

**Programma Integrato  
Master Plan della Logistica del Nord Ovest**

**A. LE CONOSCENZE**  
*Parte Prima*

*Marzo 2007*



## INDICE

### A. LE CONOSCENZE

#### Parte Prima

##### Premessa

##### 0. Quadro generale di riferimento

- 0.1 I corridoi Transeuropei
- 0.2 Reti Trans European Network – Transport (Ten-T)
- 0.3 Le reti TEN e i corridoi paneuropei interessanti l'Italia
- 0.4 Dorsali di riequilibrio interregionali
- 0.5 Piano Territoriale della Regione Piemonte. Documento Programmatico
- 0.6 Piano Territoriale della Regione Liguria. Rete stradale e autostradale nelle province di Savona, Genova e La Spezia. Interventi previsti.
- 0.7 Programma Strategico per la Logistica della Regione Piemonte

##### 1. Inquadramento socio-economico

- 1.1 La Struttura demo-economica della Macroarea Ligure-Piemontese e valutazioni per i settori produttivi
  - La Logistica nella Macroarea del Nord Ovest
  - Dinamiche insediative e struttura produttiva nella Macroarea del Nord Ovest
  - Le infrastrutture di trasporto e l'accessibilità territoriale
  - Analisi delle specializzazioni produttive
- 1.2 Valutazioni sul posizionamento della Macroarea ligure-piemontese negli scambi commerciali con il resto del mondo
  - L'import export e Valutazioni economiche
- 1.3 Valutazione degli impatti economico e sociali nella configurazione del futuro Sistema Porto Genova – Retroporto Alessandria

##### 2. Il sistema infrastrutturale e della mobilità

- 2.1 Il sistema infrastrutturale su ferro e su gomma
- 2.2 Elenco dei nodi principali e delle specifiche dotazioni
  - Tavola n.1.1 Il sistema autostradale e ferroviario
  - Tavola n.1.2 Dorsali di Sviluppo e Infrastrutture di riferimento
- 2.3 Il sistema infrastrutturale su gomma
  - 2.3.1 Sistema autostradale nazionale
  - 2.3.2 Il traffico veicolare nei caselli autostradali della Macroarea
- 2.4 Il sistema infrastrutturale su ferro
  - 2.4.1 RFI Linee strategiche dei flussi delle merci
  - 2.4.2 RFI Connessione con il sistema dei valichi
  - 2.4.3 RFI Connessione con il sistema dei porti
  - 2.4.4 RFI Connessione con il sistema dei terminal merci
  - 2.4.5 RFI - PIR 2006 Nord Italia Grado saturazione linee (22.00-6.00)
  - 2.4.6 RFI - PIR 2006 Nord Italia Grado saturazione linee (6.00-9.00)
  - 2.4.7 RFI - PIR 2006 Nord Italia Grado saturazione linee (9.00-22.00)
  - 2.4.8 RFI - PIR 2006 Nord Italia Velocità di riferimento
  - 2.4.9 RFI - PIR 2006 Nord Italia – Costo
  - 2.4.10 RFI - PIR 2006 Nord Italia – Trazione
  - 2.4.11 RFI - PIR 2006 Nord Italia - Peso assiale
- 2.5 Il Sistema dei porti



- 2.5.1 Volume Traffico dei porti liguri
- 2.5.2 Il Porto di Genova
- 2.5.3 Il Porto di La Spezia
- 2.5.4 Il Porto di Savona - Vado
- 2.6 Il sistema aeroportuale
  - 2.6.1 Gli aeroporti in cifre
    - 2.6.1.1 Il sistema aeroportuale internazionale
    - 2.6.1.2 tipologia degli Scali italiani
    - 2.6.1.3 Movimentazione passeggeri e merci
  - 2.6.2 Gli aeroporti nella macroarea di riferimento
  - 2.6.3 Aeroporto “Malpensa” di Milano
  - 2.6.4 Aeroporto “Linate” di Milano
  - 2.6.5 Aeroporto “Caselle” di Torino
  - 2.6.6 Aeroporto “Levaldigi” di Cuneo
  - 2.6.7 Aeroporto “C. Colombo” di Genova
  - 2.6.8 Aeroporto “Villanova d’Albenga” di Albenga -SV-
- 2.7 Linee ferroviarie all’interno dell’area oggetto di studio
  - 2.7.1 Estensione rete ferroviaria nella Macroarea



## **0. Quadro generale di riferimento**

- 0.1 I corridoi Transeuropei
- 0.2 Reti Trans European Network – Transport (Ten-T)
- 0.3 Le reti TEN e i corridoi paneuropei interessanti l'Italia
- 0.4 Dorsali di riequilibrio interregionali
- 0.5 Piano Territoriale della Regione Piemonte. Documento Programmatico
- 0.6 Piano Territoriale della Regione Liguria. Rete stradale e autostradale nelle province di Savona, Genova e La Spezia. Interventi previsti.
- 0.7 Programma Strategico per la Logistica della Regione Piemonte



## 0.1 I CORRIDOI TRANSEUROPEI

(Fonte Dati: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Febbraio 2004)

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

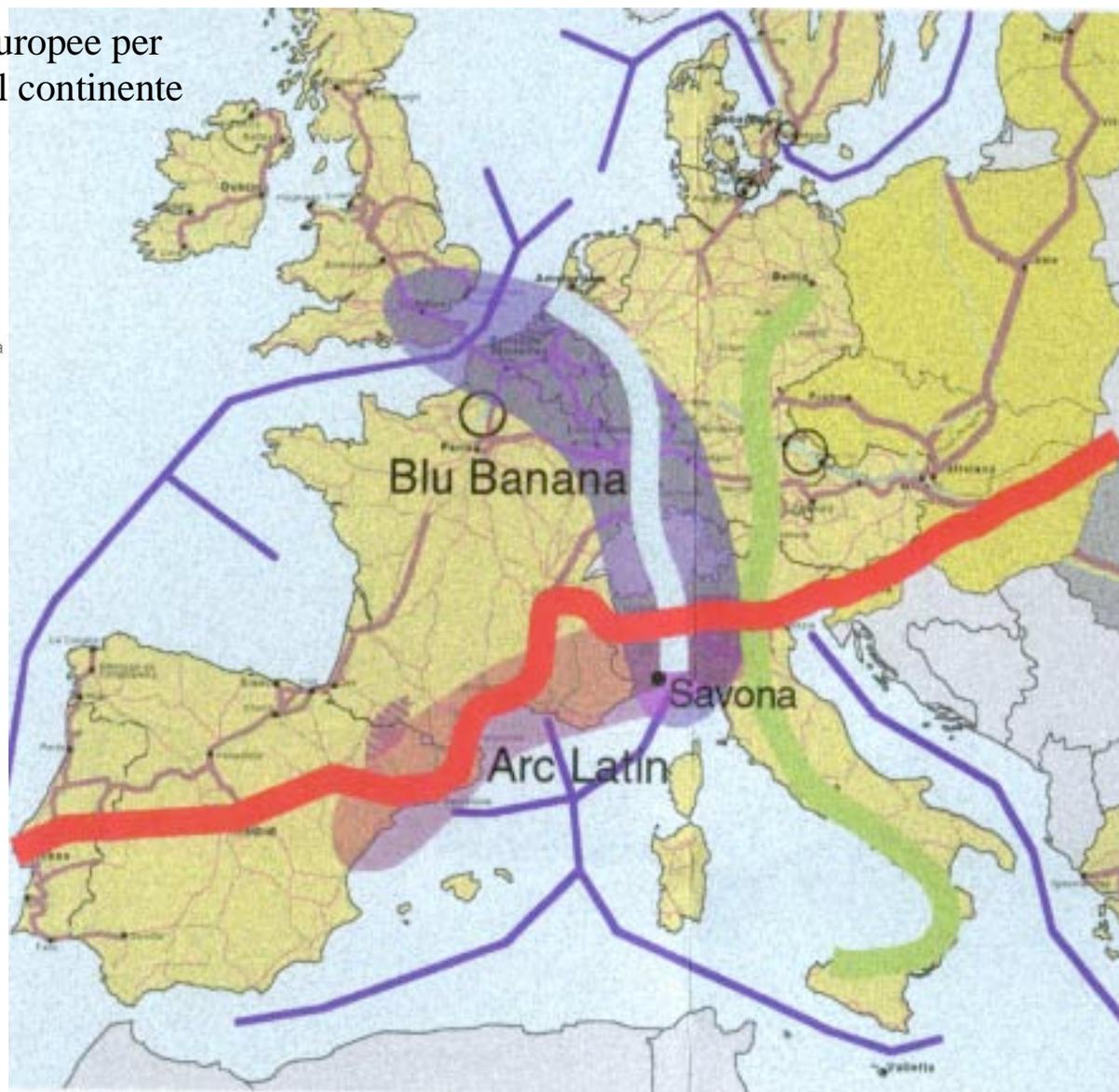
I corridoi (sistema di infrastrutture multimodali, strade, ferrovia, hub portuali, areoportuali e piattaforme logistiche) risultano fondamentali per il completamento del mercato interno europeo e permettono il rafforzamento della coesione economica e sociale dell'Europa



