

Camera di Commercio di Como

6[^] Giornata dell'Economia

**Rapporto sulle infrastrutture:
la Provincia di Como ponte per lo
sviluppo in Europa**

Prof. Rocco Giordano

Como, 15 Maggio 2008

DAI TRASPORTI ALLA MOBILITA'

- ✓ La nuova chiave di lettura è la logistica. Una rivoluzione culturale anche per l'Unione Europea che ha definito prioritaria la politica di settore.
- ✓ Il confine economico diventa sempre più una variabile dipendente dal sistema infrastrutturale.
- ✓ L'efficienza di sistema è data dalla connessione di sistemi territoriali/economici.

CONNETTIVITA', COMPETITIVITA', RETI E MERCATI: LA SFIDA ITALIANA

La sfida della competitività dei sistemi economici va reimpostata in una dimensione *glo-cale* che necessita di riscoprire il **finalismo economico dei trasporti**, spostando l'ottica delle valutazioni:

- ✓ dalla distanza al tempo degli spostamenti come elemento prestazionale del sistema
- ✓ dal prezzo della prestazione di trasporto al suo contenuto di servizio
- ✓ sulle connessioni di rete per creare un circuito virtuoso tra accessibilità e competitività
- ✓ il tempo – la qualità del servizio – la facilità di muoversi sono i contenuti della mobilità.

IL CONTESTO OPERATIVO LOCALE

Per il territorio “lariano” si vanno sviluppando politiche di intervento differenziate:

- ✓ per i collegamenti sulla Gronda Nord, attraverso il miglioramento del servizio ferroviario da portare a sistema
- ✓ sulla Gronda Sud, con un potenziamento della direttrice transpadana, in particolare del sistema infrastrutturale stradale.

IL CONTESTO ECONOMICO

- ✓ La Provincia di Como sul piano dello sviluppo economico sta registrando un passaggio da trasformatore locale (prime-produzioni-prodotto finale) ad assemblatore locale, sotto il vincolo di scarsa capacità di supporto dei servizi di trasporti e logistica.
- ✓ L'economia del territorio è “ingessata” tra mancanza di infrastrutture e di politiche di logistica pubblica.
- ✓ La logistica di filiera, in particolare dei settori tessile-abbigliamento, metallurgico e del legno, richiede servizi dalla lunga distanza all'ultimo miglio: affidabili, competitivi ed efficienti.

L'OFFERTA DEI SERVIZI

✓ Il settore dell'autotrasporto è caratterizzato da aziende che sul piano dimensionale sono allineate a quelle dell'area centro-nord, ma stentano a trasformarsi in aziende di trasporto e logistica.

✓ Il sistema ferroviario non ha posto in campo politiche di potenziamento dei servizi, soprattutto sull'asse del Gottardo. I grandi corrieri-spedizionieri vengono attirati da possibili vantaggi territoriali offerti dai paesi confinanti.

L'OBIETTIVO

Un programma di interventi finalizzato a sostenere e rendere competitiva l'economia del territorio deve avere due invarianti:

- a) un sistema infrastrutturale connesso e diffuso a supporto del sistema economico produttivo con una prospettiva “certa” di medio-lungo termine;
- b) trovare soluzione al “gravoso” compito di assicurare le condizioni per facilitare l'attraversamento del valico con la Svizzera.

ACCESSIBILITA' TERRITORIALI E VALUTAZIONI ECONOMICHE

Le prestazioni del sistema infrastrutturale, nella situazione attuale e rispetto ai diversi scenari evolutivi, sono state valutate per mezzo di simulazioni della mobilità passeggeri e merci nelle loro relazioni a livello nazionale e a livello internazionale in un orizzonte temporale di medio-lungo termine.

INTERVENTI DI GRANDE VIABILITA'

