

Novara
8-9 APRILE 2016

STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD/OVEST

Tra porti e valichi

Lo sviluppo passa da qui

Gruppo di Lavoro interregionale

Dossier conclusivo prima fase di lavoro

REGIONE
PIEMONTE



REGIONE LIGURIA

Regione
Lombardia



CONTRIBUTI E RINGRAZIAMENTI

Hanno redatto il presente Dossier le Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte

Si ringraziano tutti coloro che hanno fornito i loro contributi, i partecipanti ai 3 Workshop di Milano, Genova e Torino ed agli SGL di Novara

ORGANIZZAZIONE DEL DOCUMENTO

1. INTRODUZIONE

- Contesto di riferimento
- Le iniziative delle 3 regioni che hanno condotto agli SGL

2. IL PERCORSO

- Verso gli SGL: i 3 Workshop (a cura di ciascuna Regione sintesi esiti WS di competenza e di R Lombardia raccolta contributi scritti pervenuti)

3. UN PRIMO QUADRO COMPLESSIVO DELLE NECESSITA' DI INTERVENTO PER MIGLIORARE LA COMPETITIVITA' del SISTEMA

Proposte di intervento

- Di carattere infrastrutturale (interventi hardware)
- Di carattere organizzativo/gestionale/normativo/di incentivazione (interventi software)

4. PROSPETTIVE

- Programma di lavoro per la II Fase
- Confronto continuo e costante con il Governo sui temi condivisi dalle 3 Regioni
- Attivazione Tavolo di lavoro Regioni-MIT con operatori per definizione interventi (modello Svizzera)
- Definizione interventi per programmi di intervento (RFI, ANAS, fondi UE, Fondi FSC,...)

...e i lavori continuano...

1. INTRODUZIONE

Il contesto territoriale, infrastrutturale ed economico

La macroarea del nord ovest costituita dalle regioni Liguria, Lombardia e Piemonte, è posta all'incrocio dei due corridoi TEN-T che collegano l'est e l'ovest (Corridoio Mediterraneo) nonché il nord ed il sud (Corridoio Reno Alpi) del continente europeo, è funzionalmente collegata alle principali reti di comunicazione transeuropee e costituisce un vero e proprio sistema di portualità e retroportualità e potrebbe pertanto rivestire un ruolo strategico per una fluida e rapida movimentazione e distribuzione delle merci.



Sia il corridoio Mediterraneo che il corridoio Reno-Alpi sono considerati strategici e nel 2011 sono stati inseriti, in occasione della presentazione della nuova rete delle 10 dorsali di trasporto prioritarie dell'intero continente a 27 Paesi da parte dell'Unione Europea, nel "Core Network Unit", e riconfermate nel 2013 nel quadro di priorità di opere realizzabili entro il 2030.

Entrambi i corridoi sono interessati da “tunnel di base” per l’attraversamento di Alpi e degli Appennini e consentiranno il transito di treni a quote di pianura, a grande sagoma (AF-PC80), di lunghezza minima di 750m con possibilità di carico superiori alle 2000 Ton a locomotore singolo. Di tali corridoi anelli principali appartenenti all’ambito territoriale di riferimento sono le opere costituite dal Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione (Corridoio Mediterraneo) e dal Terzo Valico dei Giovi (Corridoio Reno-Alpi), ma il corridoio di direzione nord-sud ricomprende anche il sistema Gottardo – Ceneri realizzato dalla Svizzera.

Oltre ai due corridoi fondamentali della rete europea TEN-T la macro area logistica del Nord -Ovest comprende milioni di metri quadrati di aree destinate alla logistica, un hub aeroportuale internazionale (Malpensa), tre grandi porti (Genova, La Spezia e Savona), la retroportualità di Rivalta Scrivia e le strutture intermodali di CIM Novara, Sito Orbassano, Busto-Arstizio-Gallarate, Melzo, Mortara, Segrate e altri minori.

In particolare, si evidenziano di seguito le principali indicazioni delle dotazioni specifiche delle singole regioni

Sistema portuale ligure

- Il sistema dei porti liguri (Genova, Voltri, La Spezia, Savona-Vado) ha movimentato nell'anno 2014, circa 3,557 milioni di TEU pari a circa il 55% del traffico nazionale, non considerando il movimento di transhipment.
- Nel primo semestre del 2015, in tali porti si è registrata una crescita nel comparto container pari al 6,9% per Genova, al 4,1% per La Spezia rimanendo pressoché stabile Savona (dati AP)
- La quota modale della ferrovia varia dal 13% del traffico totale a Genova – Voltri al 35% di La Spezia, primo porto italiano per l'utilizzo della ferrovia e quota ferroviaria allineata ai principali porti europei.
- Le prospettive evolutive dei porti liguri, legate sia ai progetti di potenziamento di Genova, Voltri e La Spezia, sia al nuova piattaforma multipurpose di Vado il cui avvio operativo è previsto per l'anno 2018, traggono a regime la soglia dei 6,8 milioni di TEU.
- Le future quote modali attribuite alla ferrovia, qualora si realizzino tutti gli interventi previsti, si elevano fino al 50% di La Spezia ed al 40% degli altri porti liguri: il potenziale del traffico container via ferrovia totalizzerebbe pertanto oltre 3,0 milioni di TEU.

La logistica della Lombardia

- In Lombardia, in particolare **nell’area milanese**, c’è una concentrazione **fortissima di attività logistiche** .;
- **60 veicoli** per il trasporto merci per km di rete stradale;
- **22.900 tonn. di merci** per km di rete stradale, pari al **triplo della media italiana**.

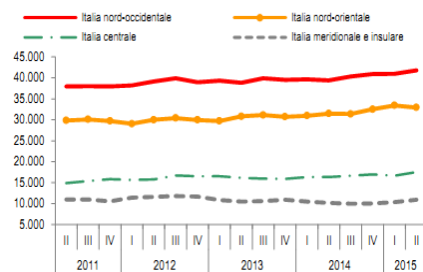
La logistica del Piemonte

- In Piemonte l'attuale offerta logistica può contare su una potenzialità di oltre 24 milioni di metri quadrati con destinazione ad attività logistiche e su alcune infrastrutture di eccellenza:
 - S.I.TO. Torino/Orbassano: Interporto di Torino che costituisce insieme all'adiacente S.M. Orbassano (RFI) e a CAAT, una Piattaforma Logistica a servizio dell'area metropolitana torinese con una superficie di quasi 5 milioni di metri quadrati;
 - C.I.M. Novara: Centro Logistico Intermodale posto in posizione strategica all'incrocio di due principali corridoi europei con una superficie di circa 840 mila metri quadrati;
 - Interporto di Rivalta Scrivia - RTE con una superficie di 2 milioni di metri quadrati che costituisce il retroporto di riferimento per la portualità ligure.

Dal punto di vista economico l'ambito territoriale del nord - ovest italiano composto dalle Regioni Lombardia, Liguria e Piemonte (insieme anche alla Valle d'Aosta), costituisce uno dei principali motori di sviluppo del sistema nazionale. L'importanza economica dell'area nord occidentale del paese è infatti evidenziata dalle rilevazioni ISTAT relative al primo semestre 2015 per quanto riguarda le esportazioni, in base alle quali il nord-ovest rappresenta circa il 40% del valore economico dell'export nazionale nel periodo di riferimento, dato che conferma peraltro un primato statistico che si evince dall'evoluzione nel periodo 2011-2015.

ESPORTAZIONI PER RIPARTIZIONE TERRITORIALE

Il trimestre 2011-II trimestre 2015, dati destagionalizzati, milioni di euro



PROSPETTO 1. ESPORTAZIONI PER RIPARTIZIONE TERRITORIALE
Gennaio-giugno 2015, variazioni percentuali e valori

RIPARTIZIONI TERRITORIALI	DATI GREZZI		DATI DESTAGIONALIZZATI (a)	
	MILIONI DI EURO	VARIAZIONI %	MILIONI DI EURO	VARIAZIONI %
	gen.-giu. 2015	gen.-giu. 2015 gen.-giu. 2014	II trimestre 2015	I trimestre 2015
Italia nord-occidentale	82.726	4,7	41.813	2,1
Italia nord-orientale	66.531	6,0	32.926	-1,5
Italia centrale	33.847	4,3	17.516	5,0
Italia meridionale	14.110	7,0		
Italia insulare	6.926	-2,9	10.923	5,7
Province non specificate	2.512			
Italia	206.653	5,0		

(a) I modelli di destagionalizzazione utilizzati per i dati territoriali sono differenti da quelli impiegati per i dati nazionali, pertanto le stime prodotte per ripartizioni territoriali non sono necessariamente coerenti, anche se ponderate, con le stime prodotte a livello nazionale.

Dal punto di vista dei traffici e degli scambi commerciali, risulta evidente che Le direttrici fondamentali del traffico merci terrestre di quest'area sono quelle afferenti ai Corridoi Europei Reno-Alpi e Mediterraneo che connettono il bacino del Nord-Ovest italiano con le aree del centro -nord e dell'ovest europeo e che interessano rispettivamente gli assi:

- Nord – Sud, attraverso i trafori alpini del Sempione e del Gottardo/Ceneri verso la Svizzera (appartenenti al sistema AlpTransit),
- Est – Ovest, attraverso il valico di Ventimiglia ed il traforo del Frejus verso la Francia.

L'imminente apertura dei trafori del Gottardo e del Ceneri e lo sviluppo della dorsale Torino-Lione fanno prevedere una grande permeabilità della regione verso i mercati europei collocati a nord e ad ovest dell'arco alpino. In particolare lungo il Corridoio Reno-Alpi si prevede un incremento giornaliero delle disponibilità di tracce di oltre 200 unità; ciò potrebbe consentire al sistema logistico del nord-ovest di recuperare parte della merce destinata al mercato nazionale che attualmente transita dai porti del nord-Europa, pari a circa 1 milione di TEU.

Gli attuali flussi delle merci privilegiano infatti gli itinerari che collegano i porti del nord Europa ai poli intermodali della Pianura Padana attraverso i valichi alpini del Sempione e del Gottardo situati sulla direttrice nord-sud che costituisce il Corridoio Reno – Alpi.

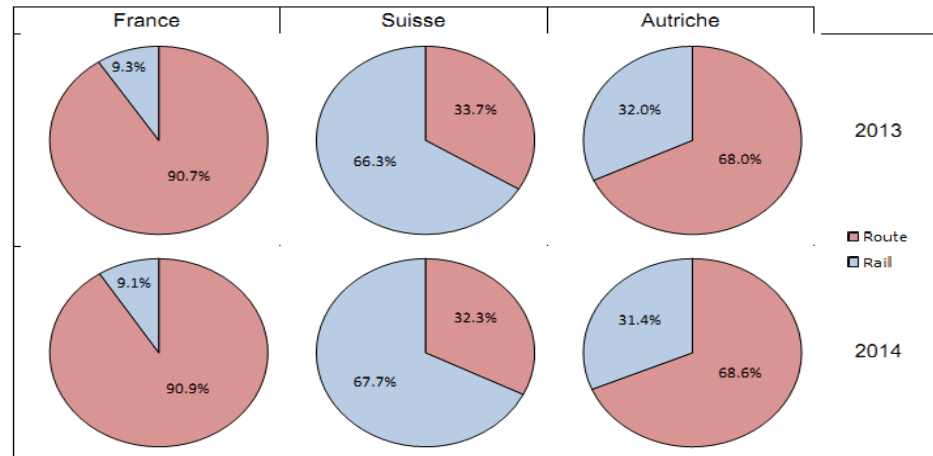
La tabella seguente, tratta dal rapporto AlpInfo relativo al primo semestre 2015, illustra l'evoluzione del traffico merci transalpino attraverso la Svizzera su strada e su rotaia, prendendo in considerazione, per quest'ultima modalità, le diverse tipologie di trasporto (Trasporto Carri Completi TCC, Trasporto Combinato Non Accompagnato TCNA e Autostrada Viaggiante RoLa).

Secondo la modalità di trasporto (in 1000 t nette)	2015				2014 1° semestre Totale	2015 1° semestre Totale	(+/-)
	1° trimestre		2° trimestre				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)			
Totale CH strada e rotaia	9'695	-1.3%	10'156	+2.0%	19'778	19'851	+0.4%
Strada CH	2'967	-4.9%	3'156	-2.7%	6'366	6'123	-3.8%
Rotaia CH	6'728	+0.5%	7'001	+4.3%	13'412	13'728	+2.4%
TCC San Gottardo	1'448	+1.4%	1'515	+8.7%	2'821	2'963	+5.0%
TCC Sempione	531	+16.5%	517	+10.2%	926	1'048	+13.3%
TCC totale	1'979	+5.1%	2'033	+9.1%	3'747	4'011	+7.1%
TCNA San Gottardo	2'539	+1.2%	2'604	+1.7%	5'072	5'143	+1.4%
TCNA Sempione	1'732	-4.2%	1'891	+5.1%	3'608	3'623	+0.4%
TCNA totale	4'271	-1.1%	4'495	+3.1%	8'680	8'766	+1.0%
RoLa S. Gottardo	43	-10.8%	39	-8.8%	92	83	-9.8%
RoLa Sempione	435	-2.9%	433	-2.9%	894	868	-2.9%
RoLa totale	478	-3.6%	473	-3.4%	986	951	-3.5%

Dal raffronto dei volumi complessivi in transito si evince che il traffico merci che ha interessato le due principali direttrici multimodali del Gottardo e del Sempione si è distribuito sulle due modalità principali (stradale e ferroviaria) privilegiando di gran lunga la modalità ferroviaria rispetto a quella stradale e con tendenze evolutive di crescita nel primo caso e di decrescita nel secondo.

Tali collegamenti riguardano in maniera importante la modalità ferroviaria, soprattutto in conseguenza delle politiche adottate dalla Svizzera che pongono limiti alla quota del traffico di attraversamento effettuato su gomma, incentivando nel contempo lo sviluppo del trasporto merci ferroviario ed investendo in progetti di potenziamento delle reti infrastrutturali volti ad incrementare lo shift modale dalla gomma al ferro: trafori del Gottardo e del Ceneri, investimenti per l'adeguamento della sagoma e del modulo sulle principali direttrici

che compongono in territorio elvetico il Corridoio Reno – Alpi (diretrici Gottardo – Ceneri – Chiasso, Gottardo – Luino – Gallarate/Novara e Loetchberg – Sempione – Novara).



Per quanto riguarda il trasporto ferroviario delle merci attraverso il Corridoio Mediterraneo attualmente è attivo il collegamento transfrontaliero costituito dall'Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA), mentre il trasporto delle merci non accompagnato (TCNA) costituisce una componente tutta da sviluppare, come si evince dal grafico della ripartizione modale (tratto dal rapporto Alpinfo 2014) del traffico merci che interessa gli scambi tra l'Italia e i Paesi confinanti, che evidenzia che i rapporti con la Francia si sviluppano principalmente su strada (è da rilevare che il traffico ferroviario merci via Ventimiglia è una componente trascurabile per cui si può ritenere che la componente ferroviaria sia da attribuire al traforo del Frejus).

Nella sua configurazione attuale il Corridoio assume infatti una funzione principalmente distributiva in direzione est-ovest delle merci che provengono dal Corridoio Reno – Alpi e di quelle relative al mercato interno nazionale, in attesa dell'entrata in funzione del collegamento Torino – Lione che consentirà il miglioramento ulteriore delle connessioni verso ovest con la Francia, la penisola Iberica e la Gran Bretagna.

Già a partire dal 2011 i lavori di adeguamento della linea tradizionale all'interno del traforo ferroviario di Modane/Fréjus, hanno l'incremento della sicurezza e del gabarit nel tunnel, adeguando la linea alla codifica per trasporto combinato P/C 45, che consente il trasporto di casse mobili con altezza fino a 3,2 m su carri ribassati e container high cube, ma non permette il trasporto di semirimorchi con altezza di spigolo superiore a 4 m.

Queste limitazioni hanno causato un'importante restrizione dei traffici tra il 2000 e il 2010, soprattutto per il trasporto combinato non accompagnato e per quello tramite carri tradizionali, come si evince dal raffronto (fonte Rapporto Alpinfo 2013) tra l'anno 1999 e l'anno 2013 sui diversi valichi internazionali dell'Italia.

Per lo sviluppo del traffico merci verso ovest gli accordi internazionali per la realizzazione della linea AV/AC Torino – Lione prevedono anche misure di sostegno e rilancio dell'intermodalità sulle direttrici tra Italia e Francia, attraverso il miglioramento dell'utilizzo della capacità esistente lungo la linea storica attraverso il traforo del Fréjus, considerato anche il recente adeguamento di sagoma.

Una volta completata la tratta Lione-Torino il Corridoio Mediterraneo troverà nel nodo di Orbassano - SITO, il baricentro naturale dove concentrare la domanda logistica del Nord Ovest italiano diretta verso la Francia, la Spagna e la Gran Bretagna. L'importanza strategica del polo logistico di SITO-Orbassano è anche legata allo sviluppo dei collegamenti ferroviari con il porto di Savona-Vado, dove già a partire dal 2018 entrerà in funzione la nuova piattaforma APM Terminals, con il conseguente aumento dei traffici ferroviari lungo le direttrici verso Orbassano (SITO) e verso Rivalta Scrivia (RTE).

Occorre evidenziare come nel 2014 il valore economico dell'import-export con la Francia superava i 70 Miliardi di €: la Francia è il secondo partner commerciale dell'Italia, l'export supera l'import ed è in forte ripresa rispetto agli anni precedenti. L'interscambio economico con l'asse ovest, servito tradizionalmente dai valichi con la Francia, raggiunge oggi i 140 Miliardi € (con Penisola iberica, Francia, UK) e supera quello verso la Germania (103 Miliardi€).

Per sostenere una realtà così importante non è sufficiente la direttrice esistente, sempre meno utilizzata, a causa delle sue carenze inemendabili; nonostante la grande consistenza dell'interscambio economico sull'asse Ovest, sempre di meno la vecchia linea, per i costi di esercizio ed i problemi strutturali del tunnel del Frejus e cerca altre strade.

Quindi risulta necessario realizzare il progetto del nuovo collegamento ferroviario e non solo per le ragioni che riguardano aspetti economici e trasportistici. L'interscambio economico tra l'Italia e l'ovest europeo (in particolare Francia, Spagna, Inghilterra) richiede fortemente l'opera, un interscambio secondo solo a quello con l'area tedesca, e, nel periodo attuale (post crisi) in crescita.

La Torino-Lione risulta anche una formidabile infrastruttura per migliorare l'ambiente attraverso il riequilibrio modale: una tonnellata trasportata da un treno moderno per 300 km produce meno del 20% della CO2 prodotta dall'equivalente trasporto su strada e costa la metà; l'analisi costi-benefici della Torino-Lione a regime dimostra una riduzione ogni anno di emissioni di CO2 pari alla produzione complessiva di anidride carbonica di una città di circa trecentomila abitanti.

Per la tratta principale della NLTL (la sezione transfrontaliera) sono in avanzato stato di realizzazione i lavori preliminari; nel 2016 saranno conclusi studi e progetti, nel 2017 saranno avviati i cantieri per i lavori preparatori, nel 2018 saranno avviati i lavori definitivi per lo scavo del tunnel di base. Nel 2029 passerà il primo treno.

Entro quella data saranno realizzati e attivati tutti i collegamenti e gli adeguamenti necessari per l'entrata in servizio delle tratte di adduzione, in Italia e in Francia (opere di prima fase delle tratte nazionali).

I cambiamenti in atto a livello mondiale ed europeo

Nello scenario europeo e mondiale sono attualmente in atto fenomeni di cambiamento che rappresentano per la macroarea logistica del Nord Ovest una grande opportunità:

- lo spostamento dei flussi di merce sui vettori marittimi di grandi dimensioni inducono la centralità del mediterraneo e della portualità nei traffici internazionali,
- l'imminente apertura dei trafori del Gottardo e del Ceneri e lo sviluppo della dorsale Torino – Lione e del Terzo Valico fanno prevedere una grande permeabilità dell'area verso i mercati europei collocati a nord e ad ovest dell'arco alpino.

Questi fenomeni possono consentire di consolidare l'attuale mercato ma anche di recuperare nuovi traffici in conseguenza di un'azione sinergica ed integrata con le politiche di sviluppo dei porti liguri, valorizzando la funzione degli interpori del nord ovest sia nel loro ruolo di retroporti di Genova e Savona, sia nel ruolo di centri intermodali e luoghi di concentrazione di attività logistiche che si estendono anche alla manipolazione delle merci, generando quindi valore aggiunto dal punto di vista reddituale ed occupazionale.

Al contrario, se il sistema logistico del nord-ovest non riuscirà a dare risposte adeguate alle esigenze degli operatori della logistica offrendo un servizio integrato e competitivo, si correrà il rischio di essere sempre più il mercato di destinazione delle merci che arrivano via mare nei porti del North Range e vengono lavorate negli adiacenti centri logistici, perdendo quindi un importante occasione di generare nuove opportunità di crescita ed occupazione.

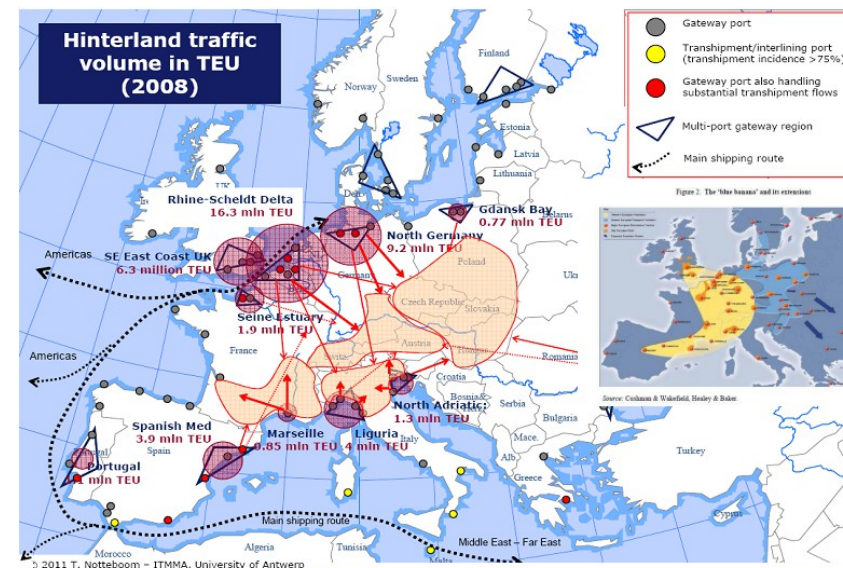
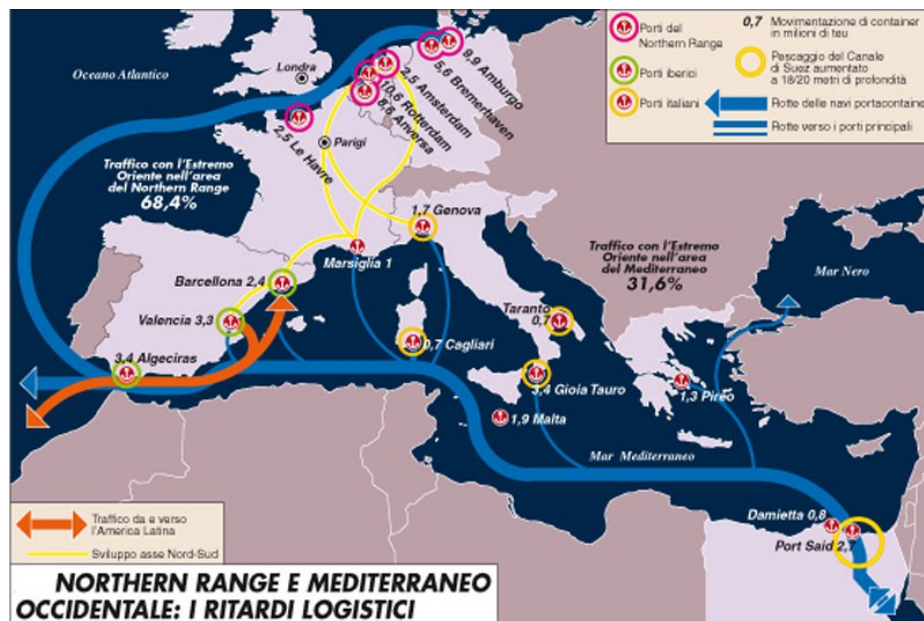


tavola elaborata da Espo e dall'Università di Anversa
 (figura ripresa da documento redatto dall'ing. Rino Canavese)

Infatti l'attuale distribuzione dei traffici marittimi che interessano l'area mediterranea provenendo dal far-east asiatico attraverso il Canale di Suez risulta fortemente sbilanciata verso i porti del nord-europa che assorbono circa il 68,4% dei volumi contro il 31,6% che fa riferimento ai porti del Mediterraneo.

Tale sbilanciamento è dovuto a diversi fattori che giocano un ruolo fondamentale nelle decisioni delle grandi compagnie di spedizione che controllano il mercato del commercio marittimo.

Tali fattori sono strettamente legati ai tempi complessivi di trasporto e disponibilità delle merci via mare (che comprendono anche le tempistiche per lo sdoganamento ed i controlli sanitari), alla certezza e regolarità di tali tempi e ad alcuni aspetti di carattere infrastrutturale come la profondità dei fondali nei punti di attracco, le attrezzature per il carico e scarico delle merci containerizzate, le capacità di stoccaggio dei container in loco e la velocità di rotazione delle unità di carico (ossia le tempistiche necessarie per il trasferimento dei container dalle aree di stoccaggio nei porti alle aree di lavorazione e/o spedizione delle merci – retroporti - alle loro destinazioni finali).

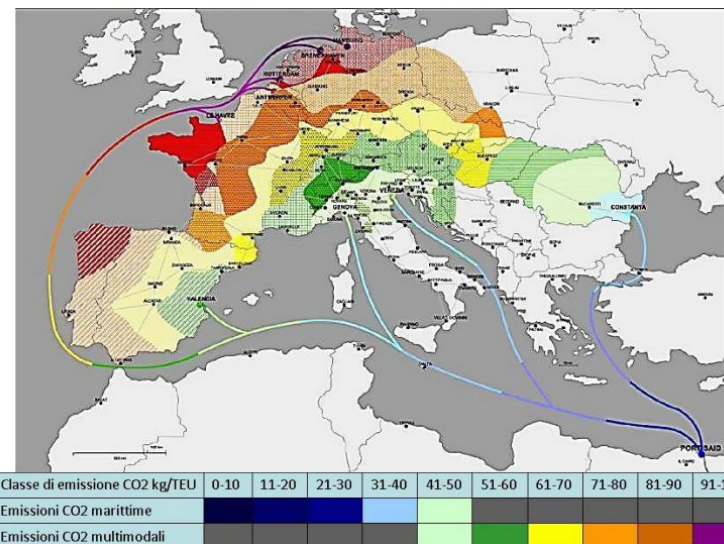
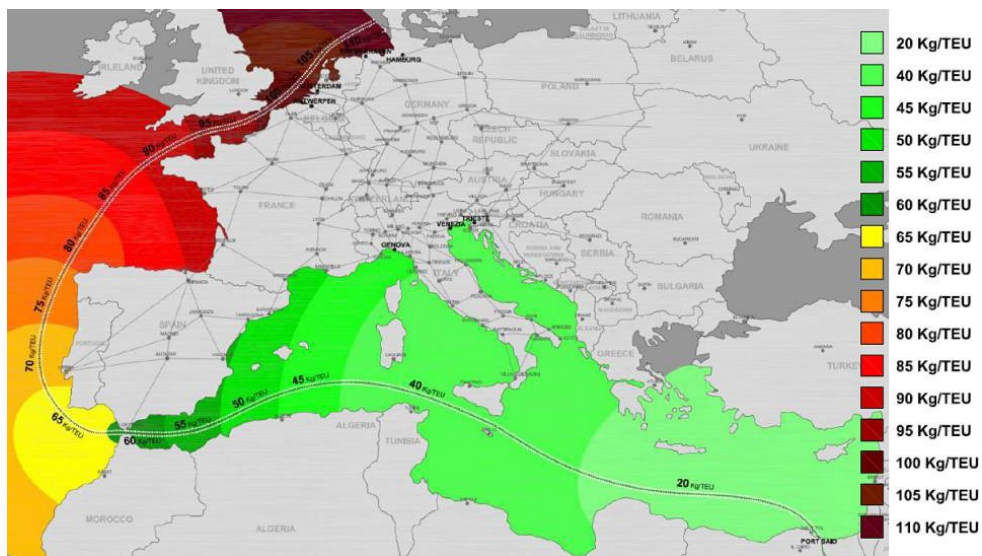
Allo stato attuale i porti del North-Range presentano potenzialità di gran lunga superiori a quelle offerte dai porti mediterranei, ed in particolare il mercato italiano viene considerato come un mercato interno su cui intervengono consistenti flussi di traffico provenienti dai suddetti porti nord europei.

Tuttavia nello scenario europeo e mondiale sono attualmente in atto fenomeni di cambiamento che rappresentano una grande opportunità per la portualità del Mediterraneo, che sta cercando di adeguarsi alle esigenze del mercato attraverso investimenti mirati a rispondere alle richieste delle grandi compagnie di trasporto marittimo.

La sensibilità ambientale attualmente in crescita porta in primo piano, nelle scelte degli operatori, le emissioni dei gas serra in relazione alle rotte marittime del trasporto merci. Lo schema riportato di seguito visualizza le emissioni di CO₂ per ogni TEU movimentato lungo la rotta Suez verso il sistema dei porti Nord europei.

Questi elementi potrebbero essere favorevoli al nostro sistema nazionale ed in particolare al Nord Ovest se riuscirà a cogliere tale opportunità.

Infatti se si conduce l'analisi tenendo in considerazione gli effetti ambientali complessivi apportati dal trasporto multimodale delle merci (in termini di emissioni di CO₂ generate dal trasporto marittimo e dal trasporto terrestre), si ottengono gli areali della figura sotto riportata che evidenziano le minori emissioni generate dal maggiore utilizzo dei porti mediterranei come gateway di partenza/arrivo dei commerci con il far-east asiatico, rispetto a quelle generate dalle rotte attuali verso i porti del nord Europa. Inoltre in tale contesto assumono particolare rilevanza gli interventi programmati sugli assi (Corridoi europei) che collegano i porti del Nord con i mercati di destinazione delle merci collocati nel sud dell'Europa, e tra essi anche l'Italia e la Pianura Padana in particolare.

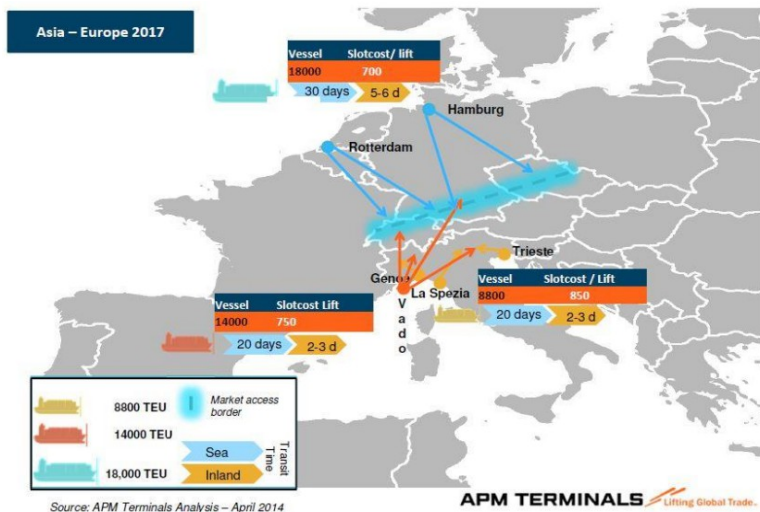


Fonte UE SoNora _ South-Nord Axis 2011

In particolare l'imminente apertura dei trafori del Gottardo e del Ceneri e lo sviluppo della dorsale Torino-Lione fanno prevedere una grande permeabilità della regione da e verso i mercati europei collocati a nord e ad ovest dell'arco alpino.

Questi aspetti generali, accompagnati dai necessari adeguamenti infrastrutturali, in particolare sui grandi assi ferroviari, e dagli investimenti in corso da parte dei porti italiani per migliorare l'offerta relativa al traffico marittimo internazionale, permettono di allargare l'area di "contendibilità" sul mercato centro e sud europeo, come si evince dagli studi effettuati dalla società APM Terminals. In sostanza lo sviluppo di tale scenario permetterebbe di consolidare l'attuale mercato ma anche di recuperare nuovi traffici in conseguenza di un'azione sinergica ed integrata con le politiche di sviluppo dei porti liguri, valorizzando la funzione degli interporti del nord-ovest sia nel loro ruolo di retroporti di Genova e Savona, sia nel ruolo di centri intermodali e luoghi di concentrazione di attività logistiche che si estendono anche alla manipolazione delle merci, generando quindi valore aggiunto dal punto di vista reddituale ed occupazionale.

(Le immagini della pagina sono state riprese da documento redatto dall'ing. Canavese)



L'iniziativa delle tre regioni per "fare sistema"

Anche in virtù del contesto sinteticamente sopra esposto, le tre regioni del Nord –Ovest Lombardia, Liguria e Piemonte hanno dato vita ad una serie di iniziative finalizzate da un lato a rafforzare il proprio ruolo intermini sinergici, dall'altro a promuovere congiuntamente presso il Governo iniziative di potenziamento del sistema, sia in termini di “hardware” che di “software”. In particolare:

- il 5 febbraio 2015 è stato firmato il Protocollo d'intesa interregionale per la costituzione di una Cabina di Regia con finalità di coordinamento strategico e promozione del sistema logistico del nord-ovest
- l'11 dicembre 2015 a Genova incontro dei Governatori di Piemonte, Liguria e Lombardia per la sottoscrizione delle “Azioni cardine per l'attuazione del protocollo per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e della logistica del Nord Ovest”

La Cabina di Regia: una strategia comune delle Regioni del Nord-Ovest

L'idea di costituire una Cabina di Regia del Nord Ovest nasce quindi dalla collaborazione delle Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia e ha l'obiettivo di definire uno strumento di governance di livello sovregionale per affrontare i problemi critici dell'ossatura infrastrutturale e sviluppare piani e programmi interregionali con effetti sinergici in grado di strutturare le potenzialità del territorio per renderlo competitivo a livello nazionale ed internazionale.

L'intenzione di definire un tavolo comune è anche finalizzata ad individuare e concordare le politiche di sviluppo del settore, esprimendo esigenze condivise e concentrando le azioni su obiettivi prioritari comuni a tutto il sistema logistico del Nord-Ovest, e ad aumentare la “massa critica” territoriale per rapportarsi con il sistema ferroviario nazionale e con il Governo e per presentare progetti congiunti che possano attingere ai fondi disponibili.

Pertanto, in virtù del Protocollo di febbraio e nell'ambito della collaborazione tra le Regioni si sono svolti incontri tecnici di approfondimento con le realtà interportuali del territorio con lo scopo di individuare i possibili “colli di bottiglia” sulla rete ferroviaria, individuare i margini di sfruttamento della rete [a infrastruttura invariata] ma anche le prospettive di sviluppo dei terminal anche come punto di concentrazione/rilancio di traffici [terrestri e marittimo], e analizzare le modalità/efficienza delle manovre ferroviarie.

L'obiettivo comune delle Regioni è quello di sviluppare queste realtà affinché possano contribuire a dar vita ad un sistema integrato in grado di offrire al mercato globale una risposta complessiva e che possa contrastare le spinte a portare queste opportunità su altre aree del paese.

Nel successivo capitolo 3 si darà evidenza del lavoro svolto e delle prime risultanze dell'indagine condotta dal gruppo di lavoro tecnico delle tre regioni.

Il documento “Azioni Cardine”: obiettivi ed impegni concreti delle e regioni

Con il documento "Azioni Cardine del dicembre 2015", invece, atto Liguria, Lombardia e Piemonte hanno inteso *"rilanciare la macro area del Nord Ovest lungo gli assi multimodali di interconnessione Est-Ovest (Corridoio Mediterraneo) e Nord-Sud (Corridoio Reno-Alpi e Scandinavo - Mediterraneo) e con lo sbocco al mare attraverso il sistema della portualità ligure e dei porti fluviali di Cremona e Mantova "*

Il documento, dopo una breve parte introduttiva, individua precisi "obiettivi" e "azioni cardine" e "impegni per il semestre" e proprio in quest'ultima sezione si prevede di

- indire gli Stati Generali della logistica del Nord Ovest per raccogliere le richieste di tutta la filiera logistica del trasporto merci (associazioni di categoria delle imprese di logistica, spedizionieri imprese ferroviarie, armatoriali e gestori di terminal ecc.)
- definire un Documento Strategico per lo sviluppo della logistica del Nord Ovest che delinei le azioni e gli interventi da attuare nel breve e medio periodo, raccogliendo gli esiti degli Stati generali

Le tre regioni hanno preso molto seriamente gli impegni reciprocamente assunti con la sottoscrizione delle "Azioni cardine" e hanno da subito avviato iniziative e confronti sia di livello tecnico operativo che di vertice e stabilito l'indizione degli Stati Generali della Logistica del Nord-ovest l'8 e 9 aprile 2016 a Novara, scegliendo tale luogo in quanto posizione baricentrica dell'area e punto preciso di incrocio dei due corridoi della rete centrale europea nord-sud, Reno Alpi, ed est-ovest, Mediterraneo. Congiuntamente hanno altresì stabilito di realizzare un percorso di accompagnamento a tale evento attraverso una serie di approfondimenti tematici che si sono concretizzati nei 3 workshop "Verso gli Stati Generali" dettagliati di seguito.

2. IL PERCORSO VERSO GLI SGL: i 3 Workshop (Lombardia – Liguria -Piemonte)

Al fine di preparare gli Stati Generali, si è quindi convenuto di organizzare tre distinti momenti **di ascolto/ confronto propedeutici in forma di workshop**, nei quale coinvolgere i principali stakeholders per un primo riscontro circa le tematiche individuate dalle Regioni a seguito delle attività tecniche di approfondimento e confronto e sopralluogo condotte nel corso del 2015.

In tal modo si è inteso favorire, al momento dell'indizione degli Stati Generali, da un lato una partecipazione più consapevole da parte degli stakeholders rispetto al contesto di iniziative intraprese o da intraprendere dalle Regioni nei confronti del Governo o dei gestori di infrastrutture, dall'altro una migliore e più aggiornata conoscenza da parte delle Regioni delle diverse esigenze di efficienza, competitività e innovazione dei diversi attori coinvolti.

Tale percorso di accompagnamento, definito "**Verso gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest**" si è quindi concretizzato nella realizzazione di 3 workshop tematici, gestiti ciascuno da una Regione secondo il seguente calendario e articolazione:

- **10 marzo - 2016 - Milano: Infrastrutture e regolamentazione ferroviaria**
- **16 marzo -Genova: Sistema Portuale e Doganale**
- **22 marzo - Torino: Interporti e operatori della logistica**

Si riportano di seguito gli elementi principali oggetto di ciascun incontro

Workshop n. 1 - Milano 10 Marzo 2016 “Infrastrutture, corridoi e regolamentazione ferroviaria”

Focus sul tema infrastrutturale ferroviario contenuto nel documento sottoscritto dai Presidenti relativo alla “anticipazione degli interventi per l’adeguamento agli standard operativi necessari per l’efficiente sviluppo dell’intermodalità fra i porti e i mercati”, in riferimento alle “tratte di adduzione ai valichi di Chiasso, Sempione e Luino” e alla “rete afferente al Terzo Valico” e alla Torino-Lione. In particolare il riferimento sarà ai seguenti aspetti:

- tempistiche e monitoraggio degli interventi già definiti e finanziati per l’adeguamento delle linee di adduzione ai **valichi alpini**;
- individuazione strozzature e interventi sulla rete afferente al **Terzo Valico** e **alla Torino-Lione** e coinvolgimento di altri soggetti ferroviari, oltre ai gestori di terminal già coinvolti nel 2015, sulle risultanze delle verifiche condotte sull’adeguatezza della rete, nella prospettiva di arrivare a un’intesa Regioni/RFI/operatori sugli interventi da programmare/attuare/anticipare;
- opportunità di potenziamento infrastrutturale “di ultimo miglio”, a servizio delle aree portuali e dei terminal intermodali.
- Azioni sul contesto regolatorio, per ottenere modifiche alle regole di circolazione che, a parità di sicurezza, consentano un maggiore utilizzo delle tracce disponibili sulle linee.

Sintesi Esiti Workshop Milano

In apertura **Regione Lombardia** (Valeria Chinaglia) richiama velocemente il contesto entro cui si colloca il workshop: il Protocollo d’intesa del febbraio 2015 tra le 3 Regioni, gli incontri di approfondimento con Porti e operatori del trasporto intermodale susseguitisi nel corso del 2015, la firma da parte dei tre Presidenti di Regione del documento “azioni cardine”, i principali contenuti del documento stesso (*vedi slides*), i documenti di sintesi del lavoro svolto (elaborati tramite il centro studi regionale Eupolis e distribuiti ai presenti in una cartellina – *vedi allegati*).

In preparazione del momento degli Stati Generali le tre Regioni hanno convenuto di organizzare tre workshop tematici, sia per una partecipazione più consapevole da parte degli stakeholders rispetto al contesto di iniziative intraprese o da intraprendere dalle Regioni nei confronti del Governo o dei gestori di infrastrutture, sia per una migliore e più aggiornata conoscenza da parte delle Regioni delle diverse esigenze di efficienza, competitività e innovazione dei diversi attori coinvolti.

Il workshop di Milano si configura pertanto soprattutto come **momento di ascolto dei vari attori operanti sulla scena del trasporto merci ferroviario**, ma prima di lasciare spazio al dibattito viene illustrato sinteticamente un inquadramento sul tema specifico ferroviario.

Vengono perciò richiamate (Marco Novelli e Aldo Molinari, *vedi secondo blocco di slides*) le premesse del lavoro svolto dalle tre Regioni: il gruppo di lavoro per gli accordi Italia Svizzera sugli interventi ferroviari relativi alle linee di adduzione di traffico ai valichi del Sempione/Loetschberg, di Luino e di Chiasso, nonché il "Tavolo merci" istituito da Regione Lombardia nel 2011-2012, entrambi visti come momenti di consolidamento di una programmazione di interventi fondata su reali esigenze del traffico merci e articolata in tanti interventi puntuali di ottimizzazione della rete, generalmente di dimensioni economiche relativamente contenute ma efficaci nel miglioramento degli standard prestazionali per il segmento merci.

La sfida che si pone ora è costituita dall'adozione della medesima metodologia per arrivare a definire/finanziare interventi (infrastrutturali ma non solo, anche organizzativo/gestionali) riguardanti anche il proseguimento della stessa direttrice verso Sud – ultimo tratto del corridoio TEN-T Reno Alpi -, fino alla portualità ligure.

Con riferimento alla portualità ligure, viene illustrato con esempi e dati come, a fronte di scenari della navigazione in evoluzione verso il gigantismo navale e alla luce degli interventi infrastrutturali promossi dalle Autorità Portuali, l'economico funzionamento della modalità ferroviaria sia di importanza fondamentale per allargare l'attuale "catchment area", ora limitata alla parte occidentale della pianura padana e servita in larga prevalenza dal camion.

Molti elementi indicano l'attuale momento come favorevole al raggiungimento di un miglior rapporto con il Governo sul tema dei collegamenti ferroviari porti-pianura-valichi. Agli stakeholders presenti viene richiesto, in relazione sia alle infrastrutture, sia alle regole di circolazione, un contributo di concretezza nel segnalare interventi e priorità, che possano diventare elementi di **un "pacchetto" per un rilancio del traffico merci ferroviario nel Nord Ovest, della competitività dei porti sul mercato internazionale e dell'integrazione logistica nelle aree retroportuali di pianura**. Elementi di cui i Presidenti di Regione possano farsi carico nel rapporto politico con lo Stato.

RFI (Gianpiero Strisciuglio) apre il momento dedicato agli attori del trasporto: evidenzia come già oggi ci siano molti interventi già in atto, ci sia un Piano Commerciale ben definito che contiene gli stessi obiettivi e che destina ai territori del Nord Ovest circa la metà delle somme dedicate all'implementazione dei corridoi europei. Richiama alla consapevolezza che ai molti interventi fa da contraltare un proporzionale aumento dei disagi in linea per consentire la realizzazione degli stessi, ma che anche questo tema è oggetto di concertazione con la Svizzera. Ricorda la necessità di sinergia con chi detta le regole per il trasporto, la delicatezza del tema dell'"ultimo miglio" in quanto deve vedere un'implementazione coerente con le dotazioni interne dei terminal - generalmente non gestiti da RFI -, condivide l'approccio per azioni "leggere", anche di tipo organizzativo-gestionale (es. manovra ferroviaria), cita gli sforzi verso una maggiore trasparenza nei confronti degli operatori anche nel momento dell'acquisto delle tracce – ora disponibili anche grazie lo strumento del "catalogo merci"-, riprende il tema dell'ascolto degli operatori ("suggeriteci, è positivo").

Trenitalia Cargo (Mario Castaldo), sottolineando l'adesione alle finalità degli Stati Generali, richiama alcuni punti già segnalati al Governo nella recente audizione presso la Struttura Tecnica di Missione del MIT: l'attenzione all'"ultimo miglio" e al coordinamento temporale tra interventi dentro e fuori gli scali merci, l'opportunità di intervenire anche sui fasci di presa e consegna dei raccordi industriali e dedicati anche al traffico non intermodale, la necessità di disporre di regole omogenee al di qua e al di là del confine, di tenere sotto controllo il rispetto delle regole anche da parte dei vettori stradali e non solo ferroviari, il favore verso incentivi economici al trasporto che come criterio supportino chi opera su linee ancora non adeguate e che cessino ad adeguamento avvenuto, ricordando anche le valenze di minore impatto ambientale che connotano il trasporto ferroviario.

Regione Piemonte (Paolo Milanese) sottolinea che, in un recente incontro, anche a livello governativo e di vertice RFI (Ivano Russo e Maurizio Gentile) il fatto che le tre regioni del Nord Ovest si muovano in modo coordinato per avanzare richieste già coerenti tra loro ha riscosso apprezzamento, il rilancio dei flussi dai porti al Nord è obiettivo condiviso. Ricorda le recenti intese internazionali anche sulla tratta Torino Lione del corridoio Mediterraneo, che proprio nel Nord Ovest incrocia il Reno Alpi: occorrerà perciò che l'attenzione infrastrutturale riguardi anche le connessioni a tale via di traffico, che per quanto oggi di minore importanza in termini di traffico assume in prospettiva di lungo termine pari valenza strategica.

Uniontrasporti (Antonello Fontanili) si compiace che tra gli obiettivi delle Regioni Liguria e Lombardia, grazie alle intese di dicembre, rientri l'adesione al GECT Reno Alpi, di cui proprio Uniontrasporti con Regione Piemonte sono fino ad oggi gli unici partner italiani. Ricorda che da parte governativa svizzera ad Uniontrasporti è stato commissionato un lavoro di approfondimento sulle criticità di ordine doganale, procedurale/operativo e infrastrutturale connesse ai passaggi di valico, e che Uniontrasporti cerca partner per un progetto a cofinanziamento UE sugli aspetti "smart" e telematici connessi ai nodi merci e all'"ultimo miglio".

Da parte dei rappresentanti delle 3 **Autorità Portuali liguri** (Alberto Pozzobon per Savona, Federica Montaresi per La Spezia e Laura Ghio per Genova) vengono richiamati gli sforzi di ottimizzazione delle operazioni portuali sia sotto il profilo infrastrutturale sia sotto quello gestionale: accordi sulla gestione unitaria della raccordistica tra Savona e Vado e sperimentazioni su tipologie di traffico ferroviario ("il treno di Natale" che ha portato frutta da Savona a Torino) anche su linee a bassi standard prestazionali per **Savona**; soluzioni integrate per la manovra ferroviaria che abbassino i costi, ottimizzazione degli spazi a terra e delle sinergie con il retroporto di Santo Stefano Magra, Fast Corridor doganale avviato e funzionante, investimenti per nuovi binari in ambito portuale per **La Spezia**; la complessità dell'ultimo miglio ferroviario nell'estesissimo sistema di banchine genovese, l'importanza degli incentivi al traffico per far fronte a carenze infrastrutturali finché non saranno risolte – anche a compensazione almeno parziale degli alti costi di manovra in porto -, l'interesse alle relazioni con Milano Smistamento e uno studio di prossima presentazione sviluppato dal centro di ricerca Siti e riguardante un'analisi fine di caratteristiche, criticità e possibili soluzioni per le linee ferroviarie alle spalle del porto per **Genova**.

La ditta **Ambrogio** (Livio Ambrogio), che gestisce terminal intermodali sia in Lombardia sia in Piemonte, richiama l'attenzione su un problema specifico del Corridoio tra Italia e Francia, ovvero l'impossibilità di transitare con treni trasportanti merci classificate attraverso il Passante di Torino. Rispetto al problema, che è relativamente recente tant'è vero che fino a qualche anno fa si poteva transitare, rivolge un appello alle ferrovie e alla politica perché si trovi una soluzione che consenta almeno il transito notturno. Infine caldeggia l'introduzione di incentivi al trasporto.

Assoferr (Guido Gazzola), associazione di operatori ferroviari e intermodali, sollecita attenzione anche al tessuto produttivo – non solo portuale quindi -, ricordando che il settore dei raccordi privati è quello che più ha sofferto la crisi post 2009, e che la burocrazia dovrebbe essere più armonizzata allo scopo di favorire la competizione anziché appesantire le aziende. Sugli incentivi riprende il concetto della loro assegnazione prioritariamente ai contesti dove la competitività è ostacolata da bassi standard prestazionali, e richiama altresì il concetto delle esternalità negative presenti nella modalità stradale.

Fercargo (Giancarlo Laguzzi), associazione di Imprese Ferroviarie, rileva innanzitutto una convergenza fra la recente azione del Governo (audizioni al MIT su "documento Cascetta") e le iniziative delle tre Regioni in tema di logistica e ferrovia, cosa che fa ben sperare. Sugli incentivi, se come sembra saranno associati alla documentazione di aver incrementato i traffici del 50%, propone che si crei una sorta di "budget" degli incrementi di traffici merci associato al concetto di "esigibilità" degli slot messi a disposizione dalla rete e dai terminalisti per il trasbordo delle merci, onde evitare che possibili "rifiuti" del traffico da parte dei gestori di infrastruttura possano compromettere il raggiungimento del target. Se così sarà, le Imprese Ferroviarie saranno i primi driver nella costruzione di impegni su slot contrattualmente esigibili, e questo sarà importante per contrastare le reazioni che contesteranno il rischio di improduttività circa l'uso di risorse per incentivi.

SBB Cargo (Marco Terranova) lamenta una serie di criticità che le I.F. si trovano a fronteggiare: 60.000 ore di ritardi per vari cantieri lungo le linee; velocità commerciali (es. nodo di Milano) insoddisfacenti, anche se prende atto con piacere che RFI (Strisciuglio) dice che sono imminenti delle soluzioni; l'assurdità del fatto che lo stesso gancio della stessa locomotiva possa trasportare 2000 tonnellate in Svizzera e Germania e solo 1600 in Italia; la "dignità inferiore" del merci ferroviario rispetto ai viaggiatori, anche se il merci serve comunque al sistema paese; la questione dell'agente unico di condotta, lasciata alle ASL senza coordinamento; la difficoltà del management delle I.F. a fare non si dice profitti, ma almeno ad ammortizzare gli investimenti sostenuti per entrare nel mercato. Dà atto del ruolo trainante che possono avere le Regioni, ma mette in guardia dal rischio di campanilismi e di mancanza di convergenze di interessi.

CERTeT (Roberto Zucchetti), centro studi economici, rileva che la mancanza di informazioni relative ai traffici, ai numeri e ai valori del trasporto rende difficile la possibilità di programmazione e monitoraggio delle misure a sostegno del settore, e anche i bilanci delle aziende pubbliche risultano oscuri, nascondono le entità fisiche del trasporto, mentre una maggiore chiarezza aiuterebbe anche la

definizione di politiche più mirate. Per quanto riguarda gli incentivi, condivide che non vadano "spalmati" (pena l'inefficacia), ma concentrati dove lo stato delle infrastrutture è penalizzante.

ALSEA (Andrea Cappa), associazione lombarda di spedizionieri e autotrasportatori, dichiara che come associazione credono nel trasporto ferroviario (anche per le condizioni quasi vessatorie imposte da Svizzera e Austria al trasporto su gomma), ma poi rilevano che l'interesse degli associati è debole per una serie di motivi, fra cui spiccano le riserve sull'affidabilità delle tempistiche di servizio e i costi, in molti casi non sufficientemente competitivi. Finché perdurerà tale stato di cose, sarà difficile che le merci scelgano la modalità ferroviaria.

Inrail/Fuorimuro (Guido Porta), Impresa Ferroviaria, fa notare come non sia automatico che a miglioramenti degli standard operativi corrispondano necessariamente aumenti di traffico. Ad esempio Genova ha perso traffico ferroviario, nonostante migliori sia infrastrutturali sia gestionali operate recentemente. Eppure il sostegno al ferroviario è l'unica strada, non foss'altro perché altrimenti le città portuali potrebbero rischiare l'ingolfamento da traffico pesante eccessivo.

RFI (Gianpiero Strisciuglio) riprende il concetto già espresso circa il fatto che il gestore dell'infrastruttura ha un piano commerciale ed è impegnato ad attuarlo, e rileva al contempo che molte risposte alle questioni sollevate trovano luogo in competenze che sono al di fuori di RFI (ad es.: le ore perse → normative sulla sicurezza; viadotto a Genova che limita la lunghezza dei binari → società autostradale; ecc.). Insieme occorre trovare i correttivi, e poi fare quello che serve. Ribadisce la disponibilità al confronto.

In chiusura dei lavori, il Direttore della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità della **Regione Lombardia** (Aldo Colombo), rinnova l'invito a lavorare insieme, con l'obiettivo di un elenco gerarchizzato sul dove intervenire, con l'ambizione di **un documento il più possibile condiviso a base delle richieste delle tre Regioni al Governo**. Il workshop si chiude con i ringraziamenti per la partecipazione e con l'indicazione dell'indirizzo e-mail ferroviamerci_nordovest@regione.lombardia.it, cui far pervenire i contributi scritti per l'elaborazione del documento finale.

Workshop n. 2 - Genova 15 Marzo 2016 “Sistema portuale e doganale”

- Opportunità/criticità alla luce delle proposte di riforma/accorpamento dei porti delineate nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica;
- Programmi di potenziamento dei porti liguri e strategie per l'estensione del mercato servito;
- Procedure di controllo doganale: verifiche sull'estensione delle procedure telematiche di sdoganamento applicate in occasione di Expo alla prassi quotidiana dei rapporti tra spedizionieri e Agenzia delle Dogane;
- Opportunità/criticità connesse all'istituzione dei “corridoi doganali” di connessione tra Porti e aree retroportuali di pianura.

Sintesi degli interventi proposti

Nel suo intervento introduttivo l'assessore regionale EDOARDO RIXI ha posto in evidenza la specificità del sistema portuale ligure in termini di risultati economici e di traffico, innestando tali elementi sulla riflessione più ampia che le regioni hanno sviluppato nel confronto con il Governo in vista dell'approvazione del Decreto Legislativo di riorganizzazione delle Autorità Portuali.

I porti liguri, ciascuno secondo la propria specificità, hanno evidenziato alcuni aspetti connessi agli sviluppi delle proprie operazioni.

In particolare, **AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA** (Laura Ghio), dopo una illustrazione delle direttrici origine/destinazione principale, ha posto in evidenza gli interventi infrastrutturali in corso e programmati e di prossima progettazione, anche con l'ausilio di RFI, come indispensabili per raggiungere performance di traffico come da scenario.

AUTORITA' PORTUALE DELLA SPEZIA (Federica Montaresi) ha sottolineato la peculiarità del traffico portuale della Spezia, porto core del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, il cui mercato di destinazione è parzialmente coincidente con quello dei porti inseriti nel Corridoio Reno-Alpi; La Spezia raggiunge percentuali di trasporto ferroviario già notevoli (35%) ed ha programmato interventi di binarizzazione e di riorganizzazione dei fasci attuali da consentire un trasporto ferroviario del 50% nel 2030. Inoltre, ha sottolineato anche in relazione al progetto europeo WiderMoS capofilato proprio da AP Spezia, la rilevanza degli interventi di interfacciamento tra Port Community Systems ed in generale tra piattaforme informatiche degli attori della catena logistica.

AUTORITA' PORTUALE DI SAVONA (Roberto Visintin) ha invece rimarcato lo scenario di luci ed ombre relative al sistema delle procedure e dei controlli, facendo riferimento sia ai progressi tecnologici sviluppati dall'Agenzia delle Dogane, sia alle previsioni di snellimento e concentrazione dei controlli, in piena security, inserite nello schema di Riforma delle AP, sia infine alla questione della pesatura dei TEU.

RFI (Giulia Costagli) muove da una analisi della distribuzione modale europea e dall'esame del mercato ferroviario potenziale nei porti core. Attraverso la pianificazione nazionale, inquadrata in ambito europeo, e fondata anche sulla richiesta del mercato, RFI sviluppa azioni organizzative (accordi quadro per le tracce, piattaforma informatica per i servizi), di upgrading prestazionale (in particolare per valichi e corridoi), di collegamento ai porti ed ai terminali con potenziamento di infrastrutture/binari nelle banchine e nei retroporti. Gli obiettivi sono quelli di incremento della capacità di carico (fino al 50% in più per effetto dell'adeguamento del modulo a 750 m), di liberazione di capacità, di possibilità di transito container h-c (+15% merce). RFI sviluppa quindi integrazione infrastrutturale ma anche gestionale e informativa. Presenta dunque gli investimenti per le infrastrutture portuali (con upgrading prestazionali per corridoio: sagoma, linea, modulo). Termina con una relazione sull'avanzamento della PIL.

AGENZIA DELLE DOGANE (Ottaviani) ripercorre i più significativi passaggi della telematizzazione (processo e-customs) tra cui lo sdoganamento in mare (mostrando le percentuali dicembre 2014 – dicembre 2015 per Voltri e Passo Nuovo, con valore medio del 40%), il fascicolo elettronico ed il fast corridor (13 quelli attivati in relazione ai porti liguri).

ASSAGENTI (Duci) attraverso un articolato ragionamento sui flussi di merce globali, ed una attenzione particolare alle opere svizzere, sollecita quelle opere a mare e a terra senza le quali mancherà il lato di collegamento tra la Pianura Padana, comunque e sempre meglio raggiungibile da Nord.

SPEDIPORTO (Pitto) sottolinea come i servizi sono la chiave per un flusso merci veloce, sia in porto che oltre il varco, verso le aree retroportuali, e che questo comporta una revisione del ruolo tradizionale dello spedizioniere.

CONFINDUSTRIA (Danesi – VTE) ribadisce (cfr. sezione Esiti successiva) la necessità del completamento delle opere in tempi compatibili con lo sviluppo dei traffici.

In conclusione, il **COMUNE DI GENOVA** (Vicesindaco S. Bernini) ha riportato la visione che la Città ha delle relazioni col porto sia sotto il profilo dello sviluppo economico che sotto il profilo urbanistico-pianificatorio.

Sintesi Esiti Workshop Genova

Il recupero di competitività dei porti liguri, ed in particolare del porto di Genova, passa attraverso la soluzione alle criticità ancora esistenti nelle modalità di accesso e deflusso via mare e via terra.

Il tema della diga- ad iniziare da quella indispensabile di fronte al porto storico di Sampierdarena-va affrontato celermente prima di attendere la conclusione del dibattito pubblico e istituzionale per l'approvazione del PRP che contiene, come noto , l'ipotesi di una nuova diga tanto grande quanto costosa e complessa.

Altrettanto velocemente vanno completate le opere previste all'interno dei porti (riempimenti e nuove piattaforme indispensabili ad accrescere la capacità produttiva) , l'armamento ferroviario delle nuove banchine, l'adeguamento delle linee esistenti ai moduli ad alta capacità prestazionale.

Laddove ciò non è possibile, per insuperabili condizioni fisiche, occorre assicurare sia ai parchi ferroviari di prossimità sia ai rtrporti di riferimento infrastrutture idonee ai rilanci verso nord, secondo un modello di feederaggio per la composizione di treni con sagoma e lunghezza di standard europei.

Occorre uscire dal pantano burocratico e amministrativo che ha caratterizzato la (incompleta) realizzazione di opere importantissime (riempimenti Calata Bettolo e Ronco Canepa, Nodo di Genova etc) molto in ritardo sui tempi programmati e sulla cui conclusione bisogna accelerare.

Sotto il profilo organizzativo è indispensabile sostenere la modalità ferroviaria puntando almeno ad una quota del 40-50% dei container movimentati con la consapevolezza che tale importante obbiettivo , nell'ipotesi di una raddoppio dei volumi oggi esistenti, consentirà di evitare il blocco del traffico posto che già oggi la situazione è molto critica e l'aumento dei volumi non può che risultare ancora più difficile.

Il contenimento dei costi di manovra ferroviaria, l'aumento di efficienza sono condizioni minime per favorire lo spostamento modale.

Non di meno può risultare di grande efficacia il sostegno della Regione alla modalità ferroviaria così come è stato positivamente sperimentato in alcune regioni italiane e occorre altresì aprire una riflessione ponderata sull'adozione di misure di disincentivazione del trasporto su gomma "parassitario" tipo eurovignette.

Analogamente va invece sostenuto e reso più efficiente il trasporto su gomma indispensabile con l'implementazione dei sistemi di Information technology e servizi all'autotrasporto.

In questo contesto assume evidenza e rilievo la necessità di un rigoroso rispetto dei tempi previsti per la conclusione dei lavori del Terzo Valico e di quelli necessari al completamento di tutto il corridoio Genova Rotterdam superando i vincoli e le restrizioni che ancora caratterizzano la linea in particolare quella a sud di Novara e Milano.

Con l'imminente apertura del Gottardo (e quella prevista per il prossimo anno del Ceneri) si consoliderà la convenienza a servirsi dei porti del nord per raggiungere la pianura padana. La Liguria non può attendere il completamento del Terzo valico (2021) e della Gronda (2028?) per recuperare competitività: deve senza indugi puntare a quelle opere di medio termine che possono migliorare l'efficienza sia del sistema ferroviario che di quello stradale impedendo la perdita di traffici.

Workshop n. 3 - Torino 22 Marzo 2016 “Interporti e operatori della logistica”

- Efficacia delle azioni pubbliche a sostegno dello sviluppo di aree logistiche in prossimità di terminali intermodali, sotto il profilo urbanistico, trasportistico, economico;
- Interporti e terminali intermodali come punti di rilancio delle merci provenienti/dirette ai porti;
- Valore aggiunto dei servizi logistici in contesti ben accessibili e infrastrutturati;
- Opportunità di integrazione delle informazioni connesse al ciclo del trasporto per una migliore sinergia tra gestione delle infrastrutture ed esigenze degli operatori.

Sintesi Esiti Workshop Torino

Il tema degli interporti nella macroarea di Piemonte, Liguria e Lombardia è stato al centro dell'attenzione degli operatori del settore, in preparazione degli Stati Generali convocati a Novara.

L'introduzione della **REGIONE PIEMONTE** (Assessore FRANCESCO BALOCCO) ha avviato i lavori sottolineando l'importanza del lavoro comune avviato dalle tre Regioni del Nord-Ovest, superando visioni localistiche, per fare sistema ed intercettare le potenzialità legate ai corridoi che attraversano la nostra Regione. Sono opportunità che dobbiamo cogliere, per rafforzarci insieme. In questa prospettiva c'è la massima attenzione anche da parte del Governo, che sarà presente con il ministro Graziano Delrio.

Molti i temi affrontati dal workshop torinese: dall'efficacia delle azioni pubbliche a sostegno dello sviluppo di aree logistiche in prossimità di terminali intermodali, sotto il profilo urbanistico, trasportistico, economico, sino agli interporti ed ai terminali intermodali come punti di rilancio delle merci provenienti e dirette ai porti. Si è anche parlato dei corridoi doganali e del valore aggiunto prodotto dai servizi logistici in territori agevolmente accessibili ed infrastrutturati.

I lavori del 3° workshop hanno visto le due relazioni introduttive a cura del sistema degli interporti del Piemonte e del Commissario di Governo per la Torino-Lione.

Il Sistema degli interporti del Piemonte (Rino CANAVESE)

Il tema della logistica può essere declinato in vari modi; da anni piani e studi molto approfonditi hanno indicato ciò che bisognerebbe fare; i piani nazionali hanno disegnato scenari di sviluppo molto lontani dalla realtà dei mercati, le loro dinamiche non tengono quasi mai conto delle nostre programmazioni. Abbiamo sempre visto il nostro sistema come un insieme di pezzi singoli a disposizione di altri, abbiamo aspettato i clienti e non li siamo andati a cercare, nè abbiamo cercato di capire le cose di cui hanno bisogno. Abbiamo spesso fatto scelte o esclusivamente immobiliari o abbiamo cercato di crescere con guerre di tariffe al ribasso.

Questo approccio ha prodotto risultati? E' necessario riflettere su questi temi.

Proviamo allora a ragionare in termini diversi, guardiamo allo sviluppo di un sistema, avendo la consapevolezza che il mercato può essere affrontato solo se ci presentiamo come una regione economica che sostiene la sua industria e guarda alla logistica come ad un fatto industriale che produce reddito e occupazione; reddito e occupazione che possiamo far crescere o che possiamo deprimere.

Proviamo a guardare i mercati e a misurare quello che abbiamo oggi. Osserviamo dai numeri come il nostro sistema logistico dipenda in gran parte da traffici provenienti dall'area nord-europea e che oggi non sia a servizio della nostra portualità se non in modo marginale.

Oggi sono in atto grandi fenomeni di cambiamento che rappresenteranno per il nostro sistema dei trasporti o una grande opportunità o un'ulteriore marginalizzazione :

- è ormai evidente nel mondo dello shipping lo spostamento dei flussi di merce sui **vettori marittimi di grandi dimensioni**(il 62% dei volumi dal far-east si muove oggi su navi con capacità di carico superiore ai 12.500 teu) ; questo pone la questione della capacità fisica dei nostri porti nel ricevere e servire quel tipo di navi ;
- la prossima apertura dei tunnel ferroviari del **Gottardo e del Ceneri** fanno prevedere una grande permeabilità del nostro sistema di inoltro delle merci verso i mercati sud europei con un forte incremento giornaliero delle disponibilità di tracce (fenomeno che interesserà in modo preponderante il mercato del nord-ovest) ;
- il potenziamento del **Brennero** con i collegamenti verso Austria e Germania ;
- un sempre più significativo **flusso di merci dall'est**, sia via mare (mercato dalla Turchia su Trieste) sia via terra attraverso i valichi terrestri (oggi solo dal varco di Fernetto passano 500.000 unità/anno); dal mese di aprile entra in servizio il collegamento intermodale tra Trieste e Novara.

Alla luce di quello che abbiamo visto occorre chiedersi come possiamo sfruttare a vantaggio del sistema Nord-Ovest le opportunità che possono scaturire dalla portualità ligure; concordo con il lavoro presentato a Milano, i numeri sono significativi e parlare al 2020 di un volume di 4 milioni di TEU è oggi una realtà su cui non ci sono più incertezze.

Il tema che però dobbiamo affrontare è quello legato ai mercati che serviamo, in altri termini oggi dai nostri porti non si servono i mercati svizzeri o tedeschi ma ci limitiamo al nostro mercato, con uso quasi esclusivo della gomma.

Allora il tema è: possiamo invertire questa tendenza? Con quali strumenti? I fattori attraverso cui passano le nostre opportunità ritengo siano un **rafforzamento del servizio ferroviario** che permetta, senza aspettare i tempi incerti delle grandi opere, di dare risposte all'inoltro verso gli altri mercati e una **logica di sistema** che metta i servizi all'utenza a fattor comune.

La dorsale da Trieste a Torino permette già oggi il passaggio della sagoma P400(treni da 750 metri, con sagoma europea e peso di 2000 tonn.), questa dorsale è raggiungibile da Nord, sia dalla Svizzera che dall'Austria (e lo sarà dalla Francia con l'apertura della nuova TO-LI) con treni che rispondono a questo standard.

Se da quella dorsale guardiamo i nostri porti non troviamo le stesse possibilità di connessione, le linee hanno strutture a minor capacità sia in termini di lunghezza che di peso trasportabile. E' quindi difficile immaginare di servire i mercati contendibili, è a questo problema che dobbiamo dare nuove soluzioni.

I treni lunghi 750 metri che si muovono dai porti del Nord Europa e che arrivano nei nostri terminali partono da strutture intermodali che accentrano traffico da più terminals (es.Rotterdam che ha 12 terminal containers);

Questo approccio verso l'uso della modalità ferroviaria sui punti di accentrimento prevede che si uniscano le funzioni della manovra portuale con quelle di un navettamento ai centri inland, rendendo questa operazione competitiva anche da un punto di vista economico;

Le Regioni del Nord-Ovest ed il Governo hanno dimostrato una rinnovata sensibilità verso il comparto della movimentazione delle merci, allora se:

- Sapranno **individuare priorità** compatibili con tempi di risposta adeguati ai cambiamenti che abbiamo davanti,
- Saranno attente a **valorizzare innanzitutto l'esistente** per renderlo da subito operativo, intervenendo sulle strutture ferroviarie che possono essere rese funzionali con risorse e tempi limitati (dorsale Alessandria-Torino, dorsale Novi-Milano) in attesa che si sviluppino le grandi opere (che altrimenti arriveranno in un mercato ormai perduto, vanificando lo sforzo economico per la loro realizzazione),
- Aiuteranno **lo sviluppo dei terminali con nuove strutture logistiche per il trattamento delle merci** superando situazioni locali di blocco dettate spesso solo da convenienze di politica locale,

Commissario di governo per la Torino-Lione (Paolo FOIETTA)

L'impostazione data dalle tre Regioni viene condivisa ovvero che serve una risposta di sistema, incentrata sul ruolo della ferrovia e che sia operativa a breve, senza attendere che siano terminate le grandi infrastrutture.

Nel dettaglio, si suggeriscono alcuni elementi:

1 VALICHI INFRASTRUTTURE ED INTERSCAMBIO A NORD OVEST

Occorre non dimenticare che **il Nord Ovest è interessato a due sistemi di valico strategici** e che sono in evoluzione e su questi si concentrano importanti investimenti nazionali, transnazionali ed europei.

Sull'importanza del sistema di valico del corridoio NORD SUD - ALPI RENO o Genova-Rotterdam si è già detto molto.

Quasi nulla si è detto finora sul corridoio mediterraneo - sistema EST - OVEST che **rappresenta il sistema di relazione storico dell' Italia con l'Ovest.**

I transiti delle merci hanno abbandonato la vecchia ferrovia ed hanno scelto nel tempo strade differenti (via treno grazie ai nuovi tunnel svizzeri; via mare grazie agli incentivi per le autostrade del mare e, soprattutto, via camion intasando i valichi piemontesi e valdostani, compreso quello di Ventimiglia per cui non si paga un pedaggio aggiuntivo). Quindi, nonostante l'interscambio commerciale tra Italia e l'asse ovest sia molto importante ed in crescita, nonostante il periodo di crisi, i transiti invece non passano per la ferrovia del Frejus.

Dal punto di vista "economico", i limiti non superabili sono l'eccessiva pendenza ed il ridotto modulo ferroviario; il trasporto delle merci attraverso il tunnel storico del Frejus costa quasi il 50% in più e non è certo un caso che tutti gli altri valichi ferroviari alpini si stiano rinnovando con tunnel di base alla quota di pianura (Loetschberg, Gottardo, Ceneri, Koralm, Brennero): il treno è competitivo quando va in pianura e l'unico modo per farlo andare in pianura dove ci sono le montagne è forare le montagne alla quota di pianura, ovvero fare il "tunnel di base". Ma nonostante questo quadro "sconfortante" non è possibile subire un'ulteriore desertificazione della modalità ferroviaria nei collegamenti con la Francia, soprattutto nel momento in cui si è avviata la fase realizzativa del nuovo tunnel di base e della Nuova Linea Ferroviaria Torino Lione, con un notevole investimento per Italia, Francia ed U.E. (2030).

Occorre per questo dare corso a una **adeguata politica di sostegno** (integrativa a quella attuata con AFA), in accompagnamento alla realizzazione della nuova linea, per evitare la totale sparizione del trasporto merci ferroviario su questo asse.

2 COLLEGAMENTO DELLA PIATTAFORMA DI ORBASSANO CON IL PORTI LIGURI E CON IL CORRIDOIO RENO ALPI

Si condivide la necessità di **dotare i porti liguri di un collegamento diretto con gli interporti della pianura**, dove concentrare i traffici per rilanciarli sulla lunga distanza.

Per dare piena attuazione a questa strategia è necessario evidenziare che la Piattaforma logistica di Orbassano rappresenta la principale infrastruttura logistica del Piemonte e risulta importante collegare la nuova linea Lione - Torino con la parte Est del Corridoio Mediterraneo, evitando che la città di Torino sia un ostacolo che interrompe la linea; sempre nella prospettiva di dare piena realizzazione al corridoio Mediterraneo, occorre inserire la linea Alessandria - Tortona - Piacenza tra quelle da portare a standard europeo, in modo da collegare Torino con Bologna (e da lì il corridoio Scandinavo - Mediterraneo) senza dover passare per il nodo di Milano.

Dopo le due relazioni introduttive, nel corso del dibattito sono emersi inoltre i seguenti aspetti:

ROMANO (**Commissario di Governo per il Terzo Valico**) conferma, dopo la recente nomina che non ha ancora consentito gli approfondimenti su tutti gli aspetti e le implicazioni di competenza, l'importanza del tema in oggetto e la disponibilità a contribuire fattivamente all'evoluzione delle iniziative in corso;

POMPILIO (**FAI**) ricorda che gli autotrasportatori sono favorevoli al confronto per creare nuove opportunità per tutti, ovvero l'importanza di garantire da subito opportunità per tutti i soggetti della filiera logistica, compresi gli operatori del trasporto su gomma; politiche mirate attraverso incentivazioni potranno consentire la promozione della logistica e interventi di regolazione del trasporto;

PULIAFITO (**DIBRIS**) evidenzia la necessità per i sistemi produttivi di avere risposte nel breve periodo

BALLARE' (**COMUNE NOVARA**) sottolinea il ruolo di Novara come incrocio dei due corridoi TEN-T;

FURFARO (**FIT-CISL**) evidenzia l'importanza di investire risorse per superare il degrado lavorativo;

POGGIO (**FILT-CGIL**) conferma la necessità di una visione di sistema che non trascuri le implicazioni sugli aspetti lavorativi degli addetti;

DALLA CHIARA (**POLITECNICO TORINO**) evidenzia alcune considerazioni: l'importanza di conoscere le direzioni dei flussi delle merci al fine di adottare provvedimenti adeguati, considerare possibili aspetti operativi (circolazione dei convogli merci sulle linee AV), considerare le connessioni tra i porti del sud Europa ed il nord ma anche collegamenti con l'est europeo e l'Asia via ferro;

QUATTROCCOLO (**INTERMODALE24-RAIL**) evidenzia l'importanza del trasporto combinato mare-rotaia;

GROSSI (**BCUBE**) ricorda la piattaforma di Villanova d'Asti come occasione di sviluppo di logistica integrata;

MARINO (**RFI**) ricorda il Piano per lo sviluppo del trasporto merci di RFI lungo i corridoi che prevede interventi su moduli e sagome.

In sintesi gli operatori hanno sottolineato l'importanza di garantire condizioni per lo sviluppo del sistema esistente in termini di interporti e piattaforme logistiche coinvolgendo i vari soggetti (comprese le imprese ed i lavoratori) mentre risulta necessario verificare l'impatto sul sistema della logistica attuale di assorbire le quote di mercato che potrebbero incrementarsi nei prossimi anni a seguito del completamento delle nuove opere.

Infine in tale contesto l'intento che il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) in corso di approvazione persegue si pone in linea con le azioni già avviate tra le Regioni del Nord-Ovest (Piemonte, Liguria e Lombardia) sui temi dei Corridoi Strategici Europei (Core network) e delle relative infrastrutture di connessione (Comprehensive network) e sulle iniziative relative alla logistica di corridoio.

Tra queste azioni si inserisce a pieno titolo la Cabina di Regia per la Logistica del Nord-Ovest in merito ai due Corridoi Reno-Alpi e Mediterraneo finalizzata alla condivisione ed al coordinamento delle politiche di sviluppo che le Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia si propongono di attuare nell'ambito della logistica territoriale collegata alle attività dei porti di Genova e di Savona e più in generale alla portualità dell'Alto Tirreno.

3. UN PRIMO QUADRO COMPLESSIVO DELLE NECESSITA' DI INTERVENTO PER MIGLIORARE LA COMPETITIVITA' del SISTEMA

Come si è detto in precedenza, per dare concretezza alle intenzioni manifestate con il Protocollo d'Intesa del febbraio 2015 le strutture tecniche delle tre regioni hanno condotto, nel corso del 2015, una serie di attività di approfondimento e confronto che, a partire da alcune linee di azione già in parte delineate e successivamente implementate, hanno consentito di definire un primo quadro delle necessità di intervento che è stato ulteriormente integrato a seguito dei 3 Workshop tematici e che sarà probabilmente ulteriormente arricchito a valle degli Stati Generali dell'8 e 9 aprile.

Di seguito la descrizione sia delle linee di azione che delle risultanze che si intendono promuovere al Governo e proporre al Ministro.

Linee di azione

- I porti liguri credono alle opportunità legate al traffico ferroviario e alla sua funzionalità per poter ampliare il loro attuale mercato di riferimento, raggiungendo la cosiddetta "zona contendibile" ossia le aree oltre le Alpi: i porti stanno infatti realizzando e programmando importanti potenziamenti delle loro dotazioni ferroviarie. E per Piemonte e Lombardia c'è la volontà di cogliere le opportunità logistiche e di sviluppo connesse quali "retroporti" del sistema portuale ligure e punto di rilancio dei traffici continentali europei.
- La conformazione orografica della catena montuosa appenninica tra Liguria e pianura padana penalizza l'accessibilità ai porti liguri ma questo fattore non è insormontabile. Come in Svizzera stanno ormai per entrare in funzione i trafori ferroviari di base sotto le Alpi (Gottardo 2016, Monte Ceneri 2019), in Italia, per superare le inefficienze che attualmente affliggono le relazioni ferroviarie con l'entroterra, è in realizzazione (entrata in esercizio 2021) il traforo di base sotto l'Appennino, il cosiddetto "Terzo Valico", nuovo collegamento tra l'area di Genova e l'area Tortonese-Alessandrina qualificato dai moderni standard prestazionali della rete europea.
- La realizzazione del tunnel di base del Frejus (orizzonte temporale per l'entrata in esercizio 2029) e delle connessioni con il nodo di Torino e con la rete ferroviaria principale permetteranno di superare le criticità infrastrutturali esistenti e dare continuità strutturale al Corridoio Mediterraneo che non sarà quindi principalmente, come ad oggi avviene, una direttrice di distribuzione interna del traffico proveniente dalle direttrici nord-sud, ma consentirà di acquisire nuove quote di traffico ferroviario transalpino da e verso l'Europa occidentale.
- Come noto, anche la grande opera di un traforo da sola non basta a ottenere una buona funzionalità dell'asse nel complesso; occorre verificare anche la situazione infrastrutturale delle tratte di adduzione e di collegamento con i porti e le piattaforme logistiche al fine di realizzare gli interventi necessari a garantire la continuità dei corridoi in termini di caratteristiche infrastrutturali e di interoperabilità. Infatti solo rendendo efficiente la modalità di trasporto ferroviaria, sfruttando al meglio l'opportunità di far circolare treni merci più lunghi, pesanti, voluminosi, in una parola più convenienti, questa potrà affermarsi con successo e promuovere la stessa competitività dei porti e del sistema logistico nazionale.

- Nel caso del Gottardo, ad esempio, c'è stato un lungo e proficuo lavoro (cui hanno partecipato anche le regioni Lombardia, Piemonte e Liguria, oltre a diversi cantoni svizzeri) per accompagnare la realizzazione della grande opera a una serie di interventi sulle reti di accesso sud e nord, che consentissero di eliminare i "colli di bottiglia" infrastrutturali e rendere attuabili le citate condizioni di efficientamento del trasporto merci ferroviario.
- Questo lavoro di integrazione della grande opera al resto della rete ferroviaria va definito anche per il Terzo Valico, al fine di garantire prestazioni adeguate agli standard europei anche sulla rete afferente al valico appenninico in Lombardia, Piemonte e Liguria. Lo studio attualmente in corso per approfondire le opportunità logistiche nell'area del Tortonese-Alessandrino legate alla realizzazione del Terzo Valico e le attività condotte dalle 3 Regioni volte a verificare l'attuale situazione dei terminali logistici presenti sul territorio, le necessità di intervento per garantire una migliore operatività degli stessi nell'attuale configurazione della rete e lo sviluppo dell'offerta in vista della realizzazione delle grandi opere sono una chiara testimonianza della volontà comune di operare al fine di adeguare la rete logistica del Nord-Ovest alle opportunità offerte dalle nuove opere infrastrutturali.
- Anche nell'ambito legato alla realizzazione del collegamento internazionale Torino – Lione è stato attivato un importante lavoro per accompagnare l'esecuzione della grande opera a una serie di interventi sulle reti di accesso ed è stato recentemente istituito un gruppo di lavoro finalizzato a studiare, verificare ed implementare le potenzialità della piattaforma di SITO nell'ottica di uno sviluppo delle attività di logistica lungo il Corridoio Mediterraneo. Gli sviluppi previsti nel porto di Savona-Vado consentono di attivare nuove relazioni ferroviarie con l'interporto SITO, particolarmente per quanto riguarda il traffico agro-alimentare, la cui sperimentazione è stata avviata nel mese di dicembre 2015 e comprende anche l'impostazione e la verifica di nuove modalità operative per quanto riguarda i controlli operati dall'Agenzia delle Dogane.
- In attesa delle grandi opere è tuttavia di primaria importanza lavorare per garantire condizioni di migliore operatività dei terminali esistenti nel breve medio periodo ed evitare un'ulteriore desertificazione della modalità ferroviaria, in particolare nei collegamenti con la Francia, attraverso adeguate politiche di sostegno e l'implementazione di interventi infrastrutturali che consentano di migliorare le attuali condizioni di esercizio in generale e di porre le basi per l'inserimento della futura linea Torino-Lione nella rete ferroviaria di livello nazionale per il traffico merci.
- E' anche sulla spinta di motivazioni come queste, già prefigurate in concreto per le tratte sub-alpine rispetto al Corridoio centrale dell'Alptransit e di cui si sta configurando l'attuazione per le altre grandi opere in corso di realizzazione nel territorio del Nord-Ovest, che le nostre 3 Regioni hanno sottoscritto nel 2015 un documento d'intesa per gestire in ottica macroregionale il tema delle infrastrutture per la logistica: attraverso strumenti e procedure di cooperazione stabili, le tre Regioni insieme al Governo avranno maggiori possibilità di fare "massa critica" nel contesto Europeo, a partire dal prossimo bando CEF per finanziare le infrastrutture della rete centrale TEN-T.

Attività di approfondimento del Gruppo di lavoro

Come si è avuto modo di evidenziare in precedenza, nell'ambito delle iniziative della Cabina di Regia sono state realizzate dai tecnici delle tre regioni delle attività di ricognizione funzionale e individuazione degli interventi prioritari.

Nell'ambito della collaborazione tra le Regioni si sono svolti incontri tecnici di approfondimento con le realtà interportuali del territorio con lo scopo di individuare i possibili "colli di bottiglia" sulla rete ferroviaria, individuare i margini di sfruttamento della rete [a infrastruttura

invariata] ma anche le prospettive di sviluppo dei terminali anche come punto di concentrazione/rilancio di traffici [terrestri e marittimo], e analizzare le modalità/efficienza delle manovre ferroviarie.]

Operativamente si è concordato di organizzare ed implementare i confronti degli operatori con un focus particolare sui seguenti aspetti:

1. Verifica delle tempistiche di RFI su interventi già programmati
2. Colli di bottiglia sulla rete (in particolare binari di precedenza e moduli di incrocio, sagome)
3. Margini di sfruttamento della rete esistente a infrastruttura invariata
4. Possibilità di ottimizzazione dell'uso dei locomotori
5. Aspetti organizzativi nei punti di concentrazione/rilancio dei traffici
6. Manovra ferroviaria (in particolare costi e modalità di affidamento).

Nell'iniziale programma di attività si è convenuto che il primo ambito di indagine, dopo la già effettuata ricognizione sulle progettualità portate avanti dai porti liguri, doveva essere la verifica della capacità futura della rete ferroviaria afferente al 3° valico lato pianura e lato mare al fine di poter sostenere adeguatamente i nuovi volumi di traffico attesi dopo le opere di potenziamento dei porti.

Tale verifica condotta con modalità simili a quelle già sperimentate dalle Regioni nell'ambito dei gruppi di lavoro italo-svizzeri, e valorizzando il patrimonio di rapporti di ciascuna struttura regionale nei confronti dei soggetti coinvolti e portatori di interessi dei rispettivi territori, ha concordato di coinvolgere in momenti di lavoro specifici: CIM Novara, RTE Rivalta Scrivia, Sogemar Melzo, Hupac Busto/Gallarate, Gruppo Messina, VTE Genova/Prà, T.I.Mo. Mortara, RFI.

Pertanto nel corso del 2015 sono stati effettuati incontri e sopralluoghi da parete del gruppo di lavoro interregionale presso:

- Porto di Genova
- Porto di La Spezia
- Porto di Savona
- Rete Ferroviaria Italiana, Direzione Direttrice Tirrenica Nord, Genova
- Rete Ferroviaria Italiana, Direzione Direttrice Asse Orizzontale, Milano
- FerrovieNord Milano
- Gruppo Contship Italia, Terminal di Melzo, Rail Hub Milan (RHM)
- Terminal di Rivalta Scrivia, Rivalta Terminal Europa (RTE)
- Interporto SITO, Torino
- HUPAC, Terminal di Gallarate
- CIM Novara
- Polo Logistico Integrato di Mortara SpA
- Fuori Muro, impresa ferroviaria.

Sintesi dei principali aspetti emersi dagli incontri effettuati

Negli incontri con gli operatori e i terminalisti, è emersa come basilare la questione del ruolo della ferrovia rispetto al servizio di trasporto "banchina portuale – sistema retro portuale del Nord Ovest d'Italia".

In termini generali sono emerse prospettive interessanti e concrete da parte di diversi soggetti che per altro, correttamente, tendono a precisare talune peculiarità del contesto del sistema portuale ligure - alto Tirreno e del sistema retro portuale del Nord Ovest.

Tenendo conto della situazione di aumento della congestione dei porti del Mar del Nord (Rotterdam), i porti liguri hanno una "chance" importante, come dimostra il porto di La Spezia che utilizza il vettore ferroviario (circa 35%) per le relazioni con il nodo intermodale di Melzo (RHM, Milano).

Nel contesto geografico ed operativo a scala nazionale ed internazionale, la ferrovia potrà avere un ruolo basilare crescente in rapporto alla distanza con i rispettivi mercati di influenza dei porti ("catchment area").

A questo obiettivo potranno innanzitutto contribuire le restrizioni alla circolazione stradale in Svizzera e Austria, nonché quelle che si stanno studiando in Francia, sempreché ovviamente il servizio ferroviario consegua performance competitive rispetto alla strada.

Allo stato attuale la quota modale della ferrovia varia dal 13% del traffico totale a Genova – Voltri al 35% di La Spezia, primo porto italiano per l'utilizzo della ferrovia e quota ferroviaria allineata ai principali porti europei, mentre a Savona costituisce una quota del tutto residuale.

Le future quote modali attribuite alla ferrovia, qualora si realizzino tutti gli interventi previsti (progetti di potenziamento di Genova, Voltri e La Spezia, nuova piattaforma multipurpose di Vado il cui avvio operativo è previsto per l'anno 2018), si elevano fino al 50% di La Spezia ed al 40% degli altri porti liguri: il potenziale del traffico container via ferrovia totalizzerebbe pertanto oltre 3,0 milioni di TEU rispetto ad un traffico totale che, a regime, riguarda la soglia dei 6,8 milioni di TEU.

Il "corridoio doganale" di cui alla Nota Protocollo 44053/RU del 13/04/2015 (Disciplinare Quadro), è un ulteriore positivo fattore di miglioramento della qualità del servizio offerto e di competitività della portualità e del sistema retro portuale nazionale. Il primo banco di prova degli aspetti tecnico/operativi è stato costituito proprio dal corridoio La Spezia – Santo Stefano Magra (SP) attuato, in via sperimentale, a seguito delle istruzioni diramate con nota Protocollo n. 70372/RU del 24 giugno 2013.

Lo scenario della domanda di trasporto merci, con particolare riguardo al traffico container nel segmento terrestre, è stato delineato con differenti accezioni. Da un lato, alcuni soggetti si offrono al mondo del container con prudenza mentre altri soggetti invece si candidano con una maggiore decisione e convinzione. In effetti, quello che le indagini hanno fatto emergere è la differente propensione a servire il mercato del trasporto marittimo nella sua componente terrestre anche in ragione del possesso (o meno) di una "cultura" del marittimo e di un know-how proprio del trasporto container che presenta una specificità esecutiva, amministrativa e commerciale.

La situazione delle linee ferroviarie nel Nord Ovest d'Italia (linee e nodi) è stata valutata nel corso degli incontri, dal duplice punto di vista delle caratteristiche tecniche e delle strategie operative per ovviare ad eventuali carenze prestazionali. In particolare, sono emerse le seguenti posizioni per quanto concerne le linee e i nodi:

- confermata la necessità degli interventi pianificati sulle direttrici Luino e Chiasso, nonché degli interventi sulla direttrice del Sempione;

- il Terzo Valico Appenninico è un'interessante opportunità che tuttavia, per essere funzionale, necessita di interventi di adeguamento agli standard di corridoio delle linee ferroviarie che da Novi Ligure assicurano la continuità in direzione nord verso i nodi di Milano e Novara; analogamente la rete di adduzione al Terzo Valico da sud risentirà per il porto di La Spezia delle limitazioni al transito dei container "high cube" lungo la litoranea tirrenica (codifica PC 32), oltre che della complessità di attraversamento del nodo di Genova da Levante. Eccellente invece le prospettive del Terzo Valico per il sistema portuale di Genova – Voltri; da verificare situazione operativa per il Ponente (porti di Savona e Vado Ligure);
- adeguamento delle caratteristiche tecniche dell'itinerario tra porto di La Spezia – Pisa – Firenze – Bologna o meglio, richiesta di mantenimento dei programmi originari di intervento previsti da RFI;
- per il porto di Genova, Bacino di Sampierdarena e della Lanterna, RFI ha in corso/in programma una serie di interventi riguardanti i fasci lato Voltri e Campasso, di cui quello lato Voltri resterà in sofferenza finché non sarà risolta la questione dello spostamento di un viadotto autostradale che interferisce con la possibilità di portare la lunghezza dei binari a 750 metri;
- criticità riconosciuta dalla stessa RFI per il trasporto merci afferente al porto di Genova -Voltri, è la presenza di un unico instradamento con sagoma PC 45 (adatta per gli High Cube) costituito dalla linea per Ovada-Alessandria, fintanto che non verrà realizzato il progetto Terzo Valico;
- instradamento via Genova/Ovada: tale instradamento è già oggi disponibile, ma con un limite operativo del modulo di linea (420 m) mentre la sagoma PC45 è idonea al transito dei container high cube;
- I punti critici dell'attuale offerta di servizi ferroviari per il sistema retroportuale di Genova – Voltri e di Savona-Vado, sono indicati dagli operatori in:
 - A. tempi e costi di manovra a Genova e Voltri;
 - B. stazione di Rivalta Scrivia;
 - C. limiti prestazionali (in specifico, moduli di linea) per gli itinerari Rivalta Scrivia – nodo di Milano e Novi Ligure – Alessandria – Novara;
- Nodo di Novara: per rispondere all'evoluzione dei traffici del sistema portuale ligure, in uno scenario di medio termine (almeno orizzonte dell'anno 2020), è necessario realizzare gli interventi che per mettono il collegamento diretto dalla stazione di Vignale allo scalo Boschetto (evitando transito dei treni merci e autostrada viaggiante nella stazione di Novara), interventi di connessione, all'interno dello scalo Boschetto, con la linea Novara-Seregno delle Ferrovie Nord Milano e revisione dei PRG di Vignale e Novara Boschetto, nuovo terminal di Galliate (Comune di Galliate favorevole alla localizzazione) in affiancamento alla linea Saronno – Turbigo – Galliate – Novara della rete Ferrovie Nord Milano (denominazione del progetto: Novara Nord –Est);
- La nuova linea AC/AV Torino-Lione costituisce un tassello fondamentale del Corridoio Mediterraneo ma, oltre ad assicurare il completamento dell'opera all'orizzonte temporale del 2030, per consentirne l'operatività è necessario agire sulle tratte di collegamento con la rete primaria nazionale attraverso la realizzazione della tratta di connessione in territorio italiano con la linea Torino-Milano (compreso passante ferroviario e gronda merci di Torino) e completare l'adeguamento ed il potenziamento delle infrastrutture di collegamento per uniformare agli standard europei l'intera rete afferente al Corridoio (potenziamento in termini di

modulo, sagoma, e pendenza) costituita dalla linea Torino-Alessandria-Tortona e dalle relative connessioni con la tratta italiana della Torino-Lione ad Orbassano verso ovest e con il Terzo Valico verso est.

- Nodo di Torino/Orbassano i punti critici indicati dagli operatori sono:
 - A. complessità delle manovre (legata alle due fasi della manovra primaria e secondaria);
 - B. carenza di fasci per sosta carri o treni in partenza (con conseguente utilizzo non dinamico dei binari di carico/scarico);
 - C. unico binario di collegamento fra settori operativi e fasci di stazione di Torino – Orbassano.Le proposte per la risoluzione di tali problemi contemplano:
 - il trasferimento del fascio di presa e consegna sul sedime dello Scalo FS (fascio "Dogana"), con realizzazione di tutti i necessari lavori per garantire l'indipendenza dell'esercizio;(*è necessaria la costituzione di un Consorzio di Gestione Raccordi);
 - lo smantellamento delle barriere di separazione tra l'area terminalistica di RFI e le aree interportuali di prossimità con revisione/potenziamento e messa a fattore comune delle strade di collegamento tra i due terminali, e tra lo Scalo e l'Interporto con la condivisione di un nuovo modello integrato di esercizio;
 - la realizzazione dei binari di raccordo al CAAT (1° modulo) e creazione di apposita area intermodale "Open Fruitport" per movimentazione e stoccaggio reefer container; incluse tutte le opere di potenziamento della linea di adduzione al nuovo raccordo e quelle di integrazione delle due aree e della viabilità;
 - parziale riconversione del fascio di presa e consegna interno in binari operativi e prolungamento attuali binari operativi;
 - raddoppio del binario di accesso al raccordo su cavalcavia, con creazione di indipendenza fra raccordo principale e sub raccordi (magazzini, CAAT, ecc.).
- Collegamenti tra Savona-Vado Ligure con Interporto SITO di Orbassano e RTE Rivalta Scrivia per consentire servizi di "feederaggio" ferroviario competitivi con i retroporti con interventi "leggeri" volti a risolvere le problematiche esistenti attraverso gli itinerari via San Giuseppe di Cairo – Fossano e San Giuseppe di Cairo – Alessandria (verifica moduli e sagome ammissibili e relativi interventi di adeguamento).

Sintesi delle proposte di intervento

- **Di carattere infrastrutturale (interventi hardware)**

Rispetto al contesto generale delle iniziative, traguardando alla costruzione di un complessivo “Documento strategico per lo sviluppo della Logistica del Nord Ovest”, quale sintesi del lavoro di collaborazione delle tre Regioni è stato definito un primo quadro complessivo delle necessità di interventi infrastrutturali relativi al potenziamento e all’adeguamento della rete ferroviaria del Nord Ovest.

Si tratta di un insieme di interventi il cui stato di programmazione, finanziamento e traguardo temporale risulta ancora in fase di verifica puntuale, ancorché sia già stato oggetto di condivisione di massima con RFI. È impegno delle Regioni verificare ed aggiornare congiuntamente al Ministero e RFI entro due mesi dagli Stati Generali i contenuti delle tabelle di sintesi allegate ai fini della definizione condivisa del piano di interventi che possa essere recepita negli aggiornamenti annuali del Contratto di Programma Stato/RFI relativo agli investimenti sulla rete ferroviaria.

Tale verifica consentirà di procedere ad una selezione condivisa degli interventi secondo criteri di priorità in funzione della fattibilità tecnico/economica e dell’efficacia nel raggiungere obiettivi di aumento dei traffici propedeutica all’inserimento nelle rispettive programmazioni.

Sintesi degli interventi ferroviari per il potenziamento e per l’adeguamento della rete ferroviaria del Nord Ovest, con particolare riferimento al miglioramento delle prestazioni per la circolazione di treni merci

tratte Valichi Sempione/Luino/Chiasso - Milano/Novara

Tipologia di intervento	Tratte di linea interessate e nodi/stazioni		Stima orientativa dei nuovi investimenti (M€), in corso di verifica (+ tempistica)	Benefici attesi
ADEGUAMENTO MODULO DI LINEA (750 m)	Domodossola-Arona-Gallarate	Premosello	30 (2020)	Standard omogenei alle altre tratte del Corridoio Reno – Alpi a Nord delle Alpi: continuità prestazionali e incremento performance per il trasporto ferroviario
		Arona		
		Gallarate		
	Domodossola-Borgomanero-Novara	Caltignaga	25 (2020)	
		Orta-Miasino		
		Gravellona		
		Cressa		
	Arona - Novara	Borgo Ticino	11,2 (2018)	
		Bellinzago		
		Cameri		
Luino-Laveno-Gallarate/ Sesto C.	Mornago*(da verificare)	3 (2018)		
	Luino	31 (2017)		
	Laveno			

		Ispra		
		Pino Tronzano	8 (2020)	
		Portovaltravaglia	3,5 (2018)	
ADEGUAMENTO TECNOLOGICO PER DISTANZIAMENTO 3'	Parabiago-Gallarate* - <i>subord. a realizzazione quadr. Rho-Gallarate</i>		20 (2018)	Aumento capacità
	Chiasso Milano ERMTS		10 (2018)	
	Cintura di Milano N-E		31 (2018)	
	Cintura di Milano S		(da def. entro 2020)	
	Luino-Pino Tronzano		4 (2020)	
ADEGUAMENTO SAGOMA	Luino-Gallarate/Novara PC80		120 (2020)	Standard omogenei alle altre tratte del Corridoio Reno – Alpi a Nord delle Alpi
	Chiasso Milano PC80		40 (2017)	
	Rho - Gallarate PC50* (verificare possibilità PC80)		4 (2020)	
ADEGUAMENTO PESO ASSIALE	Novara FN (ponte naviglio Langosco)		2 (2016)	Possibilità di transito con treni più pesanti
SEPAR.CIRCOLAZIONE (INTERVENTI DI SCAVALCO / RAZIONALIZZAZIONE SCAMBI)	Rho (nuovo PRG)*- <i>subord. a realizzazione quadr. Rho-Gallarate</i>		70 (post 2020)	Aumento capacità / razionalizzazione itinerari e manovre
	Milano Lambrate (nuovo PRG)* - <i>allo studio realizzaz. per fasi</i>		95 (2017)	
	Vignale (nuovo PRG) – <i>subordinato a realizzazione bretella accesso Vignale - Boschetto</i>		Da def.	
	Novara (nuovo PRG) - <i>idem</i>		Da def.	
INTERVENTI PER NUOVA CAPACITÀ DI INTERSCAMBIO MODALE	Milano Smistamento		80 (2020)	Ristrutturazione terminal intermodale - aumento capacità di interscambio
	Milano Smistamento		20 (2020)	Rifunzionalizzazione zona sella di lancio e dintorni - aumento capacità di interscambio
	CIM Nord-Est (verificare)		Da def. (2020)	Nuovo terminal intermodale a Galliate su rete FN – aumento capacità di interscambio
UPGRADING SOTTOSTAZIONI ELETTRICHE	Chiasso Milano		21 (2020)	Aumento prestazioni treno
NODI DELLA RETE	Novara FN – RFI Boschetto interconnessione		5 (2020)	Migliore integrazione reti RFI/FN e migliore fluidità dei traffici
	Novara, compresi interventi rete Ferrovie Nord – bretella accesso scalo Boschetto (1^ fase Vignale-Boschetto)		90 (post 2020)	
	Seregno FN-RFI interconnessione		50 (post 2020)	Aumento possibilità di instradamento – supporto a sviluppo CIM

tratte Milano/Novara – porti liguri

Tipologia di intervento	Tratte di linea interessate e nodi/stazioni	Stima orientativa dei nuovi investimenti (M€), in corso di verifica (+ tempistica)	Benefici attesi
ADEGUAMENTO MODULO DI LINEA E CODIFICA DEL TRASPORTO COMBINATO	Novi Ligure – Alessandria – Mortara – Novara* <i>modulo di linea – sagoma già a PC45, da periziare passaggio a sagoma PC80</i>	45 (2021)	Standard omogenei alle altre tratte del Corridoio Reno – Alpi: continuità prestazionali e incremento performance per il trasporto ferroviario
	Tortona–nodo di Milano* <i>idem</i>	45 (2021)	
	Savona – Genova* <i>adeguamento a sagoma da PC 32 a PC45</i>	8,1 (2021)	
NODI DELLA RETE	Vado -Savona	40 (2018)	Aumento potenzialità interscambio e collegamento alla rete nazionale
	Genova porto e adeguam. staz. Voltri (750 m)	30 (2018) 41 (2018)	Moduli coerenti con futuri standard portuali
	Rivalta Scrivia, allungamento binari di stazione e adeguamento impianto (TE, IS)	9,5 (2018)	Quota parte dell'investimento complessivo di 47 M€ a carico dei privati per adeguamento impianti di stazione e raccordo per consentire manovra treni a standard europeo
	Accessibilità area logistica Alessandria	10	Connessioni allo scalo ferroviario
ADEGUAMENTO SAGOMA PC80 E RACCORDISTICA A SERVIZIO RIVALTA PER EVITARE DOPPIA INVERSIONE DI MARCIA	Connessioni 3° Valico a linea Tortona e a linea Alessandria	[a]	incremento performance per il trasporto ferroviario e fluidificazione traffico e manovra

[a] Stima in corso di elaborazione da parte di RFI.

tratte valico Frejus-Torino-Milano/Alessandria-Tortona (connessioni con Corridoio Reno-Alpi)

ADEGUAMENTO SAGOMA	Torino/Orbassano-Alessandria PC45 <i>(possibile upgrade a PC80)</i>	45 (PC45) 60 (PC80)	Sagoma trasporto container marittimi (PC45) – stima RFI per adeguamento a standard omogenei al sistema (PC80)
ATTREZZAGGIO CON DISPOSITIVI DI SICUREZZA	Passante di Torino	50 (2020)	Percorribilità merci classificate
ADEGUAMENTO TECNOLOGICO PER DISTANZIAMENTO 3'	Passante di Torino	Da def.	Aumento capacità
INTERVENTI TECNOLOGICI ALIMENTAZIONE ELETTRICA	Tratta internazionale Torino-Lyon e connessione con il nodo di Torino	da def.	T.E. Galleria di base compatibile con T.E. linee storiche italiane e francesi per garantire maggiore interoperabilità
NODI DELLA RETE	Torino Orbassano (SITO e scalo RFI)	35 (2020)	Miglioramento e potenziamento offerta terminalistica e di raccordo
	Torino Orbassano (scalo RFI)	da def.	Riattivazione spazi infrastrutturati per svolgimento servizio di smistamento treni per servizio diffuso a carro singolo

altre tratte

Tipologia di intervento	Tratte di linea interessate e nodi/stazioni	Stima orientativa dei nuovi investimenti (M€), in corso di verifica (+ tempistica)	Benefici attesi
2 PBI PER AUMENTO CAPACITÀ	Cremona Mantova	3 (2020)	aumento capacità
RADDOPPIO	Brescia – San Zeno Folzano	da stimare	Aumento capacità
BINARI 1 E 2 DEL FASCIO MERCI DA ATTREZZARE COME BINARI DI CIRCOLAZIONE	Brescia – San Zeno Folzano	da stimare	Fluidificazione traffico
RADDOPPIO	Torino-Cuneo Tratta Fossano-Cuneo	92 (2020)	Aumento capacità
ATTREZZAGGIO FASCIO CON NUOVO BINARIO E NUOVO INGRESSO	Trecate	In corso di finanziamento	Fluidificazione traffico e manovra
ATTREZZAGGIO TECNOLOGICO DI SICUREZZA PER EFFETTUARE MANOVRE DI SGANCIO E CAMBIO TRAZIONE DI MERCE CLASSIFICATA	Brescia scalo	da stimare	Ampliamento servizi offerti dallo scalo
ELETTRIFICAZIONE RADICE FASCIO PER POLO CHIMICO	Casalpusterlengo	da stimare con coinvolgimento del raccordato	Fluidificazione traffico e manovra
INTERVENTI PER SEMPLIFICAZIONE TRANSIZIONE ITA-FRA E VICEVERSA (TENSIONI E SEGNALAMENTI)	Ventimiglia	da approfondire	Maggiore interoperabilità

studi per l'incremento delle prestazioni delle linee

Tipologia di intervento	Tratte interessate	Stima orientativa dei costi	Benefici attesi
studi	Brescia-Cemona		Peso, moduli
studi	Treviglio Cremona Piacenza		Peso, moduli
studi	Cremona-Mantova		Peso moduli
studi	Trofarello Fossano bivio Madonna dell'Olmo		Peso
studi	Torreberetti Pavia		Peso, elettrificaz.
studi	Torino-Alessandria		Moduli linea e pendenza linea tratta Trofarello-Asti (ascesa 12‰ tra Baldichieri e S.Paolo Solbitro)
studi	Savona-SanGiuseppe di Cairo-Fossano		Peso, moduli di linea, sagoma
studi	San Giuseppe di Cairo-Alessandria		Peso, moduli di linea, sagoma
studi	Savigliano Saluzzo Verzuolo bivio Madonna dell'Olmo		Peso, elettrificaz.

- **Di carattere organizzativo/gestionale/normativo/di incentivazione (interventi software)**

- adeguamento dei Piani Regolatori degli scali ferroviari di riferimento per la rete logistica e connessi agli interporti al fine di consentire una efficace gestione delle connessioni ferroviarie e delle manovre di accesso/uscita dagli interporti;
- analisi della rete in termini di caratteristiche infrastrutturali e di capacità al fine di consentire a breve termine l'implementazione di un modello di esercizio di tipo "feeder" tra porti e retroporti che consenta il transito di treni corti e relativamente frequenti originati direttamente dai porti ed implementazione degli interventi infrastrutturali (di minima) necessari per l'attuazione di tale modello (es. su linea Savona-San Giuseppe di Cairo-Torino, Savona-Alessandria e Torino-Alessandria);
- verifica di alcune situazioni infrastrutturali, normative e regolamentari che costituiscono criticità operative per il transito delle merci o di taluni tipi di merce (es. capacità del Passante di Torino e transito merci pericolose) e proposte operative per il superamento (es. uso della linea Torino-Alessandria attraverso connessione tra Orbassano e Trofarello, realizzazione gronda merci di Torino);
- analisi delle normative e regolamenti in materia di interoperabilità della rete e dell'esercizio e proposte da condividere con i Soggetti istituzionali interessati per uniformare gli standard in vigore in Italia a quelli adottati dagli altri Paesi appartenenti ai Corridoi merci individuati a livello europeo (es. norme ANSF e interventi regolatori ART);
- iniziative di promozione della modalità ferroviaria attraverso la previsione di incentivi "mirati" finalizzati alla riduzione dei costi operativi derivanti da carenze infrastrutturali delle linee che diminuiscono la competitività del trasporto ferroviario (ad es in merito al Corridoio Mediterraneo) in relazione ad altre modalità di trasporto e/o ad altri itinerari ferroviari;
- verifica e condivisione della programmazione/pianificazione di livello nazionale finalizzati all'inserimento nei Contratti di Programma dei Soggetti gestori delle infrastrutture (es. CdP ANAS, RFI, ...) degli interventi necessari al funzionamento del sistema logistico ed al monitoraggio dell'attuazione.
- valutazione delle possibilità di efficientamento del sistema anche in termini di allineamento con normative europee o vigenti in altri stati della concorrenza, snellimenti procedure doganali, etc,
- da approfondire in II fase di lavoro*
 - iniziative sul sistema
 - revisione normativa

* considerato che si tratta di questioni complesse ed articolate e che riguardano ambiti di competenza che travalicano quelli delle Regioni, risultano necessari approfondimenti che ancora non sono stati fatti dal GdL tecnico interregionale e che potrebbero essere oggetto di un lavoro tecnico comune di II Fase

Sintesi proposte degli interventi di carattere organizzativo/gestionale per il potenziamento del sistema logistico del Nord Ovest

interventi gestionali, superamento limiti di peso trainabile, modalità di condotta, incentivi

Tipologia di intervento	Tratte di linea interessate e nodi	Stima orientativa dei nuovi investimenti (M€), in corso di verifica	Benefici attesi
Politiche di sostegno al trasporto ferroviario (incentivi)	Intera rete laddove carente sotto il profilo della dotazione di standard europei	da definire [b]	Aumento/mantenimento del trasporto merci ferroviario
Fasce IPO -introduzione di tracce di categoria secondaria riprogrammabili	intera rete	-	aumento capacità
Verifiche su potenziam. SSE	linee acclivi - <i>approfondimenti in corso di RFI</i>	-	Superamento limite 1600 t al gancio locomotore
Possibilità di doppia trazione con locomotori anche di società diverse	linee acclivi	-	Maggiore redditività e lunghezza del convoglio ferroviario

[b] Stima di massima relativa alla linea storica del Frejus quantificata in circa 3 milioni di €/anno nell'arco temporale 2016-2030

1. PROSPETTIVE

(a cura di tutte e 3 le Regioni)

Proposta di programma di lavoro – II FASE

1 Formalizzazione esiti degli SGL

Impegni assunti dalle parti e relativi cronoprogrammi e fasi di lavoro successive

Presenza d'atto formale da parte delle Regioni dei documenti conclusivi degli SGL, del Patto per la logistica del Nord - Ovest con il Governo, degli impegni assunti e delle fasi e tempi di realizzazione

2 Attivazione Tavolo di lavoro tecnico tra Regioni, Gestori delle infrastrutture, Operatori della logistica e Porti (modello Tavolo merci della Lombardia da estendere a tutto il Nord - Ovest)

Fasi di "ascolto" e di confronto per costante governare delle iniziative

Raccolta elementi di discussione (es interventi regolatori, impatto delle norme, proposte di intervento,...)

3 Attivazione Tavolo di lavoro Regioni-MIT con partecipazione ad invito dei gestori delle infrastrutture ed operatori della logistica e porti (modello Comitato Direttivo Italia-Svizzera – GdL Infrastrutture e monitoraggio)

Individuazione e condivisione interventi breve-medio-lungo termine

Evoluzione normativa (PSNPL, AAPP, Codice Appalti,...)

Monitoraggio continuo dell'attuazione degli interventi e delle azioni (anche normative e regolamentari)

4 Definizione interventi per programmi di intervento (RFI, ANAS, fondi UE, Fondi FSC,...)

Quadro interventi di competenza statale già in programma

Quadro interventi di competenza statale da programmare

5 Elaborazione e formalizzazione del Documento strategico per lo sviluppo della logistica del nord ovest che delinea azioni ed interventi da attuare nel breve, medio e lungo termine

...e i lavori continuano...