## 0.2 RETI TRANS EUROPEAN NETWORK - TRANSPORT (TEN-T)

(Fonte Dati: Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Savona 2005)

Schema delle dorsali europee per il trasporto di merci nel continente



### 0.3 LE RETI TEN E I CORRIDOI PANEUROPEI INTERESSANTI L'ITALIA

#### Europa

Attualmente la rete **TEN-T (Trans European Networks-grandi reti trans-europee)** è formata da:

<b>strade e autostrade</b>	<b>km 72.500</b>
<b>ferrovie</b>	<b>km 78.000</b>
<b>aeroporti</b>	<b>n. 330</b>
<b>porti marittimi internazionali</b>	<b>n. 270</b>
<b>porti per la navigazione interna</b>	<b>n. 210</b>

In seguito alle raccomandazioni del 2003 del gruppo di alto livello presieduto da Karel Van Miert sulle TEN-T, la Commissione europea ha redatto un nuovo elenco di 30 progetti prioritari da avviare per il 2010, per un costo totale stimato a 225 miliardi di euro. L'elenco dà pienamente spazio alla dimensione del nuovo allargamento e intende creare assetti che favoriscano una mobilità più sostenibile, concentrando gli investimenti sui trasporti ferroviari, fluviali e marittimi. Tutti e 30 questi progetti prioritari sono dichiarati di interesse europeo per accelerare la realizzazione dei raccordi frontaliere:<sup>1</sup>

- 1 l'asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina;
- 2 il treno ad alta velocità Parigi-Bruxelles/Brussel-Colonia-Amsterdam-Londra;
- 3 l'asse ferroviario ad alta velocità dell'Europa sudoccidentale;
- 4 l'asse ferroviario ad alta velocità Est (che comprende il tratto Parigi-Strasburgo/ Lussemburgo);
- 5 la ferrovia convenzionale/trasporto combinato (linea Betuwe) (2007);
- 6 l'asse ferroviario Lione-Trieste-Divaca/Koper-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina;
- 7 l'asse autostradale Igoumenitsa/Patrasso-Atene-Sofia-Budapest;
- 8 l'asse multimodale di collegamento del Portogallo/Spagna al resto dell'Europa;
- 9 l'asse ferroviario Cork-Dublino-Belfast-Stanraer (2001);
- 10 l'aeroporto Malpensa di Milano (completato nel 2001);
- 11 il collegamento fisso Öresund (completato nel 2000);
- 12 il triangolo nordico (asse ferroviario-stradale);
- 13 l'asse stradale Irlanda/Regno Unito/Benelux (2010);
- 14 il collegamento ferroviario "West coast main line" (Londra-Glasgow) (2007);
- 15 il sistema globale di radionavigazione e di posizionamento via satellite GALILEO (2008);
- 16 l'asse ferroviario per il trasporto di merci attraverso i Pirenei Sines/Algeciras-Madrid-Parigi;

<sup>1</sup> [www.europa.eu.int/scadplus/leg/it/1vb/l24094.htm](http://www.europa.eu.int/scadplus/leg/it/1vb/l24094.htm)

- 17 l'asse ferroviario Parigi-Stoccarda-Vienna-Bratislava;
- 18 l'asse fluviale Reno/Mosa-Meno-Danubio;
- 19 l'interoperabilità ferroviaria della rete iberica ad alta velocità;
- 20 l'asse ferroviario del Fehmarn Belt tra la Germania la Danimarca;
- 21 le "autostrade del mare": Mar Baltico, Arco atlantico, Europa sudorientale, Mediterraneo occidentale;
- 22 l'asse ferroviario Atene-Sofia-Budapest-Vienna-Praga-Norimberga/Dresda;
- 23 l'asse ferroviario Danzica-Varsavia-Brno/Bratislava-Vienna;
- 24 l'asse ferroviario Lione/Genova/Ginevra-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa;
- 25 l'asse autostradale Danzica-Brno/Bratislava-Vienna;
- 26 l'asse ferroviario-stradale Irlanda/Regno Unito-Europa continentale;
- 27 l'asse ferroviario "Rail Baltica" Varsavia-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki;
- 28 Eurocaprail" sull'asse ferroviario Bruxelles-Lussemburgo-Strasburgo;
- 29 l'asse ferroviario del corridoio intermodale Mare Ionio/Adriatico;
- 30 il collegamento fluviale Senna-Schelda.

Carta dei progetti “specifici” adottati nel 1996 (elenco di Essen); in verde sono indicate le linee ferroviarie, mentre in rosso le strade.

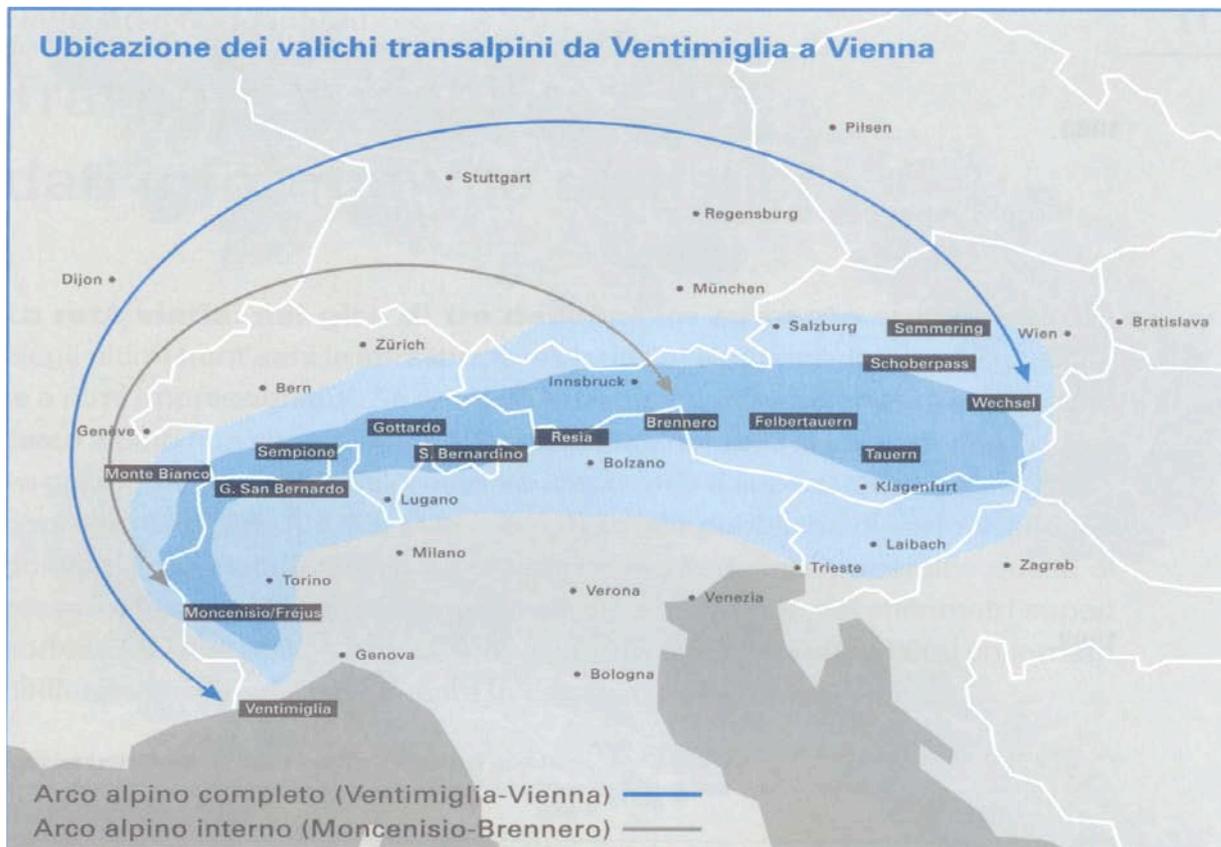


1. Treno ad alta velocità/Trasporto combinato Nord Sud
2. Treno ad alta velocità PBKL
3. Treno ad alta velocità Sud
4. Treno ad alta velocità Est
5. Linea Betuwe, ferrovia convenzionale/Trasporto combinato
6. Treno ad alta velocità/Trasporto combinato Francia-Italia
7. Autostrade greche PATHE' e Via Egnatia
8. Collegamento multimodale Portogallo-Spagna-Europa centrale
9. Ferrovia convenzionale Cork-Dublino-Belfast-Larne-Stanrer (completata)
10. Aeroporto della Malpensa (completato)
11. Collegamento ferroviario/stradale fisso tra Danimarca e Svezia (completato)
12. Triangolo nordico (ferrovia/strada)
13. Collegamento stradale Irlanda/Regno Unito/Benelux
14. Linea principale della costa occidentale