Intervento
Pedemontana: è un complesso autostradale di 87 km che comprende il collegamento Malpensa-Bergamo (67 km), la Tangenziale di Varese (10,7 km) e quella di Como (9 km).
Bre.Be.Mi.: Collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia e Milano
Autostrada regionale: Interconnessione tra Pedemontana e Bre.Be.Mi
Autostrada regionale: collegamento autostradale di connessione tra le città Cremona – Mantova
Autostrada regionale: collegamento autostradale di connessione tra le città Broni – Pavia - Mortara
Autostrada regionale: Varese – Como – Lecco
TEM Tangenziale est esterna di Milano: Il progetto prevede la realizzazione di un asse autostradale che collega l'Autostrada A4 a Nord con l'Autostrada A51 (tangenziale est) all'altezza di Agrate Brianza, e a Sud l'Autostrada A1 all'altezza del Comune di Melzo.
TI.BRE: Raccordo autostradale Cisa Fontevivo – autostrada Brennero/Nogarole Rocca (Tirreno-Brennero)
Accessibilità autostradale al polo fieristico di Rho-Però: Realizzazione di un asse principale di collegamento congiuntamente a un sistema di 6 svincoli di interconnessione con: la tangenziale ovest di Milano, l'autostrada A4 Torino – Venezia, l'autostrada A8 per Como – Varese, il nuovo Polo fieristico e il sistema di viabilità locale
Raccordo autostradale Valtrompia: Raccordo autostradale, che collegherà l'Autostrada A4 alla Valtrompia, per un'estensione complessiva di circa 36,830 Km
Rho-Monza e 3° corsia Milano – Meda: la realizzazione del completamento tangenziale nord di Milano utilizzando la Rho - Monza chiude la tangenziale nord collegando la A52 col sistema di accessibilità autostradale del Polo fieristico e il raccordo diretto con A4, A8 e Tangenziale Ovest
Tangenziale sud di Brescia: Raccordo autostradale tra l'autostrada A4 (caselli di Ospitaletto e Brescia Est), l'autostrada A21 (nuovo casello di Poncarale) e la viabilità d'accesso all'aeroporto di Montichiari
Bretella di Castelvetro Piacentino sulla A21 e 3° Ponte sul Po: l'intervento consiste in un nuovo collegamento autostradale tra il Casello di Castelvetro Piacentino e la SS10 Padana inferiore, con attraversamento del fiume Po e collegamento con il porto interno di Cremona, ed opere connesse
Accessibilità stradale a Malpensa
Accessibilità alla Valtellina ed alla Valchiavenna
Completamento 3^a corsia A7 Milano-Genova: il tratto interessato dai lavori è situato tra il ponte sul fiume Po' e l'innesto con l'A21 Torino Piacenza (oltre 20 km)
Riqualificazione A4 Torino – Milano: allargamento in asse delle carreggiate autostradali e la realizzazione della corsia di emergenza su tutto il tracciato da Torino a Milano e viceversa, dalla progressiva Km 2+100 (Settimo Torinese) alla Km 127+000 (Novara Est).
Terza corsia sulla A9: ampliamento della terza corsia sui 23,2 km della A9 (Linate - Como Grandate)
A4 Milano-Venezia: proposta di potenziamento quarta corsia tratta Bergamo–Brescia e quarta corsia tangenziale di Milano
Sono previsti altri interventi su strade stradali (inseriti nel Piano ANAS 2007/2011)

GLI SCENARI

Gli scenari analizzati sono:

✓ **SCENARIO A (2015): ASSENZA DI INTERVENTI A MEDIO TERMINE**

✓ **SCENARIO B (2015): INTERVENTI DEFINITI E “CERTI” A SCALA NAZIONALE E REGIONALE**

✓ **SCENARIO C1 (2020): ASSENZA DI INTERVENTI RISPETTO ALLA RETE DEFINITA NELLO SCENARIO B**

✓ **SCENARIO C2 (2020): PROGETTI DI SVILUPPO E DI INTEGRAZIONE DELLA RETE**

SCENARI E VALUTAZIONI SINTETICHE 1/2

SCENARIO	Veic. Merci x Km	Veic. Pax x km	Velocità media		Criticità media	
			Reg. Lombardia	Prov. Como	Reg. Lombardia	Prov. Como
Attuale	7.653.770	21.495.203	58,72	60,20	0,24	0,12
A	9.708.236	28.302394	39,24	45,01	0,31	0,16
B	11.321.737	35.135.833	54,38	58,10	0,22	0,13
C1	12.194.809	38.384.285	58,00	61,00	0,24	0,14
C2	12.279.838	39.526.793	60,01	63,00	0,23	0,17

SCENARI E VALUTAZIONI SINTETICHE 2/2

- ✓ Ad un incremento della offerta stradale nello scenario B corrisponde un incremento di veicoli-km (+16,6%).
- ✓ Si determinano percorsi alternativi più lunghi, ma meno congestionati con minori tempi di percorrenza (veicoli-ora) -15,8%.
- ✓ Si ottiene un incremento significativo della velocità media (+38,6%) rispetto alla situazione senza interventi, allineata alla velocità nella situazione attuale.

