

Nord Ovest, ora il triangolo è logistico

L'intesa Genova-Milano-Torino da industriale fa rotta verso il trasporto veloce di merci e passeggeri. La fondazione Slala rilancia il progetto del "porto secco" in Basso Piemonte, puntando sull'informatica

MASSIMO MINELLA

Ogni anno 900mila container destinati al Nord Ovest italiano scelgono i porti del Nord Europa, invece di quelli dell'Alto Tirreno. Se si considera che il valore medio (basso) della merce contenuta dentro a un cassone colorato è di 30mila euro, è come spostare 27 miliardi di euro di prodotti dall'Italia all'estero. Prodotti che, se venissero importati da scali italiani, garantirebbero all'Erario entrate per quasi 6 miliardi e mezzo. Un costo in più che si aggiunge a una lista della spesa già molto lunga, quella dei ritardi del sistema-Italia nella realizzazione di nuove infrastrutture, le uniche oggi in grado di "stappare" i porti italiani, terminali del traffico della merce che si muove via mare (il 90% del dato complessivo).

Troppo spesso, infatti, le banchine diventano colli di bottiglia che rendono complesso l'invio e lo smistamento della merce su una rete autostradale già quotidianamente congestionata. Sono le premesse per il rilancio di un progetto antico, ma declinato secondo chiavi di lettura moderne, quello del triangolo del Nord Ovest. Negli anni Sessanta Genova, Milano e Torino si allearono in un poco esal-

tante acronimo, "GeMiTo", per proporsi sulla scena industriale di un Paese alle prese con una crescita vorticoso e scomposta. Sessant'anni più tardi ci riprovano, ma sul fronte logistico, affidando a un patto fra pubblici e privati la messa a punto di un piano operativo per recuperare quanto spetterebbe di diritto e per crescere ulteriormente. L'iniziativa ha il suo quartier generale ad Alessandria, baricentro di un progetto che fa leva sulle banchine dei porti di Genova e Savona (oggi riuniti sotto lo stesso cappello dell'authority del Mar Ligure Occidentale) e sulla grande area intermodale e logistica lombarda. Al centro c'è appunto il Basso Piemonte, candidato a diventare un "porto secco", una sorta di prosecuzione dei moli oltre Appennino. La regia è affidata alla Fondazione Slala, che riunisce enti pubblici, associazioni bancarie e imprenditoriali nell'obiettivo di far crescere il sistema logistico del Nord Ovest. La scelta di Alessandria riassume le linee guida di un piano che dallo Scalo smistamento ferroviario, all'uscita di uno dei rami del Terzo Valico ferroviario che sarà pronto nei prossimi anni, mette a disposizione un'area di mezzo milione di metri qua-

drati. Sarà questa la sede del "porto secco" che potrà collegarsi alle banchine di Genova e Savona attraverso treni da 750 metri carichi di container. A governare il sistema saranno però le nuove tecnologie informatiche che muoveranno i container solo sulla base delle reali esigenze di inoltro. Le merci si potranno gestire quindi nell'arco delle 24 ore, contro una situazione attuale che fa convergere i traffici solo in alcune fasce orarie. L'inserimento di queste aree del Nord Ovest in una grande "zona logistica semplificata" consentirà anche di beneficiare di condizioni doganali favorevoli. Il "Decreto Genova", che ha permesso di finanziare la ricostruzione del nuovo ponte San Giorgio, garantisce anche i primi 20 milioni di euro per la creazione di queste aree, cosiddette "buffer", banchine intelligenti per lo spostamento della merce in arrivo e in partenza. Il "porto secco" del Basso Piemonte, secondo le prime stime, potrebbe ospitare fino a 500mila container. Ma dalla rotazione dei pezzi, il numero può ovviamente moltiplicarsi, spingendo i porti di Genova e Savona, oggi fermi a 2,7 milioni di teu (unità di misura pari a un pezzo da 20 piedi) fino a 4 milioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Container sul treno, con il mare di Genova alle spalle. I porti oggi possono crescere soprattutto trasferendo sulla ferrovia quote aggiuntive di traffico

Stati Generali per il futuro della logistica nel nord-ovest

Una Comunicazione Congiunta delle Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte per il consolidamento del partenariato della Cabina di regia e per l'ampliamento delle tematiche da approfondire, in coerenza con le indicazioni dei tavoli di confronto con i portatori di interesse, ha concluso gli Stati generali della logistica del Nord-Ovest.

A sottoscrivere il documento sono stati il Presidente della Regione Piemonte e gli Assessori alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile delle Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia.

Il punto saliente della Comunicazione delle tre Regioni è la conferma della volontà di procedere con la collaborazione e con le iniziative della Cabina di Regia per la Logistica del Nord-Ovest, con il costante coinvolgimento del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, e con l'indizione periodica di tavoli di confronto con i portatori di interesse.

In questo modo sarà possibile approfondire ed ampliare gli ambiti di attenzione alle seguenti tematiche: trasporto delle merci su strada (sviluppo e manutenzione della rete infrastrutturale autostradale e stradale anche attraverso il monitoraggio degli interventi e dei cantieri, trasporti eccezionali, servizi al sistema dell'autotrasporto, parcheggi, sistemi ancillari ai terminali intermodali, concorrenza e competitività, rispetto



delle regole, digitalizzazione); logistica "green" (mezzi, carburanti, sistemi organizzativi), nell'ottica di garantire la sostenibilità per il settore e la sua partecipazione agli obiettivi del Green New Deal europeo; evoluzione del sistema anche mediante l'incentivazione del trasporto intermodale, la digitalizzazione e l'automazione, da armonizzare con il quadro di riferimento nazionale; l'inserimento della logistica nell'ambito

della pianificazione territoriale e urbanistica tramite l'estensione del confronto interregionale dal tema strettamente infrastrutturale a quello del governo del territorio; l'avvio di un percorso per valutare la possibilità di promuovere forme di collaborazione territoriale per il Corridoio Mediterraneo.

I nuovi scenari della logistica del Nord-Ovest sono stati approfonditi in una serie di interventi che hanno allar-



gato lo sguardo della Cabina di Regia dall'iniziale focus sulle infrastrutture a tutte le attività della logistica e alle tematiche economiche e di sostenibilità fino all'importanza dei servizi, come la digitalizzazione e la formazione, che vede quest'anno per la prima volta un contributo specifico. Inoltre, il PNRR prevede l'introduzione nel sistema di veicoli ferroviari alimentati ad idrogeno. In relazione a ciò si configura un'attività stimata in un numero di 31 procedimenti autorizzativi. Francesco Benevolo, direttore RAM e Andrea Rosa del Progetto Fenix, a cura di LINKS, si sono concentrati sulla digitalizzazione della logistica, tema in rapida evoluzione su cui l'intera filiera deve necessariamente concentrare l'attenzione maggiormente rispetto al passato. In particolare, il progetto Fenix lavora sulla digitalizzazione dei corridoi doganali, il riconoscimento automatico UTI e mezzi e la pre-compilazione automatica della documentazione; sulla pianificazione e ripianificazione trasporti di terra; sul tracciamento UTI e il reimpiego senza passaggio dal deposito, sulla localizzazione/prenotazione parcheggi con mappa e invio informazioni all'autista e sull'invio composizione treni/lettere di vettura.

Non è mancato un momento specifico sulla formazione, argomento di sempre maggior peso per una logistica che vuole competere in Europa e nel mondo. Ne hanno parlato le Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia ognuna con i propri rappresentanti. La Regione Piemonte ha individuato nelle Academy un nuovo modello di formazione organizzato sulla base delle filiere produttive, con particolare riguardo alle vocazioni dei territori con alto contenuto di innovazione tecnologica. «Sono composte - hanno specificato Giovanna Ciorciari e Antonella Bertarello della Regione Piemonte - da una o più agenzie formative accreditate, imprese con capacità formativa, associazioni datoriali, ITS, Università. Offrono programmi di formazione da 16 a 300 ore a lavoratori e disoccupati, per ottenere competenze certificate e una prospettiva professionale. È stato pubblicato il primo bando rivolto alle Academy nei Sistemi di mobilità (automotive, aerospazio, fabbricazione di treni e bus, servizi connessi alla mobilità delle persone) e nei comparti Green jobs (strettamente connessi all'economia circolare) e Tessile, Abbigliamento, Moda. L'investimento è di 14 milioni di euro, 9 per la prima e 5 per la seconda». Monica Mussetti della Regione Lombardia ha evidenziato l'investimento regionale di 26 milioni di euro nella misura 'Formare per assumere', che punta a «superare il mismatch tra domanda e offerta lavoro, permettendo alle impre-



se di adeguare alle proprie esigenze le competenze dei lavoratori in fase di assunzione attraverso percorsi abbinati ad incentivi occupazionali. In tal senso, focalizzandosi sui bisogni delle imprese, la misura costituisce un'opportunità ulteriore rispetto agli interventi in corso di politica attiva e si inserisce nella strategia europea e nazionale di ripresa e di contrasto alla crisi occupazionale». Per la Regione Liguria Paolo Sottili, direttore di Alfa Liguria, ha evidenziato che «il repertorio ligure delle Professioni contiene 30 profili professionali del settore Trasporti e Logistica in prevalenza legati al mondo della portualità che puntano al rafforzamento della partnership con gli attori del settore, formazione sulle competenze digitali, adeguamento e nuovi profili professionali, ponendo grande attenzione al tema dello sviluppo sostenibile e della sicurezza sul lavoro e guarda ad un ulteriore rafforzamento del sistema di formazione professionale per il settore».

A seguire l'approfondimento sul sistema portuale e retroportuale del Nord-Ovest, che ha visto recentemente il Piemonte candidare ben 14 siti a Zona Logistica Semplificata del porto e retroporto di Genova oltre ai già esistenti di Novara CIM e Torino SITO. Ne hanno parlato il presidente del CIM Novara Interporto Cristoforo Canavese e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini.

Come ha evidenziato il presidente CIM Novara Interporto Cristoforo Canavese «le tre Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte si sono poste da tempo il tema di un rinnovato impegno sui temi della logistica. Ci sono oggi sul tavolo nuovi temi quali quelli dell'individuazio-

ne delle Zone Logistiche Semplificate, in questo caso in stretta connessione con il Governo, e su questo tema Regione Piemonte si è mossa con incisività. Sono state sviluppate con RFI nel dettaglio le programmazioni infrastrutturali sulle grandi dorsali e sui nodi (Torino-Lione, Terzo Valico, Nodo Ferroviario di Genova, Nodo ferroviario di Torino e di Novara). Le Regioni stanno poi valutando le esigenze dei singoli comparti produttivi per dare loro risposte insediative sul piano di una logistica moderna, con un ruolo che per il Piemonte si è dimostrato incisivo e concreto. A livello nazionale forse il PNRR renderà più concreti i progetti d'investimento. Ci auguriamo che si possa concretizzare, ma questo sarà possibile se ancora una volta si ragionerà in termini di sistema non lasciando fuori nessuno degli attori ma dando a ciascuno il ruolo che gli compete e allargando la visione ad una penetrazione sul mercato Europeo».

Si è concentrato sui nuovi scenari, guardando soprattutto alle opportunità del PNRR, l'intervento del Coordinatore Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili Giuseppe Catalano, che ha ricordato i «200 milioni di euro del Piano Nazionale Complementare (PNC) dedicati al rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci, e i 250 milioni di euro di nuove risorse che il PNRR riserva alla digitalizzazione della catena logistica, con l'obiettivo di incrementare l'efficienza del trasporto merci e della logistica attraverso la digitalizzazione dei processi, delle procedure e agevolando lo scambio di dati».

Sandro Minardo

Slala sollecita l'attuazione del progetto retroportuale del Basso Piemonte

Rossini: questa è davvero l'ultima occasione

infosMARE - Slala, la fondazione costituita da enti pubblici, associazioni bancarie, associazioni di categoria e private che ha lo scopo della promozione del sistema logistico del Nord-Ovest dell'Italia, preme perché possa essere realizzato il sistema retroportuale di Alessandria. «Per il progetto retroportuale del Basso Piemonte, dopo la riunione degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest - ha spiegato il presidente di Slala, Cesare Rossini - è indispensabile in tempi brevi fornire risposte ai veri interrogativi che non sono e non possono essere ancora quelli di gestione specifica di ogni singolo impianto, ma che riguardano la progettazione complessiva di un sistema logistico che deve essere aperto a tutti gli operatori, in primis quelli terminalisti, e che deve trovare nelle economie di scala connesse al decongestionamento di terminal, varchi portuali, autostrade, la quadratura economica per diventare il polmone dei porti, ma specialmente parte integrante di quel sistema di connessioni fra porti liguri e hinterland industriale e produttivo del Nord Ovest, che sino a oggi è clamorosamente mancato».

Secondo Slala, è il momento di tracciare un piano di priorità basato su fatti concreti e previsioni realistiche relative ai tempi di completamento del centro smistamento di Alessandria, alla implementazione delle zone logistiche semplificate, alle connessioni fra le differenti aree retroportuali. «E su questo - ha sottolineato Rossini - Slala è in grado di mettere in campo da subito quel bagaglio di expertise in grado anche di attrarre interessi diversificati alla gestione, nel momento in cui saranno chiari, tempi, costi e funzionamento di queste strutture». «Questa - ha concluso Rossini - è davvero l'ultima occasione per porre a regime tutte le forze attive ottenendo anche risposte sulle reali tempistiche del Terzo Valico e delle linee per Milano. Terzo Valico che, scopriamo dai media, essere slittato in un assordante silenzio al 2026». (2/1)

Slala, per il retroporto di Alessandria subito risposte su tempi e sistema

28 Aprile 2022

52



“Per il progetto retroportuale del Basso Piemonte, dopo la riunione degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, è indispensabile in tempi brevi fornire risposte ai veri interrogativi che non sono e non possono essere ancora quelli di gestione specifica di ogni singolo impianto, ma che riguardano la progettazione complessiva di un sistema logistico che deve essere aperto a tutti gli operatori, in primis quelli terminalisti, e che deve trovare nelle economie di scala connesse al decongestionamento di terminal, varchi portuali, autostrade la quadratura economica per diventare il polmone dei porti, ma specialmente parte integrante di quel sistema di connessioni fra porti liguri e hinterland industriale e produttivo del Nord Ovest, che sino a oggi è clamorosamente mancato”.

Secondo Cesare Rossini, Presidente di Slala, proprio la Fondazione è in grado oggi di agevolare i compiti del commissario straordinario al Terzo Valico, Calogero Maugeri,

nominato per accelerare lo sviluppo di questo progetto, fornendogli tutto il back-up storico (compresi gli errori commessi) e le soluzioni già elaborate per centrare il risultato, incluse le collaborazioni con soggetti privati che si stanno occupando sia dell'ipotesi di un collegamento di camion shuttle nelle ore notturne, sia dell'utilizzo funzionale di linee come quelle di Ovada, che non rappresentano certo il top dei convogli da 750 metri, ma che sono in grado di contribuire fattivamente al raggiungimento di un risultato strategicamente determinante: decongestionare i porti, consentire loro di diventare efficienti spostando merci e container in aree che consentano di operare a condizioni logisticamente convenienti e di servire un'area sempre più estesa incluse quelle oltre confine, che ormai da anni sono off limits per Genova e Savona.

Secondo Slala è quindi il momento di tracciare un piano di priorità basato su fatti concreti e previsioni realistiche relative ai tempi di completamento del centro smistamento di Alessandria, alla implementazione delle zone logistiche semplificate, alle connessioni fra le differenti aree retroportuali.

“E su questo Slala – conclude Rossini – è in grado di mettere in campo da subito quel bagaglio di expertise in grado anche di attrarre interessi diversificati alla gestione, nel momento in cui saranno chiari, tempi, costi e funzionamento di queste strutture.”

Secondo il presidente di Slala, dopo le doverose dichiarazioni di impegno delle Istituzioni è oggi il momento di tracciare un Pert delle opere, fissarne i tempi di realizzazione e ipotizzare quindi le soluzioni operative, e a seguire, gli interessi alla realizzazione di strutture pubbliche in grado di operare come private, ma nell'interesse di tutta la comunità logistica e produttiva della seconda area industriale più importante d'Europa. “Sapendo che – afferma Rossini – questa è davvero l'ultima occasione per porre a regime tutte le forze attive ottenendo anche risposte sulle reali tempistiche del Terzo Valico e delle linee per Milano. Terzo Valico che scopriamo dai media essere slittato in un assordante silenzio al 2026”.

Slala: per retroporto di Alessandria risposte su tempi e sistema

(FERPRESS) – Alessandria, 28 APR – “Per il progetto retroportuale del Basso Piemonte, dopo la riunione degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, è indispensabile in tempi brevi fornire risposte ai veri interrogativi che non sono e non possono essere ancora quelli di gestione specifica di ogni singolo impianto, ma che riguardano la progettazione complessiva di un sistema logistico che deve essere aperto a tutti gli operatori, in primis quelli terminalisti, e che deve trovare nelle economie di scala connesse al decongestionamento di terminal, varchi portuali, autostrade la quadratura economica per diventare il polmone dei porti, ma specialmente parte integrante di quel sistema di connessioni fra porti liguri e hinterland industriale e produttivo del Nord Ovest, che sino a oggi è clamorosamente mancato”.

Secondo Cesare Rossini, Presidente di Slala, proprio la Fondazione è in grado oggi di agevolare i compiti del commissario straordinario al Terzo Valico, Calogero Maugeri, nominato per accelerare lo sviluppo di questo progetto, fornendogli tutto il back-up storico (compresi gli errori commessi) e le soluzioni già elaborate per centrare il risultato, incluse le collaborazioni con soggetti privati che si stanno occupando sia dell'ipotesi di un collegamento di camion shuttle nelle ore notturne, sia dell'utilizzo funzionale di linee come quelle di Ovada, che non rappresentano certo il top dei convogli da 750 metri, ma che sono in grado di contribuire fattivamente al raggiungimento di un risultato strategicamente determinante: decongestionare i porti, consentire loro di diventare efficienti spostando merci e container in aree che consentano di operare a condizioni logisticamente convenienti e di servire un'area sempre più estesa incluse quelle oltre confine, che ormai da anni sono off limits per Genova e Savona.

Secondo Slala è quindi il momento di tracciare un piano di priorità basato su fatti concreti e previsioni realistiche relative ai tempi di completamento del centro smistamento di Alessandria, alla implementazione delle zone logistiche semplificate, alle connessioni fra le differenti aree retroportuali.

“E su questo Slala – conclude Rossini – è in grado di mettere in campo da subito quel bagaglio di expertise in grado anche di attrarre interessi diversificati alla gestione, nel momento in cui saranno chiari, tempi, costi e funzionamento di queste strutture.”

Secondo il presidente di Slala, dopo le doverose dichiarazioni di impegno delle Istituzioni è oggi il momento di tracciare un Pert delle opere, fissarne i tempi di realizzazione e ipotizzare quindi le soluzioni operative, e a seguire, gli interessi alla realizzazione di strutture pubbliche in grado di operare come private, ma nell'interesse di tutta la comunità logistica e produttiva della seconda area industriale più importante d'Europa. “Sapendo che – afferma Rossini – questa è davvero

l'ultima occasione per porre a regime tutte le forze attive ottenendo anche risposte sulle reali tempistiche del Terzo Valico e delle linee per Milano. Terzo Valico che scopriamo dai media essere slittato in un assordante silenzio al 2026".

Un “porto secco” e banchine informatiche nel basso Piemonte

scritto da [Redazione](#) 28 Aprile 2022



Dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, tenutisi recentemente ad Alessandria, sono emersi due paradossi ed una soluzione.

Primo paradosso. “Se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) si troverebbero a far fronte a un effetto boomerang: l’aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità”.

Secondo paradosso. “In quel caso si innescerebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità non di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una quota significativa dei circa 900.000 container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30.000 euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7.000 euro di gettito Iva per l’Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania.

Soluzione. “Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui ‘Buffer’, una grande area retroportuale, un ‘dry port’ (porto a secco), che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per

arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai 'Buffer', vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività".

In realtà non si tratta di un'idea nuova, ma le nuove tecnologie informatiche consentirebbero di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto. E nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino ad oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna.

Secondo i calcoli della BEI e di UIRNet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia.

"Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della BEI, con la creazione dei "Buffer", veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all'anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container TEU attuali a oltre 4 milioni".

Ma quali sono le funzioni dei Buffer (aree facente funzione di terminal marino a terra)?

- *Accoglie le merci (container e semirimorchi) per regolarne l'afflusso e il deflusso dai Porti.*
- *Opera in sincronia con i Porti tramite i servizi della PLN.*
- *Un sistema shuttle (gomma e treno) scambia le merci con i Porti assicurando la massima efficienza (niente code e congestioni agli ingressi).*
- *Aperto a ogni altro uso logistico (deposito, riparazione vuoti, parcheggio, cambio turno autisti).*
- *Perché il Sistema Buffer sia proficiente deve essere operativamente sincronizzato con l'attività dei terminal, la sincronizzazione avviene attraverso la Piattaforma Logistica Nazionale Digitale mediante il Modulo Sistema Buffer e il Port Community System;*
- *Il servizio di trasferimento dei container tra le Aree Buffer e il Porto avverrà tramite un servizio di navettamento su camion (progressivamente utilizzando bio-carburante).*

Condividi:

Slala: per retroporto di Alessandria subito risposte

Di

[Elisa.ca](https://www.elisa.ca)

-

28 Aprile 2022



SLALA, PER IL RETROPORTO DI ALESSANDRIA SUBITO RISPOSTE SU TEMPI E SISTEMA

“Per il progetto retroportuale del Basso Piemonte, dopo la riunione degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, è indispensabile in tempi brevi fornire risposte ai veri interrogativi che non sono e non possono essere ancora quelli di gestione specifica di ogni singolo impianto, ma che riguardano la progettazione complessiva di un sistema logistico che deve essere aperto a tutti gli operatori, in primis quelli terminalisti, e che deve trovare nelle economie di scala connesse al decongestionamento di terminal, varchi portuali, autostrade la quadratura economica per diventare il polmone dei porti, ma specialmente parte integrante di quel sistema di connessioni fra porti liguri e hinterland industriale e produttivo del Nord Ovest, che sino a oggi è clamorosamente mancato”.

Secondo Cesare Rossini, Presidente di Slala, proprio la Fondazione è in grado oggi di agevolare i compiti del commissario straordinario al Terzo Valico, Calogero

Maugeri, nominato per accelerare lo sviluppo di questo progetto, fornendogli tutto il back-up storico (compresi gli errori commessi) e le soluzioni già elaborate per centrare il risultato, incluse le collaborazioni con soggetti privati che si stanno **occupando sia dell'ipotesi di un collegamento di camion shuttle nelle ore notturne, sia dell'utilizzo** funzionale di linee come quelle di Ovada, che non rappresentano certo il top dei convogli da 750 metri, ma che sono in grado di contribuire fattivamente al raggiungimento di un risultato strategicamente determinante:

decongestionare i porti, consentire loro di diventare efficienti spostando merci e container in aree che consentano di operare a condizioni logisticamente **convenienti e di servire un'area sempre più estesa incluse quelle oltre confine, che** ormai da anni sono off limits per Genova e Savona.

advertisement

Secondo Slala è quindi il momento di tracciare un piano di priorità basato su fatti concreti e previsioni realistiche relative ai tempi di completamento del centro smistamento di Alessandria, alla implementazione delle zone logistiche semplificate, alle connessioni fra le differenti aree retroportuali.

"E su questo Slala – conclude Rossini – è in grado di mettere in campo da subito quel bagaglio di expertise in grado anche di attrarre interessi diversificati alla gestione, nel momento in cui saranno chiari, tempi, costi e funzionamento di queste strutture."

Secondo il presidente di Slala, dopo le doverose dichiarazioni di impegno delle Istituzioni è oggi il momento di tracciare un Pert delle opere, fissarne i tempi di realizzazione e ipotizzare quindi le soluzioni operative, e a seguire, gli interessi alla realizzazione di strutture pubbliche in grado di operare come private, ma **nell'interesse di tutta la comunità logistica e produttiva della seconda area industriale più importante d'Europa.**

"Sapendo che –

afferma Rossini – **questa è davvero l'ultima occasione per porre a regime tutte le** forze attive ottenendo anche risposte sulle reali tempistiche del Terzo Valico e delle linee per Milano.

Terzo Valico che scopriamo dai media essere slittato in un assordante silenzio al **2026".**

Slala: “Sul retroporto di Alessandria servono risposte su tempi e sistema”

28 aprile 2022 - Redazione



Secondo Slala è il momento di tracciare un piano di priorità basato su fatti concreti e previsioni realistiche relative ai tempi di completamento del centro smistamento di Alessandria

Alessandria – **“Per il progetto retroportuale del Basso Piemonte, dopo la riunione degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, è indispensabile in tempi brevi fornire risposte ai veri interrogativi che non sono e non possono essere ancora quelli di gestione specifica di ogni singolo impianto, ma che riguardano la progettazione complessiva di un sistema logistico che deve essere aperto a tutti gli operatori, in primis quelli terminalisti, e che deve trovare nelle economie di scala connesse al decongestionamento di terminal, varchi portuali, autostrade la quadratura economica per diventare il polmone dei porti, ma specialmente parte integrante di quel sistema di connessioni fra porti liguri e hinterland industriale e produttivo del Nord Ovest, che sino a oggi è clamorosamente mancato”.**

Secondo Cesare Rossini, Presidente di Slala, proprio la Fondazione è in grado oggi di agevolare i compiti del commissario straordinario al Terzo Valico, Calogero Maugeri, nominato per accelerare lo sviluppo di questo progetto, fornendogli tutto il back-up storico (compresi gli errori commessi) e le soluzioni già elaborate per centrare il risultato, incluse le collaborazioni con soggetti **privati che si stanno occupando sia dell'ipotesi di un collegamento di camion shuttle nelle ore notturne, sia dell'utilizzo funzionale di linee come quelle di Ovada, che non rappresentano certo il top dei convogli da 750 metri, ma che sono in grado di contribuire fattivamente al raggiungimento di un risultato strategicamente determinante: decongestionare i porti, consentire loro di diventare efficienti spostando merci e container in aree che consentano di operare a condizioni**

logisticamente **convenienti e di servire un'area sempre più estesa incluse quelle** oltre confine, che ormai da anni sono off limits per Genova e Savona.

Secondo Slala è quindi il momento di tracciare un piano di priorità basato su fatti concreti e previsioni realistiche relative ai tempi di completamento del centro smistamento di Alessandria, alla implementazione delle zone logistiche semplificate, alle connessioni fra le differenti aree retroportuali.

“E su questo Slala – conclude Rossini – è in grado di mettere in campo da subito quel bagaglio di expertise in grado anche di attrarre interessi diversificati alla gestione, nel momento in cui saranno chiari, tempi, costi e funzionamento di queste strutture.”

Secondo il presidente di Slala, dopo le doverose dichiarazioni di impegno delle Istituzioni è oggi il momento di tracciare un Pert delle opere, fissarne i tempi di realizzazione e ipotizzare quindi le soluzioni operative, e a seguire, gli interessi alla realizzazione di strutture pubbliche in grado di operare come private, ma **nell'interesse di tutta la comunità logistica e produttiva della seconda area industriale più importante d'Europa. “Sapendo che – afferma Rossini – questa è davvero l'ultima occasione per porre a regime tutte le forze attive ottenendo anche risposte sulle reali tempistiche del Terzo Valico e delle linee per Milano. Terzo Valico che scopriamo dai media essere slittato in un assordante silenzio al 2026”.**

Rossini (Slala): "Commissario per Alessandria? Noi abbiamo già pronti i progetti"

"Per il progetto retroportuale del Basso Piemonte, dopo la riunione degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, è indispensabile in tempi brevi fornire risposte ai veri interrogativi che non sono e non possono essere ancora quelli di gestione specifica di ogni singolo impianto" dice il presidente di Slala

28/04/2022



Alessandria - "Per il progetto retroportuale del Basso Piemonte, dopo la riunione degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, è indispensabile in tempi brevi fornire risposte ai veri interrogativi che non sono e non possono essere ancora quelli di gestione specifica di ogni singolo impianto, ma che riguardano la progettazione complessiva di un sistema logistico che deve essere aperto a tutti gli operatori, *in primis* quelli terminalisti, e che deve trovare nelle economie di scala connesse al decongestionamento di terminal, varchi portuali, autostrade la quadratura economica per diventare il polmone dei porti, ma specialmente parte integrante di quel sistema di connessioni fra porti liguri e hinterland industriale e produttivo del Nord Ovest, che sino a oggi è clamorosamente mancato": secondo Cesare Rossini, presidente di Slala, proprio la Fondazione è in grado oggi di agevolare i compiti del commissario straordinario al Terzo Valico, Calogero Maugeri, nominato per accelerare lo sviluppo di questo progetto, fornendogli tutto lo storico (compresi gli errori commessi) e le soluzioni già elaborate per centrare il risultato, incluse le collaborazioni con soggetti privati che si stanno occupando sia dell'ipotesi di un collegamento di camion-navetta nelle ore notturne, sia dell'utilizzo funzionale di linee come quelle di Ovada, che non rappresentano certo il top dei convogli da 750 metri, ma che sono in grado di contribuire fattivamente al raggiungimento di un risultato strategicamente determinante: decongestionare i porti, consentire loro di diventare efficienti spostando merci e container in aree che consentano di operare a condizioni logisticamente convenienti e di servire un'area sempre più estesa incluse quelle oltre confine, che ormai da anni sono off limits per Genova e Savona. **Secondo Slala è quindi il momento di tracciare un piano di priorità basato su fatti concreti e previsioni realistiche relative ai tempi di completamento** del centro smistamento di Alessandria, alla implementazione delle zone logistiche semplificate, alle connessioni fra le differenti aree retroportuali: "E su questo Slala - conclude Rossini - è in grado di mettere in campo da subito quel bagaglio di esperienza

in grado anche di attrarre interessi diversificati alla gestione, nel momento in cui saranno chiari, tempi, costi e funzionamento di queste strutture.”

Per Rossini, dopo le doverose dichiarazioni di impegno delle istituzioni è oggi il momento di tracciare un Piano delle opere, fissarne i tempi di realizzazione e ipotizzare quindi le soluzioni operative, e a seguire, gli interessi alla realizzazione di strutture pubbliche in grado di operare come private, ma nell’interesse di tutta la comunità logistica e produttiva della seconda area industriale più importante d’Europa: “Sapendo che - afferma Rossini - questa è davvero l’ultima occasione per porre a regime tutte le forze attive ottenendo anche risposte sulle reali tempistiche del Terzo Valico e delle linee per Milano. Terzo Valico che scopriamo dai media essere slittato al 2026”.

Slala: “Subito risposte su progetto retroporto Alessandria”

Per il progetto retroportuale del Basso Piemonte, dopo gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, urgono chiarimenti



Publicato

1 ora fa

il giorno

28 Aprile 2022

Da

Redazione



ALESSANDRIA – “Per il **progetto retroportuale del Basso Piemonte**, dopo la riunione **degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest**, è indispensabile in tempi brevi fornire risposte ai veri interrogativi che non sono e non possono essere ancora quelli di gestione specifica di ogni singolo impianto, ma che riguardano la progettazione complessiva di un sistema logistico che deve essere aperto a tutti gli operatori, in primis quelli terminalisti, e che deve trovare nelle economie di scala connesse al decongestionamento di terminal, varchi portuali, autostrade la quadratura economica per diventare il polmone dei porti, ma specialmente parte integrante di quel sistema di connessioni fra porti liguri e hinterland industriale e produttivo del Nord Ovest, che sino a oggi è clamorosamente mancato”. Secondo **Cesare Rossini, Presidente di Slala**, proprio la Fondazione è in grado oggi di agevolare i compiti del **commissario straordinario al Terzo Valico, Calogero Maugeri**, nominato per accelerare lo sviluppo di questo progetto.

Slala può fornirgli tutto il back-up storico (compresi gli errori commessi) e le soluzioni già elaborate per centrare il risultato, incluse le collaborazioni con soggetti privati che si stanno occupando sia dell'ipotesi di un collegamento di camion shuttle nelle ore notturne, sia dell'utilizzo funzionale di linee come quelle di **Ovada**, che non rappresentano certo il top dei convogli da 750 metri, ma che sono in grado di contribuire fattivamente al raggiungimento di un risultato strategicamente determinante: decongestionare i porti, consentire loro di diventare efficienti spostando merci e container in aree che consentano di operare a condizioni logisticamente convenienti e di servire un'area sempre più estesa incluse quelle oltre confine, che ormai da anni sono off limits per Genova e Savona. Secondo Slala è quindi il momento di tracciare un piano di priorità basato su fatti concreti e previsioni realistiche relative ai tempi di completamento del centro smistamento di Alessandria, alla implementazione delle zone logistiche semplificate, alle connessioni fra le differenti aree retroportuali. "E su questo Slala – conclude Rossini – è in grado di mettere in campo da subito quel bagaglio di expertise in grado anche di attrarre interessi diversificati alla gestione, nel momento in cui saranno chiari, tempi, costi e funzionamento di queste strutture."

Secondo il presidente di Slala, dopo le doverose dichiarazioni di impegno delle Istituzioni è oggi il momento di tracciare un **Pert** delle opere, fissarne i tempi di realizzazione e ipotizzare quindi le soluzioni operative, e a seguire, gli interessi alla realizzazione di strutture pubbliche in grado di operare come private, ma nell'interesse di tutta la comunità logistica e produttiva della seconda area industriale più importante d'Europa. "Sapendo che – afferma Rossini – questa è davvero l'ultima occasione per porre a regime tutte le forze attive ottenendo anche risposte sulle reali tempistiche del Terzo Valico e delle linee per Milano. Terzo Valico che scopriamo dai media essere slittato in un assordante silenzio al 2026".

Slala spinge per il retroporto di Alessandria

La fondazione ritiene sia già il momento di progettare le opere

account_circle

Possiedi già un account?

Registrati per accedere gratuitamente nelle successive 24 ore a tutti i contenuti prodotti
o **Accedi** impiegando le tue credenziali personali

Accedi

Il progetto del retroporto del Basso Piemonte è già a un punto focale. Dopo la riunione degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, pochi giorni fa, che ne ha portato a galla la necessaria fattibilità (La sfida del retroporto di Alessandria) si fa coro la voce di quanti ritengono "indispensabile fornire in tempi brevi risposte ai vari interrogativi". Primo fra tutti ad "alzare la voce" è...

Alleanza logistica nel Nord Ovest

«Così potenziemo i porti della Liguria»

Il patto con Piemonte e Lombardia
«Incentivare il traffico intermodale»

Lombardia, Piemonte e Liguria rafforzano la collaborazione sul tema della logistica nell'area del Nord-Ovest.

Un patto fra le tre Regioni consolidato attraverso un documento congiunto sottoscritto durante gli Stati generali della logistica del Nord-Ovest che si sono svolti ad Alessandria.

Il protocollo, firmato per la Lombardia dall'assessore alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile, Claudia Maria Terzi, conferma la volontà di procedere con le iniziative della Cabina di Regia per la Logistica del Nord-Ovest, con il costante coinvolgimento del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, e con l'indizione periodica di tavoli di confronto con i portatori di interesse.

L'obiettivo è approfondire e ampliare gli ambiti di attenzione rispetto a una serie di tematiche fondamentali: trasporto delle merci su strada (sviluppo e manutenzione della rete infrastrutturale autostradale e stradale anche attraverso il monitoraggio degli interventi e dei cantieri, trasporti eccezionali, servizi al sistema dell'autotrasporto, parcheggi, sistemi ancillari ai terminali intermodali, concorrenza e competitività, rispetto delle regole, digitalizzazione); logistica 'green' (mezzi, carburanti, sistemi organizzativi), nell'ottica di garantire la sostenibi-

lità per il settore e la sua partecipazione agli obiettivi del Green New Deal europeo; evoluzione del sistema anche mediante l'incentivazione del trasporto intermodale, la digitalizzazione e l'automazione, da armonizzare con il quadro di riferimento nazionale; l'inserimento della logistica nell'ambito della pianificazione territoriale e urbanistica tramite l'estensione del confronto interregionale dal tema strettamente infrastrutturale a quello del governo del territorio; l'avvio di un percorso per valutare la possibilità di promuovere forme di collaborazione territoriale per il Corridoio Mediterraneo. "Il nostro ruolo dichiara il presidente della Regione Lombardia Attilio Fontana - è creare le basi per incentivare il traffico intermodale in un territorio che considera strategici gli investimenti via terra e sui porti e trovare il giusto equilibrio tra le necessità del sistema produttivo e il consumo del suolo. La logistica è un processo decisionale che deve coinvolgere vari livelli e il confronto tra tutti i soggetti interessati, che sono convinto proseguirà nella massima collaborazione, costituisce la base indispensabile per attuare strategie unitarie e sovra-regionali in un settore fondamentale per l'economia".

"Il nostro obiettivo - com-

menta l'assessore lombardo alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile Claudia Maria Terzi - è programmare le azioni in maniera coordinata e sinergica in un territorio che vanta grandi numeri nella logistica. Lavorare insieme è l'unico modo per andare avanti in maniera efficace con interventi che devono tenere conto dell'intermodalità e del passaggio dalla strada al ferro".

"Il Piemonte - spiega il presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio - è centrale nel futuro del Nord Ovest. Lo abbiamo ribadito oggi ad Alessandria, rafforzando le nostre sinergie con Lombardia e Liguria su un settore che rappresenta una opportunità straordinaria. Perché sviluppare la logistica significa creare posti di lavoro. Nel giro di qualche anno tutte le merci movimentate in Europa, da Lisbona a Kiev con la Tav e da Genova a Rotterdam con il Terzo Valico, avranno un preciso punto di incontro e sarà in Piemonte".

"Il protocollo che abbiamo firmato - afferma il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti - e la collaborazione con il Piemonte e la Lombardia diventano essenziali per i porti liguri e per le imprese di questi territori. Più si ingrandiscono i porti, più abbiamo bisogno di terreno alle nostre spalle per tutta la filiera della logistica. La

nuova Diga del porto di Genova, il nuovo porto di Vado Ligure, la capacità di carico che stiamo mettendo nei nostri terminal necessita di una filiera logistica adeguata. Dobbiamo costruire al più presto un'infrastruttura di terra che sia competitiva come l'infrastruttura a mare. Su quest'ultima siamo già partiti, molti terminal stanno aumentando la propria capacità e i numeri ci dicono che il mondo e il mercato sono ripartiti. Dobbiamo correre anche a terra per costruire lo spazio necessario, sempre con un occhio alla compatibilità".

"Il nostro territorio - spiega l'assessore ai Trasporti e Infrastrutture della Regione Piemonte Marco Gabusi - non è mai stato davvero fermo, ma ora ha voglia di ripartire e di guardare al futuro. Noi amministratori dobbiamo affrontare un tema complicato come la logistica stando bene attenti alle decisioni che prenderemo, perché condizioneranno il futuro delle nostre imprese e della nostra economia. Dovremo essere bravi e ci sarà spazio per tutti, in quanto c'è grande condivisione e unità di intenti tra i soggetti interessati dell'intero Nord-Ovest".

"La logistica - dichiara l'assessore allo Sviluppo economico, ai Porti e alla Logistica della Regione Liguria Andrea Benveduti - è strumento chiave di coesione del ter-

ritorio, di movimento e interscambio delle merci. Dopo due anni di pausa, a causa dell'emergenza sanitaria, era importante ripartire con gli Stati generali per un coordinamento del sistema logistico del Nord-Ovest condiviso tra Liguria, Lombardia e Piemonte, con uno sguardo anche verso il Veneto, per una strategia sovragregionale condivisa che orienti lo sviluppo logistico, intermodale e trasportistico delle merci. L'incontro è stato occasione anche per un aggiornamento da parte del Governo sullo stato di avanzamento della Zone Logistiche Semplificate, per cui l'esecutivo si è impegnato a emanare uno specifico Dpcm che finalmente farà chiarezza sulla normativa, definendo le procedure di istituzione, le modalità di funzionamento e la governance, oltreché le condizioni per l'applicazione delle misure di semplificazione previste. Una buona notizia, che fa il paio a quella della nomina di Massimiliano Bianco quale rappresentante della Presidenza del Consiglio nel comitato d'indirizzo della ZLS Porto e retroporto di Genova". Passaggio che accelera il percorso per concludere la fase istruttoria e dare finalmente piena operatività ai regimi autorizzativi burocratici semplificati e alle potenziali agevolazioni fiscali, a cui potranno accedere le imprese rientranti nella area istituita da decreto Genova".