**Carta dei progetti potenziali; in verde sono indicate le linee ferroviarie, mentre in rosso le strade.**



1. Treno ad alta velocità/trasporto combinato Nord Sud (prolungamento)
3. Treno ad alta velocità Sud (prolungamento)
15. Galileo (Progetto di Radionavigazione via satellite)
16. Linea ferroviaria ad alta velocità attraverso i Pirenei
17. Treno ad alta velocità/Trasporto combinato Est-Ovest
18. Navigabilità del Danubio tra Vilshofen e Straubing
19. Interoperabilità ferroviaria ad alta velocità della rete iberica
20. Fehmarn Belt (ponte/tunnel tra Germania e Danimarca)

**Europa-Italia:****Collegamenti Italia – Europa****I valichi alpini**

Fonte: CIPRA 1 Rapporto sullo stato delle Alpi, Torino 1998

**Sistema dei valichi transalpini:**

- |                         |                               |
|-------------------------|-------------------------------|
| 1. Ventimiglia          | valico ferroviario e stradale |
| 2. Frejus/Moncenisio    | valico ferroviario e stradale |
| 3. Monte Bianco         | valico stradale               |
| 4. Gran San Bernardo    | valico stradale               |
| 5. Sempione/Lotschberg: | valico ferroviario e stradale |
| 6. Gottardo:            | valico ferroviario e stradale |
| 7. S. Bernardino        | valico stradale               |
| 8. Resia                | valico stradale               |
| 9. Brennero:            | valico ferroviario e stradale |
| 10. Felbertauern        | valico stradale               |
| 11. Tauern              | valico ferroviario e stradale |
| 12. Schoberpass         | valico ferroviario e stradale |
| 13. Semmering           | valico ferroviario e stradale |
| 14. Wechsel             | valico ferroviario e stradale |

## Autostrade



Fonte: Alpetunnel GEIE, Rapporto finale, dicembre 2001

## Sistema delle autostrade

- Collegamento Liguria – Francia  
A10 Ventimiglia – Nizza
- Collegamento Piemonte, Valle d’Aosta – Francia e Svizzera  
SS E74 Cuneo – Nizza (Colle di Tenda)  
A32 (Traforo del Frejus) SS 6 Modane  
A5 Aosta (Traforo del Monte Bianco)– A40  
A26 Gravellona Toce – SS E62 Sion
- Collegamento Lombardia – Svizzera  
A8 Varese – SS 233 – A2 Bellinzona  
A9 Como – A2 Bellinzona
- Collegamento Trentino Alto Adige – Austria  
A22 Bolzano (valico Brennero) – A13 Innsbruck
- Collegamento Veneto – Austria  
A27 Belluno – SS 51 – SS E68 Lienz
- Collegamento Friuli Venezia Giulia – Slovenia  
A4 Trieste – A12 Fiume  
A23 Udine – A2 Villach



- Linea ferroviaria Belluno – Calalzo – Pieve - Cortina
- Collegamento Friuli Venezia Giulia – Slovenia - Austria
- Linea ferroviaria Trieste Lubjana
- Linea ferroviaria Trieste Salzburg

### **Previsioni grandi opere paneuropee**

#### **Progetti previsti per i valichi transalpini:**

##### **2. Frejus** collega Piemonte e Francia

Si prevede il potenziamento del valico ferroviario e il traforo di sicurezza

Valico ferroviario: 13,7 km

Valico stradale: 12,9 km

##### **3. Monte Bianco** collega Piemonte e Francia

Si prevede il potenziamento con raddoppio del tunnel

##### **4. Sempione/ Lotschberg** collega Piemonte e Svizzera

Valico ferroviario: 20,0 km Sempione

14,6 km Lotschberg

Si prevede la realizzazione di una nuova galleria di accesso e il potenziamento della tratta Vignale Oleggio Arona per il Sempione, mentre per il Lotschberg si prevede una lunghezza per il tunnel di base di 36 km.<sup>2</sup>

##### **6. Gottardo** collega Lombardia e Svizzera

Valico ferroviario: 15,0 km

Valico stradale: 16,9 km

Si prevede un nuovo itinerario nord sud di 57 km da Basilea-Lucerna-Schaffhausen-Zurigo+tunnel di base del Gottardo + tunnel del Ceneri Lugano

##### **9. Brennero** collega Trentino Alto Adige e Austria

Si prevede la realizzazione di un nuovo traforo ferroviario di 56 km

- **Asse n. 1: linea ferroviaria Berlino – Verona/Milano – Bologna – Napoli – Messina - Palermo (realizzazione entro 2015 di un nuovo tunnel del Brennero e del Ponte sullo Stretto di Messina)**

- **Asse n. 5: linea ferroviaria Torino – Lione – Trieste/Capodistria – Lubiana – Budapest Ucraina (realizzazione entro il 2017 del Tunnel del Moncenisio)**

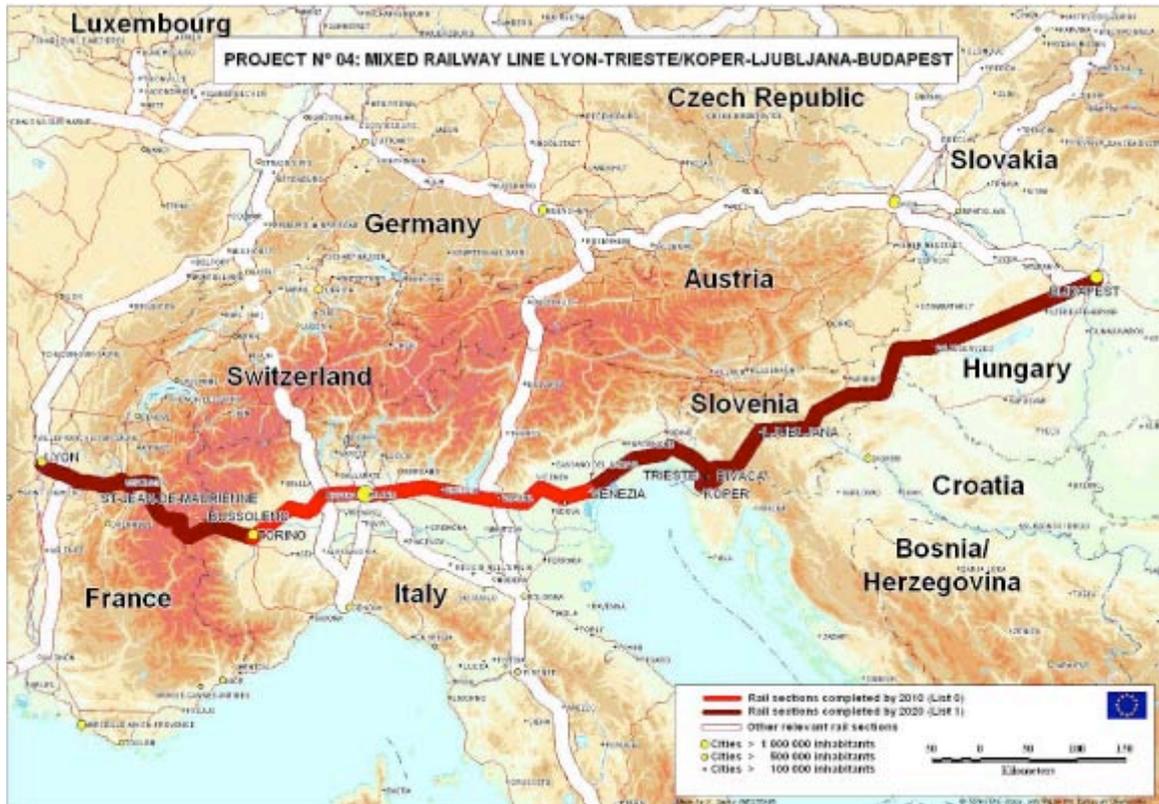
- **Autostrade del mare, dorsali adriatico – ionica e tirrenica (realizzazione entro 2010)**

- **Asse ferroviario Lione/Genova – Basilea – Duisburg – Rotterdam/Anversa (realizzazione entro 2018)**

Di seguito, si allegano due stralci dei progetti approvati dalla Commissione Europea.