VALORIZZAZIONE ECONOMICA DEGLI INTERVENTI

Scenario A:

✓ Il valore del maggior tempo è di 11.642 milioni di euro anno per la Regione Lombardia e 400 milioni di euro/anno per la Provincia di Como.

Scenario B:

✓ Il valore del tempo anche in presenza di un aumento dei veicoli-km è di 2.554 milioni di euro anno, con un recupero dei tempi valorizzato in circa 9.000 milioni di euro rispetto allo Scenario A per la Regione Lombardia e di circa 300 milioni di euro per la Provincia di Como

✓ I costi esterni dati da incidenti, rumore e inquinamento, risultano molto più contenuti rispetto ad un aumento dei veicoli-km.

VALORIZZAZIONE DEI COSTI ESTERNI

SCENARIO	Incidenti		Rumore		Inquinamento	
	Reg. Lombardia	Prov. Como	Reg. Lombardia	Prov. Como	Reg. Lombardia	Prov. Como
A	806	36	297	22	1.611	133
B	979	40	352	23	1.897	136

VALORIZZAZIONE DEI COSTI DIRETTI E INDIRETTI PER L'ATTRAVERSAMENTO DEL GOTTARDO

- ✓ I maggiori costi per code dovute al contingentamento ed ai blocchi per la “fase rossa”, ammontano complessivamente a 1.191.315 ore.
- ✓ Il costo orario di un veicolo commerciale con portata media di 13 tonn. è di 70 euro all'ora.
- ✓ Il totale dei maggiori costi diretti di settore nell'attraversamento della Svizzera è di 61 milioni di euro all'anno.
- ✓ A questi vanno aggiunti i maggiori costi, quale danno economico per l'economia generale - 2 volte il maggiore costo diretto; per un totale di circa 200 milioni di euro all'anno.

UNA CATENA LOGISTICA INTERNAZIONALE DA EFFICIENTARE

Il Logistics Performance Index (LPI), indice sullo stato della logistica di 150 paesi, osservatorio di valutazione oggettiva della catena logistica internazionale è basato su sette indici:

- 1) l'inefficienza del controllo doganale e degli altri organi di frontiera;
- 2) le infrastrutture in termini di qualità dei trasporti e di informatica legata alla logistica;
- 3) la facilità nella gestione delle spedizioni internazionali;
- 4) le capacità del sistema logistico internazionale;
- 5) la capacità di seguire lo stato in ogni spedizione;
- 6) i costi da sostenere per la logistica interna;
- 7) la tempestività nel raggiungere la destinazione.

LA VALUTAZIONE LOGISTICA ITALIANA

L'Italia nella classifica internazionale è al 22° posto, tra le ultime dei 27 stati membri dell'U.E.

Il tempo necessario per le verifiche e controllo doganale in Italia è di 1,3 giorni, mentre in Olanda basta meno della metà (0,6 giorni), in Germania 0,7 e nel Regno Unito 0,8.

LA VALORIZZAZIONE DELLE CRITICITA' DEL SISTEMA

- ✓ L'(in)efficienza (fisico-organizzativa) della mobilità delle merci, misurata dalla relazione tra i valori della produzione industriale e quelli riferiti ai costi di trasporto e logistica pesa sulla competitività dei sistemi economici
- ✓ Nella UE (a 15) la produzione industriale vale 4.648 mld € ed i costi di trasporto/logistica pesano per il **16%**.
- ✓ **In Italia** la produzione industriale vale circa 1.000 mld € ed i costi di trasporto/logistica ammontano a circa 200 mld € - pesano per il **20%**.
- ✓ Obiettivo è abbassare questa incidenza ai livelli europei facendo **recuperare competitività per \simeq 40 mld di euro**.

RICHIAMI ALLA MOBILITA' PER LA COMPETITIVITA'

Confindustria: *infrastrutture moderne perchè la competizione delle imprese richiede una logistica efficiente.*

Banca d'Italia: *la produttività dipende in misura rilevante dalle economie esterne attivate dalle infrastrutture pubbliche.*

Confcommercio: *sistemi portuali e ultimo miglio le priorità per un sistema logistico efficiente.*

COSA HANNO FATTO GLI ALTRI

✓ Negli altri Paesi del nord Europa (Germania-Francia-Paesi Bassi) hanno governato le trasformazioni del territorio e della economia locale per far fronte al calo industriale, con studi di settore inerenti alla logistica ed al turismo/cultura.