Il porto di Genova



I firmatari del patto di Alessandria



I binari di Alessandria



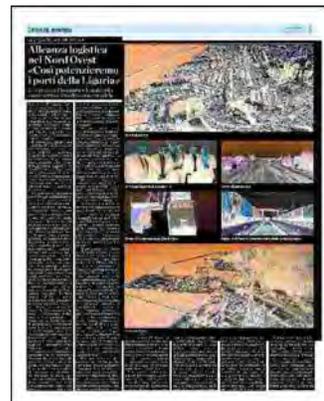
Trasporto intermodale per gli scali liguri



Nel porto di Genova il trasporto ferroviario sarà potenziato



Lo scalo di Vado



La Superba e la Città della Paglia di nuovo alleate nella storia per una grande logistica voluta con forza dalle imprese

27 APRILE 2022 ADMIN AG PRIMO PIANO22



Alessandria (Max Corradi) – Alessandria e Genova, una storia comune che le lega per interessi economici ma anche nobili e storici. Finanziatrice dei Templari la prima coi fratelli Embriaci, città fondata dai Templari la seconda, sono di nuovo insieme a percorrere un nuovo sentiero lungo la loro straordinaria storia comune, fatta di amore e odio, ma di grande rispetto reciproco. Un sentiero lungo la logistica. Genova è un gigante sdraiato su un letto stretto con gli Appennini alle spalle, Alessandria è una grande piattaforma naturale che può essere uno sbocco prezioso per la Superba. Il rischio è quello di percorrere un sentiero già battuto 15 anni fa, che ha avuto come punto finale una palude.

Slala, l'araba fenice resuscitata da Rossini



Secondo **Luigi Merlo** (nella foto a lato), presidente di

Federlogistica, già alla guida dell'Autorità portuale di Genova e in passato presidente di Slala – la società che avrebbe dovuto avviare il retroporto di Alessandria, ora rilanciata con grande forza e con grande intelligenza dall'avvocato alessandrino **Cesare Rossini** che l'ha "resuscitata" essendone anche presidente – in una lunga intervista a Il Secolo XIX ha detto: *"Il problema era diverso: intanto il Comune della città piemontese, con il cambio di giunta, si era opposto al progetto. In secondo luogo l'area, che doveva essere sottoposta alla bonifica bellica e soprattutto ambientale, perché per anni in quella zona vennero trattate chimicamente le traversine delle ferrovie, era valutata a bilancio dalle Ferrovie decine e decine di milioni di euro, scoraggiando eventuali investimenti privati. Ma il problema principale è che sull'operazione prese il sopravvento la politica, la quale in sostanza chiedeva che fosse il pubblico a gestire il retroporto, quando invece da parte degli operatori, e penso in particolare ai genovesi Luigi Negri e Ignazio Messina, l'interesse era forte. Quando la Regione Liguria smise di versare le proprie quote a Slala, il progetto ormai era già naufragato"*.

Il rilancio delle Ferrovie



Secondo quanto è emerso sin qui, le Ferrovie sarebbero interessate a investire una cifra consistente, circa 80 milioni, su Alessandria (da tenere conto che il decreto Genova ne stanziava 20) per una prima infrastrutturazione dell'area. Il fatto è che, spiega Merlo, *"per Alessandria non è mai stato definito un modello. Era difficile, perché lo scalo ferroviario è troppo lontano da Genova perché funzioni esclusivamente da polmone alle banchine, come Santo Stefano Magra con La Spezia, e troppo vicino al porto perché funzioni come base di rilancio per le destinazioni finali, e non può neppure essere una replica di Piacenza. In una situazione come questa, la visione del privato va tenuta in considerazione, perché è da questo soggetto che può arrivare una proposta su come valorizzare l'infrastruttura: agli Stati generali della Logistica della scorsa settimana invece non è stato invitato a parlare nemmeno un operatore. Se l'infrastruttura dovrà diventare una semplice stazione merci, questo è un lavoro che le Ferrovie potranno fare in autonomia. Se invece l'idea è valorizzare l'area, capire se potrà essere o un retroporto, o un luogo di lavorazione intermedia della merce, o un centro di interscambio logistico non solo legato al porto di Genova, la collaborazione misto-pubblico privato è fondamentale, perché sono valutazioni che non possono rimanere a livello di enti pubblici"*. Allo stato attuale, per lo scalo di Alessandria Smistamento è stato nominato Calogero Mauceri in qualità di commissario per la progettazione. Sulla zona esistono i progetti di Slala del 2008 e uno studio di fattibilità tecnico-finanziaria della Uirnet – società messa in liquidazione dal ministero delle

Infrastrutture. Come è noto sono in programma incontri tra rappresentanti di Medway (Msc), Alpe Adria (partecipata da Fs), Free to X (Autostrade), Prelios (cioè **Fabrizio Palenzona** (nella foto a lato), da sempre sostenitore del progetto) e Slala per determinare i ratio economici e di traffico di un possibile progetto di **interconnessione fra i porti di Genova e Trieste via Alessandria**. Ferrovie avrebbe anche un'interlocuzione con il gruppo Maersk.

Per Rossini la nuova Slala può finalmente essere protagonista



Il motivo di rilancio di Slala sta proprio nell'inerzia del decennio precedente. Cesare Rossini (nella foto a lato) è sicuro del successo della nuova Slala: *“Non c'è dubbio che in passato siano stati commessi errori di valutazione del progetto soprattutto dalla politica – ha detto il presidente di Slala – ma i tempi sono cambiati, la sensibilità degli enti pubblici interessati è molto favorevole, e il progetto del retroporto – ha spiegato ancora Rossini – anche alla luce degli interventi molto favorevoli del governo, sta diventando realtà”*. Certamente il progetto preliminare per rimettere in pista Alessandria avrà bisogno delle autorizzazioni ambientali, della progettazione esecutiva e il cantiere: di tempo per interlocuzioni ce n'è. *“Il problema – ribatte però Merlo – è che qui si rischia davvero di perdere il treno. Non penso si possa partire con una progettazione definita dal pubblico, è necessario sentire gli operatori per capire quali sono le esigenze: terminalisti, vettori ferroviari, autotrasportatori”*.

La logistica consentirà ai porti di trovare nuovi mercati



*“Il sistema dei Ports of Genoa nel corso del 2021 – ha detto a Il Secolo XIX il presidente di Spediporto, **Alessandro Pitto** (nella foto a lato) – ha fatto registrare un andamento positivo dei traffici sotto il profilo di pressoché tutte le merceologie movimentate. Non parliamo solo dei container che hanno fatto segnare il record di movimentazioni con 2,7 milioni di teu, ma anche delle merci convenzionali, cresciute del 12%. Il sistema afferma la propria leadership come gateway*

nazionale nel settore container. Sono prevedibilmente rimbalzati i numeri legati al traffico passeggeri, con riferimento ai traghetti, ma non ancora quelli del traffico crocieristico, che riprenderanno a crescere solo con la fine della pandemia”.

Che cosa può fare il Pnrr per i porti di Genova e Savona?

“I porti già ora e ancor più nei prossimi anni – ha risposto Pitto alla domanda del cronista – saranno interessati da un massiccio programma di investimenti, alcuni dei quali finanziati nell’ambito del Pnrr, mentre altri ricadono sotto differenti programmi di investimento. I principali sono noti a tutti, come la diga foranea, l’elettrificazione delle banchine, il completamento del Terzo Valico, il riordino dei nodi ferroviario e autostradale di San Benigno. Non dobbiamo dimenticare la necessità di migliorare le connessioni ferroviarie ed autostradali al servizio del bacino di Savona e di Vado. Come ha anche ricordato il presidente Draghi nel corso della sua recente visita, tutti questi interventi devono contribuire ad aumentare la competitività di Genova e Savona con particolare riferimento a quei mercati che ora sfuggono al porto e che in un’ottica di ampliamento della catchment area potrebbero invece gravitare sul sistema ligure”.

Le grandi compagnie sono sempre più attratte dal porto di Genova



Dopo 15 anni difficili, tra il 2021 e il 2022 il

mondo dello shipping ha rialzato la testa. Lo sconvolgimento della catena logistica ha infiammato i noli marittimi – almeno quelli per le rinfuse secche e i container – riportando nuovamente il trasporto via mare al centro della scena, passando nel giro di pochi mesi da silenzioso motore della globalizzazione a fattore geopolitico strategico.

Per **Paolo Pessina**, presidente di Assagenti (nella foto a lato), l’associazione degli agenti marittimi e broker genovesi, i noli rimarranno alti con forti segnali dall’Oceano Pacifico che indicano come questi siano destinati a crescere ancora. Nel settore dei container è prevedibile che il mercato rimarrà in tensione almeno fino a tutti i primi sei mesi dall’inizio del 2023, quando cominceranno a entrare nelle flotte le navi ordinate in questi anni. I noli rimarranno alti anche nel settore delle rinfuse secche, sempre per il fatto che mancano navi per trasportarle, mentre nell’ambito dei carichi liquidi non c’è nessuna tensione, coi noli che rimangono a livelli stabili, ma più che accettabili.

Si registra un impatto a causa della guerra Russo-Ucraina, anche se, precisa Pessina “per quanto riguarda il traffico con l’Italia, i riflessi sono del tutto minimali, specie nei nostri porti. L’impatto più evidente è quello determinato dall’interruzione, come noto, del traffico dei semilavorati in acciaio dall’Ucraina. In questo momento è anche prematuro riuscire a individuare se e dove si formeranno nuove rotte. È prevedibile, questo sì, che vedremo un aumento dei traffici fra la Russia e quei Paesi che in sede

internazionale non si sono espressi con una condanna manifesta nei confronti di Mosca, i quali potrebbero tra l'altro favorire una qualche forma di elusione all'embargo”.

Trasformare il vantaggio competitivo in investimenti sulla logistica



E sarà proprio questa, nei prossimi mesi, la non facile sfida da vincere. “La prima cosa da fare – conferma **Gian Ezio Duci** (nella foto a lato) a.d. di Enterprise Shipping Agency – è capire qual è il nostro mercato di riferimento. Uno studio Cieli-Unige ci aiuta molto, in questo senso. Nel periodo 2019-2019 la merce in partenza o in arrivo a Genova e Savona aveva percorso più di 300 km nel 13% dei casi, fra i 200 e i 300 km nel 16,7%: significa che più del 70% della merce era rivolto al mercato del Nord Ovest. Un dato che nell'ultimo biennio è migliorato grazie al grande lavoro fatto da Psa, con il lancio del servizio ferroviario verso Basilea, che ha allargato la catchment area del terminal di Genova Pra'. Ma nel complesso assistiamo a una stagnazione abbastanza stabile dei traffici. Se prendiamo le statistiche dei teu movimentati dal solo porto di Genova dal 1995 al 2021 scopriamo che il tasso di crescita medio è stato del 5,6%. Ma se spostiamo l'attenzione sul periodo 2007-2021 scendiamo al 2,3%, fino ad arrivare al -0,6% del periodo 2017-2021”. Insomma, dopo il boom dovuto all'entrata in vigore della legge 84/1994, il traffico portuale si è gradualmente allineato al Pil del Nord Ovest. Vale a dire, al mercato naturale dei porti di Genova e Savona.

“Non deve passare inosservato il fatto – spiega Duci – che un miglioramento c'è stato solo grazie all'iniziativa di un operatore che ha guardato alla logistica a livello internazionale. Per questo motivo, oggi più che mai, è necessario puntare su player che ragionano in questo modo. Anche perché la situazione contingente della guerra sta dimostrando che avere a che fare con fornitori esclusivi non è mai un buon affare”.

Ma per conciliare il Pnrr col nuovo scenario internazionale del trasporto marittimo occorre una logistica forte e ben strutturata. “Noi stiamo lavorando per questo – ci ha detto il presidente di Slala **Cesare Rossini** – e, come diceva qualcuno, per dare le gambe alle idee” e, nel momento in cui il porto di Genova sta progettando una nuova diga, è necessario ripensare alla distribuzione dei traffici. Gli esempi da seguire in Italia ci sono: Livorno e Trieste.

La grande alleanza fra i porti liguri



*"I progetti previsti per i porti di Genova e Savona possono portare il sistema del mar Ligure occidentale a scalare molto la classifica mondiale dei porti container – afferma **Beniamino Maltese** (nella foto a lato), vice presidente di Confindustria Genova con delega all'Economia del mare -, Genova e Savona sono parte di un unico sistema, ma hanno due piani regolatori portuali diversi. Bisogna lavorare in un'ottica di comparto, i due comparti devono parlarsi. Genova ha avuto un gap infrastrutturale storico durato 20-30 anni. Non c'è stata accessibilità alla città dal punto di vista marittimo, autostradale, ferroviario, aereo. Oggi con la nuova logistica che da anche la possibilità di comporre treni da 750 metri non sarà sufficiente per smistare le merci e i passeggeri. Bisogna poi ripensare alla piattaforma aeroportuale, integrandola con la mobilità cittadina, per farne un city airport ma anche collegandolo con i grandi hub internazionali".*

"Con Slala ci stiamo già pensando – risponde Rossini – e per questo stiamo lavorando al nuovo aeroporto del Basso Piemonte che sarà anche da supporto alla logistica retroportuale".

Come resistere ai porti del Nord Europa

Si può imprimere un futuro diverso alla narrazione dominante del presente, inserendo nel nuovo Piano regolatore del porto di Genova un sistema di auto difesa, a protezione di un mercato che oggi viene quotidianamente spolpato dai colossi nord europei, capaci di gestire ogni giorno 36 treni verso gli interporti padani. È un traffico cospicuo, poco meno di 400 mila container l'anno che tradotti in giornate di lavoro e ricadute economiche risolverebbero a medio termine la temuta emergenza sociale. Evitando anche che il miliardo di euro investito nella realizzazione della nuova diga produca come risultato finale l'esclusiva difesa di una posizione marginale nel Mediterraneo.

Attualmente il sistema che fa capo a Rotterdam e ad Anversa, che movimentano complessivamente 25 milioni di contenitori (14,5 Rotterdam e 10,5 Anver-

sa, oltre 6 volte il business dei porti liguri), utilizza per il 78% terminali ferroviari interni in cui concentra la merce dei singoli operatori portuali. In quelle piattaforme logistiche vengono formati treni con regolarità.

Tra Busto Arsizio-Gallarate, Novara, Mortara, Milano Smistamento, Melzo, Piacenza e Bologna sono oggi attivi 36 treni settimanali diretti, provenienti dai retroporti di Rotterdam, che movimentano e inghiottono un prezioso traffico di pertinenza esclusiva di Genova e Savona. La portualità ligure serve oggi il solo mercato interno, con una concentrazione dei volumi principalmente sull'area da Milano a Brescia (70%). Il che rende l'opzione ferroviaria dai porti poco appetibile rispetto alla concorrenza della gomma.

Comportamenti surreali: da una parte lo Stato investe in infrastrutture essenziali e dall'altra, rinviando o ostacolando la

realizzazione dei collegamenti ferroviari con i terminal interni, taglia alla radice il potenziale sviluppo del mercato ligure.

In questo scenario, solo scelte radicali e prioritarie imposte dal nuovo Piano regolatore portuale potrebbero capovolgere la partita. È evidente che Rivalta e Alessandria rappresenterebbero per vicinanza e per strutture il miglior punto di accentrimento ferroviario dai tre porti liguri. E non è certo casuale che proprio in queste ore i due maggiori armatori mondiali abbiano chiuso accordi proprio su quei territori alle spalle di Genova.

Gianluigi Aponte ha acquisito dal gruppo Gavio per Msc l'area di smistamento, già collegabile con il Terzo valico, del terminal di Rivalta. Mentre lo smistamento di Alessandria (41 binari, uscita autostradale, di proprietà di Rfi) dovrebbe essere diviso tra Maersk per Vado e la

stessa Msc per Genova.

Lampi di luce e di visioni imprenditoriali in una stagione incerta. Il Terzo valico, pronto si spera da fine 2026, permetterà lo standard europeo (treni da 750 metri) fino a Novi-Tortona, ma la prosecuzione sul nodo di Milano sarà possibile sulle 24 ore solo con la quadruplicazione della Tortona-Milano.

Non solo. Oggi il costo medio della manovra ferroviaria negli altri porti e nei terminal interni vale circa 250 euro, a Genova costa 750.

La logistica e le infrastrutture sono lo specchio di un mondo spesso obsoleto, bloccato, incapace di decidere. Ma anche il campo di battaglia su cui costruire il futuro, cambiare passo, intervenire sulle procedure e sui vincoli burocratici che impediscono all'economia marittima e portuale di dispiegare a pieno le sue potenzialità. Valorizzando i territori.

L'autore è membro del Comitato di gestione dell'Autorità portuale Mar Ligure Occidentale



Per i porti di Genova e Savona il futuro è nel retroporto

27 Aprile 2022



Nella foto: Intervento di Slala.

ALESSANDRIA – Dagli “Stati Generali della Logistica del Nord Ovest” è arrivata la prima opzione tecnologica per affiancare con un polmone retroportuale la crescita dei porti liguri.

Il ruolo di Slala – riferisce il rapporto sul documento – si sviluppa per una Zona Logistica Semplificata che contribuisca a proiettare i traffici marittimi verso quota quattro milioni di container, sconfiggendo il congestionamento autostradale con un servizio navetta nelle ore notturne.

Due paradossi e un’unica soluzione – dice ancora Slala, la Fondazione per il sistema logistico del Nord-Ovest Italia – che per la prima volta sarà a portata di mano. Queste in sintesi le chiavi di lettura degli Stati Generali della Logistica del Nord-Ovest **ad Alessandria e che sembrano rilanciare l’ipotesi di una grande area retroportuale nel basso Piemonte, rafforzata dagli incentivi previsti per una ZLS (Zona Logistica Semplificata) e in grado di decongestionare i porti liguri, il sistema autostradale e ferroviario e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa.**

Subito i paradossi: se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) si troverebbero a far fronte a **un effetto boomerang: l’aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei**

tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità.

In quel caso si innescherebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità non di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una quota significativa dei circa 900.000 container con merce destinata al polo produttivo del Nord-Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30.000 euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato **nei porti italiani significa una perdita media di 7.000 Euro di gettito Iva per l'Italia.** Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania.

La soluzione che gli Stati Generali della Logistica del Nord-Ovest formulano è creare nel basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di **Alessandria e sui 'Buffer', una grande area retroportuale, un 'dry port' (porto a secco),** che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia **con il servizio shuttle gestito dai 'Buffer', vere e proprie banchine intelligenti a secco,** in grado di decongestionare i **porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività.**

Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della BEI e di UIRNet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia.

"Quella lanciata oggi – afferma Cesare Rossini, presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell'iniziativa – non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord-Ovest e quindi dell'intero Paese".

Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi **un intervento specifico della BEI, con la creazione dei "Buffer",** veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar

Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado **di accogliere e smistare circa 500.000 container all'anno**, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container TEU attuali a oltre 4 milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici.

LUIGI MERLO Il presidente di Federlogistica ed ex numero uno dell'Autorità portuale di Genova
«Il piano 15 anni fa si arenò perché il pubblico dettò la strategia senza sentire le imprese»

«Il retroporto di Alessandria? Ha un futuro solo con i privati»

LUIGI MERLO
PRESIDENTE DI FEDERLOGISTICA
EX PRESIDENTE DEL PORTO DI GENOVA

«L'infrastruttura è troppo vicina per alcune funzioni, e troppo lontana per altre: va capito come valorizzarla»

IL COLLOQUIO

Alberto Quarati / GENOVA

Il rischio, su Alessandria, è quello di percorrere un sentiero già battuto 15 anni fa, che ha come punto di finale la palude. L'avviso arriva da Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, già alla guida dell'Autorità portuale di Genova e in passato presidente di Slala - la società che avrebbe dovuto avviare il retroporto di Alessandria.

Merlo replica a Giancarlo Gabetto, che della Slala fu ex direttore, secondo cui fu la politica ligure e gli operatori genovesi ad affossare il progetto del retroporto di Alessandria. «Il problema era diverso: intanto il Comune della città piemontese, con il cambio di giunta, si era opposto al progetto. In secondo luogo l'area, che doveva essere sottoposta alla bonifica bellica e soprattutto ambientale, perché per anni in quella zona vennero trattate chimicamente le traversine delle ferrovie, era valutata a bilancio dalle Ferrovie decine e decine di milioni di euro, scoraggiando eventuali investimenti privati. Ma il problema principale è che sull'operazione prese il sopravvento la politica, la quale in sostanza chiedeva che fosse il pubblico a gestire il retroporto, quando

invece da parte degli operatori, e penso in particolare ai genovesi Luigi Negri e Ignazio Messina, l'interesse era forte. Quando la Regione Liguria smise di versare le proprie quote a Slala, il progetto ormai era già naufragato».

Secondo quanto è emerso sin qui, le Ferrovie sarebbero interessate a investire una cifra consistente, circa 80 milioni, su Alessandria (da tenere conto che il decreto Genova ne stanziava 20) per una prima infrastrutturazione dell'area.

Il fatto è che, spiega Merlo, «per Alessandria non è mai stato definito un modello. Era difficile, perché lo scalo ferroviario è troppo lontano da Genova perché funzioni esclusivamente da polmone alle banchine, come Santo Stefano Magra con La Spezia, e troppo vicino al porto perché funzioni come base di rilancio per le destinazioni finali, e non può neppure essere una replica di Piacenza. In una situazione come questa, la visione del privato va tenuta in considerazione, perché è da questo soggetto che può arrivare una proposta su come valorizzare l'infrastruttura: agli Stati generali della Logistica della scorsa settimana invece non è stato invitato a parlare nemmeno un operatore. Se l'infrastruttura dovrà diventare una semplice stazione merci, questo è un lavoro che le Ferrovie potranno fare in autonomia. Se invece l'idea è valorizzare l'area, capire se potrà essere o un retroporto, o un luogo di lavorazione intermedia della merce, o un centro di interscambio logistico non solo legato al porto di Genova, la collaborazione misto-pubblico priva-

to è fondamentale, perché sono valutazioni che non possono rimanere a livello di enti pubblici».

Allo stato attuale, per lo scalo di Alessandria Smistamento è stato nominato Calogero Mauceri in qualità di commissario per la progettazione. Sulla zona esistono i progetti di Slala del 2008 e uno studio di fattibilità tecnico-finanziaria della Uirnet - società messa in liquidazione dal ministero delle Infrastrutture. Come è noto sono in programma incontri tra rappresentanti di Medway (Msc), Alpe Adria (partecipata da Fs), Free to X (Autostrade), Prelios (cioè Fabrizio Palenzona, da sempre sostenitore del progetto) e Slala per determinare i *ratio* economici e di traffico di un possibile progetto di interconnessione fra i porti di Genova e Trieste via Alessandria. Ferrovie avrebbe anche un'interlocuzione anche con il gruppo Maersk, che però a ieri sera non confermava.

Ma il progetto preliminare per rimettere in pista Alessandria avrà bisogno delle autorizzazioni ambientali, della progettazione esecutiva e il cantiere: di tempo per interlocuzioni ce n'è. «Il problema ribatte però Merlo - è che qui si rischia davvero di perdere il treno. Non penso si possa partire con una progettazione definita dal pubblico, è necessario sentire gli operatori per capire quali sono le esigenze: terminalisti, vettori ferroviari, autotrasportatori». —



25/04/22 18:41

Quel che resta della kermesse di Alessandria tra paradossi e opportunità, ipotesi e soluzioni (tutte da verificare e concretizzare)

Gli Stati Generali della Logistica organizzati da SLALA non hanno ancora chiarito il futuro dei porti della Liguria - e di conseguenza del sistema macro regionale dei trasporti del Nord Ovest - alla ricerca di un retroporto 'perduto' nel Basso Piemonte e con la creazione dei 'buffer'



Dal nostro inviato

Angelo Scorza

È ormai diventata maggiorenne l'entità SLALA - acronimo dell'originale Sistema Logistico dell'Arco Ligure e Alessandrino - tuttavia senza apparentemente cavare ancora un ragno dal buco. Ora trasformata in Fondazione SLALA, l'associazione, nata nel 2003 a Alessandria da una (felice?) intuizione dell'imprenditore e politico a tutto tondo (senza alcun riferimento al 'physique du role'), Fabrizio Palenzona, a furor di popolo acclamato (ancora nell'ultima occasione ufficiale) come un geniale stratega di trasporti e logistica non solo per il suo 'feudo' alessandrino ma quantomeno per tutto il Nord Ovest o forse addirittura per l'intero Paese - lo hanno indicato come Ministro dei Trasporti *honoris causa* - ha provato ancora una volta a riproporre un discorso 'vecchio' (o meglio, maturo) di 18 anni ma finora restato nel limbo delle idee.

Una magnifica dichiarazioni di intenti, con tanto di progettualità studiata e ristudiata a tavolino 'n' volte, di cui si è fatto indefesso alfiere per anni Giancarlo Gabetto, già dirigente della Regione Piemonte, della Provincia di Alessandria e indiscusso numero uno di Energia & Territorio e quindi SLALA fino a ritirarsi (per ragioni personali) dalla contesa; in sostanza, il 'braccio armato' di Palenzona nella questione logistica.

Un manager pubblico che ci ha sempre creduto fermamente e sinceramente ma che, come tanti peraltro, oggi resta un po' perplesso rispetto al mancato decollo del progetto nel concreto, forse anche perché, paradossalmente, sono così tante le opzioni da non riuscire a convergere su una sola.

Il che è in sostanza un problema generale dell'Italia - e non solo parlando di economia dei trasporti - dove proliferano porti e interporti, ognuno rivendicando legittime ambizioni, ma con pochi in grado di raggiungere quella magnitudo di traffici e spazi tali da competere realmente coi veri avversari della partita; quasi come i polli di Renzo, che si beccano tra 'peers' tricolori per contendersi tutti i tipi di traffici in cui ciascuno vuole tuffarsi per racimolare qualche briciola di business ma senza vedere al di là del proprio naso che il reale 'nemico' da affrontare sul terreno della competitività parla una lingua straniera (oppure ha imparato uno stentato italiano colonizzando da tempo i nostri paraggi logistici).



E così la grande kermesse dell'Università di Alessandria, molto ben partecipata e frequentata dai bei nomi attuali che contano - e anche da qualche 'vecchia gloria' del settore interportuale: avvistato il Prof. De Dominicis, fra gli altri... - non è tuttavia riuscita, neppure questa volta, a dipanare una matassa alquanto intricata.

In sostanza, acclarato che, per affermare con successo la realizzazione di aree retroportuali o 'banchina lunga' come chiave per consentire ai porti liguri di recuperare competitività ed efficienza, si deve definitivamente passare dalla carta sulla scrivania al campo d'azione, dall'idea a tavolino

all'implementazione sul terreno, dal concept alla posa della prima pietra ideale. Altrimenti sarà inutile continuare a fare incontri, convegni, tavoli, a produrre documenti e pubblicazioni.

Le premesse – sempre sulla carta - ci sarebbero. Nella circostanza della quarta edizione degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest svolti ad Alessandria – a reiterare tre appuntamenti (uno per regione interessata) tenutisi rispettivamente nel 2016 a Novara, nel 2018 a Genova e nel 2019 a Milano – l'odierna Fondazione SLALA, guidata da un altro convinto assertore quale il Presidente Cesare Rossini - ha ricevuto dalle tre Regioni, Piemonte, Liguria e Lombardia il mandato per la creazione dell'opportunità di una svolta storica nel rapporto fra porti, retroporti e mercati di riferimento, per rilanciare (chissà se sarà l'ultimo tentativo?) con forza un ruolo che, specie nella prospettiva di una crescita dei porti liguri, ha oggi caratteristiche strategiche irrinunciabili.



Resi pubblici i contenuti della proposta nella mattinata di intensi lavori svolti presso l'Aula Magna del Dipartimento di Scienze e Innovazione Tecnologica 'Avogadro', organizzati dalla Regione Piemonte in collaborazione con la Fondazione SLALA, l'Università degli Studi del Piemonte Orientale e la Fondazione Cassa di Risparmio di Alessandria e col patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, vediamo quali siano i nodi che ancora restano da sciogliere con un pettine che potrebbe essere ormai consunto fino a dipanare l'opzione tecnologica in grado di affiancare con un polmone retroportuale la crescita dei porti liguri.

A cominciare dal ruolo formale della stata SLALA nei confronti di quella ZLS Zona Logistica Semplificata tanto invocata all'evento 'mandrognò' che contribuisca a proiettare i traffici marittimi a una quota 'decente' - indicata empiricamente ad almeno 4 milioni di TEUs, ma forse si potrebbe anche puntare a qualcosa di più ambizioso – per raggiungere la quale occorre sconfiggere la piaga atavica (e recrudescente!) del congestionamento della rete stradale, da risolvere ineluttabilmente col contributo

del ferro sull'alta capacità, concentrandosi sulla fascia notturna (lasciando la nuova via del Terzo Valico ai passeggeri nella fascia diurna per sfruttare l'alta velocità).

Per arrivare ad una soluzione univoca del ginepraio attuale occorre soverchiare alcuni paradossi.

Se i quattro porti di Genova, Pra', Savona e Vado Ligure, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementeranno in modo significativo i volumi di container, il rischio palese è quello di trovarsi di fronte a una sorta di 'effetto boomerang': senza un miglioramento della capacità di smaltimento a terra dei flussi, l'aumento del traffico in banchina si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta nei terminal e di qui fatalmente in una congestione delle reti terrestri (gomma ma anche ferro) e quindi in perdita complessiva di efficienza e affidabilità nei confronti di quei caricatori e ricevitori di merce che si vorrebbe fidelizzare e/o attrarre.



Canavese e Signorini

In tale deprecabile evenienza, si andrebbe ad innescare – ed ecco il vero paradosso - una spirale negativa compromettendo forse in maniera irreversibile il 'biglietto da visita' tricolore, sporcanod la nostra reputazione, vanificando la grande opportunità di essere quella piattaforma logistica naturale ma anche necessariamente efficiente richiesta dal mercato di produzione e consumo del centro Europa, così da sottrarre (anzi, riappropriarsi) delle quote di mercato oggi ancora appannaggio dei grandi scali 'nazionali' del Nord Europa nel range Belgio-Olanda-Germania.

Gli studiosi hanno anche fatto dei 'conti', ipotizzando di recuperare una quota significativa del milione scarso di container contenente merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano ma tuttora avviati attraverso i porti di Anversa, Rotterdam e Amburgo; considerando un valore (modesto) di 30.000 euro della merce contenuta in un container da 20', ciascun TEU non movimentato nei porti italiani

significa una perdita secca di 7.000 Euro di gettito Iva per l'Italia e dunque su macro-energi un 'cadeau' al trittico Belgio-Olanda-Germania di mezzo miliardo di euro.

La proposta che è stata riproposta agli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, pur venendo dal passato, si professa avere al giorno d'oggi, a valori di mercati attuali, delle valenze operative, economiche e commerciali credibili: creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria una grande area 'dry port' in stretto coordinamento coi porti di Genova e Savona, collegati su rotaia per comporre treni da 750 metri, e con un servizio shuttle gestito dai 'buffer', delle 'banchine intelligenti a secco' per decongestionare i porti rendendo contestuale l'attività sulle banchine sull'intera giornata contro le fasce orarie in cui oggi si concentra; il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero Basso Piemonte (che in fondo è un'Alta Liguria, anche storicamente) creando condizioni per lo sviluppo della lavorazione di parte delle merci, dunque di logistica.

Come giustamente reclamano gli oppositori, l'idea non è assolutamente nuova; tuttavia sono nuove le tecnologie informatiche che consentono di coordinare temporalmente partenze e arrivi di container nella connessione porto-retroporto nonché è l'organizzazione 'fiscale' dell'attività grazie alla novità dell'introduzione della Zona Logistica Semplificata che garantisce alle merci in sosta nella rete di retroporti di beneficiare di condizioni doganali favorevoli col differimento nel pagamento degli oneri, tale da rendere economicamente sostenibile la rottura di carico finora non efficiente nel rendiconto economico complessivo.

Uno studio di BEI e UIRNet (ora Digitalog) ritiene che lo spostamento del 30% di container costretti oggi a lunghe attese in porto o per entrare in porto permetterebbe la formazione di treni lunghi di gittata europea a rendere vantaggioso il trasporto container su ferrovia.



Rossini

Entusiasta al riguardo è Rossini; il Presidente della Fondazione SLALA, promotrice dell'iniziativa, salta già dall'ipotesi progettuale ad un concetto più pragmatico, parlando di "una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese".

Questa 'tenzone', frutto di un'intesa fra SLALA e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, si può avvalere di un portafoglio di 20 milioni già disponibili dal Decreto Genova - che la BEI pare essere disposta a integrare con intervento specifico - per creare questi 'buffer', veri e propri cervelli pensanti del sistema in grado di smistare mezzo milione di container all'anno, così da innalzare gli attuali traffici complessivi sino a oltre 4 milioni TEUs centrando alcuni obiettivi strategici: decongestionare l'intero sistema stradale a beneficio della filiera turistica, abbattere l'impatto ambientale, incrementare i traffici portuali e il conseguente gettito IVA, 'seminare' nelle nuove aree retroportuali attività logistiche e industriali indotte, con un bel ritorno degli investimenti.

Resta da sfoltire il ginepraio delle eccessive candidature, come già rimarcato un paio di mesi fa; ben 14 sono i siti piemontesi ufficialmente in lizza per diventare la banchina lunga della Liguria col benefit della ZLS. A Chi spetterà la decisione finale sulla designazione del retroporto 'eletto'?

Il terminal di Alessandria si ripropone retroporto di Genova

Venerdì, 22 Aprile 2022 15:12

di Redazione



Il dado ormai è tratto e la data è stata scolpita nella pietra. Entro giugno 2022 sarà **definito il futuro logistico di Alessandria** e quindi quello del retroporto di Genova. L'impegno è stato assunto pubblicamente da Christian Colaneri della direzione commerciale di Rfi in occasione degli Stati generali della logistica del Nord Ovest che si sono tenuti ad Alessandria il 21 aprile 2022. Entro quella data Rfi definirà le specifiche funzionali di dettaglio insieme alla redazione del documento di valutazione delle alternative di progetto per l'area logistica dell'alessandrino. L'enfasi dell'annuncio può apparire eccessivamente retorica, ma non lo è. Ed è la storia che lo sta a testimoniare. Del futuro dello scalo ferroviario di Alessandria, in passato uno dei più grandi e movimentati d'Italia e ora quasi inutilizzato, e della sua possibile **funzione di retroporto genovese** se ne parla da decenni. Praticamente da sempre, fin dalla sua costituzione, è stato il cavallo di battaglia di Slala (Sistema logistico del nordovest d'Italia), nata nel 2003 come società a responsabilità limitata e quindi trasformata in fondazione nel 2007, per poi diventare una fondazione di partecipazione nel 2019, costituita da numerosi enti, istituzioni e associazioni che con alterne fortune e interesse vi hanno partecipato. Ormai non si contano più le idee, le proposte, i progetti, che sono arrivati fino alla soglia dell'approvazione, per poi tornare alla casella di partenza, come se fossero caduti nelle penalizzazioni. L'ultimo quaderno di Slala, di oltre cento pagine, racconta questi progetti finiti nel nulla.

Ma ora, come si diceva, sembra la volta buona. **Due le possibili funzioni per lo scalo di Alessandria smistamento al vaglio di Rfi.** La prima prevede il ruolo di gateway o hub. In questo caso si offre la possibilità di scambio intermodale gomma-ferro con la rottura di carico dei trasporti da e per il terminal di Alessandria sia in ambito nazionale sia internazionale. In pratica si parla di terminal intermodale. La seconda funzione è quella del retroporto con la possibilità di scambio intermodale gomma-ferro per le merci originate o dirette verso i porti di Genova e Savona e l'ipotesi di rottura di carico con rilancio su ferro verso l'estero per i soli servizi generati dai due porti liguri.

Gli scenari di progetto in fase di analisi da parte di Rfi sono dunque articolati. La realizzazione di un nuovo terminal ad Alessandria, anche solo legato a funzioni di retroporto, favorisce un trasferimento modale dalla strada alla ferrovia a servizio del corridoio Reno-Alpi. Nel caso in cui si realizzi anche un terminal intermodale si possono intercettare anche i flussi interni e quelli verso la Francia nella prospettiva della futura Torino-Lione, già funzionale con il nuovo tunnel di base del Moncenisio. A breve Rfi dovrà sciogliere le riserve, la campanella dell'ultimo giro è già suonata.

Piermario Curti Sacchi

<https://telenord.it/transport-liguria-puntata-15-44931>

Transport Liguria, puntata 15

di Edoardo Cozza

Il focus sul mondo dei trasporti e delle infrastrutture della nostra regione

Lunedì 25 Aprile 2022

Nella 15^a puntata di Transport Liguria:

- Il gruppo Giovani Assagenti organizza un tavolo di confronto sul tema dei noli marittimi
- Gli stati generali della logistica del nord-ovest: il basso Piemonte retroporto per i porti liguri?

Buona visione

26-04: Per i porti di Genova e Savona il futuro si chiama retroporto



Ripartono da Alessandria, dopo due anni di pausa dovuta all'emergenza sanitaria, gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, che coinvolgono il Piemonte, la Lombardia e la Liguria nell'appuntamento di riferimento per le istituzioni e gli stakeholder del settore.

L'evento è focalizzato sul tema della logistica e del sistema economico del Nord Ovest nel contesto del post pandemia e delle opportunità di ripresa offerte dal PNRR, tenendo presente la tutela e il rispetto dell'ambiente, in un'ottica di sostenibilità sotto tutti i profili.

- Dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest la prima opzione tecnologica in grado di affiancare con un polmone retroportuale la crescita dei porti liguri.
- Il ruolo di Slala per una Zona Logistica Semplificata che contribuisca a proiettare i traffici marittimi verso quota quattro milioni di container, sconfiggendo il congestionamento autostradale. Un servizio navetta nelle ore notturne.

Due paradossi e un'unica soluzione per la prima volta a portata di mano. Queste le chiavi di lettura degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest che sembrano rilanciare l'ipotesi di una grande area retroportuale nel basso Piemonte, rafforzata dagli incentivi previsti per una ZLS (Zona Logistica Semplificata) e in grado di decongestionare i porti liguri, il sistema autostradale e ferroviario e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa.

Subito i paradossi:

1. Se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie

container) si troverebbero a far fronte a un effetto boomerang: l'aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità.

2. In quel caso si innescherebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità non di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una quota significativa dei circa 900.000 container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30.000 euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7.000 Euro di gettito Iva per l'Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania.

Questi i due paradossi, ma gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest formulano per la prima volta una risposta, una soluzione che viene dal passato, ma che oggi ha valenze operative, economiche e commerciali credibili.

Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui 'Buffer', una grande area retroportuale, un 'dry port' (porto a secco), che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai 'Buffer', vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività.

Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero Basso Piemonte, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci.

Si potrebbe obiettare che l'idea non è nuova, ma nuove sono le tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto, nuove sono le esigenze di efficienza e di tempi del sistema logistico; nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna.

Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della BEI e di UIRNet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia.

Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della BEI, con la creazione dei “Buffer”, veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l’intesa fra Slala e l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all’anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container TEU attuali a oltre 4 milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: decongestionare l’intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l’impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche.

Senza considerare il fatto che proprio lo Scalo Smistamento di Alessandria si troverà nevralgicamente all’uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone.

NOTA

Le funzioni del Buffer:

Area facente funzione di terminal marino a terra:

- Accoglie le merci (container e semirimorchi) per regolarne l’afflusso e il deflusso dai Porti.
- Opera in sincronia con i Porti tramite i servizi della PLN.
- Un sistema shuttle (gomma e treno) scambia le merci con i Porti assicurando la massima efficienza (niente code e congestioni agli ingressi).
- Aperto a ogni altro uso logistico (deposito, riparazione vuoti, parcheggio, cambio turno autisti).
- Perché il Sistema Buffer sia proficiente deve essere operativamente sincronizzato con l’attività dei terminal, la sincronizzazione avviene attraverso la Piattaforma Logistica Nazionale Digitale mediante il Modulo Sistema Buffer e il Port Community System;
- Il servizio di trasferimento dei container tra le Aree Buffer e il Porto avverrà tramite un servizio di navettamento su camion (progressivamente utilizzando bio-carburante).

. (ANSA).

Stati generali logistica, servono nuovi incentivi per **l'intermodalità**

Dalla gomma al ferro

di Filomena Greco



Investimenti. La missione 3 del Pnrr è focalizzata sugli investimenti sulla rete ferroviaria, per 24,7 miliardi, e sull'intermodalità, per 630 milioni. Le Regioni poi insistono sulla necessità di accelerare il Corridoio Reno-Alpi

Ascolta la versione audio dell'articolo

3' di lettura

Il tema dell'**intermodalità**, accanto a **formazione e lavoro** e **Portualità marittima**, è stato al centro degli Stati generali della Logistica che si sono svolti ieri, 21 aprile, ad Alessandria. Si tratta di un appuntamento che ha visto l'interazione tra le **Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria**, a tre anni dall'ultimo evento realizzato nel 2019. Il tema della **logistica e dell'intermodalità** è centrale alla luce degli impegni sull'intermodalità imposti dall'Unione europea – 30% di merci trasportate su ferro entro il 2030 – e dell'**entrata in funzione del Terzo Valico**, che apre a nuove possibilità di sviluppo per la logistica per Piemonte e Lombardia, a ridosso degli scali portuali liguri.

