>intervento completo [mq]</i>
viabilità di penetrazione e distribuzione	16.480	22.479
parcheggi pubblici	18.576	28.150
area ferroviaria	93.753	93.753
centro direzionale	1.292	1.907
area servizi ai mezzi	8.930	8.930
superficie fondiaria “contenitori”	---	40.938
servizi tecnologici e verde privato	11.851	11.851
aree a verde	49.711	73.335
viabilità di servizio	10.342	10.342
pertinenza del corpo idrico “cavo Zermagnone”	1.584	2.220
superficie non utilizzata	81.386	---

La configurazione iniziale considera due modalità di gestione del carico e scarico, da cui derivano una “produttività statica (monoutilizzo)”, con la capacità di operare **una coppia di treni/binario/giorno, per circa 300.000 t e 16-17.000 UTI/anno**, ovvero una “produttività dinamica (pluriutilizzo)” che porta al raddoppio di tale capacità. In successive fasi viene prevista la possibilità di aumentare la potenzialità a **1.200.000 t/anno, o – con l’installazione della gru a portale – a 1.500.000 t/anno**, previa verifica della reale evoluzione del traffico.

La capacità teorica dell'impianto nelle diverse modalità di utilizzo prescritte porta, inoltre, alla valutazione del numero di mezzi pesanti afferenti ad esso nella giornata, e quindi all'incremento del traffico sulla viabilità di accesso; i tre livelli di operatività del polo logistico, sopra sintetizzati, inducono a stimare rispettivamente **68, 140, 280 mezzi/giorno**; questi incrementi, infine, distribuiti sulle tre direzioni che - dal punto di accesso al polo logistico – diramano dalla rotatoria in progetto (SS494 verso est ed ovest, e SP26), costituiscono la base per la valutazione del carico emissivo in atmosfera.

Il progetto ha, comunque, già superato positivamente la procedura di valutazione di impatto ambientale.

Il polo logistico di Mortara sarà aperto all'inizio del 2008.

3.3 PROPOSTE DI REALIZZAZIONE

3.3.1 CASTELLAZZO BORMIDA - LOGISTIC TERMINAL EUROPA⁴

1 Ubicazione

Castellazzo Bormida dista:
15 km da Alessandria
66 km da Genova

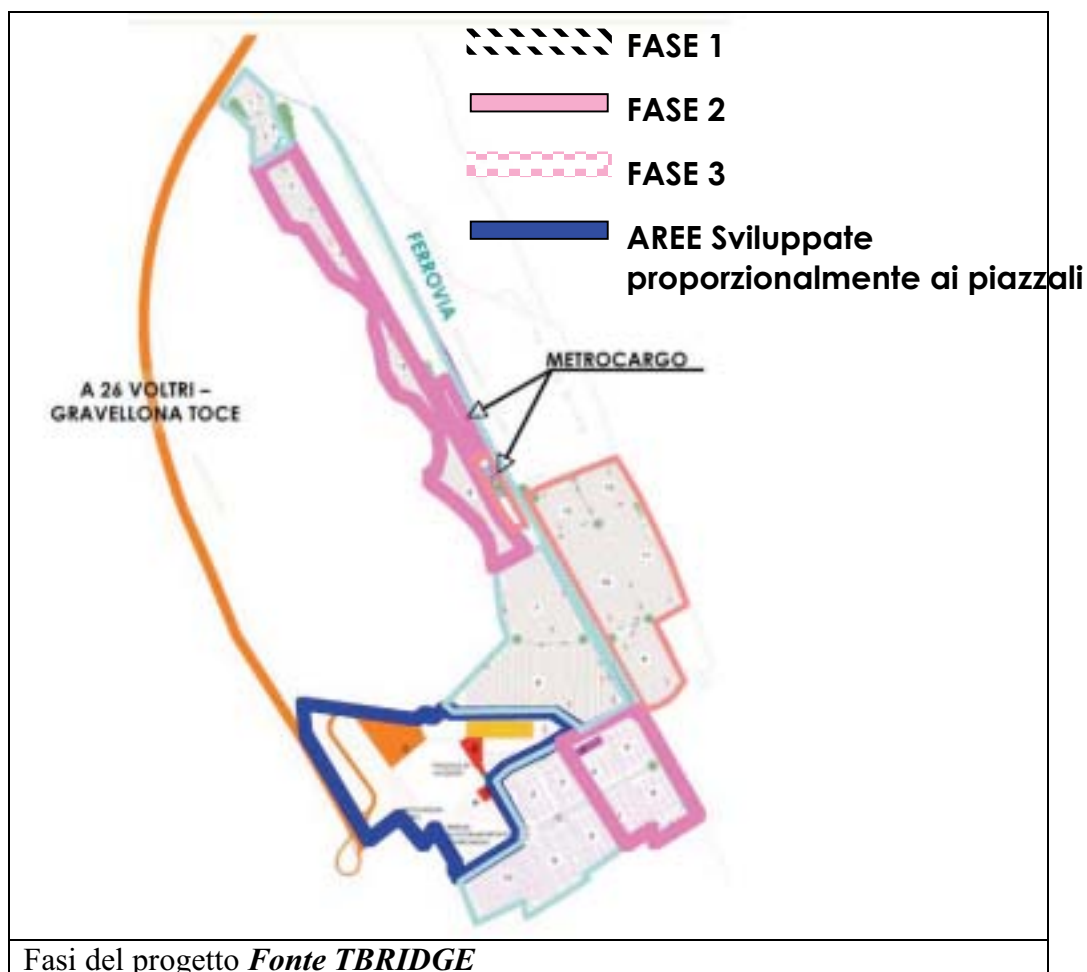
2 Collegamenti

- è attraversato dalla linea ferroviaria Genova Ovada Alessandria
- è vicino al casello autostradale di Alessandria Sud lungo l'Autostrada A26 Genova Gravellona Toce (a circa 12 km).

3 Caratteristiche del Progetto

Il progetto prevede:

- la creazione di un'area con **superficie totale 1.016.000 mq**
- la realizzazione di uno **svincolo autostradale dedicato**



⁴ Studio di TBRIDGE

4 Servizi previsti

I servizi previsti all'interno dell'area sono i seguenti:

- *area doganale (Dogana di Genova),*
- *area extradoganale per il deposito dei vuoti,*
- *uffici vari*
- *area dedicata agli autotrasportatori con servizi e ristorante.*

Si prevede inoltre un servizio di navettamento ferroviario tra il porto di Genova e LTE con una media di 5 coppie di treni-giorno in fase di avvio, fino a 22 coppie a fine periodo (entro il 2017).