✓ Nella Ruhr-Duisburg (Germania) – nord Pad de Calais Dourges, vicino a Lille (Francia), dove lavoravano 300.000 minatori e 100.000 addetti al tessile, ora più di 100.000 addetti lavorano nella logistica.

IL PONTE CHE DOBBIAMO CREARE

Le politiche di intervento per la provincia di Como:

- ✓ sostenere la fattibilità di un parco logistico intermodale per supportare le politiche di sviluppo;
- ✓ organizzare il territorio della Provincia di Como in relazione alle esigenze di filiera economico produttive prevalenti;
- ✓ progettare un sistema logistico-trasportistico capace di attrarre investimenti e nuove allocazioni territoriali;
- ✓ definire una fiscalità di vantaggio.

IL PARCO LOGISTICO INTERMODALE

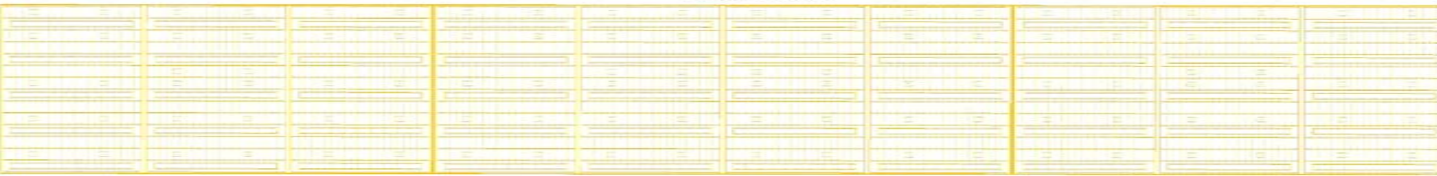
Un'area logistica organizzata con messa a disposizione di aree coperte di magazzino avente le seguenti caratteristiche:

- ✓ forte accessibilità territoriale e lieve impatto sul territorio;
- ✓ aree con strutture di supporto capaci di migliorare il processo logistico degli operatori locali del settore tessile-abbigliamento, legno, metallurgico;
- ✓ aree con punti di drenaggio dei flussi di traffico di attraversamento;
- ✓ aree con punti di eccellenza per la localizzazione di centri di grossisti-depositi per la distribuzione delle merci nell'area del Nord-Ovest
- ✓ aree con magazzini per la organizzazione e razionalizzazione dell'ultimo miglio.