Focus intermodalità

Sul ferrobonus ad esempio sembrano tutti d'accordo: ha sicuramente evitato la perdita di quote modali da parte della ferrovia ma non ha di fatto contribuito ad aumentare quella quota come richiesto da Bruxelles. Servono dunque nuovi strumenti di incentivazione **all'intermodalità**. **In generale, la «causa» dell'intermodalità ha al centro** il tema delle infrastrutture ma anche quello della digitalizzazione. Le Regioni, grazie alla collaborazione di **RFI**, hanno monitorato **i 130 interventi lungo le linee, i nodi della rete ferroviaria e all'accesso** dei terminal intermodali, con un quota del 20% degli adeguamenti completati. La missione 3 del Pnrr è focalizzata sugli investimenti sulla rete ferroviaria, per 24,7 miliardi, e **sull'intermodalità, per 630 milioni**. **Tra gli interventi previsti nelle aree del Nord Ovest lungo il Corridoio Liguria-Alpi, c'è il quadruplicamento Rho-Parabiago, la Rogoredo-Pieve Emanuele,**

la Cremona-Mantova, il Terzo valico, comprese opere prioritarie e il quadruplicamento sulla Tortona Voghera, il nodo di Genova, la Brescia-Vicenza. In linea generale poi le Regioni insistono sulla necessità di accelerare lungo il Corridoio Reno-Alpi le opere di adduzione ferroviaria ad AlpTransit ed al Terzo Valico, ancora allo stato di studio di fattibilità. Gli operatori sostengono la necessità di nuove soluzioni che puntino sulla digitalizzazione e a nuovi criteri di ingegneria gestionale che razionalizzino il rapporto tempo-costi e riducano il **margine di errore nella gestione delle reti logistiche. In questa direzione va l'utilizzo dei portali diagnostici per individuare eventuali anomalie sui carri merci. La rilevanza dei flussi merci via ferro verso i valichi svizzeri è pari al 30%, 23% verso l'Austria e quote marginali per i valichi francesi (4%) e sloveni (3%). La quota modale del treno sull'import è dell'11%, il cargo aereo è dedicato al trasporto di merce ad alto valore mentre il porto di Genova vanta il primato nella movimentazione merci. Dal 2018 e per un triennio, le tre regioni del NordOvest hanno integrato il ferrobonus nazionale (arrivato fino a 50 milioni) con proprie risorse, un milione di cui 200mila ciascuna per Liguria e Piemonte, 600mila per la Lombardia che ha continuato a erogare il contributo anche per la quarta annualità. A marzo, il Mims ha prorogato il ferrobonus per una quinta annualità, l'ultima autorizzata da Bruxelles.**

Snodo Alessandria

«Il passo in avanti compiuto verso il riconoscimento delle nuove Zone logistiche semplificate **(Zls) è importante perché è un'occasione di sviluppo e uno strumento di attrazione per un territorio come il Basso Piemonte che è il retroporto naturale di Genova e Savona»** evidenzia Cesare Rossini presidente della Fondazione Slala - **Sistema logistico del Nord Ovest d'Italia. La Fondazione lavora, con gli enti pubblici e gli operatori privati, per dare concretezza al progetto del porto a secco che prevede la realizzazione di 'buffer' (aree logistiche adeguatamente infrastrutturate e dotate di servizi, capaci di movimentare unità di carico come container, casse mobili e semirimorchi, e che operano in maniera coordinata con i terminal navali), l'estensione del retroterra piemontese dei servizi doganali, la realizzazione del sistema di digitalizzazione per la gestione dei contenitori. Una nuova centralità del territorio di Alessandria, dunque, testimoniata dagli investimenti in campo e dai progetti come il rafforzamento dello scalo merci di Alessandria. «La domanda di capannoni e aree per la logistica nell'Alessandrino – sottolinea Michele Ferraris di Confindustria Alessandria – è esplosa negli ultimi due anni, i fondi stanno investendo come nel progetto a Castellazzo Bormida da 800mila mq, di Praga Holding, o il progetto di Aquila Partner alle porte di Tortona da 385mila mq».**

Alessandria, un piccolo passo in avanti per lo scalo ferroviario (ma il tempo stringe). mrg



Date: [22 aprile 2022](#) Author: [Milena Rita Golia](#) [Commenti](#)

<https://160caratteri.wordpress.com/2022/04/21/alessandria-un-piccolo-passo-in-avanti-per-lo-scalo-ferroviario-ma-il-tempo-stringe/>

Gli Stati generali della logistica, ospitati nel capoluogo, sono stati organizzati dalla Regione Piemonte in collaborazione con la Fondazione Slala, l'Università degli Studi del Piemonte Orientale, la Fondazione Cassa di Risparmio di

Alessandria, e con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e mobilità sostenibili. Le prime riflessioni (1).



Parole e documenti, moltissimi. Certezze, decisamente meno. E l'unica notizia a tutto tondo arriva da Christian Colaneri della direzione commerciale di Rfi (Rete ferroviaria italiana) che annuncia che entro il mese di giugno «sarà pronto il documento di valutazione delle alternative possibili per le funzioni logistiche dello scalo ferroviario di Alessandria». Lo studio trasportistico ha infatti individuato tre scenari possibili: Hub ferroviario, Retroporto, Navettamento su ferro delle merci sui porti liguri. Il passaggio «dalla fase di studio a quella di progetto», come lo definisce Colaneri, arriva a un anno dall'assegnazione dello studio. Questo era il primo passaggio previsto dall'accordo tra Rfi (Rete ferroviaria italiana) e Uirnet (nata anni fa come soggetto attuatore unico del Ministero delle Infrastrutture per la realizzazione e la gestione della Piattaforma logistica nazionale, trasformata nel 2021 in Digitalog, la società è stata messa in liquidazione) per la progettazione del nuovo "Centro di Smistamento di Alessandria". Dopo diversi mesi dalla conclusione ora arriva l'impegno diretto di Rfi, confermato da Calogero Mauceri, Commissario di Governo per i Corridoi Reno-Alpi e Mediterraneo:

«Ho ricevuto il dossier sullo scalo e ora siamo in grado di procedere con la progettazione».

La comunicazione congiunta

Qualche timido passo in avanti è stato compiuto e certificato dalla quarta edizione degli Stati generali della logistica, ospitati ad Alessandria nell'aula magna del Disit (Dipartimento di scienze e innovazione tecnologica) dell'Università di Alessandria, che sono stati conclusi, dopo cinque ore di interventi, dalla "comunicazione congiunta" delle Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte per il consolidamento del partenariato della Cabina di regia e per l'ampliamento delle tematiche da approfondire, in coerenza con le indicazioni dei tavoli di confronto con i portatori di interesse. A sottoscrivere il documento sono stati il presidente della Regione Piemonte e gli assessori alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile delle Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia. «In questo modo – si legge nel comunicato diffuso al termine – sarà possibile approfondire ed ampliare gli ambiti di attenzione alle seguenti tematiche: trasporto delle merci su strada (sviluppo e manutenzione della rete infrastrutturale autostradale e stradale anche attraverso il monitoraggio degli interventi e dei cantieri, trasporti eccezionali, servizi al sistema dell'autotrasporto, parcheggi, sistemi ancillari ai terminali intermodali, concorrenza e competitività, rispetto delle regole, digitalizzazione); logistica 'green' (mezzi, carburanti, sistemi organizzativi), nell'ottica di garantire la sostenibilità per il settore e la sua partecipazione agli obiettivi del Green New Deal europeo; evoluzione del sistema anche mediante l'incentivazione del trasporto intermodale, la digitalizzazione e l'automazione, da armonizzare con il quadro di riferimento nazionale; l'inserimento della logistica nell'ambito della pianificazione territoriale e urbanistica tramite l'estensione del confronto interregionale dal tema strettamente infrastrutturale a quello del governo del territorio; l'avvio di un percorso per valutare la possibilità di promuovere forme di collaborazione territoriale per il Corridoio Mediterraneo».

Gli Stati generali sono stati organizzati dalla Regione Piemonte in collaborazione con la Fondazione Slala – Sistema logistico del nord ovest (il presidente è Cesare Rossini),

l'Università degli Studi del Piemonte Orientale e la Fondazione Cassa di Risparmio di Alessandria e con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili.

Continua a leggere su:

<https://160caratteri.wordpress.com/2022/04/21/alessandria-un-piccolo-passo-in-avanti-per-lo-scalo-ferroviario-ma-il-tempo-stringe/>

Transport, puntata 414

di Edoardo Cozza

Il focus sul mondo dei porti, dei trasporti e della logistica

Venerdì 22 Aprile 2022

Nella puntata 414 di Transport una serie di interviste da Alessandria, dove siamo stati per "Gli Stati Generali della logistica del nord ovest":

- Cesare Rossini, presidente Fondazione Slala
- Paolo Emilio Signorini, presidente AdSP Mar Ligure Occidentale
- Raffaella Paita, presidente Commissione Trasporti della Camera
- Ignazio Messina, Ceo 'Ignazio Messina & C.'
- Gilberto Danesi, presidente Psa
- Rino Canavese

<https://telenord.it/transport-puntata-414-44843>

<https://www.ilpiccolo.net/generic/2022/04/23/gallery/stati-general-della-logistica-alessandria-al-centro-d-europa-138924/>

Logistica, Alessandria e il treno da prendere

22 Aprile 2022 [La Pulce nell'Orecchio](#) [Economia e Lavoro 0](#)

AIUTA IL GIORNALISMO INDIPENDENTE

Supporta La Pulce nell'Orecchio in questo periodo difficile in cui l'informazione, anche quella scomoda, fa la differenza sulle fake news e la misinformazione.

[Donazione](#)



Un “porto secco” e banchine informatiche nel basso Piemonte. Stati Generali in città: Piemonte, Liguria e Lombardia d’accordo sullo sviluppo. Alessandria crocevia importante per tutta Europa. Un sogno lungo 30 anni che diventa realtà

Il ruolo di Slala per una Zona Logistica Semplificata che contribuisca a proiettare i traffici marittimi verso quota quattro milioni di container, sconfiggendo il congestionamento autostradale. Un servizio navetta nelle ore notturne.

Con l’ampliamento dei porti liguri pronti ad ospitare migliaia di contenitori di merci da tutto il Mondo il problema di dove immagazzinarli e gestirli si fa sempre più pressante. Il Terzo Valico sarà pronto tra qualche anno, ma manca ancora una piattaforma logistica, che vuol dire uno scalo smistamento ferroviario che possa ‘montare’ treni lunghi anche 750 metri.

leri i rappresentanti di Piemonte, Liguria e Lombardia, con la 'regia' della Fondazione Slala, hanno confermato l'impegno di far diventare questo territorio un punto cruciale per le merci di tutta Europa, di passaggio da Nord a Sud (Genova) e da Est a Ovest.

L'idea è quella di creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui 'Buffer', una grande area retroportuale, un 'dry port' (porto a secco), che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai 'Buffer', vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività. Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero Basso Piemonte, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci.

Si potrebbe obiettare che l'idea non è nuova, ma nuove sono le tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto, nuove sono le esigenze di efficienza e di tempi del sistema logistico; nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna.

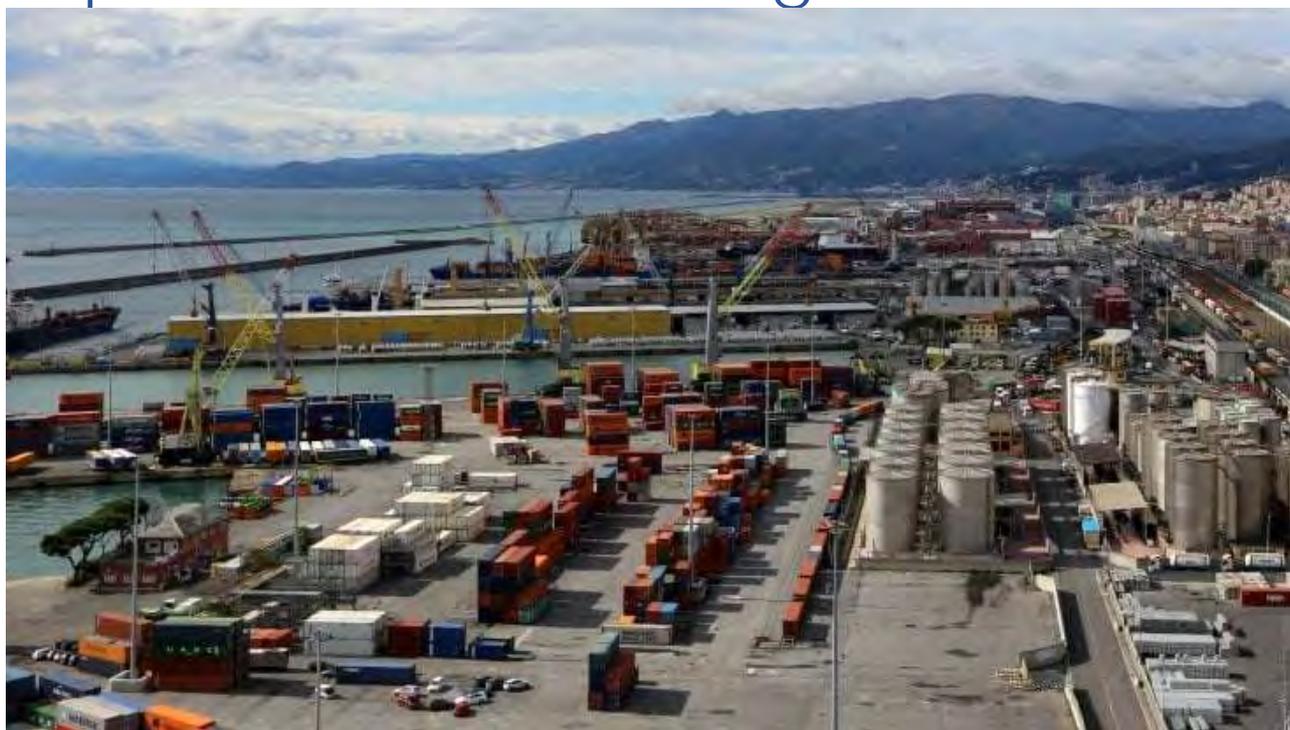
Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della BEI e di UIRNet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia.

"Quella lanciata oggi – afferma Cesare Rossini, Presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell'iniziativa – non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese".

Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della BEI, con la creazione dei "Buffer", veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all'anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container TEU attuali a oltre 4 milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: decongestionare l'intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l'impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche.

Senza considerare il fatto che proprio lo Scalo Smistamento di Alessandria si troverà neuralgicamente all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone.

Il triangolo del Nord Ovest: Genova, Torino e Milano ripartono dalla logistica



22 APRILE 2022 AGGIORNATO ALLE 07:54 2 MINUTI DI LETTURA

C'era una volta il triangolo industriale. L'economia correva con le fabbriche del Nord Ovest sulle ali di un acronimo non particolarmente felice, "GeMiTo", per sintetizzare l'alleanza fra Genova, Milano e Torino. L'alleanza c'è ancora, ma adesso assume caratteristiche differenti e fa leva sulla logistica, vale a dire la capacità di ottimizzare il cammino della merce dal suo centro di produzione fino al consumatore finale. Il triangolo si rimette in gioco, quindi, scommettendo sui porti di Genova e Savona, **oggi riuniti sotto lo stesso cappello dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale**, e sulle grandi aree messe a disposizione da Piemonte e Lombardia per attività retroportuali e logistiche.

La rinnovata voglia d'intesa si è ufficializzata ieri ad Alessandria, nella sede dell'Università del Piemonte Orientale, scelta come baricentro di un progetto che punta a trasformare le banchine portuali in piattaforme per l'inoltro e il

ricevimento della merce, trasformando le aree del Basso Piemonte in un “dry port”, un “porto secco” altamente informatizzato, e quelle lombarde in una grande area logistica di manipolazione e distribuzione dei prodotti.

Un’idea, quella che nasce appunto dagli “Stati Generali della Logistica del Nord Ovest” e che diventa un protocollo d’intesa fra le tre regioni, che è soprattutto una necessità, come spiegato dai promotori dell’iniziativa, la Fondazione Slala. Il piano di crescita del porto di Genova, stoppato da due anni di Covid, prevede di **arrivare nell’arco di pochi anni a superare** i quattro milioni di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi). Il punto di partenza è rappresentato da 2,8 milioni, ben al di sotto delle potenzialità dello scalo, ma quasi una benedizione per la viabilità e i trasporti. Con le infrastrutture attuali, infatti, la crescita dei volumi sarebbe assolutamente ingestibile e finirebbe per soffocare il territorio di tir e container. Un vero e proprio effetto boomerang, con un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal e una perdita di efficienza e affidabilità.

Da qui l’esigenza di creare aree di sfogo per la movimentazione della merce, all’interno di “zone logistiche semplificate” già previste dalle leggi. La soluzione indicata dall’iniziativa di Alessandria arriva quindi dalla creazione di una grande area retroportuale nel Basso Piemonte, che possa decongestionare i porti liguri e i sistemi autostradale e ferroviario. Solo a questo punto sarebbe gestibile e **“sostenibile” una crescita dei volumi, invertendo una spirale negativa** che oggi impedisce una vera concorrenza ai porti del Nord Europa e che costa addirittura al sistema portuale ligure 900mila container di merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano, ma movimentata nei porti del Nord Europa. «Se il valore (medio-basso) della merce contenuta in un container da 20 piedi è di 30mila euro, si calcola una perdita media di 7mila euro di gettito Iva per **l’Italia, cioè mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania**» spiegano i relatori.

Ma come agire, nel concreto? Facendo perno sullo scalo smistamento ferroviario **di Alessandria, all’uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario, e su una grande area retroportuale, un ‘dry port’ in coordinamento con Genova e Savona.**

Secondo il piano indicato **ieri dai promotori dell'iniziativa, si potrebbero** collegare i due porti sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito da banchine intelligenti a secco, dando sfogo ad almeno mezzo milione di container. «Quella appena lanciata — afferma Cesare Rossini, presidente della Fondazione Slala — **non è un'ipotesi progettuale; è una** sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del **Nord Ovest e quindi dell'intero Paese**». **Al momento sono già disponibili 20 milioni di euro del “Decreto Genova” ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della Bei.**

Stati generali della Logistica: il Piemonte candida 14 siti a zona logistica semplificata **foto**

di Redazione - 21 Aprile 2022 - 17:50



Una Comunicazione Congiunta delle Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte per il consolidamento del partenariato della Cabina di regia e per **l'ampliamento delle tematiche da approfondire, in coerenza con le indicazioni dei tavoli di confronto con i portatori di interesse**, ha concluso gli Stati generali della logistica del Nord-Ovest, **svoltisi oggi ad Alessandria nell'aula magna dell'Università del Piemonte orientale**.

A sottoscrivere il documento sono stati il Presidente della Regione Piemonte e gli Assessori alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile delle Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia.

Il punto saliente della Comunicazione delle tre Regioni è la conferma della volontà di procedere con la collaborazione e con le iniziative della Cabina di Regia per la Logistica del Nord-Ovest, con il costante coinvolgimento del Ministero delle Infrastrutture **e della Mobilità sostenibili, e con l'indizione periodica di tavoli di confronto con i portatori di interesse**.

In questo modo sarà possibile approfondire ed ampliare gli ambiti di attenzione alle seguenti tematiche: trasporto delle merci su strada (sviluppo e manutenzione della rete infrastrutturale autostradale e stradale anche attraverso il monitoraggio degli interventi e dei cantieri, trasporti eccezionali, servizi al sistema **dell'autotrasporto, parcheggi, sistemi ancillari ai terminali intermodali, concorrenza e competitività, rispetto delle regole, digitalizzazione**); **logistica "green" (mezzi, carburanti, sistemi organizzativi), nell'ottica di garantire la sostenibilità per il settore e la sua partecipazione agli obiettivi del Green New Deal europeo; evoluzione del sistema anche mediante l'incentivazione del trasporto intermodale, la digitalizzazione e l'automazione, da armonizzare con il quadro di riferimento nazionale; l'inserimento della logistica nell'ambito della pianificazione territoriale e urbanistica tramite l'estensione del confronto interregionale dal tema strettamente infrastrutturale a quello del governo del territorio; l'avvio di un percorso per valutare la possibilità di promuovere forme di collaborazione territoriale per il Corridoio Mediterraneo.**

I nuovi scenari della logistica del Nord-Ovest sono stati approfonditi in una serie di interventi che hanno **allargato lo sguardo della Cabina di Regia dall'iniziale focus sulle infrastrutture a tutte le attività della logistica e alle tematiche economiche e di sostenibilità fino all'importanza dei servizi, come la digitalizzazione e la formazione, che vede quest'anno per la prima volta un contributo specifico.** Il Dirigente Generale ANSFISA Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali Pierluigi Navone ha infatti aggiornato i partecipanti sulla sicurezza ferroviaria sottolineando che nei prossimi anni ci **«troveremo ad affrontare un'attività autorizzativa straordinaria, mai affrontata prima nel Paese e dall'Agenzia, direttamente connessa all'accelerazione impressa dal PNRR ed essenziale ai fini della buona riuscita del Piano. Si prevede 2050 di dovere gestire un numero di procedimenti autorizzativi, per i veicoli da attrezzare con ERTMS, superiore a 2.400 unità entro il 2050. Inoltre, il PNRR prevede l'introduzione nel sistema di veicoli ferroviari alimentati ad idrogeno. In relazione a ciò si configura un'attività stimata in un numero di 31 procedimenti autorizzativi».** Francesco Benevolo, direttore RAM e Andrea Rosa del Progetto Fenix, a cura di LINKS, si sono concentrati sulla digitalizzazione della logistica, tema in rapida **evoluzione su cui l'intera filiera deve necessariamente concentrare l'attenzione** maggiormente rispetto al passato. In particolare, il progetto Fenix lavora sulla digitalizzazione dei corridoi doganali, il riconoscimento automatico UTI e mezzi e la pre-compilazione automatica della documentazione; sulla pianificazione e ripianificazione trasporti di terra; sul tracciamento UTI e il reimpiego senza

passaggio dal deposito, sulla localizzazione/prenotazione parcheggi con mappa e **invio informazioni all'autista e sull'invio composizione treni/lettere di vettura.**

L'internazionalizzazione è stata ben rappresentata dall'intervento di Cecilia Braun, direttrice del Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT) Reno-Alpi, che, da Bruxelles, ha risposto alle impellenti richieste di sostenibilità delle grandi opere come il Corridoio Reno-Alpi, determinante per la logistica del Nord Ovest nei prossimi anni. *«La revisione delle reti Ten-T – ha sottolineato Cecilia Braun – punta a: rendere i trasporti più sostenibili in vista dell'obiettivo di neutralità climatica previsto per il 2050; promuovere trasporti efficienti e senza interruzioni allo scopo di creare collegamenti migliori per persone e imprese in tutta Europa; aumentare la resilienza delle TEN-T al cambiamento climatico e ad altre catastrofi naturali o antropiche; incrementare l'efficienza degli strumenti di governance del Regolamento TEN-T».*

Non è mancato un momento specifico sulla formazione, argomento di sempre maggior peso per una logistica che vuole competere in Europa e nel mondo. Ne hanno parlato le Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia ognuna con i propri rappresentanti. La Regione Piemonte ha individuato nelle Academy un nuovo modello di formazione organizzato sulla base delle filiere produttive, con particolare riguardo alle vocazioni dei territori con alto contenuto di innovazione tecnologica. *«Sono composte – hanno specificato Giovanna Ciorciari e Antonella Bertarello della Regione Piemonte – da una o più agenzie formative accreditate, imprese con capacità formativa, associazioni datoriali, ITS, Università. Offrono programmi di formazione da 16 a 300 ore a lavoratori e disoccupati, per ottenere competenze certificate e una prospettiva professionale. È stato pubblicato il primo bando rivolto alle Academy nei Sistemi di mobilità (automotive, aerospazio, fabbricazione di treni e bus, servizi connessi alla mobilità delle persone) e nei comparti Green jobs (strettamente connessi all'economia circolare) e Tessile, Abbigliamento, Moda. L'investimento è di 14 milioni di euro, 9 per la prima e 5 per la seconda».* Monica Mussetti della Regione Lombardia **ha evidenziato l'investimento regionale di 26 milioni di euro nella misura 'Formare per assumere', che punta a** *«superare il mismatch tra domanda e offerta lavoro, permettendo alle imprese di adeguare alle proprie esigenze le competenze dei lavoratori in fase di assunzione attraverso percorsi abbinati ad incentivi occupazionali. In tal senso, focalizzandosi sui bisogni delle imprese, la misura costituisce un'opportunità ulteriore rispetto agli interventi in corso di politica attiva e si inserisce nella strategia europea e nazionale di ripresa e di contrasto alla crisi occupazionale».* Per la Regione Liguria Paolo Sottili, direttore di Alfa Liguria, ha evidenziato che *«il repertorio ligure delle Professioni*

contiene 30 profili professionali del settore Trasporti e Logistica in prevalenza legati al mondo della portualità che puntano al rafforzamento della partnership con gli attori del settore, formazione sulle competenze digitali, adeguamento e nuovi profili professionali, ponendo grande attenzione al tema dello sviluppo sostenibile e della sicurezza sul lavoro e guarda ad un ulteriore rafforzamento del sistema di formazione professionale per il settore».

A seguire l'**approfondimento sul sistema portuale e retroportuale** del Nord-Ovest, che ha visto recentemente il Piemonte candidare ben 14 siti a Zona Logistica Semplificata del porto e retroporto di Genova oltre ai già esistenti di Novara CIM e Torino SITO. Ne hanno parlato il presidente del CIM Novara Interporto Cristoforo Canavese e **il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini**.

Come ha evidenziato il presidente CIM Novara Interporto Cristoforo Canavese *«le tre Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte si sono poste da tempo il tema di un rinnovato impegno sui temi della logistica. Ci sono oggi sul tavolo nuovi temi **quali quelli dell'individuazione delle Zone Logistiche Semplificate, in questo caso in stretta connessione con il Governo, e su questo tema Regione Piemonte si è mossa con incisività. Sono state sviluppate con RFI nel dettaglio le programmazioni infrastrutturali sulle grandi dorsali e sui nodi (Torino–Lione, Terzo Valico, Nodo Ferroviario di Genova, Nodo ferroviario di Torino e di Novara). Le Regioni stanno poi valutando le esigenze dei singoli comparti produttivi per dare loro risposte insediative sul piano di una logistica moderna, con un ruolo che per il Piemonte si è dimostrato incisivo e concreto. A livello nazionale forse il PNRR renderà più concreti i progetti d'investimento. Ci auguriamo che si possa concretizzare, ma questo sarà possibile se ancora una volta si ragionerà in termini di sistema non lasciando fuori nessuno degli attori ma dando a ciascuno il ruolo che gli compete e allargando la visione ad una penetrazione sul mercato Europeo».***

Si è concentrato sui nuovi scenari, guardando soprattutto alle opportunità del **PNRR, l'intervento del Coordinatore Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili Giuseppe Catalano**, che ha ricordato i *«200 milioni di euro del Piano Nazionale Complementare (PNC) dedicati al rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci, e i 250 milioni di euro di nuove risorse che il PNRR riserva alla **digitalizzazione della catena logistica, con l'obiettivo di incrementare l'efficienza del trasporto merci e della logistica attraverso la digitalizzazione dei processi, delle procedure e agevolando lo scambio di dati».***

Ampio respiro anche per **l'illustrazione del Commissario di Governo per i Corridoi Reno-Alpi e Mediterraneo** Calogero Mauceri sul tema del Nord Ovest al centro delle grandi opere per la logistica. Come ha evidenziato il Commissario «*le infrastrutture rappresentano un volano determinante della logistica, le due cose non possono essere indipendenti. Abbiamo la responsabilità di condividere coi territori attraversati dalle grandi infrastrutture l'opportunità di crescita. Il mio obiettivo principale è quello di approfondire, confrontarmi e condividere le scelte progettuali delle opere con i rappresentanti del territorio in un'ottica di sostenibilità ambientale, economica, sociale e di governance. Ho recentemente ricevuto il dossier per la progettazione del nuovo centro merci ferroviario proprio ad Alessandria, che seguirò da vicino sul posto proprio per far sì che sia di reale supporto per lo sviluppo del territorio*».



Infrastrutture

Agli Stati Generali della Logistica si disegna la futura economia del sud Piemonte

Durante l'evento, promosso dalla Fondazione SLALA, si è parlato anche della Zona Logistica Semplificata della quale Asti vuole far parte

- 22 Aprile 2022

Si sono conclusi con una comunicazione congiunta di Liguria, Lombardia e Piemonte gli Stati Generali della logistica del Nord-Ovest, svoltisi ad Alessandria. Principale promotore dell'importante evento è stato la Fondazione SLALA che da tempo lavora all'estensione di una Zona Logistica Semplificata del sud Piemonte «in grado di decongestionare i porti liguri, il sistema autostradale e ferroviario e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa». Anche l'amministrazione comunale di Asti è da tempo al lavoro sul progetto per essere un importante player della partita e diventare una zona logistica semplificata del retroporto di Genova.

Il Piemonte ha già candidato ben 14 siti a Zona Logistica Semplificata del porto e retroporto di Genova oltre ai già esistenti di Novara CIM e Torino SITO.

«Quella lanciata oggi – afferma Cesare Rossini, Presidente della Fondazione Slala – non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero

Paese». Agli Stati Generali hanno partecipato i vertici della Regione Piemonte, dal presidente Cirio all'assessore Gabusi, ma anche il sindaco di Asti, Maurizio Rasero. Liguria, Lombardia e Piemonte hanno deciso di lavorare a una cabina di Regia per la Logistica del Nord-Ovest con un preciso obiettivo: «Nel giro di qualche anno – commenta il presidente Cirio – tutte le merci movimentate in Europa, da Lisbona a Kiev con la Tav e da Genova a Rotterdam con il Terzo Valico, avranno un preciso punto di incontro e sarà in Piemonte».

«Il nostro territorio non è mai stato davvero fermo, ma ora ha voglia di ripartire e di guardare al futuro – aggiunge l'assessore Gabusi – Noi amministratori dobbiamo affrontare un tema complicato come la logistica stando bene attenti alle decisioni che prenderemo, perché condizioneranno il futuro delle nostre imprese e della nostra economia. Dovremo essere bravi e ci sarà spazio per tutti, in quanto c'è grande condivisione e unità di intenti tra i soggetti interessati dell'intero Nord-Ovest».

Per il sindaco Rasero si tratta di «un progetto di sviluppo del nostro territorio su cui lavoriamo da molto tempo e che avrà importanti ricadute economico-occupazionali. Abbiamo tutte le carte in regola per giocare questa partita ed è quello che continueremo a fare».

Depositi Chimici, Signorini: "Perché abbiamo scartato l'idea Porto Petroli"

di Redazione

"Abbiamo studiato questa possibilità, ma presentava diverse controindicazioni. Non abbiamo scelto Ponte Somalia per caso. Grimaldi? Spero che resti e si sviluppi"



Giovedì 21 Aprile 2022

*"I depositi chimici al Porto Petroli? Una possibilità che abbiamo **studiato**. Ma presentava una serie di controindicazioni. La vicinanza alle **case**, problemi di carattere **ferroviario**, e problemi del **concessionario** rispetto alla possibilità di concedere parte della sua concessione. Non siamo arrivati alla scelta che abbiamo fatto (**Ponte Somalia**, n.d.r.) per caso, ma dopo aver esaminato con attenzione la situazione. **Grimaldi?** E' un grande imprenditore. Noi vogliamo che resti e che si sviluppi. Condividiamo con lui l'idea che sia meglio sedersi intorno a un tavolo, per discutere".*

A margine degli **Stati Generali** della logistica del Nord Ovest in corso stamattina ad **Alessandria** Paolo Emilio **Signorini**, presidente dell'**Autorità** di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, puntualizza così in merito all'idea lanciata, anche in sede di parlamentare, dal **Pd** per la destinazione dei Depositi Chimici.

Signorini parla a **Telenord** ovviamente anche del tema dell'incontro di oggi. *"E' il quarto appuntamento di questo genere, che serve per fare il punto di quello che è stato fatto. L'obiettivo è quello di mettere tutta la filiera della logistica al servizio di un trasporto migliore".*

. (ANSA).

La svolta di Alessandria: il patto dei governatori per il nuovo hub logistico

Quarta edizione ieri per gli Stati generali della logistica, l'iniziativa nata nel 2015 fra le Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte per coordinare le politiche sui trasporti. E questa volta la location non poteva che essere Alessandria

di Alberto Quarati

22/04/2022



Alessandria - Quarta edizione ieri per gli Stati generali della logistica, l'iniziativa nata nel 2015 fra le Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte per coordinare le politiche sui trasporti. E questa volta la location non poteva che essere Alessandria, perché è proprio in quest'area che dopo anni piuttosto fiacchi la situazione sta tornando a movimentarsi. Ieri è stata ufficializzata la carica di Calogero Mauceri a commissario per l'area di Alessandria Smistamento - che va così a sommarsi allo stesso ruolo che il manager di Stato ha già per Tav e Terzo valico-Nodo di Genova (del quale tra l'altro ieri ha annunciato che mancano 160 metri all'abbattimento dell'ultimo diaframma). **Mauceri si è impegnato a presentare a breve un progetto proprio per il rilancio dell'immenso parco ferroviario della città piemontese**, quasi inutilizzato da decenni. Torna alla ribalta anche Slala, con il presidente Cesare Rossini che ha rilanciato il sistema dei buffer, aree attrezzate che dovranno servire da interporto diffuso alle spalle dei porti liguri, per poter coordinare il traffico dei camion attraverso servizi di navettamento ed evitare così la congestione di banchine e autostrade: il sistema dovrà essere gestito con un sistema informatico, per favorire la distribuzione del traffico su tutte le ore del giorno e della notte.

A questo proposito è proprio il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Paolo Emilio Signorini, ad annunciare un accordo con Aspi proprio per un sistema di monitoraggio e gestione informatica del traffico stradale. Ultima novità: a breve, spiega la ministra per la Coesione territoriale, Mara Carfagna, sarà presentato un Dpcm che modifica l'assetto di vertice delle Zone logistiche semplificate, che potranno, si spera, dopo quattro anni di immobilismo essere finalmente rese operative. **Tema centrale per il Piemonte**, che ha candidato a Zls ben 14 siti. Tutto questo ha l'obiettivo di recuperare 900 mila teu che oggi passano dal Nord Europa (con una stima al ribasso, ogni teu vale circa 7.000 euro di Iva per lo Stato), e generare in prospettiva un traffico di quattro milioni di container per l'arco dei porti liguri.

Ma come ha ricordato Fabrizio Palenzona - in una lettera, perché assente dall'incontro per motivi personali - e come spesso evocato nel lungo incontro di ieri, l'intervento dei privati è fondamentale. E infatti l'elefante nella stanza era Msc, che come rivelato da questo giornale nelle scorse settimane è l'operatore che ha in pista i progetti più avanzati su quest'area. **Anzi**, su queste aree: perché il primo armatore mondiale starebbe discutendo una convenzione con le Ferrovie dello Stato proprio per la gestione di Alessandria Smistamento insieme ad Alpe Adria, per concretizzare una rete logistica su ferro da Genova a Trieste - e probabilmente in questa prospettiva qualche riflesso questa situazione dovrà averla, sul futuro piano del commissario straordinario per lo scalo merci.

Ma Msc si starebbe muovendo anche su Rivalta Scrivia (il sito più in pole per diventare Zls), dove ci sarebbe l'interesse all'acquisto di circa un milione di metri quadrati, con funzione più genuinamente drop off rispetto al porto di Genova: una banchina secca da cui partirebbe anche uno dei buffer progettati da Slala. I tre governatori regionali (Attilio Fontana era presente solo via video-messaggio) hanno siglato un documento congiunto che rafforza l'intesa logistica fra e tre Regioni: "In Liguria - rimarca il governatore ligure, Giovanni Toti - stiamo lavorando moltissimo per migliorare l'operatività dei nostri porti e abbiamo bisogno di una logistica a terra che segue, altrimenti ci troveremmo a monte il tappo che stiamo cercando di eliminare a mare. Dobbiamo metterci intorno a un tavolo e individuare uno strumento veloce per gestire tutto questo. La condivisione c'è e le tre Regioni, con il protocollo che aggiorniamo oggi, devono lavorare d'intesa con il governo per costruire l'autorità necessaria per costruire la filiera di cui abbiamo bisogno". "Nella logistica ritengo ci sia il futuro della mia regione che ha avuto una storia legata all'auto e alla manifattura, che ha inventato il computer e la Nutella, ma ha avuto anche una sfortuna - dice Alberto Cirio, presidente della Regione Piemonte -: trovarsi geograficamente in una terra ai confini dell'impero. Nel tempo però è accaduto che grazie alla lungimiranza di chi ha deciso di far passare la Lisbona-Kiev a sud delle Alpi quella sfortuna è stata ribaltata, e il Piemonte si è ritrovato al centro dell'Europa". "La qualità del lavoro che l'insediamento logistico porta sul territorio - ha sottolineato Fontana - è un punto sul quale la nostra regione pone grande attenzione". —

Logistica, Toti “Investiamo sui porti, Piemonte e Lombardia con noi”

1. [Home](#)
2. [Regione Umbria](#)



20 Ore Fa

Fonte immagine: Tuttoggi

[videojs_video url="https://video.italpress.com/play/mp4/video/GZEr"] "In Liguria investiamo miliardi per potenziare il sistema portuale, come la nuova diga di Genova, i porti di Voltri e di Vado Ligure, e il terzo Valico. Se aumentiamo la capacità a mare, dobbiamo farlo anche con quella a terra. Il Piemonte ha terra e snodi ferroviari, anche con la Lombardia dobbiamo dare vita a una filiera logis (...)

Leggi la notizia integrale su: [Tuttoggi](#)

Il basso Piemonte al centro del retroporto per i porti di Genova e Savona, con Slala

[Condividi](#)[Facebook](#)[Twitter](#)[Print](#)[WhatsApp](#)[Email](#)

Un “porto secco” e banchine informatiche al centro del dibattito degli Stati Generali della Logistica Nord Ovest ad Alessandria



- Dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest la prima opzione tecnologica in grado di affiancare con un polmone retroportuale la crescita dei porti liguri.

- Il ruolo di Slala per una Zona Logistica Semplificata che contribuisca a proiettare i traffici marittimi verso quota quattro milioni di container, sconfiggendo il congestionamento autostradale. Un servizio navetta nelle ore notturne.

Due paradossi e un'unica soluzione per la prima volta a portata di mano. Queste le chiavi di lettura degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest che sono in corso di svolgimento oggi ad Alessandria e che sembrano rilanciare l'ipotesi di una grande area retroportuale nel basso Piemonte, rafforzata dagli incentivi previsti per una ZLS (Zona Logistica Semplificata) e in grado di decongestionare i porti liguri, il sistema autostradale e ferroviario e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa.

I paradossi

1) Se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie

container) si troverebbero a far fronte a un effetto boomerang: l'aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità.

2) In quel caso si innescherebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità non di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una quota significativa dei circa 900.000 container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30.000 euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7.000 Euro **di gettito Iva per l'Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania.**

Questi i due paradossi, ma gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest formulano per la prima volta una risposta, una soluzione che viene dal passato, ma che oggi ha valenze operative, economiche e commerciali credibili.

Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di **Alessandria e sui 'Buffer', una grande area retroportuale, un 'dry port'** (porto a secco), che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai **'Buffer', vere e proprie banchine intelligenti** a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività.

Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero Basso Piemonte, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci.

*"Si potrebbe obiettare - riferisce Slala - **che l'idea non è nuova, ma nuove sono le tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto, nuove sono le esigenze di efficienza e di tempi del sistema logistico; nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna**".*

Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della BEI e di UIRNet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia.

"Quella lanciata oggi - afferma Cesare Rossini, presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell'iniziativa - non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese".

Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un **intervento specifico della BEI, con la creazione dei "Buffer", veri e propri cervelli pensanti**

del sistema, con l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare **circa 500.000 container all'anno, e con la Zona Logistica Semplificata**, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container TEU attuali a oltre 4 milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: **decongestionare l'intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l'impatto ambientale**, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche.

Senza considerare il fatto che proprio lo Scalo Smistamento di Alessandria si troverà **neuralgicamente all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione** ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone.