5 Movimentazione merci

Si riporta di seguito tabella con indicazione del numero dei treni in riferimento alle tre fasi di intervento.

	FASE 1			FASE 2			FASE 3			
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
coppie di treni/anno necessarie	1.353	1.678	2.516	3.041	3.657	4.531	5.399	6.333	7.202	7.897
n° medio coppie di treni per giorno operativo*	5	6	8	8	10	13	15	18	20	22
Numero di carri per treno	22	22	22	23	23	23	24	24	24	24
Coefficiente di riempimenti	70%	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%
Numero di TEU per treno	46	53	53	55	55	55	58	58	58	58

* calcolato su 300 giorni operativi/anno nella prima fase e su 360 negli anni successivi. A partire dalla terza fase sarà introdotto il terzo turno con estensione dell'operatività su 24 ore.

3.3.2 SVILUPPO NODO PORTUALE DI GENOVA (Traforo Turchino)⁵

1 Ubicazione

L'area interessate dagli interventi distano circa:

30 km da Alessandria

30 km da Genova

2 Collegamenti

L'area prevista si trova a pochi km dalla *linea ferroviaria Genova Ovada Alessandria e Genova Alessandria Torino*

L'area prevista si trova a pochi km dalle *Autostrade A26 Genova Gravellona Toce e A7 Genova Milano*

3 Caratteristiche del Progetto

Si prevede la realizzazione di un retrobanchina nell'ovadese collegato tramite un tunnel ferroviario con il porto di Genova.

Tale area può avere una superficie variabile a seconda del traffico. Si può ipotizzare di attrezzare inizialmente solo una superficie circoscritta, realizzando un certo numero di binari che serva i primi accosti, eventualmente pensando già di acquistare (attraverso l'esproprio) ***tutta la superficie, che potrebbe rendersi necessaria (mq 7.000.000 – 10.000.000)*** in un secondo momento (la superficie si riferisce ad un'ipotesi di dimensionamento fatta in riferimento a diversi fattori quali: i flussi annui e giornalieri, periodo medio di stoccaggio, giorni di lavoro ecc.).

La creazione di un'area retroportuale oltre Appennino è strettamente legata all'ideazione di un sistema innovativo automatizzato di trasporto merci su ferro, che colleghi banchine e terminal.

Tale nuovo servizio di trasporto si basa su una linea di collegamento tra il porto e la terraferma.

Il progetto prevede che la linea sia costituita da una ***doppia linea ferroviaria a tre binari***. Si propone la creazione di un tunnel di circa 20 km che agevoli l'attraversamento della catena appenninica da parte dei treni carichi.

Ogni tunnel risulta munito di due binari principali disposti ad una distanza di 3,7 m coerentemente con la possibilità di trasportare carichi anche ingombranti.

Il progetto prevede inoltre di creare raccordi con il sistema autostradale (A26 e A7) e ferroviario (Ovada Novi).

4 Servizi previsti

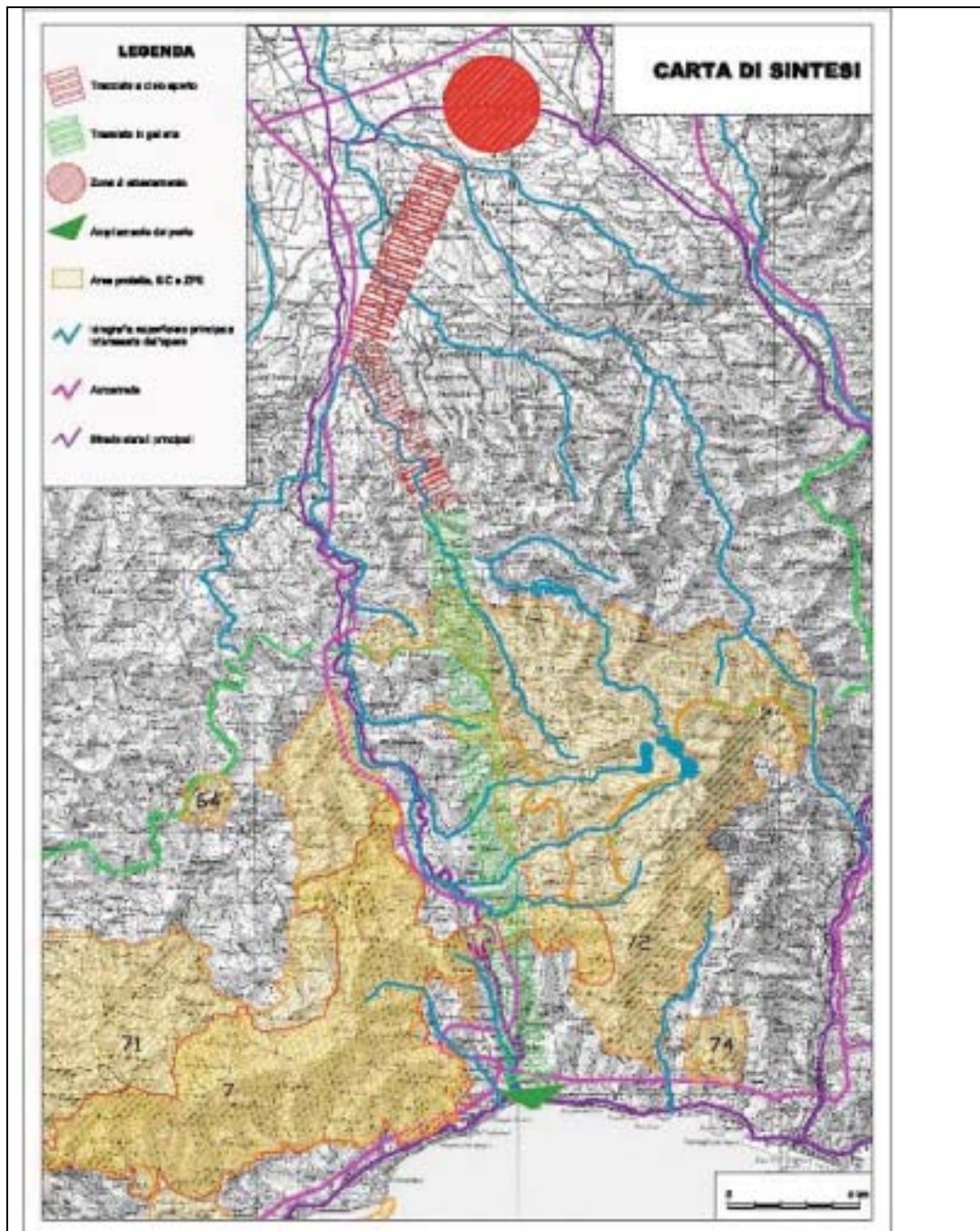
L'area prevede spazi per:

- *fasci di binari*
- *spazi per impilare i contenitori*
- *superfici collaterali (Dogana, parcheggi per dipendenti, ecc)*
- *Spazi per lo sbarco e imbarco della merce da/per il sistema autostradale e il raccordo ferroviario Ovada-Novì.*

⁵ SITI, Istituto Superiore sui Sistemi Territoriali per l'Innovazione, Politecnico di Torino, "Verifica di pre-fattibilità sullo sviluppo del nodo portuale di Genova", febbraio 2006.

5 Movimentazione merci

Questo progetto permetterebbe di raggiungere una potenzialità di **10.000.000 di teu/anno** movimentati.



Carta di sintesi con indicazione del tracciato ferroviario e delle aree retroportuali nell'ovadese

3.3.3 FOSSANO: INTERPORTO PORTO SECCO (IPS)⁶

1 Ubicazione

Fossano dista:

102 km da Alessandria

86 km da Savona

65 km da Torino

in adiacenza all'Aeroporto di Levaldigi di Cuneo

2 Collegamenti

- l'area prevista si trova a pochi km dalla stazione di Centallo, lungo la linea ferroviaria Cuneo - Torino

- l'area prevista si trova a pochi km dal casello autostradale di Fossano lungo l'Autostrada Torino Savona

3 Caratteristiche

Attualmente l'area disponibile e già attiva è di circa mq 40.000 (espandibile fino a mq 250.000-300.000).

L'IPS - MOSPED (Monetto Spedizioni) dispone di mezzi propri, quali Automezzi e semirimorchi, Carrelli elevatori (da 1,5 a 50 tonn.) e utilizza personale diretto e qualificato.

Ad oggi le infrastrutture già realizzate e funzionanti sono:

- *Magazzini nazionali alimentari non refrigerati (attualmente solo ad uso Monetto S.p.A.)*
- *Magazzini nazionali alimentari a temperatura controllata (celle frigorifero, attualmente solo ad uso Monetto S.p.A.)*
- *Area di temporanea custodia.*

L'IPS inoltre risulta attivo per la parte di stoccaggio delle merci e della gestione dei containers vuoti.

4 Caratteristiche del Progetto

Il progetto prevede l'ampliamento dell'attuale superficie da mq 40.000 a mq 250.000-300.000; tale area è localizzata nei pressi dell'aeroporto di Levaldigi, tra la SR 20, all'altezza dell'incrocio con la strada provinciale Fossano – Villafalletto e il fiume Grana Mellea. Inoltre, le nuove opere previste si vanno a collocare a circa 2/3 km dalla linea ferroviaria Cuneo – Torino.

Risultano in fase di realizzazione le seguenti **strutture**:

- Derrate alimentari sfuse (silos)
- Area doganale in conto terzi
- Area nazionale in conto terzi

Per queste aree sono previste le seguenti **strutture**:

- zona franca per containers di passaggio
- zona sdoganamento
- zona merce sdoganata
- zona magazzini

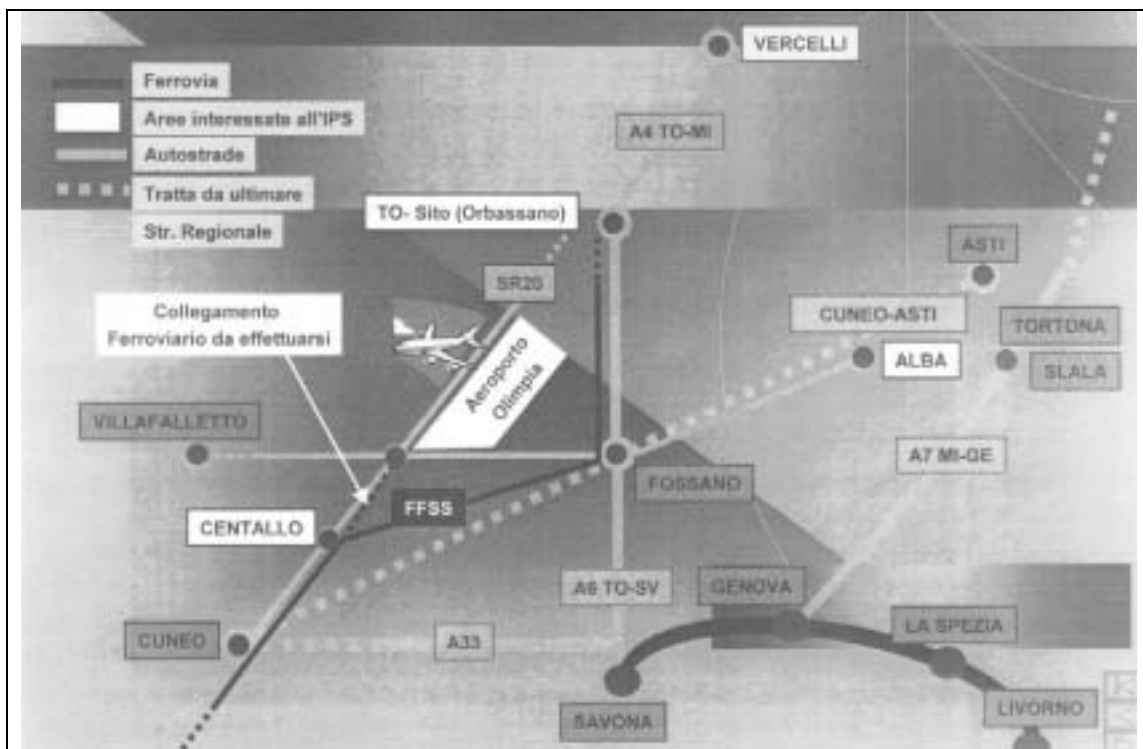
⁶ MONETTO S.p.A.