---

<sup>2</sup> Alpetunnel GEIE, Rapporto finale, dicembre 2001.



Fonte: Nota sulla proposta di rielaborazione della rete transeuropea dei trasporti (gruppo Van Miert) 22/09/2003

Progetto n. 4, lungo l'Asse n. 5: ferrovia mista linea Lione-Trieste/Capodistria-Lubiana-Budapest.



Fonte: Nota sulla proposta di riorganizzazione della rete transeuropea dei trasporti (gruppo Van Miert) 22/09/2003

Progetto n. 9, lungo il Corridoio dei due Mari: ferrovia mista linea Lione-Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam-Anversa.

**Italia:****Strade:**

<b>Autostrade</b>	km 6.487
<b>Statali</b>	km 21.872
<b>Di interesse regionale</b>	km 23.824
<b>Provinciali</b>	km 119.644
<b>Raccordi</b>	km 350
<b>Totale strade</b>	<b>km 172.178</b>

**Linee ferroviarie in esercizio al 2005**

<b>Doppio binario elettrificato</b>	km 6.319
<b>Doppio binario non elettrificato</b>	km 44
<b>Semplice binario elettrificato</b>	km 4.733
<b>Semplice binario non elettrificato</b>	km 4.828
<b>Totale a doppio binario</b>	km 6.363
<b>Totale elettrificato</b>	Km 11.052
<b>Totale linee con blocco automatico (BA/BAB)</b>	Km 5.558
<b>Totale ferrovie</b>	<b>Km 15.923</b>

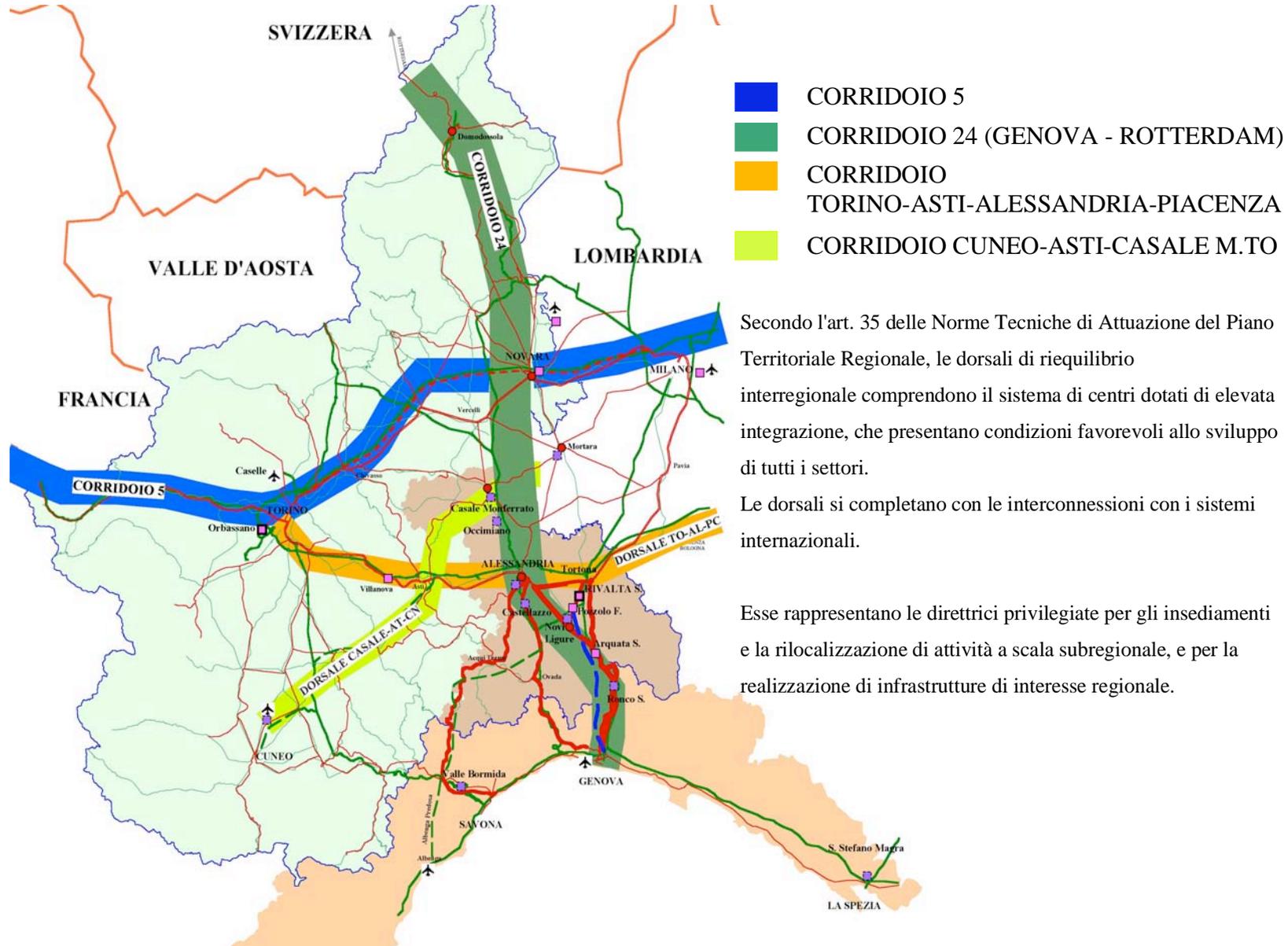
**Aeroporti**

<b>Aeroporti importanti</b>	<b>n. 33</b>
-----------------------------	--------------

**Porti**

<b>Porti commerciali</b>	<b>n. 146</b>
--------------------------	---------------

## 0.4 LE DORSALI DI RIEQUILIBRIO INTERREGIONALI



Secondo l'art. 35 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Territoriale Regionale, le dorsali di riequilibrio interregionale comprendono il sistema di centri dotati di elevata integrazione, che presentano condizioni favorevoli allo sviluppo di tutti i settori.

Le dorsali si completano con le interconnessioni con i sistemi internazionali.

Esse rappresentano le direttrici privilegiate per gli insediamenti e la rilocalizzazione di attività a scala subregionale, e per la realizzazione di infrastrutture di interesse regionale.

## 0.5 PIANO TERRITORIALE DELLA REGIONE PIEMONTE – DOCUMENTO PROGRAMMATICO

Il **Piano Territoriale Regionale** (PTR) della Regione Piemonte, testo approvato dal Consiglio Regionale in data 19 giugno 1997 con deliberazione n. 388-9126, persegue i seguenti obiettivi:

- a) tutelare l'ambiente e gli aspetti storico culturali in coerenza con le politiche di sviluppo;
- b) sostenere i processi di diffusione sul territorio di attività e popolazione;
- c) costituire quadro di riferimento per le politiche settoriali e territoriali ai vari livelli.

Il **Piano** disciplina il territorio secondo due livelli di pensiero tra loro legati e indissolubilmente interconnessi:

A. un primo livello comprende i temi paesistico-ambientali e le valenze storico culturali del territorio: “i vincoli ” (documento denominato caratteri territoriali e paesistici) e cioè:

*Sistema delle emergenze paesistiche*

*Sistema del verde*

*Aree protette nazionali*

*Aree protette regionali*

*Aree con strutture culturali di forte dominanza paesistica*

*Aree ad elevata qualità paesistico ambientale*

*Sistema dei suoli a eccellente produttività*

*Sistema dei suoli a buona produttività*

*Aree interstiziali*

*Centri storici*

*Architetture o insiemi di beni architettonici di interesse regionale*

*Sistema di beni architettonici di interesse regionale*

*Aree storico-culturali*

*Rete dei corsi d'acqua principali*

B. un secondo livello individua le strategie per lo sviluppo delle attività e degli insediamenti: le opportunità (documento denominato indirizzi di governo del territorio) che comprendono:

*Rete ferroviaria*

*Autostrade*

*Rete stradale regionale*

*Centri intermodali*

*Aeroporti*

*Servizi di area vasta*

*Aree produttive*

*Università*

*Centri turistici*

*Comprensori*

*Invasi artificiali*

*Captazioni superficiali di interesse regionale*

*Campi pozzi di interesse regionale*

*Centri abitati e aree di diffusione urbana*  
*Dorsali di riequilibrio regionale*  
*Corridoio per l'alta velocità ferroviaria*  
*Zone di ricarica delle falde*  
*Aree ambientalmente critiche*  
*Aree di approfondimento*

Il **Piano territoriale regionale** si attua:

a) mediante l'adozione degli strumenti di pianificazione territoriale e degli atti di programmazione aventi implicazioni territoriali, previsti dalla normativa statale e regionale; dei piani territoriali di area e dei piani territoriali attuativi del Piano territoriale regionale di iniziativa della Regione; dei Piani territoriali provinciali; dei Progetti territoriali operativi; di ogni altro strumento, di pianificazione e di programmazione, compresi i Piani e programmi di settore della Regione, aventi implicazioni territoriali.

