

ORDINE DEL GIORNO n. 779

Il Consiglio regionale

premesse che

- il 4 febbraio 2015 è stato firmato il protocollo d'intesa interregionale tra Liguria, Lombardia e Piemonte, per la costituzione di una cabina di regia con finalità di coordinamento strategico e promozione del sistema logistico del nord-ovest;
- il 12 settembre 2015 si è tenuto un nuovo vertice dei tre Presidenti a Milano per rilanciare la Cabina di Regia e l'11 dicembre 2015 - a Genova - si è svolto un 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";
- a gennaio 2016, il Consiglio dei Ministri ha approvato il DLGS in materia di "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali";
- nel febbraio 2016 il MIT ha presentato il "quadro conoscitivo di riferimento sull'intermodalità terrestre" ed è stato aggiornato il contratto di programma tra MIT e RFI;
- l'8 marzo 2016 è stato firmato il Protocollo addizionale tra il Governo della Repubblica francese e il Governo della Repubblica italiana all'Accordo del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Lione-Torino;
- il 9 aprile 2016 a Novara è stato sottoscritto dai Tre Presidenti di Piemonte, Liguria e Lombardia e dal Ministero delle Infrastrutture e trasporti un Protocollo di intesa per l'attuazione delle iniziative strategiche del sistema logistico del Nord Ovest;
- in quella stessa sede è stato sottoscritto dai tre interporti Piemontesi partecipati da FinPiemonte Partecipazioni (CIM Novara, Sito Orbassano e RTE Rvalta), un memorandum di intesa al fine di svolgere attività comuni e contratti di rete in materia di promozione e marketing, integrazione e standardizzazione dell'ICT nell'ottica del sistema e della condivisione delle best practices;

considerato che

- 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. In tale contesto si inseriscono la Torino-Lione e il Terzo Valico dei Giovi;
- in attesa della conclusione dei lavori di queste due grandi opere è necessario ottimizzare con interventi di breve periodo l'attuale infrastruttura ferroviaria;
 - superare le difficoltà di collegamento presenti sulle linee tra la piattaforma di Orbassano e i porti liguri e con il Corridoio Reno-Alpi;
 - adeguare in termini di sagoma a standard europeo la linea ferroviaria Torino-Asti-Alessandria, Alessandria-Novara ed il nodo di Torino per la gestione del traffico merci e lo sviluppo delle scalo di Orbassano;
 - valutare gli scenari di sviluppo per il nodo logistico del novarese e di quello dell'alessandrino dove occorre incentivare le scelte di indirizzo e di riqualificazione rispetto ai siti esistenti ed in posizione ancora strategica;
 - potenziare il terminal di Rivalta Scrivia;

rilevato che

- 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;
- 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 anche in virtù del raddoppio del Canale di Suez,
 - 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;
- il ruolo degli interporti del nord ovest può essere valorizzato non solo come retroporti di Genova e Savona nella visione classica di spazio in cui depositare e movimentare merci, ma estendendo il loro ruolo a veri e propri centri intermodali e luoghi di concentrazione di attività logistiche, le quali si estendono anche alla manipolazione delle merci, affinché possano crescere all'interno di essi i "Servizi

a Valore aggiunto" legati alla lavorazione e alla trasformazione delle merci, in grado di creare posti di lavoro;

- le sfide del mercato possono essere affrontate solo se il Piemonte si propone come una Regione che sostiene la sua industria e guarda alla logistica come ad un fatto industriale che produce reddito ed occupazione e che può migliorare la competitività delle imprese manifatturiere;

evidenziato che

- le analisi degli effetti ambientali complessivi apportati dal trasporto multimodale delle merci (in termini di emissioni di CO2 generate dal trasporto marittimo e dal trasporto terrestre) evidenziano le minori emissioni generate dal maggiore utilizzo dei porti mediterranei come porta di partenza e arrivo dei commerci con il continente asiatico, rispetto a quelle generate dalle rotte attuali verso i porti del nord Europa;
- tale elemento dovrebbe costituire un importante vantaggio competitivo per il nostro sistema nazionale ed in particolare per il Nord Ovest, anche tenendo in considerazione l'aumentata sensibilità ambientale sia dell'opinione pubblica che degli attori commerciali della logistica;
- conseguentemente, un maggior approdo di merci in arrivo nel nord-ovest, dovrà essere gestito in favore di una riduzione di CO2 tramite lo spostamento di tali nuovi flussi di merci dalla gomma al ferro;

esprimendo piena condivisione

dei principi e agli intendimenti contenuti nel Protocollo di intesa per l'attuazione delle iniziative strategiche del sistema logistico del Nord Ovest sottoscritto a Novara dai Tre Presidenti di Piemonte, Liguria e Lombardia e dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti;

impegna la Giunta regionale

- ad informare il Consiglio sugli sviluppi nell'attuazione del suddetto protocollo;
- a porre particolare attenzione agli investimenti sia sulla rete infrastrutturale ferroviaria, sia di efficientamento degli interporti, che portino al conseguimento di obiettivi di aumento dei livelli occupazione, pur nella minimizzazione del consumo di suolo;
- a prevedere momenti di confronto con il Consiglio Regionale sui temi della logistica anche in funzione dell'elaborazione del Piano Strategico dei Trasporti e della Logistica in fase di elaborazione;
- a perseguire un rafforzamento del servizio ferroviario che permetta, senza aspettare i tempi lunghi delle grandi opere (Terzo valico e Torino-Lione), di dare risposte a breve termine all'inoltro delle merci dal nostro sistema produttivo e dai porti Liguri attraverso la retroportualità del Piemonte, verso gli altri mercati;
- a promuovere il sistema della logistica come motore di sviluppo dei territori interessati dalle grandi opere, affinché i benefici economici e le ricadute occupazionali si verifichino innanzitutto nelle stesse aree;
- a sostenere le politiche di integrazione e di sistema, a livello gestionale e societario tra i tre interporti Piemontesi, al fine di promuovere azioni comuni in tema di promozione e marketing, di integrazione e standardizzazione dell'ICT nell'ottica del sistema e della condivisione;
- a destinare una quota dei fondi FSC di competenza regionale ad interventi di efficientamento del sistema degli interporti Piemontesi;

- ad attivare azioni di sistema presso il Governo per escludere dal Patto di Stabilità le spese infrastrutturali riguardanti il completamento delle reti TEN-T;
- a promuovere programmi di mobilità specifici per l'area metropolitana (mobilità urbana innovativa e sostenibile, parcheggi di interscambio modale ferro/gomma/tpl, sviluppo di una logistica di area urbana per la regolamentazione e il controllo del traffico merci) che possano fruire degli strumenti di finanziamento dedicati (PON 2014-2020 e Horizon 2020 per le Smart Cities).

-----oOo-----

*Testo del documento votato e approvato a maggioranza nell'adunanza consiliare
del 10 maggio 2016*