La funzioni del buffer

Area facente funzione di terminal marino a terra:

- **Accoglie le merci (container e semirimorchi) per regolarne l'afflusso e il deflusso dai Porti.**
- Opera in sincronia con i Porti tramite i servizi della PLN.
- Un sistema shuttle (gomma e treno) scambia le merci con i Porti assicurando la massima efficienza (niente code e congestioni agli ingressi).
- Aperto a ogni altro uso logistico (deposito, riparazione vuoti, parcheggio, cambio turno autisti).
- Perché il Sistema Buffer sia proficiente deve essere operativamente sincronizzato con **l'attività dei terminal, la sincronizzazione avviene attraverso la Piattaforma Logistica Nazionale Digitale** mediante il Modulo Sistema Buffer e il Port Community System;
- Il servizio di trasferimento dei container tra le Aree Buffer e il Porto avverrà tramite un servizio di navettamento su camion (progressivamente utilizzanti bio-carburante).

Logistica, patto del Nord Ovest «Più sviluppo e lavoro per tutti»

Agli stati generali di Alessandria la Lombardia firma l'accordo con i vicini di Liguria e Piemonte

Dobbiamo incentivare il traffico intermodale e trovare l'equilibrio fra il sistema produttivo e la tutela del verde

MILANO

Un documento che traccia il futuro di un settore chiave per lo sviluppo. Un patto fra Lombardia, Liguria e Piemonte agli stati generali della logistica di Alessandria. Scopo, coordinare gli investimenti e le politiche di trasporto per favorire uno schema che coinvolga anche il ministero delle Infrastrutture e gli operatori del settore per rimuovere gli ostacoli burocratici, rendere gli interventi delle tre regioni omogenei e utili a migliorare un corridoio naturale che dal porto di Genova, attraverso il Piemonte, approdi in Lombardia e da qui verso tutto in Nord e il resto dell'Europa.

«**Il nostro ruolo** è creare le basi per incentivare il traffico intermodale in un territorio che considera strategici gli investimenti via terra e sui porti e trovare il giusto equilibrio tra le necessità del sistema produttivo e il consumo del suolo - ha spiegato il presidente

della Lombardia, Attilio Fontana - la logistica è un processo decisionale e costituisce la base indispensabile per attuare strategie unitarie e sovraregionali in un settore fondamentale per l'economia». «Il protocollo che abbiamo firmato oggi e la collaborazione con il Piemonte e la Lombardia diventano essenziali per i porti liguri e per le imprese di questi territori - ha aggiunto il presidente della Liguria, Giovanni Toti - più si ingrandiscono i porti, più abbiamo bisogno di terreno alle nostre spalle per tutta la filiera della logistica». Monica Mussetti della Regione Lombardia ha evidenziato l'investimento regionale di 26 milioni di euro nella misura 'Formare per assumere', che punta a «superare la distanza tra domanda e offerta lavoro, permettendo alle imprese di adeguare alle proprie esigenze le competenze dei lavoratori in fase di assunzione attraverso percorsi abbinati ad incentivi occupazionali. In tal senso, focalizzandosi sui bisogni delle imprese, la misura costituisce un'opportunità ulteriore rispetto agli interventi in corso di politica attiva e si inserisce nella strategia europea e nazionale di ripresa e di contrasto alla crisi occupazionale».

Red.Lom.



Logistica, settore chiave per lo sviluppo. Sotto, il governatore lombardo Attilio Fontana



Via alla sfida del digitale per trasporti e intermodalità

Investimenti

La Ueha finanziato il progetto Fenix per applicazioni hi tech

Filomena Greco

TORINO

Si chiama Fenix e guarda al futuro della logistica e dell'intermodalità. Si tratta di un progetto finanziato dalla Comunità europea con 11 applicazioni pilota, alcune delle quali nelle regioni del Nord Ovest d'Italia, sul fronte della digitalizzazione dei servizi e delle infrastrutture. Riguarda in totale nove corridoi europei e punta, nell'arco di un triennio, a sviluppare la prima architettura federata europea per la condivisione dei dati per il mondo degli operatori logistici - caricatori, fornitori di servizi logistici, fornitori di infrastrutture di mobilità, città e autorità - in nome dell'interoperabilità tra le diverse piattaforme.

Fondazione Links - ente strumentale della Compagnia di San Paolo e del Politecnico di Torino - è il soggetto che si occupa di implementare i progetti che riguardano l'Italia per conto del ministero dei Trasporti e della Mobilità: i porti di Genova e Spezia, Cargo City a Malpensa e, a Nord-est, il porto di Trieste. Scopo del progetto è quello di contribuire alla costruzione di una piattaforma telematica internazionale e federata della logistica, per accelerare la transizione digitale in un settore chiave per garantire la sostenibilità dei trasporti.

Il progetto si tradurrà in servizi molto concreti come la digitalizzazione dei corridoi doganali, il rico-

noscimento automatico di Uti (Unità di carico di trasporto intermodale) e mezzi, compilazione automatica della documentazione, localizzazione e prenotazione di parcheggi. Il punto di partenza è complesso, perché il processo di digitalizzazione lungo la supply chain della logistica è assai frammentato con un forte ritardo delle Pmi. Mentre due sono i temi tecnologici centrali: da un lato l'utilizzo di piattaforme, in capo a imprese e trasportatori marittimi, capaci di dialogare dal punto di vista informatico, dall'altro il tema della sicurezza dei dati e la riservatezza delle informazioni. Lo sforzo dunque è quello di contribuire a costruire una interoperabilità tra le attuali e le future piattaforme dei singoli attori della filiera logistica.

L'iniziativa ha come cornice l'impegno del Governo a favore della digitalizzazione di logistica e intermodalità come spiega durante i lavori degli Stati Generali della Logistica Francesco Benevolo, direttore di Ram, Rete Autostrade Mediterraneo, società in house del Mims. «Il Pnrr prevede - evidenzia Benevolo - investimenti per un totale di 250 milioni destinati a implementare la piattaforma digitale logistica nazionale. L'obiettivo è individuare standard di interoperabilità per garantire fluide connessioni digitali tra gli operatori della filiera. In particolare, 45 milioni sono destinati a porti e interporti per cofinanziare le relative piattaforme digitali, altri 175 milioni sono riservati alle imprese della logistica per la digitalizzazione delle filiere, in linea con gli standard di interoperabilità digitale degli snodi portuali e retroportuali».

Benevolo: «Il Pnrr ha previsto 250 milioni per la piattaforma logistica nazionale»

IL NUOVO PORTO LIGURE SI FARÀ IN PIEMONTE

Dovranno sorgere ad Alessandria e in altre località della zona le «banchine a secco», in grado di svolgere le stesse funzioni di quelle in riva al mare per sveltire le operazioni e riconquistare le merci che ora vanno in Nord Europa

■ Se oggi i porti di Genova e Savona aumentassero troppo i traffici sarebbe un disastro e si bloccherebbero. Ecco perché servono nuovi «porti a secco», nel Basso Piemonte. Non più solo retroporti in grado di accogliere le merci, ma vere e proprie banchine operative, che funzionano come quelle sul mare e fanno tutte le operazioni burocratiche a distanza, oltre a occuparsi della formazione dei tra-

ni di container. In questo modo le merci arriverebbero a (o uscirebbero da) Genova e Savona senza altri stop e quindi guadagnando giorni di lavoro, cioè competitività. Il progetto fortemente sostenuto agli Stati Generali della Logistica di Alessandria può far recuperare un milione e mezzo di container l'anno.

Diego Pistacchi a pagina 6

STATI GENERALI DELLA LOGISTICA

Alessandria diventerà il nuovo «porto» ligure per raddoppiare i traffici

Nel Basso Piemonte le operazioni per snellire i passaggi in banchina e riconquistare merci

Diego Pistacchi

■ Un porto ad Alessandria e in altre località del Basso Piemonte. L'obiettivo della Giornata degli stati Generali della Logistica non è follia, non serve il mare per avere le banchine. Bastano tecnologie che ci sono e la voglia di sviluppare una rete di sinergie con i porti liguri, con Genova e Savona in particolare.

E no, non è neppure concorrenza, ma collaborazione. Perché dal confronto emerge un altro paradosso: se oggi i porti liguri aumentassero troppo i loro traffici ci rimetterebbero. Senza spazi per gestire le merci, le banchine verrebbero intasate così come i varchi e gli uffici per lo sdoganamento e le altre pratiche, con il risultato di paralizzare i porti stessi. E quindi, visto che le merci vanno dove impiegano me-

no tempo a passare, il sistema ligure non solo non riuscirebbe a essere concorrenziale per fornire il centro Europa, ma non riuscirebbe neppure a recuperare quei milioni di container che ogni anno arrivano nel Nord Ovest italiano che ancora oggi preferiscono passare da Rotterdam e Amburgo. Una perdita secca per gli operatori, ma anche per il Paese, visto che ogni container vale 7.000 euro di gettito Iva.

La soluzione prospettata ieri nell'incontro di Fondazione Slala è semplice, riprende un'idea del passato che però finalmente oggi può diventare realtà grazie alle tecnologie adeguate. Si tratterebbe di creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui 'Buffer', una grande area retroportuale, un dry port (por-

to a secco), che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona. Cioè si potrebbero fare a terra tutte quelle operazioni che generalmente si fanno nei porti sul mare, consentendo così poi alle merci di arrivare ed essere direttamente imbarcate (o sbarcate ovviamente) senza alcuno stop. I porti liguri sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai 'Buffer', vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i



porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività.

«Quella lanciata ad Alessandria - afferma Cesare Rossini, presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell'iniziativa - non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese».

Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della BEI, con la creazione dei "Buffer", veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all'anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema

portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container teu attuali a oltre 4 milioni.

«L'idea degli Stati Generali della logistica nasce da lontano e ritrovarci in concomitanza con la ripartenza del mondo dopo gli anni segnati dalla pandemia credo sia quanto mai opportuno - ha sottolineato nel suo intervento il governatore della Liguria, Giovanni Toti -. Oggi stiamo lavorando perché i nostri porti possano aumentare la propria ricettività, dal Porto di Vado, la Diga del porto di Genova, l'operatività dei nuovi terminal, il Bettolo, il Terzo Valico che sta crescendo alle nostre spalle e con la firma del protocollo d'intesa con Lombardia e Piemonte stiamo lavorando per costruire una filiera della logistica che ci permetta di avere a terra lo spazio che la Liguria non ha attaccato ai suoi porti. Mettiamo intorno a un tavolo Governo e Regioni e

costruiamo quella filiera di cui c'è bisogno». Qualcosa finalmente si muove concretamente, visto che nel corso degli Stati generali della Logistica sono arrivate altre buone notizie. «L'incontro è stato occasione anche per un aggiornamento da parte del governo sullo stato di avanzamento della Zona Logistica Semplificate, per cui l'esecutivo si è impegnato a emanare uno specifico dpcm che finalmente farà chiarezza sulla normativa, definendo le procedure di istituzione, le modalità di funzionamento e la governance, oltreché le condizioni per l'applicazione delle misure di semplificazione previste - conferma Andrea Benvenuti, assessore regionale allo sviluppo economico e ai porti -. Una buona notizia, che fa il paio a quella della nomina di Massimiliano Bianco, quale rappresentante della presidenza del consiglio nel comitato d'indirizzo della ZLS 'Porto e retroporto di Genova'».



LA PARTECIPAZIONE di Regione Liguria agli stati Generali

Le regioni: “La soluzione è la cura del ferro”

«In Liguria si investono molti miliardi di euro per potenziare il sistema portuale, ma se aumentiamo la capacità a mare dobbiamo necessariamente aumentare la capacità a terra». Così il governatore ligure Giovanni Toti spiega agli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest la necessità di «costruire una interconnessione fra Piemonte, Liguria e Lombardia per dare alla logistica una filiera che sia efficace ed efficiente».

E questo dovrà essere fatto, ha detto Toti, utilizzando il ferro, «perché tutte le volte che lasciamo camion incolonnati sulle autostrade delle Liguria, che hanno il 70% di tutte le gallerie e i viadotti d'Italia con le necessità di manutenzione che si possono immaginare, gli effetti sul traffico sono quelli che ben conosciamo». «In Liguria – aggiunge – stiamo lavorando per migliorare l'operatività dei nostri porti e abbiamo bisogno di una logistica a terra che segue, altrimenti ci troveremo a monte il tappo che stiamo cercando di eliminare a mare. Genova è una città che ha fame di terra, ci serve a terra lo spazio che la Liguria

non ha morfologicamente sulle sue coste».

«Dobbiamo metterci intorno a un tavolo – chiude – e individuare uno strumento veloce per gestire tutto questo. La condivisione c'è e le tre Regioni, con il protocollo che aggiorniamo oggi (ieri per chi legge n.d.r.), devono lavorare d'intesa con il Governo per costruire l'autorità necessaria per costruire la filiera di cui abbiamo bisogno».

«Sulla logistica occorre fare molto di più perché regaliamo ai porti del Nord Europa quasi 10 miliardi di Pil e migliaia di posti di lavoro – spiega Mino Giachino, presidente di Saimare – La realizzazione delle tratte italiane delle Rete ferroviaria europea (Tav, Terzo Valico, Brennero) e la Nuova Diga foranea al porto di Genova dicono chiaramente che si punta al ritorno ad una crescita sostenuta dopo 20 anni di bassissima crescita e di alto debito. Restano però deboli gli interventi sulla logistica pubblica, con lo sportello unico dei controlli portuali ancora bloccato. Occorre al più presto delegare la gestione della logistica pubblica alle Regioni».



▲ **Il presidente** della Regione Liguria Giovanni Toti ieri al convegno organizzato ad Alessandria

Porti e ferrovie A nord ovest il triangolo riparte dalla logistica

di Massimo Minella

C'era una volta il triangolo industriale. L'economia correva con le fabbriche del Nord Ovest sulle ali di un acronimo non particolarmente felice, "GeMiTo", per sintetizzare l'alleanza fra Genova, Milano e Torino. L'alleanza c'è ancora, ma adesso assume caratteristiche differenti e fa leva sulla logistica, vale a dire la capacità di ottimizzare il cammino della merce dal suo centro di produzione fino al consumatore finale. Il triangolo si rimette in gioco, quindi, scommettendo sui porti di Genova e Savona.

• a pagina 6

Il triangolo del Nord Ovest ora diventa logistico e punta sui porti di Genova e Savona

Ad Alessandria il progetto della Fondazione Slala che scommette sulla creazione di aree retroportuali nel Basso Piemonte. Ogni anno 900mila container diretti nella Pianura Padana scelgono gli scali del Nord Europa

Al centro del progetto lo scalo smistamento ferroviario. Già disponibili 20 milioni di euro del "Decreto Genova"

di Massimo Minella

C'era una volta il triangolo industriale. L'economia correva con le fabbriche del Nord Ovest sulle ali di un acronimo non particolarmente felice, "GeMiTo", per sintetizzare l'alleanza fra Genova, Milano e Torino. L'alleanza c'è ancora, ma adesso assume caratteristiche differenti e fa leva sulla logistica, vale a dire la capacità di ottimizzare il cammino della merce dal suo centro di produzione fino al consumatore finale. Il triangolo si rimette in gioco, quindi, scommettendo sui porti di Genova e Savona, oggi riuniti sotto lo stesso cappello dell'autorità di sistema del

Mar Ligure Occidentale, e sulle grandi aree messe a disposizione da Piemonte e Lombardia per attività retroportuali e logistiche.

La rinnovata voglia d'intesa si è ufficializzata ieri ad Alessandria, nella sede dell'Università del Piemonte Orientale, scelta come baricentro di un progetto che punta a trasformare le banchine portuali in piattaforme per l'inoltro e il ricevimento della merce, trasformando le aree del Basso Piemonte in un "dry port", un "porto secco" altamente informatizzato, e quelle lombarde in una grande area logistica di manipolazione e distribuzione dei prodotti.

Un'idea, quella che nasce appunto dagli "Stati Generali della Logistica del Nord Ovest" e che diventa un protocollo d'intesa fra le tre regioni, che è soprattutto una necessità, come spiegato dai promotori dell'iniziativa, la Fondazione Slala. Il piano di crescita del porto di Genova, stoppato da due anni di Covid, prevede di arrivare nell'arco di pochi anni a superare i

quattro milioni di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi). Il punto di partenza è rappresentato da 2,8 milioni, ben al di sotto delle potenzialità dello scalo, ma quasi una benedizione per la viabilità e i trasporti. Con le infrastrutture attuali, infatti, la crescita dei volumi sarebbe assolutamente ingestibile e finirebbe per soffocare il territorio di tir e container. Un vero e proprio effetto boomerang, con un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal e una perdita di efficienza e affidabilità.

Da qui l'esigenza di creare aree di sfogo per la movimentazione



La logistica del Nord-Ovest

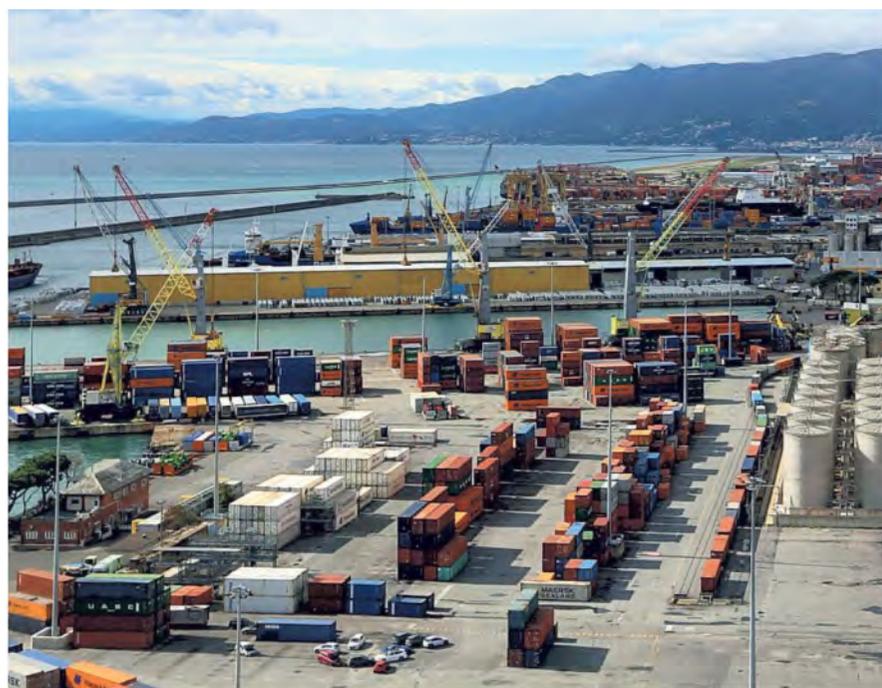


della merce, all'interno di "zone logistiche semplificate" già previste dalle leggi. La soluzione indicata dall'iniziativa di Alessandria arriva quindi dalla creazione di una grande area retroportuale nel Basso Piemonte, che possa decongestionare i porti liguri e i sistemi autostradale e ferroviario. Solo a questo punto sarebbe gestibile e "sostenibile" una crescita dei volumi, invertendo una spirale negativa che oggi impedisce una vera concorrenza ai porti del Nord Europa e che costa addirittura al sistema portuale ligure 900mila container di merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano, ma movimentata nei porti del Nord Europa. «Se il valore (medio-basso) della merce contenuta in un container da 20 piedi è di 30mila euro, si calcola una perdita media di 7mila euro di gettito Iva per l'Italia, cioè mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania» spiegano i relatori.

Ma come agire, nel concreto? Facendo perno sullo scalo smistamento ferroviario di Alessandria, all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario, e su una grande area retroportuale, un 'dry port' in coordinamento con Genova e Savona. Secondo il piano indicato ieri dai promotori dell'iniziativa, si potrebbero collegare i due porti sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito da banchine intelligenti a secco, dando sfogo ad almeno mezzo milione di container. «Quella appena lanciata – afferma Cesare Rossini, presidente della Fondazione Slala – non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese». Al momento sono già disponibili 20 milioni di euro del "Decreto Genova" ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della Bei.



▲ Il porto di Genova





📍 Porto e treni

In alto, un'immagine del porto di Genova, punto di partenza del progetto che vuole unire la Liguria al Piemonte e alla Lombardia in una grande area logistica. Sopra, un cantiere del Terzo Valico. Sotto, un momento del convegno

Genova chiama Torino per il porto di terra del Nord-Ovest

Il triangolo si rimette in gioco, quindi, scommettendo sui porti di Genova e Savona, oggi riuniti sotto lo stesso cappello dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale, e sulle grandi aree messe a disposizione da Piemonte e Lombardia per attività

retroportuali e logistiche. La soluzione indicata dall'iniziativa di Alessandria arriva quindi dalla creazione di una grande area retroportuale nel Basso Piemonte, che possa decongestionare i porti liguri e i sistemi autostradale e ferroviario.

di **Massimo Minella** a pagina 3

La logistica

Il nuovo triangolo industriale In Piemonte un retro-porto

di **Massimo Minella**

Una grande area
ad Alessandria
per gestire gli scambi
e decongestionare
gli scali della Liguria

C'era una volta il triangolo industriale. L'economia correva con le fabbriche del Nord Ovest sulle ali di un acronimo non particolarmente felice, "GeMiTo", per sintetizzare l'alleanza fra Genova, Milano e Torino. L'alleanza c'è ancora, ma adesso assume caratteristiche differenti e fa leva sulla logistica, vale a dire la capacità di ottimizzare il cammino della merce dal suo centro di produzione fino al consumatore finale. Il triangolo si rimette in gioco, quindi, scommettendo sui porti di Genova e Savona, oggi riuniti sotto lo stesso cappello dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale, e sulle grandi aree messe a disposizione da Piemonte e Lombardia per attività retroportuali e logistiche.

La rinnovata voglia d'intesa si è ufficializzata ieri ad Alessandria,

nella sede dell'Università del Piemonte Orientale, scelta come baricentro di un progetto che punta a trasformare le banchine portuali in piattaforme per l'inoltro e il ricevimento della merce, trasformando le aree del Basso Piemonte in un "dry port", un "porto secco" altamente informatizzato, e quelle lombarde in una grande area logistica di manipolazione e distribuzione dei prodotti.

Un'idea, quella che nasce appunto dagli "Stati Generali della Logistica del Nord Ovest" e che diventa un protocollo d'intesa fra le tre regioni, che è soprattutto una necessità, come spiegato dai promotori dell'iniziativa, la Fondazione Slala. Il piano di crescita del porto di Genova, stoppato da due anni di Covid, prevede di arrivare nell'arco di pochi anni a superare i quattro milioni di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi). Il punto di partenza è rappresentato da 2,8 milioni, ben al di sotto delle potenzialità dello scalo, ma quasi una benedizione per la viabilità e i trasporti. Con le infrastrutture attuali, infat-

ti, la crescita dei volumi sarebbe assolutamente ingestibile e finirebbe per soffocare il territorio di tir e container. Un vero e proprio effetto boomerang, con un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal e una perdita di efficienza e affidabilità.

Da qui l'esigenza di creare aree di sfogo per la movimentazione della merce, all'interno di "zone logistiche semplificate" già previste dalle leggi. La soluzione indicata dall'iniziativa di Alessandria arriva quindi dalla creazione di una grande area retroportuale nel Basso Piemonte, che possa decongestionare i porti liguri e i sistemi autostradale e ferroviario. Solo a questo punto sarebbe gestibile e "sostenibile" una crescita dei volumi,



invertendo una spirale negativa che oggi impedisce una vera concorrenza ai porti del Nord Europa e che costa addirittura al sistema portuale ligure 900mila container di merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano, ma movimentata nei porti del Nord Europa. «Se il valore (medio-basso) della merce contenuta in un container da 20 piedi è di 30mila euro, si calcola una perdita media di 7mila euro di gettito Iva per l'Italia, cioè mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania», spiegano i relatori.

Ma come agire, nel concreto? Facendo perno sullo scalo smista-

mento ferroviario di Alessandria, all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario, e su una grande area retroportuale, un 'dry port' in coordinamento con Genova e Savona. Secondo il piano indicato ieri dai promotori dell'iniziativa, si potrebbero collegare i due porti sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito da banchine intelligenti a secco, dando sfogo ad almeno mezzo milione di container. «Quella appena lanciata – afferma Cesare Rossini, presidente della Fondazione Slala – non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la competitività ed efficienza del sistema industriale dell'intero Paese».

I numeri

L'alleanza tra regioni

2,8

milioni di Teu (unità di misura dei container)

È il traffico attuale del porto di Genova, che però ha potenzialità ben più importanti, soprattutto in alleanza con il territorio

750

metri

L'obiettivo dichiarato è migliorare le infrastrutture esistenti per arrivare a far viaggiare da Genova e Savona fino al Piemonte e poi a Nord treni merci con una lunghezza di 750 metri

La logistica del Nord-Ovest



Intervento in progettazione			
Intervento in corso			
Impianto già adeguato			

INFOGRAFICA DI ROBERTO TRINCHIERI

Alberto Quarati

Patto per un nuovo hub logistico fra i governatori del Nord Ovest

Nella quarta edizione degli Stati generali della logistica, iniziativa nata nel 2015 fra le Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte per coordinare le politiche sui trasporti, celebrata ieri ad Alessandria, è stato siglato un patto tra i tre governatori per la creazione di un nuovo hub proprio in quest'area piemontese.



L'ARTICOLO / PAGINA 11

La svolta di Alessandria Il patto dei governatori per il nuovo hub logistico

Mauceri guiderà il progetto di rilancio del retroporto
Il risiko del Nord Ovest: i piani di Msc per le aree di Rivalta

Alberto Quarati / GENOVA

Quarta edizione ieri per gli Stati generali della logistica, l'iniziativa nata nel 2015 fra le Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte per coordinare le politiche sui trasporti. E questa volta la location non poteva che essere Alessandria, perché è proprio in quest'area che dopo anni piuttosto fiacchi la situazione sta tornando a movimentarsi.

Ieri è stata ufficializzata la carica di Calogero Mauceri a commissario per l'area di Alessandria Smistamento - che va così a sommarsi allo stesso ruolo che il manager di Stato ha già per Tav e Terzo valico-Nodo di Genova (del quale tra l'altro ieri ha annunciato che mancano 160 metri all'abbattimento dell'ultimo diaframma). Mauceri si è impegnato a presentare a breve un progetto proprio per il rilancio dell'immenso parco ferroviario della città piemontese, quasi inutilizzato da decenni.

Torna alla ribalta anche Slala, con il presidente Cesare Rossini che ha rilanciato il sistema dei buffer, aree attrezzate che dovranno servire da interporto diffuso alle spalle

dei porti liguri, per poter coordinare il traffico dei camion attraverso servizi di navetta - ed evitare così la congestione di banchine e autostrade: il sistema dovrà essere gestito con un sistema informatico, per favorire la distribuzione del traffico su tutte le ore del giorno e della notte. A questo proposito è proprio il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Paolo Emilio Signorini, ad annunciare un accordo con Aspi proprio per un sistema di monitoraggio e gestione informatica del traffico stradale.

Ultima novità: a breve, spiega la ministra per la Coesione territoriale, Mara Carfagna, sarà presentato un Dpcm che modifica l'assetto di vertice delle Zone logistiche semplificate, che potranno, si spera, dopo quattro anni di immobilismo essere finalmente rese operative. Tema centrale per il Piemonte, che ha candidato a Zls ben 14 siti. Tutto questo ha l'obiettivo di recuperare 900 mila teu che oggi passano dal Nord Europa (con una stima al ribasso, ogni teu vale circa 7.000 euro di Iva per lo Stato), e generare in prospettiva un traffico di quattro milioni

di container per l'arco dei porti liguri. Ma come ha ricordato Fabrizio Palenzona - in una lettera, perché assente dall'incontro per motivi personali - e come spesso evocato nel lungo incontro di ieri, l'intervento dei privati è fondamentale.

E infatti l'elefante nella stanza era Msc, che come rivelato da questo giornale nelle scorse settimane è l'operatore che ha in pista i progetti più avanzati su quest'area. Anzi, su queste aree: perché il primo armatore mondiale starebbe discutendo una convenzione con le Ferrovie dello Stato proprio per la gestione di Alessandria Smistamento insieme ad Alpe Adria, per concretizzare una rete logistica su ferro da Genova a Trieste - e probabilmente in questa prospettiva qualche riflesso questa situazione dovrà averla, sul futuro



piano del commissario straordinario per lo scalo merci.

Ma secondo le indiscrezioni di questi giorni, Msc si starebbe muovendo anche su Rivalta Scrivia (il sito più in pole per diventare Zls), dove ci sarebbe l'interesse all'acquisto di circa un milione di metri quadrati, con funzione più genuinamente drop off rispetto al porto di Genova: una banchina secca da cui partirebbe anche uno dei buffer progettati da Slala.

I tre governatori regionali (Attilio Fontana era presente solo via video-messaggio) hanno siglato un documento congiunto che rafforza l'intesa logistica fra e tre Regioni: «In Liguria - rimarca il gover-

nato ligure, Giovanni Toti - stiamo lavorando moltissimo per migliorare l'operatività dei nostri porti e abbiamo bisogno di una logistica a terra che segue, altrimenti ci troveremmo a monte il tappo che stiamo cercando di eliminare a mare. Dobbiamo metterci intorno a un tavolo e individuare uno strumento veloce per gestire tutto questo. La condivisione c'è e le tre Regioni, con il protocollo che aggiorniamo oggi, devono lavorare d'intesa con il governo per costruire l'autorità necessaria per costruire la filiera di cui abbiamo bisogno».

«Nella logistica ritengo ci sia il futuro della mia regione che ha avuto una storia legata

all'auto e alla manifattura, che ha inventato il computer e la Nutella, ma ha avuto anche una sfortuna - dice Alberto Cirio, presidente della Regione Piemonte -: trovarsi geograficamente in una terra ai confini dell'impero. Nel tempo però è accaduto che grazie alla lungimiranza di chi ha deciso di far passare la Lisbona-Kiev a sud delle Alpi quella sfortuna è stata ribaltata, e il Piemonte si è ritrovato al centro dell'Europa».

«La qualità del lavoro che l'insediamento logistico porta sul territorio - ha sottolineato Fontana - è un punto sul quale la nostra regione pone grande attenzione». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

900.000

i container da e per l'Italia che passano dai porti del Nord Europa

7.000

il valore, per difetto, dell'Iva pagata allo Stato da ogni container



GIOVANNI TOTI
PRESIDENTE
DELLA REGIONE LIGURIA

«Ora con il governo costruiremo un'autorità che possa realizzare la filiera»



ALBERTO CIRIO
PRESIDENTE
DELLA REGIONE PIEMONTE

«Un tempo eravamo la periferia dell'impero con il Lisbona-Kiev la storia si è ribaltata»

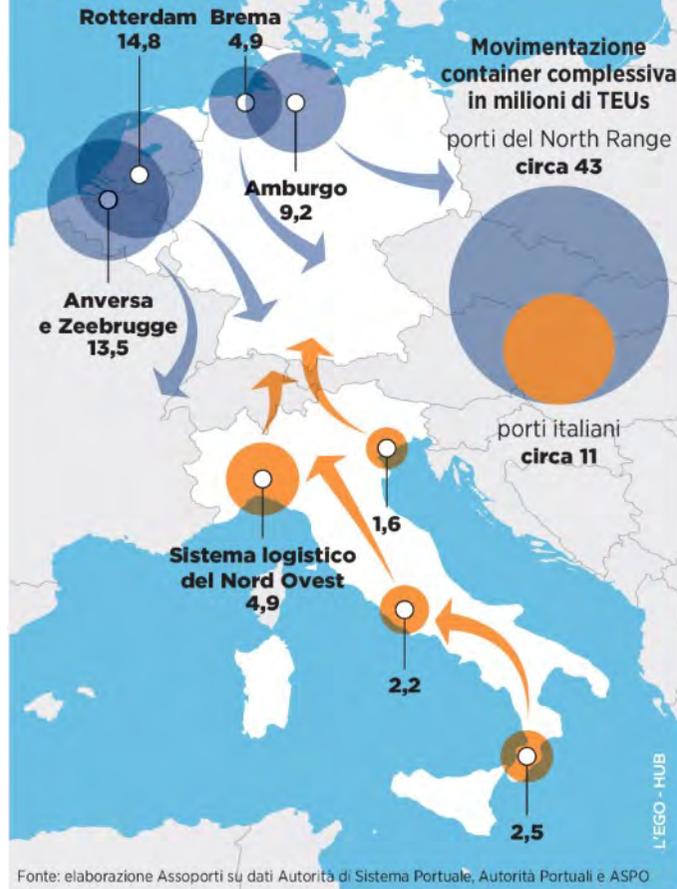


ATTILIO FONTANA
PRESIDENTE
DELLA REGIONE LOMBARDIA

«Dialogo, ascolto e poi decisioni: questo è l'approccio che adotteremo»

I flussi container sull'Italia e il Nord Europa

Misurati in TEU



Fonte: elaborazione Assoporti su dati Autorità di Sistema Portuale, Autorità Portuali e ASPO

Alessandria punta a creare la piattaforma logistica per i traffici del Nord Ovest

Infrastrutture

L'obiettivo è creare
un maxi polmone a servizio
dei porti di Genova e Savona

Con la struttura l'attività
degli scali liguri salirebbe
a 4 milioni di container

Marco Morino

Creare una grande piattaforma logistica ad alta intensità tecnologica nell'area di Alessandria, collocata sull'asse Genova-Milano, all'intersezione tra due corridoi europei: Reno-Alpi (Genova-Rotterdam) e Mediterraneo (Lisbona-Kiev). Un hub logistico che contribuisca a proiettare i traffici marittimi dei porti di Genova e Savona-Vado verso quota 4 milioni di container all'anno, superando il congestionamento perenne delle autostrade e la cronica insufficienza di spazi che affligge la portualità ligure. Un grande polmone retroportuale, con delle vere e proprie banchine informatiche, che sia al servizio della crescita, non solo dei porti liguri, ma anche della regione logistica milanese. Quest'ultima è un'area vasta, considerata il principale polo logistico nazionale, che ha come epicentro Milano e si estende a Ovest fino a Novara, a Est fino a Brescia (inclusendo Bergamo) e a Sud fino a Piacenza e ai confini con il Basso Piemonte. Un'area dalla fortissima presenza manifatturiera, proiettata sui mercati internazionali, dove transitano ogni anno merci per un valore di 140 miliardi di euro (pari al 16% del totale nazionale) e per la quale il porto di Genova rappresenta lo sbocco privilegiato per l'export.

Ora, il Basso Piemonte ha la straordinaria opportunità di agganciare la regione logistica milanese, dando

una spinta al commercio internazionale di tutto il Nord Ovest, attraverso una grande area retroportuale ad Alessandria, rafforzata dagli incentivi previsti per la Zona logistica speciale (Zls) e in grado di gettare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa.

È questa l'indicazione emersa ieri agli Stati generali della logistica del Nord Ovest, che si sono svolti ad Alessandria su iniziativa delle Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte e con il contributo organizzativo della Fondazione Slala (nata nel 2003 grazie a un'intuizione di Fabrizio Palenzona). Hanno preso la parola, in rappresentanza delle tre regioni, Alberto Cirio, presidente della Regione Piemonte, Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria e Claudia Maria Terzi, assessore alle Infrastrutture della Regione Lombardia. Per il governo era presente il viceministro alle Infrastrutture, Alessandro Morelli.

Va tenuto presente che lungo la direttrice Genova-Milano è in costruzione il Terzo valico, l'alta velocità ferroviaria per le persone ma soprattutto per le merci che, dal 2025, consentirà di raggiungere con più facilità i ricchi mercati del Centro e Nord Europa anche dal Mediterraneo. Il perno del gigantesco polmone retroportuale dovrebbe essere rappresentato dallo scalo ferroviario merci di Alessandria Smistamento, che agirebbe in raccordo con i territori circostanti. L'idea è di dare vita a un dry port (porto a secco) che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito da vere e proprie banchine intelligenti, in grado di decongestionare i porti, rendendo possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle attuali. Il retroporto di Alessandria sarebbe in grado di accoglie-

re e smistare circa 500mila container all'anno e, con la creazione della Zona logistica semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container Teu attuali a oltre 4 milioni. Dice Toti: «Stiamo lavorando per costruire una filiera della logistica che ci permetta di avere a terra lo spazio che la Liguria non ha attaccato ai suoi porti».

Intanto, sulle Zls il governo è impegnato a varare a breve uno specifico Dpcm che farà chiarezza sulla normativa, definendo le procedure di istituzione, le modalità di funzionamento e la governance. L'obiettivo ultimo del disegno strategico del Basso Piemonte è recuperare una quota significativa dei circa 900mila container che trasportano merce destinata alle imprese industriali del Nord Ovest e attualmente movimentati nei porti del Nord Europa: Rotterdam, Anversa, Amburgo. Da qui nasce l'esigenza di lanciare, anche a Sud delle Alpi, una piattaforma logistica simile a quelle del Nord Europa.

Un progetto che superi i campanilismi e consenta al Nord Ovest di fare finalmente sistema nell'interesse del Paese, muovendosi in un'ottica di macroregione. Conclude Cirio: «Nel giro di qualche anno tutte le merci movimentate in Europa, da Lisbona a Kiev con la Tav e da Genova a Rotterdam con il Terzo valico, avranno un preciso punto di incontro e sarà in Piemonte».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Toti: «Stiamo lavorando
per avere gli spazi
di cui la Liguria
ha necessità
per i suoi porti»**



Intermodalità. Il trasborbo dei container tra camion e treno in un interporto



Il nuovo terminal di Vado è uno dei punti di forza del sistema logistico

IERI GLI STATI GENERALI DEL SETTORE AD ALESSANDRIA

“Potenziare il trasporto ferroviario per evitare code di Tir in autostrada”

Il governatore Toti: la Liguria investe nei porti, ma ha bisogno di spazio
Ora la logistica deve seguire le nostre esigenze per aiutare le aziende

LUCAMARAGLIANO

Più crescita e maggiore ricettività per i porti di Genova e Vado Ligure, e un'intesa tra Governo e Regioni per far nascere una nuova filiera della logistica nel nord ovest.

Questa l'indicazione arrivata ieri da Alessandria, dove sono tornati a riunirsi gli Stati Generali della logistica del nord ovest: un'occasione per fare il punto, dopo la pandemia, su temi fondamentali relativi alla movimentazione delle merci, agli spazi retroportuali e alle nuove strategie per far fronte alle recenti crisi sul panorama internazionale.

Un appuntamento di riferimento per gli «stakeholder» del settore, che vede la partecipazione delle amministrazioni locali e regionali e dei rappresentanti ministeriali.

«L'idea degli Stati Generali della logistica nasce da lontano, e ritrovarci in concomitanza della ripartenza, dopo gli anni segnati dalla pandemia, credo sia quanto mai opportuno - ha detto il governatore Toti -. Oggi stiamo lavorando perché i nostri porti possano aumentare la propria ricettività: dal porto di Vado alla diga del porto di Genova, sino all'operatività dei nuovi terminal, e ancora il Bettolo e il Terzo Vali-

co. Con la firma del protocollo d'intesa con Lombardia e Piemonte stiamo lavorando per costruire una filiera della logistica che ci permetta di avere, a terra, lo spazio che la Liguria non ha direttamente vicino ai suoi porti. Mettiamo intorno a un tavolo Governo e Regioni, e costruiamo quella filiera di cui c'è bisogno». E ha aggiunto: «Tutte le volte che lasciamo camion incolonnati sulle autostrade delle Liguria, che hanno il 70% di tutte le gallerie e i viadotti d'Italia con le necessità di manutenzione che si possono immaginare, gli effetti sul traffico sono quelli che ben conosciamo. In Liguria stiamo lavorando moltissimo per migliorare l'operatività dei nostri porti e abbiamo bisogno di una logistica a terra che segue».

Molti i temi sul tavolo, dalla sicurezza alla digitalizzazione, sino a quelli legati alle normative. «Dopo due anni di pausa, a causa dell'emergenza sanitaria, era importante ripartire con un coordinamento del sistema logistico condiviso tra Liguria, Lombardia e Piemonte, con uno sguardo anche verso il Veneto, per una strategia sovraregionale condivisa, che orienti lo sviluppo logistico, e sistemi di trasporto delle merci - spiega l'assessore regiona-

le allo Sviluppo economico, Andrea Benveduti -. L'incontro è stato occasione anche per un aggiornamento sullo stato di avanzamento della zone logistiche semplificate, per cui l'esecutivo si è impegnato a emanare uno specifico Dpcm». Un'occasione anche per il savonese, che da Vado punta a divenire riferimento per il Ponente. «Un incontro di fondamentale importanza per il nostro territorio, le sue aziende e tutti coloro che vivono e lavorano nel Ponente - spiega il presidente della Provincia di Savona, Pierangelo Olivieri -. Un'indicazione molto importante, per il territorio savonese, è emersa in particolare dall'intervento della direzione commerciale di Rfi, che ha dato conto dell'avanzato stato di programmazione delle manutenzioni sulla tratta ferroviaria Savona-Torino, direttrice al centro di un nostro protocollo di intesa con la Provincia di Cuneo». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Decarbonizzazione del settore aereo:

Un patto per la decarbonizzazione del settore aereo, responsabile del 2% delle emissioni mondiali di CO2. E' l'idea promossa da Aeroporti di Roma con il Politecnico di Milano e benedetta dal ministro delle Infrastrutture, Giovannini. Una iniziativa aperta a tutti gli attori di riferimento, secondo quanto detto dall'Ad di AdR, Troncone. "La decarbonizzazione del settore è parte integrante di un progetto complessivo di riorganizzazione in senso ecologico di tutti i trasporti", ha detto il ministro delle Infrastrutture, Giovannini.