Il progetto prevede inoltre **la creazione di una linea ferroviaria dedicata** che colleghi l'IPS con la stazione di Centallo, lungo la linea ferroviaria Cuneo - Torino.

4 Servizi previsti

I servizi previsti all'interno dell'IPS sono:

- Terminal containers
- Trasporto e movimentazione containers di ogni tipo. Box, reefer, ADR, ecc.
- Deposito oltre 10.000 containers e merci convenzionali
- Servizio facchinaggio per svuotamento e riempimento container
- Magazzino con celle di mq 2.800 a temperatura controllata
- Servizio di pesatura, riconfezionamento, etichettatura, pallettizzazione con film estensibile
- Deposito doganale e fiscale i.v.a.
- Sdoganamento merce anche in Cuneo
- Servizio multi-giornaliero porti liguri
- Operazione doganale import export presso Sede
- Noli mare a prezzi convenzionati con le più importanti Compagnie Marittime



Il Progetto IPS Fonte Monetto S.p.A

3.3.4 FOSSANO: GLOBAL BUSINESS CENTER (GBC)⁷

1 Ubicazione

Fossano dista:

102 km da Alessandria

86 km da Savona

65 km da Torino

in adiacenza all'Aeroporto di Levaldigi di Cuneo

2 Collegamenti

- l'area prevista si trova a pochi km dalla stazione di Centallo, lungo la linea ferroviaria Cuneo - Torino

- l'area prevista si trova a pochi km dal casello autostradale di Fossano lungo l'Autostrada Torino Savona

4 Caratteristiche del Progetto

Questo progetto prevede un'area dedicata con una superficie estesa da mq 1.000.000 a 3.000.000.

All'interno di questa area si prevede la realizzazione di:

- **Padiglione Direzionale**
- **Padiglioni Commerciali**

Il **Padiglione Direzionale** ospiterà al suo interno:

Piani alti

- *gli uffici destinati al Top Management del GBC più gli uffici di segreteria relativi*
- *l'ufficio del Presidente e dell'Amministratore delegato e della Direzione Amministrativa della Società*

piani sottostanti

- *uffici fornitori dei "Servizi Integrati" aggiuntivi*
- *Aziende selezionate a fornire tali servizi di cui potranno godere tutte le Aziende locate al suo interno e tutti i loro gentili ospiti*

seminterrato, cuore pulsante del complesso

- *Dorsali in fibra ottica destinate al CED, al server, che gestiranno tutti i parametri abitativi degli ambienti dell'intero gruppo di stabili (in perfetta building automation secondo le più avanzate tecnologie in materia)*
- *I server dedicati alla gestione del network intranet/extranet del GBC*

⁷ MONETTO S.p.A.

5 Servizi previsti

I servizi integrati che GBC sarà in grado di fornire sono:

- *Reception/Information office/Hostess*
- *Ufficio Assistenza Commerciale/PR (Public Relation) che mireranno a fornire a tutti i richiedenti nei settori di vendita, marketing e sviluppo aziendale e risorse umane, tutte le informazioni commerciali globali utili a pianificare, preparare ed affrontare riunioni con Clienti, presentazioni di vendita, negoziazioni con soci e fornitori, audit commerciali, convention ed altre opportunità d'affari;*
- *Ufficio Marketing/Pubblicità/Grafica/Design (Italia e resto del Mondo), Ricerca e Sviluppo – vetrina di nuovi prodotti analizzabili con ricerche di mercato ad hoc ed identificazione di potenziali Clienti*
- *Ufficio Broker e Intermediari, per ogni settore di attività/area geografica*
- *Ufficio Rappresentanze nazionali/internazionali*
- *Ufficio Traduzioni simultanee tecnico-commerciali*
- *Ufficio interpreti*
- *Ufficio ricerca personale/HR (human resource)*
- *Ufficio Archivio*
- *Ufficio registrazioni Contratti*
- *Ufficio Legale (assistenza giuridica amministrativa, diritto internazionale)*
- *Ufficio Banche dati (business information che aiuterà l'impresa a diminuire il rischio di credito, a trovare clienti redditizi, a gestire con efficienza i venditori. Un servizio che potrà meglio garantire tutte le decisioni di credito marketing e vendite;*
- *Assicurazioni*
- *Ufficio pratiche doganali*
- *Ufficio Finanza e Tesoreria*
- *Polizia/Vigilanza e Sicurezza*
- *Ufficio di Consulenza per Alleanze/cessioni/Partecipazioni (tale servizio, oltre a curare in toto atti di cessioni, partnership, joint venture, progetti di merchandising ecc., effettuerà per i richiedenti, una ricerca tra i profili delle organizzazioni imprenditoriali registrate nel mondo e terrà sempre aggiornate tutte le informazioni relative all'organizzazione aziendale del richiedente, Cliente GBC, in relazione alle sue eventuali esigenze di collaborazioni/partecipazioni societarie)*
- *Banche*
- *Ufficio Relazioni con il Pubblico*
- *Ufficio relazioni con l'Esterno*
- *Ufficio Accoglienza, free time e Tour Operator*
- *Ufficio Allestimenti Stando*
- *Ufficio Tecnico*
- *Ufficio stampa*
- *Ufficio Spedizioni, trasportatori, Corrieri express, mailingBox, Newsletter*
- *Ufficio Armatori, compagnie Marittime*
- *Servizi di Facchinaggio*
- *Ufficio Agenzie Trasporti, Autonoleggio, N.C.C.*
- *Uffici di Rappresentanza di Enti governativi, istituzioni, pubblica Amministrazione, unione Industriali, uffici di rappresentanza di Associazioni di categoria professionali nazionali ed internazionali*

Saranno inoltre disponibili strutture integrate quali:

- sala riunioni
- sala congressi
- tipografia
- Cartolibreria
- Salone di Bellezza/Beauty Farm
- Lavanderie
- Fioristi
- Gadget/Oggettistica regalo
- Superette/minimarket
- Bar/Ristorante/Self Service
- Servizi di foresteria
- Hotel/Residence

Infine, per rendere più piacevole il soggiorno e/o il tour all'interno della Business City, oltre ad aree verdi vi saranno anche spazi dedicati al tempo libero quali:

- Campi da tennis
- Mini golf
- Palestre
- Piscine
- Teatro
- Discoteque
- Pub
- Pizzerie
- Gelaterie

I **Padiglioni Commerciali** copriranno Aziende appartenenti ad un'area geografica ben circoscritta. Ogni Padiglione avrà un'ulteriore organizzazione strutturale interna divisa per settore merceologico, al fine di rendere più semplice e funzionale il tour dei Clienti ospiti. Tale suddivisione potrebbe essere ad esempio:

- Foodstuff
- Bevertech
- Grain based food

E non food quali ad esempio:

- Igiene & beauty
- Chemicals & Pharmaceuticals
- Logistics
- Labeltrak
- Pacj-Mat
- Accessories & componente
- Services
- Hi-Tech
- Consumer
- Craft made

Ogni singolo padiglione commerciale sarà dotato di ambienti/attrezzature utili a svolgere nel migliore dei modi le azioni commerciali di vendita/presentazione dei prodotti. Questi potranno essere: sala congressi e sale riunioni dotate di moderne apparecchiature multimediali, sale espositive di grandi dimensioni, ecc, oltre a ciò, ogni

Master Plan della Logistica del Nord Ovest
Le conoscenze

singola struttura avrà a disposizione una mensa, ristoranti, bar e tutte quelle strutture di accoglienza atte a rendere piacevole il tour del Cliente.



3.3.5 PIATTAFORMA LOGISTICA DI CUNEO⁸

1 Ubicazione

La Piattaforma Logistica di Cuneo (nelle tre ipotesi localizzative) è collocata a distanze non superiori a km 10-15 dai centri urbani di una certa rilevanza quali Fossano e Mondovì.

Tali alternative distano inoltre:

102 km da Alessandria

80 km da Savona

65 km da Torino

12 km dall'Aeroporto di Levaldigi di Cuneo

2 Collegamenti

Le tre aree localizzative sono raggiungibili tramite:

Autostrada A6 Torino Savona (Caselli di Carrù, Fossano e Mondovì)

SS n. 28 Fossano Mondovì

SS n. 231 Asti Cuneo

SS n. 564 Cuneo Mondovì

Linea ferroviaria Fossano Mondovì

3 Caratteristiche del Progetto

La Finpiemonte ha ricevuto l'incarico dalla Regione Piemonte di redigere lo Studio di Fattibilità della Piattaforma Cuneese, attraverso due fasi successive. Nella prima fase la Finpiemonte, in coordinamento con gli altri soggetti coinvolti (Ministero delle infrastrutture, Regione Piemonte, Provincia di Cuneo e Camera di Commercio di Cuneo, ha approntato i necessari strumenti di promozione ed indagine (dossier e questionario) per procedere alla verifica sul campo dell'esistenza di una collocazione di mercato dell'iniziativa.

Di seguito si riportano i risultati di questa prima fase ad oggi disponibili⁹.

E' stato predisposto un Dossier di candidatura, che è stato visionato dai possibili soggetti interessati:

- aziende localizzate all'interno dell'area cuneese
- operatori logistici regionali, nazionali ed internazionali
- investitori.

Sono state fatte alcune ipotesi localizzative e tramite l'analisi dei parametri valutativi quali:

- accessibilità alla rete ferroviaria
- accessibilità autostradale
- accessibilità alla viabilità ordinaria
- costo e disponibilità dell'area
- situazione urbanistica e territoriale

⁸ Verifica di Fattibilità. Piattaforma Logistica Integrata del Cuneese. Ministero Infrastrutture, Regione Piemonte, Camera di commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Cuneo, Provincia di Cuneo, maggio 2003.

⁹ Per la seconda fase non sono al momento disponibili ulteriori dati.

Master Plan della Logistica del Nord Ovest
Le conoscenze

- collocazione rispetto al bacino di utenza
- infrastrutture al contorno
- possibilità di ampliamento

è stato possibile scegliere tre opzioni localizzative.

Tali opzioni sono:

- **Fossano-Area Carabinieri**
- **Trinità-S. Albano**
- **Massimini Beinale**

Queste alternative rispondono alle condizioni territoriali ed ai requisiti costitutivi riassumibili in:

- dimensione geografica (presenza di servizi necessari e infrastrutture primarie)
- integrazione aziendale (infrastrutture economico industriali)
- integrazione socio-territoriale (disponibilità di strutture di carattere socio-territoriale nelle immediate vicinanze)

L'analisi del mercato ha permesso di ipotizzare **un comparto di intervento operativo iniziale di mq 350.000 con un'obiettivo di sviluppo nel medio lungo periodo di mq 1.000.000.**

L'area dovrebbe poter prevedere una ulteriore possibilità di **espansione fino ad un massimo di mq 2.000.000** per far fronte ad eventuali necessità di ampliamento dettate dal mercato.

La distribuzione ottimale delle componenti all'interno del comparto operativo riguarda:

- **aree di sosta per autovetture e veicoli industriali**, la cui superficie può essere di mq 16.000 per le autovetture e 1,5% della superficie totale per i veicoli commerciali ed industriali;
- **aree per il controllo e la sicurezza: centro doganale e servizi antincendio**, la cui superficie indicativa è pari a circa mq 9.000;
- **aree per funzioni amministrative e gestionali**
- **aree per i servizi ai veicoli**, la cui superficie indicativa è pari a mq 19.000
- **aree e servizi per l'assistenza alle persone**
- aree per funzioni operative
- ricevimento
- transito e lavorazioni di carattere logistico
- selezione e smistamento colli
- zona di spedizione
- zone di carico e scarico (banchina e ribalta)
- aree per i magazzini generali
- area per gli impianti ferroviari

4 Servizi previsti

Per le aree e per i servizi di assistenza alle persone si prevede:

motel/hotel

mensa e ristorante

bar, tavola calda, sale di ritorno e riposo diurno

centro uffici, centro congressi, sala convegni;

sala per servizi di informazioni, telecomunicazioni, chioschi telematici con accesso internet;

infermeria, pronto soccorso, farmacia;

*bagni pubblici;
lavanderia;
market, edicola, tabacchi;
ufficio postale;
servizi bancari ed assicurativi;
laboratori per riparazioni veloci
locali di culto.*

5 Il mercato potenziale, aspetti societari ed economico-finanziari

Punto di partenza del progetto della Piattaforma è stata l'analisi delle esigenze degli utilizzatori, attraverso una **campagna di interviste** su un campione rappresentativo dei soggetti potenzialmente interessati (**mercato potenziale**).