MAGAZZINO RIBALTA FERRO-GOMMA

Binario di trasbordo

Ribalta ferro



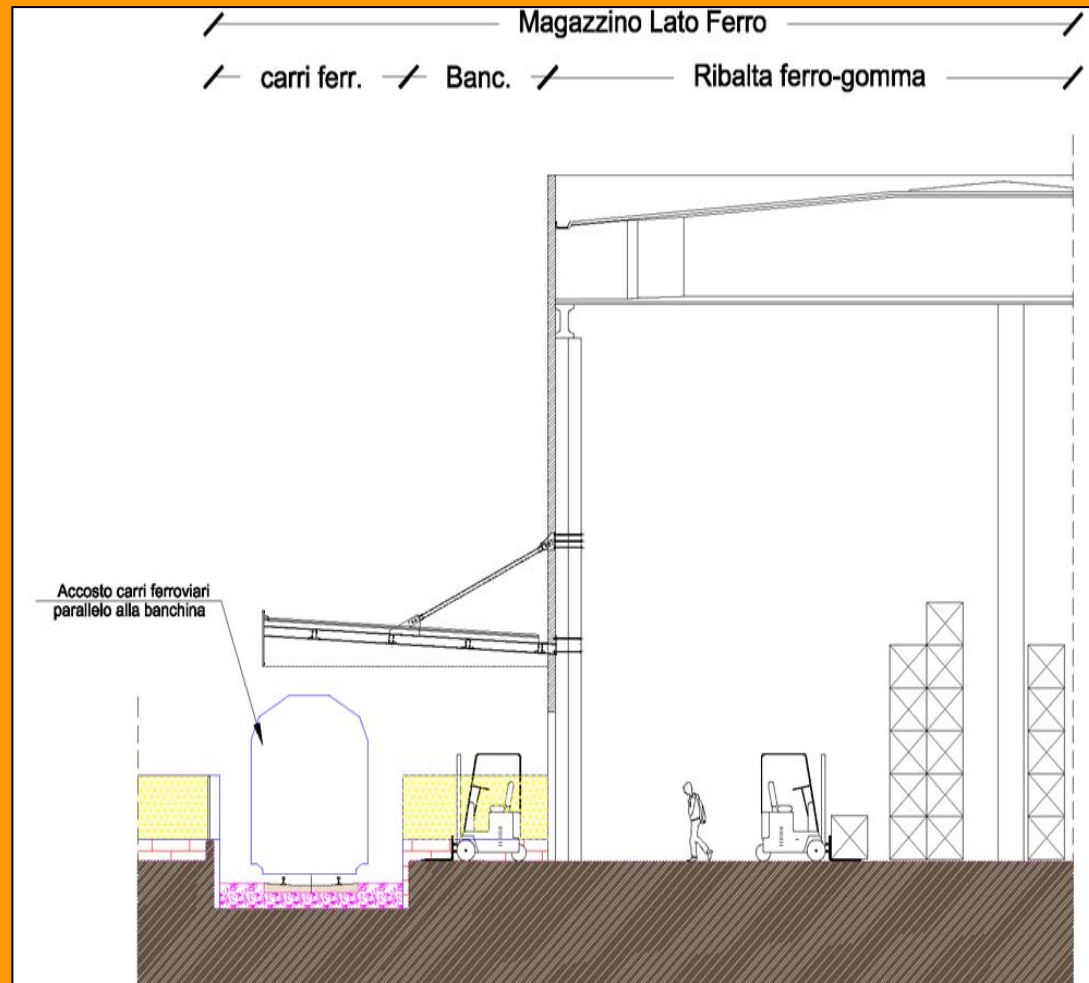
Area Movimentazione e sosta veicoli

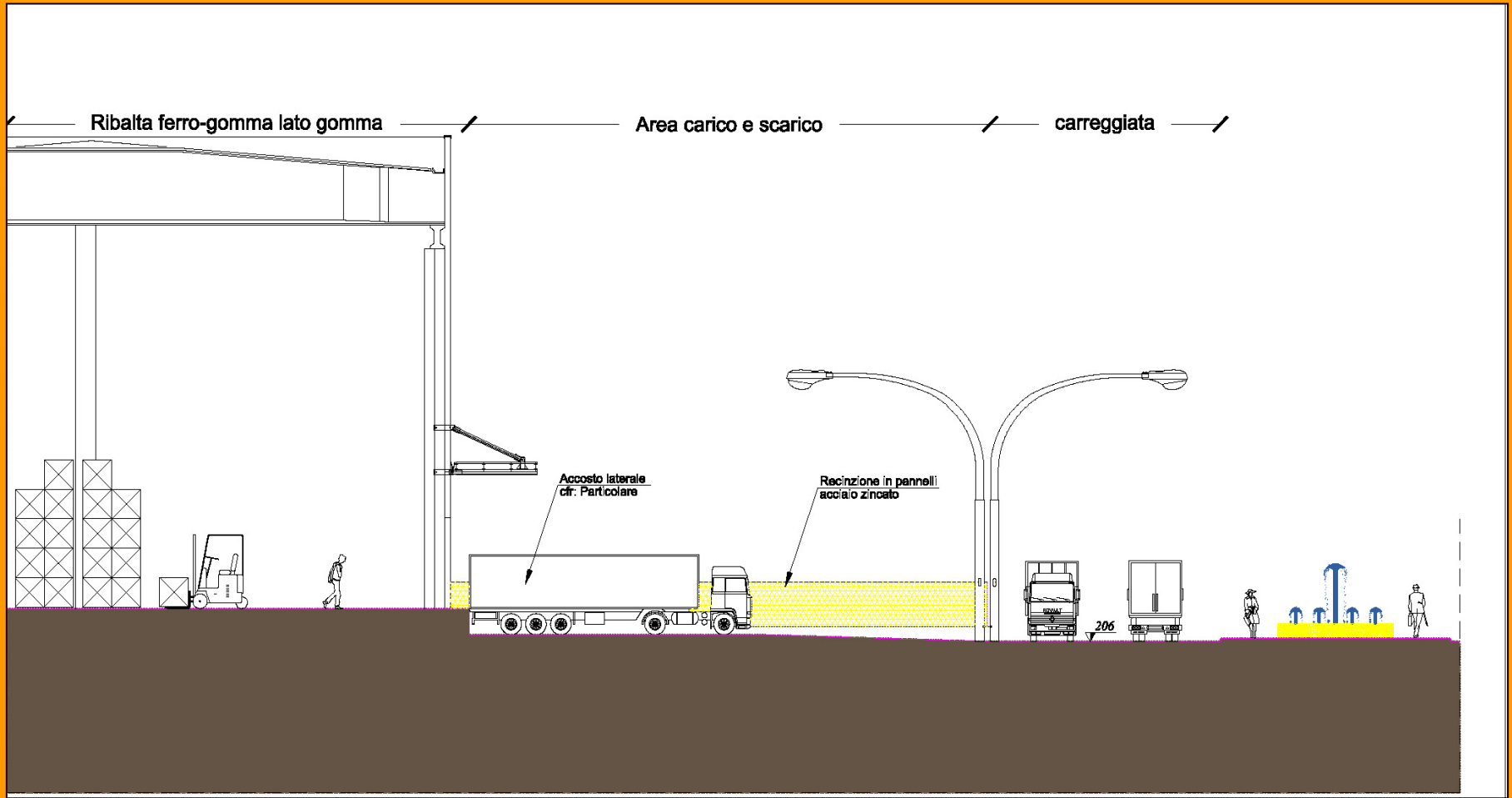
Ingresso

Uscita

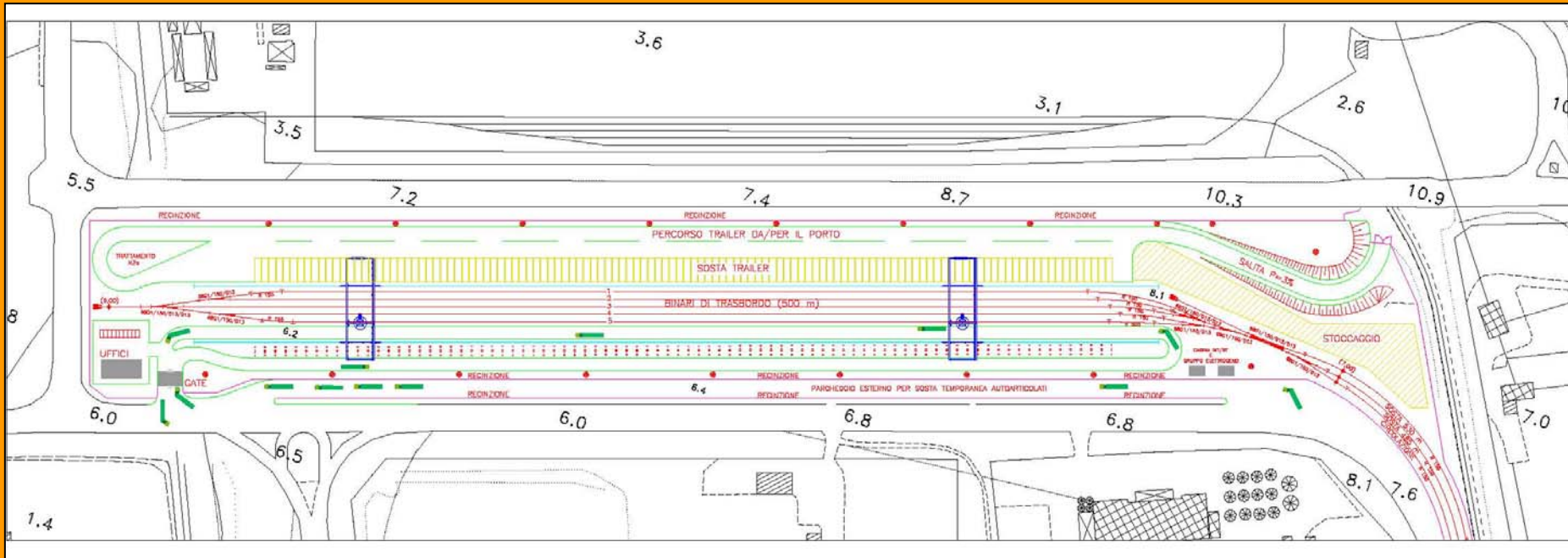
Lay out progettuale dell'area logistica

Ribalta ferro gomma





TERMINAL INTERMODALE



Lay out progettuale dell'area intermodale

UNA PIATTAFORMA TELEMATICA PER IL TERRITORIO

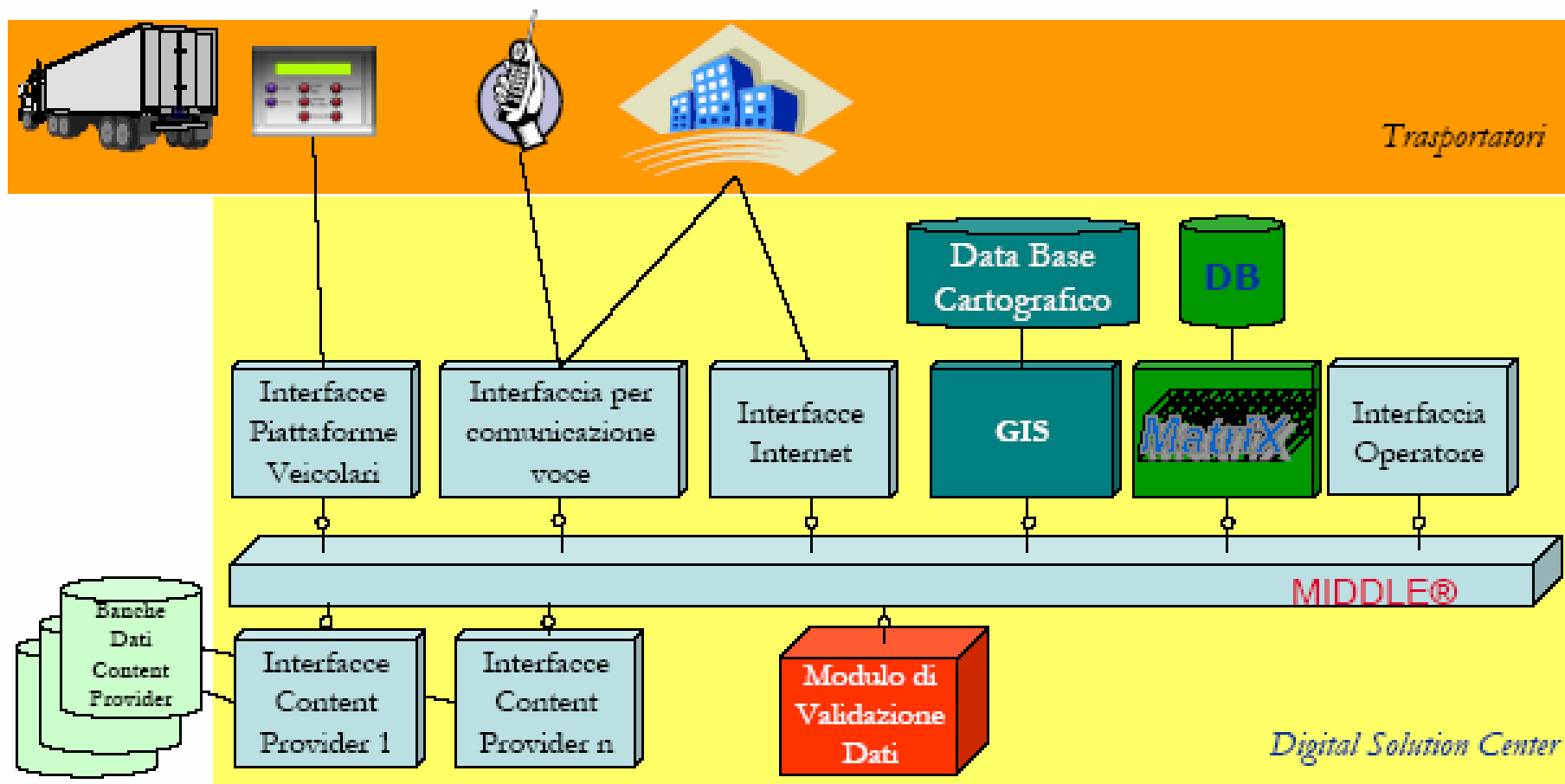
- ✓ Integrazione dell'offerta informativa sul traffico, alimentata sia da content provider esterni sia dalle informazioni generate dagli stessi autotrasportatori (effetto community);
- ✓ Creazione di una rete di “sensori mobili” sul territorio, quali fonti integrative rispetto a quelle istituzionali, in grado di monitorare in tempo reale la situazione della mobilità;
- ✓ Realizzazione di una piattaforma integrata di servizi VAS dedicati all'autotrasporto e logistica.