Vendita asset ex Alitalia: Ceduti gli ultimi due asset di Alitalia: a Swissport è andata la gara per l'handling di Fiumicino mentre quella per la manutenzione ad Atitech. Ad Ita era stato venduto il ramo aviation per la cifra simbolica di un euro, ma la newco si era presa anche i debiti della ex compagnia di bandiera. Per la gara handling di Fiumicino «la migliore offerta» pervenuta, per prezzo e garanzie occupazionali è quella proposta da Swissport che risulta quindi «potenziale aggiudicataria» del bando stesso, hanno riferito i sindacati dopo l'incontro che con i commissari straordinari di Alitalia Giuseppe Leogrande, Gabriele Fava e Daniele Santosuosso. Per quanto riguarda invece la gara handling di Linate, occorrono ancora alcuni giorni per il completamento delle procedure.

Fenix: Fenix è il progetto finanziato dalla Comunità europea per la digitalizzazione dei servizi e delle infrastrutture. Fondazione Links, ente della Compagnia di San Paolo e del Politecnico di Torino, si occupa di implementare i progetti che riguardano l'Italia per conto del ministero dei Trasporti: i porti di Genova e Spezia, Cargo City di Malpensa, il porto di Trieste. Lo scopo è contribuire alla costruzione di una piattaforma telematica internazionale e federata della logistica. "Il Pnrr prevede investimenti per 20 milioni per implementare la piattaforma digitale logistica nazionale e individuare standard di intermodalità per fluide connessioni digitali tra operatori della filiera", ha detto il direttore di Rete Autostrade Mediterraneo (in house del Mims), Benevolo.

Alessandria: Dagli Stati generali della

logistica del Nord Ovest, emerge l'idea di creare una grande piattaforma logistica nell'area di Alessandria. Un hub che possa contribuire a proiettare i traffici dei porti di Genova e Savona verso i 4 milioni di container l'anno e superare i tappi autostradali e agganciare la logistica milanese. All'evento hanno partecipato il presidente del Piemonte, Cirio, quello della Liguria, Toti, l'assessore alle Infrastrutture della Lombardia, Terzi, e il viceministro delle Infrastrutture, Morelli.

Msc Crociere: Prosegue l'impegno green di MSC Crociere che si propone di conseguire l'azzeramento di emissioni nette di gas serra entro il 2050. Tre le navi alimentate a gas naturale liquefatto (Gnl) e dotate di sofisticati sistemi di riduzione delle emissioni, riciclo dei rifiuti e trattamento delle acque reflue installati a bordo che entreranno a far parte della flotta tra il 2022 e il 2025 con un piano di investimenti da 3 miliardi di euro. La prima sarà MSC World Europa (in alto un rendering) il cui varo tecnico si è tenuto lo scorso dicembre nei cantieri francesi di Saint Nazaire di Chantier de l'Atlantique, e che da fine anno navigherà nel Golfo Arabico. Seguiranno MSC Euribia, in mare l'anno prossimo, e MSC World Europa II, i cui lavori inizieranno nel 2023.

Aspi-Open Fiber: Alleanza strategica fra Open Fiber e il gruppo Aspi sul doppio fronte dei cantieri della banda ultralarga e dello sviluppo della mobilità digitale. Il primo, concreto risultato dell'intesa è la costituzione di un consorzio, Open Fiber Network Solution, per i lavori di posa della rete in fibra ottica che Open Fiber sta realizzando in Italia, in particolare quella nelle aree bianche oggetto di concessione con Infratel Italia Spa e quella nelle aree grigie di cui OF risulti aggiudicataria quando, a giugno, saranno assegnate le gare Pnrr per Italia a i Giga. In tutto si tratta di 20-25mila chilometri di infrastruttura, questa è la stima.

PAOLO VIANA

Inviato ad Alessandria

PORTUALITÀ IN TRASFORMAZIONE

Genova e Savona, la banchina a secco ad Alessandria

Non si può più evitare di investire sui retroporti del Basso Piemonte, perché lo sviluppo imminente dei porti di Genova e Savona, portando a un incremento significativo dei volumi di traffico (specie container) congestionerà le autostrade e i porti soffocheranno da soli. È l'analisi emersa ieri agli Stati generali della Logistica di Alessandria. L'incubo è l'effetto boomerang: un aumento del traffico del 20% si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal e in una congestione di ferrovie e specialmente autostrade, sottolinea la fondazione Slala, che si occupa dal 2003 dei retroporti del sistema ligure. La soluzione proposta è il cosiddetto porto a secco, che si avvale di "buffer", ossia di banchine virtuali in grado di programmare al minuto il transito da e per i retroporti del Basso Piemonte.

Sullo sfondo vi è la grande opportunità di recuperare una quota significativa dei circa 900.000 container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Considerando un valore medio-basso di 30.000 euro della merce contenuta in

un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7.000 euro di gettito Iva per l'Italia. Mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno ad Olanda, Belgio e Germania.

«Creare nel Basso Pie-

Dal convegno sulla logistica l'ipotesi di recuperare 900mila container dagli hub del nord Europa

monte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria (alle porte del Terzo Valico) e sui "Buffer", una grande area retroportuale, un "dry port" (porto a secco), che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia,

per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai Buffer, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore» spiegano i tecnici di Slala. Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della BEI, con la creazione dei "buffer", con l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all'anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container Teu attuali ad oltre 4 milioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Logistica e PNRR nel Nord-Ovest, oggi Stati Generali ad Alessandria

[Condividi](#)[Facebook](#)[Twitter](#)[Print](#)[WhatsApp](#)[Email](#)

All'Università Orientale del Piemonte l'incontro sul rilancio del settore tra PNRR e nuovi scenari economici: reti, mezzi, tecnologie, lavoro, formazione



Domani ad Alessandria gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest - Foto di repertorio

Il rilancio della logistica tra PNRR e nuovi scenari economici: reti, mezzi, tecnologie, lavoro, formazione.

Questo il tema degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest in programma oggi, giovedì 21 aprile, dalle 9 alle 13 ad Alessandria, presso l'Aula Magna dell'Università Orientale del Piemonte (Via Teresa Michel 11).

Gli Stati Generali **coinvolgono il Piemonte, la Lombardia e la Liguria nell'appuntamento di riferimento** per le istituzioni e gli stakeholder del settore. L'evento è focalizzato sul tema della logistica e del sistema economico del Nord Ovest nel contesto del post pandemia e delle opportunità di ripresa offerte dal PNRR, tenendo presente la tutela e il rispetto **dell'ambiente, in un'ottica di sostenibilità sotto tutti i profili.**

Un'occasione di alto livello per parlare di trasporti, infrastrutture, porti, retroporti, sicurezza, digitalizzazione, formazione e molti altri temi di attualità con rinomati tecnici, i vertici degli Enti di riferimento, rappresentanti delle amministrazioni locali, il Ministro per Sud e Coesione Territoriale Mara Carfagna, i Vice Ministri Infrastrutture e Mobilità Sostenibili Alessandro Morelli e Teresa Bellanova, il Sottosegretario del Ministero dell'Interno Ivan Scalfarotto, i Presidenti di Regione Piemonte e Liguria Giovanni Toti ed

Alberto Cirio, la Vice Presidente della Regione Veneto Elisa De Berti, l'Assessore ai Porti e Logistica della Regione Liguria Andrea Benveduti, e l'Assessore alle Infrastrutture Trasporti e Mobilità Sostenibile della Regione Lombardia Claudia Maria Terzi.

È possibile seguire l'evento in streaming

all'indirizzo <https://www.regione.piemonte.it/web/stati-general-della-logistica-nord-ovest-rilancio-della-logistica-pnrr-nuovi-scenari-economici-reti> .

Convegno ad Alessandria

Il futuro della logistica del Nord Ovest

Piemonte, Liguria e Lombardia rafforzano la collaborazione



di r.m.

«Una Comunicazione Congiunta delle Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte per il consolidamento del partenariato della Cabina di regia e per l'ampliamento delle tematiche da approfondire, in coerenza con le indicazioni dei tavoli di confronto con i portatori di interesse, ha concluso gli Stati generali della logistica del Nord-Ovest, svoltisi oggi, giovedì 21 aprile, ad Alessandria nell'aula magna dell'Università del Piemonte orientale».

A sottoscrivere il documento sono stati il presidente della Regione Piemonte e gli assessori alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile delle Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia.

Il punto saliente della Comunicazione delle tre Regioni «è la conferma della volontà di procedere con la collaborazione e con le iniziative della Cabina di Regia per la Logistica del Nord-Ovest, con il costante coinvolgimento del Ministero delle Infrastrutture e della

Mobilità sostenibili, e con l'indizione periodica di tavoli di confronto con i portatori di interesse».

In questo modo «sarà possibile approfondire ed ampliare gli ambiti di attenzione alle seguenti tematiche: trasporto delle merci su strada (sviluppo e manutenzione della rete infrastrutturale autostradale e stradale anche attraverso il monitoraggio degli interventi e dei cantieri, trasporti eccezionali, servizi al sistema dell'autotrasporto, parcheggi, sistemi ancillari ai terminali intermodali, concorrenza e competitività, rispetto delle regole, digitalizzazione); logistica "green" (mezzi, carburanti, sistemi organizzativi), nell'ottica di garantire la sostenibilità per il settore e la sua compartecipazione agli obiettivi del Green New Deal europeo; evoluzione del sistema anche mediante l'incentivazione del trasporto intermodale, la digitalizzazione e l'automazione, da armonizzare con il quadro di riferimento nazionale; l'inserimento della logistica nell'ambito della pianificazione territoriale e urbanistica tramite l'estensione del confronto interregionale dal tema strettamente infrastrutturale a quello del governo del territorio; l'avvio di un percorso per valutare la possibilità di promuovere forme di collaborazione territoriale per il Corridoio Mediterraneo».

ZIs, Benveduti: «C'è l'impegno del governo ad accelerare con uno specifico dpcm»

Da

redazione

-

21 Aprile 2022 13:23

Sullo stato di avanzamento delle ZIs, Zone Logistiche Semplificate **«l'esecutivo si è impegnato a emanare uno specifico dpcm che finalmente farà chiarezza sulla normativa, definendo le procedure di istituzione, le modalità di funzionamento e la governance, oltreché le condizioni per l'applicazione delle misure di semplificazione previste».**

Lo rende noto l'assessore regionale allo Sviluppo economico, ai Porti e alla Logistica, Andrea Benveduti, presente oggi agli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, che si sono tenuti ad Alessandria.

«Una buona notizia – commenta Benveduti – che fa il paio a quella della nomina di Massimiliano Bianco quale rappresentante della presidenza del **consiglio nel comitato d'indirizzo della zls "Porto e retroporto di Genova"**. Passaggio che accelera il percorso per concludere la fase istruttoria e dare finalmente piena operatività ai regimi autorizzativi burocratici semplificati e alle potenziali agevolazioni fiscali, a cui potranno accedere le imprese rientranti nella area istituita da decreto Genova».

Per i porti di Genova e Savona il futuro si chiama retroporto

- In **Cronaca**
- 21 Aprile 2022, 11:43



Per i porti di Genova e Savona il futuro si chiama retroporto. Un “porto secco” e banchine informatiche nel basso Piemonte

– Dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest la prima opzione tecnologica in grado di affiancare con un polmone retroportuale la crescita dei porti liguri.

– Il ruolo di Slala per una Zona Logistica Semplificata che contribuisca a proiettare i traffici marittimi verso quota quattro milioni di container, sconfiggendo il congestionamento autostradale. Un servizio navetta nelle ore notturne.

Due paradossi e un’unica soluzione per la prima volta a portata di mano. Queste le chiavi di lettura degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest che sono in corso di svolgimento oggi ad Alessandria e che sembrano rilanciare l’ipotesi di una grande area retroportuale nel basso Piemonte, rafforzata dagli incentivi previsti per una ZLS (Zona Logistica Semplificata) e in grado di decongestionare i porti liguri, il sistema autostradale e ferroviario e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa.

Subito i paradossi:

1) Se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) si troverebbero a far fronte a un effetto boomerang: l'aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità.

2) In quel caso si innescherebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità non di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una quota significativa dei circa 900.000 container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30.000 euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7.000 Euro di gettito Iva per l'Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania.

Questi i due paradossi, ma gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest formulano per la prima volta una risposta, una soluzione che viene dal passato, ma che oggi ha valenze operative, economiche e commerciali credibili.

Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui 'Buffer', una grande area retroportuale, un 'dry port' (porto a secco), che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai 'Buffer', vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività.

Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero Basso Piemonte, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci.

Si potrebbe obiettare che l'idea non è nuova, ma nuove sono le tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto, nuove sono le esigenze di efficienza e di tempi del sistema logistico; nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna.

Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della BEI e di UIRNet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel

retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia.

“Quella lanciata oggi – afferma Cesare Rossini, Presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell’iniziativa – non è un’ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell’intero Paese”.

Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della BEI, con la creazione dei “Buffer”, veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l’intesa fra Slala e l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all’anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container TEU attuali a oltre 4 milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: decongestionare l’intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l’impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche.

Senza considerare il fatto che proprio lo Scalo Smistamento di Alessandria si troverà nevralgicamente all’uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone.

NOTA

Le funzioni del Buffer:

Area facente funzione di terminal marino a terra:

- Accoglie le merci (container e semirimorchi) per regolarne l’afflusso e il deflusso dai Porti.
- Opera in sincronia con i Porti tramite i servizi della PLN.
- Un sistema shuttle (gomma e treno) scambia le merci con i Porti assicurando la massima efficienza (niente code e congestioni agli ingressi).
- Aperto a ogni altro uso logistico (deposito, riparazione vuoti, parcheggio, cambio turno autisti).
- Perché il Sistema Buffer sia proficiente deve essere operativamente sincronizzato con l’attività dei terminal, la sincronizzazione avviene attraverso la Piattaforma Logistica Nazionale Digitale mediante il Modulo Sistema Buffer e il Port Community System;
- Il servizio di trasferimento dei container tra le Aree Buffer e il Porto avverrà tramite un servizio di navettamento su camion (progressivamente utilizzanti bio-carburante).

Infrastrutture: Lombardia, Piemonte e Liguria rafforzano la collaborazione per la logistica del Nord-Ovest

21/04/2022

[Condividi su Facebook](#)

[Tweet su Twitter](#)



Infrastrutture: Lombardia, Piemonte e Liguria rafforzano la collaborazione per la logistica del Nord-Ovest

Alessandria – Lombardia, Piemonte e Liguria rafforzano la collaborazione sul tema della logistica nell’area del Nord-Ovest. Un patto fra le tre Regioni consolidato attraverso un documento congiunto sottoscritto oggi durante gli Stati generali della logistica del Nord-Ovest che si sono svolti ad Alessandria. Il protocollo, firmato per la Lombardia dall’assessore alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile, Claudia Maria Terzi, conferma la volontà di procedere con le iniziative della Cabina di Regia

per la Logistica del Nord-Ovest, con il costante coinvolgimento del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, e con l'indizione periodica di tavoli di confronto con i portatori di interesse. L'obiettivo è approfondire e ampliare gli ambiti di attenzione rispetto a una serie di tematiche fondamentali: trasporto delle merci su strada (sviluppo e manutenzione della rete infrastrutturale autostradale e stradale anche attraverso il monitoraggio degli interventi e dei cantieri, trasporti eccezionali, servizi al sistema dell'autotrasporto, parcheggi, sistemi ancillari ai terminali intermodali, concorrenza e competitività, rispetto delle regole, digitalizzazione); logistica 'green' (mezzi, carburanti, sistemi organizzativi), nell'ottica di garantire la sostenibilità per il settore e la sua compartecipazione agli obiettivi del Green New Deal europeo; evoluzione del sistema anche mediante l'incentivazione del trasporto intermodale, la digitalizzazione e l'automazione, da armonizzare con il quadro di riferimento nazionale; l'inserimento della logistica nell'ambito della pianificazione territoriale e urbanistica tramite l'estensione del confronto interregionale dal tema strettamente infrastrutturale a quello del governo del territorio; l'avvio di un percorso per valutare la possibilità di promuovere forme di collaborazione territoriale per il Corridoio Mediterraneo. "Il nostro ruolo – dichiara il presidente della Regione Lombardia Attilio Fontana – è creare le basi per incentivare il traffico intermodale in un territorio che considera strategici gli investimenti via terra e sui porti e trovare il giusto equilibrio tra le necessità del sistema produttivo e il consumo del suolo. La logistica è un processo decisionale che deve coinvolgere vari livelli e il confronto tra tutti i soggetti interessati, che sono convinto proseguirà nella massima collaborazione, costituisce la base indispensabile per attuare strategie unitarie e sovraregionali in un settore fondamentale per l'economia". "Il nostro obiettivo – commenta l'assessore lombardo alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile Claudia Maria Terzi – è programmare le azioni in maniera coordinata e sinergica in un territorio che vanta grandi numeri nella logistica. Lavorare insieme è l'unico modo per andare avanti in maniera efficace con interventi che devono tenere conto dell'intermodalità e del passaggio dalla strada al ferro". "Il Piemonte – spiega il presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio – è centrale nel futuro del Nord Ovest. Lo abbiamo ribadito oggi ad Alessandria, rafforzando le nostre sinergie con Lombardia e Liguria su un settore che rappresenta una opportunità straordinaria. Perché sviluppare la logistica significa creare posti di lavoro. Nel giro di qualche anno tutte le merci movimentate in Europa, da Lisbona a Kiev con la Tav e da Genova a Rotterdam con il Terzo Valico, avranno un preciso punto di incontro e sarà in Piemonte". "Il protocollo che abbiamo firmato oggi – afferma il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti – e la

collaborazione con il Piemonte e la Lombardia diventano essenziali per i porti liguri e per le imprese di questi territori. Più si ingrandiscono i porti, più abbiamo bisogno di terreno alle nostre spalle per tutta la filiera della logistica. La nuova Diga del porto di Genova, il nuovo porto di Vado Ligure, la capacità di carico che stiamo mettendo nei nostri terminal necessita di una filiera logistica adeguata. Dobbiamo costruire al più presto un'infrastruttura di terra che sia competitiva come l'infrastruttura a mare. Su quest'ultima siamo già partiti, molti terminal stanno aumentando la propria capacità e i numeri ci dicono che il mondo e il mercato sono ripartiti. Dobbiamo correre anche a terra per costruire lo spazio necessario, sempre con un occhio alla compatibilità". "Il nostro territorio – spiega l'assessore ai Trasporti e Infrastrutture della Regione Piemonte Marco Gabusi – non è mai stato davvero fermo, ma ora ha voglia di ripartire e di guardare al futuro. Noi amministratori dobbiamo affrontare un tema complicato come la logistica stando bene attenti alle decisioni che prenderemo, perché condizioneranno il futuro delle nostre imprese e della nostra economia. Dovremo essere bravi e ci sarà spazio per tutti, in quanto c'è grande condivisione e unità di intenti tra i soggetti interessati dell'intero Nord-Ovest". "La logistica – dichiara l'assessore allo Sviluppo economico, ai Porti e alla Logistica della Regione Liguria Andrea Benveduti – è strumento chiave di coesione del territorio, di movimento e interscambio delle merci. Dopo due anni di pausa, a causa dell'emergenza sanitaria, era importante ripartire con gli Stati generali per un coordinamento del sistema logistico del Nord-Ovest condiviso tra Liguria, Lombardia e Piemonte, con uno sguardo anche verso il Veneto, per una strategia sovregionale condivisa che orienti lo sviluppo logistico, intermodale e trasportistico delle merci. L'incontro è stato occasione anche per un aggiornamento da parte del Governo sullo stato di avanzamento della Zone Logistiche Semplificate, per cui l'esecutivo si è impegnato a emanare uno specifico Dpcm che finalmente farà chiarezza sulla normativa, definendo le procedure di istituzione, le modalità di funzionamento e la governance, oltretutto le condizioni per l'applicazione delle misure di semplificazione previste. Una buona notizia, che fa il paio a quella della nomina di Massimiliano Bianco quale rappresentante della Presidenza del Consiglio nel comitato d'indirizzo della ZLS Porto e retroporto di Genova'. Passaggio che accelera il percorso per concludere la fase istruttoria e dare finalmente piena operatività ai regimi autorizzativi burocratici semplificati e alle potenziali agevolazioni fiscali, a cui potranno accedere le imprese rientranti nella area istituita da decreto Genova".

Piemonte, Liguria e Lombardia rafforzano la collaborazione per il futuro della logistica

21 Apr, 2022 | [Eventi](#) |



Una Comunicazione Congiunta delle **Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte** per il consolidamento del partenariato della **Cabina di regia** e per l'ampliamento delle tematiche da approfondire, in coerenza con le indicazioni dei tavoli di confronto con i portatori di interesse, ha concluso gli Stati generali della logistica del Nord-Ovest, svoltisi oggi ad Alessandria nell'aula magna dell'Università del Piemonte orientale.

A sottoscrivere il documento sono stati **il Presidente della Regione Piemonte e gli Assessori alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile delle Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia.**

An advertisement for TINO ABBIGLIAMENTO. On the left, a woman is shown holding several white shopping bags with the TINO logo. The background is a bright yellow. In the center, the text reads "SCONTI dal 20 al 30% sulle NUOVE COLLEZIONI". On the right, the TINO ABBIGLIAMENTO logo is displayed in a red box. At the bottom, there are social media icons for Facebook and Instagram, followed by the text "Alzano Scrivia (AL) - Tel. 0131 826767 - www.tinoabbigliamento.it".

Il punto saliente della Comunicazione delle tre Regioni è la conferma della volontà di procedere con la collaborazione e con le iniziative della **Cabina di Regia per la Logistica del Nord-Ovest**, con il costante coinvolgimento del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, e con l'indizione periodica di tavoli di confronto con i portatori di interesse. In questo modo sarà possibile approfondire ed ampliare gli **ambiti di attenzione** alle seguenti tematiche: trasporto delle merci su strada (sviluppo e manutenzione della rete infrastrutturale autostradale e stradale anche attraverso il monitoraggio degli interventi e dei cantieri, trasporti eccezionali, servizi al sistema dell'autotrasporto, parcheggi, sistemi ancillari ai terminali intermodali, concorrenza e competitività, rispetto delle regole, digitalizzazione); logistica "green" (mezzi, carburanti, sistemi organizzativi), nell'ottica di garantire la sostenibilità per il settore e la sua compartecipazione agli obiettivi del Green New Deal europeo; evoluzione del sistema anche mediante l'incentivazione del trasporto intermodale, la digitalizzazione e l'automazione, da armonizzare con il quadro di riferimento nazionale; l'inserimento della logistica nell'ambito della pianificazione territoriale e urbanistica tramite l'estensione del confronto interregionale dal tema strettamente infrastrutturale a quello del governo del territorio; l'avvio di un percorso per valutare la possibilità di promuovere forme di collaborazione territoriale per il Corridoio Mediterraneo.

Il Presidente della Regione Piemonte: "Il Piemonte è centrale nel futuro del Nord Ovest. Lo abbiamo ribadito oggi ad Alessandria, rafforzando le nostre sinergie con Lombardia e Liguria su un settore che rappresenta una opportunità straordinaria. Perché sviluppare la logistica significa creare posti di lavoro. Nel giro di qualche anno tutte le merci movimentate in Europa, da Lisbona a Kiev con la Tav e da Genova a Rotterdam con il Terzo Valico, avranno un preciso punto di incontro e sarà in Piemonte".

Il Presidente della Regione Liguria: "Il protocollo che abbiamo firmato oggi e la collaborazione con il Piemonte e la Lombardia diventano essenziali per i porti liguri e per le imprese di questi territori. Più si ingrandiscono i porti, più abbiamo bisogno di terreno alle nostre spalle per tutta la filiera della logistica. La nuova Diga del porto di Genova, il nuovo porto di Vado Ligure, la capacità di carico che stiamo mettendo nei nostri terminal necessita di una filiera logistica adeguata. Dobbiamo costruire al più presto un'infrastruttura di terra che sia competitiva come l'infrastruttura a mare. Su quest'ultima siamo già partiti, molti terminal stanno aumentando la propria capacità e i numeri ci dicono che il mondo e il mercato sono ripartiti. Dobbiamo correre anche a terra per costruire lo spazio necessario, sempre con un occhio alla compatibilità".

Il Presidente della Regione Lombardia: "Il nostro ruolo è creare le basi per incentivare il traffico intermodale in un territorio che considera strategici gli investimenti via terra e sui

porti e trovare il giusto equilibrio tra le necessità del sistema produttivo e il consumo del suolo. La logistica è un processo decisionale che deve coinvolgere vari livelli e il confronto tra tutti i soggetti interessati, che sono convinto proseguirà nella massima collaborazione, costituisce la base indispensabile per attuare strategie unitarie e sovraregionali in un settore fondamentale per l'economia".

L'Assessore ai Trasporti e Infrastrutture della Regione Piemonte: "Il nostro territorio non è mai stato davvero fermo, ma ora ha voglia di ripartire e di guardare al futuro. Noi amministratori dobbiamo affrontare un tema complicato come la logistica stando bene attenti alle decisioni che prenderemo, perché condizioneranno il futuro delle nostre imprese e della nostra economia. Dovremo essere bravi e ci sarà spazio per tutti, in quanto c'è grande condivisione e unità di intenti tra i soggetti interessati dell'intero Nord-Ovest".

L'Assessore allo Sviluppo economico, ai Porti e alla Logistica della Regione Liguria: "La logistica è strumento chiave di coesione del territorio, di movimento e interscambio delle merci. Dopo due anni di pausa, a causa dell'emergenza sanitaria, era importante ripartire con gli Stati generali per un coordinamento del sistema logistico del Nord-Ovest condiviso tra Liguria, Lombardia e Piemonte, con uno sguardo anche verso il Veneto, per una strategia sovraregionale condivisa che orienti lo sviluppo logistico, intermodale e trasportistico delle merci. L'incontro è stato occasione anche per un aggiornamento da parte del Governo sullo stato di avanzamento della Zone Logistiche Semplificate, per cui l'esecutivo si è impegnato a emanare uno specifico Dpcm che finalmente farà chiarezza sulla normativa, definendo le procedure di istituzione, le modalità di funzionamento e la governance, oltreché le condizioni per l'applicazione delle misure di semplificazione previste. Una buona notizia, che fa il paio a quella della nomina di Massimiliano Bianco quale rappresentante della Presidenza del Consiglio nel comitato d'indirizzo della ZLS Porto e retroporto di Genova'. Passaggio che accelera il percorso per concludere la fase istruttoria e dare finalmente piena operatività ai regimi autorizzativi burocratici semplificati e alle potenziali agevolazioni fiscali, a cui potranno accedere le imprese rientranti nella area istituita da decreto Genova".

L'Assessore alle Infrastrutture, ai Trasporti e alla Mobilità sostenibile della Regione Lombardia: "Il nostro obiettivo è programmare le azioni in maniera coordinata e sinergica in un territorio che vanta grandi numeri nella logistica. Lavorare insieme è l'unico modo per andare avanti in maniera efficace con interventi che devono tenere conto dell'intermodalità e del passaggio dalla strada al ferro".

GLI INTERVENTI DEI RELATORI

I nuovi scenari della logistica del Nord-Ovest sono stati approfonditi in una serie di interventi che hanno allargato lo sguardo della Cabina di Regia dall'iniziale focus sulle infrastrutture a

tutte le attività della logistica e alle tematiche economiche e di sostenibilità fino all'importanza dei servizi, come la **digitalizzazione** e la **formazione**, che vede quest'anno per la prima volta un contributo specifico. Il Dirigente Generale ANSFISA Agenzia Nazionale per la **Sicurezza delle Ferrovie** e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali **Pierluigi Navone** ha infatti aggiornato i partecipanti sulla sicurezza ferroviaria sottolineando che nei prossimi anni ci «*troveremo ad affrontare un'attività autorizzativa straordinaria, mai affrontata prima nel Paese e dall'Agenzia, direttamente connessa all'accelerazione impressa dal PNRR ed essenziale ai fini della buona riuscita del Piano. Si prevede 2050 di dovere gestire un numero di procedimenti autorizzativi, per i veicoli da attrezzare con ERTMS, superiore a 2.400 unità entro il 2050. Inoltre, il PNRR prevede l'introduzione nel sistema di veicoli ferroviari alimentati ad idrogeno. In relazione a ciò si configura un'attività stimata in un numero di 31 procedimenti autorizzativi*». **Francesco Benevolo**, direttore RAM e **Andrea Rosa** del Progetto Fenix, a cura di LINKS, si sono concentrati sulla **digitalizzazione della logistica**, tema in rapida evoluzione su cui l'intera filiera deve necessariamente concentrare l'attenzione maggiormente rispetto al passato. In particolare, il progetto Fenix lavora sulla digitalizzazione dei corridoi doganali, il riconoscimento automatico UTI e mezzi e la pre-compilazione automatica della documentazione; sulla pianificazione e ripianificazione trasporti di terra; sul tracciamento UTI e il reimpiego senza passaggio dal deposito, sulla localizzazione/prenotazione parcheggi con mappa e invio informazioni all'autista e sull'invio composizione treni/lettere di vettura. L'internazionalizzazione è stata ben rappresentata dall'intervento di Cecilia Braun, direttrice del Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT) Reno-Alpi, che, da Bruxelles, ha risposto alle impellenti richieste di sostenibilità delle grandi opere come il Corridoio Reno-Alpi, determinante per la logistica del Nord Ovest nei prossimi anni. «*La revisione delle reti Ten-T – ha sottolineato Cecilia Braun – punta a: rendere i trasporti più sostenibili in vista dell'obiettivo di neutralità climatica previsto per il 2050; promuovere trasporti efficienti e senza interruzioni allo scopo di creare collegamenti migliori per persone e imprese in tutta Europa; aumentare la resilienza delle TEN-T al cambiamento climatico e ad altre catastrofi naturali o antropiche; incrementare l'efficienza degli strumenti di governance del Regolamento TEN-T*».

Non è mancato un momento specifico sulla **formazione**, argomento di sempre maggior peso per una logistica che vuole competere in Europa e nel mondo. Ne hanno parlato le Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia ognuna con i propri rappresentanti. La Regione Piemonte ha individuato nelle Academy un nuovo modello di formazione organizzato sulla base delle filiere produttive, con particolare riguardo alle vocazioni dei territori con alto contenuto di innovazione tecnologica. «*Sono composte – hanno specificato Giovanna Ciorciari e Antonella*

Bertarello della **Regione Piemonte** – *da una o più agenzie formative accreditate, imprese con capacità formativa, associazioni datoriali, ITS, Università. Offrono programmi di formazione da 16 a 300 ore a lavoratori e disoccupati, per ottenere competenze certificate e una prospettiva professionale. È stato pubblicato il primo bando rivolto alle Academy nei Sistemi di mobilità (automotive, aerospazio, fabbricazione di treni e bus, servizi connessi alla mobilità delle persone) e nei comparti Green jobs (strettamente connessi all'economia circolare) e Tessile, Abbigliamento, Moda. L'investimento è di 14 milioni di euro, 9 per la prima e 5 per la seconda».* **Monica Mussetti** della **Regione Lombardia** ha evidenziato l'investimento regionale di 26 milioni di euro nella misura 'Formare per assumere', che punta a «superare il mismatch tra domanda e offerta lavoro, permettendo alle imprese di adeguare alle proprie esigenze le competenze dei lavoratori in fase di assunzione attraverso percorsi abbinati ad incentivi occupazionali. In tal senso, focalizzandosi sui bisogni delle imprese, la misura costituisce un'opportunità ulteriore rispetto agli interventi in corso di politica attiva e si inserisce nella strategia europea e nazionale di ripresa e di contrasto alla crisi occupazionale». Per la **Regione Liguria** **Paolo Sottili**, direttore di Alfa Liguria, ha evidenziato che «il repertorio ligure delle Professioni contiene 30 profili professionali del settore Trasporti e Logistica in prevalenza legati al mondo della portualità che puntano al rafforzamento della partnership con gli attori del settore, formazione sulle competenze digitali, adeguamento e nuovi profili professionali, ponendo grande attenzione al tema dello sviluppo sostenibile e della sicurezza sul lavoro e guarda ad un ulteriore rafforzamento del sistema di formazione professionale per il settore».

A seguire l'approfondimento sul sistema portuale e retroportuale del Nord-Ovest, che ha visto recentemente il Piemonte candidare ben 14 siti a **Zona Logistica Semplificata** del porto e retroporto di Genova oltre ai già esistenti di Novara CIM e Torino SITO. Ne hanno parlato il presidente del CIM Novara Interporto **Cristoforo Canavese** e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale **Paolo Emilio Signorini**.

Come ha evidenziato il presidente CIM Novara Interporto **Cristoforo Canavese** «le tre Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte si sono poste da tempo il tema di un rinnovato impegno sui temi della logistica. Ci sono oggi sul tavolo nuovi temi quali quelli dell'individuazione delle Zone Logistiche Semplificate, in questo caso in stretta connessione con il Governo, e su questo tema Regione Piemonte si è mossa con incisività. Sono state sviluppate con RFI nel dettaglio le programmazioni infrastrutturali sulle grandi dorsali e sui nodi (Torino-Lione, Terzo Valico, Nodo Ferroviario di Genova, Nodo ferroviario di Torino e di Novara). Le Regioni stanno poi valutando le esigenze dei singoli comparti produttivi per dare loro risposte insediative sul piano di una logistica moderna, con un ruolo che per il Piemonte si è dimostrato incisivo e concreto. A

livello nazionale forse il PNRR renderà più concreti i progetti d'investimento. Ci auguriamo che si possa concretizzare, ma questo sarà possibile se ancora una volta si ragionerà in termini di sistema non lasciando fuori nessuno degli attori ma dando a ciascuno il ruolo che gli compete e allargando la visione ad una penetrazione sul mercato Europeo».

Si è concentrato sui nuovi scenari, guardando soprattutto alle opportunità del PNRR, l'intervento del Coordinatore Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili **Giuseppe Catalano**, che ha ricordato i «200 milioni di euro del Piano Nazionale Complementare (PNC) dedicati al rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci, e i 250 milioni di euro di nuove risorse che il PNRR riserva alla digitalizzazione della catena logistica, con l'obiettivo di incrementare l'efficienza del trasporto merci e della logistica attraverso la digitalizzazione dei processi, delle procedure e agevolando lo scambio di dati».

Ampio respiro anche per l'illustrazione del Commissario di Governo per i Corridoi Reno-Alpi e Mediterraneo **Calogero Mauceri** sul tema del Nord Ovest al centro delle grandi opere per la logistica. Come ha evidenziato il Commissario «*le infrastrutture rappresentano un volano determinante della logistica, le due cose non possono essere indipendenti. Abbiamo la responsabilità di condividere coi territori attraversati dalle grandi infrastrutture l'opportunità di crescita. Il mio obiettivo principale è quello di approfondire, confrontarmi e condividere le scelte progettuali delle opere con i rappresentanti del territorio in un'ottica di sostenibilità ambientale, economica, sociale e di governance. Ho recentemente ricevuto il dossier per la progettazione del nuovo centro merci ferroviario proprio ad Alessandria, che seguirò da vicino sul posto proprio per far sì che sia di reale supporto per lo sviluppo del territorio».*

Logistica: si rafforza l'alleanza tra Lombardia, Piemonte e Liguria

Di

Marco Dozio

-

21 Aprile 2022

Fontana: fondamentali le strategie sovraregionali

Terzi: azioni sinergiche e coordinate tra territori

Lombardia, Piemonte e Liguria rafforzano la collaborazione sul tema della logistica nell'area del Nord-Ovest.

Un patto fra le tre Regioni consolidato attraverso un documento congiunto sottoscritto agli Stati generali della logistica del Nord-Ovest. Il vertice si è svolto ad Alessandria giovedì 21 aprile.

Cabina di regia e coinvolgimento del Ministero

Il protocollo, firmato per la Lombardia dall'assessore alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile, [Claudia Maria Terzi](#), conferma la volontà di procedere con le iniziative della Cabina di Regia per la Logistica del Nord-Ovest, con il costante coinvolgimento del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, e con l'indizione periodica di tavoli di confronto con i portatori di interesse.

I punti di attenzione

L'obiettivo è approfondire e ampliare gli ambiti di attenzione rispetto a una serie di tematiche fondamentali. Dal trasporto delle merci su strada (sviluppo e manutenzione della rete infrastrutturale autostradale e stradale anche attraverso il monitoraggio degli interventi e dei cantieri, trasporti eccezionali, servizi al sistema dell'autotrasporto, parcheggi, sistemi ancillari ai terminali intermodali, concorrenza e competitività, rispetto delle regole, digitalizzazione); alla logistica 'green' (mezzi, carburanti, sistemi organizzativi). Nell'ottica dunque di garantire la sostenibilità per il settore e la sua compartecipazione agli obiettivi del Green New Deal europeo.

Digitalizzazione e automazione

Quindi l'evoluzione del sistema anche mediante l'incentivazione del trasporto intermodale, la digitalizzazione e l'automazione, da armonizzare con il quadro di riferimento nazionale. E l'inserimento della logistica nell'ambito della pianificazione territoriale e urbanistica tramite l'estensione del confronto interregionale dal tema strettamente infrastrutturale a quello del governo del territorio. Oltre all'avvio di un percorso per valutare la possibilità di promuovere forme di collaborazione territoriale per il Corridoio Mediterraneo.

Presidente Fontana: incentivare l'intermodalità

“Il nostro ruolo – ha dichiarato il presidente della [Regione Lombardia Attilio Fontana](#) – è creare le basi per incentivare il traffico intermodale in un territorio che considera strategici gli investimenti via terra e sui porti e trovare il giusto equilibrio tra le necessità del sistema produttivo e il consumo del suolo. La logistica è un processo decisionale che deve coinvolgere vari livelli. E il confronto tra tutti i soggetti interessati, che sono convinto proseguirà nella massima collaborazione, costituisce la base indispensabile per attuare strategie unitarie e sovraregionali in un settore fondamentale per l'economia”.

Assessore Terzi: passaggio dalla strada al ferro



“Il nostro obiettivo – ha commentato l’assessore alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile Claudia Maria Terzi – è programmare le azioni in maniera coordinata e sinergica. Il tutto in un territorio che vanta grandi numeri nella logistica. Lavorare insieme è l’unico modo per andare avanti in maniera efficace con interventi che devono tenere conto dell’intermodalità e del [passaggio dalla strada al ferro](#)”.

Presidente Piemonte, Alberto Cirio

“Il Piemonte – ha spiegato il presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio – è centrale nel futuro del Nord Ovest. Lo abbiamo ribadito ad Alessandria, rafforzando le nostre sinergie con Lombardia e Liguria su un settore che rappresenta una opportunità straordinaria. Perché sviluppare la logistica significa creare posti di lavoro. Nel giro di qualche anno infatti tutte le merci movimentate in Europa, da Lisbona a Kiev con la Tav e da Genova a Rotterdam con il Terzo Valico, avranno un preciso punto di incontro. E sarà in Piemonte”.

Presidente Liguria, Giovanni Toti

“Il protocollo che abbiamo firmato – ha affermato il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti – e la collaborazione con il Piemonte e la Lombardia diventano essenziali per i porti liguri. Oltre che per le imprese di questi territori. Più si ingrandiscono i porti, più abbiamo bisogno di terreno alle nostre spalle per tutta la

filiera della logistica. La nuova Diga del porto di Genova, il nuovo porto di Vado Ligure, la capacità di carico che stiamo mettendo nei nostri terminal necessita di una filiera logistica adeguata. Dobbiamo costruire al più presto un'infrastruttura di terra che sia competitiva come l'infrastruttura a mare. Su quest'ultima siamo già partiti, molti terminal stanno aumentando la propria capacità e i numeri ci dicono che il mondo e il mercato sono ripartiti. Dobbiamo correre anche a terra per costruire lo spazio necessario, sempre con un occhio alla compatibilità”.

Assessore Piemonte, Marco Gabusi

“Il nostro territorio – ha spiegato l'assessore ai Trasporti e Infrastrutture della Regione Piemonte Marco Gabusi – non è mai stato davvero fermo. Ma ora ha voglia di ripartire e di guardare al futuro. Noi amministratori dobbiamo affrontare un tema complicato come la logistica stando bene attenti alle decisioni che prenderemo. Perché condizioneranno il futuro delle nostre imprese e della nostra economia. Dovremo essere bravi e ci sarà spazio per tutti, in quanto c'è grande condivisione e unità di intenti tra i soggetti interessati dell'intero Nord-Ovest”.