L'analisi è stata svolta suddividendo il campione in due sottoinsiemi:

- *operatori della logistica e investitori immobiliari del settore (74 soggetti)*
- *imprenditori del settore industria, agricoltura e grande distribuzione organizzata*

In questo modo è stato possibile evidenziare, per ciascun sottoinsieme, i seguenti elementi:

- grado di interesse dell'iniziativa (superiore all'80% dei soggetti contattati)
- caratteristiche e servizi desiderabili della Piattaforma (connessione con il sistema dei trasporti, servizi e dimensione dell'insediamento)
- condizioni economiche e ruoli all'interno della Piattaforma

Per quanto concerne gli aspetti societari, questi sono strettamente correlati a quelli economico-finanziari.

La realizzazione di un centro intermodale e la sua gestione ricade nella competenza degli enti pubblici (Consiglio Stato sez. VI, 28 ottobre 1988, n. 1478).

Gli enti interessati possono però costituire apposite società per azioni (art. 12 L. 23 dicembre 1992 n. 498) quindi, possono scegliere soci privati di minoranza con una procedura di pubblica evidenza.

Una volta stabiliti i soggetti promotori dell'iniziativa, realizzatori e gestori, è necessario affrontare l'analisi economico finanziaria.

In questa analisi, sono state valutate cinque diverse ipotesi gestionali e si sono redatti quindi, quindici piani economico-finanziari.

Di qui ne discendono le seguenti considerazioni.

Nessuna delle ipotesi vagliate è economicamente praticabile senza interventi finanziari di natura pubblica: i consistenti VAN negativi e la lunghezza dei tempi necessari per raggiungere il punto di pareggio dimostrano chiaramente la non sostenibilità dell'investimento in nessuna delle aree localizzate e con nessuna delle ipotesi gestionali considerate.

L'erogazione di un contributo pubblico pari a € 15.000.000 possa rendere alcune delle ipotesi di investimento economicamente percorribili, con VAN positivi, tempi di raggiungimento del punto di pareggio accettabili, una sufficiente remunerazione delle fonti di finanziamento ed un fabbisogno finanziario complessivo relativamente contenuto.

TAB. 2 QUADRO SINOTTICO: AREE PER LA LOGISTICA

Denominazione	Superficie Totale	Superficie Coperta	Dogana	Raccordo Ferroviario			Movimentazione Merci		Traffico stimato		P.R.G.	
	mq	mq		km	Stazione	linea	tonn/anno	TEU/anno	Treni/giorno	Camion/giorno	Conforme	Variante
Parco Logistico Alessandria	1.000.000	393.000	*	97,5	Smistamento	Genova-Alessandria	*	*	*	*		X
Interporto di Rivalta Scrivia	1.250.000	310.000	si	9	Rivalta Scrivia	Genova - Milano	1.500.000	60.000	4,0	520	X	
Terminale Europa	900.000		*	*	Rivalta Scrivia	Genova - Milano	*	200.000/ 300.000	*	*	X	X
Logistica Gavio	700.000	180.000	si	3	Rivalta Scrivia	Genova - Milano	400.000	50.000	3,0	200	X	
Logistica Gavio	900.000	*	*	*	Rivalta Scrivia	Genova - Milano	*	*	*	*		X
Logistica Gavio terminal ferroviario	700.000				Rivalta Scrivia	Genova - Milano						X
Interporto di Arquata Scrivia S.p.A.	95.000	16.500	si	4	Arquata Scrivia	Genova - Milano	170.000	1.500	0,0	35	X	
Casale esistente ##**	1.275.876	312.191	no		Casale monf.to	Vercelli-Alessandria	*	*	1	*	X	
Casale progetto #	768.193	280.697	no	2,0	Casale monf.to	Torino-Vercelli- Casale- Alessandria-Asti	*	*	*	*	X	
Casale progetto logistica	2.700.000		no	2,0	Casale monf.to	Torino-Vercelli- Casale- Alessandria-Asti	*	*	*	*		X
Pozzolo Formigaro Fridocks	43.880	12.332	si	2,5	Formigaro	Genova - Milano	*	1.800	0,3	30	X	
Pozzolo Formigaro Centro					Pozzolo							
MEC Terminal Pozzolo	93.058	9.534	*		Formigaro	Genova - Milano	*	300	*	*	X	
Pozzolo Formigaro Gualdi Alessio & C.	25.000	5.040	*		Pozzolo							
Pozzolo Formigaro	3.500.000	*	*	*	Formigaro	Genova - Milano	*	180	*	*	X	
Pozzolo - Romani & C.S.p.a.	45.000	20.000	*				*	4.000	*	*	X	
Novi Ligure SISBO	400.000	*	*	28,5	San Bovo	Genova - Milano	1.100.000	*	*	*	X	
Novi Ligure-Pozzolo POLIS	2.000.000	*	si	*	San Bovo	Genova - Milano	*	*	*	*		X
Occimiano**	760.000	*	-	-	-	-	-	-	-	-	X	
Occimiano	140.000	*	-	-	-	-	-	-	-	-		X
PROPOSTE DI REALIZZAZIONE												
Castellazzo Logistic Terminal Europa	1.116.000	*	si	*	*	Genova-Ovada- Alessandria	*	175.000	44	*		X
Sviluppo nodo portuale di Genova. Traforo Turchino	7.000.000	*	si	*	Ovada Novi	Nuova linea Genova- Ovada	*	*	*	*		X
TOTALE esistente	2.197.447	856.830					2.070.000	113.780	8,3	785		
TOTALE in progetto	13.053.193	693.697					1.100.000	479.000	44			
TOTALE proposte di realizzazione	8.116.000											
TOTALE esistente+progetto +proposte realizzazione	23.366.640	1.550.527					3.170.000	592.780	52,3	785		

* /* Dati non disponibili
 # riferito all' area PIP5
 ## scalo merci c/o FF.SS.

**Attività produttiva prevalente

TAB. 2 QUADRO SINOTTICO: AREE PER LA LOGISTICA

Denominazione	Superficie Totale	Superficie Coperta	Dogana	Raccordo Ferroviario		Movimentazione Merci		Traffico stimato		P.R.G.				
	mq	mq		km	Stazione	linea	tonn/anno	TEU/anno	Treni/giorno	Camion/giorno	Conforme	Variante		
Provincia Savona	Sistema Logistico Integrato Savona e Valli Bormida - Vado Quiliano	60.000	56.000	*	*	Parco Doria	Genova-Ventimiglia	1.000.000	*	*	*	X		
	Sistema Logistico Intgerato Savona e Valli Bormida Cairo Montenotte	*	22.000	*	*	S. Giuseppe di Cairo	Savona-Torino		*	*	*	X		
	Sistema Logistico Intgerato Savona e Valli Bormida Vado Quiliano	*	44.000	*	*	S. Giuseppe di Cairo	Savona-Torino		*	*	*	X		
	Sistema Logistico Intgerato Savona e Valli Bormida Cengio Distriport	140.000	60.000	*	*	S. Giuseppe di Cairo	Savona-Torino		*	*	*	X		
	Sistema Logistico Intgerato Savona e Valli Bormida Piattaforma Rocchetta	300.000	110.000	*	*	S. Giuseppe di Cairo	Savona-Torino		*	*	*		X	
	Sistema Logistico Intgerato Savona e Valli Bormida Cairo Montenotte	400.000	158.000	*	*	S. Giuseppe di Cairo	Savona-Torino		*	*	*	X		
	TOTALE esistente	60.000	78.000											
	TOTALE in progetto	840.000	372.000						1.000.000					
TOTALE esistente+progetto	900.000	450.000					1.000.000							

Denominazione	Superficie Totale	Superficie Coperta	Dogana	Raccordo Ferroviario		Movimentazione Merci		Traffico stimato		P.R.G.			
	mq	mq		km	Stazione	linea	tonn/anno	TEU/anno	Treni/giorno	Camion/giorno	Conforme	Variante	
Provincia La Spezia	La Spezia Retropoto di S. Stefano Magra	600.000		si	10,0	La Spezia	La Spezia Parma	*	*	*	*	X	
	La Spezia Retropoto di S. Stefano Magra		150.000	*	*	La Spezia	La Spezia Parma	*	*	*	*	X	
	TOTALE esistente+progetto	600.000	150.000	*	*	La Spezia	La Spezia Parma	*	0	136,0	*		

TAB. 2 QUADRO SINOTTICO: AREE PER LA LOGISTICA

Provincia Genova	Polo produttivo di Isola Buona	88.350		*	*		Genova Torino	*	*	*	*	X	
	Località Castagnaccio	70.000		*	*		Genova Torino	*	*	*	*		X
	Parco Ferroviario di Borgo Fornari	85.000		*	*		Genova Torino	*	*	*	*		X
	TOTALE generale esistente												
	TOTALE generale in progetto	243.350											
	TOTALE esistente+progetto	243.350			*	*			*	*	*	*	

Provincia	Denominazione	Superficie Totale	Superficie Coperta	Dogana	Raccordo Ferroviario		Movimentazione Merci		Traffico stimato		P.R.G.		
		mq	mq		km	Stazione	linea	tonn/anno	TEU/anno	Treni/giorno	Camion/giorno	Conforme	Variante
Provincia Torino	S.I.TO	3.000.000		si	8,0	Torino Orbassano	Torino Modane	2.000.000				X	
	S.I.TO	440.000		*	*	Torino Orbassano	Milano- Torino	*			*	X	
	TOTALE esistente+progetto	3.440.000		*	*	Torino Orbassano	Torino Modane	*			*		

Provincia	Denominazione	Superficie Totale	Superficie Coperta	Dogana	Raccordo Ferroviario		Movimentazione Merci		Traffico stimato		P.R.G.		
		mq	mq		km	Stazione	linea	tonn/anno	TEU/anno	Treni/giorno	Camion/giorno	Conforme	Variante
Provincia Asti	Villanova d'Asti	2.050.000	565.000	si		Villanova d'Asti	Livorno- Torino					X	
	TOTALE esistente+progetto	2.050.000	565.000	*	*			*			*		

TAB. 2 QUADRO SINOTTICO: AREE PER LA LOGISTICA

	Denominazione	Superficie Totale	Superficie Coperta	Dogana	Raccordo Ferroviario		Movimentazione Merci		Traffico stimato		P.R.G.		
		mq	mq		km	Stazione	linea	tonn/anno	TEU/anno	Treni/giorno	Camion/giorno	Conforme	Variante
Provincia Cuneo	Monetto S.p.A.	40.000									X		
	PROPOSTE DI REALIZZAZIONE												
	Interporto Porto Secco	250.000	*	si	2	Centallo	Cuneo - Torino	*			*		X
	Global Business Center		1.000.000 - 3.000.000			Centallo	Cuneo - Torino						X
	Piattaforma Logistica Integrata del Cuneese	1.000.000		si									X
	TOTALE generale esistente	40.000											
	TOTALE generale in progetto												
	TOTALE proposte di realizzazione	1.250.000	1.000.000 - 3.000.000										
TOTALE esistente+progetto	1.290.000	1.000.000 - 3.000.000	*		Centallo	Cuneo - Torino	*			*			
Provincia Novara		Superficie Totale	Superficie Coperta	Dogana	Raccordo Ferroviario		Movimentazione Merci		Traffico stimato		P.R.G.		
		mq	mq		km	Stazione	linea	tonn/anno	TEU/anno	Treni/giorno	Camion/giorno	Conforme	Variante
	CIM Novara**	840.000	230.000	si	24,8	Novara Boschetto	Milano- Torino	2.500.000	300.000	16	400	X	
	CIM Novara	1.500.000	*	*	*	Novara Boschetto	Milano- Torino	*	1.300.000	120,0	*	X	
TOTALE esistente+progetto	2.340.000	230.000	*	*	Novara Boschetto	Milano- Torino	*	1.600.000	136,0	*			
Provincia Pavia		Superficie Totale	Superficie Coperta	Dogana	Raccordo Ferroviario		Movimentazione Merci		Traffico stimato		P.R.G.		
		mq	mq		km	Stazione	linea	tonn/anno	TEU/anno	Treni/giorno	Camion/giorno	Conforme	Variante
	Polo Logistico Integrato Mortara	293.305				Mortara	Mortara Milano	1.200.000			280	X	
TOTALE esistente+progetto			*	*			*			*			

* /* Dati non disponibili

**Nota: dati C.I.M. Novara, anno 2004, movimentazione merci annua 129.000 U.T.I. (Unità di Trasporto Intermodale), oltre circa 300.000 TEU (Fonte C.I.M. S.p.a., Eurogateway S.r.l.)

