



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Consulta Generale per l'Autotrasporto e per la Logistica



In collaborazione con



Con l'organizzazione di



Trasporti Logistica Infrastrutture

COMUNICATO STAMPA

IL POTENZIALE INFRASTRUTTURALE E LOGISTICO DEL PIEMONTE

Questa mattina, presso la Sala Giolitti del Centro Congressi Torino Incontra si svolge il quarto appuntamento per la presentazione del nuovo Piano Nazionale della Logistica 2011-2020 a cura della Consulta Generale per l'Autotrasporto e per la Logistica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dove il Sottosegretario Bartolomeo Giachino illustra i piani operativi per il Piemonte.

Il Piemonte rappresenta un'area strategica di attraversamento di due importanti assi di sviluppo europei il Corridoio V Lisbona-Kiev e il Corridoio 24 Genova-Rotterdam, che andranno ad accorciare le distanze temporali tra l'Italia e l'Europa, favorendo, oltre al trasporto intermodale delle merci, un'importante rivitalizzazione economica, ed incideranno notevolmente sulla riduzione dell'impatto ambientale quale risposta alle molteplici esigenze di imprese e cittadini.

La regione Piemonte è attualmente interessata da consistenti flussi di traffico. Secondo l'Istat, **il volume di merci su gomma che nel 2007 (ultimo anno disponibile) ha interessato la regione ha sfiorato, complessivamente, 280 milioni di tonnellate - in origine e destinazione - ossia quasi un terzo del totale movimentato nel Nord Ovest.**

La fitta rete di collegamenti e l'attuale dotazione infrastrutturale, in via di ulteriore miglioramento attraverso un **intensivo programma di investimenti (oltre 40 miliardi di €)** che sarà completato entro il 2020, rendono il Piemonte un territorio di rilevante interesse logistico.

FOTOGRAFIA DELLA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE ATTUALE

La **piattaforma logistica piemontese** è rappresentata da tre importanti nodi presenti sul territorio regionale: il CIM di Novara all'incrocio tra i due corridoi europei, il SITO di Orbassano a servizio dell'intera area torinese con enormi potenzialità di sviluppo grazie all'Alta Velocità, e RIVALTA SCRIVIA in posizione baricentrica rispetto al triangolo industriale Milano-Genova-Torino. Nel nuovo Piano Nazionale della Logistica 2011-2020 è inserita la provincia di Cuneo con il ruolo di retroporto naturale del porto di Savona.

Indicatori della dotazione infrastrutturale dell'Istituto G. Tagliacarne, anno 2009

Province e regioni	Rete stradale	Porti	Aeroporti	Rete ferroviaria	Totale infrastrutture	Totale infrastrutture al netto dei porti
Torino	103,0	0,0	98,5	75,9	106,0	117,7
Vercelli	235,0	0,0	10,7	104,1	73,6	81,8
Novara	234,1	0,0	0,0	167,7	103,8	115,3
Cuneo	89,9	0,0	52,9	78,0	56,2	62,5
Asti	137,1	0,0	0,0	131,1	70,8	78,7
Alessandria	225,9	0,0	29,7	185,3	91,3	101,4
Biella	58,1	0,0	46,7	10,3	65,3	72,6
Verbano-Cusio-Ossola	61,3	0,0	0,0	138,4	53,1	59,0
PIEMONTE	130,1	0,0	55,0	102,1	85,0	94,4
NORD-OVEST	115,7	48,0	124,0	96,7	108,2	114,9
NORD-EST	107,8	172,1	82,5	110,6	110,3	103,4
CENTRO	97,0	75,8	159,1	127,4	116,3	120,8
SUD E ISOLE	87,1	106,5	61,6	81,1	80,4	77,5
ITALIA	100	100	100	100	100	100

Fonte: Istituto G. Tagliacarne

Il **sistema autostradale e di strade statali** con uno sviluppo di oltre 1.500 km offre collegamenti veloci verso la Francia, la Svizzera, Milano e l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa, nonché verso la Liguria e i suoi porti.

ASSI AUTOSTRADALI: 853 KM	PRINCIPALI STRADE STATALI (ANAS): 664 KM
A4 Torino-Milano	• SS 20 del Colle di Tenda e di Valle Roja
A21 Torino-Piacenza	• SS 21 della Maddalena
A26 Genova-Gravellona Toce	• SS 231 di S. Vittoria
A5 Torino-Aosta	• SS 24 del Monginevro
A7 Milano-Genova	• SS 25 del Moncenisio
A32 Torino-Bardonecchia	• SS 26 della Valle d'Aosta
A33 Asti-Cuneo	• SS 28 del Colle di Nava
	• SS 32 Ticinese
	• SS 33 del Sempione
	• SS 337 della Val Vigizzo
	• SS 34 del Lago Maggiore
	• SS 659 di Valle Antigorio e Val Formazza
	• R.A. 10 Raccordo Autostradale Torino-Aeroporto di Caselle

Il **sistema ferroviario**, con uno sviluppo di 1.895 km di linee RFI (il 69% elettrificate), sarà ulteriormente rafforzato dalla costruzione della nuova linea Torino-Lione. Al termine dei lavori sarà possibile raggiungere Lione (254 km di percorso) in un'ora e 45 minuti e Parigi (650 km di percorso) in circa tre ore.

LINEE FONDAMENTALI	LINEE COMPLEMENTARI
• linea convenzionale Torino-Bardonecchia	• linea Arona-Vignale
• linea AV Torino-Milano	• linea Domodossola-Vignale
• linea convenzionale Torino-Milano	• linea Vignale-Ovada
• linea Torino-Alessandria	• linea Torino-Cuneo/Savona
• linea nord-sud Domodossola-Novara	
• linea Domodossola-Arona	

L'**offerta aeroportuale** della regione è rappresentata dagli aeroporti di Torino, Cuneo e Biella. **Torino e Cuneo, insieme, hanno registrato oltre 3,7 milioni di passeggeri nel 2010, crescendo, rispettivamente, del 10% e del 39%.** Il segmento del cargo aereo, seguendo la tendenza italiana, resta invece ancora un settore di nicchia in questo panorama: nel 2010 negli aeroporti di Torino e Cuneo sono state trasportate complessivamente 10.381 tonnellate di merce (circa il 2% della merce trasportata nei principali aeroporti del Nord Ovest).

La prossimità alla Liguria fa sì che il Piemonte goda di ottimi **collegamenti via mare**. Torino dista poco più di 150 km dal porto di Genova (il più importante terminal container italiano) e 100 km da quello di Savona, ai quali è collegato sia dalle autostrade che dalla ferrovia. Savona è da sempre il porto industriale del Piemonte ed è indicato oggi come il terminale del futuro sistema logistico torinese, quello imperniato sull'interporto di Orbassano e sull'Alta Velocità della Torino-Lione. Considerato che Genova, con il terzo valico in costruzione, si è orientata sul nodo di Alessandria, il ruolo logistico di Torino non può che far conto sulla Torretta per puntare su Orbassano quale polo logistico di levatura europea con sbocco sul mare. E sempre su Savona punta l'economia torinese per avere la connessione verso la Francia meridionale.

Il porto di Genova rappresenta il terminale sud del Corridoio dei due mari (asse ferroviario Genova-Rotterdam) che passando dal nodo di Novara consentirà una più efficiente distribuzione delle merci nel Centro Europa, oggi prevalentemente servito dal sistema aeroportuale del Northern Range.

IL PIANO DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE IN PIEMONTE

Il potenziamento delle infrastrutture di trasporto del Piemonte passa anche attraverso il completamento delle opere strategiche individuate dalla Legge Obiettivo.

Il costo complessivo del Programma delle Infrastrutture Strategiche è pari a 358.092 Meuro e la quota attribuita alle infrastrutture di trasporto è pari a 338.513 Meuro. I costi del programma assegnati al Piemonte per le infrastrutture di trasporto ammontano complessivamente a 30.929 Meuro.

Ripartizione territoriale dei costi del PIS per le infrastrutture di trasporto, al 30 aprile 2010, valori in Meuro

Territorio	Rete stradale	Rete ferroviaria	Ferrovie metropolitane	Interporti	Opere aeroportuali	Opere portuali	Ponte sullo Stretto di Messina	Totale
Nord	64.982	79.431	10.841	666	17	850	0	156.787

Piemonte	6.924	22.520	1.015	470				30.929
Centro	26.518	7.910	7.102	751	35	470	0	42.786
Mezzogiorno	61.100	44.784	12.691	772	16	517	6.350	126.230
Non ripartiti	9.306	3.404						12.710
Italia	161.906	135.529	30.634	2.189	68	1.837	6.350	338.513

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati 5° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici

Nella distinzione tra le diverse tipologie di opere inserite nel PIS, con riferimento alla spesa per la regione Piemonte, assume particolare rilevanza il Corridoio V.

Le opere ferroviarie hanno un'incidenza pari al 73% del totale della spesa prevista per la regione, una quota consistente è anche indirizzata alla rete stradale.

In rapporto ai totali nazionali la spesa programmata a favore delle infrastrutture interportuali in Piemonte ammonta al 21,% degli investimenti complessivi su tutto il territorio italiano.

Le ricadute degli investimenti del PIS possono essere valutate in base a 2 parametri: la spesa per abitante e in rapporto alla superficie territoriale delle aree interessate.

Il valore pro capite del PIS, per quello che riguarda la infrastrutture di trasporto, riferito ai valori della popolazione al 31/12/2009 è stimato in circa 5.610 euro per abitante. A livello territoriale l'investimento pro capite medio è di circa 5.687 euro al Nord, 3.598 al Centro e 6.045 nel Mezzogiorno. In Piemonte il valore dell'investimento programmato è di poco meno di 7.000 euro per abitante.

Circa le tipologie di infrastrutture, al Nord la maggior parte delle **opere deliberate** si riferisce alla rete ferroviaria, con il 56%, mentre alle strade va il 33%. **In Piemonte le opere ferroviarie costituiscono la spesa prevalente dal momento che il 92% del valore deliberato è destinato ad esse.** Al Centro la situazione si presenta capovolta, infatti, il 64% del valore delle opere deliberate è destinato alla rete stradale. Nel Mezzogiorno, infine, alla rete stradale è stato assegnato il 59% del valore delle opere deliberate, mentre alle ferrovie va l'8%.

Per concludere si può vedere una stima dell'incidenza delle opere ultimate sul valore complessivo della spesa prevista dall'intero programma. In questo caso, però, si tiene conto anche delle infrastrutture idriche, energetiche e per l'edilizia scolastica e civile, ecc. A livello nazionale il valore delle opere ultimate è di 30.525 Meuro, corrispondenti all'8,5% dell'intero programma. **Il Piemonte è la regione che registra il valore più elevato di opere concluse con 8.442 Meuro pari al 27,7% delle opere previste dall'intero programma e al 27,3% a livello regionale.**

Opere deliberate dal CIPE. Ripartizione dei costi delle opere ultimate, per macroaree e regione Piemonte.
Monitoraggio aprile 2010

Territorio	Costo intero programma		Costo opere ultimate ¹		Incidenza % ultimate su programma regionale ²
	V.a.	%	V.a.	%	
Nord	161.984	45,2	25.261	82,8	-
Piemonte	30.931	8,6	8.442	27,7	27,3
Centro	43.812	12,2	1.068	3,5	-
Mezzogiorno	138.152	38,6	4.196	13,7	3,0
Non ripartibili	14.143	4	-	-	-
Italia	358.093	100	30.525	100	8,5

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati 5° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici

La proporzione tra risorse disponibili e fabbisogno residuo rispetto all'intero programma del PIS è pari al 60,3% del totale del valore dei costi e corrisponde in valore assoluto a circa 79 miliardi di euro (aggiornamento 30 aprile 2010). A livello regionale la situazione si presenta alquanto disomogenea con regioni come ad esempio la Toscana in cui **la copertura**

¹ Il calcolo delle percentuali è fatto in verticale

² Il calcolo delle percentuali è fatto in orizzontale

finanziaria è totale a cui si contrappongono regioni in cui la copertura non supera il 15% e tra queste vi è il Piemonte (12,7%).

Opere deliberate dal CIPE, Risorse disponibili private e pubbliche - Monitoraggio aprile 2010

Territorio	Costo opere deliberate	Disponibilità				
		Totale	Privato	Pubblico		
				Fondi LO	Altre risorse pubbliche	
Nord	71.044	34.038	16.153	17.886	8.083	9.804
Piemonte	8.480	1.075	362	713	135	579
Centro	20.352	12.016	4.518	7.497	3.759	3.738
Mezzogiorno	38.832	32.303	6.637	25.666	5.905	19.761
Non ripartiti	686	619	179	440	261	179
Italia	130.914	78.976	27.487	51.488	18.008	33.482

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati 5° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici

I fondi pubblici costituiscono circa il 65% delle risorse disponibili. Al Nord questa percentuale è pari al 52%. In Piemonte, in particolare, la quota di fondi pubblici disponibili è pari al 66%.

Torino, 2 maggio 2011

Per informazioni contattare:

Uniontrasporti: Elisabetta Martello tel. 02-36589505 – info@uniontrasporti.it