Assessore Liguria, Andrea Baveduti

“La logistica – ha dichiarato l'assessore allo Sviluppo economico, ai Porti e alla Logistica della Regione Liguria Andrea Baveduti – è strumento chiave di coesione del territorio, di movimento e interscambio delle merci. Dopo due anni di pausa, a causa dell'emergenza sanitaria, era importante ripartire con gli Stati generali per un coordinamento del sistema logistico del Nord-Ovest condiviso tra Liguria, Lombardia e Piemonte. Con uno sguardo anche verso il Veneto, per una strategia sovraregionale condivisa che orienti lo sviluppo logistico, intermodale e trasportistico delle merci”.

Zone logistiche semplificate

“L'incontro – ha aggiunto – è stato occasione anche per un aggiornamento da parte del Governo sullo stato di avanzamento della Zone Logistiche Semplificate. Tema per cui l'esecutivo si è impegnato a emanare uno specifico Dpcm. Che finalmente farà chiarezza sulla normativa, definendo le procedure di istituzione, le modalità di funzionamento e la governance. Oltreché le condizioni per l'applicazione delle misure

di semplificazione previste. Una buona notizia, che fa il paio a quella della nomina di Massimiliano Bianco quale rappresentante della Presidenza del Consiglio nel comitato d'indirizzo della ZLS Porto e retroporto di Genova'. Passaggio che accelera il percorso per concludere la fase istruttoria. E dare finalmente piena operatività ai regimi autorizzativi burocratici semplificati e alle potenziali agevolazioni fiscali, a cui potranno accedere le imprese rientranti nella area istituita da decreto Genova".

Genova, Bianco nominato nella ZIs del porto. Benvenuti: "Lieto di collaborare con lui"

di Redazione

L'assessore allo Sviluppo economico: "Adesso attendiamo la nomina anche per la Spezia"



Giovedì 21 Aprile 2022

Nel corso dell'incontro di oggi ad **Alessandria "Stati Generali della Logistica del Nord Ovest"** è arrivata la conferma ufficiale della nomina di **Massimiliano Bianco** quale rappresentante della presidenza del consiglio nel comitato d'indirizzo della ZLS '**Porto e retroporto di Genova**'.

"E' una buona notizia e faccio i complimenti all'amico **Massimiliano Bianco** - ha commentato l'assessore allo sviluppo economico della Regione Liguria **Andrea Beneduti** - sono certo che ci sarà la possibilità di collaborare e di fare un buon lavoro. Certo, vorrei che in **Italia** funzionasse tutto come in una zona logistica semplificata e che quindi non ci fosse bisogno di crearne... Adesso aspettiamo la nomina per la zona del **Levante** della nostra regione".

Sul tema dell'incontro, **Beneduti** ha così commentato. *"Ormai è chiaro che bisogna ragionare per **macroaree**, e che rimanere confinato nelle piccole regioni non ha più senso. Siamo stati lieti di riprendere questi incontro con i rappresentanti lombardi, piemontesi, ed abbiamo avuto anche il piacere di avere la visita dell'assessore **veneto**. La rete ligure si connette a quella delle altre aree, e per far sì che questo avvenga in maniera sempre migliore il tema delle **infrastrutture** è davvero centrale".*

Ad Alessandria, occhi puntati sulla logistica del Nord Ovest

Scritto da Rivista Tir
21 Aprile 2022



STAMPA

Piemonte, Lombardia, Liguria sono tornate al centro del dibattito sul sistema logistico nazionale, grazie a un evento organizzato oggi ad Alessandria.

Dopo due anni di pausa dovuta alla pandemia, gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest hanno riunito infatti istituzioni, esperti del settore, tecnici, rappresentanti politici e del mondo dell'università per discutere di trasporti, infrastrutture, porti, retroporti, sicurezza, digitalizzazione, formazione.

Come evidenziato dall'assessore ai Trasporti del Piemonte, Marco Gabusi, all'apertura dei lavori, "la logistica è un tema complicato" e bisogna "stare attenti alle decisioni che prenderemo perché condizioneranno il futuro delle nostre imprese e della nostra economia".

Le tre Regioni per questo hanno siglato un documento unitario per sancire la loro collaborazione in materia di logistica, infrastrutture e trasporti.

Si tratta di un'intesa per rafforzare le iniziative della Cabina di Regia per la Logistica del Nord-Ovest, con il costante coinvolgimento del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili e con la predisposizione di tavoli di confronto periodici su tematiche centrali quali: il trasporto merci su strada, lo sviluppo e la manutenzione della rete infrastrutturale autostradale e stradale, la logistica green, il trasporto intermodale, la digitalizzazione e l'automazione, l'inserimento della logistica nell'ambito della pianificazione territoriale e urbanistica.

I ministri per gli Affari regionali, Mariastella Gelmini, e per la Coesione territoriale, Mara Carfagna, hanno sottolineato l'importanza di una iniziativa che affronta i nuovi scenari una voce unica, "consapevoli di rappresentare insieme una fetta importante del Pil italiano".

"Le tre Regioni - ha sottolineato Gelmini in un messaggio inviato all'evento - hanno sancito la loro volontà di mettere a sistema i rispettivi territori a beneficio dell'intero Paese: simili iniziative favoriscono un percorso di sviluppo chiaro, in linea con gli obiettivi nazionali ed europei".

"La logistica - ha osservato invece Carfagna, in un video di saluto - è uno strumento chiave di coesione del territorio, sul quale saranno investiti nei prossimi anni 62 miliardi di cui il 56% destinati al Sud. È uno dei capitoli più finanziati, e il Governo si impegna a definire con precisione tutto ciò che riguarda le zone di logistica semplificata".

Investire sulle ZLS, sui porti, sui retroporti è essenziale.

Proprio in tema di retroporti, la Fondazione Slala, ha presentato l'idea di creare nel Basso Piemonte una grande area retroportuale che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona, facendo perno sullo scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui buffer. Porti collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai buffer. In questo modo si potrebbero decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più tempo.

Nella proposta si evidenzia anche che ai circa 20 milioni già disponibili nel Decreto Genova si potrebbe sommare un intervento specifico della BEI, la Banca Europea per gli Investimenti.

Il retroporto potrebbe accogliere e smistare circa 500mila container all'anno e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure potrebbe passare dai circa 2,7 milioni di container Teu attuali a oltre 4 milioni, riuscendo nello stesso tempo a decongestionare l'intero sistema, abbattere l'impatto ambientale e liberare le autostrade. C'è da considerare poi che lo Scalo Smistamento di Alessandria, all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario, potrebbe svolgere una funzione ottimale grazie alla sua posizione.

Logistica: Piemonte, Liguria e Lombardia fanno squadra. “Retroporto opportunità straordinaria”

Redazione Giovedì, 21 Aprile 2022 - 19:46



ALESSANDRIA – Una comunicazione congiunta delle Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte per il consolidamento del partenariato della Cabina di **regia e per l’ampliamento delle tematiche** da approfondire, in coerenza con le indicazioni dei tavoli di confronto con i portatori di interesse, ha concluso gli Stati generali della logistica del Nord-Ovest, andati in scena questo giovedì ad Alessandria **nell’aula magna dell’Università del Piemonte orientale**, promosso dalla Fondazione Slala.

A sottoscrivere il documento sono stati il Presidente della Regione Piemonte e gli Assessori alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile delle Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia.

Il punto saliente della Comunicazione delle tre Regioni è la conferma della volontà di procedere con la collaborazione e con le iniziative della Cabina di Regia per la Logistica del Nord-Ovest, con il costante coinvolgimento del Ministero delle Infrastrutture e della **Mobilità sostenibili**, e con l’**indizione periodica di tavoli di confronto con i portatori di interesse**.

In questo modo sarà possibile approfondire ed ampliare gli ambiti di attenzione alle seguenti tematiche: trasporto delle merci su strada (sviluppo e manutenzione della rete infrastrutturale autostradale e stradale anche attraverso il monitoraggio degli **interventi e dei cantieri**, **trasporti eccezionali**, **servizi al sistema dell’autotrasporto**, parcheggi, sistemi ancillari ai terminali intermodali, concorrenza e competitività, rispetto delle regole, digitalizzazione); **logistica “green”** (mezzi, carburanti, sistemi

organizzativi), nell'ottica di garantire la sostenibilità per il settore e la sua compartecipazione agli obiettivi del Green New Deal europeo; evoluzione del sistema **anche mediante l'incentivazione del trasporto intermodale, la digitalizzazione e l'automazione, da armonizzare con il quadro di riferimento nazionale**; l'inserimento della logistica nell'ambito della pianificazione territoriale e urbanistica tramite l'estensione del confronto interregionale dal tema strettamente infrastrutturale a quello del governo del territorio; l'avvio di un percorso per valutare la possibilità di promuovere forme di collaborazione territoriale per il Corridoio Mediterraneo.

“Il Piemonte è centrale nel futuro del Nord Ovest” ha detto il Governatore del Piemonte Alberto Cirio *“lo abbiamo ribadito oggi ad Alessandria, rafforzando le nostre sinergie con Lombardia e Liguria su un settore che rappresenta una opportunità straordinaria. Perché sviluppare la logistica significa creare posti di lavoro. Nel giro di qualche anno tutte le merci movimentate in Europa, da Lisbona a Kiev con la Tav e da Genova a Rotterdam con il Terzo Valico, avranno un preciso punto di incontro e sarà in Piemonte”*.

“Il nostro territorio non è mai stato davvero fermo, ma ora ha voglia di ripartire e di guardare al futuro. Noi amministratori dobbiamo affrontare un tema complicato come la logistica stando bene attenti alle decisioni che prenderemo, perché condizioneranno il futuro delle nostre imprese e della nostra economia. Dovremo essere bravi e ci sarà spazio per tutti, in quanto c'è grande condivisione e unità di intenti tra i soggetti interessati dell'intero Nord-Ovest” ha detto l'assessore ai Trasporti e Infrastrutture della Regione Piemonte Marco Gabusi.

Secondo la Fondazione Slala *“ci sono due paradossi e **un'unica soluzione** per la prima volta a portata di mano rispetto al rilancio dell'ipotesi di una grande area retroportuale nel basso Piemonte, rafforzata dagli incentivi previsti per una ZLS (Zona Logistica Semplificata) e in grado di decongestionare i porti liguri, il sistema autostradale e ferroviario e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa”*.

“Questi i paradossi:

1) Se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) si troverebbero a far fronte a **un effetto boomerang: l'aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità.**

2) In quel caso si innescherebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità non di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una quota significativa dei circa 900.000 container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30.000 euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una **perdita media di 7.000 Euro di gettito Iva per l'Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania.**

Questi i due paradossi, ma gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest formulano per la prima volta una risposta, una soluzione che viene dal passato, ma che oggi ha valenze operative, economiche e commerciali credibili. Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui

‘Buffer’, una grande area retroportuale, un **‘dry port’** (porto a secco), che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai **‘Buffer’, vere e proprie banchine intelligenti a secco**, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l’attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l’attività. Il gigantesco polmone retroportuale **estenderebbe l’operatività all’intero Basso Piemonte**, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci. **Si potrebbe obiettare che l’idea non è nuova, ma nuove sono le tecnologie** informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto, nuove sono le esigenze di efficienza e di tempi del sistema logistico; nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna. Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della BEI e di UIRNet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il **trasporto container su ferrovia”**.

“Quella lanciata oggi – afferma Cesare Rossini, Presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell’iniziativa – **non è un’ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell’intero Paese”**.

Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della BEI, con la creazione dei **“Buffer”, veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l’intesa fra Slala e l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all’anno**, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container TEU attuali a oltre 4 milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: **decongestionare l’intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l’impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche. Senza considerare il fatto che proprio lo Scalo Smistamento di Alessandria si troverà neuralgicamente all’uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone”**.

<https://radiogold.it/politica/310050-logistica-piemonte-liguria-lombardia-accordo-retroporto-genova/>

22/02/22 08:30

Praticamente tutto il Piemonte vuole fare da banchina lunga alla Lanterna

Sono ben 14 i siti candidati dalla Regione a far parte della ZLS Zona Logistica Semplificata del porto di Genova: anche gli interporti Novara CIM e Torino SITO si accodano ai 'soliti' 12 comuni delle province di Alessandria, Asti e Cuneo (mentre Vercelli, esclusa, protesta)



Grande affollamento in Piemonte, pronto a cogliere una notevole opportunità logistica e fiscale - frutto di un emendamento al Decreto Genova del 2018, che individua le aree logistiche a supporto del porto ligure, con le Regioni che possono definire altri siti da proporre per l'inserimento nella Zona Logistica Semplificata ZLS 'Porto e retroporto di Genova', così come annunciato dal Presidente della Regione Alberto Cirio con gli assessori alle Infrastrutture Marco Gabusi e alla Semplificazione Maurizio Marrone, l'amministratrice delegata di RFI Vera Fiorani e il commissario straordinario di Governo per la Torino Lione e per il Terzo Valico Calogero Mauceri.

Sono infatti ben 14 i siti piemontesi candidati a diventare ZLS Zona Logistica Semplificata del porto e del retroporto di Genova. Nella proposta da inviare al Governo la Regione Piemonte ha aggiunto a quelli di Alessandria, Arquata Scrivia, Castellazzo Bormida, Novi San Bovo, Ovada Belforte e Rivalta Scrivia anche gli interporti Novara CIM e Torino SITO, oltre a 12 dei 16 Comuni che hanno partecipato al bando (Basaluzzo, Borghetto di Borbera, Casale Monferrato, Castelletto Monferrato, Castelnuovo Scrivia, Pozzolo Formigaro, Serravalle Scrivia, Silvano d'Orba, Tortona, Asti, Villanova d'Asti e Mondovì) e che soddisfano i criteri di compatibilità urbanistica - invero sono mere misurazioni matematiche di geografia 'infrastrutturale' - con la destinazione d'uso, ovvero una distanza massima di 180 chilometri

dal capoluogo ligure, la vicinanza massima di 10 chilometri con i caselli autostradali e con scali ferroviari o intermodali merci.



“Il Piemonte si trova all’intersezione dei due grandi futuri assi ferroviari europei Genova-Rotterdam e Corridoio del Mediterraneo e può contare su un know how straordinario: per questo lo consideriamo il vero e proprio cuore logistico dell’Europa. Crediamo in un rilancio del Nord-Ovest basato sulla logistica e vogliamo essere il motore propulsore di questo processo” ha sostenuto Cirio, parlando di “grande rivincita, che porterà sviluppo e posti di lavoro. Vogliamo che questa opportunità coinvolga più territori possibile come retroporto di Genova, e per questo abbiamo adottato un metodo estremamente inclusivo. Ci aspettiamo una risposta per la prossima primavera”.

La ZLS è particolarmente interessante per gli investitori offrendo regimi autorizzativi burocratici facilitati ed eventuali agevolazioni fiscali per le aree che abbiano un nesso funzionale con il porto.

“Abbiamo voluto ampliare la platea dei siti candidati, e abbiamo perciò scelto di lanciare un bando a cui hanno aderito numerosi Comuni. Aumentare i siti piemontesi della ZLS significa attrarre investimenti e aziende che possono contribuire allo sviluppo. Abbiamo messo al centro il territorio, felici di poter essere i primi in Italia dotatisi di un metodo così inclusivo per dare la possibilità a chi ha il potenziale di rientrare all’interno della ZLS, che darà a quelle aree dei poteri in più e dei vincoli burocratici in meno, utili per gestire le novità che arriveranno” ha precisato Gabusi.

“Oltre a misure di semplificazione attivabili automaticamente, la Regione intende introdurre quelle che il commissario Mauceri segnalerà per l’avanzamento efficiente dei lavori della Torino-Lione” ha aggiunto Marrone. “L’inserimento dell’interporto SITO chiarisce la volontà politica di ribadire la

necessità di collegare lo snodo logistico del capoluogo regionale nel futuro tracciato nazionale della TAV a beneficio di tutto il Piemonte”.



Dal suo canto, per le ferrovie, Fiorani ha ribadito che “Novara Boschetto e Torino Orbassano sono per RFI due poli strategici in coerenza con la politica di trasferimento modale per una rete sempre più connessa, capillare e sostenibile”; mentre Mauceri ha ricordato che “la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi-Nodo di Genova prosegue spedita, stiamo lavorando affinché possa concludersi entro il dicembre del 2024; sulla tratta italiana della Torino-Lione a marzo inizierà la progettazione definitiva della variante Avigliana-Orbassano, con 13 milioni di euro si procederà a potenziare lo scalo merci dove si prevede nel 2022 l’avvio dei lavori di ampliamento della capacità dei binari per i container”.

Da segnalare infine lo scorno della provincia di Vercelli, che non ha visto alcuno dei suoi comuni inclusi nella ‘short’ (si fa per dire) list. “È un peccato perché Vercelli ha tutte le caratteristiche per essere un centro intermodale con la ferrovia Torino-Milano, due autostrade (la Voltri-Gravellona Toce), due caselli Vercelli Ovest ed Est e la Torino-Milano, interconnessioni sulla A26 e due caselli vicini come Greggio e Santhià, oltre ad aree a disposizione per ospitare un centro intermodale come quello richiesto quale retroporto di Genova” lamentano alcuni esponenti della politica territoriale, ricordando che “in un recente passato il CIM di Novara aveva evidenziato problemi di spazio per ingrandirsi; Vercelli potrebbe venire incontro a tale difficoltà facendo sinergia con l’interporto novarese. E poi Crescentino ha la grande area ex-Teksid, solo in parte utilizzata con lo stabilimento ENI; esiste già il collegamento ferroviario con la Torino- Alessandria vicinissimo all’ex area Teksid mentre a 10 minuti c’è lo svincolo Chivasso Est per entrare sulla Torino-Milano” hanno concluso i maggiorenti locali augurandosi che la Regione Piemonte possa rivedere le sue scelte definitive.

A.S.

Piemonte: Stati generali logistica Nord-Ovest, firmata intesa con Liguria e Lombardia

Si sono svolti ieri i lavori degli Stati generali della logistica del Nord-Ovest ad Alessandria

22 Aprile 2022



logistica

Si sono svolti ieri i lavori degli Stati generali della logistica del Nord-Ovest ad **Alessandria (Piemonte)**. **L'incontro ha portato alla firma di un documento che rafforza i rapporti tra Piemonte, Liguria e Lombardia rispetto al settore dei trasporti, della logistica e delle mobilità sostenibili con in mente il Green new deal europeo. "Il Piemonte è centrale nel futuro del Nord Ovest. Lo abbiamo ribadito oggi ad Alessandria, rafforzando le nostre sinergie con Lombardia e Liguria su un settore che rappresenta una opportunità straordinaria – ha affermato il presidente del Piemonte Alberto Cirio -.**

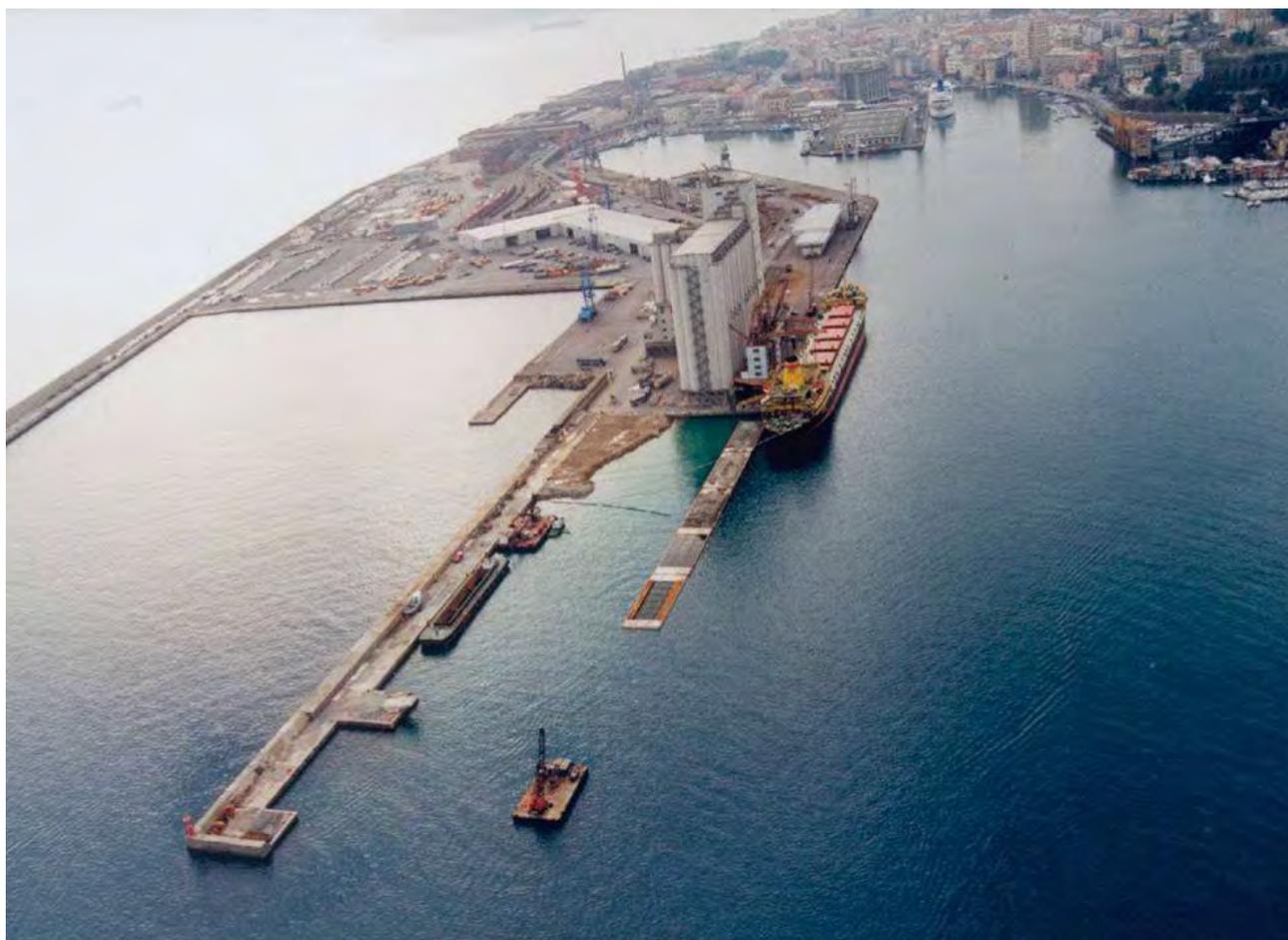
Perché sviluppare la logistica significa creare posti di lavoro. Nel giro di qualche anno tutte le merci movimentate in Europa, da Lisbona a Kiev con la Tav e da Genova a Rotterdam con il Terzo Valico, avranno un preciso punto di incontro e **sarà in Piemonte”, ha continuato Cirio. “Il protocollo che abbiamo firmato oggi e la** collaborazione con il Piemonte e la Lombardia diventano essenziali per i porti liguri e per le imprese di questi territori. Più si ingrandiscono i porti, più abbiamo bisogno di terreno alle nostre spalle per tutta la filiera della logistica – ha spiegato Giovanni Toti, presidente della Liguria -.

La nuova Diga del porto di Genova, il nuovo porto di Vado Ligure, la capacità di carico che stiamo mettendo nei nostri terminal necessita di una filiera logistica adeguata. Dobbiamo costruire al più **presto un’infrastruttura di terra che sia competitiva come l’infrastruttura a mare. Su quest’ultima siamo già partiti, molti** terminal stanno aumentando la propria capacità e i numeri ci dicono che il mondo e il mercato sono ripartiti. Dobbiamo correre anche a terra per costruire lo spazio **necessario, sempre con un occhio alla compatibilità”, ha concluso Toti. “Il nostro** ruolo è creare le basi per incentivare il traffico intermodale in un territorio che considera strategici gli investimenti via terra e sui porti e trovare il giusto equilibrio tra le necessità del sistema produttivo e il consumo del suolo – ha sottolineato il presidente della Lombardia Attilio Fontana -.

La logistica è un processo decisionale che deve coinvolgere vari livelli e il confronto tra tutti i soggetti interessati, che sono convinto proseguirà nella massima collaborazione, costituisce la base indispensabile per attuare strategie unitarie e **sovraregionali in un settore fondamentale per l’economia”, ha concluso Fontana.**

Savona: non rischiare un ulteriore accantonamento

di Franco Astengo



Lettera

22 Aprile 2022 10:36

- [COMMENTA](#)
-
- **2 min**
- [STAMPA](#)
-
-
-
-
-
-
-

La notizia può essere così sintetizzata: ieri, 21 aprile, ad Alessandria nella sede dell'Università del Piemonte Orientale è stato presentato il progetto della Fondazione Slala che punta sulla creazione di aree retroportuali nel Basso Piemonte, rilevando come ogni anno 900.000 container diretti nella Pianura Padana scelgono gli scali del Nord Europa, Anversa, Rotterdam, Amburgo.

I relatori presentando il progetto hanno spiegato che, se il valore (medio-basso) della merce contenuta in un container da 20 piedi è di 30 mila euro, si calcola una perdita media di 7 mila euro di gettito IVA per l'Italia, cioè mezzo miliardo di IVA regalato a Olanda, Belgio, Germania.

Il progetto punta a trasformare le banchine portuali in piattaforme per l'inoltro e il ricevimento della merce, trasformando le aree del Basso Piemonte in un "dry port", un "porto secco" altamente informatizzato e quelle lombarde in una grande area logistica di manipolazione e distribuzione dei prodotti.

Da qui l'esigenza di creare aree di sfogo per la movimentazione della merce, all'interno di "zone logistiche semplificate".

ECONOMIA E FINANZA

21 Aprile 2022

Incontro ad Alessandria

Gli stati generali della logistica del nord ovest

Potenziare l'interconnessione tra Piemonte, Lombardia e Liguria, è l'obiettivo principale del patto siglato tra le tre regioni per il futuro delle imprese e dell'economia di questa macro-area

Simona Marchetti

Interviste a Cristoforo Canavese (presidente Cim Novara Interporto), Alberto Cirio (presidente regione Piemonte), Cesare Rossini (presidente fondazione Slala), Giovanni Toti (presidente regione Liguria) ed Andrea Rosa (progetto Fenix)

<https://www.rainews.it/tgr/piemonte/video/2022/04/watchfolder-tgr-piemonte-web-marchetti-stati-general-logistica-alessandria-tgp2mxf-83b719d8-08a6-4640-8e27-4cb0af6d1433.html>

Rafforzata la collaborazione per il futuro della logistica nel nord-ovest

[aprile 22, 2022](#)



22 aprile 2022 - Una Comunicazione Congiunta delle Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte per il consolidamento del partenariato della Cabina di regia e per l'ampliamento delle tematiche da approfondire, in coerenza con le indicazioni dei tavoli di confronto con i portatori di interesse, ha concluso gli Stati generali della logistica del Nord-Ovest, svoltisi ieri ad Alessandria nell'aula magna dell'Università del Piemonte orientale. A sottoscrivere il documento sono stati il Presidente della Regione Piemonte e gli Assessori alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile delle Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia.

Il punto saliente della Comunicazione delle tre Regioni è la conferma della volontà di procedere con la collaborazione e con le iniziative della Cabina di Regia per la Logistica del Nord-Ovest, con il costante

coinvolgimento del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, e con l'indizione periodica di tavoli di confronto con i portatori di interesse.

In questo modo sarà possibile approfondire ed ampliare gli ambiti di attenzione alle seguenti tematiche: trasporto delle merci su strada (sviluppo e manutenzione della rete infrastrutturale autostradale e stradale anche attraverso il monitoraggio degli interventi e dei cantieri, trasporti eccezionali, servizi al sistema dell'autotrasporto, parcheggi, sistemi ancillari ai terminali intermodali, concorrenza e competitività, rispetto delle regole, digitalizzazione); logistica "green" (mezzi, carburanti, sistemi organizzativi), nell'ottica di garantire la sostenibilità per il settore e la sua compartecipazione agli obiettivi del Green New Deal europeo; evoluzione del sistema anche mediante l'incentivazione del trasporto intermodale, la digitalizzazione e l'automazione, da armonizzare con il quadro di riferimento nazionale; l'inserimento della logistica nell'ambito della pianificazione territoriale e urbanistica tramite l'estensione del confronto interregionale dal tema strettamente infrastrutturale a quello del governo del territorio; l'avvio di un percorso per valutare la possibilità di promuovere forme di collaborazione territoriale per il Corridoio Mediterraneo.

Logistica, il progetto: un grande retroporto nel Basso Piemonte per estendere l'operatività dei porti di Savona e Genova

di Redazione IVG - 21 Aprile 2022 - 11:35

- [Commenta](#)

- [Stampa](#)



-
-
-
-
-
-
-

Alessandria. Una **grande area retroportuale, un 'dry port' (porto a secco)**, da creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo scalo smistamento **ferroviario di Alessandria e sui 'Buffer', in modo** che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona. Questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle **gestito dai 'Buffer', vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività.** Questa la proposta arrivata dagli stati generali della logistica del Nord Ovest, in corso ad Alessandria, da parte della Fondazione Slala (sistema logistico del Nord Ovest d'Italia).

Lombardia-Piemonte-Liguria per logistica Nord-Ovest

Lombardia, Piemonte e Liguria rafforzano la collaborazione sul tema della logistica nell'area del Nord-Ovest.

- di [Comunicato Stampa](#)

- 21/04/2022 - 18:36

- [Milano](#)



Lombardia, Piemonte e Liguria rafforzano la collaborazione sul tema della logistica nell'area del Nord-Ovest. Un patto fra le tre Regioni consolidato attraverso un documento congiunto sottoscritto durante gli Stati generali della logistica del Nord-Ovest che si sono svolti ad Alessandria.

CABINA DI REGIA E COINVOLGIMENTO DEL MINISTERO - Il protocollo, firmato per la Lombardia dall'assessore alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile, Claudia Maria Terzi, conferma la volontà di procedere con le iniziative della Cabina di Regia per la Logistica del Nord-Ovest, con il costante coinvolgimento del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, e con l'indizione periodica di tavoli di confronto con i portatori di interesse.

I PUNTI DI ATTENZIONE - L'obiettivo è approfondire e ampliare gli ambiti di attenzione rispetto a una serie di tematiche fondamentali: trasporto delle merci su strada (sviluppo e manutenzione della rete infrastrutturale autostradale e stradale anche attraverso il monitoraggio degli interventi e dei cantieri, trasporti eccezionali, servizi al sistema dell'autotrasporto, parcheggi, sistemi ancillari ai terminali intermodali, concorrenza e competitività, rispetto delle regole, digitalizzazione); logistica 'green' (mezzi, carburanti, sistemi organizzativi), nell'ottica di garantire la sostenibilità per il settore e la sua compartecipazione agli obiettivi del Green New Deal europeo; evoluzione del sistema anche mediante l'incentivazione del trasporto intermodale, la digitalizzazione e l'automazione, da armonizzare con il quadro di riferimento nazionale; l'inserimento della logistica nell'ambito della pianificazione territoriale e urbanistica tramite l'estensione del confronto interregionale dal tema strettamente infrastrutturale a quello del governo del territorio; l'avvio di un percorso per valutare la possibilità di promuovere forme di collaborazione territoriale per il Corridoio Mediterraneo.

PRESIDENTE FONTANA: INCENTIVARE L'INTERMODALITÀ - "Il nostro ruolo - dichiara il presidente della Regione Lombardia Attilio Fontana - è creare le basi per incentivare il traffico intermodale in un territorio che considera strategici gli investimenti via terra e sui porti e trovare il giusto equilibrio tra le necessità del sistema produttivo e il consumo del suolo. La logistica è un processo decisionale che deve coinvolgere vari livelli e il confronto tra tutti i soggetti interessati, che sono convinto proseguirà nella massima collaborazione, costituisce la base indispensabile per attuare strategie unitarie e sovraregionali in un settore fondamentale per l'economia".

ASSESSORE TERZI: PASSAGGIO DALLA STRADA AL FERRO - "Il nostro obiettivo - commenta l'assessore lombardo alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile Claudia Maria Terzi - è programmare le azioni in maniera coordinata e sinergica in un territorio che vanta grandi numeri nella logistica. Lavorare insieme è l'unico modo per andare avanti in maniera efficace con interventi che devono tenere conto dell'intermodalità e del passaggio dalla strada al ferro".

PRESIDENTE PIEMONTE, ALBERTO CIRIO - "Il Piemonte - spiega il presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio - è centrale nel futuro del Nord Ovest. Lo abbiamo ribadito oggi ad Alessandria, rafforzando le nostre sinergie con Lombardia e Liguria su un settore che rappresenta una opportunità straordinaria. Perché sviluppare la logistica significa creare posti di lavoro. Nel giro di qualche anno tutte le merci movimentate in Europa, da Lisbona a Kiev con la Tav e da Genova a Rotterdam con il Terzo Valico, avranno un preciso punto di incontro e sarà in Piemonte".

PRESIDENTE LIGURIA, GIOVANNI TOTI - "Il protocollo che abbiamo firmato oggi - afferma il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti - e la collaborazione con il Piemonte e la Lombardia diventano essenziali per i porti liguri e per le imprese di questi territori. Più si ingrandiscono i porti, più abbiamo bisogno di terreno alle

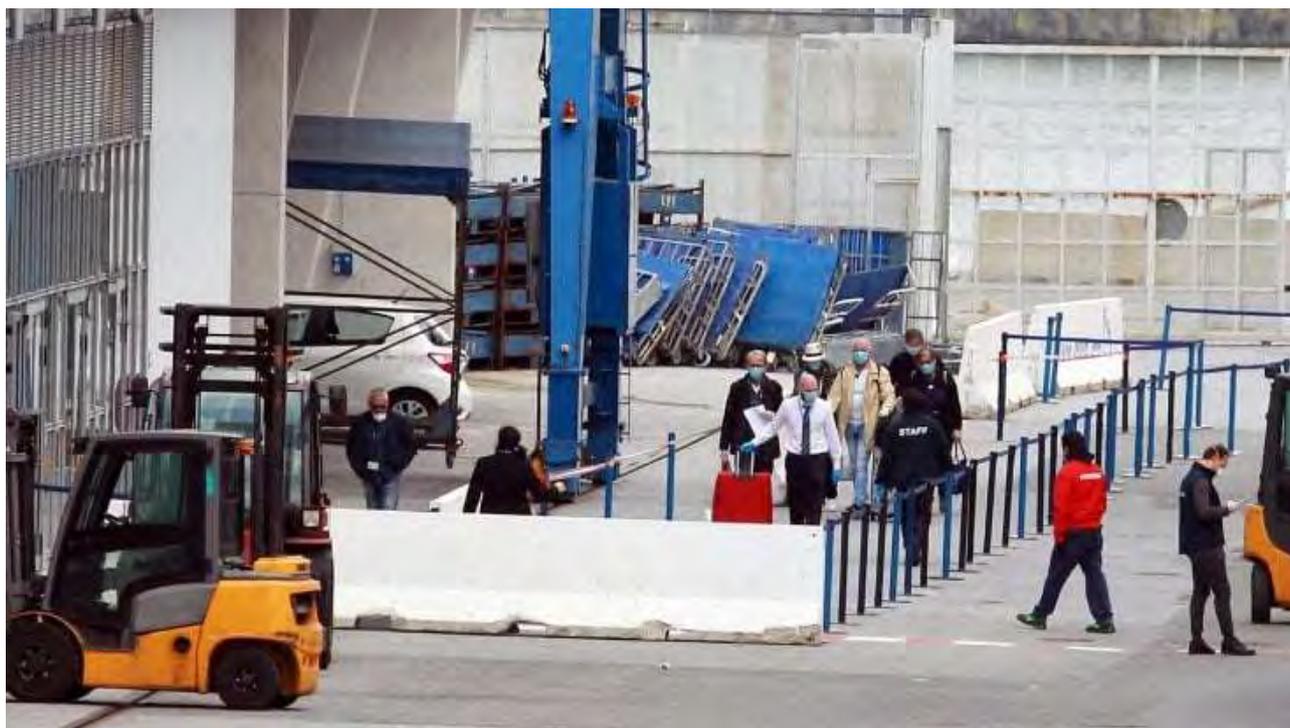
nostre spalle per tutta la filiera della logistica. La nuova Diga del porto di Genova, il nuovo porto di Vado Ligure, la capacità di carico che stiamo mettendo nei nostri terminal necessita di una filiera logistica adeguata. Dobbiamo costruire al più presto un'infrastruttura di terra che sia competitiva come l'infrastruttura a mare. Su quest'ultima siamo già partiti, molti terminal stanno aumentando la propria capacità e i numeri ci dicono che il mondo e il mercato sono ripartiti. Dobbiamo correre anche a terra per costruire lo spazio necessario, sempre con un occhio alla compatibilità".

ASSESSORE PIEMONTE, MARCO GABUSI - "Il nostro territorio - spiega l'assessore ai Trasporti e Infrastrutture della Regione Piemonte Marco Gabusi - non è mai stato davvero fermo, ma ora ha voglia di ripartire e di guardare al futuro. Noi amministratori dobbiamo affrontare un tema complicato come la logistica stando bene attenti alle decisioni che prenderemo, perché condizioneranno il futuro delle nostre imprese e della nostra economia. Dovremo essere bravi e ci sarà spazio per tutti, in quanto c'è grande condivisione e unità di intenti tra i soggetti interessati dell'intero Nord-Ovest".

ASSESSORE LIGURIA, ANDREA BENVEDUTI - "La logistica - dichiara l'assessore allo Sviluppo economico, ai Porti e alla Logistica della Regione Liguria Andrea Benveduti - è strumento chiave di coesione del territorio, di movimento e interscambio delle merci. Dopo due anni di pausa, a causa dell'emergenza sanitaria, era importante ripartire con gli Stati generali per un coordinamento del sistema logistico del Nord-Ovest condiviso tra Liguria, Lombardia e Piemonte, con uno sguardo anche verso il Veneto, per una strategia sovregionale condivisa che orienti lo sviluppo logistico, intermodale e trasportistico delle merci. L'incontro è stato occasione anche per un aggiornamento da parte del Governo sullo stato di avanzamento della Zone Logistiche Semplificate, per cui l'esecutivo si è impegnato a emanare uno specifico Dpcm che finalmente farà chiarezza sulla normativa, definendo le procedure di istituzione, le modalità di funzionamento e la governance, oltretutto le condizioni per l'applicazione delle misure di semplificazione previste. Una buona notizia, che fa il paio a quella della nomina di Massimiliano Bianco quale rappresentante della Presidenza del Consiglio nel comitato d'indirizzo della ZLS Porto e retroporto di Genova'. Passaggio che accelera il percorso per concludere la fase istruttoria e dare finalmente piena operatività ai regimi autorizzativi burocratici semplificati e alle potenziali agevolazioni fiscali, a cui potranno accedere le imprese rientranti nella area istituita da decreto Genova".

Il nuovo triangolo industriale: in Piemonte il retro-porto di Genova e Savona

di Massimo Minella



Una grande area ad Alessandria per gestire gli scambi e decongestionare gli scali della Liguria

22 APRILE 2022 ALLE 00:02 2 MINUTI DI LETTURA

-
-
-
-
-
-

C'era una volta il triangolo industriale. L'economia correva con le fabbriche del Nord-Ovest sulle ali di un acronimo non particolarmente felice, "GeMiTo", per sintetizzare l'alleanza fra Genova, Milano e Torino. L'alleanza c'è ancora, ma

adesso assume caratteristiche differenti e fa leva sulla logistica, vale a dire la capacità di ottimizzare il cammino della merce dal suo centro di produzione fino al consumatore finale. Il triangolo si rimette in gioco, quindi, scommettendo sui **porti di Genova e Savona, oggi riuniti sotto lo stesso cappello dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale**, e sulle grandi aree messe a disposizione da Piemonte e Lombardia per attività retroportuali e logistiche.

PUBBLICITÀ

La logistica del Nord-Ovest



La rinnovata voglia d'intesa si è ufficializzata ieri ad Alessandria, nella sede dell'Università del Piemonte Orientale, scelta come baricentro di un progetto che punta a trasformare le banchine portuali in piattaforme per l'inoltro e il ricevimento della merce, trasformando le aree del Basso Piemonte in un "dry port", un "porto secco" altamente informatizzato, e quelle lombarde in una grande area logistica di manipolazione e distribuzione dei prodotti.

Un'idea, quella che nasce appunto dagli "Stati Generali della Logistica del Nord-Ovest" e che diventa un protocollo d'intesa fra le tre regioni, che è soprattutto una necessità, come spiegato dai promotori dell'iniziativa, la Fondazione Slala.