* /* Dati non disponibili

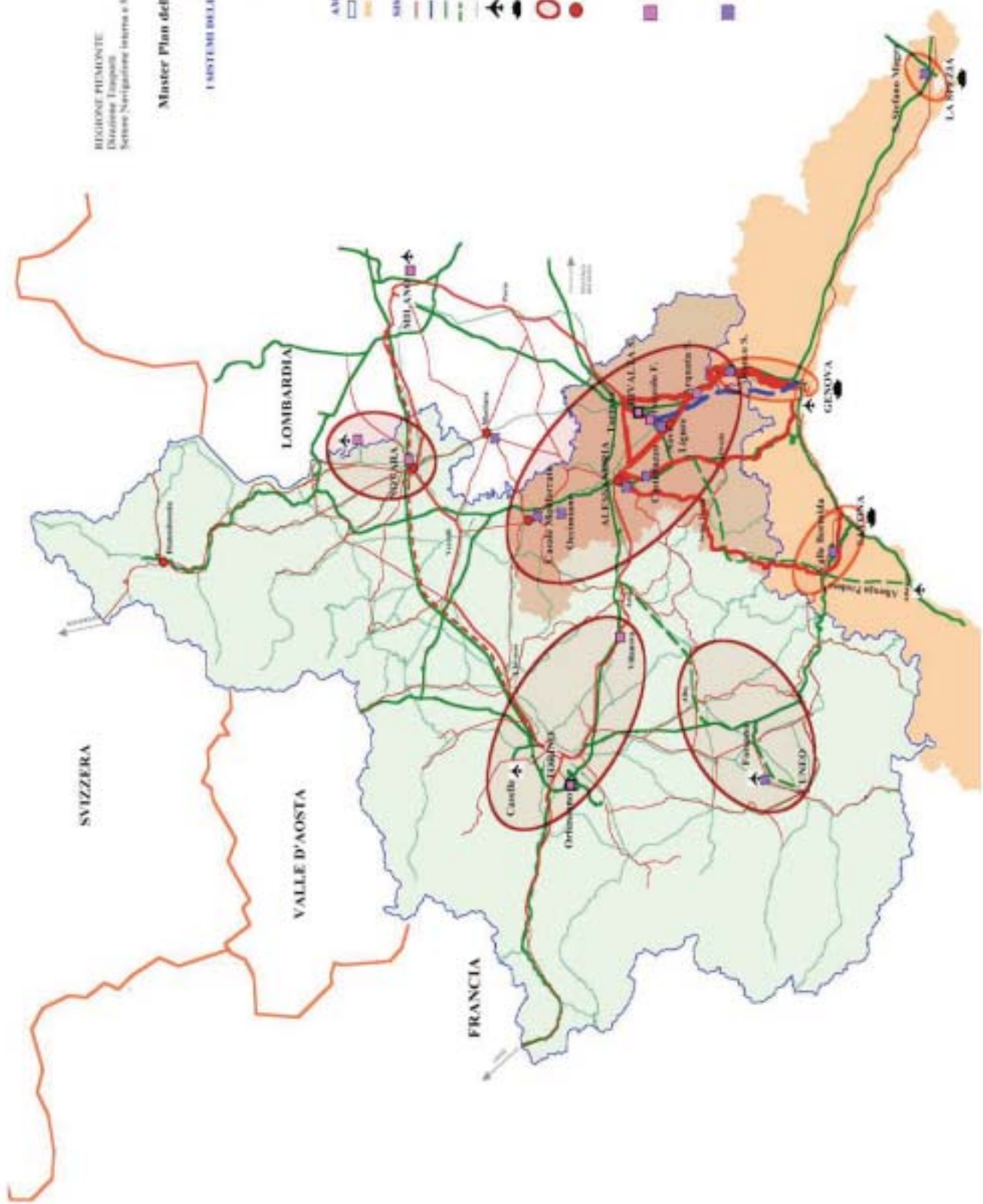
Denominazione	Superficie Totale	Superficie Coperta	Dogana	Raccordo Ferroviario		Movimentazione Merci		Traffico stimato		P.R.G.		
	mq	mq		km	Stazione	linea	tonn/anno	TEU/anno	Treni/giorno	Camion/giorno	Conforme	Variante
TOTALE generale esistente	8.787.447	1.164.830					4.570.000	413.780	23,8	1.185		
TOTALE generale in progetto	16.076.543	2.215.697					2.100.000	1.504.000	120			
TOTALE proposte di realizzazione	9.366.000											
TOTALE generale esistente+progetto	34.229.990	3.380.527					6.670.000	1.917.780	143,8	1.185		

Master Plan della Logistica del Nord Ovest

Torino S.2

SISTEMI DELLE AREE PER LA LOGISTICA

Marzo 2007



- AMBITO TERRITORIALE**
- Regione Piemonte
 - Regione Liguria
- SISTEMA INFRASTRUTTURALE**
- Linea ferroviaria
 - Progetto "Tirzo Valde"
 - Autostrade
 - Autostrada in progetto "Alberga-Pesobro"
 - Aeroporti
 - Porti Liguri
- 3 Sistemi delle aree per la logistica**
- Sistemi esistenti
 - Alessandria Scintiamanto (Progetto Ristrutturato)
 - Novi A. Biellese
 - Cuneo Mondovì
 - Aree Logistiche esistenti
 - Rivoli Scrivia "trasporto di Riserva"
 - Rivoli Scrivia "Logistica Civile"
 - Incepuno di Asquano Scrivia
 - Cuneo di Provero Ferrigno
 - Nuove Aree per la Logistica in progetto
 - P.A. di Alessandria
 - Comune di Novi Ligure
 - Progetto SPID - Progetto PULID
 - Comune di Pavesio Inverigo
 - Comune di Casale Monferrato
 - Comune di Chivasso
 - Castiglione, Triverio Europe
 - Sistema logistico integrato Asti e Valle Borzelle
 - S. Stefano Magra
 - Ronchi Scrivia