



Studio sugli scenari di sviluppo per la logistica del sistema Piemonte 2024

Executive Summary (a cura della Fondazione Slala)

Stato dell'arte del contesto infrastrutturale piemontese

- Il Nordovest è una terra percorsa da molte infrastrutture: strade, autostrade e ferrovie sono un elemento costante del panorama piemontese; eppure è una regione che sopporta un problema infrastrutturale importante in termini di fruibilità, capacità e connessione.
- L'area geografica nazionale che ha inventato la rete ferroviaria italiana è quella che ora soffre di più l'incapacità di fare rete con le proprie infrastrutture e inserirsi nel contesto più ampio continentale che le viene chiesto con urgenza dal sistema economico.
- Sono in corso molte evoluzioni di infrastrutture esistenti e tutto il sistema socioeconomico, preso coscienza con il problema che una somma aritmetica di infrastrutture non costituisce la necessaria rete che serve alla regione europea del Nordovest, sta cercando di risolverlo con l'aiuto dello Stato, dell'Europa e con la spinta delle imprese che necessitano e rivendicano di essere connesse.
- Esiste anche un sistema portuale costituito dal retroporto inteso come banchine a secco ed esiste un sistema aeroportuale, entrambi elementi fondamentali della logistica che verrà ed entrambi che soffrono una scarsa connessione come le imprese soffrono la non disponibilità di tante infrastrutture eppure presenti, addirittura, in alcuni casi, abbandonate.
- Una analisi del sistema infrastrutturale piemontese non può ridursi ad un elenco di mondi possibili, ma deve partire da una attenta analisi di cosa esiste e come lo fa per poter ridisegnare e far evolvere il sistema in modo che sia davvero funzionale e sia davvero in grado

di dare quelle risposte che il sistema socioeconomico non solo si aspetta, ma di cui necessita per poter non solo sopravvivere, ma crescere e restituirci un futuro.

- Emerge una tendenza alla competizione modale, particolarmente castrante in un contesto di sostanziale modestia del modello gestionale delle infrastrutture esistenti, ed emerge, quindi, una priorità di pianificazione verso una integrazione modale che disegni la rete ed evidenzi le maglie di quest'ultima che prima di altre devono essere rivitalizzate e ritessute.
- Esistono molti interventi relativamente semplici e veloci che devono affiancarsi a quelli posti in essere dal sistema nazionale e continentale dei corridoi che devono essere affrontati superando il provincialismo dei confini amministrativi ed esiste una urgenza di mettere in agenda progettazione spesso marchiate di velleitarismo, pur essendo, spesso più semplici e più utili o quantomeno più urgenti di grandi investimenti comunque portati avanti dalla macchina gestionale europea.
- Emerge, inoltre, una disomogeneità del Nordovest che tende, gestionalmente parlando, a ridursi alle necessità delle aree metropolitane maggiori, mentre il ridisegno operato dalla logistica sul territorio ed il fascio infrastrutturale che maggiormente lo serve insiste su quelle aree che inopinatamente sono state relegate al ruolo di periferie: così come in un sistema ferroviario non esistono ferrovie secondarie, ma ferrovie complementari, in un modello gestionale territoriale non possono esistere periferie.

Prospettive logistiche del territorio piemontese in relazione con la Liguria e la Valle d'Aosta

- Il Sistema Piemonte può ambire a uno scenario di sviluppo logistico in grado di portare sul territorio ricchezza e sviluppo sociale. Questo scenario si identifica nei termini di un ecosistema di imprese che, sinergicamente agli enti pubblici, offrono ai comparti produttivi manifatturieri e agroalimentari piemontesi, padani, svizzeri e della Germania meridionale i servizi, i mezzi e le strutture per accedere e presidiare i mercati. È una logistica di competenze, di qualità, di innovazione e di soluzioni in grado di diventare un reale volano di sviluppo per il territorio piemontese. Non è quindi la logistica distributiva di capannoni e addetti al magazzino che, pur impegnando grandi quantità di lavoratori, porta ai territori problemi sociali, di traffico e inquinamento in cambio di un modesto incremento di valore aggiunto.
- L'Ecosistema Logistico Piemontese che immaginiamo si inserisce nel contesto geopolitico internazionale di crescita dell'Italia nei suoi spazi di influenza e opera su scala globale tramite la costituzione del Sistema Retroportuale Ligure e tramite filiere logistiche specializzate. L'Ecosistema sarà in grado di porsi come nodo di smistamento e lavorazione delle merci nel passaggio tra l'Europa continentale e i mercati di diretta competenza come l'Africa Settentrionale e il Medioriente, con solide prospettive di crescita verso l'estremo oriente.

- L'Ecosistema Logistico Piemontese si qualificherà con la dotazione di strumenti comuni per interoperare e massimizzare la prestazione globale, per interagire con gli enti pubblici deputati ai controlli sulle merci, per valutare le prestazioni di sostenibilità ambientale, sociale e gestionale che saranno sempre più un must per le economie evolute. L'Ecosistema avrà necessità di lavoratori motivati e preparati: dagli operai specializzati ai conduttori di camion, treni, gru, dai tecnici per gestire IA, automazione e fonti energetiche ai professionisti giuridici ed economici per la tutela e la sostenibilità finanziaria delle imprese, ai manager della logistica in grado di guidare il settore in un mondo che cambia e che richiede innovazione, preparazione e determinazione.
- È un disegno di sviluppo affascinante e di complessa realizzazione che necessita dell'impegno della parte pubblica, al fine di creare le condizioni operative idonee al sistema retroportuale, alle Zone Logistiche Semplificate e agli Interporti, degli operatori logistici, per costruire un Ecosistema dotato di criteri comuni che ne qualifichino caratteristiche di eccellenza, degli istituti e scuole di formazione, per sopperire alle necessità di competenze sempre più trasversali e articolate, di una finanza che sostenga questa crescita e le consenta di restare frutto del territorio e non preda di investitori stranieri.
- È importante vincere questa sfida? Una prudentiale valutazione del Sistema Retroportuale e dell'economica indotta dagli investimenti infrastrutturali in corso stima in almeno 3 miliardi di euro per anno i fatturati attesi. Una cifra che equivale alla crescita, in termini reali, del PIL piemontese del 2% e alla creazione di circa 30mila posti di lavoro. Se crediamo che il Piemonte possa essere terra di attrazione e di dover dare alle generazioni più giovani la possibilità di crescere in questa terra... la sfida logistica è la sfida da vincere.

Economia piemontese tra potenzialità e contraddizioni

- Infrastrutture e trasporti al servizio di quale economia? Il Piemonte ha registrato nel 2022 un prodotto interno regionale medio di circa 144 miliardi (pari al 7,7 per cento della ricchezza italiana), un valore superiore ai livelli pre-covid. Un dato certamente positivo e che fa guardare con un certo ottimismo al futuro. Ma quale futuro? In questa fase storica forse la cosa più difficile è formulare una previsione in un contesto sociale di costante invecchiamento. La combinazione di un'alta speranza di vita e il perdurare di un regime di bassa fecondità hanno contribuito a un progressivo sbilanciamento intergenerazionale particolarmente critico. Le tendenze demografiche in atto rappresentano una delle principali sfide per il futuro del mercato del lavoro piemontese. L'Istat stima che nel 2042 la quota della popolazione in età lavorativa (15 - 64 anni) scenderà al 55 per cento, dal 62 per cento attuale, mentre l'incidenza della popolazione in età non lavorativa (fino a 14 anni e over 65enni) salirà al 45 per cento, dal 38 per cento attuale.

- Per rispondere alle sfide di un'economia scandita da cambiamenti repentini, da fattori sempre meno prevedibili e da variabili geopolitiche in grado di ribaltare scenari apparentemente solidi è fondamentale adottare e integrare tecnologie digitali innovative nei processi aziendali per migliorare l'efficienza, l'agilità e la competitività delle aziende. Rispetto al grado di digitalizzazione della manifattura piemontese, il 67 per cento delle aziende possiede un sito internet, il 45 per cento è presente sui social network, il 23 per cento utilizza software di pianificazione delle risorse aziendali, solo il 6 per cento usa software di gestione delle relazioni con i clienti. L'intelligenza artificiale è entrata nelle imprese in 2 casi su 100. E un'impresa piemontese su dieci ha intenzione di effettuare investimenti in questo campo. Un dato che da solo sintetizza la necessità di una accelerazione su questo fronte.
- Il 2024 si è aperto in un contesto di rallentamento dell'economia piemontese che comunque arriva da due anni di consolidamento del tessuto produttivo che ha saputo non solo investire, ma anche differenziare e innovare. Due anni a confronto, 2022 e 2023, sono sufficienti per fotografare il trend dell'economia. Analizzando l'andamento dei Distretti industriali piemontesi emergono forze e debolezze di un sistema che una assoluta necessità di essere supportato da adeguati servizi materiali (a cominciare dalle infrastrutture) e immateriali (in ancora troppe aree della regione la digitalizzazione è ancora scarsa).
- Rispetto agli insediamenti logistici, emerge in modo chiaro l'esigenza di affrontare problematiche prioritarie come la gestione della mobilità delle persone all'interno di singoli poli e il conseguente collegamento con il trasporto pubblico. Il rischio è quello di diseconomie e ricadute pesanti sui territori se non viene gestito e governato lo sviluppo della logistica. La preoccupazione è diffusa soprattutto nelle aree in cui il fenomeno degli insediamenti è maggiore.