Il piano di crescita del porto di Genova, stoppato da due anni di Covid, prevede **di arrivare nell'arco di pochi anni a superare i quattro milioni di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi)**. Il punto di partenza è rappresentato da 2,8 milioni, ben al di sotto delle potenzialità dello scalo, ma quasi una benedizione per la viabilità e i trasporti. Con le infrastrutture attuali, infatti, la crescita dei volumi sarebbe assolutamente ingestibile e finirebbe per soffocare il territorio di tir e container. Un vero e proprio effetto boomerang, con un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal e una perdita di efficienza e affidabilità.

Da qui l'esigenza di creare aree di sfogo per la movimentazione della merce, all'interno di "zone logistiche semplificate" già previste dalle leggi. La soluzione indicata dall'iniziativa di Alessandria arriva quindi dalla creazione di una grande area retroportuale nel Basso Piemonte, che possa decongestionare i porti liguri e i sistemi autostradale e ferroviario. Solo a questo punto sarebbe gestibile e "sostenibile" una crescita dei volumi, invertendo una spirale negativa che oggi impedisce una vera concorrenza ai porti del Nord Europa e che costa addirittura al sistema portuale ligure 900mila container di merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano, ma movimentata nei porti del Nord Europa. «Se il valore (medio-basso) della merce contenuta in un container da 20 piedi è di 30mila euro, si calcola una perdita media di 7mila euro di gettito Iva per l'Italia, cioè mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania», spiegano i relatori.

Ma come agire, nel concreto? Facendo perno sullo scalo smistamento ferroviario **di Alessandria, all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario, e su una grande area retroportuale, un 'dry port' in coordinamento con Genova e Savona. Secondo il piano indicato ieri dai promotori dell'iniziativa, si potrebbero collegare i due porti sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito da banchine intelligenti a secco, dando sfogo ad almeno mezzo milione di container. «Quella appena lanciata — afferma Cesare Rossini, presidente della Fondazione Slala — non è un'ipotesi progettuale; è una**

sfida che va vinta per la competitività ed efficienza del sistema industriale **dell'intero Paese».**

Il triangolo del Nord Ovest: Genova, Torino e Milano ripartono dalla logistica



22 APRILE 2022 AGGIORNATO ALLE 07:54 2 MINUTI DI LETTURA

-
-
-
-
-
-

C'era una volta il triangolo industriale. L'economia correva con le fabbriche del Nord Ovest sulle ali di un acronimo non particolarmente felice, "GeMiTo", per sintetizzare l'alleanza fra Genova, Milano e Torino. L'alleanza c'è ancora, ma adesso assume caratteristiche differenti e fa leva sulla logistica, vale a dire la capacità di ottimizzare il cammino della merce dal suo centro di produzione fino al consumatore finale. Il triangolo si rimette in gioco, quindi, scommettendo sui **porti di Genova e Savona, oggi riuniti sotto lo stesso cappello dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale**, e sulle grandi aree messe a disposizione da

Piemonte e Lombardia per attività retroportuali e logistiche.

La rinnovata voglia d'intesa si è ufficializzata ieri ad Alessandria, nella sede dell'Università del Piemonte Orientale, scelta come baricentro di un progetto che punta a trasformare le banchine portuali in piattaforme per l'inoltro e il ricevimento della merce, trasformando le aree del Basso Piemonte in un "dry port", un "porto secco" altamente informatizzato, e quelle lombarde in una grande area logistica di manipolazione e distribuzione dei prodotti.

Un'idea, quella che nasce appunto dagli "Stati Generali della Logistica del Nord Ovest" e che diventa un protocollo d'intesa fra le tre regioni, che è soprattutto una necessità, come spiegato dai promotori dell'iniziativa, la Fondazione Slala. Il piano di crescita del porto di Genova, stoppato da due anni di Covid, prevede di arrivare nell'arco di pochi anni a superare i quattro milioni di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi). Il punto di partenza è rappresentato da 2,8 milioni, ben al di sotto delle potenzialità dello scalo, ma quasi una benedizione per la viabilità e i trasporti. Con le infrastrutture attuali, infatti, la crescita dei volumi sarebbe assolutamente ingestibile e finirebbe per soffocare il territorio di tir e container. Un vero e proprio effetto boomerang, con un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal e una perdita di efficienza e affidabilità.

Da qui l'esigenza di creare aree di sfogo per la movimentazione della merce, all'interno di "zone logistiche semplificate" già previste dalle leggi. La soluzione indicata dall'iniziativa di Alessandria arriva quindi dalla creazione di una grande area retroportuale nel Basso Piemonte, che possa decongestionare i porti liguri e i sistemi autostradale e ferroviario. Solo a questo punto sarebbe gestibile e "sostenibile" una crescita dei volumi, invertendo una spirale negativa che oggi impedisce una vera concorrenza ai porti del Nord Europa e che costa addirittura al sistema portuale ligure 900mila container di merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano, ma movimentata nei porti del Nord Europa. «Se il valore (medio-basso) della merce contenuta in un container da 20 piedi è di 30mila euro, si calcola una perdita media di 7mila euro di gettito Iva per l'Italia, cioè mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e

Germania» spiegano i relatori.

Ma come agire, nel concreto? Facendo perno sullo scalo smistamento ferroviario **di Alessandria, all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario, e su una grande area retroportuale, un 'dry port' in coordinamento con Genova e Savona.**

Secondo il piano indicato ieri dai promotori dell'iniziativa, si potrebbero collegare i due porti sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito da banchine intelligenti a secco, dando sfogo ad almeno mezzo milione di container. «Quella appena lanciata — afferma Cesare Rossini, presidente della Fondazione Slala — **non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese**». Al momento sono già disponibili 20 milioni di euro del “Decreto Genova” ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della Bei.

Logistica: per il Basso Piemonte il futuro è iniziato oggi

21 APRILE 2022 ADMIN AG PRIMO PIANO51



Alessandria (Barbara Gazzale) – Un “porto secco” e banchine informatiche nel basso Piemonte: dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest la prima opzione tecnologica in grado di affiancare con un polmone retroportuale la crescita dei porti liguri e il ruolo di Slala (la società di logistica piemontese) per una Zona Logistica Semplificata che contribuisca a proiettare i traffici marittimi verso quota quattro milioni di container, sconfiggendo il congestionamento autostradale. Un servizio navetta nelle ore notturne.

Creare sinergie per sviluppare il territorio

Due paradossi e un’unica soluzione per la prima volta a portata di mano. Queste le chiavi di lettura degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest che si sono tenuti oggi ad Alessandria e che sembrano rilanciare l’ipotesi di una grande area retroportuale nel basso Piemonte, rafforzata dagli incentivi previsti per una ZLS (Zona Logistica Semplificata) e in grado di decongestionare i porti liguri, il sistema autostradale e ferroviario e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa.



**21
APRILE
2022**
9:00 - 13:30

STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD OVEST

ALESSANDRIA

UNIVERSITÀ UPO
AULA MAGNA
VIA TERESA MICHEL, 11

**Il rilancio della logistica
tra PNRR e nuovi scenari economici:
reti. mezzi. tecnologie. lavoro. formazione**

con il patrocinio di



in collaborazione con



R.S.V.P. REGIONE PIEMONTE - cerimoniale@regione-piemonte.it

Tuttavia se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) si troverebbero a far fronte a un effetto boomerang: l'aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità. In quel caso si innescherebbe una spirale negativa e sarebbe vanificata la grande opportunità non tanto di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una quota significativa dei circa 900.000 container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa.

Tre Regioni, un unico scopo

Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30.000 euro della merce

contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7.000 Euro di gettito Iva per l'Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania.

Il problema non era semplice da risolvere ma oggi gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest (Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria) riuniti nell'aula magna dell'università del Piemonte Orientale, formulano per la prima volta una risposta, una soluzione che viene dal passato ma che oggi ha valenze operative, economiche e commerciali credibili: creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui Buffer, una grande area retroportuale, un dry port (porto a secco), che operi in stretto coordinamento coi porti di Genova e Savona che sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, che col servizio shuttle gestito dai Buffer, vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività. Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero Basso Piemonte, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci.

Nuove tecnologie al servizio della logistica del futuro

Si potrebbe obiettare che l'idea non è nuova, ma nuove sono le tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto, nuove sono le esigenze di efficienza e di tempi del sistema logistico; nuova è anche la prospettiva d'una Zona Logistica Semplificata che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna. Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della BEI e di UIRNet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei trenoni da 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia.

Finalmente arrivano i primi soldi per fare sul serio

*"Quella lanciata oggi – afferma **Cesare Rossini** (nella foto), Presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell'iniziativa – non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese".*

Con circa 20 milioni di euro già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della BEI, con la creazione dei "Buffer", veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all'anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container TEU attuali a oltre 4

milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: decongestionare l'intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l'impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche.

Senza considerare il fatto che proprio lo Scalo Smistamento di Alessandria si troverà nevralgicamente all'uscita d'un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme alle altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone.

Italia Viva ricorda il suo appoggio al Decreto Legge "Genova"

*"Nel corso degli stati generali della logistica del Nord Ovest è stato dato atto della bontà e della trasversalità del lavoro svolto da Italia Viva a favore delle Zone logistiche semplificate", fanno sapere in una nota congiunta **Silvia Fregolent** e **Raffaella Paita**, deputate di Italia Viva, a margine dell'iniziativa organizzata oggi ad Alessandria dagli assessori ai Trasporti delle Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia. "Se il Basso Piemonte è il naturale retro-porto dei complessi portuali di Genova, Savona-Vasto e La Spezia – conclude la nota delle parlamentari di Italia Viva -, lo si deve in buona parte all'essere riusciti a implementare le misure contenute nel Decreto Genova in modo da offrire a queste aree la possibilità di incrementare il loro sviluppo. Anche le regioni organizzatrici hanno riconosciuto che, al netto delle inevitabili contrapposizioni politiche, Italia Viva non fa mai mancare il proprio impegno nel mettersi a disposizione delle comunità locali per il bene dei cittadini a prescindere dal loro colore politico".*

Trasporto merci, a Savona e Genova il futuro è il retroporto

21 Aprile 2022



Autore [Redazione](#)

Una soluzione per decongestionare la Liguria, il sistema autostradale e quello ferroviario

Due paradossi e un'unica soluzione per la prima volta a portata di mano. Queste le chiavi di lettura degli Stati generali della logistica del nord ovest che sono in corso di svolgimento oggi ad Alessandria e che sembrano rilanciare l'ipotesi di una grande area retroportuale nel basso Piemonte, rafforzata dagli incentivi previsti per una zls (zona logistica semplificata) e in grado di decongestionare i porti liguri, il sistema

autostradale e ferroviario e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa.

I paradossi

Se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) si troverebbero a far fronte a un effetto boomerang: l'aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità.

In quel caso si innescherebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità non di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una quota significativa dei circa 900mila container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30mila euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7mila euro di gettito iva per l'Italia.

Complessivamente significa circa mezzo miliardo di iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania.

La risposta dagli Stati generali della logistica

Questi i due paradossi, ma gli Stati generali della logistica del nord ovest formulano per la prima volta una risposta, una soluzione che viene dal passato, ma che oggi ha valenze operative, economiche e commerciali credibili.

Creare nel basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui buffer, una grande area retroportuale, un dry port (porto a secco), che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai buffer, vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività.

Un polmone importante

Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero basso Piemonte, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci.

Si potrebbe obiettare che l'idea non è nuova, ma nuove sono le tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto, nuove sono le esigenze di efficienza e di

tempi del sistema logistico; nuova è anche la prospettiva di una zona logistica semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna.

I conti tornano

Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della Bei e di Uirnet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia.

“Quella lanciata oggi – afferma **Cesare Rossini**, presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell’iniziativa – non è un’ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del nord ovest e quindi dell’intero Paese”.

I fondi

Con 20 milioni circa già disponibili nel decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della Bei, con la creazione dei buffer, veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l’intesa fra Slala e l’autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500mila container all’anno, e con la zona logistica semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container teu attuali a oltre quattro milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: decongestionare l’intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l’impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche.

Senza considerare il fatto che proprio lo scalo smistamento di Alessandria si troverà nevralgicamente all’uscita di un ramo del terzo valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria **funzione di polmone**.

Fonte: Fondazione Slala

SLALA – PER I PORTI DI GENOVA E SAVONA IL FUTURO SI CHIAMA RETROPORTO



Un “porto secco” e banchine informatiche nel basso Piemonte

Dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest la prima opzione tecnologica in grado di affiancare con un polmone retroportuale la crescita dei porti liguri

Il ruolo di Slala per una Zona Logistica Semplificata che contribuisca a proiettare i traffici marittimi verso i 4 milioni di container, sconfiggendo il congestionamento autostradale. Un servizio navetta nelle ore notturne

Due paradossi e un'unica soluzione per la prima volta a portata di mano. Queste le chiavi di lettura degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest che sono in corso di svolgimento oggi ad Alessandria e che sembrano rilanciare l'ipotesi di una grande area retroportuale nel basso Piemonte, rafforzata dagli incentivi previsti per una ZLS (Zona Logistica Semplificata) e in grado di decongestionare i porti liguri, il sistema autostradale e ferroviario e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità

anche

in

Europa.

Subito i paradossi:

1) Se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) si troverebbero a far fronte a un effetto boomerang: l'aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità.

2) In quel caso si innescherebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità non di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una quota significativa dei circa 900.000 container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30.000 euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7.000 Euro di gettito Iva per l'Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania. Questi i due paradossi, ma gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest formulano per la prima volta una risposta, una soluzione che viene dal passato, ma che oggi ha valenze operative, economiche e commerciali credibili.

Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui 'Buffer', una grande area retroportuale, un 'dry port' (porto a secco), che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai 'Buffer', vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività.

Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero Basso Piemonte, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci.

Si potrebbe obiettare che l'idea non è nuova, ma nuove sono le tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto, nuove sono le esigenze di efficienza e di tempi del sistema logistico; nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna.

Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della BEI e di UIRNet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia.

“Quella lanciata oggi – afferma Cesare Rossini, Presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell'iniziativa – non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese”.

Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della BEI, con la creazione dei “Buffer”, veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all'anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container TEU attuali a oltre 4 milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: decongestionare l'intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l'impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche. Senza considerare il fatto che proprio lo Scalo Smistamento di Alessandria si troverà nevralgicamente all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone.

Alessandria torna retroporto ideale della Liguria

Gli Stati Generali della Logistica promossi dalle Regioni del Nord Ovest rilanciano il progetto di inland terminal oltre Appennino
DI REDAZIONE SHIPPING ITALY

21 APRILE 2022

[STAMPA](#)



Inaugurati 6 anni fa, gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, vetrina della cabina di regia approntata dalle Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte sul tema, si sono svolti quest'anno ad Alessandria.

Location non casuale alla luce del progetto di realizzare presso il centro ferroviario di Alessandria Smistamento un hub retroportuale per gli scali dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona-Vado), progetto rilanciato da più parti da qualche anno ad oggi e sostenuto da cospicui finanziamenti pubblici, veicolati principalmente attraverso [il decreto Genova](#) e con l'intermediazione di Uirnet, che nell'aprile 2021 ha appaltato per 165mila euro il "Servizio di Redazione dello Studio Trasportistico relativo al Nuovo Scalo Alessandria e di Supporto alla successiva Analisi Costi e Benefici" a un raggruppamento di società di consulenza (Redas Engineering, GO-Mobility, FIT Consulting).

Lo studio, però, è da terminare e quindi ancora una volta gli Stati Generali hanno visto succedersi una serie di interventi preliminari per così dire, più o meno approfonditi, sulle potenzialità della retroportualità basso-piemontese, sulle necessità infrastrutturali per

attuare, sui progetti già realizzati in tale direzione e quelli da attuare, sulle relative criticità (sorvolando su quelle più stringenti, fra cui la recente interdizione antimafia dell'appaltatore, il Consorzio Research, del tratto Pozzolo-Tortona del Terzo Valico) e sui benefici dello switch modale. Il tutto naturalmente sul presunto e immarcescibile assioma di un'eterna crescita della domanda di trasporto, malgrado da oltre dieci anni la capacità portuale ligure (e italiana in generale) resti sottoutilizzata e i quantitativi di merce movimentata ristagnino come l'economia da cui essi discendono.

Nondimeno, incurante anche dell'impetosa [sorte riservata a Uirnet](#) dal Governo di più larghe maggioranze della storia repubblicana, la Fondazione Slala, braccio operativo dei fautori (in primis le regioni Piemonte e Liguria) del progetto alessandrino, sulla base di "studi paralleli della Bei e di Uirnet" stessa sulla sua profittabilità, vi ripone piena fiducia.

"Non è un'ipotesi progettuale, è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese" ha affermato il presidente Cesare Rossini. "Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della BEI, con la creazione dei Buffer, veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all'anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container Teu attuali a oltre 4 milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: decongestionare l'intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l'impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche. Senza considerare il fatto che proprio lo Scalo Smistamento di Alessandria si troverà nevralgicamente all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone".

A.M.

Piemonte, Liguria e Lombardia rafforzano la collaborazione per il futuro della logistica nel Nord-Ovest

[Condividi](#)[Facebook](#)[Twitter](#)[Print](#)[WhatsApp](#)[Email](#)

A sottoscrivere il documento sono stati il Presidente della Regione Piemonte e gli assessori alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile delle Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia



Una Comunicazione Congiunta delle Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte per il consolidamento del partenariato della Cabina di regia **e per l'ampliamento delle tematiche** da approfondire, in coerenza con le indicazioni dei tavoli di confronto con i portatori di interesse, ha concluso gli Stati generali della logistica del Nord-Ovest, svoltisi oggi ad **Alessandria nell'aula magna dell'Università del Piemonte orientale.**

A sottoscrivere il documento sono stati il Presidente della Regione Piemonte e gli Assessori alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile delle Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia.

Il punto saliente della Comunicazione delle tre Regioni è la conferma della volontà di procedere con la collaborazione e con le iniziative della Cabina di Regia per la Logistica del Nord-Ovest, con il costante coinvolgimento del Ministero delle Infrastrutture e della **Mobilità sostenibili, e con l'indizione periodica di tavoli di confronto con i portatori di interesse.**

In questo modo sarà possibile approfondire ed ampliare gli ambiti di attenzione alle seguenti tematiche: trasporto delle merci su strada (sviluppo e manutenzione della rete

infrastrutturale autostradale e stradale anche attraverso il monitoraggio degli interventi e **dei cantieri, trasporti eccezionali, servizi al sistema dell'autotrasporto, parcheggi, sistemi** ancillari ai terminali intermodali, concorrenza e competitività, rispetto delle regole, **digitalizzazione**); **logistica "green" (mezzi, carburanti, sistemi organizzativi), nell'ottica di** garantire la sostenibilità per il settore e la sua compartecipazione agli obiettivi del Green **New Deal europeo; evoluzione del sistema anche mediante l'incentivazione del trasporto intermodale, la digitalizzazione e l'automazione, da armonizzare con il quadro di riferimento nazionale; l'inserimento della logistica nell'ambito della pianificazione territoriale e urbanistica tramite l'estensione del confronto interregionale dal tema** strettamente infrastrutturale a quello del governo del **territorio; l'avvio di un percorso per** valutare la possibilità di promuovere forme di collaborazione territoriale per il Corridoio Mediterraneo.

Il Presidente della Regione Piemonte: **"Il Piemonte è centrale nel futuro del Nord Ovest. Lo** abbiamo ribadito oggi ad Alessandria, rafforzando le nostre sinergie con Lombardia e Liguria su un settore che rappresenta una opportunità straordinaria. Perché sviluppare la logistica significa creare posti di lavoro. Nel giro di qualche anno tutte le merci movimentate in Europa, da Lisbona a Kiev con la Tav e da Genova a Rotterdam con il Terzo Valico, avranno **un preciso punto di incontro e sarà in Piemonte"**.

Il Presidente della Regione Liguria: **"Il protocollo che abbiamo firmato oggi e la** collaborazione con il Piemonte e la Lombardia diventano essenziali per i porti liguri e per le imprese di questi territori. Più si ingrandiscono i porti, più abbiamo bisogno di terreno alle nostre spalle per tutta la filiera della logistica. La nuova Diga del porto di Genova, il nuovo porto di Vado Ligure, la capacità di carico che stiamo mettendo nei nostri terminal necessita **di una filiera logistica adeguata. Dobbiamo costruire al più presto un'infrastruttura di terra che sia competitiva come l'infrastruttura a mare. Su quest'ultima siamo già partiti, molti** terminal stanno aumentando la propria capacità e i numeri ci dicono che il mondo e il mercato sono ripartiti. Dobbiamo correre anche a terra per costruire lo spazio necessario, **sempre con un occhio alla compatibilità"**.

Il Presidente della Regione Lombardia: **"Il nostro ruolo è creare le basi per incentivare il** traffico intermodale in un territorio che considera strategici gli investimenti via terra e sui porti e trovare il giusto equilibrio tra le necessità del sistema produttivo e il consumo del suolo. La logistica è un processo decisionale che deve coinvolgere vari livelli e il confronto tra tutti i soggetti interessati, che sono convinto proseguirà nella massima collaborazione, costituisce la base indispensabile per attuare strategie unitarie e sovraregionali in un settore **fondamentale per l'economia"**.

L'Assessore ai Trasporti e Infrastrutture della Regione Piemonte: **"Il nostro territorio non** è mai stato davvero fermo, ma ora ha voglia di ripartire e di guardare al futuro. Noi amministratori dobbiamo affrontare un tema complicato come la logistica stando bene attenti alle decisioni che prenderemo, perché condizioneranno il futuro delle nostre imprese **e della nostra economia. Dovremo essere bravi e ci sarà spazio per tutti, in quanto c'è grande condivisione e unità di intenti tra i soggetti interessati dell'intero Nord-Ovest"**.

L'Assessore allo Sviluppo economico, ai Porti e alla Logistica della Regione Liguria: **"La** logistica è strumento chiave di coesione del territorio, di movimento e interscambio delle merci. Dopo due anni di pausa, a causa dell'emergenza sanitaria, era importante ripartire con gli Stati generali per un coordinamento del sistema logistico del Nord-Ovest condiviso tra Liguria, Lombardia e Piemonte, con uno sguardo anche verso il Veneto, per una strategia sovraregionale condivisa che orienti lo sviluppo logistico, intermodale e trasportistico delle **merci. L'incontro è stato occasione anche per un aggiornamento da parte del Governo sullo**

stato di avanzamento della Zone Logistiche Semplificate, per cui l'esecutivo si è impegnato a emanare uno specifico Dpcm che finalmente farà chiarezza sulla normativa, definendo le procedure di istituzione, le modalità di funzionamento e la governance, oltreché le condizioni per l'applicazione delle misure di semplificazione previste. Una buona notizia, che fa il paio a quella della nomina di Massimiliano Bianco quale rappresentante della Presidenza del Consiglio nel comitato d'indirizzo della ZLS Porto e retroporto di Genova'. Passaggio che accelera il percorso per concludere la fase istruttoria e dare finalmente piena operatività ai regimi autorizzativi burocratici semplificati e alle potenziali agevolazioni fiscali, a cui potranno accedere le imprese rientranti nella area istituita da decreto Genova".

L'Assessore alle Infrastrutture, ai Trasporti e alla Mobilità sostenibile della Regione Lombardia: **"Il nostro obiettivo è programmare le azioni in maniera coordinata e sinergica in un territorio che vanta grandi numeri nella logistica. Lavorare insieme è l'unico modo per andare avanti in maniera efficace con interventi che devono tenere conto dell'intermodalità e del passaggio dalla strada al ferro".**

GLI INTERVENTI DEI RELATORI

I nuovi scenari della logistica del Nord-Ovest sono stati approfonditi in una serie di interventi che hanno **allargato lo sguardo della Cabina di Regia dall'iniziale focus sulle infrastrutture a tutte le attività della logistica e alle tematiche economiche e di sostenibilità fino all'importanza dei servizi, come la digitalizzazione e la formazione, che vede quest'anno per la prima volta un contributo specifico.** Il Dirigente Generale ANSFISA Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali Pierluigi Navone ha infatti aggiornato i partecipanti sulla sicurezza ferroviaria sottolineando che nei prossimi anni ci **"troveremo ad affrontare un'attività autorizzativa straordinaria, mai affrontata prima nel Paese e dall'Agenzia, direttamente connessa all'accelerazione impressa dal PNRR ed essenziale ai fini della buona riuscita del Piano. Si prevede 2050 di dovere gestire un numero di procedimenti autorizzativi, per i veicoli da attrezzare con ERTMS, superiore a 2.400 unità entro il 2050. Inoltre, il PNRR prevede l'introduzione nel sistema di veicoli ferroviari alimentati ad idrogeno. In relazione a ciò si configura un'attività stimata in un numero di 31 procedimenti autorizzativi"**. Francesco Benevolo, direttore RAM e Andrea Rosa del Progetto Fenix, a cura di LINKS, si sono concentrati sulla digitalizzazione della logistica, tema in rapida evoluzione su cui **l'intera filiera deve necessariamente concentrare l'attenzione maggiormente rispetto al passato.** In particolare, il progetto Fenix lavora sulla digitalizzazione dei corridoi doganali, il riconoscimento automatico UTI e mezzi e la pre-compilazione automatica della documentazione; sulla pianificazione e ripianificazione trasporti di terra; sul tracciamento UTI e il reimpiego senza passaggio dal deposito, sulla localizzazione/prenotazione parcheggi con mappa e **invio informazioni all'autista e sull'invio composizione treni/lettere di vettura.**

L'internazionalizzazione è stata ben rappresentata dall'intervento di Cecilia Braun, direttrice del Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT) Reno-Alpi, che, da Bruxelles, ha risposto alle impellenti richieste di sostenibilità delle grandi opere come il Corridoio Reno-Alpi, determinante per la logistica del Nord Ovest nei prossimi anni. **"La revisione delle reti Ten-T - ha sottolineato Cecilia Braun - punta a: rendere i trasporti più sostenibili in vista dell'obiettivo di neutralità climatica previsto per il 2050; promuovere trasporti efficienti e senza interruzioni allo scopo di creare collegamenti migliori per persone e imprese in tutta Europa; aumentare la resilienza delle TEN-T al cambiamento climatico e ad altre catastrofi naturali o antropiche; incrementare l'efficienza degli strumenti di governance del Regolamento TEN-T"**.

Non è mancato un momento specifico sulla formazione, argomento di sempre maggior peso per una logistica che vuole competere in Europa e nel mondo. Ne hanno parlato le Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia ognuna con i propri rappresentanti. La Regione Piemonte ha individuato nelle Academy un nuovo modello di formazione organizzato sulla base delle filiere produttive, con particolare riguardo alle vocazioni dei territori con alto contenuto di innovazione tecnologica. *"Sono composte - hanno specificato Giovanna Ciorciari e Antonella Bertarello della Regione Piemonte - da una o più agenzie formative accreditate, imprese con capacità formativa, associazioni datoriali, ITS, Università. Offrono programmi di formazione da 16 a 300 ore a lavoratori e disoccupati, per ottenere competenze certificate e una prospettiva professionale. È stato pubblicato il primo bando rivolto alle Academy nei Sistemi di mobilità (automotive, aerospazio, fabbricazione di treni e bus, servizi connessi alla mobilità delle persone) e nei comparti Green jobs (strettamente connessi all'economia circolare) e Tessile, Abbigliamento, Moda. L'investimento è di 14 milioni di euro, 9 per la prima e 5 per la seconda".* Monica Mussetti della Regione Lombardia ha evidenziato **l'investimento regionale di 26 milioni di euro nella misura 'Formare per assumere',** che punta a *"superare il mismatch tra domanda e offerta lavoro, permettendo alle imprese di adeguare alle proprie esigenze le competenze dei lavoratori in fase di assunzione attraverso percorsi abbinati ad incentivi occupazionali. In tal senso, focalizzandosi sui bisogni delle imprese, la misura costituisce un'opportunità ulteriore rispetto agli interventi in corso di politica attiva e si inserisce nella strategia europea e nazionale di ripresa e di contrasto alla crisi occupazionale".* Per la Regione Liguria Paolo Sottili, direttore di Alfa Liguria, ha evidenziato che *"il repertorio ligure delle Professioni contiene 30 profili professionali del settore Trasporti e Logistica in prevalenza legati al mondo della portualità che puntano al rafforzamento della partnership con gli attori del settore, formazione sulle competenze digitali, adeguamento e nuovi profili professionali, ponendo grande attenzione al tema dello sviluppo sostenibile e della sicurezza sul lavoro e guarda ad un ulteriore rafforzamento del sistema di formazione professionale per il settore".*

A seguire **l'approfondimento sul sistema portuale e retroportuale del Nord-Ovest,** che ha visto recentemente il Piemonte candidare ben 14 siti a Zona Logistica Semplificata del porto e retroporto di Genova oltre ai già esistenti di Novara CIM e Torino SITO. Ne hanno parlato il presidente del CIM Novara Interporto Cristoforo Canavese e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini.

Come ha evidenziato il presidente CIM Novara Interporto Cristoforo Canavese *"le tre Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte si sono poste da tempo il tema di un rinnovato impegno sui temi della logistica. Ci sono oggi sul tavolo nuovi temi quali quelli dell'individuazione delle Zone Logistiche Semplificate, in questo caso in stretta connessione con il Governo, e su questo tema Regione Piemonte si è mossa con incisività. Sono state sviluppate con RFI nel dettaglio le programmazioni infrastrutturali sulle grandi dorsali e sui nodi (Torino-Lione, Terzo Valico, Nodo Ferroviario di Genova, Nodo ferroviario di Torino e di Novara). Le Regioni stanno poi valutando le esigenze dei singoli comparti produttivi per dare loro risposte insediative sul piano di una logistica moderna, con un ruolo che per il Piemonte si è dimostrato incisivo e concreto. A livello nazionale forse il PNRR renderà più concreti i progetti d'investimento. Ci auguriamo che si possa concretizzare, ma questo sarà possibile se ancora una volta si ragionerà in termini di sistema non lasciando fuori nessuno degli attori ma dando a ciascuno il ruolo che gli compete e allargando la visione ad una penetrazione sul mercato Europeo".*

Si è concentrato sui nuovi scenari, guardando soprattutto alle opportunità del PNRR, **l'intervento del Coordinatore Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili Giuseppe Catalano,** che ha ricordato i *"200 milioni di euro del Piano Nazionale Complementare (PNC) dedicati al rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture*

per il trasporto ferroviario delle merci, e i 250 milioni di euro di nuove risorse che il PNRR riserva alla digitalizzazione della catena logistica, con l'obiettivo di incrementare l'efficienza del trasporto merci e della logistica attraverso la digitalizzazione dei processi, delle procedure e agevolando lo scambio di dati".

Ampio respiro anche per l'illustrazione del Commissario di Governo per i Corridoi Reno-Alpi e Mediterraneo Calogero Mauceri sul tema del Nord Ovest al centro delle grandi opere per la logistica. Come ha evidenziato il Commissario *"le infrastrutture rappresentano un volano determinante della logistica, le due cose non possono essere indipendenti. Abbiamo la responsabilità di condividere coi territori attraversati dalle grandi infrastrutture l'opportunità di crescita. Il mio obiettivo principale è quello di approfondire, confrontarmi e condividere le scelte progettuali delle opere con i rappresentanti del territorio in un'ottica di sostenibilità ambientale, economica, sociale e di governance. Ho recentemente ricevuto il dossier per la progettazione del nuovo centro merci ferroviario proprio ad Alessandria, che seguirò da vicino sul posto proprio per far sì che sia di reale supporto per lo sviluppo del territorio".*

La Provincia di Savona agli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest. Olivieri: "Incontri così un'occasione di collaborazione per aziende e territori"

[Condividi](#)[Facebook](#)[Twitter](#)[Print](#)[WhatsApp](#)[Email](#)

"Particolare attenzione sull'avanzato stato di programmazione dell'intervento manutentivo sulla tratta ferroviaria Savona-Torino"



Si è svolto questa mattina ad Alessandria, presso l'Università Orientale del Piemonte il Convegno "Stati Generali della Logistica del Nord Ovest" organizzato da Regione Piemonte, Regione Liguria e Regione Lombardia in collaborazione con Fondazione Slala e con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, alla presenza anche dei viceministri Morelli e Bellanova e del sottosegretario di Stato Scalfarotto.

L'evento è stata un'occasione di confronto molto importante che ha coinvolto i diversi livelli Istituzionali nella dimensione Interregionale Piemonte-Liguria-Lombardia e le aziende operanti nei diversi settori della logistica, trasporti, infrastrutture, porti: diverse le argomentazioni di alto livello trattate e proiettate strettamente alle esigenze di programmazione e di regia del Pnrr.

Tra gli argomenti il monitoraggio delle opere ferroviarie, la digitalizzazione della logistica, il sistema portuale e retroportuale del Nord Ovest, e in generale la situazione economica attuale e i nuovi scenari che si presenteranno anche grazie ai fondi che verranno destinati dal piano nazionale di ripresa e resilienza.

Per la provincia di Savona era presente il Presidente Olivieri, il quale si è detto particolarmente soddisfatto delle tematiche trattate e, soprattutto nell'ambito delle competenze provinciali di programmazione e regia territoriale e di stretta collaborazione tra

regioni, di poter presenziare a questo evento che ha offerto una grande occasione di confronto tra istituzioni e aziende interessate da tutte le tematiche della logistica.

"È stato un incontro fondamentale per il nostro territorio, per le aziende e tutti coloro che vivono e lavorano in provincia e in tutto il Ponente: con gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, insieme a diversi imprenditori e rappresentanti di categoria, è stata un'occasione di confronto (in particolare con le Amministrazioni e a iniziare alla Presidenza sia di Regione Piemonte sia di Regione Liguria e gli Assessorati competenti) in uno di quei settori in cui la funzione di programmazione e di regia territoriale dell'Ente Provincia è quanto mai fondamentale" ha detto il presidente a margine dell'evento.

"Un'indicazione molto importante per il territorio provinciale è emersa in particolare dall'intervento del Componente della Direzione Commerciale RFI, Christian Colaneri, che parlando del contratto di programma ha dato conto dell'avanzato stato di programmazione dell'intervento manutentivo sulla tratta ferroviaria Savona-Torino dove i nostri obiettivi sono già oggetto di un protocollo di intesa con la Provincia di Cuneo" conclude Olivieri.

-sui-porti-135153685.html

P ER I PORTI DI GENOVA E SAVONA

IL FUTURO SI CHIAMA RETROPORTO

Un “porto secco” e banchine informatiche nel basso Piemonte

– Dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest la prima opzione tecnologica in grado di affiancare con un polmone retroportuale la crescita dei porti liguri.

– Il ruolo di Slala per una Zona Logistica Semplificata che contribuisca a proiettare i traffici marittimi verso quota quattro milioni di container, sconfiggendo il congestionamento autostradale. Un servizio navetta nelle ore notturne.

Due paradossi e un'unica soluzione per la prima volta a portata di mano. Queste le chiavi di lettura degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest che sono in corso di svolgimento oggi ad Alessandria e che sembrano rilanciare l'ipotesi di una grande area retroportuale nel basso Piemonte, rafforzata dagli incentivi previsti per una ZLS (Zona Logistica Semplificata) e in grado di decongestionare i porti liguri, il sistema autostradale e ferroviario e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa.

Subito i paradossi:

1) Se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) si troverebbero a far fronte a un effetto boomerang: l'aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità.

2) In quel caso si innescherebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità non di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una quota significativa dei circa 900.000 container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30.000 euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7.000 Euro di gettito Iva per l'Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania.

Questi i due paradossi, ma gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest formulano per la prima volta una risposta, una soluzione che viene dal passato, ma che oggi ha valenze operative, economiche e commerciali credibili.

Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui 'Buffer', una grande area retroportuale, un 'dry port' (porto a secco), che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai 'Buffer', vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività.

Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero Basso Piemonte, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci.

Si potrebbe obiettare che l'idea non è nuova, ma nuove sono le tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto, nuove sono le esigenze di efficienza e di tempi del sistema logistico; nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna.

Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della BEI e di UIRNet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia.

“Quella lanciata oggi – afferma Cesare Rossini, Presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell'iniziativa – non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese”.

Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della BEI, con la creazione dei “Buffer”, veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all'anno, e con la Zona Logistica

Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container TEU attuali a oltre 4 milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: decongestionare l'intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l'impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche. Senza considerare il fatto che proprio lo Scalo Smistamento di Alessandria si troverà nevralgicamente all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone.

NOTA Le funzioni del Buffer:

Area facente funzione di terminal marino a terra:

- Accoglie le merci (container e semirimorchi) per regolarne l'afflusso e il deflusso dai Porti.
- Opera in sincronia con i Porti tramite i servizi della PLN.
- Un sistema shuttle (gomma e treno) scambia le merci con i Porti assicurando la massima efficienza (niente code e congestioni agli ingressi).
- Aperto a ogni altro uso logistico (deposito, riparazione vuoti, parcheggio, cambio turno autisti). - Perché il Sistema Buffer sia proficiente deve essere operativamente sincronizzato con l'attività dei terminal, la sincronizzazione avviene attraverso la Piattaforma Logistica Nazionale Digitale mediante il Modulo Sistema Buffer e il Port Community System; - Il servizio di trasferimento dei container tra le Aree Buffer e il Porto avverrà tramite un servizio di navettamento su camion (progressivamente utilizzando bio-carburante).

Alessandria, 21 aprile 2022

Logistica, Toti "Investiamo sui porti, Piemonte e Lombardia con noi">

gio 21 aprile 2022, 3:51 PM

"In Liguria investiamo miliardi per potenziare il sistema portuale, come la nuova diga di Genova, i porti di Voltri e di Vado Ligure, e il terzo Valico. Se aumentiamo la capacità a mare, dobbiamo farlo anche con quella a terra. Il Piemonte ha terra e snodi ferroviari, anche con la Lombardia dobbiamo dare vita a una filiera logistica che sia efficace ed efficiente" dice il Presidente ligure Giovanni Toti. [jp/tvi/gtr](https://it.finance.yahoo.com/video/logistica-toti-investiamo-sui-porti-135153685.html)

<https://it.finance.yahoo.com/video/logistica-toti-investiamo-sui-porti-135153685.html>

<https://www.gazzettadiparma.it/italpress/2022/04/21/video/logistica-toti-investiamo-sui-porti-piemonte-e-lombardia-con-noi-640526/>

Logistica, Toti “Investiamo sui porti, Piemonte e Lombardia con noi”

Di

plugins

-

21 Aprile 2022

“In Liguria investiamo miliardi per potenziare il sistema portuale, come la nuova diga di Genova, i porti di Voltri e di Vado Ligure, e il terzo Valico. Se aumentiamo la capacità a mare, dobbiamo farlo anche con quella a terra. Il Piemonte ha terra e snodi ferroviari, anche con la Lombardia dobbiamo dare vita a una filiera logistica che sia efficace ed efficiente” dice il Presidente ligure Giovanni Toti.

<https://www.sardegna-reporter.it/2022/04/logistica-toti-investiamo-sui-porti-piemonte-e-lombardia-con-noi/446079/>

ALESSANDRIA. Ripartono da Alessandria, dopo due anni di pausa dovuta all'emergenza sanitaria, gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, che coinvolgono il Piemonte, la Lombardia e la Liguria nell'appuntamento di riferimento per le istituzioni e gli stakeholder del settore. Sono iniziati questa mattina 21 aprile e si stanno svolgendo in città. Un'occasione di alto livello per parlare di trasporti, infrastrutture, porti, retroporti, sicurezza, digitalizzazione, formazione e molti altri temi di attualità con rinomati tecnici, con i vertici degli Enti di riferimento e con importanti personalità politiche, tra cui il Ministro per il Sud e la coesione territoriale, i Vice Ministri del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e il Sottosegretario del Ministero dell'Interno, i presidenti della Regione Piemonte e della Regione Liguria, l'Assessore delegato della Regione Piemonte e i suoi colleghi delle Regioni Liguria e Lombardia e i rappresentanti delle Amministrazioni locali. Gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest sono organizzati dalla Regione Piemonte in collaborazione con la Fondazione Slala, l'Università degli Studi del Piemonte Orientale e la Fondazione Cassa di Risparmio di Alessandria e con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Questa edizione degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest sottolinea fortemente la dimensione sovraregionale dell'evento: Piemonte, Liguria e Lombardia parlano con una voce unica, nella consapevolezza di rappresentare insieme una fetta importante del PIL nazionale e di avere un'opportunità di sviluppo importante quando si coordinano e portano avanti compatte le istanze della logistica. Un momento che va oltre i colori politici e l'avvicendamento delle amministrazioni regionali. Una simbolica 'seconda generazione' di Giunte Regionali che portano avanti questa iniziativa, proprio a testimonianza dell'importanza del settore della logistica del Nord Ovest. L'obiettivo di questi Stati Generali è di offrire un confronto di alto livello su tutti i temi nella consapevolezza che, una volta chiuso l'evento, il dialogo proseguirà nei Tavoli di Lavoro coordinati dalla Cabina di Regia, ai quale gli stakeholder posso portare richieste e proposte parlando contemporaneamente a ben tre Regioni. Attesissimo l'approfondimento sul sistema portuale e retroportuale del Nord Ovest, che ha visto recentemente il Piemonte candidare ben 14 siti a Zona Logistica Semplificata ZLS del porto e retroporto di Genova, oltre ai già esistenti di Novara CIM e Torino SITO. Introduce l'argomento il presidente della Regione Liguria, al quale seguono gli interventi del presidente CIM Novara Interporto Cristoforo Canavese, il presidente del Gruppo

Prelios Fabrizio Palenzona e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini.

