LOSA 2
Hub LOgistico della SAlute
Digital edition

STUDIO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

Febbraio 2023

Progetto realizzato da CONSORZIO INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

con il contributo di CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI TORINO

In collaborazione con

BIOINDUSTRY PARK SILVANO FUMERO

CONFINDUSTRIA PIEMONTE

IRES PIEMONTE

SERTEC ENGINEERING CONSULTING

Sommario

1. Introduzione
    1.1 Premessa
    1.2 Obiettivi
    1.3 Credits
2. La logistica
    2.1 Trasformazione digitale: impatto elevato- breve/medio/ lungo periodo
        2.1.1 Big Data
        2.1.2 Cloud e API (Application Programmes Interfaces)
        2.1.3 Cybersecurity 2.0
        2.1.4 Internet of Things (IoT)
        2.1.5 Digital Marketplaces
        2.1.6 Blockchain
    2.2 E-commerce: impatto elevato breve
    2.3 La transizione ecologica: impatto elevato medio/lungo periodo
        2.3.1 Decarbonizzazione dei Trasporti
        2.3.2 Il trasferimento modale
        2.3.3 Efficienza energetica e rinnovabili nelle piattaforme logistiche
    2.4 Nuove tendenze localizzative e verticalizzazione della logistica
        2.4.1 Cosa sta succedendo nella logistica Life Sciences in Italia?
        2.4.2 Uno sguardo al panorama estero
        2.4.3 Le tendenze localizzative in atto
    2.5 Il PNRR e la logistica
3. LOSA 2: perché una piattaforma logistica in Piemonte? La logistica nel settore Life Sciences
    3.1 Stakeholder analysis
    3.2 L'esperienza del Bioindustry Park
4. LOSA 2: the PILL - the SQUARE - the ThREE

1. Introduzione

1.1 PREMESSA

Nel 2021 sono stati avviati i lavori per la realizzazione dello studio di prefattibilità "LOSA: HUB Logistico della SAlute", una due diligence per individuare le caratteristiche di una piattaforma logistica settoriale dedicata alla logistica della salute, mettendo a sistema un modello distributivo basato sulla concentrazione degli attuali magazzini in un unico hub, dove organizzare tutte le attività oggi disperse in una molteplicità di depositi periferici, in una logica di accorpamento e gestione centralizzata (già utilizzata efficacemente in altri settori).
Il progetto[1], cofinanziato dalla Camera di commercio di Torino, è stato presentato ufficialmente il 29 marzo 2022 e durante il convegno di presentazione è emerso a più voci, l'auspicio di un approfondimento per far diventare lo studio di prefattibilità, un vero Studio di Fattibilità da poter presentare a un panel di possibili investitori.

1.2 OBIETTIVI

Questa seconda edizione del progetto vuole approfondire, in particolar modo, le possibili tipologie insediative dell'Hub LOSA ed evidenziare l'importanza di una sua precisa caratterizzazione dal punto di vista del ruolo che i nuovi strumenti IT possono avere nella progettazione dell'hub logistico e dei suoi processi digitali.
È emerso, come fattore essenziale, l'opportunità di localizzare l'Hub in un contesto di riuso e rigenerazione di immobili esistenti [2]: è, quindi, uno degli obiettivi di questo studio individuare aree dismesse della Città Metropolitana di Torino dove localizzare l'Hub, adeguando il progetto alle caratteristiche del sito ospitante e tracciando le linee guida, economiche e normative, che facilitino la buona riuscita di progetti di rigenerazione, riuso e ridestinazione, più attrattivi per gli investitori.
Tutto questo tenendo presenti le opportunità del PNRR che, nell'ambito della Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica" destina un cospicuo finanziamento ai siti orfani con l'obiettivo di dar loro un nuovo uso riducendo l'impatto ambientale e il consumo di suolo e promuovendo l'economia circolare.

[1] https://www.consorzioinsediamentiproduttivi.it/losa/
[2] Riprendendo, tra l'altro, un tema affrontato nel progetto "Fabbricare il Futuro: scambio di esperienze di riuso/ rigenerazione e ridestinazione del patrimonio immobiliare esistente realizzato dal Consorzio Insediamenti Produttivi e anch'esso finanziato dalla Camera di commercio di Torino (https://www.consorzioinsediamentiproduttivi.it/fabbricareilfuturo/).

Per quanto concerne, invece, l'aspetto **dell'IT applicata alla logistica**, l'obiettivo è quello di tracciare un Benchmark dei possibili investimenti in tecnologia nella Logistica 4.0, che non si limitano alla mera gestione dei magazzini di medicinali e presidi medici, ma a una più generale gestione dei processi, con importanti innovazioni in tema di riduzione dell'impatto ambientale e tendenza all'impatto zero.

La tecnologia, infatti, contribuendo all'ottimizzazione dei processi aiuta la riduzione delle emissioni nocive. Questo è possibile perché la riconversione del settore in ottica digitale non è solo utilizzo di tecnologia, ma porta con sé una nuova visione dell'intero processo: non solo magazzino, quindi, ma anche miglioramento della sicurezza, grazie alle tecnologie di manutenzione predittiva, riduzione dei costi di manutenzione, tracciabilità.

Il Benchmark comprende anche un aspetto innovativo, finora tralasciato: **la logistica digitale di servizi territoriali e di prevenzione**. È indispensabile agire sui modelli organizzativi a supporto delle nuove tecnologie che giochino un ruolo fondamentale nell'individuazione, comprensione, monitoraggio e mantenimento dei fattori chiave delle condizioni di salute, verso strumenti e metodi di monitoraggio e controllo dei parametri fisiologici, comportamentali e ambientali nonché verso strumenti e servizi personalizzati per la promozione di uno stile di vita sano. Tutto questo per rispondere a richieste ed esigenze con sempre maggiore efficienza e sempre più **in tempo reale** e con la conseguente riduzione dei costi di erogazione dei servizi medici e dei costi generali della sanità pubblica e privata.

1.3 CREDITS

Lo Studio è stato realizzato dal **Consorzio Insediamenti Produttivi** grazie al contributo della **Camera di commercio di Torino** e con la collaborazione di **Bioindustry Park Silvano Fumero**, **Confindustria Piemonte**, **Ires Piemonte** e **Sertec Engineering Consulting S.r.l.**
Per la parte di analisi, il coordinamento del rapporto è stato curato da Cristina Bargero per Ires Piemonte con la collaborazione di Ida Cappelletti, Augusto Colongo, Margherita Destudio, Vincenza Grandola, Andrea Gremmo e Alberta Pasquero.
Lo studio architettonico è stato redatto da Domenico Gabriele con Marco Di Perna, Francesco Guglielmi e Mariasole Ballerini di Sertec Engineering Consulting S.r.l.

2.

La logistica

Riprendendo la ricerca precedente sulla necessità di una piattaforma logistica a servizio della "Salute", che aveva analizzato le caratteristiche regolatorie e gli assetti delle Life Sciences e della loro catena distributiva livello nazionale, con un focus sulla potenziale domanda pubblica e privata relativa a Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta, questo approfondimento si dedica, invece, a definire i mutamenti riguardanti la logistica, a livello di macro-trend internazionali e di dinamiche localizzative.
La logistica sta assumendo, infatti, un ruolo sempre più decisivo nelle filiere produttive ed è, al contempo, investita da rapidi e radicali cambiamenti.
Le principali tendenze già in atto da oltre un decennio stanno mutando le caratteristiche del settore e continueranno a farlo in futuro.

Negli ultimi anni, inoltre, nuove forme di protezionismo, pandemie, calamità naturali, tensioni geopolitiche, e non ultima la congestione delle infrastrutture hanno spinto le imprese a adeguare le catene di approvvigionamento, accorciandole. A tal proposito la Supply Chain di ogni settore si sta riconfigurando, con l'obiettivo di ampliare la gamma dei fornitori e di espandere le reti di produzione e distribuzione, aumentando in tal modo resilienza, capacità di reagire agli shock e quindi la competitività.
Tale fenomeno include attività tra loro collegate quali il multisourcing (partnership con più fornitori concorrenti) e il multishoring (selezione di fornitori in più o diversi paesi o regioni).
La tendenza alla diversificazione della catena di approvvigionamento avrà un forte impatto sulle operazioni logistiche, sia sulla connettività tra regioni e Paesi del mondo sia per quanto concerne le modalità di trasporto.
Ma vi sono altri fattori destinati a incidere sui futuri assetti ed investimenti della logistica, che stanno investendo gli assetti economico- sociali a livello mondiale.
I maggiori driver di cambiamento possono essere identificati:

- nella trasformazione digitale;
- nella crescita dell'e-commerce;
- nella transizione ecologica;
- nella "verticalizzazione" del settore.

In realtà, tali fenomeni sono strettamente connessi l'uno con l'altro, influenzandosi a vicenda. Ma esaminiamoli nello specifico.

2.1 TRASFORMAZIONE DIGITALE: IMPATTO ELEVATO- BREVE/MEDIO/LUNGO PERIODO

La trasformazione digitale della logistica è un processo in itinere, che ha subìto un'accelerazione durante la pandemia. Numerose imprese sono ricorse alla tecnologia e ai magazzini automatizzati con l'obiettivo di semplificare ed ottimizzare i cicli operativi e, quindi, di fornire un servizio più efficiente ai clienti finali.

2.1.1 Big Data

L'importanza dei dati è stata generalmente introiettata da chi opera nel settore della logistica. I maggiori operatori hanno adottato sensori, dashboard e altre tecnologie per raccogliere e visualizzare flussi di informazioni.
Il trend dei Big Data Analytics ha un impatto moderatamente elevato sulla logistica. Pur non trasformando direttamente la catena di fornitura, il processo decisionale ottimizzato derivatone può portare a un'ottimizzazione strategica lungo i segmenti della catena di fornitura, migliorando sostanzialmente i livelli di servizio, dallo stoccaggio più efficiente dei pallet ad una migliore gestione clienti. In termini di realizzazione, l'analisi dei big data è molto più avanzata nella logistica che in altri settori.
Inoltre aumenta la necessità di connettersi con i partner lungo la catena del valore e di scambiare dati in tempo reale. Le applicazioni spaziano dal controllo degli stock, alla generazione etichette di spedizione al monitoraggio di spedizioni e resi, migliorando e personalizzando il customer care.

2.1.2 Cloud e API (Application programmes interfaces)

Con la necessità e il valore dello scambio di dati tra funzioni, operazioni, aziende e utenti finali, si prevede che il cloud computing e le API cresceranno notevolmente nel prossimo triennio, essendo utili nell'assimilazione di informazioni dettagliate di tracciabilità e rintracciabilità dai fornitori di servizi logistici. Poiché le tecnologie cloud e API si basano su programmi sul Web, un'infrastruttura IT sicura è essenziale per ridurre al minimo il rischio di violazione dei dati e per garantire un corretto funzionamento della catena di approvvigionamento.

2.1.3 Cybersecurity 2.0

Gli sviluppi delle piattaforme online, il numero crescente di dispositivi Internet of Things (IoT) e l'accelerazione verso operazioni digitalizzate che utilizzano server basati su cloud e processi digitali hanno portato a un aumento degli attacchi informatici. Di conseguenza, le aziende stanno adottando sistemi di difesa più avanzati.
La tutela della privacy, l'importanza di salvaguardare i dati di dipendenti e clienti richiedono l'implementazione di nuove soluzioni di sicurezza, anche utilizzando la blockchain.

2.1.4 Internet of Things (IoT)

I data logger (registratori di dati) digitali possono fornire rapporti in tempo reale sulle condizioni di ciascun pallet o pacco, proteggendo da variazioni di temperatura, umidità, urti, luce e persino pressione dell'aria. Le applicazioni IoT consentono: la manutenzione predittiva degli impianti e dei sistemi; rendono più efficiente, sotto il profilo data-driven, la gestione delle scorte; mantengono la tracciabilità dei lotti di

prodotti, ottimizzando l'intralogistica; monitorano la qualità e la sicurezza delle operazioni (per esempio nella catena del freddo, elemento critico nella campagna vaccinale).

2.1.5 Digital Marketplaces

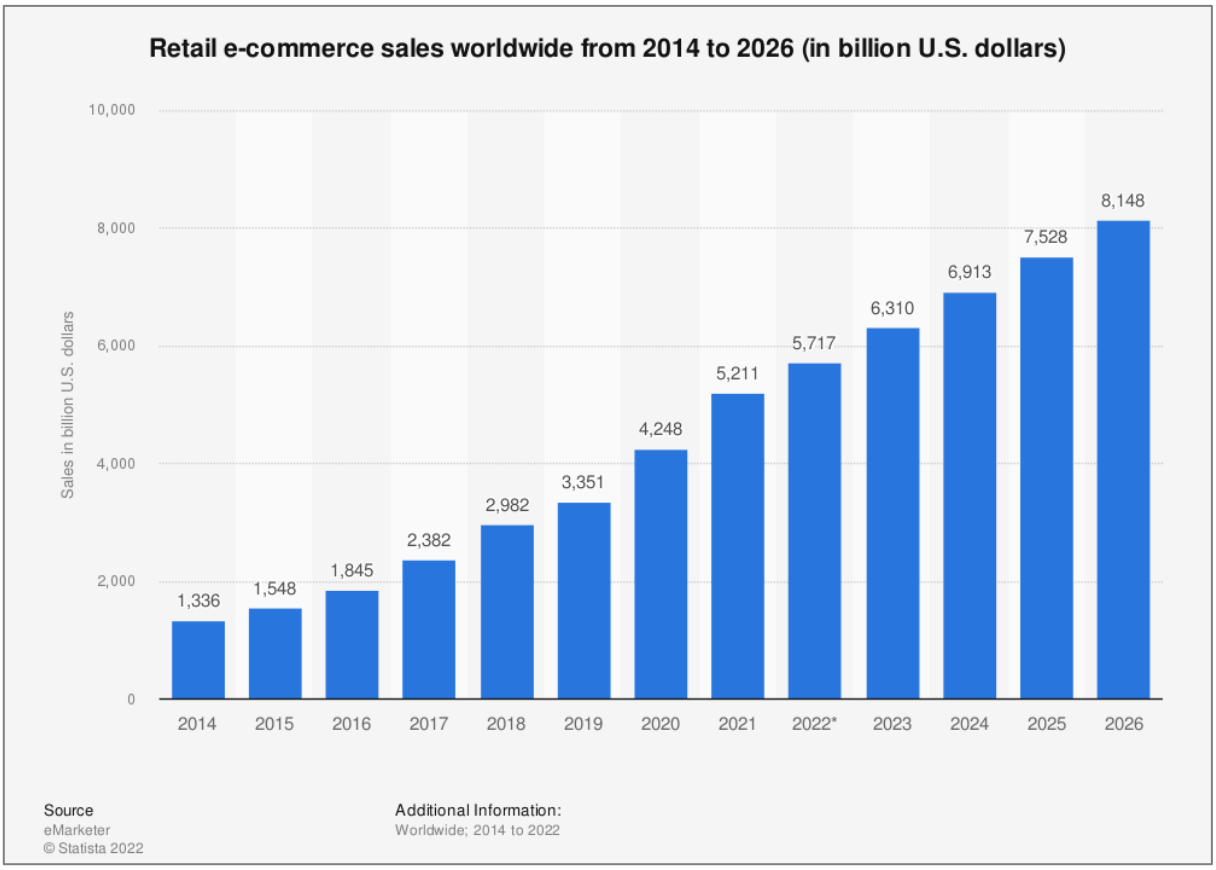
I digital marketplace consentono ai clienti l'accesso a un mercato più ampio, grazie alla facilità di confrontare prezzi ed opzioni di spedizione in un mercato della logistica digitale. I mercati digitali impattano in misura significativa sulla logistica, soprattutto a causa di sempre più complesse reti di filiera e innumerevoli opzioni di servizi e fornitori logistici. Tuttavia, si evidenza una carenza di soluzioni scalabili in alcune aree, relative al pieno utilizzo dello spazio delle strutture, con vuoti che spesso raggiungono il 25% in attesa di volumi più elevati e di contratti a lungo termine.

2.1.6 Blockchain

La tecnologia blockchain oggi è applicabile a molti segmenti lungo la catena logistica, consentendo in tal modo di monitorare non solo lo stato della spedizione del prodotto, ma di confermarne con accuratezza gli attributi, tra cui le certificazioni e di contrastare furti e contraffazioni.

2.2 E-COMMERCE: IMPATTO ELEVATO BREVE

La pandemia ha accelerato un fenomeno che era già in atto, ossia la crescita dei servizi a domicilio, dell'home delivery e dell'instant delivery, quest'ultimo soprattutto relativo alle consegne agroalimentari, appannaggio dei driver. Il fatturato, a livello mondiale, delle vendite relative all'e-commerce, infatti ha subito un forte balzo in avanti tra il 2019 e il 2021 ed è comunque destinato ad aumentare nei prossimi anni.
Con la crescita dell'e-commerce, l'«intensità logistica» delle transazioni è destinata, quindi, ad aumentare, e a cambiare l'assetto delle città.
Il fenomeno del commercio elettronico in realtà è più complesso di quanto appaia a prima vista e coinvolge transazioni sia tra imprese e consumatori (B2C) sia solo tra imprese (B2B). L'incremento delle vendite on-line dell'ultimo anno e mezzo, tuttavia, ha riguardato maggiormente la branca B2C.



Con l'ascesa dell'e-commerce, i punti di consegna precedentemente concentrati verso i negozi e gli stores si stanno moltiplicando: infatti i volumi, precedentemente limitati dalla capacità di stoccaggio dei magazzini e degli scaffali dei negozi, sono oggi determinati dal flusso degli acquisti effettuati dai consumatori. I processi logistici tradizionali, quali la gestione dell'inventario e il rifornimento dei negozi, dipendono ormai dal consumatore finale.

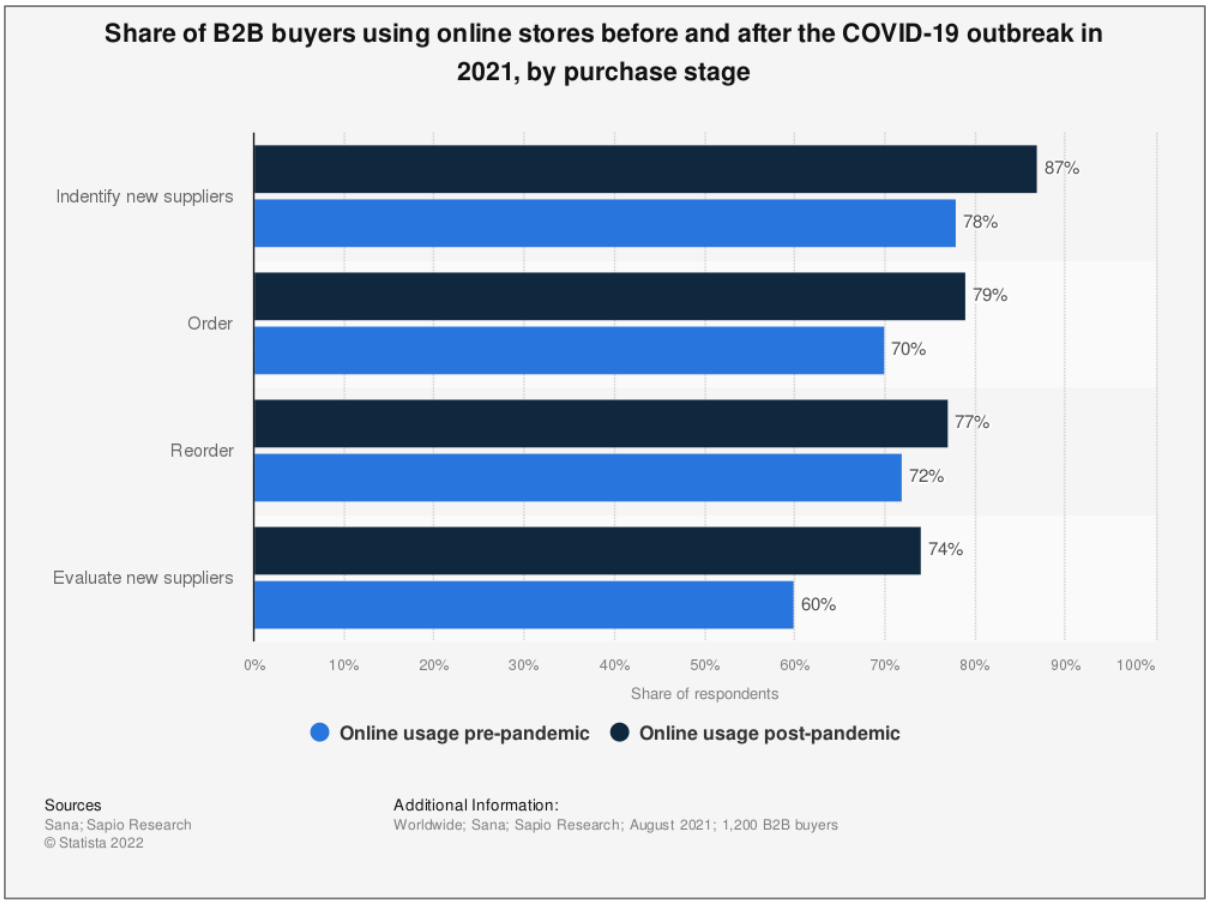
L'entrata diretta di quest'ultimo nella catena logistica rappresenta un reale punto di rottura, per cui cambia anche il coinvolgimento degli spazi urbani: da determinate aree periferiche dedicate all'intera città.

Anche il settore del B2B ha conosciuto un incremento nel periodo post pandemico, soprattutto per quanto riguarda l'identificazione e la valutazione di nuovi fornitori.

Tali tendenze evidenziano la centralità della logistica dell'ultimo miglio e della city logistic, ponendo l'accento sulla necessità di un rafforzamento della rete distributiva locale. Ne derivano innovazioni e un legame sempre più stretto tra commercio on–line e logistica urbana, con le sue implicazioni sulla mobilità delle persone e delle merci e sull'assetto urbanistico e sui valori immobiliari.

Di qui emerge la necessità non solo di nuovi poli logistici e dell'ampliamento dei magazzini esistenti, ma anche di piccoli magazzini della logistica, siti alle porte dei centri urbani.

Di conseguenza nelle aree urbane il mercato della logistica si è adattato ai cambiamenti del commercio. All'interno del settore della messaggistica globale, dei corrieri espressi e dei pacchi, si è sviluppato un nuovo segmento specificamente dedicato alla consegna di pacchi nelle aree urbane. I fornitori di servizi logistici si sono così specializzati nell'"ultimo miglio" della filiera del commercio al dettaglio, ossia il passaggio finale tra l'ultimo magazzino dove un articolo è immagazzinato e la sua destinazione, ossia la residenza dei consumatori.



2.3 LA TRANSIZIONE ECOLOGICA: IMPATTO ELEVATO MEDIO/LUNGO PERIODO

Al settore dei trasporti e, più in generale, alla logistica viene chiesto un importante contributo alla transizione ecologica, legato a molteplici aspetti relativi sia alla decarbonizzazione delle modalità di trasporto sia all'economia circolare.

2.3.1 Decarbonizzazione dei trasporti

Esistono molteplici misure, in parte già adottate da molti operatori della logistica, in grado di ridurre le emissioni, tra cui il trasferimento modale verso il ferro, la digitalizzazione, l'utilizzo di cargo bike e droni per l'ultimo miglio, e l'adozione di modelli hub-and-spoke per fare in modo che i veicoli siano "giustamente dimensionati" per scopi specifici, invece di utilizzare grandi camion per tutto il ciclo di consegna.
Relativamente al trasporto commerciale pesante, specialmente per le lunghe distanze, le diverse alternative di riduzione delle emissioni dipendono anche dal forte impatto economico delle relative infrastrutture. Lo sviluppo significativo di veicoli BEV (Battery Electric Vehicle) rappresenta già oggi una priorità per molti costruttori Nord Europa (es. Scania, Man, Daimler, Volvo e DAF). I principali fattori limitanti per il trasporto pesante BEV sulle lunghe distanze consistono, tuttavia, nella necessità di infrastrutture di ricarica ad altissima potenza per consentire rifornimenti veloci e di un sistema elettrico capace di gestire queste potenze in maniera efficiente e flessibili e di contenere la taglia delle batterie, per ridurre i costi.

Un'altra soluzione è rappresentata **dall'idrogeno** che permette rifornimenti più veloci rispetto all'elettricità, con possibili vantaggi in termini di tempo per percorrenze Altre applicazioni per l'idrogeno potrebbero emergere in servizi di trasporto di tipo hub and spoke, che gravitano attorno ad una base logistica principale situata in prossimità di luoghi di produzione di idrogeno verde.
Riguardo al trasporto commerciale leggero, le opzioni sono simili a quelle applicate per le autovetture, dal momento che i primi condividono con le seconde numerose analogie e soluzioni tecnologiche. Grandi aziende della distribuzione stanno già elettrificando le proprie flotte di consegna, mentre DHL produce addirittura in proprio. All'estero, leaders della logistica quali Amazon e UPS hanno investito in nuovi attori del settore automobilistico (es. Rivian, Arrival) per produrre veicoli commerciali leggeri.
Inoltre, in un'ottica di reshoring e di riduzione dell'impatto ambientale del commercio sia online che tradizionale, il settore logistico si sta riorganizzando con la creazione di hub nazionali, che permettono di ridurre i chilometri percorsi e il numero di mezzi utilizzati.

2.3.2 Il trasferimento modale

Il trasferimento modale delle merci dalla gomma al ferro gioca un ruolo importante in termini di sostenibilità: in Europa oggi solo il **18% delle merci si sposta via treno** e in Italia la percentuale arriva a poco più del **13%**. Di contro, gli obiettivi fissati a livello comunitario sono ambiziosi, prevedendo di raggiungere il 30% entro il 2030 e il 50% entro il 2050. Lo shift modale gomma-ferro può trovare impulso, tuttavia, dal completamento dei due corridoi europei e dagli interventi previsti nel PNRR.

Economia circolare
Anche la logistica può contribuire a rendere più sostenibile la catena logistico-trasportistica, sotto la spinta delle nuove modalità di produzione e di consumo che richiedono una profonda revisione, non solo dei modelli distributivi, ma degli stessi presupposti su cui sono stati costruiti. I nuovi paradigmi sono legati all''Internet fisico" (Physical Internet) e all'economia della condivisione (Sharing economy).
Per quanto riguarda la **sharing economy**, in alcuni casi si sta diffondendo una tendenza a **condividere** anche **servizi di trasporto**, piuttosto che **spazi di magazzino**, ottimizzando in questo modo gli asset e aumentandone l'efficienza, ossia riducendone i costi, non solo monetari, ma anche ambientali.
Un altro contributo a un incremento della sostenibilità può derivare anche dalla **saturazione dei mezzi o** delle unità di carico (ridurre il trasporto di "aria"), dall'**ottimizzazione dei percorsi,** non solo riducendo le percorrenze assolute, ma tenendo conto anche delle condizioni di traffico, grazie alla digitalizzazione dei servizi logistici e di trasporto (di cui sopra).

2.3.3 Efficienza energetica e rinnovabili nelle piattaforme logistiche

L'aumento dei costi dell'energia e gli obiettivi europei di sostenibilità stanno spingendo le aziende del settore logistico ad adottare le misure più efficaci di **efficientamento energetico** riguardano caldaie, pompe di calore, illuminazione, refrigerazione e, solo dopo, stoccaggio e trasporto.
Per affrontare le sfide dell'aumento dei costi energetici, le energie rinnovabili che, attualmente, possono essere installate sono fotovoltaico e illuminazione a led per poli logistici e magazzini.

2.4 NUOVE TENDENZE LOCALIZZATIVE E VERTICALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA

Nell'ultimo periodo, è senza dubbio cresciuto il peso della logistica nella produzione industriale. Infatti l'Industria 4.0 ha accentuato l'importanza dell'integrazione verticale che, anche nella Logistica 4.0, incrementa la competitività, sfruttando le opportunità e riducendo i rischi, facendo convergere la produzione fisica e quella digitale per realizzare una produzione più smart.

Nelle scelte di insediamento un fattore competitivo è sempre più rappresentato dalla qualità e della molteplicità dei servizi offerti dal territorio.

In questo scenario, è opportuno porre grande attenzione ai settori, alle merceologie ed alle aree geografiche più dinamiche, cogliendone le opportunità per primi.

L'integrazione verticale, infatti, consente di collegare tutti i livelli, consentendo ai dati di partire dalla logistica interna fino ai servizi post-vendita, creando connessioni tra la produzione e le altre parti dell'organizzazione

Diventa, quindi, fondamentale tracciare i prodotti e il loro ciclo di vita attraverso i dati relativi alla conformità alle specifiche, ai tempi di evasione degli ordini, in cui la verticalità del sistema logistica, che, inoltre, tende a comprendere nell'ambito di un unico vettore più aspetti relativi a magazzinaggio, trasporto via mare, via terra, aereo, su ferro e combinato

Le tendenze localizzative della logistica, la cui finalità è quella di garantire un'elevata capillarità a livello internazionale, mutano a seconda dell'assetto distributivo.

Nel modello Local Optimized i magazzini si trovano a livello locale nei diversi paesi europei in cui avviene la consegna dal fornitore ai magazzini locali che servono i clienti mediante un servizio entro le 24 ore.

Il modello Central Optimized, invece, prevede un unico centro di distribuzione europeo, dove arriva la merce da parte dei fornitori e da cui partono le consegne ai clienti, in un arco temporale che va dalle 24 alle 72 ore.

Nel modello per macroregioni sono presenti piattaforme a livello regionale, grazie alle quali i tempi di consegna si riducono notevolmente.

L'organizzazione logistica per Hub & Spoke, invece, rappresenta una soluzione intermedia rispetto a quella centrale e regionale, prevedendo un hub centrale e diversi spokes (raggi) locali.

2.4.1 Cosa sta succedendo nella logistica Life Sciences in Italia?

Attualmente la maggior parte delle piattaforme logistiche dedicate al settore Life Sciences si trovano in prossimità dei principali poli produttivi siti essenzialmente in Lombardia e Lazio.

Considerando, tuttavia, le nuove tendenze localizzative della logistica (precedentemente descritte), l'incidenza crescente dei costi di trasporto e la necessità di consegne sempre più rapide soprattutto in settori come quello dei farmaci e dei dispositivi, sta emergendo la possibilità di creare piattaforme con un bacino di riferimento macro-regionale.

A tal proposito a Livorno, si sono avviati i lavori per Toscana Pharma Valley, un hub digitalizzato, dedicato al confezionamento e alla distribuzione di prodotti in ambito farmaceutico e biomedicale, in grado di gestire in modo integrato tutti i flussi della logistica end-to-end, dall'ingresso delle materie prime all'alimentazione degli stabilimenti produttivi, alla distribuzione dei prodotti finiti sia a livello nazionale sia

internazionale. Inoltre, essendo integrato con il porto di Livorno e l'aeroporto di Pisa, si rivela **strategico a livello di intermodalità,** gestendo trasporto su gomma, ferro, aria e mare per la distribuzione di farmaci.
Si tratta di un **investimento privato** (Bcube e il Fondo P3 Logistics Parks), **di circa 70 milioni di euro**, in cui il pubblico, in particolare la Regione Toscana è stata di stimolo alle imprese e ha facilitato la realizzazione di uno specifico protocollo d'Intesa al Ministero dello sviluppo economico per gli investimenti relativi ai collegamenti ferroviari con il porto di Livorno e lo sviluppo dell'aeroporto di Pisa.
L'area dedicata alla piattaforma si trova presso **l'interporto Amerigo Vespucci di Guasticce (Livorno),** è di circa **125 mila metri quadrati** e a regime avrà una **capacità di 120 mila pallets** e servirà essenzialmente Toscana, Umbria, Marche e una parte di Liguria.

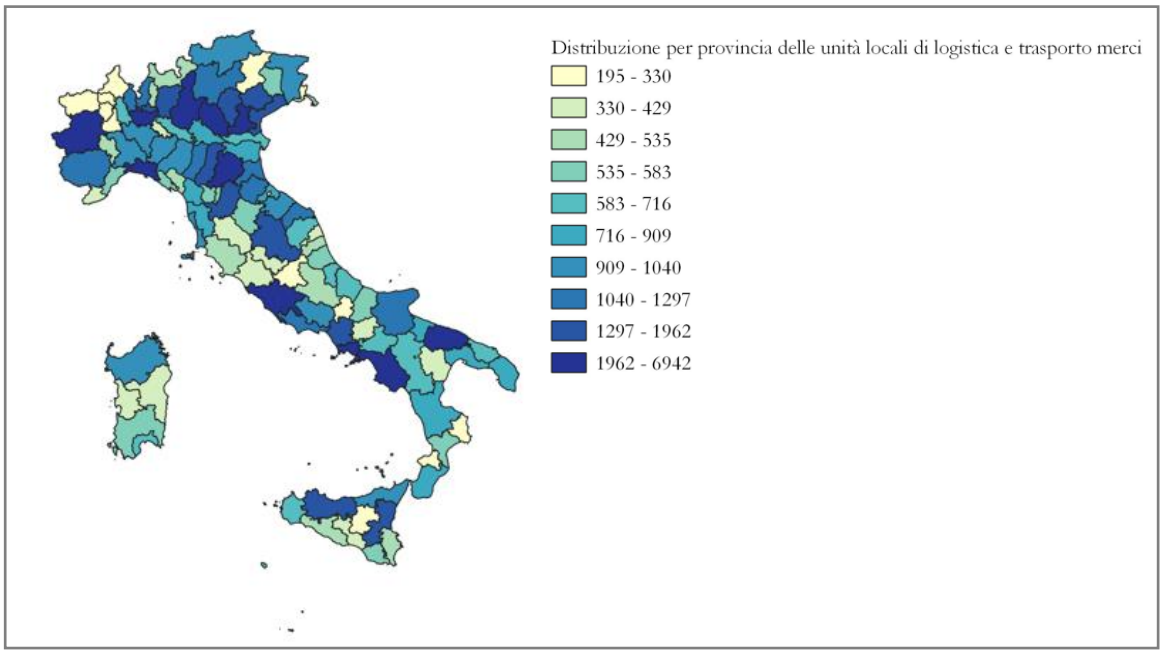
Un altro progetto che prenderà il via nel corso del 2023 è quello per la realizzazione, a **Rodano** nel milanese, di un nuovo **hub internazionale di ricerca e sviluppo** voluto dal Olon Spa, Big Farma mondiale di origine italiana, che sta puntando all'espansione e diversificazione delle sue competenze e tecnologie applicate allo sviluppo di ingredienti farmaceutici attivi per il mercato Cdmo (produzione per conto di altre aziende) e Generics.

Il centro, che sarà operativo già nel corso del 2023, prevede la realizzazione di un'area completamente dedicata **a laboratori di ricerca** applicati allo sviluppo di processi per la produzione di API (Active Pharmaceutical Ingredients) e rappresenterà l'hub di ricerca centrale integrandosi con gli altri 7 centri di ricerca Olon. Questa rete darà vita ad un innovativo modello di global **R&D networking** nel quale le alte specializzazioni di processi specifici, consolidate negli 11 impianti Olon nel mondo, verranno connesse, condivise, e applicate in modo diffuso a tutto il networking produttivo del Gruppo.
Elemento di novità del progetto è, quindi, legato alla visione aziendale che non si limita a un'espansione solo dell'area R&D, ma anche alla **connessione del nuovo hub con tutti gli altri centri R&D** in modo da creare un network di medium size labs che possa assorbire l'alta specializzazione e il know how delle tecnologie specifiche di un sito, e trasferirle poi in un sito diverso. È prevista la creazione di laboratori con team di lavoro focalizzati su nuove tecnologie, o nuove applicazioni tecnologiche, come ad esempio la continuous manufacturing, la biocatalisi e la photochemistry.

Degno di nota è anche il progetto **Biotech Center for Excellence Plant** del Gruppo Chiesi, un nuovo polo di eccellenza italiano e internazionale per lo **sviluppo e la produzione di farmaci biologici** che sorgerà a **Parma** e sarà operativo dal 2024. L'investimento previsto è di 85 milioni e comporterà l'impiego di 105 persone in posti di lavoro altamente qualificati.

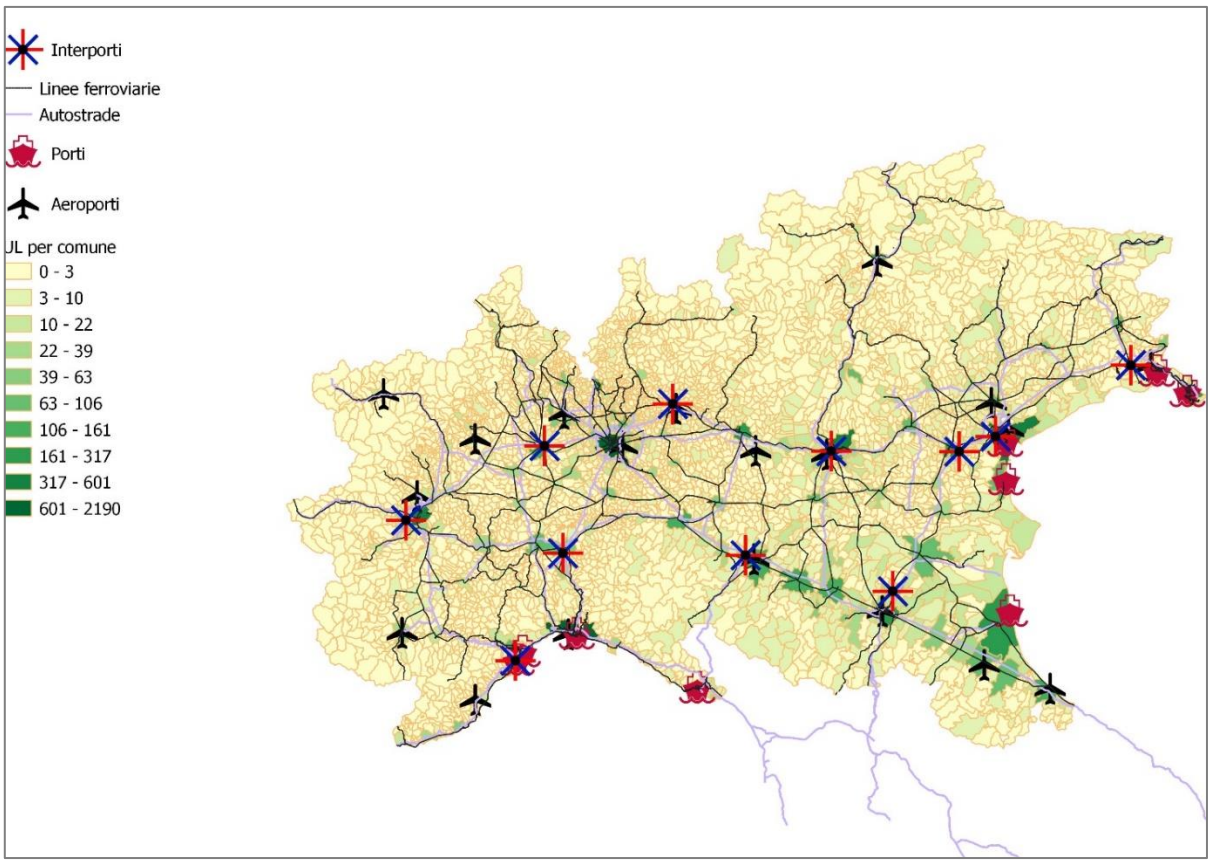
Il nuovo centro sarà realizzato accanto all'attuale stabilimento produttivo del Gruppo e sfrutterà tecnologie e soluzioni innovative per garantire la massima sostenibilità ambientale.
L'obiettivo del progetto è sviluppare all'interno soluzioni terapeutiche innovative, realizzando **un'integrazione verticale del processo**, dalle cellule al prodotto finito, e attraendo i migliori talenti e competenze tecniche dall'Italia e dal mondo. Il Centro sarà aperto alla collaborazione e alla realizzazione di progetti sinergici con altre realtà del settore, per farne un punto di riferimento innovativo per l'intero comparto farmaceutico e per l'Italia. Il nuovo impianto sarà specializzato nello sviluppo e produzione di **principi attivi** - dalle cellule al farmaco finito - di **anticorpi monoclonali** (prodotti con tecniche di DNA

ricombinante a partire da un unico tipo di cellula immunitaria), di **enzimi e di altre proteine**, fino al confezionamento per il mercato globale.



Fonte: nostra elaborazione su dati Istat, 2020

Distribuzione per comune delle unità locali di logistica e trasporto merci nel Nord Italia



Fonte: nostra elaborazione su dati Istat, 2020

2.4.2 Uno sguardo al panorama estero

Guardano alle esperienze estere, a gennaio 2023 Bomi Group, azienda internazionale che opera nella logistica e nella gestione di prodotti ad alta tecnologia per la tutela della salute, ha annunciato l'apertura di un nuovo centro logistico dedicato al settore Healthcare che sorgerà vicino a Madrid. Il centro avrà una superficie totale di 27.000 mq, una capacità di ospitare 60.000 pallet e sarà situato in una posizione strategica, a soli 12 km dall'aeroporto di Madrid-Barajas e all'incrocio tra l'autostrada A-2 Madrid-Barcellona e la tangenziale M-50 dell'area metropolitana di Madrid.

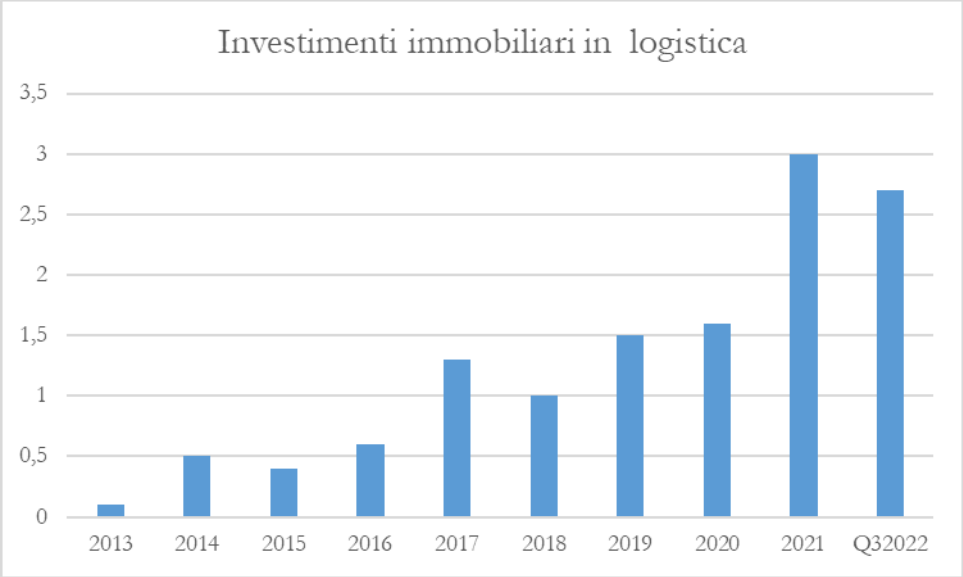
Il nuovo centro risponde alle nuove necessità della medicina personalizzata che fanno sì che l'80% dei prodotti farmaceutici in Europa necessitino di un trasporto a temperatura controllata. Lo stabilimento di Madrid risponderà, quindi, a questa crescente esigenza con diverse soluzioni di stoccaggio a temperatura controllata (-30 °C, tra +2 e +8 °C, e tra +15 e +25 °C) e disporrà di un sistema automatizzato all'avanguardia di order picking, con un tasso di errore previsto inferiore allo 0,02%.

Il centro è stato, inoltre, progettato nel rispetto dei più alti standard di sostenibilità operativa, con un massimo livello di sicurezza antincendio, sistema di sorveglianza esterna e interna h 24/7 ed altissima efficienza energetica con qualifica "Very Good". Verranno inoltre integrati diversi spazi multidisciplinari per i servizi dedicati al MedTech.

La costruzione del nuovo polo logistico comporterà un **investimento** di **18 milioni di euro**, e a pieno regime, si prevede che impiegherà un totale di **150 persone**. Il nuovo magazzino sarà operativo dal primo trimestre 2023.

2.4.3 Le tendenze localizzative in atto

La logistica si è rivelata l'asset class immobiliare degli ultimi due anni, conferma il suo trend positivo nel 2022, dimostrandosi un settore in grado di attrarre investitori esteri. In termini di volumi la logistica ha toccato un nuovo record raggiungendo nel **Q1-Q3 2022 il maggior numero di investimenti di sempre registrati**, per un totale di quasi **€ 2,7 mld (+53% YoY)**. In termini di numero di operazioni, se ne sono registrate 51, di una dimensione media di 53 milioni di euro circa.



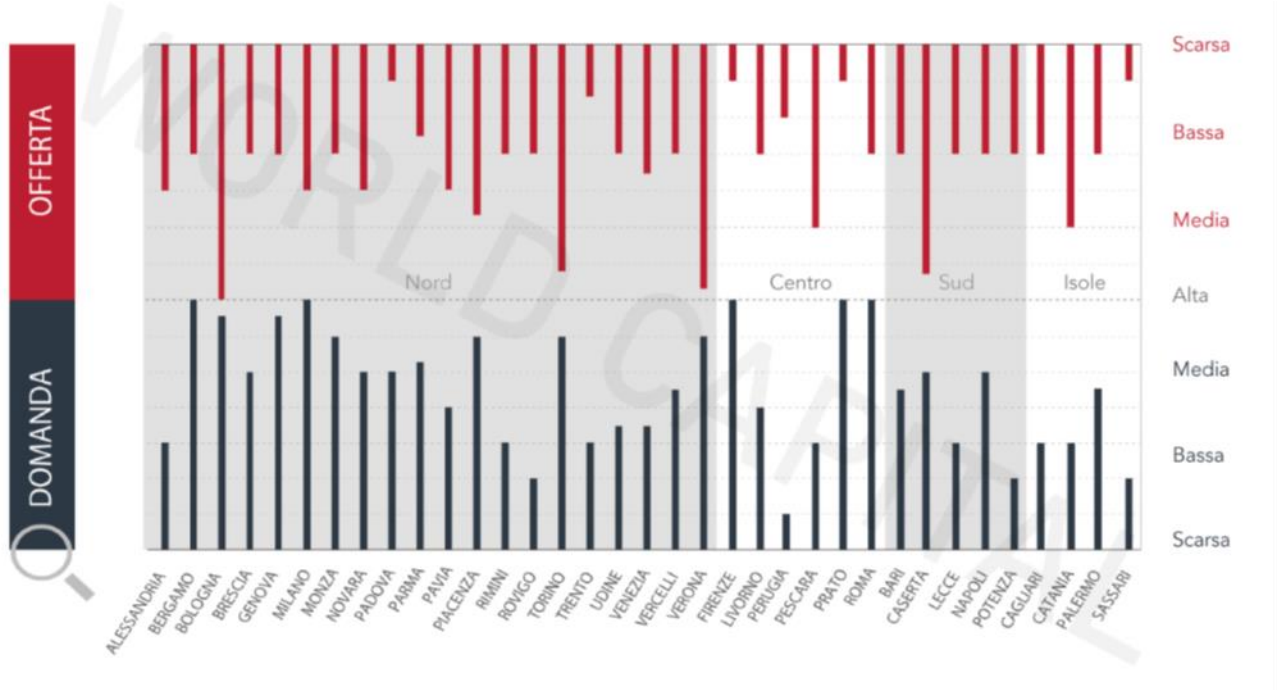
Fonte JLL, 2022

Inoltre sono stati scambiati diversi terreni e progetti di sviluppo: sia gli investitori con una presenza storica nel mercato sia i maggiori players mondiali ed europei del Real estate guardano **all'Italia come una nuova potenziale destinazione logistica**. Tutto ciò si è tradotto in un crescente interesse da parte di investitori istituzionali sia nazionali che esteri, in particolare player statunitensi e del sud-est asiatico. Appare diversa differente la sensibilità tra player internazionali e domestici riguardo al posizionamento geografico di un immobile a destinazione logistica, oggetto di un potenziale investimento. Per i primi non risultano evidenti differenze tra immobili ubicati in location "prime" e asset localizzati lungo assi infrastrutturali ben collegati, anche se distanti dalle principali zone a vocazione logistica; gli operatori nazionali prediligono invece le prime location.

Milano e la sua area metropolitana continuano ad essere la destinazione preferita per tale tipologia di investimento, ma stanno acquisendo maggiore attrattività **anche Torino, Bologna e l'intero Veneto.**

Sul comparto logistico la forte pressione della domanda, che spesso supera l'offerta di spazi disponibili, aumenta la richiesta di **immobili di grado A**. Parallelamente, la spinta sostenuta delle nuove modalità di acquisto di servizi e prodotti, in primis l'e-commerce, ha consolidato la domanda di **immobili 'last mile/last touch'** che si sviluppano con dimensioni unitarie ridotte, dai cinque mila ai quindici mila metri quadrati, e

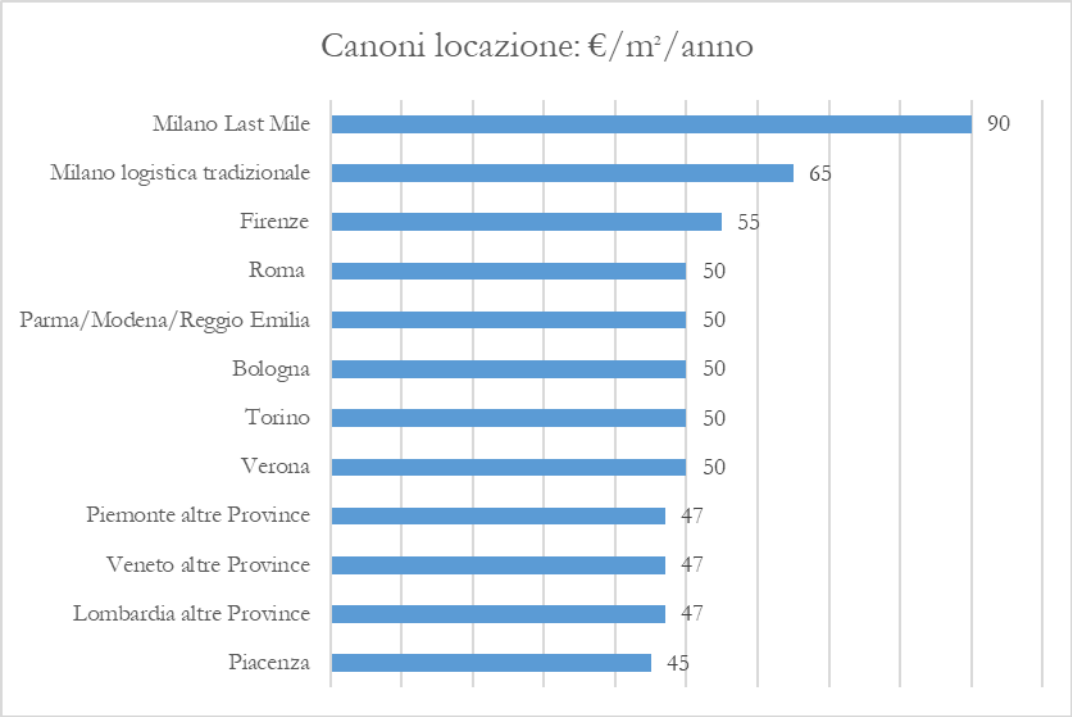
che oggi hanno un margine di crescita potenzialmente enorme aprendo alla possibilità di nuovi investimenti in location secondarie.



Fonte: WCG,2022

La penetrazione **dell'e-commerce in Italia** (+21% di vendite online nel 2021) si riflette in una ricerca di spazi nelle grandi città vicini al consumatore finale (l'area Milanese rappresenta il **43% del take-up** totale del 2021, CBRE), si rafforza il concetto di **capillarizzazione e urban logistic.** Anche nel 2022 gli investimenti in immobili last mile il mercato più promettente in considerazione dell'elevata richiesta di questo tipo di spazi.

Anche i canoni di locazione degli immobili logistici riflettono: Milano e i capoluoghi si rivelano le aree più care.



Fonte: nostra elaborazione su Real Estate Data Hub

2.5 IL PNRR E LA LOGISTICA

Gli investimenti della componente relativa alla portualità ed alla logistica (M3C2) del Piano Nazionale Ripresa e Resilienza (2,86 miliardi di euro contenuti nel Fondo Complementare e 630 milioni del PNRR), ammontano a 3,49 miliardi di euro.

L'obiettivo principale consiste nello spostare merci e persone dal trasporto su gomma a quello su ferro per ridurre la congestione delle arterie stradali ed ottenere vantaggi in termini ambientali (lo shift modale dalla gomma al ferro implicherebbe l'abbattimento di milioni di tonnellate di CO2 l'anno) e di aumentare la competitività del sistema paese.

Il sistema portuale italiano, di cui fanno parte 58 porti raggruppati n 16 Autorità di Sistema Portuale (AdSP), costituisce un asset strategico per il nostro paese, contribuendo direttamente al PIL per il 3%, ma, soprattutto è funzionale al sistema del commercio estero e al funzionamento della filiera logistica. La minaccia costituita dalla concorrenza degli scali del Northern Range (Rotterdam, Anversa, Amburgo e Zeebrugge), quelli mediterranei (Pireo, Algeciras e Tanger Med), implica un rafforzamento dei porti italiani e del sistema retroportuale, essenziale per la loro efficienza.

A tal fine il PNRR prevede tre linee strategiche per rilanciare la portualità e altrettante per l'intermodalità e la logistica integrata.

Le riforme sui porti mirano ad aggiornare la pianificazione portuale sia a livello di Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) che di Piano Regolatore Portuale, in un'ottica strategica unitaria del sistema portuale italiano, ad attuare il regolamento che definisce l'aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali e a semplificare le procedure per l'installazione di impianti di cold ironing.

Riguardo alle riforme in ambito logistico, sono ritenute strategiche **l'implementazione effettiva dello Sportello Unico Doganale** per velocizzare i processi di sdoganamento e ridurre i costi per gli operatori, **l'interoperabilità dei Port Community System di ciascuno scalo tra loro e con la Piattaforma Logistica Nazionale** e **l'adozione della lettera di vettura internazionale elettronica o e-CMR** (Convention des Marchandises par Route).
Rispetto agli investimenti sono previsti una serie di interventi di potenziamento e miglioramento delle infrastrutture sia fisiche sia digitali a servizio della portualità e della retroportualità.

In particolare, la Misura 3-Componente 2 intende **migliorare l'accessibilità marittima** attraverso interventi di potenziamento e consolidamento delle dighe, delle banchine, dei moli e alla realizzazione di nuove piattaforme logistiche per adeguare le infrastrutture alla misura delle navi e alla transizione energetica della mobilità marittima, in modo da attrarre investimenti privati ed ottenere una miglior funzionamento di terminali operativi di recente e di prossima realizzazione. Il porto di Genova sarà poi collegato via ferro alla linea Liguria-Alpi.

Inoltre, per adeguare la capacità di alcuni porti, sia in entrata dal lato mare sia dal lato terra dei terminal, si prevedono risorse per **implementare le infrastrutture per la gestione delle merci**. A tal proposito, un progetto faro riguarda il porto di Trieste, con il potenziamento della piattaforma logistica, attraverso lo sviluppo dei collegamenti back-port e l'ampliamento delle infrastrutture comuni alla Nuova Zona Franca del porto.

L'attenzione per l'innovazione tecnologica del PNRR, poi, coinvolge anche **la logistica** (investimento 2.1), al fine di rendere più efficiente l'intera catena, con interventi sul lato hardware, mediante l'implementazione di banda larga e 5G all'interno degli snodi della catena logistica e quello del software, per rendere **interoperabili entro il 2024 almeno il 70% dei sistemi per operatori portuali delle singole AdSP**, attraverso la realizzazione di un sistema digitale interoperabile tra operatori pubblici e privati dell'intera filiera, che dovrebbe consentire la semplificazione e la velocizzazione di procedure, processi e controlli, attraverso la de-materializzazione dei documenti e lo scambio di dati.

3.

LOSA 2: perché una piattaforma logistica in Piemonte? La logistica nel settore Life Sciences

I sistemi sanitari, da anni ormai e con un'accelerazione conseguente alla pandemia Covid 19, sono sotto pressione per migliorare le prestazioni in termini di servizio e in relazione all'efficienza dei costi. Oltre alla cura dei pazienti, tali sfide implicano anche una riorganizzazione della catena logistica. Le pressioni sui costi hanno portato le organizzazioni sanitarie a prendere in considerazione cambiamenti strutturali, anche ripensando alla logistica (ad esempio centralizzando i magazzini (Zhang, 2008). A volte tali mutamenti mirano anche a cambiamenti più completi nelle catene di approvvigionamento sanitario come, ad esempio, la risposta rapida (QR) o la risposta efficiente del consumatore (ECR).

Una definizione di base descrive la logistica come la funzione di coordinamento tra il flusso di materiale e il flusso di informazioni attraverso la catena di approvvigionamento, in quanto comprende le attività connesse alla trasformazione e alla circolazione delle merci, come l'approvvigionamento materiale della produzione, la funzione principale di distribuzione e trasporto, il commercio all'ingrosso, il dettaglio nonché i relativi flussi informativi.

La particolarità nelle filiere sanitarie è, inoltre, in funzione dell'elevato livello di complessità, legata al fatto che le catene di fornitura dell'assistenza sanitaria differiscono in una varietà di aree (tra cui strategie di distribuzione, prestazioni, tecnologia e controllo dell'inventario), mentre, per altri versi, denotano aspetti comuni (normativa, standard di prestazioni)
I fattori essenziali includono:

- La missione delle organizzazioni sanitarie. L'obiettivo prioritario dell'organizzazione è quello della cura del cittadino/paziente.
- L'intermediazione di filiera. Le filiere sanitarie coinvolgono numerosi attori in: pazienti, medici, fornitori di organizzazioni di fornitori di servizi (ospedali, cliniche, ambulatori, sanità territoriale ecc.), gruppi di acquisto (GPO), distributori indipendenti, farmacie, assicuratori e imprese del farmaco e dei dispositivi. Questi diversi attori sono congiuntamente responsabili dell'efficacia e dell'efficienza della filiera sanitaria.

- La gamma e le criticità di dispositivi medici specializzati e prodotti farmaceutici. Farmacie e ospedali devono disporre di adeguate scorte
- La complessità del prodotto. I prodotti stessi sono estremamente costosi, molto complessi, spesso richiedono manipolazione speciale (sterilizzazione, precauzioni di sicurezza, ecc.). Inoltre, i prodotti arrivano sul mercato attraverso una stretta regolamentazione, che stabilisce regole sull'imballaggio, requisiti di conservazione, uso raccomandato, ecc.

Tali fattori rendono efficiente, sia dal punto di vista degli operatori deputati ad erogare prestazioni sanitarie sia delle imprese produttrici ripensare a una catena logistica delle Life Sciences secondo un modello di hub per macroregione con l'obiettivo di una maggior prossimità con i clienti/utenti finali (strutture sanitarie, farmacie, pazienti) e con i produttori, in modo da massimizzare l'efficienza nei trasporti.

I drivers che spingono un fondo, un investitore e un imprenditore, sono molteplici e non esclusivamente di natura localizzativa e/o legati all'offerta. I fattori che influiscono sulla scelta localizzativa relativa a un insediamento logistico toccano essenzialmente i seguenti aspetti:

- ubicazione ed accessibilità;
- burocrazia e carico fiscale;
- bacino dei potenziali fornitori;
- bacino dei potenziali clienti;
- disponibilità e qualità della forza lavoro;
- qualità della vita, sicurezza e ambiente;
- costi di gestione;
- incentivi a livello regionale e locale.

Inoltre, vi sono fattori specifici e di settore (la presenza di un'azienda leader, di un centro di ricerca). Altri elementi localizzativi, invece, sono connessi più al contesto nazionale (fiscalità, red tape, costo del lavoro e dell'energia).

Nel precedente lavoro dedicato a Losa sono stati approfonditi, con una delimitazione territoriale di Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria, gli aspetti riguardanti l'assetto industriale del settore Life Sciences, dei servizi sanitari e sociosanitari, la distribuzione e le caratteristiche demografiche della popolazione, in modo tale da dimensionare il bacino di domanda e offerta potenziale per una piattaforma logistica dedicata al settore.

Un altro aspetto nella scelta dell'ubicazione riguarda la tipologia dell'area, ossia se essa è di tipo greenfield o brownfield.

Un terreno greenfield, seppur già, spesso, con una destinazione d'uso industriale o commerciale, non è mai stato urbanizzato e i costi di costruzione del manufatto sono decisamente inferiori, sebbene quelli di acquisto o locazione siano, solitamente, maggiori.

Un terreno bownfield, invece, è già stato urbanizzato e, spesso, richiede interventi di bonifica. Occorre sottolineare, poi, che la definizione di area brownfield maggiormente utilizzata è quella della United States Environmental Protection Agency, ossia *«Real property, the expansion redevelopment, or reuse of which*

*may be complicated by the presence or potential presence of a hazardous substance, pollutant, or contaminant» («**Un bene immobile, la cui espansione, riqualificazione o riutilizzo può essere complicata dalla presenza o potenziale presenza di una sostanza pericolosa, inquinante o contaminante**»)*dove si sottolineano il problema della salvaguardia del valore del suolo e la possibilità di realizzarvi delle transazioni di mercato. Tale definizione si avvicina a quella diffusa nel dibattito italiano sulla pianificazione e sull'urbanistica relativa alle aree dismesse, sebbene queste ultime comprendano una categoria più ampia di oggetti territoriali, in quanto le aree dismesse non sono necessariamente, nonostante spesso lo siano, delle aree contaminate.

La scelta di un terreno brownfield implica esternalità positive connesse alla bonifica e al riuso, ma implica notevoli tempi e costi per la bonifica. Si colloca inoltre nella direzione di limitare il consumo di suolo, tutelare il territorio agricolo e di favorire il recupero e la rigenerazione urbana, principi contenuti nel Piano Territoriale Regionale e nel Piano Paesaggistico Regionale piemontese.

3.1 STAKEHOLDER ANALISYS

Stakeholder Name	Impatto/ Quanto influisce il progetto su di lui (Media, Alta)	Influenza/ Che influenza ha sul progetto? (Media, Alta)	Che cosa è importante per lo stakeholder?	Come può contribuire al progetto?	Come può bloccare il progetto?	Strategie per ingaggiare lo stakeholder
Bioindustry Park	Alta	Alta	Rafforzare il sistema logistico/produttivi Life Sciences	Proponendo il progetto e creando reti	Inerzia	Proponente
Aziende del Farmaco/ dispositivi	Alta	Alta	Minimizzare i costi di trasporto e ridurre i tempi di consegna	Attraverso una domanda del servizio, prenotando spazi della piattaforma	Attaccamento all'attuale sistema logistico/distributivo	Coinvolgimento attivo dopo la fase di studio di fattibilità da parte del proponente, incontri mensili
Confindustria Piemonte	Media	Media	Resilienza del sistema produttivo	Attività di network	Mostrando disinteresse	Confronto dopo approfondimento del proponente
Costruttori	Alta	Media	Crescita investimenti in infrastrutture	Garantendo le tempistiche di consegna	Mostrando disinteresse	Confronto dopo approfondimento del proponente
Farmindustria e assodispositivinazionale	Media	Media	Condizioni favorevoli agli investimenti	Facendo emergere la necessità di un sistema logistico regionale per le proprie aziende	Attaccamento all'attuale sistema logistico/distributivo	Coinvolgimento attivo dopo la fase di studio di fattibilità da parte del proponente, incontri mensili
Camera di Commercio di Torino	Media	Media	Competitività provincia di Torino	Finanziando studi sul tema	Mostrando disinteresse	Partecipazione attiva al progetto dalla fase di start-up
Sanità pubblica	Alta	Media	Rapidità consegne farmaci/dispositivi	Facendo emergere la necessità di un sistema logistico regionale	Mostrando disinteresse	Coinvolgimento attivo dopo la fase di studio di fattibilità da parte del proponente, incontri mensili

Stakeholder Name	Impatto/ Quanto influisce il progetto su di lui (Media, Alta)	Influenza/ Che influenza ha sul progetto? (Media, Alta)	Che cosa è importante per lo stakeholder?	Come può contribuire al progetto?	Come può bloccare il progetto?	Strategie per ingaggiare lo stakeholder
Sanità privata	Alta	Media	Rapidità consegne farmaci/dispositivi	Facendo emergere la necessità di un sistema logistico regionale	Mostrando disinteresse	Coinvolgimento attivo dopo la fase di studio di fattibilità da parte del proponente, incontri mensili
Farmacie	Alta	Media	Rapidità consegne farmaci/dispositivi	Partecipando attivamente al progetto, attraverso la prenotazione di spazi	Consolidando i propri centri di distribuzione intermedia	Coinvolgimento attivo dopo la fase di studio di fattibilità da parte del proponente, incontri mensili
Sviluppatori	Alta	Alta	Tempistiche progetto piattaforma logistica	Attraverso una progettazione a moduli	Inerzia	Partecipazione attiva al progetto dalla fase di start-up
Università e ITS	Media	Media	Iscrizioni studenti, posizionamento ranking internazionale	Istituendo corsi di logistica	In nessun modo	Invito a una tavola rotonda
Operatori logistici	Alta	Alta	Efficienza sistema logistico	Partecipando attivamente al progetto, attraverso la prenotazione di spazi	Altre scelte localizzative	Coinvolgimento attivo dopo la fase di studio di fattibilità da parte del proponente, incontri mensili
Trasportatori su gomma	Alta	Media	Efficienza sistema logistico	Partecipando attivamente al progetto, attraverso la prenotazione di spazi	Attaccamento all'attuale sistema logistico/distributivo	Incontro una volta consolidato il progetto
Trasportatori su ferro	Media	Media	Incremento multi-modalità	Partecipando ai tavoli di lavori del progetto	Attaccamento all'attuale sistema logistico/distributivo	Incontro una volta consolidato il progetto
Operatori Cargo	Media	Media	Incremento traffici	Partecipando ai tavoli di lavori del progetto	Attaccamento all'attuale sistema logistico/distributivo	Incontro una volta consolidato il progetto
Spedizionieri marittimi	Media	Media	Efficienza sistema logistico	Partecipando ai tavoli di lavori del progetto	Attaccamento all'attuale sistema logistico/distributivo	Incontro una volta consolidato il progetto
Medici	Alta	Media	Disponibilità farmaci e dispositivi in tempi rapidissimi	Partecipando ai tavoli di lavori del progetto	In nessun modo	Invito a una tavola rotonda, confronti semestrali
Cittadini	Media	Media	Prezzi del farmaco e disponibilità	Informandosi	In nessun modo	Campagna stampa
Fondi di investimento	Alta	Alta	Redditività e tempi certi dell'investimento	Finanziandolo	Inerzia	Presentazione studio di fattibilità, incontri mensili
Regione Piemonte	Alta	Alta	Aumento occupazione, efficienza consegna per sanità pubblica	Promozione protocolli di Intesa, assetto infrastrutturale	Inerzia	Coinvolgimento attivo dopo la fase di studio di fattibilità da parte

Stakeholder Name	Impatto/ Quanto influisce il progetto su di lui (Media, Alta)	Influenza/ Che influenza ha sul progetto? (Media, Alta)	Che cosa è importante per lo stakeholder?	Come può contribuire al progetto?	Come può bloccare il progetto?	Strategie per ingaggiare lo stakeholder
						del proponente, incontri mensili
Enti locali	Media	Alta	Incasso oneri di urbanizzazione	Accelerando tempistiche dei progetti	Inerzia	Coinvolgimento attivo dopo la scelta localizzativa, incontri mensili
Aeroporto di Caselle	Alta	Media	Rafforzamento propria posizione	Incrementando le tratte cargo	Investimenti solo relativi al lato passeggeri	Incontro una volta consolidato il progetto
Anas	Media	Alta	Efficienza assetto viario	Investimenti sull'assetto viario	Mancanza di interventi infrastrutturali	Incontro una volta consolidato il progetto
Ministero Infrastrutture	Media	Alta	Efficienza sistema logistico del paese	Investimenti sull'assetto infrastrutturale	Inerzia	Coinvolgimento attivo dopo la fase di studio di fattibilità da parte del proponente, richiesta protocollo di Intesa
Concessionari autostradali	Alta	Alta	Massimizzazione introiti dei pedaggi	Investimenti su rete e creazione caselli	Investimenti su altre tratte	Incontro una volta consolidato il progetto
RFI	Media	Media	Investimenti e efficienza rete ferroviaria	Investimenti sulla rete ferroviaria e aree smistamento merci	Mancanza di interventi infrastrutturali	Incontro una volta consolidato il progetto

3.2 L'ESPERIENZA DEL BIOINDUSTRY PARK

Il Bioindustry Park ha allestito negli ultimi due anni un magazzino logistico di circa 1700 mq destinato a servire le aziende insediate all'interno del Parco che oggi ospita tre multinazionali, importanti start-up e aziende di piccole e medie dimensioni. L'opportunità di offrire questo nuovo servizio all'interno di un Parco scientifico e tecnologico è stata affrontata e gestita in crescendo e in stretto rapporto con gli utenti: è in questo contesto che è emerso l'impegno condiviso e sostenuto dal CIP (Consorzio Insediamenti Produttivi) di completare le strutture del Parco con un nuovo e importante HUB dedicato alla logistica della salute che si può configurare oggi come un presidio di rilevanza strategica in un territorio interregionale in cui il settore Life Sciences si manifesta come uno dei driver di crescita dell'economia piemontese e non solo: è evidente come, in tal senso, sia oggi più che mai fondata l'aspirazione a realizzare un ampio "cluster" che includa anche MIND possa ulteriormente estendersi ad Est, ma anche a Ovest rafforzando la cooperazione con il polo di Lione.

La logistica si configura come elemento di completamento e qualificazione di un sistema industriale e di ricerca in ogni settore e, dunque, anche in quello qui evocato.

Di seguito vengono riportate le caratteristiche operative dell'attuale "magazzino" di logistica che potrà essere migliorato e decuplicato.

Il MAG 13,ovvero l'attuale sito di logistica del Bioindustry Park, è composto da una superficie di 1700 mq, suddiviso in 3 aree dedicate allo stoccaggio così distribuite:

- Area dedicate allo stoccaggio di materiale riservato ai grandi clienti 1.000 mq;
- Area per stoccaggio materiale generico per tutti gli utenti 300 mq;
- Aree «critiche» gestite con futuro sistema di qualità GMP 200 mq;

Le restanti superfici sono dedicate ad uffici amministrativi, depositi mezzi, spogliatoi, vani tecnici.

Attualmente viene gestito dal Bioindustry Park tramite una ditta esterna che è responsabile della gestione del sito e alla gestione sono dedicate le seguenti risorse umane:

- 1 FTE magazziniere
- 0,5 FTE amministrativo
- 0,5 FTE responsabile

Gli automezzi utilizzati sono ad alimentazione elettrica.

L'attuale servizio di logistica consente di:

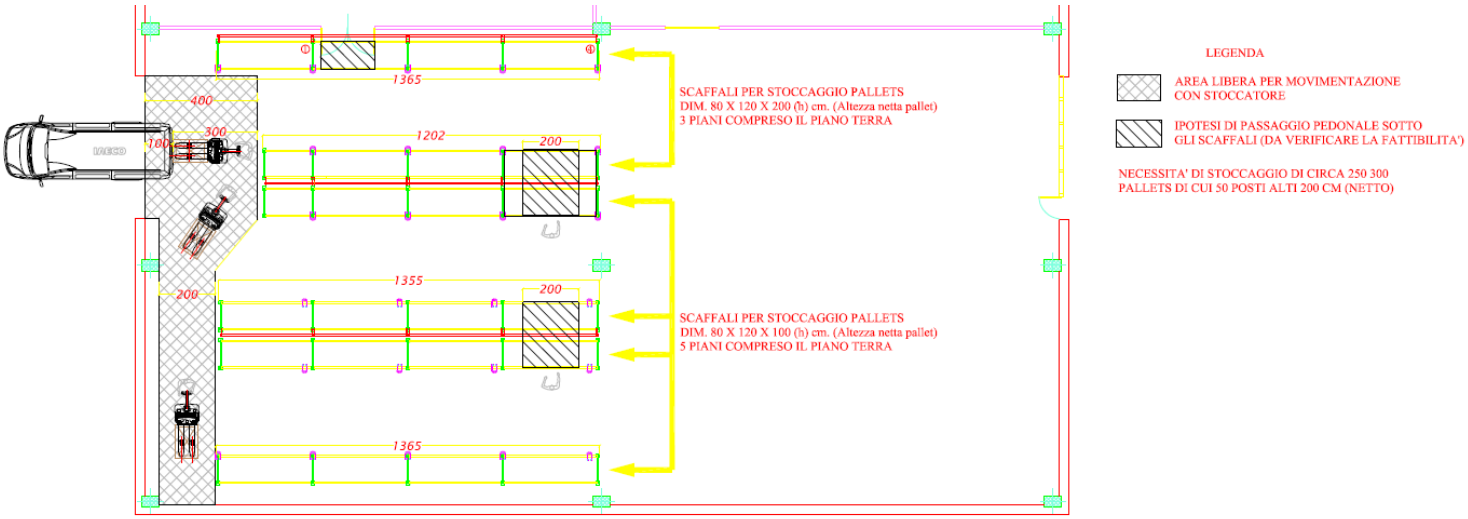
- conservare il materiale secondo le specifiche concordate in fase contrattuale;
- gestire/movimentare i colli in arrivo;
- ritirare i colli in arrivo;
- effettuare prese direttamente dal Bioindustry Park;
- preparare colli per la spedizione;
- gestire direttamente le consegne tramite propri mezzi;
- gestire corrieri per spedizioni.

Fra le caratteristiche principali si segnala che:

- l'area è completamente recintata;
- il personale tecnico è reperibile H24;
- è presente un servizio di vigilanza armata con pronto intervento;
- il sito è collegato direttamente alla centrale operativa Bioindustry per monitoraggio:
    - allarme intrusione perimetrale e interno;
    - allarme antincendio;
    - aree interne ed esterne videosorvegliate;
    - controllo valori di temperatura e umidità H24 tramite software CFR21 compliant;
- controllo idranti esterni;
- controllo illuminazione a LED.

È stato inoltre predisposto un sistema di gestione delle aree "critiche" caratterizzato da:

- impianto di climatizzazione e riscaldamento con range di temperatura e umidità che possono arrivare a 15-25 gradi e 40-70% umidità (anche più stringenti), cella frigo;
- possibilità di installare ultracongelatori -80 e frigo;
- gestione dei flussi e del prodotto (aree compartimentate, automatismi accessi, procedure dedicate;
- scaffalature a 6 mt di altezza.



4.

LOSA 2:
the PILL - the SQUARE - the ThREE

Lo studio architettonico è stato redatto da un importante studio di architettura e ingegneria, Sertec Engineering Consulting, in collaborazione con il parco scientifico tecnologico Bioindustry Park Silvano Fumero, e propone tre possibili interventi sostenibili di trasformazione territoriale per l'insediamento dell'hub logistico.

All'interno di un contesto globale che investe pesantemente nel mercato competitivo e innovativo dell'industria farmaceutica, il progetto sviluppa tre rilevanti scommesse di rigenerazione territoriale che intercettano i flussi logistici ed economici che connettono i grandi centri urbani della Pianura Padana e dell'Europa Centrale.

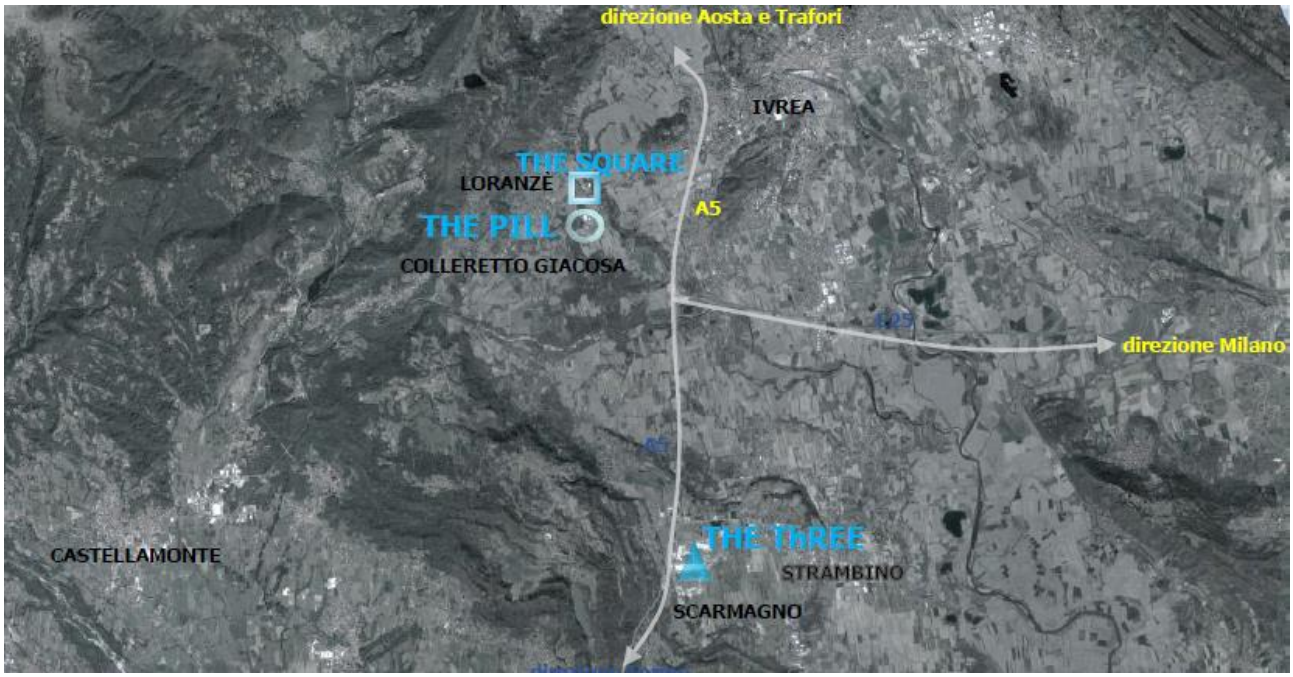
THE PILL. La prima proposta suggerisce l'impianto di un nuovo stabilimento nella forma "greenfield", su un'area libera di 38.000 mq presso Colleretto Giacosa (TO), alle porte del Bioindustry Park Silvano Fumero: una grande e scenografica cupola semi-ipogea che soddisfa alti standard di sostenibilità ambientale e accoglie 22.000 mq di depositi, uffici e servizi dedicati alla logistica farmaceutica.

THE SQUARE. Il secondo progetto risponde alle medesime esigenze ma contribuendo a contenere il consumo del suolo in chiave "soft brownfield": recuperando e riqualificando lo storico complesso industriale ex Marxer di Loranzè (TO), mediante il riutilizzo delle sue strutture abbandonate e il risanamento ambientale, funzionale, infrastrutturale e identitario del lotto degradato, per lo sviluppo di un nuovo polo logistico di 25.000 mq coperti.

THE ThREE. La terza e ultima suggestione progettuale, di tipologia "hard brownfield", chiude il lavoro con la riqualificazione dell'ex stabilimento Olivetti di Scarmagno, Torino (qualora sia di nuovo disponibile), un'archeologia industriale che riprenderebbe vita grazie a un intenso intervento di bonifica e successiva articolazione del complesso edilizio, al fine di accogliere circa 100.000 mq di superficie coperta dove insediare un innovativo Hub Logistico della Salute.

3 riconnessioni di lembi strategici di territorio con il contesto logistico internazionale.
2 suggerimenti di nuove forme sostenibili per il recupero di archeologie industriali.
1 audace manifesto per una scommessa economica, politica e culturale.

Localizzazione delle tre proposte



Per i contenuti specifici di ciascuna proposta si rimanda al Documento di presentazione dello Studio di Fattibilità contenente le *Design Suggestions*.

Le tre proposte prendono in considerazione i luoghi indicati a titolo meramente esemplificativo consentendo, per le loro differenze, di offrire elementi di discussione e di approfondimento che riteniamo utili alla realizzazione concreta dell'hub.

I prossimi passi sono:

1. Verificare l'interesse del pubblico e del privato;
2. Ricercare lo sviluppatore;
3. Redigere il progetto esecutivo insieme a sviluppatore, esecutore e utenti.

Il gruppo che ha lavorato al progetto, coordinato dal Bioindustry Park, potrebbe essere il primo nucleo di un Comitato Promotore per la realizzazione dell' hub.