Tutti i piani e programmi di settore, che contengono indicazioni di carattere territoriale, debbono essere approvati secondo le procedure stabilite per il Piano territoriale regionale dall'art. 7 della Lr 56/77 così come modificata dalla Lr 45/94. Essi costituiscono pertanto parte integrante, stralcio o variante dello stesso Piano territoriale regionale, secondo il momento della loro approvazione.

b) mediante la predisposizione e/o l'adeguamento dei Piani regolatori generali, comunali o intercomunali;

c) mediante l'emanazione da parte del Consiglio regionale di specifiche direttive di indirizzo

- settoriali o per ambiti territoriali - rivolte agli Enti locali, ai fini della redazione e della gestione dei piani di loro competenza;

d) mediante ogni altro strumento di pianificazione, di programmazione, di attuazione, sia a livello regionale, sia a livello subregionale, previsto da leggi dello Stato o della Regione.

Infine le disposizioni del Piano territoriale regionale costituiscono il quadro di riferimento necessario per gli organi della Regione ai fini dell'espressione di determinazioni, della definizione di intese, della formulazione di pareri, del raggiungimento di accordi di programma, previsti da leggi statali e regionali che comportino comunque la partecipazione della Regione a scelte aventi implicazioni territoriali.

Nell'ambito del presente Master Plan si fa riferimento anche al documento più recente, datato dicembre 2005, denominato: "Documento programmatico **“per un nuovo piano territoriale regionale”**".

Il nuovo Piano Territoriale ha come punto d'avvio la presa in carico delle fondamentali dinamiche e delle criticità del sistema regionale, allo scopo di individuare i possibili obiettivi strategici che il Piano dovrà tradurre in termini territoriali.

Esso dovrà prevedere, infatti:

a) *significative coerenze con lo Schema di sviluppo dello spazio europeo* e gli altri documenti comunitari, prefigurando altresì un *coordinamento interregionale*, sia nelle linee programmatiche che nelle fondamentali istanze normative;

b) *percorsi strategici definiti per ambiti geografici*, seguendo cioè una logica schiettamente multipolare, sfruttando in tal modo la ricchezza e la varietà dei sistemi produttivi, culturali e paesaggistici presenti nella regione;

c) *azioni volte al miglioramento del sistema istituzionale*, da perseguirsi tramite il coordinamento delle politiche attive. Sarà infatti decisiva l'elaborazione di misure compensative, in considerazione del fatto che il futuro della nostra regione dipenderà dalla capacità delle istituzioni locali e regionali di mettere in comune prospettive strategiche, ovvero creare strumenti di relazione fra gli attori per governare processi complessi;

d) *l'integrazione delle politiche settoriali*. Se per queste ultime l'esperienza ne ha ormai dimostrato l'inevitabile fallimento (in quanto spesso portatrici di esternalità negative), l'obiettivo sarà il perseguimento di condizioni di competitività e di sostenibilità a livello di sistemi territoriali di creazione del valore.

L'azione pubblica si basa su tre concetti fondamentali da cui scaturiscono **obiettivi e linee di indirizzo**:

**a. Obiettivo strategico: la coesione territoriale.**

*Tale coesione*, quale dimensione territoriale della sostenibilità (accanto alle dimensioni tecnologica, diplomatica e comportamentale/organizzativa) presuppone dirette implicazioni di politica territoriale, nelle sue *tre componenti essenziali*:

- *la qualità territoriale*, ovvero le caratteristiche dell'ambiente di vita e di lavoro, il benessere collettivo, la disponibilità di servizi collettivi locali e l'uguaglianza nell'accesso alla conoscenza

- *l'efficienza territoriale*, riferita alle modalità d'uso delle risorse naturali, paesaggistiche, energetiche, ma anche alla capacità di attrarre capitali e persone, oltre che sostenere le condizioni di competitività del sistema rispetto ad altri territori

- *l'identità territoriale*, ovvero la presenza di capitale sociale, la riproduzione delle specificità e delle vocazioni produttive, il rafforzamento del vantaggio competitivo proprio di ciascun territorio. Sotto questa luce, l'identità territoriale rappresenta il collante ultimo delle comunità locali, alla base dell'apprendimento collettivo e del rafforzamento dinamico del tessuto produttivo (ovvero della coesione territoriale).

**b. Lo scenario policentrico**

E' il *prerequisito per uno sviluppo sostenibile delle entità locali, ovvero per lo sviluppo di reali vantaggi localizzati*:

- *a livello europeo*, avendo per oggetto le forme di interazione e di cooperazione fra grandi sistemi metropolitani;

- *a livello regionale-interregionale*, nei termini di un "nuovo" modello di interazione fra sistemi nelle aree periferiche;

- *a livello metropolitano*, nei termini di una riorganizzazione policentrica delle grandi conurbazioni, da realizzarsi attraverso la *definizione di polarità riconoscibili*, la separazione fra aree urbanizzate e spazi aperti, corridoi e trame verdi fortemente interconnessi;

- *a livello urbano-rurale*, nella ricerca di più efficienti forme di complementarità e cooperazione.

**c. La co-pianificazione**

*Processo riformatore che, partendo dal basso, coinvolge e si rivolge ai livelli più elevati di governo, chiamati a rappresentare e dare sintesi alle scelte strategiche,*

programmatorie, di pianificazione e di controllo con conseguente necessaria trasparenza dell'azione amministrativa nei confronti dei cittadini.

Il Piano dovrà fornire anche il quadro strategico degli *interventi infrastrutturali*.

In particolare vengono di seguito evidenziati i *progetti prioritari del Piano in materia di infrastrutture e logistica*.

La *maggior parte dei progetti investe soprattutto l'area metropolitana torinese e le province di Alessandria e di Novara* e riguarda sia il potenziamento della rete ferroviaria che interventi a favore del sistema viario stradale e autostradale.

I progetti considerati prioritari sono:

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

Oltre al potenziamento del sistema su gomma e su ferro e aeroportuale il Piano prevede il potenziamento di alcune delle piattaforme logistiche esistenti.

E' attualmente in discussione la proposta di costruire interporti nelle province di **Torino, Cuneo e Alessandria**. I progetti riguardano **tre piattaforme logistiche, proposte dagli attori locali** (Provincia, Camera di Commercio e associazioni imprenditoriali).

Per quanto riguarda il **Cuneese**, è in corso di analisi la fattibilità di una piattaforma logistica nell'area.

L'insediamento si articolerebbe in infrastrutture per l'intermodalità e la logistica e i servizi complementari. Non è stata tuttavia ancora individuata una sua localizzazione precisa. Soggetto particolarmente attivo su questo tema è la Camera di Commercio di Cuneo, promotore di un primo studio verso la fine degli anni novanta e di un secondo studio, presentato nel mese di luglio 2002. La presenza di una piattaforma logistica in una provincia come il Cuneese, in cui l'indice di *infrastrutturazione è inferiore alla media nazionale* (esistono problemi legati alla congestione dell'assetto viario esistente), potrebbe essere una leva di sviluppo del territorio, considerati anche i flussi di merci (soprattutto prodotti alimentari e industriali) con origine/destinazione nell'area.

*L'interporto si avvarrebbe di altri interventi quali:*

- la realizzazione del tratto autostradale Asti-Cuneo,*
- dei tratti dell'arco meridionale della pedemontana,*
- dell'alta capacità tra Torino e Lione,*
- del raddoppio della Savona-Ventimiglia,*
- del terzo valico dei Giovi,*
- del miglioramento della connessione del terminal di Voltri,*

- *dell'ampliamento dell'aeroporto di Cuneo Levaldigi,*
- *della realizzazione di nuove banchine nel porto di Savona e Vado Ligure e dell'ampliamento del terminal multipurpose di Vado.*

In tale contesto la piattaforma logistica cuneese, oltre a contribuire a sciogliere parte dei problemi distributivi dell'area, produrrebbe una serie di esternalità positive sia sul sistema logistico di riferimento (grazie al network che si genererebbe dai poli di Cuneo, Savona e Vado) sia sul *decongestionamento di altri assetti viari e logistici, quali quelli facenti capo ai poli logistici dell'alessandrino e del torinese.*

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

Un altro progetto riguarda **la localizzazione di una piattaforma logistica nel territorio del comune di Alessandria**, in diretta connessione con lo scalo merci (oggi quasi inutilizzato). A sostegno di tale iniziativa vi sono gli scenari di traffico nell'area mediterranea che prevedono il raddoppio delle quantità di merci movimentate nei porti al 2010: i porti di Genova e Savona (Autorità Portuale di Genova, 2002) prevedono per il 2005 di raggiungere rispettivamente quota 2.500.000 e 400.000 TEUs.