Logistica e retroporto ad Alessandria per fare grandi i porti di Genova e Savona



Pubblicato
3 ore fa

il
21 Aprile 2022 13:00

Da
Dede Vinci

Se sarà realizzato il progetto della logistica ad Alessandria contribuirà a rendere più grandi i porti di Genova e Savona. I traffici marittimi potrebbero raggiungere quota quattro milioni di container. Inoltre aiuterà a sconfiggere il congestionamento del sistema autostradale e ferroviario. La logistica del Nord Ovest è come un “porto secco” con banchine informatiche nel basso Piemonte.

Questi sono alcuni dei temi emersi durante il convegno “**Gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest**” che si è tenuto stamattina all’Università di Alessandria promosso dalla Fondazione Slala, ovvero la società che si occupa del progetto Logistica. Oltre a molti tecnici del settore hanno partecipato i vertici degli Enti di riferimento e importanti personalità politiche, tra cui il ***Ministro per il Sud e la coesione territoriale**, i Vice Ministri del **Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili** e il Sottosegretario del **Ministero dell’Interno**, i presidenti della **Regione Piemonte** e della **Regione Liguria**, l’Assessore delegato della Regione Piemonte e i suoi colleghi delle Regioni Liguria e **Lombardia** e i rappresentanti delle **Amministrazioni locali**.

<https://www.youtube.com/watch?v=46JFDJahXBc>

Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, Slala: "Nel basso Piemonte il retroporto di Genova"

21 Apr, 2022

ALESSANDRIA - Un "porto secco" e banchine informatizzate nel basso Piemonte, è questo il futuro dei porti di Genova e Savona di cui si è parlato nell'ambito degli **Stati Generali della Logistica del Nord Ovest**

Si tratta di una strategia che vede affiancare la crescita dei porti liguri ad un polmone retroportuale - Il ruolo di Slala per una **Zona Logistica Semplificata** che contribuisca a proiettare i traffici marittimi verso quota quattro milioni di container, sconfiggendo il congestionamento autostradale. Un servizio navetta nelle ore notturne. Due paradossi e un'unica soluzione per la prima volta a portata di mano.

Queste le chiavi di lettura degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest che sono in corso di svolgimento oggi ad Alessandria e che sembrano rilanciare l'ipotesi di **una grande area retroportuale nel basso Piemonte, rafforzata dagli incentivi previsti per una ZLS (Zona Logistica Semplificata)** e in grado di **decongestionare i porti liguri, il sistema autostradale e ferroviario** e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa.

Subito **i** **paradossi:**

1) **Se i porti di Genova e Savona**, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, **incrementassero** in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) si troverebbero a far fronte a un effetto boomerang: l'aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità.

2) In quel caso si innescherebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità, non di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una **quota significativa dei circa 900.000 container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa**. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30.000 euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7.000 Euro di gettito Iva per l'Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania.

Questi i due paradossi, ma gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest formulano per la prima volta una risposta, una **soluzione** che viene dal passato, ma che oggi ha **valenze operative, economiche e commerciali credibili**.

Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo **Scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui 'Buffer'**, una grande **area retroportuale, un 'dry port'**, che operi in **stretto coordinamento con Genova e Savona**; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai 'Buffer', vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività.

Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero Basso Piemonte, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci.

Si potrebbe obiettare che l'idea non è nuova, ma nuove sono le tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto, nuove sono le esigenze di efficienza e di tempi del sistema logistico; **nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata**, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna.

Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della BEI e di UIRNet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia.

“Quella lanciata oggi – afferma **Cesare Rossini, presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell'iniziativa** – non è un'ipotesi progettuale; è una **sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese**”.

Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della BEI, con la creazione dei "Buffer", veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l'**intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa **500.000 container all'anno**, e con la Zona Logistica Semplificata, il **sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso** anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe **crescere dai circa 2,7 milioni di container TEU** attuali a oltre 4 milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: decongestionare l'intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l'impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche.

Senza considerare il fatto che proprio lo Scalo Smistamento di Alessandria si troverà nevralgicamente all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone.

Porti: Toti 'La Liguria investe miliardi, la logistica deve seguire'

Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, in corso ad Alessandria

21 aprile, 14:35



(ANSA) - ALESSANDRIA, 21 APR - "In Liguria si investono molti miliardi di euro per potenziare il sistema portuale, ma se aumentiamo la capacità a mare dobbiamo necessariamente aumentare la capacità a terra".

Così il governatore ligure Giovanni Toti ha spiegato oggi agli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, in corso ad Alessandria, la necessità di "costruire una interconnessione fra Piemonte, Liguria e Lombardia per dare alla logistica una filiera che sia efficace ed efficiente".

E questo dovrà essere fatto, ha detto Toti, utilizzando il ferro, "perché tutte le volte che lasciamo camion incolonnati sulle autostrade della Liguria, che hanno il 70% di tutte le gallerie e i viadotti d'Italia con le necessità di manutenzione che si possono immaginare, gli effetti sul traffico sono quelli che ben conosciamo".

"In Liguria - ha rimarcato - stiamo lavorando moltissimo per migliorare l'operatività dei nostri porti e abbiamo bisogno di una logistica a terra che

segue, altrimenti ci troveremmo a monte il tappo che stiamo cercando di eliminare a mare. Genova è una città che ha fame di terra, ci serve a terra lo spazio che la Liguria non ha morfologicamente sulle sue coste".

"Dobbiamo metterci intorno a un tavolo - ha spiegato il governatore - e individuare uno strumento veloce per gestire tutto questo. La condivisione c'è e le tre Regioni, con il protocollo che aggiorniamo oggi, devono lavorare d'intesa con il Governo per costruire l'autorità necessaria per costruire la filiera di cui abbiamo bisogno". (ANSA).

Logistica: Giachino, regaliamo 10mld Pil a porti Nord Europa

Presidente Saimare, su infrastrutture occorre fare molto di più
21 aprile, 14:22



Logistica: Giachino, regaliamo 10mld Pil a porti Nord Europa

(ANSA) - ALESSANDRIA, 21 APR - "Sulle Infrastrutture sulla logistica occorre fare molto di più perché regaliamo ai porti del Nord Europa quasi 10 miliardi di Pil e migliaia di posti di lavoro".

Così Mino Giachino, a margine della Assemblea degli azionisti di Saimare spa, oltre 100 anni di esperienza al fianco degli operatori dello shipping e della logistica, che lo ha riconfermato presidente. "La realizzazione delle tratte italiane delle Rete ferroviaria europea (Tav, Terzo Valico, Brennero) e la Nuova Diga foranea al porto di Genova dicono chiaramente che si punta al ritorno ad una crescita sostenuta dopo 20 anni di bassissima crescita e di alto debito", aggiunge Giachino, secondo cui però restano "deboli gli interventi sulla logistica pubblica, con lo sportello unico dei controlli portuali ancora bloccato.

Come si fa a non capire che i lunghi tempi di attesa della merce controllata fanno sì che almeno 800.000 container diretti al nostro Paese scelgano di arrivare ai porti del Nord Europa e ciò determina una perdita di lavoro logistico, di tasse portuali e di entrate fiscali pari a 8 miliardi di Pil". Per Giachino "occorre al più presto delegare la gestione della logistica pubblica alle Regioni normando la Cabina di Regia presieduta a turno dalle varie

Regioni. Così come assolutamente sbloccare le ZLS ferme da 4 anni. Il Nord Ovest patisce i gravi errori delle gestioni autostradali che hanno ritardato gli interventi di manutenzione straordinaria - conclude - e oggi i tempi persi in coda pesano tutti sull'autotrasporto, che sembra figlio di un Dio minore e che invece dovrebbe ritornare tra le priorità della politica trasportistica del Paese". (

. (ANSA).

Minuto 13:

<https://www.rainews.it/tgr/piemonte/notiziari/video/2022/04/TGR-Piemonte-del-21042022-ore-1400-36c1c29d-b23b-44b2-a34c-10d30f93604f.html>

Porti Liguria, Toti: "Investiti miliardi, la logistica deve adeguarsi: si punti sulle ferrovie"



di Edoardo Cozza

Agli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, il presidente della Regione spiega: "Al potenziamento del sistema portuale deve seguire aumento capacità a terra"

Giovedì 21 Aprile 2022

"In Liguria si investono molti miliardi di euro per potenziare il sistema portuale, ma se aumentiamo la capacità a mare dobbiamo necessariamente aumentare la capacità a terra". Così il governatore ligure Giovanni Toti ha spiegato oggi agli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, in corso ad Alessandria, la necessità di "costruire una interconnessione fra Piemonte, Liguria e Lombardia per dare alla logistica una filiera che sia efficace ed efficiente". E questo dovrà essere fatto, ha detto Toti, utilizzando il ferro, "perché tutte le volte che lasciamo camion incolonnati sulle autostrade delle Liguria, che hanno il 70% di tutte le gallerie e i viadotti d'Italia con le necessità di manutenzione che si possono immaginare, gli effetti sul traffico sono quelli che ben conosciamo".

"In Liguria - ha rimarcato - stiamo lavorando moltissimo per migliorare l'operatività dei nostri porti e abbiamo bisogno di una logistica a terra che segue, altrimenti ci troveremo a monte il tappo che stiamo cercando di eliminare a mare. Genova è una città che ha fame di terra, ci serve a terra lo spazio che la Liguria non ha morfologicamente sulle sue coste".

"Dobbiamo metterci intorno a un tavolo - ha spiegato il governatore - e individuare uno strumento veloce per gestire tutto questo. La condivisione c'è e le tre Regioni, con il protocollo che aggiorniamo oggi, devono lavorare d'intesa con il Governo per costruire l'autorità necessaria per costruire la filiera di cui abbiamo bisogno".

<https://telenord.it/porti-liguria-toti-investiti-miliardi-la-logistica-deve-adeguarsi-si-punti-sulle-ferrovie-44776>

La sfida del retroporto di Alessandria

Riuniti nella città gli Stati generali della logistica del Nord Ovest d'Italia coordinati da Slala

Si sono riuniti ad Alessandria gli Stati generali della logistica del Nord Ovest d'Italia. Di fatto, la riunione ha rilanciato l'esigenza di costruire una grande area retroportuale nel basso Piemonte: un'ipotesi rafforzata dagli incentivi previsti per una Zls, Zona logistica semplificata che possa aiutare a decongestionare i porti liguri, il sistema autostradale e ferroviario, creando le...

Stati generali, rilanciato il sistema dei buffer per decongestionare la Liguria

Dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest la prima opzione tecnologica in grado di affiancare con un polmone retroportuale la crescita dei porti liguri, con il ruolo di Slala per una Zona Logistica Semplificata che deve contribuire a proiettare i traffici marittimi verso 4 milioni di teu

21/04/2022



Alessandria - Dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest la prima opzione tecnologica in grado di affiancare con un polmone retroportuale la crescita dei porti liguri, con il ruolo di Slala per una Zona Logistica Semplificata che deve contribuire a proiettare i traffici marittimi verso quota quattro milioni di container, sconfiggendo il congestionamento autostradale. Sarà necessario un servizio navetta nelle ore notturne. **Due paradossi e un'unica soluzione per la prima volta a portata di mano.** Queste le chiavi di lettura degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest che sono in corso di svolgimento oggi ad Alessandria e che sembrano rilanciare l'ipotesi di una grande area retroportuale nel basso Piemonte, rafforzata dagli incentivi previsti per una Zls (Zona Logistica Semplificata) e in grado di decongestionare i porti liguri, il sistema autostradale e ferroviario e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa.

Subito i paradossi:

- se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) si troverebbero a far fronte a un effetto boomerang: l'aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione 24 ore su 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità;

- in quel caso si innescherebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità non di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una quota significativa dei circa 900 mila container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30 mila euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7.000 euro di gettito Iva per l'Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania.

Questi i due paradossi, ma gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest formulano per la prima volta una risposta, una soluzione che viene dal passato, ma che oggi ha valenze operative, economiche e commerciali credibili. Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui buffer della Zls, una grande area retroportuale, un porto a secco, che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai buffer, vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività. **Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero Basso Piemonte**, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci. Si potrebbe obiettare che l'idea non è nuova, ma nuove sono le tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto, nuove sono le esigenze di efficienza e di tempi del sistema logistico; nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna.

Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della Bei e di UirNet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia: “Quella lanciata oggi - afferma Cesare Rossini, presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell'iniziativa - non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese”. **Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della Bei**, con la creazione dei buffer, veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500 mila container all'anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container teu attuali a oltre quattro milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: decongestionare l'intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l'impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte.

Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche. Senza considerare il fatto che proprio lo Scalo Smistamento di Alessandria si troverà nevralgicamente all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario

e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone.

LE FUNZIONI DEL BUFFER

Area facente funzione di terminal marino a terra:

- *accoglie le merci (container e semirimorchi) per regolarne l'afflusso e il deflusso dai Porti;*
- *opera in sincronia con i Porti tramite i servizi della Piattaforma logistica nazionale;*
- *un sistema shuttle (gomma e treno) scambia le merci con i porti assicurando la massima efficienza (niente code e congestioni agli ingressi);*
- *aperto a ogni altro uso logistico (deposito, riparazione vuoti, parcheggio, cambio turno autisti);*
- *perché il Sistema Buffer sia proficiente deve essere operativamente sincronizzato con l'attività dei terminal, la sincronizzazione avviene attraverso la Piattaforma logistica nazionale digitale mediante il Modulo sistema Buffer e il Port Community System;*
- *il servizio di trasferimento dei container tra le aree buffer e il Porto avverrà tramite un servizio di navettamento su camion (progressivamente utilizzanti bio-carburante).*

Nord Ovest punta su logistica, ad Alessandria Stati Generali Piemonte, Liguria e Lombardia a confronto dopo 2 anni stop

(ANSA) - ALESSANDRIA, 21 APR - "Il territorio non è mai stato davvero fermo e ora ha voglia di ripartire e di guardare al futuro. Questo è un momento cruciale per quest'area, la logistica è un tema complicato, dobbiamo stare attenti nelle decisioni che prenderemo perché condizioneranno il futuro delle nostre imprese e della nostra economia". Così l'assessore ai Trasporti del Piemonte, Marco Gabusi, aprendo i lavori degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, che ripartono oggi da Alessandria dopo due anni di pausa dovuta alla pandemia. "Se saremo bravi - ha sottolineato Gabusi - ci sarà spazio per tutti: grande condivisione e unità fra i soggetti interessati, prima all'interno del Piemonte, poi dell'intero Nord-Ovest, è il principale messaggio che oggi vogliamo lanciare". L'appuntamento, focalizzato sulle opportunità di ripresa offerte dal Pnrr, è organizzato dalla Regione Piemonte in collaborazione con la Fondazione **Slala**, l'Università del Piemonte Orientale che ospita l'evento, e la Fondazione Cassa di Risparmio di Alessandria, con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dalla Mobilità sostenibili. In chiusura dei lavori il governatore del Piemonte Alberto Cirio, quello della Liguria Giovanni Toti, e l'assessore ai Trasporti della Lombardia Claudia Maria Terzi, sottoscriveranno un documento congiunto per consolidare la collaborazione fra le tre Regioni in materia di logistica e infrastrutture. (ANSA).

Stati generali della logistica, Toti: "Governo e Regioni per la filiera di cui c'è bisogno"

L'assessore Benveduti: "Bene l'impegno del governo per accelerare l'avvio Zls Genova"

1 minuto e 46 secondi di lettura

di R.P.

giovedì 21 aprile 2022

GENOVA-"L'idea degli Stati Generali della logistica nasce da lontano e ritrovarci in concomitanza con la ripartenza del mondo dopo gli anni segnati dalla pandemia credo sia quanto mai opportuno. Oggi stiamo lavorando perché i nostri porti possano aumentare la propria ricettività, dal Porto di Vado, la Diga del porto di Genova, l'operatività dei nuovi terminal, il Bettolo, il Terzo Valico che sta crescendo alle nostre spalle e con la firma del protocollo d'intesa con Lombardia e Piemonte stiamo lavorando per costruire una filiera della logistica che ci permetta di avere a terra lo spazio che la Liguria non ha attaccato ai suoi porti. Mettiamo intorno a un tavolo Governo e Regioni e costruiamo la filiera di cui c'è bisogno". Così il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti agli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest tenutisi ad Alessandria.

"La logistica è strumento chiave di coesione del territorio, di movimento e interscambio delle merci. Dopo due anni di pausa, a causa dell'emergenza sanitaria, era importante ripartire con gli Stati Generali per un coordinamento del sistema logistico del Nord Ovest condiviso tra Liguria, Lombardia e Piemonte, con uno sguardo anche verso il Veneto, per una strategia sovregionale condivisa che orienti lo sviluppo logistico, intermodale e trasportistico delle merci - spiega l'assessore allo Sviluppo economico, ai Porti e alla Logistica di Regione Liguria Andrea Benveduti - L'incontro è stato occasione anche per un aggiornamento da parte del Governo sullo stato di avanzamento della Zone Logistiche Semplificate "ZLS", per cui l'esecutivo si è impegnato a emanare uno specifico DPCM che finalmente farà chiarezza sulla normativa, definendo le procedure di istituzione, le modalità di funzionamento e la governance, oltreché le condizioni per l'applicazione delle misure di semplificazione previste. Una buona notizia, che fa il paio a quella della nomina di Massimiliano Bianco, quale rappresentante della presidenza del consiglio nel comitato d'indirizzo della ZLS 'Porto e retroporto di Genova'. Passaggio che accelera il percorso per concludere la fase istruttoria e dare finalmente piena operatività ai regimi autorizzativi burocratici semplificati e alle potenziali agevolazioni fiscali, a cui potranno accedere le imprese rientranti nella area istituita da decreto Genova".

Stati Generali Logistica: Toti, Governo e Regioni attorno a tavolo per costruire filiera di cui c'è bisogno

(FERPRESS) – Alessandria, 21 APR – “L’idea degli Stati Generali della logistica nasce da lontano e ritrovarci in concomitanza con la ripartenza del mondo dopo gli anni segnati dalla pandemia credo sia quanto mai opportuno.

Oggi stiamo lavorando perché i nostri porti possano aumentare la propria ricettività, dal Porto di Vado, la Diga del porto di Genova, l’operatività dei nuovi terminal, il Bettolo, il Terzo Valico che sta crescendo alle nostre spalle e con la firma del protocollo d’intesa con Lombardia e Piemonte stiamo lavorando per costruire una filiera della logistica che ci permetta di avere a terra lo spazio che la Liguria non ha attaccato ai suoi porti. Mettiamo intorno a un tavolo Governo e Regioni e costruiamo quella filiera di cui c’è bisogno”.

Così il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti agli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest tenutisi ad Alessandria.

“La logistica è strumento chiave di coesione del territorio, di movimento e interscambio delle merci.

Dopo due anni di pausa, a causa dell’emergenza sanitaria, era importante ripartire con gli Stati Generali per un coordinamento del sistema logistico del Nord Ovest condiviso tra Liguria, Lombardia e Piemonte, con uno sguardo anche verso il Veneto, per una strategia sovregionale condivisa che orienti lo sviluppo logistico, intermodale e trasportistico delle merci – spiega l’assessore allo Sviluppo economico, ai Porti e alla Logistica di Regione Liguria Andrea Benveduti – L’incontro è stato occasione anche per un aggiornamento da parte del Governo sullo stato di avanzamento della Zone Logistiche Semplificate “ZLS”, per cui l’esecutivo si è impegnato a emanare uno specifico DPCM che finalmente farà chiarezza sulla normativa, definendo le procedure di istituzione, le modalità di funzionamento e la governance, oltreché le condizioni per l’applicazione delle misure di semplificazione previste.

Una buona notizia, che fa il paio a quella della nomina di Massimiliano Bianco, quale rappresentante della presidenza del consiglio nel comitato d’indirizzo della ZLS ‘Porto e retroporto di Genova’.

Passaggio che accelera il percorso per concludere la fase istruttoria e dare finalmente piena operatività ai regimi autorizzativi burocratici semplificati e alle potenziali agevolazioni fiscali, a cui potranno accedere le imprese rientranti nella area istituita da decreto Genova”.

Stati Generali della logistica, Toti: «Governo e regioni seduti a tavolo per costruire la filiera di cui c'è bisogno»

«L'idea degli Stati Generali della logistica nasce da lontano e ritrovarci in concomitanza con la ripartenza del mondo dopo gli anni segnati dalla pandemia credo sia quanto mai opportuno»





di Redazione

21 Aprile 2022 13:10

Genova. *«L'idea degli **Stati Generali della logistica** nasce da lontano e ritrovarci in concomitanza con la ripartenza del mondo dopo gli anni segnati dalla pandemia credo sia quanto mai opportuno. Oggi stiamo lavorando perché i nostri porti possano aumentare la propria ricettività, dal Porto di Vado, la Diga del porto di Genova, l'operatività dei nuovi terminal, il Bettolo, il Terzo Valico che sta crescendo alle nostre spalle e con la firma del protocollo d'intesa con Lombardia e Piemonte stiamo lavorando per costruire una filiera della logistica che ci permetta di avere a terra lo spazio che la Liguria non ha attaccato ai suoi porti. **Mettiamo intorno a un tavolo Governo e Regioni e costruiamo quella filiera di cui c'è bisogno**».* Così dice il presidente di Regione Liguria **Giovanni Toti** agli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest tenutisi ad Alessandria.



*«La logistica è strumento chiave di coesione del territorio, di movimento e interscambio delle merci. Dopo due anni di pausa, a causa dell'emergenza sanitaria, era importante ripartire con gli Stati Generali per un coordinamento del sistema logistico del Nord Ovest condiviso tra Liguria, Lombardia e Piemonte, con uno sguardo anche verso il Veneto, per una strategia sovraregionale condivisa che orienti lo sviluppo logistico, intermodale e trasportistico delle merci – spiega l'assessore allo Sviluppo economico, ai Porti e alla Logistica di Regione Liguria **Andrea Benveduti** – L'incontro è stato occasione anche per un aggiornamento da parte del Governo sullo stato di avanzamento della Zone Logistiche Semplificate "ZLS", per cui*

l'esecutivo si è impegnato a emanare uno specifico DPCM che finalmente farà chiarezza sulla normativa, definendo le procedure di istituzione, le modalità di funzionamento e la governance, oltreché le condizioni per l'applicazione delle misure di semplificazione previste. Una buona notizia, che fa il paio a quella della nomina di Massimiliano Bianco, quale rappresentante della presidenza del consiglio nel comitato d'indirizzo della ZLS 'Porto e retroporto di Genova'. Passaggio che accelera il percorso per concludere la fase istruttoria e dare finalmente piena operatività ai regimi autorizzativi burocratici semplificati e alle potenziali agevolazioni fiscali, a cui potranno accedere le imprese rientranti nella area istituita da decreto Genova».



Stati Generali Logistica Nord Ovest: un retroporto hi-tech per la crescita dei porti liguri

Dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest una soluzione che viene dal passato ma che è oggi più credibile grazie alle nuove tecnologie informatiche

Da

redazione

21 Aprile 2022 13:49

Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo scalo smistamento ferroviario di **Alessandria e sui "buffer"**, una grande area retroportuale, un **"porto a secco"** che operi in stretto coordinamento con gli scali di Genova e Savona. Porti che sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai buffer, vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, **rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività. Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero Basso Piemonte, creando le** condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci.

La soluzione arriva dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, tenutisi oggi ad Alessandria. Una soluzione non nuova, ma che oggi ha valenze operative, economiche e commerciali credibili. E soprattutto, fa leva sulle

nuove tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto.

Del resto, nuove sono le esigenze di efficienza e di tempi del sistema logistico: paradossalmente, se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) oggi si troverebbero a far fronte a un effetto boomerang: **l'aumento del traffico si tradurrebbe** in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità. In quel caso si innescherebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità non tanto di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, quanto di recuperare una quota significativa dei circa 900 mila container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30 mila euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7 mila euro di gettito Iva per **l'Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania.**

Nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna.

Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della Bei e di Uirnet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia.

«Quella lanciata oggi – afferma Cesare Rossini, presidente della Fondazione Slala, **principale promotrice dell'iniziativa – non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese».**

Con 20 milioni circa già disponibili nel decreto Genova ai quali potrebbe **sommarsi un intervento specifico della Bei, con la creazione dei "buffer", veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container**

all'anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container TEU attuali a oltre 4 milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: **decongestionare l'intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l'impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa** del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche.

Senza considerare il fatto che proprio lo Scalo Smistamento di Alessandria si **troverà nevralgicamente all'uscita di un ramo del** Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone.

Il rilancio della logistica tra PNRR e nuovi scenari economici al centro dell'attenzione degli "Stati Generali"

21 Aprile 2022 Roberto Cavallero 11 Views 3 min read

Alessandria – Un confronto di alto livello su tutti i temi nella consapevolezza che si possa continuare a dialogare nei Tavoli di Lavoro coordinati dalla Cabina di Regia ai quali gli stakeholder potranno portare richieste e proposte parlando contemporaneamente e ben tre Regioni, Piemonte, Liguria e Lombardia.

Sono "Gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest", convegno organizzato dalla Regione Piemonte in collaborazione con Fondazione Slala, Università degli Studi del Piemonte Orientale e la Fondazione Cassa di Risparmio di Alessandria col patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, che si è tenuto nell'Aula Magna dell'Università UPO in viale Teresa Michel 11 e che è tornato dopo due anni di assenza dovuta all'emergenza sanitaria.

Un evento focalizzato sul tema della logistica e del sistema economico del Nord Ovest nel contesto del post pandemia e delle opportunità offerte dal PNRR, tenendo presente la tutela e il rispetto dell'ambiente, in un'ottica di sostenibilità sotto tutti i profili.

Trasporti, infrastrutture, porti, retroporti, sicurezza, digitalizzazione, informazione. Tutti temi affrontati alla presenza di rinomati tecnici, con i vertici degli Enti di riferimento e con importanti personalità politiche tra cui il Ministro per il Sud e la coesione territoriale, Mara Carfagna, intervenuta in un video registrato, i Vice Ministri del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e il Sottosegretario del Ministero dell'Interno, i presidenti della Regione Piemonte e della Regione Liguria, l'Assessore delegato della Regione Piemonte e i suoi colleghi delle Regioni Liguria e Lombardia e i rappresentanti delle Amministrazioni locali.

Piemonte, Liguria e Lombardia parlano con una voce unica, unite nella consapevolezza di rappresentare, unite, una fetta molto per il PIL nazionale e di avere un'opportunità di sviluppo importante quando si coordinano e portano avanti compatte istanze della logistica. Un evento che va oltre ogni colore politico, una sorta di simbolica "seconda generazione" di Giunte Regionali che portano avanti questa iniziativa, proprio a testimonianza dell'importanza del settore della logistica del Nord Ovest.

Dopo i saluti di Marco Gabusi, Assessore ai Trasporti e alle Infrastrutture della Regione Piemonte, di Giancarlo Avanzi, Rettore dell'Università del Piemonte Orientale di Alessandria, di Gianfranco Cuttica di Revigliasco, Sindaco di Alessandria e di Cesare Rossini, Presidente della Fondazione SLALA, il convegno ha visto gli interventi del professor Massimo Cavino, Università del Piemonte Orientale, cui è stato affidato l'inquadramento degli scenari logistici, di Christian Colaneri e Francesco Benevolo, rispettivamente Direttore Commerciale RFI e Direttore di RAM, Rete Autostrade Mediterranee, che si sono soffermati sul monitoraggio delle opere ferroviarie, hanno parlato delle prospettive del Nuovo Contratto di Programma e degli incentivi ferrobondati statali e regionali.

Una serie di interventi hanno, poi, approfondito i nuovi scenari della logistica del Nord Ovest: Pierluigi Navone, Direttore Generale ANSFISA, ha aggiornato sul settore della sicurezza ferroviaria mentre Francesco Benevolo e Andrea Rosa, quest'ultimo facente parte del Progetto Fenix, a cura di LINKS, si sono concentrati sulla digitalizzazione della logistica, tema in rapida evoluzione e sul l'intera filiera deve concentrare l'attenzione in maniera più incisiva rispetto al passato.

Cecilia Braun, direttrice del Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale Reno-Alpi si è soffermata sulla sostenibilità delle grandi opere come il Corridoio Reno-Alpi, determinante per la logistica del Nord-Ovest mentre l'approfondimento sul sistema portuale e retroportuale

del Nord Ovest, che ha visto di recente il Piemonte candidare ben 14 siti a Zona Logistica Semplificata del porto e retroporto di Genova, è stato affidato, dopo le introduzioni di Giovanni Toti, Presidente della Regione Liguria, a Cristoforo Canavese, presidente CIM Novara Interporto e Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Per motivi familiari non era presente Fabrizio Palenzona, presidente del Gruppo Prelios.

I nuovi scenari, guardando soprattutto alle opportunità del PNRR, sono stati affidati a Giuseppe Catalano, Coordinatore Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili mentre il tema del Nord Ovest al centro delle grandi opere per la logistica è stato dibattuto da Calogero Mauceri, Commissario di Governo per i corridoi Reno-Alpi e Mediterraneo.

Si è poi proseguito con una cabina di regia politica con interventi, fra gli altri, dei vice ministri delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Alessandro Morelli e Teresa Bellanova e di Ivan Scalfarotto, sottosegretario di Stato al Ministero dell'Interno. Le conclusioni finali sono state affidate ad Alberto Cirio, Presidente della Regione Piemonte.

In chiusura i governatori delle tre Regioni, Piemonte, Liguria e Lombardia, hanno firmato il documento congiunto per il consolidamento del partenariato di Cabina e per l'ampliamento di tematiche da approfondire coerentemente con le indicazioni dei tavoli di confronto con gli stakeholder del settore logistica e trasporti.

Un polmone retroportuale per la crescita dei porti di Genova e Savona



giovedì 21 aprile 2022

Ad Alessandria si sono riuniti gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest. **Rilanciata l'ipotesi di una grande area retroportuale nel basso Piemonte**, rafforzata dagli incentivi previsti per una **ZLS (Zona Logistica Semplificata)** e in grado di **decongestionare i porti liguri**, il sistema autostradale e ferroviario e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa.

Un dry port che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona

Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui 'Buffer', una grande area retroportuale, **un 'dry port' (porto a secco)**, che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai 'Buffer', vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività.

Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe **l'operatività all'intero Basso Piemonte**, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci.

"Quella lanciata oggi – afferma Cesare Rossini, **Presidente della Fondazione Slala**, principale promotrice dell'iniziativa – non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese".

La prospettiva di una **Zona Logistica Semplificata**, **garantirebbe alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte** di beneficiare di condizioni

doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e rendere quindi **economicamente sostenibile** una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna.

Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della BEI e di UIRNet (ora Digitalog), **lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%)** costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia.

"Una sfida che va vinta per la portualità ligure"

Con **20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova** ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della BEI, con la creazione dei "Buffer", veri e propri cervelli pensanti del sistema, con **l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all'anno, e con la **Zona Logistica Semplificata**, il sistema portuale ligure, oggi in gravi difficoltà anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container TEU attuali a oltre 4 milioni.

Infine la posizione: **lo Scalo Smistamento di Alessandria** si troverà nevralgicamente all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone.

Tag: [infrastrutture](#), [logistica](#), [trasporto merci](#)

© Trasporti-Italia.com - Riproduzione riservata

Logistica, il progetto: un grande retroporto nel Basso Piemonte per estendere l'operatività dei porti di Savona e Genova

Questa la proposta arrivata dagli stati generali della logistica del Nord Ovest, in corso ad Alessandria, da parte della Fondazione Slala (sistema logistico del Nord Ovest d'Italia)



di Redazione

21 Aprile 2022 11:35

Alessandria. Una **grande area retroportuale, un 'dry port' (porto a secco)**, da creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui 'Buffer', in modo **che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona**. Questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a **comporre i treni da 750 metri**, sia con il servizio shuttle gestito dai 'Buffer', vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più

ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività. Questa la proposta arrivata dagli stati generali della logistica del Nord Ovest, in corso ad Alessandria, da parte della Fondazione Slala (sistema logistico del Nord Ovest d'Italia).

Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero Basso Piemonte, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci.

L'idea non è nuova, ma nuove sono le tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto, nuove sono le esigenze di efficienza e di tempi del sistema logistico; nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna.

La proposta, secondo chi l'ha avanzata, sarebbe in grado di decongestionare i porti liguri, il sistema autostradale e ferroviario e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa.

Due i paradossi affrontati: se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) si troverebbero a far fronte a un **effetto boomerang**: l'aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità.

In quel caso si innescherebbe una **spirale negativa** e verrebbe vanificata la grande opportunità non di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una quota significativa dei circa 900.000 container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30.000 euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7.000 Euro di gettito Iva per l'Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania.

Secondo il calcolo messo a punto da **studi paralleli della BEI e di UIRNet (ora Digitalog)**, lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia.

"Quella lanciata oggi – afferma **Cesare Rossini**, presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell'iniziativa – non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese".

Con 20 milioni circa già disponibili nel decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della Bei, con la creazione dei "Buffer", veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all'anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container Teu attuali a oltre 4 milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: decongestionare l'intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l'impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche.

Senza considerare il fatto che proprio lo scalo smistamento di Alessandria si troverà nevralgicamente all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone.

Le funzioni del Buffer

Area facente funzione di terminal marino a terra:

- Accoglie le merci (container e semirimorchi) per regolarne l'afflusso e il deflusso dai porti.
- Opera in sincronia con i Porti tramite i servizi della PIn.
- Un sistema shuttle (gomma e treno) scambia le merci con i porti assicurando la massima efficienza (niente code e congestioni agli ingressi).
- Aperto a ogni altro uso logistico (deposito, riparazione vuoti, parcheggio, cambio turno autisti).
- Perché il sistema Buffer sia proficiente deve essere operativamente sincronizzato con l'attività dei terminal, la sincronizzazione avviene attraverso la Piattaforma Logistica Nazionale Digitale mediante il Modulo Sistema Buffer e il Port Community System;
- Il servizio di trasferimento dei container tra le aree Buffer e il porto avverrà tramite un servizio di navettamento su camion (progressivamente utilizzanti bio-carburante).

Slala: un grande retroporto nel Basso Piemonte per estendere operatività scalo genovese

Questa la proposta arrivata dagli stati generali della logistica del Nord Ovest, in corso ad Alessandria, da parte della Fondazione Slala (sistema logistico del Nord Ovest d'Italia)



di Redazione

21 Aprile 2022 11:17

Alessandria. Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui 'Buffer', una **grande area retroportuale, un 'dry port' (porto a secco), che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona.** Questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a **comporre i treni da 750 metri**, sia con il servizio shuttle gestito dai 'Buffer', vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti,

rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività.

Questa la proposta arrivata dagli stati generali della logistica del Nord Ovest, in corso ad Alessandria, da parte della Fondazione Slala (sistema logistico del Nord Ovest d'Italia).

Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero Basso Piemonte, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci.

L'idea non è nuova, ma nuove sono le tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto, nuove sono le esigenze di efficienza e di tempi del sistema logistico; nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna.

La proposta, secondo chi l'ha avanzata, sarebbe in grado di decongestionare i porti liguri, il sistema autostradale e ferroviario e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa.

Due i paradossi affrontati: se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) si troverebbero a far fronte a un **effetto boomerang**: l'aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità.

In quel caso si innescherebbe una **spirale negativa** e verrebbe vanificata la grande opportunità non di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una quota significativa dei circa 900.000 container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30.000 euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7.000 Euro di gettito Iva per l'Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania.

Secondo il calcolo messo a punto da **studi paralleli della BEI e di UIRNet (ora Digitalog)**, lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia.

"Quella lanciata oggi - afferma **Cesare Rossini**, presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell'iniziativa - non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese".

Con 20 milioni circa già disponibili nel decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della Bei, con la creazione dei "Buffer", veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all'anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container Teu attuali a oltre 4 milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: decongestionare l'intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l'impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche.

Senza considerare il fatto che proprio lo scalo smistamento di Alessandria si troverà nevralgicamente all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone.

Le funzioni del Buffer

Area facente funzione di terminal marino a terra:

- Accoglie le merci (container e semirimorchi) per regolarne l'afflusso e il deflusso dai porti.
- Opera in sincronia con i Porti tramite i servizi della PIn.
- Un sistema shuttle (gomma e treno) scambia le merci con i porti assicurando la massima efficienza (niente code e congestioni agli ingressi).
- Aperto a ogni altro uso logistico (deposito, riparazione vuoti, parcheggio, cambio turno autisti).
- Perché il sistema Buffer sia proficiente deve essere operativamente sincronizzato con l'attività dei terminal, la sincronizzazione avviene attraverso la Piattaforma Logistica Nazionale Digitale mediante il Modulo Sistema Buffer e il Port Community System;
- Il servizio di trasferimento dei container tra le aree Buffer e il porto avverrà tramite un servizio di navettamento su camion (progressivamente utilizzanti bio-carburante).

Gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest ripartono da Alessandria

Un'occasione di alto livello per parlare di trasporti, infrastrutture, porti, retroporti, sicurezza, digitalizzazione, formazione e altri temi: presenti personalità importanti dell'economia e delle istituzioni

R. AL.

21 Aprile 2022 Aggiornato alle 10:17

1 minuti di lettura



Stati Generali della logistica del Nord Ovest, un momento dell'importante appuntamento Foto Federica Castellana

ALESSANDRIA. Ripartono da Alessandria, dopo due anni di pausa dovuta all'emergenza sanitaria, gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, che coinvolgono il Piemonte, la Lombardia e la Liguria nell'appuntamento di riferimento per le istituzioni e gli stakeholder del settore. Sono iniziati questa mattina 21 aprile e si stanno svolgendo in città.

Un'occasione di alto livello per parlare di trasporti, infrastrutture, porti, retroporti, sicurezza, digitalizzazione, formazione e molti altri temi di attualità con rinomati tecnici, con i vertici degli Enti di riferimento e con importanti personalità politiche, tra cui il Ministro per il Sud e la coesione territoriale, i Vice Ministri del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e il Sottosegretario del Ministero **dell'Interno, i presidenti della Regione Piemonte e della Regione Liguria, l'Assessore delegato della Regione Piemonte e i suoi** colleghi delle Regioni Liguria e Lombardia e i rappresentanti delle Amministrazioni locali.



Gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest sono organizzati dalla Regione Piemonte in collaborazione con la Fondazione Slala, l'Università degli Studi del Piemonte Orientale e la Fondazione Cassa di Risparmio di Alessandria e con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

Questa edizione degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest **sottolinea fortemente la dimensione sovraregionale dell'evento: Piemonte, Liguria e Lombardia** parlano con una voce unica, nella consapevolezza di rappresentare insieme una fetta importante del PIL nazionale e di avere **un'opportunità di sviluppo importante quando si coordinano e portano avanti** compatte le istanze della logistica. Un momento che va oltre i colori **politici e l'avvicendamento** delle amministrazioni regionali. Una simbolica **'seconda generazione' di Giunte Regionali che portano avanti questa iniziativa, proprio a testimonianza dell'importanza del settore della logistica del Nord Ovest.**

L'obiettivo di questi Stati Generali è di offrire un confronto di alto livello su **tutti i temi nella consapevolezza che, una volta chiuso l'evento, il dialogo** proseguirà nei Tavoli di Lavoro coordinati dalla Cabina di Regia, ai quale gli stakeholder posso portare richieste e proposte parlando contemporaneamente a ben tre Regioni.

Attesissimo l'approfondimento sul sistema portuale e retroportuale del Nord Ovest, che ha visto recentemente il Piemonte candidare ben 14 siti a Zona Logistica Semplificata ZLS del porto e retroporto di Genova, oltre ai già esistenti di **Novara CIM e Torino SITO. Introduce l'argomento il presidente** della Regione Liguria, al quale seguono gli interventi del presidente CIM Novara Interporto Cristoforo Canavese, il presidente del Gruppo Prelios Fabrizio Palenzona e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini.