

Il nodo di Torino e la realtà logistica di Orbassano

Audizione del 2 ottobre, che fa seguito a quella del 22 maggio 2007, della Società Interporto di Torino (SITO), dei Sindaci di Orbassano e Rivalta e dei dirigenti della Federazione Autotrasportatori Italiani (FAI) di Torino, dedicata all'assetto attuale della realtà logistica di Orbassano e agli sviluppi futuri previsti dalla Regione e dal Piano industriale di sviluppo in fase di elaborazione

Presentazione. Mario Virano ringrazia Alessandro Di Benedetto, Presidente della Società Interporto di Torino (SITO) e il Direttore Generale Gerardo La Rotonda, che per l'occasione ospitano nella loro sede l'Ossevatorio e intervengono per fornire un quadro della realtà attuale di Orbassano, nell'ambito delle valutazioni sul nodo di Torino che hanno proprio su questa area logistica uno dei punti fermi.

Dà inoltre il benvenuto a Carlo Marroni, Sindaco di Orbassano, ad Amalia Neirotti, Sindaco di Rivalta, che rappresentano le due realtà locali interessate direttamente dall'interporto, così come la Sezione provinciale di Torino della Federazione Autotrasportatori Italiani (FAI), rappresentata dal Presidente, Bruno Graglia, e dal Segretario, Enzo Pompilio.

La realtà economica. Alessandro Di Benedetto, nel presentare la Società Interporto di Torino, e ringraziando i presenti per avere accettato l'invito a visitare le sue strutture, ricorda che SITO occupa 3 milioni di metri quadrati, su cui sono attualmente dislocate 220 aziende con circa 5 mila addetti e 7 mila conducenti che operano 24 ore su 24 sui mezzi in entrata e uscita dall'interporto.



Il SITO ospita attualmente magazzini di prodotti appartenenti a molteplici settori merceologici, dal settore del mobile a quello farmacologico. Si prevede, nel prossimo futuro, a seguito di contatti in corso con un grosso operatore del settore logistico siderurgico, di approntare per esso dai 10 ai 15 treni settimanali.

Nel 2005 ha fatturato 26 milioni di Euro con un utile operativo, nell'anno seguente, di 6,2 milioni di Euro, pari quindi al 25% del fatturato.

Ruolo e potenzialità nella logistica. Gerardo La Rotonda evidenzia che la localizzazione territoriale del SITO, risalente al 1980, costituisce una geniale intuizione: si tratta infatti di una piattaforma che, pur avendo sottratto 3 milioni di metri quadrati ad aree verdi, sfrutta la posizione strategica per l'adiacenza alla viabilità autostradale e allo scalo ferroviario di Orbassano: in Italia gli interporti che possono vantare questa collocazione favorevole sono oggi solo quelli di Verona e Napoli Marciarianise, a cui può aggiungersi quello di Padova, in cui questa condizione è soddisfatta solo parzialmente; gli altri non sono integrati alla ferrovia, come ad esempio l'interporto di Bologna, che dista 12 chilometri dallo scalo ferroviario.

La prima funzione che la società SITO è stata chiamata a svolgere è stata rappresentata dalla riorganizzazione urbanistica resa necessaria dalla riallocazione di tutte le aziende di trasporto presenti nell'area torinese.

La legge che istituiva gli interporti tendeva a promuovere l'intermodalità e creare un sistema intermodale competitivo, ma questo risultato non è stato nettamente conseguito; a partire dagli anni Novanta nasce il grande settore della logistica, che si occupa della intermediazione fra produttore e consumatore finale: la logistica vale attualmente il 30 per cento del PIL mondiale, mentre in Italia si attesta attorno al 17 per cento delle merci movimentate.

Proprio a causa degli enormi margini di miglioramento possibili, l'area ha tuttora potenzialità di sviluppo per gli operatori già presenti in loco. Nell'ambito della logistica industriale l'interporto ambisce a diventare il luogo delle convenienze in quanto permette a gli operatori che si insediano in loco costi inferiori del 10-15 per cento rispetto a realtà similari.

Il SITO propone soluzioni logistiche a quegli operatori in grado di dare valore aggiunto alla distribuzione ed è stato in grado di permettere l'insediamento in poco più di quattro anni di dieci aziende per un totale di 700 nuovi posti di lavoro; qui si trovano oggi impianti di movimentazione e distribuzione all'avanguardia, come quello che muove 70 mila farmaci, permettendone la distribuzione in farmacia ogni quattro ore, o come il più grande impianto di maturazione delle banane esistente in Europa.

Sulla base dell'esperienza maturata SITO ritiene che le sfide future si giochino su grandi economie di scala e, infatti, il modello operativo cui tende è quello del porto di Rotterdam, che è cresciuto grazie al valore aggiunto dalla logistica.

Dove siamo




L'interporto di Torino è localizzato in un'area geografica strategica, rispetto alle connessioni nazionali e internazionali, ed è strettamente collegato allo scalo ferroviario di Orbassano.

www.sitospa.it

Chi siamo

La S.I.T.O S.p.A. è stata costituita nel 1980 dalla Regione Piemonte.

È una società all'avanguardia nella progettazione di infrastrutture e servizi per il trasporto e la logistica.

Ha realizzato e gestisce l'interporto di Torino.



www.sitospa.it

In questa ottica le considerazioni su "corridoi" e "chilometri" possono diventare influenti se sono presenti impianti idonei alla manipolazione di grandi quantitativi di merci: anche in caso di distanza da un porto di 70-80 chilometri le merci vanno laddove conviene e sottolinea che le strade fondamentali per il passaggio delle merci dalla strada al ferro sono due: il passaggio tout court gomma-ferro per le grandi percorrenze e il potenziamento dei centri di raccolta e smistamento negli ultimi chilometri.

Se la sperimentazione in corso dell'Autostrada ferroviaria alpina (AFA), non ha avuto ricadute vantaggiose sui 140 chilometri tra Orbassano e Aiton, l'autostrada ferroviaria avviata da poco tra Lussemburgo e Perpignan, della lunghezza di mille chilometri, si regge economicamente, dimostrandone la validità e aprendo scenari nuovi per l'area di Torino: con lunghe percorrenze si ha infatti una ubicazione favorevole, in quanto rappresenta lo sbocco naturale verso Spagna, Francia, Belgio, Portogallo e Inghilterra.

Per quanto riguarda la seconda modalità di attrazione delle merci su ferrovia, l'attenzione al mercato e alla logistica ha condotto SITO a intuire che, sulla base del rapido aumento dei volumi di scambio di materie prime come ferro e carta, sia molto importante assicurare idonee strutture logistiche "nell'ultimo chilometro", destinate alla raccolta e allo smistamento: ad esempio a Orbassano è operante un capannone completamente automatizzato; un'altro esempio è la crescita dei vagoni per il trasporto di rotoli di carta, passati dai 17 del 2005, ai 202 nel 2006 fino agli attuali 2.770.

Alessandro Di Benedetto ricorda infine che la Regione Piemonte, con un nuovo DDL concernente l'interporto, sta prevedendo la possibilità di sottoscrivere accordi di collaborazione con gli altri interporti e quindi creare una sub-holding logistica nel nodo di SITO.

Sviluppi in corso. Quanto agli sviluppi futuri, Gerardo La Rotonda rivela che un collegamento alle infrastrutture ferroviarie, in particolare alle linee AC/AV, potrebbe far crescere i volumi di scambio a un ritmo tale da provocare la saturazione della attuali aree dell'interporto nel 2012. Da qui l'importanza di realizzare una cabina regia sull'utilizzo del territorio, che vada ad armonizzare realtà puntiformi potenzialmente complementari che altrimenti agiscono in regime di concorrenzialità.

La proliferazione di piccole aree industriali di respiro territoriale limitato provoca, nei tempi medi, la estromissione dal mercato dei piccoli operatori che, attratti da iniziali convenienze localistiche, si trovano ad agire in scenari logisticamente sfavoriti.

Alessandro Di Benedetto si augura che si possano sminuire i termini delle polemiche sorte negli anni scorsi su presunte speculazioni immobiliari all'interno dell'area, evidenziando l'impossibilità di fare logistica in assenza di capannoni, piazzali e uffici in cui ospitare aziende e operatori.

Oggi è in fase di elaborazione il primo Piano industriale di sviluppo, che prevede ampliamenti della struttura interportuale, dello scalo ferroviario di Orbassano con un rilan-



cio della parte intermodale e della logistica distributiva urbana ecocompatibile con lo spedizioniere Bartolini, e la costituzione di Magazzini Generali, per permettere a più operatori di accedere alle stesse risorse quali informatica, spazi e uffici al fine di abbattere i costi comuni.

Gerardo La Rotonda precisa che nel nuovo Piano industriale si mostra attenzione per i grandi temi ambientali mediante il ricorso a mezzi di distribuzione ecologicamente puliti e l'offerta ai vari operatori di una serie di servizi che sono ritenuti strategici per la crescita dei trasporti. Da questo punto di vista, Alessandro Di Benedetto ricorda che l'interporto, con i propri 84 mila metri quadrati di coperture degli edifici, può svolgere un importante ruolo nella produzione di energia da fonti rinnovabili, per circa 10 MW, nel rispetto degli accordi di Kyoto in materia ambientale e di concerto con il Ministro dell'ambiente.

Scenari futuri secondo la FAI. Enzo Pompilio presenta la Federazione Autotrasportatori Italiani (FAI), un'associazione di categoria che annovera in Italia 180 mila aziende, costituite da operatori medio piccoli, che svolgono compiti di logistica non disimpegnati direttamente dalle aziende produttrici, di cui la sezione di Torino ne riunisce 150, che utilizzano soprattutto TIR.

Lo scenario futuro per queste aziende e per l'autostrada in generale è condizionato da una rapida trasformazione dovuta a una normativa di recente emanazione che comporta una riduzione secca del 25 per cento delle capacità lavorative e una crescita di mezzi pesanti sulle strade, i cui conducenti, per ottenere la patente, già dal 2008 dovranno seguire un corso aggiuntivo di guida per ulteriori 300 ore.

Da questo quadro sarà lecito attendersi un aumento dei tempi di resa in un mercato, come quello italiano, che è già periferico per gli attuali 450 milioni di consumatori europei: con l'entrata in vigore delle nuove norme il trasporto non andrà più misurato in chilometri ma in tempi e sarà determinante possedere la capacità di attrarre quote di traffico, considerando che già oggi gli operatori logistici detentori della capacità di trasporto scelgono la modalità in funzione dei tempi di percorrenza.

In Italia, per evitare la perdita di competitività sui mercati, occorre quindi creare nuove infrastrutture, che permettano ai piccoli operatori su strada il mantenimento delle attuali capacità operative. In questo contesto si innestano le considerazioni sui corridoi europei che sono visti dalla FAI come una modalità che consente maggiore circolazione delle merci. Lungo i corridoi sarà tuttavia necessario individuare il soggetto che si occupi del confezionamento delle merci trasportate.

E' uno scenario dove Torino occupa una posizione baricentrica rispetto ai principali assi di collegamento potendo essere raggiunti in 10 ore tutti i principali mercati europei; si tratta quindi di garantire queste condizioni favorevoli con la previsione di nuove infrastrutture e, sotto questo aspetto, un'opportunità è offerta dalla nuova linea ferroviaria

Servizi

Sito Logistica è una dinamica Società di servizi che gestisce le funzioni logistiche all'interno del terminal intermodale S.I.TO; gestisce il traffico ferroviario da e per i magazzini raccordati ed il terminal, avvalendosi di un locomotore dedicato.




www.sitospa.it

Logistica



www.sitospa.it

L'interporto di Torino costituisce un sistema integrato di servizi logistici supportati da facilities intermodali: un'infrastruttura al servizio del sistema produttivo, nodo strategico per la distribuzione delle merci.

ria del Frejus: un trasportatore che serve una piccola impresa potrebbe risparmiare alcuni giorni di viaggio se fosse disponibile un treno notturno da Torino a Parigi, con ritorno la sera successiva.

Oggi, precisa Enzo Pompilio, la competizione non è più tra gomma e ferro, tanto che gli autotrasportatori utilizzano già, pienamente, la linea ferroviaria Novara-Friburgo, diversa, per distanza percorsa, dall'Autostrada ferroviaria alpina (AFA) oggi in fase di sperimentazione da Torino ad Aiton. Del resto, secondo le stime del FAI, non è possibile attendere l'ultimazione dei lavori nella nuova linea, perché sicuramente è importante realizzare nuove infrastrutture ma è altrettanto importante lavorare sin da subito sulla competitività dei territori che sono intorno alle infrastrutture, così come è necessario dare inizio sin da subito ad attività associative e di guida per la crescita dei piccoli operatori, per permettere loro di accumulare know how ed essere pronti a cogliere le future opportunità offerte dai mercati.

Specificità dei piccoli autotrasportatori. Gerardo La Rotonda ricorda che in Italia l'autotrasporto raggiunge una quota di PIL pari al 15 per cento, contro il 30 per cento di altri Paesi, e che la posizione del FAI non è quella di un autotrasporto in concorrenza con il trasporto ferroviario e marittimo, ma di un trasporto delle merci come un sistema unico, dove la gomma svolge una parte del servizio di trasporto.

Di fatto, gli autotrasportatori sono pronti a utilizzare la ferrovia e il cabotaggio marittimo, ma sono costretti a utilizzare la strada perché in Italia non ci sono alternative modali idonee, né infrastrutture sufficienti.

Sono quindi gli stessi autotrasportatori, che oggi utilizzano mezzi che inquinano meno e fanno meno rumore rispetto al passato, a manifestare l'esigenza di un servizio di trasporto adeguato, altrimenti il sistema Paese entrerà in crisi.

L'approccio del comune di Rivalta. Amalia Neirotti segnala come nel Comune di Rivalta sono state realizzate molte delle infrastrutture che oggi fanno parte dell'interporto, e che SITO costituisce una realtà importante sotto il profilo occupazionale ed economico, per tutta la Regione.

Orbassano è un'area industriale che ha disponibilità ad accogliere elementi di interesse non soltanto locali, quindi si presta ad essere un polo di attrazione per scenari futuri, tenendo conto che nel territorio sono stati realizzati negli anni interventi importanti, come la riutilizzazione delle aree industriali di Mirafiori, ora poco utilizzata, e di Fiat Rivalta, occupata da Fiat AVIO.

Quanto alla complessa tematica del governo del territorio rilevata dai dirigenti di SITO, ritiene necessario definire una strategia generale con Regione e Provincia, nel rispetto dei rispettivi compiti e responsabilità, all'interno della quale dare soluzione ai diversi problemi tra cui quelli delle infrastrutture per la logistica.

Magazzini

Dai prodotti agro-alimentari al farmaceutico, dall'automotive all'hi-tech, dalla temperatura controllata alla reverse logistics; l'approccio logistico della S.I.T.O è caratterizzato dall'efficienza e dalla competitività.



www.sitospa.it

Magazzini²

Immazzinaggio, gestione degli ordini, preparazione, picking, packaging, pre-production e controllo di qualità, sono solo alcuni dei principali aspetti di una moderna logistica.



www.sitospa.it

Nodi critici secondo il Comune di Orbassano. Carlo Marroni conferma tutte le difficoltà sottostanti l'azione di governo del territorio ed evidenzia la necessità che lo scalo di Orbassano rimanga collegato al sistema territoriale, data l'importanza dell'infrastruttura in termini dimensionali, oltretutto sottoutilizzata: sul territorio di Orbassano insistono strutture particolarmente impattanti in termini di occupazione e, per quanto riguarda l'interporto, è sottoutilizzato anche per carenza di una politica intermodale generale, mentre si sono portate avanti strategie immobilistiche legate a impostazioni assunte decenni fa.

Per questo auspica l'avvio di uno studio, da coordinarsi e dirigere opportunamente, sull'interporto in chiave di opportunità per il territorio e in prospettiva di sviluppo futuro. Lo studio sullo scalo di Orbassano era già stato proposto nella conferenza dei Sindaci della Val Sangone, quando si è parlato della nuova linea Torino-Lione, perché si è consapevoli che il ruolo operativo di uno scalo non è indifferente ai tracciati che lo alimentano: è importante sciogliere questo nodo, anche perché le popolazioni locali richiedono trasparenza e chiarezza di informazione.

Luigi Rivalta chiede al Sindaco di Orbassano se l'amministrazione è interessata all'utilizzo delle aree industriali abbandonate da FIAT lungo Corso Orbassano, al fine di preservare queste aree da mire speculative.

Carlo Alberto Barbieri, in considerazione delle future esigenze di espansione e ampliamento da parte di SITO, chiede se non sia praticabile un utilizzo più intensivo e una maggiore razionalizzazione delle aree già impegnate, sfruttando eventualmente anche il sottosuolo, piuttosto che porre una domanda ulteriore a carico del territorio, non facilmente sostenibile.

In merito all'esigenza di un tavolo istituzionale di governo del territorio manifestata dai Sindaci, segnala che l'area torinese sta redigendo il suo secondo Piano Strategico, avvalendosi di una associazione, "Torino Internazionale", che raccoglie i principali stakeholders dell'area: il Piano Strategico accoglie i contributi non solo delle istituzioni ma degli operatori economici, sociali e culturali.

Andrea Debernardi chiede alla FAI di chiarire la propria posizione rispetto alla politica di transito svizzera TTPCP (Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni) e se ritiene possibile una partecipazione a forme di Partenariato Pubblico-Privato (PPP) per sostenere i costi di infrastruttura delle Autostrade Ferroviarie.

Mario Villa, in considerazione della mutata normativa, chiede alla FAI quali iniziative sono state adottate per garantire la competitività delle imprese affiliate a livello internazionale.

Manovre

Nel 2006 Sito Logistica ha movimentato 2.400 carri destinati ai magazzini raccordati presenti nella piattaforma interportuale, con un servizio Certificato secondo le ISO 9001, in partnership con importanti società ferroviarie.

Uno speciale sistema di IT è in grado di controllare in tempo reale la linea ferroviaria privata dell'interporto.



www.sitospa.it

Il terminal di Autostrada Viaggiante

Con un team di operatori specializzati, appositamente addestrati, Sito Logistica gestisce per conto di FS Cargo il terminal di Autostrada Viaggiante di Orbassano, usando tecnologie sofisticate e carri ferroviari a pianale ribassato di nuova concezione.



Questo tipo di trasporto consiste in un servizio di autostrada ferroviaria (trasporto combinato accompagnato e non accompagnato), realizzato mediante quattro navette giornaliere a/r tra l'Italia e la Francia, via traforo del Frejus.



Logistics city

In tema di "Distribuzione Urbana", l'interporto di Torino vuole dare il suo contributo e si propone come centro di distribuzione delle merci in ambito urbano.

La Società sta lavorando ad un innovativo progetto di logistics city per la distribuzione nell'ultimo miglio, denominato "Distribuzione Pulita".

Uno specifico marchio è stato creato a tale proposito.




Tecnologia e ricerca

"La Tecnologia e la ricerca sono la via per raggiungere la nostra mission"

In partnership con l'Università di Torino (Politecnico), la S.I.TO ha aperto un'agenzia idonea ad accogliere tesisti, stagisti e ricercatori nel comparto trasportistico. Attualmente due studenti, uno italiano e uno spagnolo, sono impegnati nei loro rispettivi lavori di ricerca.



www.sitospa.it

Andrea Carpi, riprendendo l'intervento di Andrea Debernardi, chiede se forme di PPP possano essere ipotizzabili anche per piccoli e grandi imprenditori del settore autotrasportistico.

Gerardo La Rotonda precisa che SITO non ha mai preso in considerazione l'utilizzo o l'espansione verso le aree dismesse di Fiat Mirafiori o Fiat Rivalta in quanto l'origine e la ragione sociale della Società, peraltro prevista dalla legge regionale, è circoscritta; rileva, tuttavia, l'opportunità di procedere ad una verifica in merito.

Riferendosi alla possibilità di una espansione ragionata nelle aree dello scalo ferroviario osserva che questo impianto non è nato funzionalmente per lo smistamento intermodale e occorrerà verificare se all'interno di un disegno di riconversione strategica ci sia la possibilità di razionalizzare nuovi spazi, anche in partnership con il Gruppo Ferrovie dello Stato che, in tal senso, dovrebbero verificare il suo interesse a ridisegnare le proprie strategie. Nello scalo si potrebbe riposizionare molta logistica intermodale, però il trend di crescita va al di là di queste opportunità e quindi occorre riflettere in anticipo su questi temi.

Bruno Graglia, riferendosi alla politica dei transiti adottata dalla Svizzera, segnala che i previsti aumenti dell'11 per cento dei costi di transito a partire dal prossimo anno produrranno un aumento del costo delle merci italiane e quindi un danno per la nostra economia. Osserva che laddove vengano tassati o aumentino i costi di transito delle merci si va a penalizzare, in definitiva, l'intero sistema Paese italiano; negli ultimi anni, a causa dell'aumento dei costi del trasporto stradale, si è generato un aumento dei costi anche delle merci italiane, che quindi diventano meno competitive. Però le maggiorazioni delle tariffe di trasporto possono essere positive laddove vadano a incentivare il trasferimento modale, per questo, per superare il problema chiede con forza interventi infrastrutturali in ambito ferroviario.

Enzo Pompilio, riferendosi all'imminente applicazione della tassa Eurovignette nel 2008, chiede che le risorse ricavate sul territorio piemontese, pari al 60 per cento complessivo, siano reinvestite per le reti intermodali del territorio stesso.

Con riferimento a SITO dichiara che tuttora le imprese rappresentate da FAI non hanno la forza di insediarsi nell'interporto in quanto piccole, quindi si orientano verso soluzioni logistiche più economiche e puntuali.

Per questa ragione FAI propone la predisposizione all'interno di SITO di un vero e proprio laboratorio-incubatore di piccole imprese, che ne consenta la crescita sui mercati: è stata realizzata un'area di sosta per 120 mezzi pesanti di piccole imprese che possono instaurare efficienti forme di partenariato, usufruendo di una serie di servizi comuni grazie ai quali è possibile abbattere i costi.



Agenzia Sviluppo Logistica

Mission

- Promuovere la vocazione dell'interporto ad "hub" di ricerca e cultura della logistica, oltre che a piattaforma per le merci;
- Optare per un approccio all'utenza interportuale più dinamico e funzionale alle specifiche esigenze espresse dagli operatori;
- Promuovere un rinnovato sistema comunicativo attraverso gli odierni e sempre più diffusi strumenti di comunicazione digitale.

www.sitospa.it

Agenzia Sviluppo Logistica & Interporto infopoint

Ubicata nel cuore dell'Area servizi, l'Agenzia si occuperà di gestire e coordinare attività di stage e ricerca, concordate con il Politecnico. Fungerà inoltre da centro di raccolta dati (archivio dinamico presso il server del desk informatico) per il supporto delle attività gestionali e commerciali dell'interporto;

Diventa un ideale punto di riferimento e di accoglienza dell'interporto, a cui rivolgersi per avere informazioni dettagliate sui servizi e le attività della piattaforma e delle Aziende insediate.

www.sitospa.it

Riguardo alla possibilità di partecipazioni a forme di finanziamento delle infrastrutture in PPP, la FAI, come rappresentante di piccole imprese, non è in grado di avere le capacità di investimento delle organizzazioni più grandi; tuttavia, anche in collaborazione con SITO, sta conducendo valutazioni su come espletare alcune attività di interesse consortile.

Mario Tartaglia evidenzia che RFI condivide l'esigenza di realizzare nuove infrastrutture, tanto che sul Corridoio V, tra Torino e Venezia, la realizzazione è già ad uno stadio avanzato: sulla parte est, verso la Slovenia, sono stati fatti notevoli progressi in considerazione dei minori vincoli territoriali rispetto a quelli verso la Francia.

Per quanto attiene la componente intermodale di Trenitalia di cui, precisa, non è rappresentante, ricorda l'esistenza di un pregresso molto pesante da recuperare, che non consente competitività; per quanto riguarda RFI, non c'è nessuna preclusione ad entrare in contatto e avviare un dialogo commerciale con gli operatori.

Per quanto riguarda Orbassano, conferma che si tratta di una realtà affermata, tra i primi 15 scali nazionali, dove si movimentano 100-110 treni/giorno.