Questa ingente quantità di contenitori necessiterà di sufficienti spazi attrezzati in prossimità delle banchine per essere instradati, prioritariamente, per via ferroviaria. Sono necessari inoltre di ulteriori spazi da destinare a distripark per la lavorazione di merci prima dell'inoltro dei prodotti finiti verso le destinazioni finali. Nei porti di Genova e Savona, come nelle zone immediatamente limitrofe, non esistono infatti sufficienti aree attrezzate per la movimentazione ferroviaria e per le attività di distripark. Per tale motivo **la piattaforma di Alessandria potrebbe fungere da *dry port*, ossia propaggine funzionale, dei due porti liguri. Inoltre il dry port alessandrino potrebbe essere utilizzato come terminale, sia per la riorganizzazione dei treni blocco per le destinazioni del Centro Nord Europa, sia per l'organizzazione delle autostrade viaggianti.**

Vi è infine da sottolineare che, anche per quel che concerne i collegamenti infrastrutturali con i porti di Savona e Genova, il nodo di Alessandria vanta connessioni autostradali soddisfacenti (lo sono meno quelle ferroviarie).

Un necessario intervento sulla rete ferroviaria consentirebbe quindi alla **piattaforma logistica di Alessandria di diventare un hub logistico di rilievo, di smistamento dei flussi merci non solo lungo le direttrici principali di traffico, ma anche lungo quelle secondarie, verso spokes regionali e provinciali.**

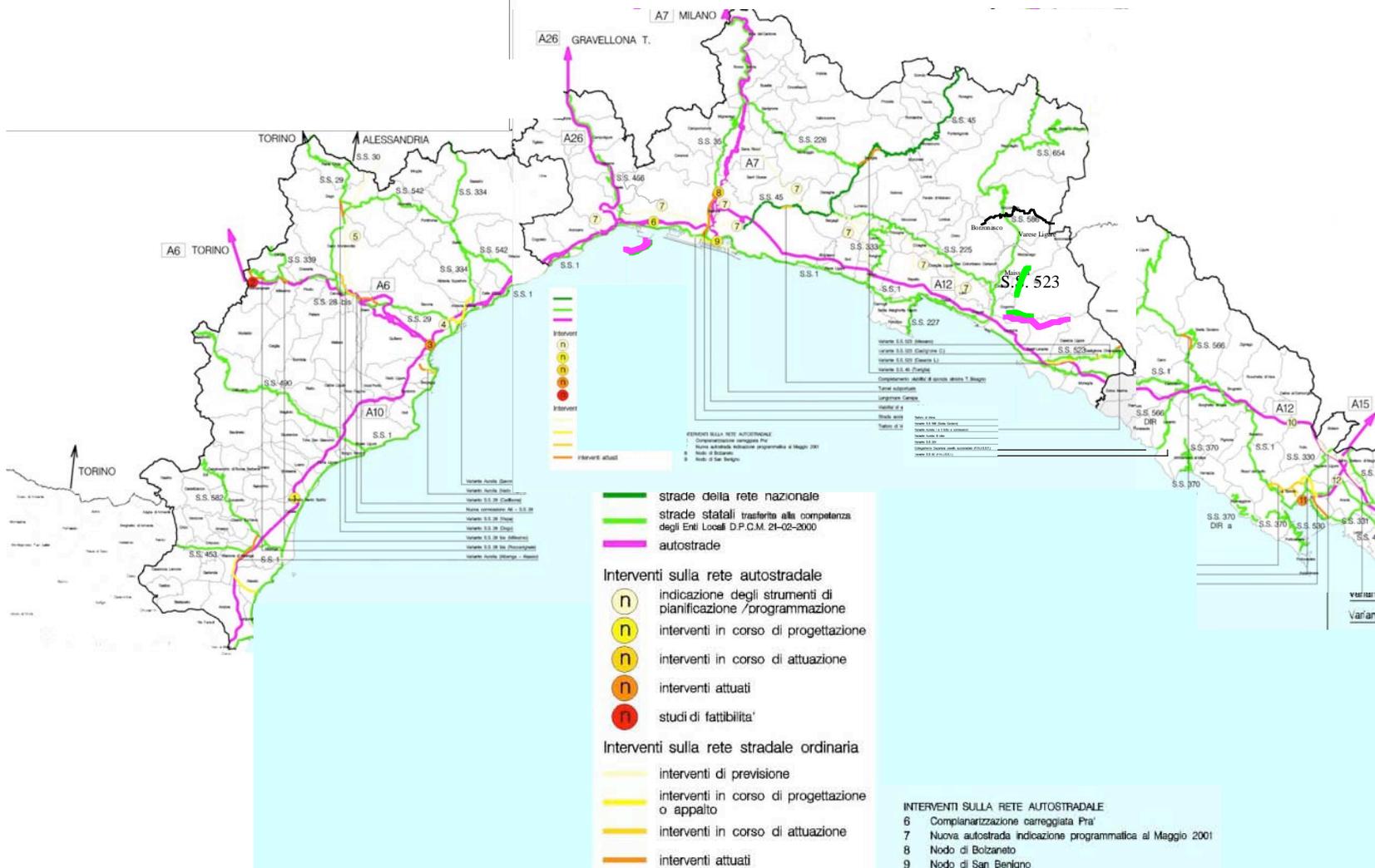
E' possibile costruire, intorno a questo scenario, un ***insieme di interventi che favoriscano l'unità del sistema territoriale piemontese e lo sviluppo delle sue componenti più dinamiche: i distretti industriali, le aree sistema, i grandi poli logistici, i principali comprensori turistici.*** Si tratta cioè di ***riconoscere che queste aree di persistente potenzialità, in prospettiva sempre più soggette alla competitività dei paesi emergenti dell'Est europeo e asiatici, attendono il supporto urgente di una maggiore accessibilità nonché l'ancoraggio a un sistema di rete regionale che possa coronare la proiezione operativa internazionale.***

Oltre agli interventi infrastrutturali il Piano prevede anche una ***infrastrutturazione a banda larga.***

L'analisi ha messo in evidenza come i divari nella diffusione della banda larga, si ripercuotano nello sviluppo e nell'economia di una società in profonda trasformazione come quella piemontese.

E' peraltro evidente come iniziative di formazione all'uso delle nuove tecnologie stimolino la domanda di formazione, nonché di nuove opportunità di lavoro.

# 0.6 PIANO TERRITORIALE DELLA REGIONE LIGURIA RETE STRADALE E AUTOSTRADALE NELLE PROVINCE DI SAVONA, GENOVA E LA SPEZIA INTERVENTI PREVISTI



## **0.7 PROGRAMMA STRATEGICO PER LA LOGISTICA DELLA REGIONE PIEMONTE**

Il presente documento, elaborato da Isfort (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti), presenta i principali risultati delle attività di ricerca per l'elaborazione del Programma strategico per la logistica del Piemonte.

L'ipotesi che il Piemonte sia "destinato" ad assumere un ruolo strategico all'interno delle geometrie internazionali del trasporto e della logistica, trova conferma dal confronto, sia con i dati di fatto, sia con il punto di vista dei testimoni consultati. L'incremento esponenziale dei volumi e dei valori degli scambi commerciali a livello planetario, la concentrazione dei flussi lungo un numero ristretto di rotte intermodali e la straordinaria posizione del territorio piemontese all'interno di tali rotte (grazie anche all'incrocio nel nodo di Novara dei Corridoi europei di trasporto 5 e 24) consente di affermare che il tessuto economico regionale potrebbe ricavare nuova linfa dalle attività economiche indotte dalla lavorazione dei flussi logistici in transito.

E' necessario evidenziare come il fiume, il mare, il porto e le infrastrutture di trasporto in sé non possono garantire niente a nessuno. Così come i servizi logistici non assicurano né l'afflusso di merci, né tanto meno, una volta conquistati i flussi, la creazione di valore grazie al semplice transito.

Senza avere un orizzonte strategico in grado di sfruttare il vantaggio competitivo legato alla collocazione del territorio piemontese nelle geometrie logistiche internazionali, le opportunità sfumano o sono colte da altri sistemi produttivi concorrenti.

Tale orizzonte può essere "traguardato" verso il rafforzamento delle vocazioni/specializzazioni produttive locali, o verso l'attrazione di nuove iniziative produttive e logistiche di livello nazionale ed internazionale.

Non sono infatti le reti e i nodi di trasporto a generare valore, ma **le attività di produzione (o anche porzioni di essa), di servizio e commerciali e che si collocano all'interno o nelle vicinanze di queste infrastrutture.**

Impostare dunque una strategia regionale richiede questo duplice livello di ragionamento:

1. identificare quali prodotti o filiere potenziare in uscita, valorizzando dunque specializzazioni interne;
2. valutare cosa attirare sul proprio territorio mettendo a disposizione spazi, risorse umane, servizi e infrastrutture per il miglioramento dell'efficienza di filiere produttive esterne al proprio territorio.

L'area piemontese presenta alcuni elementi di base che possono favorire l'avvio di un solido processo di sviluppo del sistema logistico.

Tali condizioni disegnano un territorio regionale caratterizzato da due tipologie di logistica: una *locale* e una *globale*.

Lo sviluppo di un *sistema logistico locale* efficiente risulta necessario per garantire la crescita e il funzionamento di un sistema industriale caratterizzato da forte dinamismo e da una rilevante propensione all'esportazione.

La *logistica locale* è a servizio tipicamente delle imprese insediate nella zona e comprende magazzini, centri e piattaforme di distribuzione, autoporti.

La collocazione geografica del Piemonte, nonché la presenza di importanti infrastrutture (esistenti, in fase di realizzazione o in progetto), costituiscono elementi favorevoli per lo sviluppo di una *logistica globale* (la merce non si ferma all'interno della regione, ma la

attraversa, ne utilizza il territorio). Tale tipo di logistica – quasi del tutto assente oggi nel contesto regionale piemontese - porta con sé sia elementi positivi che negativi per il territorio: da un lato, infatti, costituisce fattore di sviluppo del sistema regionale (aumento dell'occupazione locale, sviluppo di know how, presenza di servizi logistici di alto livello per le imprese locali), dall'altro, può creare elementi di criticità (congestione, inquinamento ambientale e acustico) per la presenza di flussi di attraversamento.

D'altra parte la crescita di un distretto logistico sul territorio (a valenza sia locale che globale) è in grado di diffondere benefici a tutto il sistema attraverso:

- una miglior gestione della catena di approvvigionamento e distribuzione delle merci in un'area tra le più industrializzate del paese;
- la riduzione dei costi operativi di distribuzione;
- la creazione di condizioni favorevoli per attrarre nuovi investimenti produttivi;
- l'aumento dell'occupazione diretta e indiretta.

Le caratteristiche di collocazione geografica, la ricchezza e la varietà del tessuto produttivo, l'apertura internazionale dello stesso creano le condizioni di base perché questo potenziale possa essere esplicato appieno.

Affinché tutti gli effetti positivi possano svilupparsi e il territorio possa vedere moltiplicate le proprie occasioni di sviluppo è quindi anche importante verificare le potenzialità di recupero infrastrutturali sia in merito alla rete viabilistica e ferroviaria che ai punti nodali, quali aeroporti e centri intermodali.

Ma non è solo un problema di rete e di nodi. I mutamenti dell'imprenditoria locale e la modernizzazione dei sistemi organizzativi di approvvigionamento, di produzione e di distribuzione delle merci hanno infatti sostanzialmente cambiato anche gli attori, le strategie e le relazioni stravolgendo il quadro cognitivo ed operativo della logistica della regione. Pertanto nella prospettiva di candidare il Piemonte quale piattaforma logistica è opportuno che l'amministrazione regionale prenda atto del nuovo contesto e adotti un nuovo approccio al problema.

Si tratta di scegliere entro quali orizzonti strategici sviluppare un programma di intervento nel settore.

L'adozione di una delle opzioni qui di seguito elencate, in alcuni casi, alternative e in altri complementari, comporta una serie di rischi, ma anche di opportunità di diversa natura e rilevanza:

**opzione 1 Enclave:** bassa intensità logistica

Gli ambiti di intervento progettuale che possono essere avviati all'interno di questa opzione strategica sono quelli qui di seguito indicati.

**Infrastrutture lineari** – Privilegiare interventi di miglioramento della viabilità (e ferrovia) locale rispetto a interventi di potenziamento delle grandi infrastrutture (autostrade, alta velocità), in una logica di estrema attenzione alla valorizzazione di itinerari e percorsi a forte valenza turistica.

**Logistica (Infrastrutture puntuali)** – Sviluppo di piattaforme logistiche diffuse sul territorio e di dimensioni contenute a servizio delle aree con potenzialità turistiche. Realizzazione di interventi di city logistics, nell'ottica di migliorare gli approvvigionamenti presso i punti vendita, contenendo contemporaneamente l'impatto ambientale generato dal transito dei veicoli merci.

**Intermodalità/multimodalità** – Andrà favorito l'interscambio modale essenzialmente per i passeggeri, con forme di intervento "sensibili" all'impatto ambientale (interscambio

treno/auto elettriche, auto/bicicletta, auto/autobus a metano, ecc.).

**Imprese** – Le imprese che potranno beneficiare maggiormente di tale orientamento strategico sono essenzialmente quelle alberghiere e di ristorazione, dei servizi alla persona, del commercio e le imprese locali di trasporto. In tale contesto potranno anche crescere le strutture di ricezione a gestione familiare (bed & breakfast).

**Formazione** – Opportunità di far crescere la cultura del territorio (marketing territoriale, valorizzazione beni culturali, economia del turismo, gestione alberghiera), ma anche quella della mobilità sostenibile.

**Ruolo della Regione** – La Regione avrà un'importante ruolo di indirizzo per la creazione di una rete di servizi e di incentivi volti a favorire lo sviluppo dell'accoglienza nel territorio, sia tramite interventi presso i singoli comuni (creazione di Unioni di Comuni) sia presso le imprese (consorzi in logica territoriale).

**opzione 2 Logistica interna:** media intensità logistica

Gli ambiti di intervento progettuale che possono essere avviati all'interno di questa opzione strategica sono quelli qui di seguito indicati.

**Infrastrutture lineari** – Potenziamento di strade e ferrovie secondo una logica di ottimizzazione della rete a disposizione dei poli produttivi, favorendo quindi sia i collegamenti infrastrutturali tra i singoli distretti sia quelli volti a veicolare le produzioni al di fuori della regione.

**Logistica (Infrastrutture puntuali)** – Sviluppo di piattaforme logistiche distrettuali, orientate a rendere efficiente la raccolta dei flussi produttivi e a favorire la distribuzione ottimizzata al di fuori della regione. Importante coinvolgimento degli enti locali a sostegno e per la realizzazione dei progetti.

**Intermodalità/multimodalità** – Nella logica della valorizzazione del tessuto produttivo locale, assume grande rilevanza lo sviluppo dell'intermodalità che consentirebbe di far uscire dal territorio piemontese la merce via ferrovia.

**Imprese** – Ampliamento e valorizzazione delle specializzazioni produttive locali, crescita degli autotrasportatori e degli operatori logistici locali. Del rafforzamento delle vocazioni locali si potranno giovare anche società di servizi e consulenza, chiamate a ottimizzare la gestione delle PMI.

**Formazione** – Sviluppo di competenze artigianali e di specializzazione produttiva, nonché promozione della cultura manageriale e di impresa anche a livello strategico.

**Ruolo della Regione** – Il ruolo della Regione sarà principalmente teso a incentivare settori produttivi in difficoltà, favorendo l'aggregazione delle imprese secondo una logica distrettuale di condivisione delle opportunità di crescita. Molto rilevante il coinvolgimento di enti locali (province e comuni) per una pianificazione coerente

**opzione 3 Industria logistica:** media intensità logistica

Gli ambiti di intervento progettuale che possono essere avviati all'interno di questa opzione strategica sono quelli qui di seguito indicati.

**Potenzialità territoriali** – Sviluppo di attività logistiche a valore aggiunto in prossimità dei principali nodi di trasporto, da un lato potenziando poli già esistenti, dall'altro individuando nuove aree di sviluppo. Attenzione ad una pianificazione che

concentri le attività logistiche favorendo lo sviluppo di imprese di dimensioni medio-grandi, in prossimità delle grandi reti e dei *gateway* superando la logica dello sviluppo diffuso spesso dispersivo.

**Infrastrutture lineari** – Potenziamento di strade e ferrovie lungo gli archi principali con l'obiettivo di migliorare i collegamenti tra i poli logistici e le attività industriali e commerciali presenti sul territorio, non trascurando di potenziare i collegamenti infrastrutturali verso l'esterno della regione.