I BENEFICI PER GLI OPERATORI E IL TERRITORIO

L'architettura generale è quella implementata dal Comitato Centrale ed il DATEX del nodo di Como, è la prima piattaforma territoriale locale che consente la:

- ✓ *Centralità della Camera di Commercio* quale ente di riferimento per l'erogazione dei servizi di infomobilità agli autotrasportatori e specificamente per quelli del Gottardo;
- ✓ Creazione e disponibilità di una *banca dati aggiornata in tempo reale* sullo stato della viabilità, sull'incidentalità, etc.;
- ✓ *Sviluppo di una più ampia offerta* di servizi a terzi in qualità di content/service provider;
- ✓ *Massima flessibilità* nella evoluzione dell'offerta di servizi, grazie alle caratteristiche di integrabilità e di estendibilità della piattaforma;
- ✓ Miglioramento della qualità delle informazioni in termini di *affidabilità, tempestività e capillarità*.

L'ARCHITETTURA DEL SISTEMA



FISCALITA' DI VANTAGGIO 1/5

La ripartizione dei traffici che impegna la direttrice di confine con la Svizzera sono:

⇒10% Area lariana

⇒30% Resto della Regione Lombardia

⇒60% Resto d'Italia.

FISCALITA' DI VANTAGGIO 2/5

Il maggior costo stimato in 200 milioni di euro è sopportato da:

- ✓ operatori della domanda e settori produttivi localizzati sul territorio comasco e che per l'import-export per il centro Europa attraversano la Svizzera;
- ✓ operatori spedizionieri che mancano di strutture adeguate per migliorare i loro processi operativi nella logica di operatori logistici e quelli organizzativi per le operazioni di import-export;
- ✓ vettori stradali che non hanno alternative di trasporto combinato.

FISCALITA' DI VANTAGGIO 3/5

- ✓ La fiscalità di vantaggio andrebbe pertanto riconosciuta alle aziende locali con passaggio obbligato attraverso il Gottardo: 10% del totale dei traffici.
- ✓ Va riconosciuto agli operatori del resto della Regione Lombardia che attraversano il Gottardo che rappresentano il 30% del totale dei viaggi.
- ✓ Il rimanente 60% va ripartito tra tutti gli operatori del resto d'Italia che transitano attraverso il territorio svizzero.
- ✓ Gli operatori possono godere di un credito d'imposta collegato alle quantità di viaggi che interessano il centro Europa quale compensazione dei maggiori costi.

FISCALITA' DI VANTAGGIO 4/5

Agli operatori locali lariani va riconosciuto un incentivo agli investimenti il cui costo è stimato in 50 milioni di euro finalizzati a:

- ✓ realizzare un'area di sosta attrezzata per i veicoli che devono sostare sul territorio italiano caratterizzato da difficoltà congiunturali e/o strutturali per attraversare il territorio svizzero;
- ✓ un'area di magazzini coperti per consentire la lavorazione e/o depositi di merci che operano in regime di franchigia e IVA nelle operazioni di import-export;
- ✓ un'area per il magazzinaggio e stoccaggio per il miglioramento delle politiche di filiera per i settori tessile, legno, metallurgico.

FISCALITA' DI VANTAGGIO 5/5

Gli incentivi per le filiere vanno differenziati a seconda che il trasferimento delle merci sia operato, attraverso contratti scritti, con la formula CIF o FOB:

✓ Con la formula CIF l'incentivo viene posto direttamente in “testa” al committente e/o spedizioniere che si fa carico di “seguire” la merce fino a destinazione.

✓ Con la formula FOB l'incentivo viene posto in “testa” al vettore, operatore logistico che si fa carico di “seguire” per conto della committenza il carico fino a destinazione.

SOGGETTO PROMOTORE DELLA INIZIATIVA

La proposta è costituire una Società pubblica che nella prima fase abbia il ruolo di promuovere la fattibilità dell'iniziativa, recuperare le risorse finanziarie, elaborare le fasi progettuali, definire un piano di impresa.

La Società che, a scopo identificativo, chiameremo Società Parco Logistico di Como, abbreviata in PLC, potrà essere costituita da Provincia di Como, Comune di Como, Camera di Commercio di Como, con partecipazione anche di privati.