**Logistica (Infrastrutture puntuali)** – Sviluppo di veri e propri distretti logistici, volti a concentrare nelle zone a maggiore vocazione logistica gli operatori (anche internazionali) che svolgono attività logistica a valore aggiunto. Tale intervento non esclude la realizzazione di piattaforme di minori dimensioni sul territorio, che rientrino però in un progetto più generale di “rete logistica”.

**Intermodalità/multimodalità** – Lo sviluppo dell'intermodalità potrebbe essere favorito tramite la valorizzazione degli interporti già esistenti (Novara, Rivalta Scrivia), che potrebbero diventare fonte di aggregazione per la realizzazione dei distretti logistici di cui sopra.

**Imprese** – Occorrerà prevedere forme di incentivazione per lo sviluppo degli operatori logistici locali, favorendo una diversificazione dei servizi attualmente offerti prevalentemente trasporto e stoccaggio) verso attività logistiche a maggiore valore aggiunto. Ciò risulta necessario per evitare che l'orientamento strategico perseguito porti come unico effetto l'ingresso sul territorio di operatori stranieri. Da non trascurare, inoltre, le ricadute positive per l'intero sistema produttivo e, in particolare, per il settore del commercio e della grande distribuzione organizzata.

**Formazione** – Incentivazione allo sviluppo della cultura logisticotrasportistica, secondo una logica che tenga conto non solo della creazione di professionalità e managerialità al servizio delle imprese, ma che punti anche a creare figure chiave da inserire nella pubblica amministrazione, con il ruolo di pianificatori e facilitatori rispetto al disegno strategico complessivo.

**Ruolo della Regione** – La Regione sarà chiamata, da un lato, a favorire la creazione delle condizioni di base per far crescere le imprese logistiche locali, dall'altro, a porsi come pianificatore e regolatore delle politiche logistiche, finalizzate a far crescere sì il sistema regionale ma minimizzando allo stesso tempo gli effetti su ambiente e traffico. Anche in questo scenario un ruolo forte potrà essere ricoperto da un'Agenzia dedicata.

**opzione 4 logistica “full”:** alta intensità logistica

*b. Gli ambiti di intervento progettuale*

Gli ambiti di intervento progettuale che possono essere avviati all'interno di questa opzione strategica sono quelli qui di seguito indicati.

**Infrastrutture lineari** – Il potenziamento di strade e ferrovie dovrà tenere conto del ruolo internazionale che il territorio va ad assumere e quindi andranno spinti al massimo gli investimenti nelle grandi infrastrutture (autostrade, alta velocità) e nei punti di interscambio tra le reti.

**Logistica (Infrastrutture puntuali)** – Sviluppo di almeno un polo logistico di grandi

dimensioni adeguate alla prevedibile domanda (Saragozza, Piacenza), destinato a richiamare varie tipologie di attori al suo interno: grandi operatori logistici internazionali, operatori logistici locali, operatori intermodali, imprese ferroviarie, imprese di autotrasporto, sviluppatori immobiliari. La scelta localizzativa risulta essere, ovviamente, fattore critico di successo.

**Intermodalità/multimodalità** – Accanto allo sviluppo intermodale del polo logistico (che, data la sua strategicità, dovrà svolgere anche ruolo di retroporto rispetto ai porti liguri), andranno potenziati e valorizzati i terminal intermodali esistenti, per favorire un'efficiente rete di collegamento con il polo stesso.

**Imprese** – Incentivi per far crescere l'attività svolta dagli operatori locali verso forme di logistica più evoluta, a maggior valore aggiunto, favorendo l'eventuale creazione di consorzi di operatori in grado di competere con i grandi operatori internazionali. Come per il precedente orientamento strategico, i benefici di uno sviluppo della logistica in un'ottica globale toccheranno l'intero sistema (industria, commercio, servizi).

**Formazione** – Analogamente alla precedente strategia, occorrerà incentivare lo sviluppo della cultura logistico-trasportistica, secondo una logica che tenga conto anche degli impatti territoriali e che punti a creare figure chiave da inserire nella pubblica amministrazione, con il ruolo di pianificatori e facilitatori rispetto al disegno strategico complessivo.

**Ruolo della Regione** – La Regione dovrà farsi carico del delicato ruolo di timoniere rispetto alla definizione degli assetti proprietari della piattaforma, dove andrà prevista la compartecipazione, a diverso titolo, sia di gruppi privati che di enti locali o società pubbliche. A questo proposito potrà giocare un ruolo importante sia SLALA come soggetto partecipato da una molteplicità di enti locali interessati, sia un'eventuale Agenzia Regionale per la Logistica che coordini gli interventi.

Esiste, secondo il rapporto della World Bank *“The Role of Logistics in Stimulating Economic Development”* una significativa serie di attività che possono essere classificate come attività a valore aggiunto nel settore della logistica.

I servizi a valore aggiunto possono essere suddivisi in due filoni: quello delle attività logistiche in senso generale e quello dei servizi ad alto valore aggiunto.

- **Servizi logistici a carattere generale:** comprendono, lo scarico dei container, l'apertura degli stessi, lo svuotamento e l'inserimento della merce a magazzino, il groupage e il consolidamento della stessa, il riempimento dei container e il loro carico sul vettore, la distribuzione.
- **Servizi logistici ad alto valore aggiunto:** sono inseriti nella fase di deposito a magazzino e consistono nello spaccettamento della merce, nell'assemblaggio con altre parti, nella personalizzazione al cliente, nei test (distruttivi e non distruttivi), nei controlli di qualità e nella certificazione, nella riparazione, nel condizionamento e confezionamento, nell'etichettatura.

Oltre a questi servizi di carattere operativo, sono inclusi nelle attività a valore aggiunto della logistica anche servizi quali la manutenzione, l'affitto e il leasing delle attrezzature, la pulizia, i rifornimenti, il sistema informativo di gestione, la comunicazione, la sicurezza del lavoro, la *security*, i servizi di ufficio.

Il più alto valore aggiunto è certamente rappresentato dalla merce containerizzata e dal general cargo e, pertanto, la sfida attuale per i porti è offrire la possibilità di accogliere

queste attività e servizi nell'interesse di un più ampio territorio costituito dai porti e dai sistemi logistici ad essi collegati.

Quando tutti questi servizi sono raggruppati in un'area comune ad essi appositamente dedicata, i servizi logistici a carattere generale e quelli alto valore aggiunto costituiscono una piattaforma logistica particolare, chiamata **Distripark**. La soglia minima di superficie da dedicare ai *distripark* varia, in relazione alle tipologie merceologiche trattate, da 50 a 100 ha, e i singoli insediamenti occupano mediamente una superficie coperta di 12.000 mq (superficie complessiva tra coperto e scoperto di 24.000 mq).

Al momento di pianificare questo tipo di strutture, il porto e le Authority territoriali collocate nel bacino d'influenza del porto devono lavorare congiuntamente per pianificare le più adeguate localizzazioni per gli insediamenti, tanto da soddisfare al tempo stesso gli obiettivi della logistica portuale e gli sviluppi del territorio.

Normalmente **il collegamento coi porti rimane il punto critico per il funzionamento del sistema, ma in molti casi la soluzione può essere trovata nel non ricercare a tutti i costi l'espansione di aree portuali estremamente costose, ma nell'individuare piattaforme nell'hinterland che siano interfaccia dei porti stessi.** Questa considerazione porta allo sviluppo di **centri di distribuzione a valore aggiunto chiamati *Dry ports, Distriparks dell'hinterland***, dove sono svolte tutte le operazioni logistiche che non devono essere necessariamente svolte in ambito portuale, o che il porto stesso, per economia degli spazi destinati alle operazioni portuali, non è in grado di sviluppare. Naturalmente, **questo sistema funziona se il collegamento shuttle dei containers tra porto e *dry port* è efficiente: di qui la necessità di corridoi ferroviari dedicati alle merci, che interconnettano il porto con il *dry port*.**

Altro elemento di estrema importanza che aumenta l'efficienza dei *dry port*, oltre al veloce trasferimento dei container tra porto e *dry port*, è costituito dalle **procedure doganali, che possono essere effettuate direttamente nel *dry port* o anche nel luogo di ricevimento definitivo dei containers.**

In questa ottica, Regione Liguria e Regione Piemonte possono formare un sistema; infatti nel territorio della Regione Liguria sono presenti le strutture portuali, che però risentono della problematica relativa alla scarsità di aree da dedicare alle attività di logistica a valore aggiunto, mentre nel territorio della Regione Piemonte possono insediarsi efficacemente - anche per la presenza di fattori di eccellenza costituiti da grandi direttrici internazionali, da nodi ferroviari e stradali e da nodi aeroportuali - i *Dry Ports* o i *Distriparks*, quali naturali estensioni delle aree portuali.

