

**Programma Integrato
Master Plan della Logistica del Nord Ovest**

B. PROGETTO

Marzo 2007

INDICE

1. Obiettivi generali di sviluppo e di riqualificazione attraverso la valorizzazione delle potenzialità della Macro-area

- 1.1 Il ruolo del Nord ovest per l'alimentazione dell'Europa dal Mediterraneo
 - 1.1.1 Sommario
 - 1.1.2 Premessa
 - 1.1.2.1 Il quadro evolutivo della domanda di trasporto marittimo
 - 1.1.2.2 Le prospettive per il sistema portuale ligure
 - 1.1.2.3 L'evoluzione della logistica distributiva
 - 1.1.2.4 L'impatto prevedibile sul retroporto "esteso"
 - 1.1.3 Il sistema portuale
 - 1.1.3.1 "Ambito di Interesse Portuale" e "Ambito Portuale"
 - 1.1.3.2 Le modalità di ampliamento dell'ambito di interesse del sistema
 - 1.1.3.3 La collaborazione fra i porti di Genova, Savona e La Spezia
 - 1.1.3.4 La procedura per l'integrazione fra i porti
 - 1.1.3.5 Servizi ferroviari dedicati intraportuali
 - 1.1.3.6 Il finanziamento del servizio pubblico
 - 1.1.3.7 Il controllo della merce all'interno del sistema
 - 1.1.3.8 La collaborazione fra istituzioni ai fini della regolazione del sistema
 - 1.1.4 I parametri infrastrutturali
 - 1.1.4.1 Parametri infrastrutturali: I. Il Corridoio 24
 - 1.1.4.2 Parametri infrastrutturali: II. Il terzo valico
 - 1.1.4.3 Parametri infrastrutturali: III. Il Corridoio V
 - 1.1.5 Alcune indispensabili scelte di politica dei trasporti
 - 1.1.5.1 La necessità di servizi ferroviari efficienti sul Sistema Portuale
 - 1.1.5.2. Una riconversione di Trenitalia Cargo come operatore logistico
 - 1.1.5.3. L'ipotesi delle Ferrovie Tedesche
 - 1.1.5.4. Un vettore ferroviario "regionale"
 - 1.1.5.5. Modalità per la promozione dei traffici
 - 1.1.6 Gli assetti dei rapporti fra stato e regione
 - 1.1.6.1 La dialettica Stato - Regione
 - 1.1.6.2 La riforma del 2001
 - 1.1.6.3 La posizione della Corte in tema di trasporti
 - 1.1.6.4 Alcune scelte in concreto
 - 1.1.6.5 Il ruolo di SLALA nelle politiche della Regione Piemonte e

Liguria

2. Analisi swot: punti di forza e di debolezza, opportunità e minacce.

3. Coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale approvati a livello nazionale, regionale, provinciale, comunale

- 3.1 Programma di Governo Maggio 2005 VIII Legislatura 2005-2010
- 3.2 Il Libro Bianco della U.E. "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"
- 3.3 Piano generale dei Trasporti e della Logistica

- 3.4 Il Patto della logistica
 - 3.5 Il Piano della Logistica (CIPE 22-03-2006)
 - 3.6 Piano Territoriale della Regione Piemonte
 - 3.7 Per un nuovo Piano Territoriale Regionale Documento Programmatico Dicembre 2005
 - 3.8 Piano Regionale dei Trasporti e della Logistica
 - 3.9 Programma Strategico per la logistica della Regione Piemonte
 - 3.10 Documento di Programmazione Strategico-Operativa
 - 3.11 Legge Obiettivo (L.443 del 21 dicembre 2001)
 - 3.12 Legge n.166/2002 “Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti”
 - 3.13 Legge n.265 del 22 novembre 2002 “Conversione in Legge, con modificazioni, del decreto legge 24 settembre 2002 n.209”
 - 3.14 Legge 32 del 1 marzo 2005 “Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell’autotrasporto di persone e di cose” e il D.L. n. 284 del 21 novembre 2005: “Consulta Generale per l'Autotrasporto”
- 4. Ricognizione dei vincoli paesaggistico-ambientali a cui le aree sono sottoposte e procedure da seguire per il superamento delle criticità**
- 5. Ricognizione sulla disponibilità delle aree e delle tempistiche e procedure per la eventuale acquisizione**
- 6. Motivazioni per cui vengono scelte le aree di intervento e gli interventi all'interno della Macro-area**
- 7. Gli interventi, i servizi, le azioni, le attività da realizzare con esplicitazione dei singoli obiettivi che si intendono raggiungere, anche con specifico riferimento agli obiettivi generali del Programma: investimenti pubblici, investimenti privati; azioni immateriali**
- 8. Coerenza con i PRG vigenti e con il PRUSST**
- 8.1 Coerenza con i PRG vigenti
 - 8.2 Coerenza con il PRUSST
- 9. Interventi, servizi, azioni e attività inseriti nella proposta di programma, in fase di progettazione o di attuazione, già oggetto di finanziamento o per cui, con il Programma, vengono forniti gli elementi per il successivo finanziamento**
- 9.1 Le Schede di intervento
 - 9.2 Classificazione aree d'intervento e Fasi attuative
 - 9.3 Attribuzione degli interventi alle diverse fasi
 - 9.3.1 Fase 1
 - 9.3.2 Fase 2
 - 9.3.3 Fase 3
- 10. Fonti di finanziamento e altre risorse (lavoro, beni o servizi, previste nel Programma Integrato)**
- 11. Cronoprogramma degli interventi e relative priorità**

Tav. n. 3 Interventi, Servizi, Azioni

1 OBIETTIVI GENERALI DI SVILUPPO E DI RIQUALIFICAZIONE ATTRAVERSO LA VALORIZZAZIONE DELLE POTENZIALITÀ DELLA MACRO-AREA

Così come già precisato nella Premessa delle Conoscenze il Master Plan ha come obiettivi prioritari:

- **divenire il quadro di riferimento regionale e di area vasta**, in materia di logistica, interporti, infrastrutture per il trasporto e l'intermodalità delle merci;
- **sviluppare il tema del sistema portuale/retroportuale** con particolare riferimento alle aree Alessandrino/Valbormida, relazionate in successione con le aree del Nord attraverso il nodo di Novara, con le aree centro-padane e con l'area Torinese;
- **evidenziare, attraverso l'analisi del territorio, le proposte di realizzazione** elaborate dai vari soggetti interessati (Traforo Turchino, Castellazzo, Interporto Rivalta ed altre eventuali iniziative in itinere, di natura pubblica e privata) e ricadenti nell'area definita come Piattaforma logistica del Nord-Ovest e verificarle
- **fornire una proposta operativa di pianificazione e programmazione** concernente aree ed infrastrutture, con *indicazione delle relative priorità, tempistiche realizzative e relativa sostenibilità economico-finanziaria*, riferita all'individuazione delle risorse, dei soggetti finanziatori e delle possibili partnership pubblico privato;
- **analizzare le valutazioni e le stime sui traffici**, al fine di determinare il fabbisogno di accessibilità/connettività di reti in relazione alle realtà e servizi già operanti;
- **evidenziare la coerenza del Master Plan con i documenti di programmazione regionale** già definiti ed in corso di redazione;
- **sviluppare l'analisi dei sistemi informatici e telematici in uso** presso gli operatori delle diverse filiere logistiche (domanda e offerta), nonché presso gli Enti interessati e componenti in materia, finalizzata a garantire la piena funzionalità e fruibilità della prevista piattaforma di sistema.

1.1 Il ruolo del nord-ovest per l'alimentazione dell'Europa dal mediterraneo

1.1.1 Sommario

0. Le imprese italiane denunciano da tempo un inarrestabile deterioramento delle condizioni di base di competitività. Esse non cessano di reclamare infrastrutture e servizi di connessione efficienti e di qualità così da non risultare marginalizzate. Il diritto alla competitività ed alla mobilità, invece, introdotto di recente con l'art. 16, Trattato CE, ha come suo corollario la definizione di alcune regole di base idonee a garantire la mobilità delle persone e delle merci. Spetta all'Unione Europea, ma essenzialmente agli Stati Membri, di adottare le opportune misure onde non incorrere in una fattispecie di responsabilità comunitaria.

E' stato recentemente rilevato come, da indicatori di tendenza univoci, anche solo un impatto del 10% dei traffici prospettici cinesi sui porti del sud dell'Europa (principalmente Barcellona, Valencia, Genova e gli hub del mezzogiorno – risultando del tutto incerto il ruolo che potrebbe essere giocato dal sistema dell'alto adriatico) significherebbe quantomeno 10 milioni di contenitori che il sistema italiano dovrà essere nelle condizioni di gestire e che oggi i nostri porti non sono attrezzati a ricevere. Più precisamente, *i traffici prospettici da e verso la Cina a breve indicano come le potenzialità per il Mediterraneo siano davvero importanti se solo il sistema alimentare ferroviario di connessione con i mercati infraeuropei funzionasse, e se esso fosse coordinato con le infrastrutture portuali e retroportuali di sostegno.*

Il punto, piuttosto, è se si intende che il sistema logistico nazionale debba essere in grado di rispondere a quella che sinteticamente e mediaticamente, è stata definita la "sfida della CINA", organizzandosi in modo tale da offrire una prospettiva di alimentazione da sud del continente, oppure se, come pure autorevolmente si afferma, i nostri porti dovranno concentrarsi sui mercati immediatamente a sud delle alpi, organizzandosi per gestire un aumento contenuto e ragionevole dei traffici. Si tratta di una scelta solo apparente dal momento che la vera sfida non è tanto quella, a breve, del "far east", ma piuttosto quella della idoneità della logistica italiana e dei suoi differenti comparti a costituire un solido aggancio per gli sviluppi dei traffici futuri che, inevitabilmente, vedranno l'esplosione di nuove aree ed opportunità di traffico.

Occorre agire su tre fronti congiuntamente: quello dei sistemi portuali, quello delle infrastrutture di connessione e quello della promozione di servizi ferroviari internazionali affidabili.

1. L'ampliamento dell'"ambito di interesse portuale" del Sistema

Il Sistema dei porti liguri, inclusivo degli ambiti di Genova, di Savona e di La Spezia, oltre che dei terminali della Valle Bormida, di Alessandria, Novi Ligure, Pozzolo Formigaro e Tortona, rappresenta l'unica vera opportunità di alimentazione dell'Europa dal Mediterraneo italiano attraverso il Corridoio 24. Il loro collegamento con le aree di Casale Monferrato, di Novara e con la stessa Cargo City di Malpensa garantisce un forte momento di coesione che deve essere valorizzato. L'inadeguata progettazione, realizzazione e regolazione di queste infrastrutture, ma specialmente l'insufficiente promozione di servizi di connessione continuerà a perpetrare conseguenze negative in termini di competitività per il nostro Paese.

Anzitutto occorre realizzare un sistema portuale esteso in grado di accogliere quantità massive di traffico stocandole nei terminali "inland" (o "secchi"). *In sostanza il Porto di Genova – l'unico che pare realisticamente possa costituire una base*

alimentativa di traffico europeo – con i porti di Savona e di La Spezia va unito ai retroporti per individuare ambiti portuali di stoccaggio molto più ampi, con forti contenuti ferroviari, e servizi di navetta interni dedicati. Se si vuole cogliere “la sfida della CINA” oggi, e di altre realtà in futuro, occorre, non solo mantenere i principi di regolazione dei sistemi portuali già consolidati, ma valorizzare detti principi, selezionando porti più ampi, ben organizzati, e dove la diversa collocazione delle aree sia assolutamente neutra in quanto assistiti da servizi ferroviari dedicati a vocazione interna efficienti ed a carico della comunità portuale. Contemporaneamente la liberalizzazione ferroviaria dovrà “attestarsi” alla frontiera esterna dell’ambito portuale. Del pari, l’effettuazione dei controlli doganali dovrà essere localizzata all’esterno liberando gli spazi marittimi fronte mare.

2. In secondo luogo è urgente intervenire su alcune minori infrastrutture ferroviarie. Ma specialmente occorre attivare il Corridoio 24 a sud prima che esso sia operativo a nord: ciò che produrrebbe conseguente devastanti per il sistema Paese.

Il che significa che il Terzo valico rappresenta l’infrastruttura davvero di rilevanza nazionale da realizzare utilizzando gli strumenti oggi messi a disposizione dall’ordinamento comunitario. Senza il terzo valico il sistema di Genova non riesce ad essere competitivo e l’intero progetto di competitività fallisce.

3. Ma principalmente sarà indispensabile garantire l’assoluta efficienza nei collegamenti ferroviari di alimentazione del sistema genovese con i mercati svizzero, bavarese e del centro Europa. L’area economica del Baden Wuttemberg, della Svizzera e più di tutti della Baviera vede da sempre con estremo favore di sottrarsi al monopolio dei porti del nord: e da sempre si candida a svolgere un ruolo proprio rispetto al sistema portuale del mediterraneo italiano. Le forze economiche e politiche di quei Paesi sollecitano da tempo la nostra portualità alla massima efficienza, non tanto per quanto attiene all’handling portuale, ma principalmente per quanto attiene ai collegamenti ferroviari. Tutti infatti domandano certezze al sistema Paese per quanto riguarda i collegamenti ferroviari, dal punto di vista della puntualità e del prezzo.

Le Regioni Piemonte e Liguria sono titolari di poteri amministrativi e legislativi in materia di trasporti che sono chiamate ad esercitare adottando due leggi quadro coincidenti per l’integrazione del sistema, per la promozione dei traffici ferroviari e per la realizzazione delle indispensabili ed urgenti infrastrutture. L’art. 117 della Costituzione affida, infatti, alle Regioni un ruolo centrale particolarmente se si tratta di promuovere condizioni di competitività attraverso la politica dei trasporti e delle infrastrutture.

Province, Comuni ed Autorità Portuali riunite in SLALA hanno la capacità della progettazione urbanistica, della promozione in senso lato e dell’attuazione delle scelte delle Regioni.

Conclusivamente occorrono alcune scelte di politica dei trasporti urgenti ed ineludibili sia per quanto attiene alla infrastrutture, sia per quanto riguarda l’organizzazione dei traffici e che possono sintetizzarsi

- in un porto molto più grande e dotato di una pluralità di terminali, fra loro unificati in virtù di servizi ferroviari dedicati;

- nella realizzazione di interventi infrastrutturali sul Corridoio 24, essendo indifferibile il “Terzo Valico”

- in una rinnovata capacità ferroviaria di alimentazione del sistema e di collegamento fra il Sistema di Genova ed il mercato della Baviera, della Svizzera, dell’Austria in regime di assoluta efficienza.

Le Regioni costituiscono, nel presente assetto costituzionale, le Autorità competenti.

1.1.2 Premessa

Appare opportuno descrivere brevemente lo scenario entro il quale si inquadra il progetto di SLALA, ed i presupposti che rendono questo progetto un'iniziativa strategica che il Nord Ovest, ed il Paese nel suo complesso, deve concretizzare se davvero vuole giocare un ruolo chiave nell'ambito del servizio al mercato europeo, evitando l'incombente rischio di marginalizzazione dei sistemi economici e trasportistici regionali e nazionali.

In questo senso, un primo passo fondamentale è venuto con l'inserimento del sistema logistico del Nord-Ovest nel Documento di Programmazione Economico-Finanziaria da parte del Governo.

1.1.2.1 Il quadro evolutivo della domanda di trasporto marittimo

Il trasporto marittimo rappresenta il principale vettore degli scambi commerciali internazionali, con un predominio assoluto rispetto alle altre modalità di trasporto nel caso dei traffici sulle grandi distanze intercontinentali. In risposta all'incremento del commercio internazionale, la movimentazione portuale di container è così passata dai 36 milioni di TEU del 1980 ai 266 del 2002, con previsioni tra i 432 e i 468 milioni nel 2010.

In questo scenario, diversi sono i fattori che contribuiscono a dipingere un quadro di sensibile sviluppo del trasporto via mare all'interno del Mediterraneo: tra tutti, la crescita dei flussi commerciali tra la Comunità Europea ed i paesi dell'Estremo Oriente, con i porti mediterranei chiamati a svolgere il ruolo di gate d'ingresso da sud ai mercati europei, e, in chiave di prospettiva, la crescita dell'interscambio commerciale dei principali paesi europei con quelli dell'Europa orientale e della sponda Sud del Mediterraneo.

Tra il 2000 e la fine del 2006 il traffico containerizzato dall'Asia verso i mercati europei sarà pressoché raddoppiato, passando da 4,2 a oltre 8 milioni di TEU annui, mentre sono previsti in crescita anche i traffici verso l'Asia, sia pure su livelli meno sostenuti.

Focalizzando l'attenzione sul bacino del Mediterraneo, secondo le previsioni elaborate da Ocean Shipping Consultants secondo dimensioni davvero importanti se interverrà una sostanziale modificazione degli assetti organizzativi dei porti, dei servizi ferroviari e delle infrastrutture – oggi del tutto insufficienti a consentire al mediterraneo italiano di svolgere un qualsivoglia ruolo di alimentazione strategica dell'Europa da sud.

1.1.2.2 Le prospettive per il sistema portuale ligure

La posizione geografica al centro dell'area meridionale europea attribuisce all'Italia un ruolo determinante all'interno del quadro sopra delineato.

In particolare, i porti dell'arco ligure, localizzati in una posizione privilegiata rispetto alle rotte che attraversano il Mediterraneo e rispetto ai mercati interni del Nord Italia e del Sud Europa, possono assolvere efficacemente due specifiche funzioni all'interno della catena di trasporto:

- porti “spoke” all’interno di filiere del trasporto gravitanti intorno ai maggiori porti “hub” del Mediterraneo centrale, come Malta, Gioia Tauro, Taranto e Cagliari;
- porti regionali in grado di sviluppare una pluralità di collegamenti diretti con altri porti sia all’interno che all’esterno dell’area del Mediterraneo.

Esaminando l’andamento dei traffici containerizzati in questi porti negli ultimi anni, si può osservare che le movimentazioni hanno fatto registrare una crescita media del 4% annuo.

| Movimentazione container (TEU) | | | | | |
|--------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
| La Spezia | 974.646 | 975.005 | 1.006.641 | 1.040.438 | 1.025.000 |
| Genova | 1.526.526 | 1.531.254 | 1.605.946 | 1.628.594 | 1.625.000 |
| Savona | 50.092 | 54.796 | 53.543 | 83.891 | 220.000 |
| Totale porti liguri | 2.551.264 | 2.561.055 | 2.666.130 | 2.752.923 | 2.870.000 |

Sulla base delle citate previsioni di OSC, l’evoluzione della domanda di servizi portuali negli scali liguri evidenzia rispetto al 2001 una crescita di circa 1,5 milioni di TEU al 2010 e 3 milioni di TEU al 2015.

| | 2001 | 2010 |
|--------------|-----------|-----------|
| Porti Liguri | 2.551.264 | 6.900.000 |

L’indicata valutazione tiene conto tuttavia dell’attuale situazione di difficoltà del sistema: sostanzialmente incapace di offrire uno sbocco significativo di traffico. Se infatti il mediterraneo del nord fosse in grado di mantenere le posizioni si dovrebbero immaginare quantomeno 10.000.000 di Teu nel 2015, non potendosi affatto escludere un recupero rispetto ai porti del nord se dovessero essere realizzate infrastrutture di alimentazione in tempi ragionevoli.

1.1.2.3 L’evoluzione della logistica distributiva

Al di là del ruolo del Mediterraneo come strumento di alimentazione del continente, occorre anche considerare il peso dell’integrazione funzionale del processo di distribuzione: si tratta di un fenomeno sempre più accelerato: fusioni e acquisizioni tra aziende stanno ridisegnando il quadro della logistica europea e del mondo dello shipping e il mercato della logistica comprende una grande varietà di fornitori di servizi, dai grandi operatori globali a operatori di nicchia a livello locale. Inoltre, è sempre più accentuato lo sviluppo di attività logistiche a valore aggiunto e operazioni manifatturiere posticipate all’interno dei centri di distribuzione.

Negli ultimi 15 anni, molte aziende hanno consolidato le proprie operazioni di distribuzione in un unico *centro di distribuzione europeo (EDC)* in grado di coprire l’intero mercato della UE. Il nord della Francia, le Fiandre e l’Olanda sono i Paesi dove si sono insediati il maggior numero di EDC, grazie alla vicinanza al forte sistema portuale del Nord Europa e ad adeguate politiche territoriali e di trasporto messe in atto dalle Amministrazioni locali.

Il settore portuale, prima interfaccia per la movimentazione dei flussi internazionali di merci e passeggeri, ricopre una veste particolarmente significativa in

tale ambito. E' ben chiaro, infatti, che oggi i vantaggi competitivi legati alla migliore posizione geografica di un porto, o meglio di un sistema portuale, rispetto ai mercati possono essere assolutamente compensati e superati dalla capacità di trasferire la merce alla sua destinazione finale in maniera rapida e puntuale e dalla possibilità di offrire servizi aggiuntivi coerenti con le moderne filosofie distributive dell'industria internazionale.

D'altro canto, in un mercato caratterizzato da un'offerta di servizi portuali altamente competitiva e da una domanda di servizi alle merci estremamente volatile, è proprio tramite la possibilità di mettere a disposizione spazi per servizi logistici che si creano i presupposti per vincolare in maniera duratura la merce ad un territorio, e quindi ad un porto, attraverso gli investimenti degli operatori.

In questo scenario si aprono nuove sfide ma anche grandi opportunità per i soggetti che operano nel settore del trasporto: autorità portuali, compagnie di navigazione, terminalisti, spedizionieri, per restare competitivi sono chiamati a interpretare un nuovo ruolo nell'ambito della catena del trasporto, allo scopo di perfezionare l'integrazione tra produzione, distribuzione e mercati, realizzando la cosiddetta "verticalizzazione della catena logistica".

1.1.2.4 L'impatto prevedibile sul retroporto "esteso"

I tre porti liguri rappresentano le entità destinate ad alimentare, come porte di ingresso, questo sistema logistico: se si riguarda ad una potenzialità prevedibile al 2015/2020 di 10 milioni di TEUS, un sistema apparentemente così vasto è, sotto il profilo dimensionale delle aree esistenti e in progetto, adeguato.

Infatti, se si prende come esempio quanto sta accadendo nel sistema portuale e logistico spagnolo (che per caratteristiche geografiche e dimensionali può essere utilmente preso a riferimento, anche se evolve con dinamiche per noi finora sconosciute) si può rilevare che dal 20 al 30% della merce in transito sulle banchine sosta nei retroporti e nelle aree logistiche di cornice, mentre la parte restante va direttamente a destinazione, sia al mercato interno sia nei Paesi Europei, oppure viene interessata da azioni di transhipment.

Da questi dati si evince che, nel caso del Nord-Ovest, su un volume di traffico potenziale di 10 milioni di TEU, una quota che va da 2 a 3 milioni potrebbe essere trattata nei centri logistici dell'ambito retroportuale. Di seguito, attraverso una comparazione con la realtà spagnola, si prova a dare un'indicazione dell'impatto dimensionale, trasportistico ed occupazionale generato dalla gestione di un tale volume di merce.

Superficie

Secondo uno studio condotto dall'ACTE (Asociación de Centros de Transporte de España), un centro logistico è in grado di gestire mediamente *30.000 tonnellate di merce all'anno per ettaro di superficie coperta*, ossia circa *3.000 TEU/ha (nell'ipotesi che 1 TEU contenga 10 tonnellate di merce)*.

Tale valore si abbassa ancora se si prende un esempio concreto esistente nella realtà ligure, l'interporto VIO di Vado Ligure, principale centro di manipolazione e distribuzione di caffè in Italia, che gestisce in 50.000 mq di magazzino un volume annuo di soli 3.200 TEU.

Utilizzando il parametro tipico del caso spagnolo sopra indicato (3.000 TEU/ha), per gestire un volume di merce ipotizzato del solo 10-15% del volume di

traffico potenziale di merci (1/1,5 milioni di TEU), nel retroporto di riferimento per gli scali liguri occorre una superficie complessiva a magazzino tra i 330 e i 500 ettari.

*Considerando poi che, di norma, gli spazi a magazzino coprono come massimo un terzo dell'area complessiva di un centro logistico, **le aree attrezzate nel retroporto ligure dovrebbero coprire complessivamente tra i 10 e i 15 milioni di metri quadrati di superficie.***

E' di tutta evidenza che, sotto il profilo dimensionale delle aree, con la realizzazione del Terzo Valico, attrezzatura ferroviaria che potrà attivare la crescita dei volumi di traffico sopra ipotizzato, le dimensioni del problema, o per meglio dire delle opportunità, sono tali per cui si potrebbe dare seguito a tutte le diverse iniziative nel settore logistico che sono state correttamente proposte e sviluppate (oggi a vari stadi di avanzamento) dai vari soggetti presenti sul territorio.

La vera discriminante strutturale (chiarito il risvolto dimensionale), per valutare la bontà delle localizzazioni tra i diversi siti proposti è costituita dalla condizione di accessibilità ferroviaria interconnessa con il sistema autostradale, oltre naturalmente alla compatibilità con gli strumenti urbanistici comunali e di area vasta e con le condizioni di natura ambientale (vedi cap. 3, 4, 5) condizione quest'ultima di valenza imprescindibile.

Ripartizione modale

*Sempre in termini di carattere generale è possibile ipotizzare che, in una situazione ottimale (ossia assicurando un efficace servizio ferroviario, sia all'interno dell'ambito retroportuale "esteso", fra i porti e i centri intermodali, sia sulle lunghe percorrenze fino alle destinazioni finali), una quota intorno al **30-40% del traffico complessivo potrà essere inoltrata su ferro**, mentre la quota restante continuerà ad essere appannaggio del trasporto stradale.*

Occupazione

*Secondo il citato studio di ACTE, le attività dirette che si svolgono all'interno dei centri logistici generano un'occupazione strutturale mediamente pari a **30-40 posti di lavoro/ettaro**: nel caso ligure, considerando le superfici a magazzino stimate in precedenza, l'occupazione generata potrebbe essere compresa tra **10.000 e 20.000 posti di lavoro**.*

*Altri studi, condotti su 32 complessi logistici europei, confermano un'occupazione media di 32 unità dirette per operazioni a valore aggiunto per ogni ettaro di insediamento coperto ed indicano in **45 unità/ha l'occupazione indiretta ed indotta, corrispondenti nel nostro caso a ulteriori 15/20.000 addetti**.*

1.1.3 Il sistema portuale

Come abbiamo rilevato i traffici provenienti dal Far East e diretti all'Europa incrementeranno in termini e quantità esponenziali: tanto che se i porti italiani riuscissero ad intercettare anche solo una quota del 10% di tali traffici questo implicherebbe una triplicazione dei volumi. E' evidente, quindi, che o il mediterraneo italiano rinuncia a svolgere un qualsivoglia ruolo strategico, concentrandosi sui traffici diretti all'hinterland italiano, oppure, in presenza degli attuali assetti delle infrastrutture portuali (già fortemente congestionate – e congestionanti la vita delle città -), ne deriverebbe la sostanziale impossibilità di garantire un tenore di vita ambientalmente compatibile. In breve pone il problema se l'organizzazione portuale sarà in grado di contribuire, anche in minima parte, all'offerta terminalistica del continente europeo, avuto riguardo alla caratteristica di fondo nei porti italiani: tendenzialmente piccoli e frazionati e senza alcuno spazio apprezzabile di supporto logistico retrostante.

1.1.3.1 “Ambito di Interesse Portuale” e “Ambito Portuale”

1.3.1.1 La legge di riforma, riprendendo le conclusioni della giurisprudenza comunitaria, ha descritto una nozione molto moderna di “*ambito portuale*” di fatto *spezzando il collegamento ambito-circoscrizione per funzionalizzare il porto alla complessità delle operazioni di porto e di retroporto che caratterizzano un determinato mercato infrastrutturale geografico e merceologico*. L'Ambito presenta, così, una caratteristica eminentemente funzionale: l'Autorità determina, con lo stesso atto, l'area della regolazione, quella a carattere urbanistico e l'area – spazio della realizzazione di opere necessarie alla portualità. *Ne emerge, quindi, il sistema territoriale, urbanistico e di regolazione che, nel suo complesso, si propone come un “unicum”; attraverso le sue infrastrutture, i suoi servizi e, in genere, la sua imprenditorialità.*

La scansione multifunzionale delle scelte di piano, di attività e di opere si materializza in un disegno di area che, inevitabilmente, si estende ben al di là della circoscrizione territoriale fissata con Decreto Ministeriale. Questa segna solo la giurisdizione amministrativa del Comandante del Porto; quella è, invece, la giustificazione in chiave funzionale ed economica del sistema e dell'area della regolazione e della promozione assegnata all'Autorità. Logico, quindi, che l'ambito coincida con la reale attività funzionale alla portualità, sia essa svolta nelle aree adiacenti ai terminali marittimi ovvero, – come riteniamo debba accadere oggi in presenza dell'indicata prospettiva di traffici –, in aree retroportuali asservite ai traffici (come si verifica sempre più spesso nel caso dei grandi porti di destinazione o di interconnessione).

Ed è importante determinare l'ambito portuale, non solo perché è indispensabile fare chiarezza quanto alle aree portuali, ma perché proprio l'Autorità, come si accennava, nasce e si giustifica come ente di regolazione del mercato in uno specifico ambito. La legislazione portuale ha dovuto dare una risposta urgente alla situazione drammatica occorsa nel 1991 a seguito della sentenza della Corte Europea sul porto di Genova: che aveva definito il porto come un mercato rilevante dal punto di vista geografico che deve essere necessariamente regolato ad opera di un ente di governo sulla base di regole trasparenti coerenti con il diritto comunitario. Pertanto l'esigenza sottesa alla legge non è solo quella di fissare l'ambito del porto in senso fattuale, ma è

quella di fissare i confini del mercato entro il quale l'autorità esplica la propria funzione di regolamentazione e promozione (a) autorizzando le imprese ai sensi degli artt. 68 cod. nav. e 16, l. 84, ed eventualmente disponendo servizi di interesse generale (b) controllando l'attività delle imprese portuali perché esse si conformino ai fini complessivi del Porto e (c) svolgendo funzioni di polizia amministrativa in senso proprio.

Ma la determinazione dell'ambito portuale è direttamente funzionale, non solo alla selezione del potere dell'Autorità, ma, prima ancora, a stabilire le regole applicabili. Nel contesto portuale, così, quale determinato ai sensi della procedura indicata, sono applicabili non già le ordinarie regole in materia di lavoro subordinato, ma la disciplina speciale marittimistica. In particolare, solo nell'ambito portuale il divieto di intermediazione della manodopera di cui alla l. 1969 opera in conformità all'art. 17, non essendo applicabile la disciplina di cui alla c.d. legge Treu.

Nel caso del sistema portuale ligure l'estensione non riguarda l'ambito di cui all'art. 5, l. 84: l'estensione di cui si tratta presenta solo connotazioni unicamente funzionali, prescindendo da considerazioni di ordine urbanistico e di piano. Essa, infatti, vale unicamente con riguardo alla definizione dell'interesse delle zone retroportuali coinvolte a fruire di servizi funzionali alla collaborazione fra le imprese impegnate nella logistica portuale senza in alcun modo evocare considerazioni e valutazioni di ordine pianificatorio portuale.

In breve, si propone un'area integrata di interesse logistico portuale governata in virtù di convenzioni tra le amministrazioni competenti secondo un quadro definito dalle due Regioni, senza necessariamente evocare un unico porto regolato secondo le disposizioni di cui alla l. 84.

L'ampliamento dell'area di interesse portuale rileva in modo importante esclusivamente ai fini della qualificazione dei servizi che la caratterizzano e di un ruolo di organizzazione che le amministrazioni competenti decidono di svolgere congiuntamente (od avvalendosi di un soggetto terzo - Agenzia o Autorità -).. Infatti i servizi di connessione, come quelli di manovra ferroviaria, sono specificamente caratterizzati proprio per la loro funzione di integrazione del sistema. Non dimentichiamo, infatti, che nell'ambito portuale può e deve essere dato luogo ai Servizi di Interesse Generale di coesione del sistema e volti alla sicurezza delle navigazioni, ricorrendo alla scelta del contraente esclusivo della pubblica amministrazione con procedure trasparenti volte alla individuazione del prestatore di servizi più efficiente. Anzi, la più recente evoluzione europea, strutturando un vero e proprio obbligo dello Stato di garantire i servizi di interesse generale, conferma la necessità di un ruolo più intenso degli enti di regolazione: ai quali spetta, in ogni caso, stabilire il livello dei servizi essenziali e le modalità del loro assolvimento.

Il che non significa che di volta in volta l'estensione dell'ambito portuale possa avere luogo anche ai sensi dell'art. 5, l. 84. Anche se è da escludere che questa operazione possa avere luogo fino a quando le norme di cui alla legislazione portuale si evidenziano più rigide rispetto a quelle altrimenti applicabili. D'altra parte, è da escludere che la disciplina in materia di lavoro venga automaticamente estesa alle aree esterne alla circoscrizione in assenza di una specifica determinazione in tal senso

In conclusione In questo contesto, appare evidente che *l'ambito di interesse portuale non può più essere inteso secondo la sua definizione storica, come coincidente con il perimetro della cinta doganale: i porti sono chiamati oggi a giocare un ruolo*

socio-economico molto più esteso che in passato, e non c'è dubbio che il loro futuro sarà sempre più legato alla sua capacità di guardare oltre i confini portuali per trasformarsi in una piattaforma logistica integrata. A livello internazionale si osserva come spesso siano proprio le Autorità Portuali ad avere un ruolo propulsivo per l'integrazione fra i sistemi di trasporto e lo sviluppo delle piattaforme logistiche ed intermodali, spesso occupandosi direttamente della pianificazione, lo sviluppo, la commercializzazione e la gestione amministrativa di queste strutture, in partnership, o in stretta collaborazione con gli enti territoriali, per assicurare la corretta integrazione delle piattaforme all'interno dei piani di sviluppo territoriale. Tuttavia, appare vincente una forte cooperazione tra parte pubblica e privata, in particolare nella fase di ideazione: la componente privata apporta un'indispensabile contributo per impostare al meglio il progetto da un punto di vista operativo, mentre la componente pubblica predispone il necessario quadro amministrativo e legale per la successiva realizzazione. Quindi, la parte pubblica si occupa di pianificare, progettare e finanziare lo sviluppo delle infrastrutture di base e delle connessioni di trasporto, per consentire l'insediamento degli operatori privati, che per parte loro, danno attuazione ai sistemi di trasporto e logistica, grazie alla propria capacità operativa ed economica. Se da una parte l'integrazione verticale della catena di trasporto fa sì che la competizione ormai non sia più fra i singoli scali, bensì fra le catene logistiche all'interno delle quali ciascuna entità portuale è inserita, dall'altra l'estensione verso l'hinterland delle attività originate da un porto determina una distribuzione dei benefici derivanti dalle attività portuali ad un ambiente geografico e sociale più vasto che in passato

Infatti la carenza di aree industriali a filo costa fa sì che diversi siti posizionati lungo i corridoi plurimodali verso l'hinterland si candidino per la localizzazione dei centri logistici per la manipolazione della merce da e per i porti.

1.1.3.2 Le modalità di ampliamento dell'ambito di interesse del sistema

Ove si intervenga sulla integrazione del sistema sotto il profilo funzionale senza intervenire sull'ambito portuale in senso stretto (e quindi a connotazione urbanistica e di piano) si tratta essenzialmente di mettere a punto una convenzione fra le amministrazioni competenti rivolta a definire la vocazione delle singole aree ma specialmente le modalità di cooperazione.

Si reputa peraltro indispensabile che tale intesa abbia luogo in virtù di una preventiva legge quadro approvata dalle due Regioni. L'intesa in breve dovrà delineare la funzione delle differenti aree nel sistema, le modalità di interconnessione delle stesse e un soggetto che si preoccupi della organizzazione del sistema. Inoltre occorrerà individuare alcune opere indispensabili a breve.

Ove invece si intendesse intervenire con una estensione dell'ambito, viene in rilievo l'art. 5 della legge 84. La procedura, perfino eccessiva e macchinosa, per la redazione del Piano Regolatore Portuale (non si comprende, ad esempio, perché sia necessaria anche la Valutazione d'Impatto Ambientale, con riguardo a provvedimenti a contenuto di mera programmazione generale ed a vocazione regolatoria od urbanistica), è, tuttavia, ben congegnata. *Sia ai fini della determinazione dell'ambito portuale che ai fini della zonizzazione funzionale è indispensabile il concorso delle volontà di tre soggetti che rappresentano altrettanti diversi livelli dello Stato: l'Autorità Portuale, che rappresenta il livello centrale; il Comune (od i Comuni) sul cui territorio il porto si sviluppa nel suo complesso; e la Regione, oggi competente ai sensi dell'art. 118 della Costituzione in materia di infrastrutture e trasporti.*

L'assetto della legislazione italiana resiste alle modifiche intervenute – talora anche caoticamente – negli assetti fondamentali dello Stato: è sicuramente inusuale che una scelta a contenuto così profondamente strategico come quella volta a stabilire l'ambito del porto e le sue destinazioni funzionali si realizzi attraverso una procedura che è compatibile con l'assetto pre-federalista ante 2001, con l'assetto federalista post 2001 e con il futuro assetto ancora ignoto (dipendente dagli esiti referendari sulla legge costituzionale approvata il 16 novembre scorso).

Peraltro, la procedura di cui all'art. 5 non è applicabile nella sua complessità se non quando davvero si tratti di redigere il Piano Regolatore Portuale nella sua interezza. Ad esempio, nei casi di sola determinazione dell'ambito fra gli enti pubblici interessati (si pensi, ad esempio, alle aree portuali di La Spezia ed al terminale retroportuale di S. Stefano – che svolge funzioni di supporto logistico-), le necessarie deliberazioni dovranno limitarsi all'intesa fra i Comuni interessati e l'Autorità ed alla successiva approvazione della Regione Liguria, non essendo necessaria la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. In questa situazione, da un lato non si definisce alcun piano di opere, dall'altro ci si limita a prendere atto di un fenomeno economico esistente unicamente in prospettiva di regolazione del sistema. Così questa procedura neppure può dirsi applicabile nel caso di meri adeguamenti tecnico funzionali che non comportino l'alterazione della linea di costa né la trasformazione urbanistica del territorio

In ogni caso le *Regioni Piemonte e Liguria dovranno previamente concordare una comune azione di politica dei trasporti, esprimendo una direttiva comune che fissi le caratteristiche dell'ambito portuale, le sue funzioni, avuto riguardo alle aree di stoccaggio ed alle infrastrutture di alimentazione ed i servizi di interesse generale da compensare eventualmente a carico della collettività. Una scelta, insomma, che*

consenta quindi, alle amministrazioni competenti di avviare le procedure di piano e di regolazione indispensabili.

La scelta di ambito di cui sopra potrebbe, peraltro, attuarsi in via modulare ed asimmetrica, iniziando comunque dalla determinazione dell'ambito di interesse per pervenire gradualmente ove necessario od utile ad un più forte livello di integrazione parziale o totale.

1.1.3.3 La collaborazione fra i porti di Genova, Savona e La Spezia

In secondo luogo è indispensabile, per l'integrazione dell'ambito, e perché esso coincida con il vero mercato, proseguire nella *cooperazione già in atto fra i porti di Savona, Genova e La Spezia.* Occorre, in sostanza, prendere atto che il sistema di regolazione e promozione voluto dal legislatore italiano non può utilmente funzionare nel caso di "microporti" fra loro in competizione. Non può non riconoscersi, infatti, che i 25 porti italiani producono un traffico contenitori complessivo pari a quello del solo Porto di Anversa (che non è neppure il più importante del nord Europa!).

Nel caso dei porti liguri ha senso migliorare la collaborazione già in essere, non solo guardando agli aspetti del marketing, ma anche promuovendo servizi comuni (ad esempio in materia di integrazione della manovra ferroviaria, o di promozione dei servizi di alimentazione, secondo le premesse comunitarie. *Occorre, in sostanza, che i porti che "pescano" nello stesso bacino di mercato collaborino allo scopo di consentire al meglio la promozione di un sistema portuale competitivo. Non ha davvero senso, ad esempio, che Genova e Savona si presentino confliggenti sui mercati internazionali, essendo a cinquanta chilometri di distanza e sussistendo, di fatto, già oggi evidenti sinergie. D'altra parte è assai poco convincente che il mercato del porto di Genova si esaurisca nella relativa circoscrizione: l'esempio recente delle scelte di alcune compagnie di trasferire la loro base nel vicino porto di Savona e viceversa conferma che la sentenza offerta dalla Corte sin dal caso Porto di Genova meriti di essere tenuta presente in termini diversi da come si è verificato sino ad oggi.*

Per quanto riguarda il Porto di La Spezia la situazione sembra diversa. Questo porto infatti davvero configura un mercato autonomo e diverso rispetto a quello genovese sia perché non fungibile rispetto al porto di Genova quanto ai servizi offerti sia principalmente perché collegato con i propri mercati in virtù di un corridoio alternativo. Il Porto della Spezia si presenta come una infrastruttura di alimentazione dell'Europa, non già attraverso la direttrice del Corridoio 24, e quindi del Loetichberg e del Gottardo, ma attraverso la direttrice del Brennero, in virtù della Pontremolese che mette in collegamento l'area spezzina con il nodo di Bologna. Il che non significa che i porti liguri non debbano collaborare attivamente all'interno di SLALA e, più in generale per l'acquisizione di traffici, ma solo che Genova e Savona costituiscono un unico mercato in senso tecnico-giuridico, mentre La Spezia svolge un ruolo diverso.

1.1.3.4 La procedura per l'integrazione fra i porti

Il che non significa che in futuro non si possa conseguire una vera e propria integrazione. La procedura di cui all'art. 5 non è tuttavia idonea a realizzare l'unificazione dei porti attraverso l'accorpamento di più Autorità. È vero che l'integrazione del sistema portuale può avere luogo, come vedremo fra breve, anche attraverso opportuni accordi; ed è anche vero che gli Autori di un recente Progetto di Legge (Rosato, Zara e Pasetto) hanno previsto una serie di incentivi all'accorpamento. Tuttavia, nel caso delle Autorità Portuali, trattandosi di pure amministrazioni pubbliche funzionali alla migliore gestione dei traffici, ci pare insufficiente considerarle alla stregua di imprese che vanno incentivate allo scopo di favorire una loro integrazione. Sotto questo profilo, l'integrazione dei "porti-corridoio" si potrà realizzare in virtù di una legge dello Stato e delle Regioni (d'intesa).

Ma l'ipotesi della unificazione dei porti non pare allo stato così inevitabile se si considera che un risultato simile potrebbe realizzarsi attraverso intese volte al coordinamento della loro azione amministrativa, sia concordando sulla selezione e sull'uso degli spazi, sia coordinando la stessa attività di promozione. Interessanti esempi di questa collaborazione interistituzionale sono stati posti in essere particolarmente nel campo della promozione, fra le varie Autorità Portuali italiane prevalentemente su base regionale. Sotto questo profilo l'intesa potrebbe avere luogo anche nel contesto della Convenzione di cui si anticipava al punto precedente ed all'interno della SLALA.

1.1.3.5 Servizi ferroviari dedicati intraportuali

Immaginando porti di dimensioni più ampie, a maggior ragione sussiste la necessità di servizi ferroviari di coesione del sistema portuale: in grado cioè di garantire, a carico della pubblica amministrazione portuale, (i) che la merce in arrivo via mare sia immediatamente trasportata nei terminali retroportuali senza sostare ed impegnare le banchine oltre il tempo strettamente necessario e (ii) che la merce in arrivo via terra venga stoccata negli spazi retroportuali per essere avviata all'imbarco solo al momento della partenza via mare.

In breve, per sostenere il "porto secco", occorre dar luogo a "servizi ferroviari navetta" che trasferiscano la merce tra i terminali retroportuali e le banchine secondo una logica e con tempi assolutamente predeterminati. Tale servizio – ed il relativo costo – consente anche di garantire condizioni di vita accettabili alle città-porto: che pagherebbero altrimenti gravi prezzi da un incremento massiccio dei volumi che dovessero interessare il loro territorio. Nel caso di Genova, ad esempio, la città che corre il maggior rischio sotto questo profilo, un aumento del traffico contenitori oltre i 2.000.000 di TEU significherebbe un'importante devastante conseguenza per le comunità di Cornigliano e Voltri.

In questi casi, ricorrendo le condizioni di cui all'art. 86 del Trattato, potrà essere attivata una forma di "concorrenza per il mercato" scegliendosi un operatore sulla base di caratteristiche di efficienza e competitività in virtù di una gara che SLALA, su incarico delle Autorità portuali e delle altre amministrazioni interessate, dovrà specificamente bandire. Resta fermo che questo servizio, come è costantemente avvenuto nei principali porti italiani, non potrà non essere sostenuto dalla collettività nei limiti di quanto si è indicato in precedenza

Nello scenario sopra descritto, un importante elemento di valore aggiunto per utilizzare al meglio il sistema ferroviario esistente può essere ricercato in una gestione più flessibile e rispondente a logiche e costi industriali del servizio ferroviario tra i terminal portuali e i retroporti (o i binari di presa in consegna per le lunghe percorrenze), che costituisce da sempre un forte elemento di criticità per i porti liguri, lasciando invece al mercato la trazione dei convogli a destino.

Il principio di fondo è quello dell'estensione del concetto di manovra ferroviaria portuale alle aree di retroporto, allestendo servizi navetta attraverso mezzi di trazione dedicati, che sfruttino al meglio le risorse di valico sotto-utilizzate (linee Savona-S.Giuseppe, linea Voltri-Ovada) perché fuori dai razionali di Trenitalia. Questo elemento, infatti, rappresenta il cardine che può permettere all'intero sistema di far sviluppare l'offerta di servizi ferroviari in relazione a quella che sarà la crescita della domanda.

Tale sistema di gestione del servizio ferroviario dai porti non si porrebbe in contrasto con le strategie di mercato degli operatori di rete, e Trenitalia in primis, bensì ne costituirebbe un elemento complementare ed un vero e proprio generatore di traffico, risolvendo anzi le tradizionali complessità rappresentate dall'integrazione porti-ferrovia.

In quest'ottica parrebbe dunque utile valutare l'opportunità di costituire, sotto la regia di SLALA, una società ad hoc che si occupi di fornire ai porti liguri ed al sistema logistico retrostante un servizio di manovra "estesa" a costi e tariffe industriali.

Secondo tale ipotesi, la società potrebbe essere partecipata da SLALA, dalle Autorità Portuali di Savona, Genova e La Spezia, da soggetti privati quali operatori di logistica e soggetti certificati per l'esercizio della trazione ferroviaria in linea, e dotata di mezzi di trazione e carri ferroviari dedicati (a cominciare dai locomotori di proprietà dell'Autorità Portuale di Savona e dai carri ferroviari dell'Autorità Portuale di Genova, che potrebbero essere messi a disposizione della società), per realizzare un servizio ferroviario dai porti affidabile e regolare, con costi per unità di merce confrontabili con quelli dell'autotrasporto, innescando un processo di cambiamento che valorizzerebbe i territori di retroporto.

1.1.3.6 Il finanziamento del servizio pubblico

Il problema del finanziamento dei Servizi di Interesse Generale, fra i quali sono da includere i servizi di manovra e trazione interni al sistema portuale nonché, eventualmente, quelli di connessione internazionale in funzione della promozione di aree che presentano un deficit di competitività, è sempre stato molto delicato principalmente per il venire il rilievo della disciplina comunitaria che vieta aiuti di stato alle imprese. Così anche misure in se giustificate da una obbiettiva esigenza di servizio pubblico (si pensi al finanziamento dei collegamenti con le isole od all'attività di carattere ambientale nei porti ecc.) sono sovente state considerate illecite dal punto di vista del diritto comunitario.

Anzitutto, i Servizi di Interesse Economico Generale vanno collocati nel contesto dell'art. 86. Tale norma, come è noto, consente di escludere la concorrenza in un determinato comparto di mercato, e finanche di prevedere forme di sussidio ad opera delle pubbliche amministrazioni competenti, nel caso di servizi relativamente ai quali una forma di concorrenza non sarebbe utile al mercato ed in presenza dei requisiti della necessità e "proporzionalità". Ovviamente, l'ordinamento comunitario impone l'adozione di qualunque altra misura di regolazione meno invasiva, come ad esempio l'attivazione di una pluralità di prestatori pur in un mercato regolato. Così, ciascuno Stato e ciascuna Amministrazione Pubblica competente, anche senza ricorrere alla predetta forma di "concorrenza per il mercato", e quindi senza escludere la concorrenza, può imporre attraverso un "contratto di servizio" agli operatori impegnati nel servizio standard e oneri di servizio pubblico, provvedendo anche al loro finanziamento (ovviamente a condizioni non discriminatorie).

L'Autorità può, quindi, promuovere i Servizi di Interesse Generale, con due diverse modalità in funzione della situazione. Anzitutto *l'Autorità, ricorrendo le condizioni di cui all'art. 86 (principi di necessità e di proporzionalità), può escludere la concorrenza e bandire una procedura trasparente che consenta la selezione del prestatore di servizi più efficiente. In questo caso fra i parametri di valutazione delle offerte dovranno essere inclusi anche gli aspetti economici. Questa scelta, va ribadito, è consentita solo se sussistono le condizioni di cui all'art. 86 del Trattato: e cioè se il diritto esclusivo sia necessario (non potendosi soddisfare il servizio di interesse generale altrimenti) ed ispirato al principio di proporzionalità (non sussistendo misure meno invasive e limitative della libertà di accesso al mercato).*

In secondo luogo, l'Autorità dovrà ammettere al mercato una pluralità di prestatori di Servizi di Interesse Generale prevedendo tuttavia, degli oneri di servizio pubblico da regolare attraverso un "contratto di servizio". Ed a fronte di tali oneri di servizio pubblico potrà procedere alle dovute compensazioni, oggi ammesse dal diritto comunitario in deroga alla disciplina sugli aiuti di Stato, che in ogni caso non potranno eccedere la differenza fra il costo del servizio e il maggior costo derivante dall'onere pubblicistico. Ed al riguardo, vanno ricordate le recenti aperture, anche della Commissione, a seguito della decisione della Corte resa nel caso Altmark. Fino al 2003, allo scopo di evitare le più rigide conseguenze della disciplina comunitaria sugli aiuti di stato, la compensazione del servizio pubblico a carico dello Stato (si pensi al trasporto ferroviario intraportuale oppure alla promozione di servizi marittimi e ferroviari in mercati non concorrenziali ed in presenza di un interesse a sostenere questi servizi) poteva avere luogo solo nel contesto di una pubblica gara: lo Stato membro – che unicamente era titolare del potere di disporre il servizio pubblico – avrebbe dovuto

bandire una gara pubblica e trasparente allo scopo di scegliere il prestatore del servizio pubblico più efficiente. In sostanza quella che il diritto comunitario chiama la “concorrenza per il mercato”. Dopo il 2003, ed a seguito del predetto caso Altmark, lo Stato può legittimamente compensare il prestatore del servizio a talune espresse condizioni ed entro specifici limiti, anche senza ricorrere ad un previo bando di gara e conseguente selezione. Più specificamente allorché la misura nazionale sia unicamente volta a finanziare il servizio di interesse generale non sorge a carico dello Stato alcun obbligo di notifica alla Commissione Europea, che potrà solo, in via successiva, verificare i contenuti della misura. Si è sostanzialmente ridotta l’area della regolazione del mercato per conseguire una maggiore flessibilità. *Le condizioni subordinatamente alle quali lo Stato può ad oggi procedere alla compensazione del servizio pubblico sono le seguenti:*

- a) *l’impresa beneficiaria deve effettivamente essere stata incaricata dell’assolvimento di obblighi di servizio pubblico, ciò che deve risultare da una normativa chiara;*
- b) *i criteri di calcolo della compensazione devono essere determinati in via generale, preventiva e trasparente;*
- c) *la compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire i costi, tenendo conto degli introiti relativi al servizio pubblico ed un margine ragionevole di utile;*
- d) *quando la scelta dell’impresa non sia stata operata con procedura di appalto pubblico, la compensazione deve essere determinata sulla base dei costi di un’impresa media, gestita in modo efficiente.*

La Commissione Europea sta oggi adottando un regolamento che, recependo le indicazioni della giurisprudenza, consentirà di creare un quadro giuridico di certezza per gli Stati e per le imprese. *La decisione di assegnare il trasporto ferroviario ad un’impresa in regime di Servizio di Interesse Generale non è affatto incompatibile con il processo di liberalizzazione ferroviaria avviato in Europa con la direttiva 91/440 del 21 luglio 1991 ed attuato nel nostro ordinamento con il dpr 277 dell’8 luglio 1998 ed il d.p.r. 188 del 16 marzo 2003.* È vero che, in linea di principio, le imprese ferroviarie hanno il diritto di accedere alle infrastrutture all’estero in quanto titolari di una licenza rilasciata dal proprio Paese d’origine. Ed anzi, non pare dubbio che i sistemi portuali del mezzogiorno d’Europa possano costituire strumenti di alimentazione del continente solo se il processo di liberalizzazione si concluderà con successo instaurandosi realmente un mercato concorrenziale. Tuttavia l’instaurazione di un mercato concorrenziale tra le basi logistiche italiane e quelle tedesche, austriache, ungheresi, ecc., non significa affatto che all’interno di quelle basi logistiche non possano crearsi servizi ferroviari dedicati volti a “legare” il sistema. Con che, quindi, “la liberalizzazione ferroviaria si arresti ai confini esterni” del sistema portuale; dai quali le merci inizieranno e concluderanno la tratta internazionale. D’altra parte, nessuno dubita che all’interno degli interporti bavaresi, austriaci, ecc., la movimentazione delle merci e la loro dislocazione, abbia luogo ad opera di imprese di movimentazione dedicate, fermandosi le imprese ferroviarie impegnate nella tratta internazionale ai confini esterni.

1.1.3.7 Il controllo della merce all'interno del sistema

Ai fini della funzionalità e competitività di un sistema portuale esteso, non solo è indispensabile che la merce possa essere dislocata in modo tale da evitare congestionamenti dei terminali e disfunzioni; ma è necessario che essa sia assoggettata ad un regime – più che di sospensione – di monitoraggio doganale, con che essa mantenga il suo status e venga considerata importata, non già all'atto della scaricazione, ma al momento in cui viene riavviata verso la destinazione finale lasciando il terminal (retroportuale di stoccaggio). In sostanza, al regime urbanistico/di regolazione che abbiamo sintetizzato deve necessariamente aggiungersi anche un sistema doganale di monitoraggio costante che consenta di unificare l'area portuale: ed è indifferente che ciò avvenga in regime di sospensione di imposta o meno, perché in ogni caso la merce in arrivo sarà sdoganata presso la dogana di destinazione. Quanto è necessario, quindi, è solo che la *merce sia sottoposta al controllo permanente tale da consentirne la libera circolazione nell'ambito portuale esteso, potendo essa venire collocata nei terminali retrostanti senza il ricorso a formalità. E questo a prescindere che si tratti di merce allo stato estero ovvero di merce nazionalizzata.*

Ovviamente questo regime dipenderà dalla instaurazione di un sistema di controllo attivo ed effettivo permanente di tutte le merci prevalentemente attraverso strumenti di tracciamento delle stesse in modo tale che la loro posizione sia verificata ed a fronte del loro ingresso nell'ambito portuale sussista un garante a cui richiedere il pagamento del tributo nel caso essa dovesse essere sottratta al sistema. Con la conseguenza che, nel momento in cui la merce presa in carico dal sistema dovesse essere fuori controllo, si presumerà avvenuto il presupposto di imposta e la fideiussione relativa potrà essere escussa.

1.1.3.8 La collaborazione fra istituzioni ai fini della regolazione del sistema

La legislazione di oggi può funzionare anche in un contesto di ambito più vasto (e per il quale, anzi, era stata creata).

L'indicata importanza di alcune scelte di "regolazione" anche ai fini della promozione economica del sistema impone, peraltro, una specifica esigenza di collaborazione fra le amministrazioni coinvolte. Abbiamo osservato che talune scelte propriamente di regolazione, come, ad esempio, la scelta dei terminalisti principali e l'attivazione di servizi di interesse generale, pur di esclusiva competenza dell'Autorità, incidono immediatamente anche sui profili della promozione del sistema. Particolarmente nel caso di ambiti di interesse portuale estesi alle zone retrostanti, è corretto ritenere, quindi, che alla luce del principio di leale collaborazione, talune scelte di regolazione di ordine strategico possano essere utilmente compiute con il coinvolgimento delle locali amministrazioni interessate. Riteniamo, in breve, che *SLALA debba svolgere, per conto delle amministrazioni coinvolte, funzioni di garanzia e di regolamentazione, ma che i Comuni, le Province e le Autorità Portuali – ed a maggior ragione le Regioni – debbano interagire particolarmente quando vengano in rilievo importanti scelte di sviluppo*

1.1.4 Parametri infrastrutturali

L'obiettivo di promuovere un sistema portuale integrato al servizio dell'Europa e quindi in grado di porsi come alternativa rispetto ai porti del nord impone alcune scelte di "politica dei trasporti" del tutto urgenti. *Scelte di politica dei trasporti che devono intendersi finalizzate a garantire l'efficienza dei trasporti locali, per servire le differenti zone della pianura padana interessate dal traffico del Sistema, ma l'efficienza dei collegamenti di lungo raggio per garantire l'alimentazione dei mercati svizzero, bavarese, austriaco e del Centro Europa.* Il che non significa che il Sistema non funzioni anche con riguardo al *traffico locale* (dell'area padana e dei distretti industriali); anzi *questo ruolo è primario e fondamentale in ogni caso dovendo esso essere svolto in virtù di strumenti terminalistici e di trasporto sempre più evoluti.* Qui ci si limita ad una descrizione del sistema di Genova in quanto sistema di alimentazione dell'Europa ed alle scelte correlative di politica dei trasporti che si esauriscono nei corridoi e nella capacità di traffico.

Preliminarmente occorre osservare come non sempre le opzioni di politica dei trasporti nel nostro Paese si siano rivelate concretamente attuabili e, ed è ciò che più rileva, stabili. Anzi la incapacità di attuare scelte pure evolute è proprio la causa di una situazione grave che attraversa il nostro Paese per non avere avuto la capacità ed il coraggio di portare a termine disegni riorganizzativi dei comparti dei trasporti sicuramente impopolari: come invece altri Paesi non hanno esitato a fare portando alle estreme conseguenze scelte di politica economica così risanando comparti e conferendo competitività alle imprese nazionali. E un errore nel campo dei trasporti deflettere da scelte motivate sulla base di opzioni di politica economica al servizio delle quali sono costruiti piani industriali, per incontrare i gusti dell'elettorato: chi paga, in questi casi, è il Paese nel suo complesso. Ed oggi il nostro Paese: - non ha una presenza nella terminalistica portuale (l'unica impresa portuale vera è Contship oggi tedesca), non pare presente nel contesto del trasporto ferroviario merci (di fatto dominato dai vettori tedeschi e francesi), non ha alcuna presenza significativa nel campo delle Compagnie marittime impegnate nei traffici internazionali (se si esclude MSC, la cui caratteristica italiana non sembra poter essere messa in dubbio se si considera il regime proprietario ma la cui organizzazione di vertice non è certo caratterizzata da parametri italiani): Ed ancora il comparto dell'autotrasporto è ancora devastato da una insuperabile sindrome di minimalismo (a causa del fallimento della riforma del 1998 – evoluta e coerente, ovviamente, ma impensabile per il nostro Paese) mentre il fallimento di un vettore aereo world wide sulla base di un hub efficiente è stato dovuto ad ogni forma di campanile e localismo, oltre che ai tentativi dei concorrenti di escludere una presenza italiana sul mercato.

Inoltre, non è sempre parso chiaro il disegno di politica dei trasporti che avrebbe dovuto garantire l'alimentazione da sud del continente europeo, proponendo il Paese come vera e propria base di logistica in virtù della molteplicità dei suoi terminali e dei collegamenti stradali e ferroviari. In un primo tempo, nel 1997, con la spinta dei Ministri Ciampi e Burlando la scelta di fondo sembrava molto nitida e coerente con le tradizioni marittime del nostro Paese; essa si orientava su due importanti hub di transhipment nel sud (Gioia Tauro e Taranto) collegati via feeder ai centri di sviluppo di Genova da un lato e di Trieste dall'altro (il primo supportato eventualmente da un'area retroportuale collocata nel basso Piemonte ed il secondo dal terminale di Cervignano) alimentati da due corridoi verticali dalla Svizzera, dalla Baviera e dal Centro Europa.

Ne derivava una scelta molto nitida di politica dei trasporti in “chiave marittima” e di “intermodalità” accompagnata dalle importanti provvidenze allora varate per i traffici marittimi (il c.d. “Registro navale bis”, un regime favorevole sul lavoro marittimo e, specialmente, la privatizzazione del Lloyd Triestino e della Italia di Navigazione). Contemporaneamente veniva proposta la ricordata intelligente riforma del comparto dell’autotrasporto e l’unica riforma possibile del trasporto aereo: la prima, che “forzava” l’aggregazione fra una miriade di imprenditori monoveicolari non competitivi, ma quel che più conta, stanziando altresì ingenti risorse in funzione del trasferimento del traffico verso la rotaia o la via marittima; la seconda che proponeva un hub di riferimento a Malpensa e, assicurando al sistema-Paese i traffici tra la pianura Padana e le principali destinazioni americane, africane ed asiatiche, rilanciava così Alitalia come vettore “world wide” in virtù dell’alleanza con KLM

Nei primi anni del 2000 è parso, tuttavia, che questa scelta di politica dei trasporti si sia “appannata”. Non tanto per il fallimento della riforma dell’autotrasporto, ingiustamente penalizzata dalla Commissione Europea, e nemmeno per il fallimento del disegno industriale sul trasporto aereo (che, ancora per le scelte della Commissione Europea - che impose allora tre anni di gravi penalizzazioni al vettore nazionale nel presupposto, poi accertato erroneo che il finanziamento dello Stato fosse aiuto di stato - ha avviato una crisi grave della compagnia di bandiera); ma perché sembra sia stata revocata la “scelta marittima”, preferendosi un’alimentazione dell’Europa da sud, non già attraverso le infrastrutture di Genova e di Trieste, *ma, via treno, attraverso gli snodi di Bologna e di Verona e quindi attraverso il Brennero*. Questa nuova configurazione delle scelte di politica dei trasporti non ha inciso sullo scalo genovese, sufficientemente forte per la presenza di un numero di linee consolidate, ma ha marginalizzato l’area del Friuli Venezia Giulia: che, originariamente, avrebbe dovuto rappresentare la prosecuzione del corridoio adriatico ed oggi si rivela una delle alternative – e certo non quelle più importanti – alla direttrice principale Monaco-Taranto/Bari (*per di più correndo il rischio di vanificare in parte gli investimenti ingenti a suo tempo compiuti sull’asse Trieste-Tarvisio-Monaco*).

Ed a questo riguardo vi è da operare perchè una riorganizzazione del comparto dei trasporti *Se l’obiettivo è quello di sfruttare la portualità italiana in combinazione con i corridoi, sarà necessario ritornare ad una scelta che privilegi pochi porti nazionali collocati alla radice dei corridoi o dei grandi assi nord-sud, le autostrade del mare (liberando risorse a disposizione delle ferrovie per potenziare i traffici internazionali)*.

1.1.4.1 Parametri infrastrutturali: I. Il Corridoio 24

Approvato fra i Corridoi europei nello scorso giugno 2005 il Corridoio 24 rappresenta il vero elemento portante dello sviluppo dell'economia del nord-ovest. Sicuramente più del Corridoio V, su cui v. infra, il Corridoio 24 rappresenta idealmente la prosecuzione del corridoio tirrenico via mare in modo tale che la merce via Genova e le sue aree retroportuali possa giungere via Loetchnberg o Gottardo nell'area svizzera e specialmente nella bassa Germania.

Infatti il c.d. Alptransit via Loetchnberg sarà operativo già nel 2008 con un tunnel di 37 chilometri, mentre via Gottardo, con un tunnel di 57 chilometri, il transito sarà garantito solo dal 2012.

Il corridoio verticale, peraltro, già oggi funzionante consente di evitare il traffico sul tacciatto del Corridoio V, già fortemente penalizzato dal traffico passeggeri sulla traspadana, e gli ingorghi che si generano in prossimità di Brennero (che riceve i traffici da Bologna e dal levante).

In sostanza gli interventi infrastrutturali in Svizzera sembrano realizzati proprio per mettere in connessione l'area portuale genovese con il cuore tedesco e svizzero dell'Europa nonché con l'area dell'Europa centrale in virtù del collegamento in corso di realizzazione fra Monaco e Budapest. Ciò che è provato dall'interesse del mondo della logistica svizzera del nostro Paese. Tuttavia, come osservava Giovanni Novi, Presidente dell'Autorità Portuale di Genova, nel corso di un recente Convegno tenuto a Novi Ligure il 30 novembre 2005, l'avvio del Corridoio 24, che costituisce forse la principale premessa perché il Mediterraneo italiano possa giocare un ruolo strategico di alimentazione del continente (in ideale prosecuzione con la via marittima di feederaggio tra gli hub di Gioia Tauro e Taranto e lo scalo genovese), può rappresentare una enorme opportunità e contemporaneamente un grave rischio. Come d'altra parte si verifica sempre quando il nostro Paese affronta grandi scelte di politica dei trasporti impostate su opere a carattere infrastrutturale e specialmente sulle regole del loro utilizzo: che possono costituire la base per il rilancio dell'industria italiana - se si ha il coraggio di affrontare con durezza i nodi di riforma, non sempre politicamente "facili" e popolari -, oppure lo strumento per penalizzare l'industria italiana (quando non si abbia il coraggio di affrontare fino in fondo i nodi della riforma). E vero che il Corridoio 24 è un'opportunità se il nostro sistema Paese, sfruttando le distanze chilometriche estremamente favorevoli, riuscirà a servire con efficacia i mercati del centro Europa (Svizzera, Baviera ed Austria) in virtù della competitività dei suoi porti, della centralità dei suoi operatori e di un vettore ferroviario nazionale che riesca a collocarsi in uno scenario internazionale di traffici. Ma il Corridoio Genova-Rotterdam è anche indice di un gravissimo rischio che non si deve sottovalutare ove il sistema - Paese non dovesse funzionare: e cioè se uno solo dei momenti che lo compongono dovesse fallire (i servizi portuali non dovessero funzionare adeguatamente - o dovessero rivelarsi inefficienti - o la ferrovia non riuscisse ad assumere un ruolo worldwide in concorrenza con le principali case ferroviarie disponendo di propri terminali nel cuore dell'Europa e garantendo servizi ineccepibili per la clientela tedesca). Perché in questo caso il sistema, rodato e consolidato, del nord Europa potrebbe permettersi perfino forme di inefficienza riuscendo comunque, in virtù del Corridoio, a servire al meglio il mercato italiano.

Per questa ragione da un lato il nostro Paese dovrà dare assoluta priorità ad una infrastruttura che favorisce la competitività del sistema, accelerando la realizzazione delle opere necessarie ; di converso è fondamentale che la realizzazione del Corridoio 24 abbia luogo in modo organico, senza che nessuno dei Paesi interessati possa giovare delle inefficienze eventualmente riscontrabili negli altri Paesi membri (ed in questo contesto è di estrema utilità la presenza di un Coordinatore Generale nominato dalla Commissione Europea nella persona di Karel Clement Vink chiamato a sovrintendere allo sviluppo dell'opera in una logica complessiva di equilibrio). A questo riguardo va proprio ricordato lo spirito e la tecnica dei corridoi transeuropei: modellati per evitare gap di coesione o situazioni di sottosviluppo, occorre che queste infrastrutture si realizzino nei tempi complessivamente giusti senza che vi siano accelerazioni. Fondamentale è quindi il ruolo dei coordinatori ai quali spetta, non solo il monitoraggio e la moral suasion, ma anche la verifica in concreto che i tempi delle varie fasi siano rispettati. L'obiettivo dello sviluppo equilibrato e quello della coesione impongono infatti molta attenzione e finanche la segnalazione delle difficoltà alle Istituzioni europee perchè esse possano essere messe in condizione di deliberare.

1.1.4.2 Parametri infrastrutturali: II. Il terzo valico

In ogni caso si reputa che il primo investimento sul Corridoio 24 sia rappresentato proprio dal c.d terzo valico: in modo da garantire prima di tutto che il sistema venga messa in connessione con il mondo svizzero più presto possibile. Si tratta, in breve, di una scelta di politica infrastrutturale ineludibile ed urgente allo scopo di evitare che il corridoio divenga efficiente da nord (e non da sud). Oltre tutto la realizzazione del terzo valico costituisce la garanzia che i volumi in entrata ed in uscita dal sistema possano davvero evolvere: fino ad allora la quantità di traffico incrementale sulla direttrice Genova-Novì Ligure, anche tenuto conto della linea secondaria di Ovada, non è certo significativa e comunque non consente al sistema portuale esteso di svolgere il suo ruolo. Ragioni di ordine strategico, e quindi di competitività internazionale – in funzione del riequilibrio con i porti del nord - e puramente interne impongono di accelerare la realizzazione del Corridoio di cui al terzo valico. Ed al riguardo le regioni interessate potranno prendere in considerazione forme di Partenariato Pubblico Privato ove gli strumenti di finanziamento ordinari non siano disponibili in tempi brevi

1.1.4.3 Parametri infrastrutturali: III. Il Corridoio V

Il corridoio V costituisce una importante scommessa che l'Europa ha voluto compiere. Trasferire il transito delle merci dal percorso tradizione (a nord delle Alpi) a quello nuovo a Sud è davvero una scommessa ambiziosa. In particolare il Corridoio rappresenta una straordinaria opportunità per il nord est del Paese consentendo di vitalizzare il sistema di Trieste-Koper ed avviando una relazione profonda con il centro Europa. Purtroppo né con riguardo alla parte italo francese né con riguardo alla parte italo slovena del corridoio le scelte relative paiono sufficientemente condivise. Il che determina incertezze e ritardi. Tanto per esemplificare, in soli pochi anni la NEAT Svizzera sarà operativa quantomeno sulla tratta del Loetchberg, a distanza di meno di dieci anni dalle scelte compiute in occasione del referendum, mentre la tratta del corridoio che avrebbe dovuto essere pronta per prima. quella fra Lione e Torino, deve ancora essere progettata.

Nel caso del sistema portuale di Genova, tuttavia, il corridoio V non sembra di grande utilità. Infatti l'alimentazione dell'Europa non sembra proprio logico si realizzi sulla direttrice Genova – Milano – Verona – Brennero, quando lo snodo di Novara/Domodossola e quello di Como/Chiasso sono già oggi in grado di mettere in condizioni il sistema genovese di in connessione diretta con l'Europa tedesca e svizzera. Il che non significa che alcune quantità di traffico non possano essere avviate attraverso il Brennero: ma logica vuole in principio che

l'alimentazione di Basilea/Monaco abbia più facilmente luogo attraverso il sistema infrastrutturale svizzero (che fra l'altro è molto efficiente).

1.1.5 Alcune indispensabili scelte di politica dei trasporti

1.1.5.1 La necessità di servizi ferroviari efficienti sul Sistema Portuale

Come si osservava occorre che a regime il sistema venga servito da collegamenti internazionali di assoluta efficienza ed in grado di movimentare quantità massive di traffico. *L'Autorità Portuale da un lato, i terminalisti e le imprese interessate dall'altro devono essere in grado di garantire un servizio ferroviario di tutta efficienza e di assoluta puntualità. Quel che più rileva è che tale servizio sia reso a costi competitivi ed in grado di vincere la concorrenza della ferrovia tedesca in combinazione con i porti del nord. Senza i clienti non si consegue alcun obiettivo.* E a questo riguardo non si deve dimenticare che DB Cargo da anni gioca un ruolo importante nel comparto della logistica essendosi integrato con Stinnes Shenker. Dall'altro lato nel settore ferroviario si verifica qualcosa di simile se si considera la rivoluzione che si è prodotta nell'ambito delle Ferrovie tedesche; il vettore nazionale tedesco ha, di fatto, integrato verticalmente la sua organizzazione d'impresa, da un lato, assumendo quale "core business" la logistica, e, dall'altro, spingendosi fino all'anello della terminalistica (ad Amburgo). E ciò con lo scopo, attraverso l'integrazione (e, quindi, inevitabilmente unificando i diversi anelli dell'impresa), di aspirare ad un maggiore livello di efficienza attraverso una riduzione dei costi e di garantire i clienti per la complessità del servizio. Di fatto, la scelta imprenditoriale posta in essere nel 1996 di concentrare FS - Trenitalia nel "core business" della trazione proprio per favorire la trasparenza sul mercato, è messa in discussione dal principale concorrente europeo che, investendo massicciamente proprio per l'acquisizione del più importante operatore europeo di logistica (la Stinnes-Schenker), e candidandosi anche alla gestione dei terminali portuali, pone un grave problema anche al vettore nazionale italiano).

Ritornando a quanto si osservava una assoluta efficienza del sistema terminalistico ferroviario, integrato dalla disponibilità di infrastrutture che verticalizzano fin dentro la pianura padana significa un rischio elevatissimo se le Regioni Piemonte e Liguria – oggi ancora competenti in materia di politica dei trasporti – ed il Governo centrale non individueranno soluzioni strategiche perchè il flusso alimentativi verso da l'Europa tedesca sia garantito. D'altra parte è noto che, a torto o ragione, i grandi spedizionieri tedeschi, l'industria locale e le stese compagnie hanno fino ad oggi rinviato la scelta di spostare il traffico a sud proprio per l'asserita inaffidabilità del sistema offerto dai nostri porti e dai servizi ferroviari di alimentazione.

1.1.5.2. Una riconversione di Trenitalia Cargo come operatore logistico

La prima opzione consiste nel *riorientare il vettore nazionale italiano con che lo stesso acquisisca gli strumenti necessari per offrire quelli che, seppure in regime di liberalizzazione, sono ad ogni effetto veri e propri Servizi di Interesse Generale volti a garantire la competitività di un Paese e delle sue industrie. Senza pretendere di affrontare l'argomento in dettaglio pare indispensabile un'azione di politica economica decisa volta a rafforzare il vettore ferroviario nazionale impostata sulle seguenti linee:*

- a) *una più forte integrazione societaria/industriale con le principali basi logistiche nazionali, concentrandosi la promozione dei servizi unicamente su quelle localizzate in corrispondenza dei porti-corridoio (che diverrebbero importanti presupposti di un*

piano industriale di rilancio) e promuovendosi, invece, per le tratte fra gli hub del sud ed i centri del nord servizi marittimi di feederaggio;

- b) *una più marcata penetrazione nel cuore dell'Europa, sia attraverso acquisizioni strategiche nel comparto della logistica sia acquisendo posizioni terminalistiche nel cuore dei mercati europei (Baviera, Svizzera, Ungheria, Serbia ecc.).*

Se fosse incentivata la modalità marittima tra i porti del sud ed i centri del nord (ricorrendo ad opportune misure di compensazione a fronte degli oneri di servizio pubblico predeterminati) il vettore ferroviario nazionale potrebbe concentrarsi sulla logistica internazionale svolgendo davvero un ruolo di alimentazione dell'Europa da sud. Quanto sopra con l'obiettivo concreto di garantire un servizio efficiente di alimentazione in tempi certi ed a prezzi ragionevoli. Ed è evidente viceversa che se la ferrovia italiana dovesse concentrarsi essenzialmente sul mercato nazionale, per proteggerlo, fallirebbe l'intera strategia di rilancio del mediterraneo.

Ovviamente non si può non immaginare per il comparto merci della ferrovia italiana una operazione più articolata ed evoluta che, attraverso opportune alleanze, favorisca una sua trasformazione, unitamente ad altro vettore o logistico europeo, allo scopo di dar vita ad un vettore ferroviario worldwide in grado di competere con i concorrenti principali.

1.1.5.3. L'ipotesi delle Ferrovie Tedesche

Una seconda ipotesi, se la ferrovia italiana si dimostrasse interessata ad un'azione di controllo del territorio per servire i clienti finali, potrebbe essere nel senso di incentivare una presenza strategica della ferrovia tedesca in Italia. Occorre tuttavia che la disponibilità della ferrovia tedesca sia inequivoca nel senso di creare una sua base logistica nell'hinterland genovese e di alimentare il Sistema di Genova esattamente con servizi dello stesso segno di quelli del nord. La base logistica genovese dovrebbe essere una vera e propria struttura di raccolta di traffico a sostegno di un progetto industriale più complesso. A nostro avviso l'opzione ferroviaria tedesca, per garantire l'alimentazione dei porti italiani, è possibile, ma in concreto meramente teorica. Può accadere, infatti, che, prima o poi, nella logica della liberalizzazione ferroviaria, in presenza di un vettore italiano molto debole nel comparto della logistica internazionale, il gruppo DB-Stinnes offra servizi dai/ai porti italiani: come può accadere che questa disponibilità rappresenti l'unica chance di competitività del sistema italiano. Ma si reputa davvero difficile che la ferrovia tedesca compia un investimento strategico in linee e collegamenti su basi logistiche che non sono di proprio riferimento. Non dimentichiamo che qualunque vettore dispone di precisi hub di riferimento che ne fanno la forza, dove concentra le manutenzioni, la terminalistica ecc. Hub che costituiscono elementi e tasselli di un piano industriale complessivo. Si reputa difficile, o quantomeno prematuro, che la ferrovia tedesca cambi la propria configurazione assumendo la caratteristica di una compagnia a (o multi) nazionale (del tipo immaginato solo alcuni anni fa da Alitalia e KLM allo scopo di mantenere il ruolo di compagnia nazionale in una pluralità di Paesi fruendo dei diritti di traffico nazionali italiani ed olandesi).

1.1.5.4. Un vettore ferroviario “regionale”

Un terza soluzione ipotizzata in molte occasioni in diverse aree del Paese potrebbe essere data alla creazione di un vettore ferroviario promosso dalle due Regioni, magari d'intesa con compagnie marittime e/o terminalisti interessati, funzionale alla alimentazione delle aree industriali e logistiche delle due regioni. Questa scelta è molto complessa. Essa si può avviare in concreto solo acquistando un vettore ferroviario forte (e cioè sufficientemente strutturato ed in grado di movimentare quantità sufficienti di traffico) e già autorizzato ad operare sul mercato ai sensi della recente disciplina di liberalizzazione e dove le due Regioni non possiedano che una partecipazioni di minoranza. Un vettore regionale (nel senso della macroregione del nord-ovest), a disposizione del quale mettere una base logistica ed un'area di distripark efficace, potrebbe forse costituire una struttura imprenditoriale dedicata ai traffici e che garantisce l'alimentazione del sistema. Ovviamente questo vettore dovrà operare in regime di assoluta liberalizzazione anche se acquisirà un vantaggio competitivo avendo la disponibilità di una infrastruttura di base e di sostegno a Genova e probabilmente nel core della Baviera.

1.1.5.5. Modalità per la promozione dei traffici

Da ultimo la promozione di traffici significa anche un'azione accurata di politica dei trasporti posta in essere dal Governo italiano e/o dalla Regioni, in ogni caso d'intesa. Mentre nel caso del trasporto ferroviario intraportuale si potrà individuare un vettore incaricato in regime di esclusiva (disponendosi una forma di concorrenza per il mercato), nel caso del trasporto cargo internazionale la liberalizzazione non potrà certo essere elusa, né pregiudicata. Ma questo non significa che, compatibilmente ed entro i limiti dell'ordinamento comunitario, gli Stati membri non possano adottare specifiche misure di promozione dei traffici volte a garantire lo sviluppo e la competitività delle loro imprese portuali ed industriali. Nel senso che il deficit di collegamenti oggi riscontrabile nel nostro Paese potrà essere colmato, sia avviandosi un vettore ferroviario competitivo ed efficiente, sia mettendosi a disposizione risorse pubbliche di promozione dei traffici alla condizioni consentite dall'ordinamento europeo. Se fino ad 2003 qualunque misura di promozione dei traffici ricadeva nell'ambito di operatività del regime sugli aiuti di stato, oggi un intervento in sussidiarietà dello Stato è possibile ed anzi necessario quando si tratti di garantire i c.d Servizi di Interesse Generale, e cioè quando lo Stato ritenga necessario intervenire per garantire alcuni servizi essenziali in difetto dei quali la collettività ne subirebbe una conseguenza immediata. Questo intervento è tuttavia possibile solo nel rispetto nella disciplina in materia di concorrenza ed a talune condizioni indicate in precedenza.

1.1.6 Gli assetti dei rapporti fra stato e regione

1.1.6.1 La dialettica Stato - Regione

E fondamentale definire chi oggi è titolare del potere legislativo per il rilancio, in chiave di politica dei trasporti, del sistema di Genova

La dialettica Stato – Regioni, con riguardo alle infrastrutture portuali, ha fatto segnare negli ultimi tempi “picchi di disarmonie” davvero non immaginabili fino a qualche anno fa. *Fino alla legge costituzionale n. 3 del 2001 le Regioni italiane erano competenti essenzialmente in due diversi momenti della regolazione dei porti, ed unicamente sotto il profilo delle attribuzioni amministrative.* In primo luogo, il *Presidente della Regione era chiamato all’intesa con il Ministro competente ai fini della scelta del Presidente dell’Autorità* all’interno della nota terna compilata dagli enti locali. *In secondo luogo, la Regione era tenuta ad approvare il Piano Regolatore Portuale (ed il suo ambito) una volta che la procedura relativa si fosse conclusa.* Tali competenze erano attribuite alla Regione nella logica inespressa di porti di dimensioni minori che difficilmente avrebbero potuto configurare una rilevanza, anche per il regime degli spazi, ultraregionale. I Presidenti delle Regioni hanno esercitato con molto protagonismo i poteri ad essi attribuiti, di fatto ponendosi come gli interlocutori del Ministro ai fini della scelta dei vertici delle Autorità. Ovviamente le Regioni già prima del 2001 erano competenti alla realizzazione delle infrastrutture portuali e ferroviarie a carattere locale, che spesso venivano realizzate con il supporto delle stesse Autorità. Ma è evidente che le Regioni non erano altro che pubbliche amministrazioni che interagivano con l’Autorità in quanto organo periferico di amministrazione del Governo centrale.

1.1.6.2 La riforma del 2001

La riforma in chiave federalista del 2001 muta radicalmente l’assetto delle competenze anche per quanto concerne la disciplina dei porti, delle infrastrutture e dei trasporti. Superandosi, ed in qualche misura ignorandosi un’intelligente riforma dello Stato che favoriva il decentramento delle funzioni amministrative in chiave devolutiva (ma che stabiliva anche alcuni principi di fondo per quanto attiene all’azione di amministrazione), avviata con la legge n. 59 del 1997 (c.d. legge Bassanini), il nuovo assetto costituzionale della Repubblica tende a strutturarsi *su due ordini di competenze ripartite nettamente fra il livello statale ed il livello regionale senza alcuna apparente clausola di relazione in grado di risolvere gli eventuali conflitti fra i due livelli:* e, specialmente, sopprimendosi la clausola dell’“interesse nazionale”, attraverso la quale, comunque, le competenze statali avrebbero potuto superare quelle regionali in caso di conflitto. I due ordinamenti, quindi, nella riforma costituzionale del 2001, sono tendenzialmente paralleli e nessuno dei due è prevalente: solo la Costituzione è in grado di selezionare il corretto livello di volta in volta. Di qui il proliferare di ogni sorta di conflitto di attribuzione nei più diversi ambiti dell’ordinamento e l’assunzione da parte della Corte Costituzionale del ruolo (nuovo) di vero e proprio giudice dei conflitti sul modello delle strutture federali. Tanto che, solo la Corte Costituzionale, come vedremo, ha individuato uno strumento giuridico di collegamento fra sistemi nel principio di sussidiarietà ed una valvola di sicurezza nella regola della leale collaborazione sulla quale ci siamo soffermati in precedenza (cap.II).

1.1.6.3 La posizione della Corte in tema di trasporti

L'art. 117, secondo comma della Costituzione, non esita ad attribuire la competenza legislativa concorrente in tema di porti, aeroporti e persino grandi infrastrutture di trasporto alle Regioni: costituite competenti sempreché nel rispetto dei principi fondamentali dell'ordinamento (rimessi, invece, allo Stato), ai vincoli comunitari ed agli obblighi internazionali. Viceversa, sempre per quanto riguarda la materia indicata, resta nella competenza statale la disciplina degli organi dello Stato competenti fino a che le Regioni non eserciteranno – e se eserciteranno – le loro competenze (in breve, la disciplina di Capitaneria di Porto, Autorità Portuali ecc. resta rimessa alla legge dello Stato in ogni caso, ed anche se tali organi dovessero essere spogliati delle loro competenze quando le Regioni decidessero di disciplinare la materia attraverso organi diversi).

La soluzione di cui all'art 117 in materia di infrastrutture di trasporto pare molto netta; e non è apparentemente compatibile con la vocazione internazionale della materia di cui trattasi. Vi è da domandarsi come possa la Regione Piemonte, ad esempio, ritenere una competenza pressoché esclusiva in tema di Corridoio V, un'infrastruttura che presenta una rilevanza europea, se non con esclusivo riguardo agli aspetti che riguardano il suo territorio. Una norma, in breve, quella indicata, che trova un limite essenzialmente “nel buon senso”: e che non pare applicabile in concreto. Le grandi infrastrutture di logistica internazionale e la disciplina del trasporto internazionale non possono non essere di competenza dello Stato nel suo complesso (quindi ben di là del rispetto dei principi fondamentali dell'ordinamento). E ciò a meno di non configurare un livello di legislazione di spettanza interregionale nel caso di situazioni che non presentino un aggancio esclusivo con un unico territorio.

Ed infatti, risulta che nessuna Regione abbia davvero esercitato i poteri ad esse conferiti dall'art. 117, ad esempio regolando i porti, creando Autorità locali ecc.

Per rimediare alla rigidità della norma la Corte Costituzionale si è vista nella necessità di intervenire “inventando”, con molta intelligenza e sapienza, una formula di salvezza sostitutiva dell'interesse nazionale ed in grado di limitare il ruolo delle Regioni (che, peraltro, non hanno inteso rivendicare). Questa situazione ha, infatti, generato alcuni conflitti ed equivoci fra Regioni e Stato anzitutto per quanto riguarda la realizzazione delle infrastrutture di coesione (dal momento che la legge 21 dicembre 2001 n. 443, c.d. legge obiettivo ha disciplinato la materia implicitamente escludendo un ruolo delle Regioni). Sul punto la Corte ha ritenuto che in caso di infrastrutture a carattere nazionale od internazionale sussista una competenza dello Stato in base al principio di sussidiarietà, che caratterizza l'azione di amministrazione ai sensi dell'art. 118, C., ma che si estende anche all'azione legislativa (sentenza 303 del 25 settembre 2003). La Corte ha così osservato nella sentenza 303 che *“limitare l'attività unificante dello Stato alle sole materie espressamente attribuitegli in potestà esclusiva o alla determinazione dei principî nelle materie di potestà concorrente, come postulano le ricorrenti, significherebbe bensì circondare le competenze legislative delle Regioni di garanzie ferree, ma vorrebbe anche dire svalutare oltremisura istanze unitarie che pure in assetti costituzionali fortemente pervasi da pluralismo istituzionale giustificano, a determinate condizioni, una deroga alla normale ripartizione di competenze. “ ed ancora “...Un elemento di flessibilità è indubbiamente contenuto nell'art. 118, primo comma, Cost., il quale si riferisce esplicitamente alle funzioni amministrative, ma*

introduce per queste un meccanismo dinamico che finisce col rendere meno rigida, come si chiarirà subito appresso, la stessa distribuzione delle competenze legislative, là dove prevede che le funzioni amministrative, generalmente attribuite ai Comuni, possano essere allocate ad un livello di governo diverso per assicurarne l'esercizio unitario, sulla base dei principî di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza”.

Nondimeno la Corte ha “riequilibrato“ la propria statuizione prevedendo, in ogni caso, essere indispensabile il parere positivo della Regione interessata per quanto attiene alle questioni che riguardano il suo territorio. . *“Una volta stabilito che, nelle materie di competenza statale esclusiva o concorrente, in virtù dell'art. 118, primo comma, la legge può attribuire allo Stato funzioni amministrative e riconosciuto che, in ossequio ai canoni fondanti dello Stato di diritto, essa è anche abilitata a organizzarle e regolarle, al fine di renderne l'esercizio permanentemente raffrontabile a un parametro legale, resta da chiarire che i principî di sussidiarietà e di adeguatezza convivono con il normale riparto di competenze legislative contenuto nel Titolo V e possono giustificare una deroga solo se la valutazione dell'interesse pubblico sottostante all'assunzione di funzioni regionali da parte dello Stato sia proporzionata, non risulti affetta da irragionevolezza alla stregua di uno scrutinio stretto di costituzionalità, e sia oggetto di un accordo stipulato con la Regione interessata.”*

Una sentenza molto importante che ha letto l'art. 117 in modo evolutivo ed intelligente di fatto reintroducendo il concetto dell'interesse nazionale seppure vestito della sussidiarietà. Per quanto riguarda le nomine nelle Autorità già ci siamo dilungati in precedenza

1.1.6.4 Alcune scelte in concreto

Resta che sulla base dell'art. 117 (regime della l. 3 del 2001) le Regioni potrebbero legiferare in materia di porti ed infrastrutture nel rispetto dei principi fondamentali dell'ordinamento quali desumibili sulla base di un'accurata ricostruzione della norma e degli orientamenti giurisprudenziali, dei vincoli comunitari e degli obblighi internazionali ma anche nel rispetto dello standard della sussidiarietà. *Il che significa che le Regioni sono titolate all'esercizio della potestà legislativa creando nuovi porti, accorpando quelli esistenti ed estendendo il loro ambito proprio in funzione della logistica internazionale: ciò che consente, ad esempio, l'istituzione di Autorità o Agenzie regionali od interregionali volte a regolare ambiti molto più vasti nel rispetto dei principi fondamentali fra i quali il principio di separazione sul quale ci siamo soffermati in precedenza nonché la legislazione di sintesi per quanto attiene al lavoro marittimo. Riteniamo, inoltre, che possano considerarsi principi fondamentali, che in ogni caso dovrebbero essere osservati anche nella legislazione regionale,*

- l'affidamento della regolazione del sistema portuale ad un ente i cui organi presentino caratteristiche di indipendenza, professionalità ed autonomia secondo lo standard di cui all'art. 8, e scelti d'intesa con il Governo centrale (il regime dell'intesa fra Stato e Regione è infatti ritenuto ineludibile dalla Corte) e del tutto terzi rispetto all'attività di impresa;

- la “sintesi sociale” secondo un modello che non sia meno garantista di quello disciplinato agli artt.16 e 17;

- l’“apparato regolatorio”, che introduce una nozione di “mercato regolato” secondo norme ad hoc che consentano al regolatore l'integrazione del sistema.

Nel compiere queste scelte, che presuppongono che le locali amministrazioni dello Stato (Autorità portuali e Capitanerie di Porto) vengano spogliate delle loro competenze (un po' come è avvenuto per le Capitanerie quando le competenze in materia di amministrazione del demanio sono state trasferite alle Regioni, o nel caso delle stesse Prefetture), tuttavia, le Regioni dovranno prevedere meccanismi di intesa con lo Stato per quanto attiene alla realizzazione di infrastrutture e finanche alla scelta dei terminalisti. Si tratta, infatti, di scelte davvero strategiche e che non si esauriscono nel contesto di una specifica Regione, da essere compiute nel rispetto della sussidiarietà.

Le norme ora indicate, tuttavia, a ben vedere, parrebbero prive di rilevanza pratica in quanto "politicamente" superate. Se, infatti, nessuna Regione ha ritenuto di legiferare ex art. 117, C., attraendo le competenze materiali in materia portuale, è assai difficile che questo accada in futuro se entrerà in vigore la recente riforma approvata dal Senato il 16 novembre 2005 (che ha modificato il sistema sostanzialmente centralizzando le competenze in materia (è infatti previsto che all'art. 117, c. 2, che elenca le competenze esclusive dello Stato, sia aggiunto il paragrafo seguente: "s-bis) grandi reti strategiche di trasporto e di navigazione di interesse nazionale e relative norme di sicurezza"). Inoltre, attraverso la clausola dell'"interesse nazionale", istituto reintrodotta con la riforma, lo Stato può annullare le leggi regionali ancorché rientranti nella loro competenza.

Resta tuttavia che l'esito del referendum abrogativo non è così scontato. Se la riforma costituzionale del 2005 non dovesse entrare in vigore, il vigente regime del 2001 (di competenze condivise fra Stato e Regioni anche per quanto riguarda le grandi infrastrutture, i porti e gli aeroporti), corretto in virtù dei principi ricordati, ritornerebbe di attualità anche dal punto di vista politico - dal punto di vista giuridico, come si è osservato, il regime di cui all'art. 117 è pienamente in vigore - . In quel caso a nostro avviso le Regioni si vedrebbero, non solo investite di un ampio potere anche di segno legislativo - salvo il rispetto dei principi fondamentali, i vincoli comunitari e gli obblighi internazionali -, ma sarebbero anche "politicamente" indotte a farsi carico di tale potere esercitandolo davvero nel presupposto della duplicazione degli assetti dello Stato: duplicazione che, può piacere o meno, ha costituito la chiave di volta dell'assetto federalistico del 2001.

In tale prospettiva non può non concludersi che la Costituzione italiana assegna alle Regioni competenze davvero molto ampie che vanno al di là delle tradizionali competenze esclusive: l'esercizio di queste competenze, in ogni caso, non deve rivelarsi collidente con la sussidiarietà e la leale collaborazione e, ed è ciò che più conta, deve essere rispettoso in ogni caso dei principi fondamentali. Ai fini di un corretto esercizio di quel potere è sufficiente che le Regioni provvedano con assoluta lealtà munendosi, se del caso, degli opportuni pareri preventivi e tenendo conto della giurisprudenza costante ormai consolidata della Corte: all'interno della cui griglia il nuovo diritto costituzionale vivente si va sviluppando. Esercizio che è, peraltro, decisivo anche tenendo conto degli altri due parametri di costituzionalità dell'azione delle Regioni: e cioè del parametro costituito dal diritto comunitario e del parametro costituito dal diritto internazionale. Non solo norme comunitarie produttive di effetti diretti, ma anche orientamenti della giurisprudenza e finanche norme comunitarie meramente programmatiche dovranno essere considerate dagli Uffici regionali preposti. E di converso, non solo le norme di diritto internazionale consuetudinario rappresentano un vincolo di costituzionalità per il legislatore regionale (e statale), ma anche norme non self executing contenute in trattati internazionali non resi esecutivi. La centralità delle

Regioni, sotto questo profilo, comporterà una nuova massiva responsabilità che non potrà essere elusa, come è avvenuta fino ad oggi, semplicemente rinunciando all'esercizio del potere in materia di porti ed infrastrutture.

Pertanto le scelte legislative principali relativamente al disegno di politica dei trasporti ivi indicato spettano allo stato alle Regioni interessate. Esse, sulla base dell'attuale assetto, dovranno pertanto disegnare il sistema portuale ed individuare forme di promozione dello stesso. Tuttavia la maggior parte delle scelte così individuate dovranno fare oggetto di una intesa con il Governo centrale allo scopo di superare e rispettare lo standard della sussidiarietà

1.1.6.5 Il ruolo di SLALA nelle politiche della Regione Piemonte e Liguria

Riunendo soggetti istituzionali con delega in materia portuale, soggetti istituzionali con delega in materia di programmazione territoriale (Province e Comuni) e soggetti che rappresentano il comparto aeroportuale delle merci, SLALA si candida ad essere il soggetto di coordinamento e programmazione di area vasta, con riferimento allo sviluppo della logistica del Nord-Ovest.

L'ingresso delle Amministrazioni Regionali di Piemonte e Liguria conferirà a SLALA ulteriore forza, secondo una duplice valenza: da un lato la possibilità di accesso a maggiori risorse pubbliche, dall'altro la possibilità di disporre di strumenti legislativi appropriati che definiscano indirizzi e modalità operative di SLALA.

L'art. 117 della Costituzione affida infatti alle Regioni un ruolo centrale per lo sviluppo della competitività attraverso la politica dei trasporti e delle infrastrutture: le Regioni Piemonte e Liguria sono titolari di poteri amministrativi e legislativi in materia di trasporti.

Le Regioni Piemonte e Liguria si auspica possano concordare una politica dei trasporti volta all'integrazione del sistema logistico del Nord Ovest, esprimendo un atto di indirizzo comune (Legge Quadro) sui temi della logistica e delle infrastrutture ad essa collegate, e che quindi costituisca la vera linea programmatica per l'intero Nord-Ovest.

In questa sede legislativa si potrà valutare l'opportunità di attribuire a SLALA lo status di Authority o Agenzia interregionale, dotandola dei poteri di regolazione indispensabili per coordinare un sistema estremamente vasto e complesso.

Conclusioni

I. Sul Sistema portuale

Si ritiene di procedere in due fasi.

A) Nella prima fase viene anzitutto in rilievo:

(i) un atto di indirizzo adottato dalle due Regioni impostato sulla esigenza di rafforzamento ed estensione del sistema portuale di Genova, Savona e La Spezia in rapporto alle aree retroportuali collocate nell'entroterra ligure e nel basso alessandrino in ogni caso alla radice del Corridoio 24 e della Pontremolese

- si configura un'area specifica destinata alla portualità ed alla logistica con l'individuazione delle aree coinvolte (i porti di Genova, Savona e La Spezia, gli spazi retroportuali di Valle Bormida, Alessandria, Novi Ligure con il Distripark di Pozzolo e di Tortona e di S. Stefano M.) e delle infrastrutture da realizzare (utilizzando anche gli elementi compensativi della linea Genova – Milano e del Corridoio 24).

- *si avviano specifici progetti di collaborazione con Alessandria, Casale Monferrato, SEA e Novara;*
- *Si prefigura la ricerca di uno o più gestori ferroviari che unifichino il sistema prevedendosi anche gli strumenti compensativi coerenti con il diritto comunitario*
- *Si prefigurano strumenti di promozione dei traffici ferroviari di connessione Sistema di Genova – Svizzera/Baviera/Baden Wuttemberg/Austria sia prevedendo misure di incentivazione degli stessi allo scopo di rendere competitivo il sistema, sia intervenendo sul sistema ferroviario.*

L'atto di indirizzo non deve in una prima fase essere vincolante, riservandosi le due Regioni di adottare, congiuntamente, e d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, una legge ad hoc coerente con l'art. 117 C. Si reputa che questa legge debba essere adottata nella vigenza del presente assetto costituzionale.

(ii) una “Convenzione” fra tutte le amministrazioni SLALA con la quale a) i Comuni, le Autorità Portuali di Genova, Savona e La Spezia oltre alle Province di Alessandria, Genova, Novara e Savona, concordano di costituire un'unica area portuale integrata impegnandosi ad

- *attivare sistemi di collegamento ferroviario interno ai sensi dell'art.86 del Trattato in modo tale che l'area risulti unificata;*
- *individuare terminalisti ed operatori idonei a garantire l'efficienza nel compimento delle operazioni di handling della merce;*
- *promuovere, d'intesa con le Regioni Piemonte e Liguria, opportuni collegamenti ferroviari in grado di alimentare il sistema dal/al centro Europea*

b) i Comuni individuano alcune aree a scopo retroportuale e distripark da includere nelle corrispondenti categorie urbanistiche e che in futuro potranno costituire parte dell'Ambito portuale ai sensi dell'art. 5, l. 28 gennaio 1994 n. 84.

II Interventi infrastrutturali

Oltre agli interventi minori, rivolti ad incrementare la competitività del Sistema, si ritiene **indispensabile la realizzazione a breve del III Valico**. Si tratta di studiare strumenti urgenti, anche nel contesto del recente DPEF comunitario allo scopo di mettere il sistema portuale in comunicazione con il proprio corridoio. Questo allo scopo di evitare che il Corridoio 24 divenga operativo solo da nord.

Si ritiene, inoltre, indispensabile per alleggerire tutto il sistema infrastrutturale del Ponente ligure e del nodo di Genova, la realizzazione dell'autostrada Albenga Predosa.

III Interventi di politica dei trasporti

Interventi ordinari

A) Si reputa indispensabile che Trenitalia Cargo si qualifichi come logistico anche sui traffici di attraversamento. Allo scopo potrebbero essere necessarie acquisizioni in Italia ed all'estero. Ad esempio si propone l'assunzione di un ruolo terminalista sia nei porti che nel centro del mercato tedesco.

B) In ogni caso deve essere stimolata la concorrenza sia utilizzando l'offerta delle ferrovie tedesche, sia promuovendo vettori regionali.

Interventi straordinari

Si reputa possibile dopo il 2003 il finanziamento sia delle tratte ferroviarie che delle autostrade del mare. Le condizioni devono essere quelle del finanziamento dell'onere di servizio pubblico quale emergente da un contratto di servizio o dall'affidamento dell'appalto. Ovviamente il finanziamento pubblico è solo possibile nel caso di aree di provenienza e destinazione all'interno del mercato rilevante allo scopo di non finanziare l'inefficienza.

IV Assetto delle competenze

L'attuale assetto delle competenze costituzionali assegna massima rilevanza alle Regioni, che costituiscono il livello principale di azione. L'intesa con lo Stato è necessaria allo scopo di garantire il rispetto della sussidiarietà.

V SLALA è pronta a costituire il braccio tecnico operativo per

- *favorire l'adozione delle misure di cui sopra.*
- *definire gli interventi infrastrutturali necessari,*
- *promuovere, per conto delle amministrazioni interessate, servizi ferroviari di connessione,*
- *adottare le misure di regolazione che le vengono specificamente delegate che superino le competenze di ciascuna singola amministrazione.*

2. ANALISI SWOT: PUNTI DI FORZA E DEBOLEZZA, OPPORTUNITA' E MINACCE

| PUNTI DI FORZA | PUNTI DI DEBOLEZZA |
|--|---|
| <p><u>Tessuto Urbanistico</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Localizzazione geografica strategica • Favorire la realizzazione di aree produttive attrezzate, lungo le dorsali di riequilibrio, limitando la proliferazione di insediamenti isolati in aree non pianificate • Definire strumenti di coordinamento e di raccordo tra le misure, anche di natura economica, previste dalla legislazione speciale e le trasformazioni urbanistiche <p><u>Competitività Infrastrutturale</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Per il trasporto su gomma :</i> • Interconnessione con i sistemi autostradali nazionali esistenti (A4, A5, A6, A21, A26..) e in fase di avanzata costruzione l'Asti Cuneo. • Presenza di 13 caselli autostradali • Presenza di una fitta rete di viabilità locale e provinciale • <i>Per il trasporto su ferro :</i> • Presenza in percentuale della maggior estensione di linee ferroviarie in Italia • Presenza di importanti scali merci e aree per la logistica • <i>Presenza di aeroporti internazionali</i> • <i>Presenza dei porti liguri</i> <p><u>Tessuto ambientale</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Territorio extraurbano di alte valenze paesaggistiche • Qualità ambientali caratterizzate dalla presenza in collina della coltivazione delle viti e dei boschi • Gli interventi previsti ricadono in aree interstiziali privi di valore ambientale e agronomico • Riqualficazione di aree dimesse oggetto di attività inquinanti | <p><u>Tessuto Urbanistico</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Viabilità incomplete o mancanti • Proliferazione di insediamenti produttivi isolati • Scarsa integrazione tra pianificazione dei trasporti e pianificazione territoriale. <p><u>Competitività Infrastrutturale</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Per il trasporto su gomma :</i> - fenomeni di congestione stradale - sezioni stradali della rete della viabilità attuale non sempre adeguate - inadeguata viabilità • <i>Per il trasporto su ferro :</i> - tracce su ferro non utilizzate - difficile interconnessione con le aree portuali - lo scarso grado di connessione tra le varie reti modali si riflette a sua volta in una scarsa efficienza di molti segmenti della rete e, più in generale, in una loro insufficiente integrazione territoriale (locale) <p><u>Tessuto ambientale</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Antica trasformazione delle aree di pianura in insediamenti produttivi e attività commerciali • Inquinamento dell'aria e del rumore dovuto all'alto tasso di traffico e congestione urbana • Presenza di aree inquinate da attività produttive dismesse |

| | |
|--|--|
| <p><u>Tessuto imprenditoriale</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Alta concentrazione di piccole e medie imprese• Presenza di importanti realtà logistiche• Presenza di sedi universitarie qualificate• Presenza di Associazioni di categoria qualificate• migliorare il coordinamento e l'integrazione tra le politiche di tipo settoriale | <p><u>Tessuto imprenditoriale</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Invecchiamento delle attività• Scarso coordinamento e integrazione tra le politiche di tipo settoriale |
|--|--|

Le opportunità si ipotizzano a seguito della realizzazione del programma

| OPPORTUNITA' | MINACCE |
|--|---|
| <p><u>Tessuto Urbanistico</u> Competitività Infrastrutturale Creazione di area portuale e retroportuale Creazione di nuovi insediamenti pianificati e programmati in relazione alle infrastrutture e ai trasporti Razionalizzazione di sistemi infrastrutturali esistenti Creazione di nuovi collegamenti lungo il Corridoio 24 Rafforzare i meccanismi di concertazione tra i diversi livelli decisionali</p> <p><u>Tessuto ambientale</u> Razionalizzazione del traffico con eliminazione di punti di congestione Bonifica di aree inquinate da processi produttivi e di attività dismesse Realizzazione di infrastrutture in coerenza con strumenti urbanistici di area vasta, nel rispetto dei valori ambientali delle aree Riduzione dell'emissione di sostanze inquinanti</p> <p><u>Tessuto economico</u> Creazione di nuove attività Creazione di sistemi informatici innovativi Creazione di nuove opportunità di lavoro Captare opportunità offerte da traffici nazionali e internazionali Creazione di attività di eccellenza competitive a livello nazionale ed internazionale Rafforzare i meccanismi di concertazione tra i diversi livelli decisionali</p> | <p><u>Tessuto Urbanistico</u> Competitività Infrastrutturale Difficoltà di interconnessione tra il sistema portuale e ferroviario Congestione del sistema su gomma Congestione del sistema su ferro Mancato ammodernamento dei sistemi infrastrutturali portuali Collasso del sistema esistente Mancata concertazione tra i diversi livelli decisionali</p> <p><u>Tessuto ambientale</u> Inquinamento aria e rumore lungo le più importanti arterie stradali Utilizzo di aree non previste, pianificate all'interno di strumenti urbanistici di area vasta Aumento dell'emissione di sostanze inquinanti</p> <p><u>Tessuto economico</u> Riduzione di attività economiche Mancata competitività a livello internazionale Mancata concertazione tra i diversi livelli decisionali</p> |

3. COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE APPROVATI A LIVELLO NAZIONALE¹, REGIONALE

Il *Master Plan* è stato redatto nel rispetto degli obiettivi e degli indirizzi programmatici degli strumenti di area vasta (a livello nazionale, regionale e provinciale).

Di seguito vengono elencati gli strumenti programmatici, di pianificazione territoriale e di settore a cui si è fatto riferimento:

- 3.1 *Programma di Governo Maggio 2005 VIII Legislatura 2005-2010*
- 3.2 *Il Libro Bianco della U.E. “ La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”*
- 3.3 *Piano generale dei Trasporti*
- 3.4 *Il Patto della logistica*
- 3.5 *Il Piano della Logistica (CIPE 22-03-2006)*
- 3.6 *Piano Territoriale Regione Piemonte*
- 3.7 *Per un nuovo Piano Territoriale Regionale Documento Programmatico Dicembre 2005*
- 3.8 *Piano Regionale dei Trasporti e della Logistica*
- 3.9 *Programma Strategico per la logistica della Regione Piemonte*
- 3.10 *Documento di Programmazione Strategico-Operativa*
- 3.11 *Legge Obiettivo (L.443 del 21 dicembre 2001)*
- 3.12 *Legge n.166/2002 “Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti”*
- 3.13 *Legge n.265 del 22 novembre 2002 “Conversione in Legge, con modificazioni, del decreto legge 24 settembre 2002 n.209”*
- 3.14 *Legge 32 del 1 marzo 2005 “Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell’autotrasporto di persone e di cose” e il D.L. n. 284 del 21 novembre 2005: “Consulta Generale per l'Autotrasporto”*

La coerenza del Master Plan con ciascuno degli strumenti di programmazione e pianificazione considerati, *viene di seguito evidenziata, con specifico riferimento agli obiettivi comuni e agli interventi che trovano immediato riscontro ed esplicitazione negli interventi facenti parte del Master Plan.*

In particolare vengono evidenziate *in rosso* le parti, integralmente riportate, dei documenti sopra richiamati, che costituiscono obiettivo strategico o elemento fondativo per la redazione del Master Plan.

3.1. Programma di Governo Maggio 2005 VIII Legislatura 2005-2010

Il Programma di Governo della Regione Piemonte definisce *il Piemonte “snodo strategico tra i collegamenti che attraversano l’Unione e regione di frontiera”.*

Il *Piemonte* incrocia i corridoi strategici, ma *è necessario che si metta “in rete” in Italia (con la Valle d’Aosta, la Lombardia e la Liguria in primo luogo) e con il Sud Europa (Catalunya, Rhone Alpes, e regione lionese) per avere autonomia e peso politico sia all’interno dei confini nazionali sia nell’Unione Europea.*

Le infrastrutture e la mobilità previste per mettere il Piemonte in rete sono:

- *il completamento della Torino-Milano e il collegamento TAC verso la Francia;*

¹ I riferimenti normativi, riferiti a Leggi e Decreti nazionali, sono stati tratti da: ISFORT “Attività di ricerca al fine di elaborare il Programma strategico per la logistica della Regione Piemonte”

- **il nuovo valico ferroviario (3° valico) tra la Liguria e l'area alessandrina, come tratta del corridoio Nord-Sud, ma principalmente come modernizzazione dei collegamenti tra il sistema portuale e l'entroterra piemontese;**
- ***l'adeguamento (raddoppio binari tra Cuneo e Fossano, elettrificazione su tutta la tratta) della ferrovia Torino-Cuneo-Nizza.***

Sugli assi stradali, oltre al completamento della Asti-Cuneo (ci sono gravissimi ritardi, il cronoprogramma è stato completamente disatteso, la consegna dal 2006 è spostata al 2010) e della Torino-Pinerolo, consideriamo urgenti i seguenti interventi regionali valutando i diversi progetti alternativi e ricercando le soluzioni al minimo impatto ambientale:

- la strada pedemontana sul percorso Verbania, Biella, Ivrea, Pinerolo, Saluzzo, Mondovì e prosecuzione verso la Valle Bormida e la Liguria;
- il traforo Armo-Cantarana – in programma da anni - per il collegamento tra Sud-Piemonte e ponente ligure;
- ***il collegamento dell'area acquese con la Genova-Alessandria (la Acqui-Predosa);***
- ***il collegamento Asti-Casale (Vercelli-Novara);***
- ***la risoluzione dei problemi della tangenziale ovest di Torino valutando le soluzioni più adeguate;***
- ***la circonvallazione a est di Torino scegliendo le soluzioni più opportune, tenuto conto del livello previsto di traffico;***
- ***localmente in molte aree bisogna liberare i centri urbani dai traffici di attraversamento: mancano le circonvallazioni*** con pesanti impatti e limitazioni insostenibili per la circolazione.

Devono essere risolti i problemi di collegamento dell'area novarese con l'aeroporto di Malpensa e del collegamento di Biella con la Voltri Sempione e la Torino-Milano.

Occorre, infine, un adeguamento del servizio aereo che rilanci il polo torinese, eventualmente integrando Caselle e Levaldigi e preveda opportune relazioni con l'hub di Malpensa.

Obiettivi prioritari della Regione sono:

- ***puntare sull'intermodalità***, dando forza ed accelerazione allo sviluppo e al completamento del sistema di trasporto locale, attuando una politica di gestione intermodale della mobilità che si basi sulla presenza di più sistemi di trasporto pubblico tra loro integrati.
- ***valorizzare e rendere competitivo il sistema ferroviario regionale*** partendo dalle attuali linee regionali e di lunga percorrenza, programmando interventi finanziari in accordo con lo Stato per l'ammodernamento della rete infrastrutturale e del materiale rotabile, superando così il gap tra una rete ad alta capacità moderna ed una rete regionale obsoleta.
- ***rendere più efficiente il trasporto pubblico su gomma urbano ed extraurbano***, tale modalità di trasporto va riconfigurato in funzione di adduzione al sistema ferroviario, e fortemente connesso con le reti urbane.
- ***rendere più sicura la rete stradale***; la Regione deve intensificare il proprio impegno con interventi di individuazione e messa in sicurezza degli assi stradali più accidentati oltre all'attivazione di un'ampia campagna di sensibilizzazione su questo tema in particolare tra i giovani.

3.2. Il Libro Bianco della U.E. “ La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”, si pone come obiettivo generale di “conciliare lo sviluppo economico e le domande di una società esigente in termini di qualità e di sicurezza per sviluppare un trasporto moderno e sostenibile fino al 2010”.

Esso fissa gli obiettivi e le linee di azione comunitarie in materia di trasporti, affinché siano orientati a riequilibrarne i modi, ad eliminarne le strozzature, a porre gli utenti al centro della politica dei trasporti ed a controllare gli effetti della globalizzazione dei trasporti. In questo documento la Commissione propone quasi sessanta misure per realizzare un *sistema di trasporto capace di riequilibrare le modalità di trasporto, rilanciare le ferrovie, promuovere il trasporto marittimo e fluviale e controllare la crescita di quello aereo.*

3.3. Piano generale dei Trasporti e della Logistica²

Il nuovo **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)** - adottato in via definitiva nel marzo del 2001 si inserisce in un contesto sociale, economico e normativo profondamente mutato rispetto al suo predecessore (datato 1989). I cambiamenti osservati nell'ultimo decennio, infatti, delineano una realtà caratterizzata da un'intensità competitiva particolarmente accentuata, da una maggiore attenzione agli aspetti ambientali, da tendenze al decentramento amministrativo, nonché da una crescita della domanda di servizi trasportistici e logistici sempre più complessa.

Tali dinamiche assumono un significato particolare in un contesto come quello italiano, contraddistinto da un'economia rivolta all'esportazione e ormai inglobata in quella più ampia dell'Unione Europea, nonché in relazione al nuovo ruolo che il Mediterraneo tende ad assumere all'interno del commercio mondiale. Infatti, da “area di frontiera” rispetto a quella del Nord Europa, l'area del Mediterraneo è divenuta oramai nuovo centro di traffici merci e passeggeri a livello mondiale (un esempio fondamentale è rappresentato dalla direttrice euro-asiatica - cerniera tra Africa, Sud-Est asiatico ed Europa - terza, in ordine di importanza, a livello mondiale).

Gli **obiettivi generali del PGTL** possono essere riassunti per quanto riguarda le linee guida della logistica pubblica in termini di:

- *crescita quantitativa e qualitativa del patrimonio infrastrutturale del Paese a supporto delle attività legate alla logistica;*
- *eliminazione degli ostacoli che limitano il collegamento funzionale della rete infrastrutturale italiana con quella dell'Europa;*
- *crescita dell'offerta plurimodale, quale risposta alle attuali esigenze di efficienza all'interno del sistema/processo produttivo;*
- *sviluppo di una cultura logistica moderna, rivolta all'innovazione ed in grado di affrontare le nuove sfide del mercato globale;*
- *ottimizzazione della distribuzione delle merci nelle aree urbane (city logistics).*

Per la realizzazione dell'insieme degli obiettivi sopra indicati, lo stesso **PGTL indica la necessità di coinvolgere, all'interno di un processo condiviso e coerente, l'azione delle Regioni e delle altre Amministrazioni locali, in particolare dopo il completamento del trasferimento alle Regioni dei poteri in materia di trasporto e viabilità di rilevanza**

² Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Ministero dei Lavori Pubblici, Ministero dell'Ambiente, Gennaio 2001.

non nazionale avvenuto con l'approvazione della Legge n. 59 del 15 marzo 1997 (Legge Bassanini).

A tale proposito, il principale strumento di pianificazione messo a disposizione alle Regioni è rappresentato dal Piano Regionale dei Trasporti (PRT), il cui compito è quello di fissare ed integrare gli obiettivi indicati dal PGTL, osservati in un'ottica regionale, nonché di coordinare le attività delle province e dei comuni al fine di garantire unitarietà negli interventi.

Il **Piano Generale dei Trasporti** prevede degli interventi infrastrutturali prioritari individuati nei documenti di Piano e dai successivi approfondimenti da realizzare in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo.

Gli interventi previsti nel settore ferroviario riguardano:

Sistema dei valichi alpini e linee di accesso

- potenziamento degli attuali valichi alpini e delle linee di adduzione più sature (potenziamento della tratta Torino – Bussoleno, nuova linea di accesso al Gottardo, **completamento raddoppio Genova-Ventimiglia, interventi di adeguamento merci per la linea di accesso al Sempione**, completamento raddoppio Bologna – Verona e Tarvisio - Pontebba);

- **potenziamento del collegamento del porto di Genova con il territorio piemontese-lombardo (terzo valico) e della Gronda Nord di Milano;**

Direttrici longitudinali

- **quadruplicamento AC Torino-Milano**–Roma-Napoli (Direttrice dorsale);
- interventi sulla Direttrice Tirrenica Genova – Roma – Napoli - Battipaglia – Reggio Calabria – Messina – Palermo e diramazione Messina – Catania - Siracusa:
 - potenziamento Pisa-Livorno,
 - quadruplicamento Napoli – Salerno – Battipaglia e
 - potenziamento Battipaglia – Reggio Calabria, completamento
 - raddoppio tratte prioritarie Catania–Messina e Messina- Palermo;
- interventi sulla Direttrice Adriatica Venezia – Bologna – Rimini – Bari – Taranto e Lecce (completamento raddoppio linea adriatica e collegamento con il porto di Taranto);

Direttrici trasversali

- interventi sulla Milano – Venezia – Trieste – Lubiana (quadruplicamento AC Milano – Venezia, quadruplicamento AC della tratta Ronchi dei Legionari-Trieste e Mestre-Venezia- Aeroporto);
- **potenziamento dell'itinerario merci Medio Padano;**
- potenziamento (raddoppio tratte prioritarie) degli itinerari Tirreno-Brennero (TIBRE) e Adriatico-Brennero (ABRE).

3.4. Il Patto della logistica

Il “Patto per la Logistica”, firmato il 1 luglio 2005 presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, è un ulteriore e più specifico documento programmatico derivante dal “Piano nazionale della logistica” che mira a rilanciare a livello nazionale il settore trasporti e logistica, in coerenza con le linee guida per il recupero della competitività nazionale e che, in qualche modo sancisce e inquadra alcuni tra i provvedimenti legislativi sopra citati. Preparato dalla Consulta generale per l'Autotrasporto, il Patto è stato sottoscritto dal Governo, la Consulta, le aziende ed associazioni imprenditoriali (rappresentanti Confindustria, Confcommercio, Ferrovie dello Stato, Anas, Aiscat, Assoaereo, Confitarma, Confetra, Assopporti e Rete Autostrade del Mare).

Si tratta in pratica di un piano strategico per sviluppare, sia un'adeguata rete di infrastrutture, sia operatori della logistica in linea con le mutate esigenze di mercato.

Si punta allo **sviluppo di quattro macro aree: nord ovest** e nord est per allinearsi al sistema spagnolo, francese e tedesco; centrale e meridionale come asse portante di una logistica del mediterraneo.

Sulla base delle linee guida già tracciate, si intende riequilibrare le diverse modalità di trasporto in funzione delle esigenze di sistema e del cliente finale con le seguenti indicazioni:

- il trasporto su lunghe tratte di merci pericolose, rifiuti e prodotti chimici va spostato sul combinato ferrovia-gomma, anche grazie al potenziamento delle infrastrutture ferroviarie in tal senso;

- le autostrade del mare saranno lo strumento del combinato marittimo, specie non accompagnato, ed in tal senso la legge 265/2003, citata nel precedente paragrafo, prevede incentivi per casse mobili, innovazione tecnologica e corsi di formazione;

- il cargo aeroportuale sarà incentivato con la semplificazione amministrativa per lo sviluppo di hub distributivi, oltre che sviluppare una filiera ad hoc dove tutti i soggetti aeroportuali lavorino più in sincronia;

- le imprese di autotrasporto sono particolarmente coinvolte perché si intende favorire la loro trasformazione e crescita verso imprese di trasporto e logistica. Ciò si potrà concretizzare attraverso la disponibilità di un fondo unico per agevolazioni creditizie e piani di formazione mirati per gli operatori del settore.

- i centri urbani, oggi fortemente congestionati per l'alta frammentazione degli autotrasportatori e degli esercizi commerciali presenti, saranno oggetto di un intervento di riequilibrio con la regolamentazione di accesso ai centri storici, lo sviluppo di piattaforme ad hoc, veicoli eco compatibili, incentivo all'autotrasporto conto terzi.

3.5. Il Piano della Logistica (CIPE 22-03-2006)

Il "Piano della logistica" mira ad assicurare un'armonizzazione tra l'offerta infrastrutturale e la domanda di trasporto, individuando alcune linee prioritarie di intervento così sintetizzabili:

- riequilibrare il sistema modale sulle grandi direttrici, in particolare per il traffico merci;*
- riorganizzare la portualità e l'aeroportoportualità;*
- alleggerire la mobilità nelle grandi aree urbane;*
- mettere in sicurezza il sistema trasportistico;*
- ridurre il differenziale negativo nei confronti degli altri Paesi europei, in termini di competitività;*

Le indicazioni strategiche contenute nel Piano hanno portato alla identificazione territoriale delle seguenti "macro-aree di interesse logistico", macro-aree che, con adeguata caratterizzazione funzionale possono diventare le piattaforme logistiche del Paese: *la piattaforma logistica del Nord-Ovest*; la piattaforma logistica del Nord-Est; la piattaforma logistica tirrenico-adriatica del Nord; la piattaforma logistica tirrenico-adriatica centrale; la piattaforma logistica tirrenico Sud; la piattaforma logistica adriatica Sud; la piattaforma logistica del Mediterraneo Sud.

3.6. Piano Territoriale della Regione Piemonte

Il Piano territoriale regionale, in coordinamento con gli atti della programmazione regionale, definisce gli indirizzi generali e settoriali di pianificazione del territorio della Regione, e provvede al riordino organico dei piani, programmi e progetti regionali di settore, nonché delle direttive e degli atti programmatici formulati dal Consiglio Regionale aventi rilevanza territoriale.

Il Piano territoriale individua i *caratteri territoriali e paesistici e gli indirizzi di governo del territorio*.

I *caratteri territoriali e paesistici* sono definiti mediante l'individuazione di:

a) sistemi, zone ed elementi connotati da peculiari caratteri strutturanti la forma del territorio,

ovvero connotati da specifiche destinazioni:

emergenze paesistiche;

sistema del verde;

aree con strutture colturali di forte dominanza paesistica;

sistema dei suoli a eccellente produttività;

sistema dei suoli a buona produttività;

b) sistemi, zone ed elementi con particolare valore paesistico-ambientale, o a elevata fragilità ambientale, meritevoli di tutela:

aree protette nazionali;

aree protette regionali;

aree di elevata qualità paesistico ambientale;

rete dei corsi d'acqua principali;

c) componenti storico-culturali del territorio:

centri storici di grande, notevole, media rilevanza;

architetture e insiemi di beni architettonici di interesse regionale;

sistemi di beni architettonici di interesse regionale;

aree storico-culturali;

d) aree di scarso valore ambientale, suscettibili di utilizzo per insediamenti e rilocalizzazioni

di attività extragricole e, in particolare, di servizi anche ad elevato impatto ambientale:

aree interstiziali.

Gli indirizzi di governo del territorio riguardano:

a) la definizione del sistema delle infrastrutture di trasporto di grande e medio livello: aeroporti;

linea ferroviaria ad alta velocità;

ferrovie di rilievo regionale;

autostrade;

strade regionali;

centri intermodali;

b) ***l'individuazione delle direttrici di sviluppo intersettoriale e di insediamento e dei poli destinati alle attività e centri di servizio;***

dorsali di riequilibrio regionale;***aree produttive;******poli direzionali e terziari;******poli universitari;***

centri abitati (polo metropolitano, poli regionali, poli subregionali, centri locali);

sistemi di diffusione urbana;

c) l'individuazione delle aree di rilievo turistico:

centri turistico-ricettivi principali e di rilievo;

comprensori sciistici;

d) l'individuazione delle risorse idriche e delle relative strutture di salvaguardia e gestione;

invasi artificiali;

captazioni superficiali di interesse regionale;

campi pozzi di interesse regionale;

zone di ricarica delle falde e zone di riserva nei complessi acquiferi fessurati e carsici;

e) l'individuazione delle aree strategiche di interesse regionale che debbono essere oggetto di specifici interventi di tutela e di sviluppo con appositi piani territoriali:

aree attualmente normate da piani territoriali, piani paesistici e piani territoriali operativi;

aree di approfondimento.

In particolare nell'ambito *degli indirizzi di governo del territorio* vengono evidenziati quei campi di approfondimento che trovano immediato riscontro nel presente **Master Plan**:

rete ferroviaria

Si prevede il potenziamento dei seguenti tronchi ferroviari:

- quadruplicamento del tratto metropolitano torinese;

- ***Alessandria-Acqui-Savona;***

- ***Alessandria-Novi Ligure-Genova;***

- Chivasso-Ivrea-Aosta;

- ***Chivasso-Casale M.to;***

- ***Novara-Borgomanero-Domodossola-Sempione;***

- ***Novara-Arona.***

Il **Piano riconosce, altresì, come strategica l'interconnessione con il sistema ligure, attraverso la realizzazione del terzo valico ferroviario**; in attesa della precisa e puntuale definizione progettuale il Piano ne individua esclusivamente l'esigenza.

I piani regolatori generali dei Comuni si adegueranno alle previsioni di potenziamento della rete ferroviaria.

centri intermodali

Il sistema degli interporti è costituito dai centri intermodali attrezzati di interscambio tra strada e ferrovia per il trasporto delle merci esistenti:

Primo livello: ***Torino-Orbassano (SITO), Novara, Tortona (Rivalta Scrivia);***

Secondo livello: Cuneo, Beura Cardezza.

aree produttive

Il Piano territoriale individua le aree produttive di interesse regionale e riconosce altresì, come elementi importanti della politica industriale, i Poli integrati di sviluppo, quali

iniziative di valenza europea.

Il Piano conferma l'obiettivo di *favorire la realizzazione di aree produttive attrezzate, lungo le dorsali di riequilibrio, limitando la proliferazione di insediamenti isolati.*

Dorsali di riequilibrio regionale

Le dorsali di riequilibrio regionale comprendono il sistema di centri dotati di elevata integrazione, che presentano condizioni favorevoli allo sviluppo di tutti i settori. Le dorsali si completano con le interconnessioni con i sistemi internazionali.

Esse rappresentano le *direttrici privilegiate per gli insediamenti e la rilocalizzazione di attività a scala subregionale, e per la realizzazione di infrastrutture di interesse regionale.*

Corridoio per l'alta velocità ferroviaria

Tale ambito corrisponde all'area di *possibile percorso della linea ferroviaria ad alta velocità Lione-Torino-Milano*, comprensiva anche delle fasce di pertinenza e delle infrastrutture e attrezzature relative.

Esso è destinato all'insediamento di linea ferroviaria ad alta velocità a scala europea.

Prescrizioni immediatamente vincolanti.

L'approvazione del progetto, con la individuazione definitiva del tracciato, dopo l'emanazione del decreto di compatibilità ambientale, ed esaurite le procedure di cui all'art. 25 della legge 210/85, ha valore di dichiarazione di pubblica utilità, ai fini dei procedimenti di esproprio, e costituisce variante automatica agli strumenti urbanistici comunali.

Prescrizioni che esigono attuazione.

I piani regolatori generali comunali dovranno prevedere, negli ambiti esterni a quelli consolidati dalla edificazione, fasce di rispetto con vincolo di inedificabilità per una distanza di metri sessanta dalla rotaia esterna.

Zone di ricarica delle falde

Aree ambientalmente critiche

Le aree ambientalmente critiche sono costituite dalle zone ad elevato degrado, di rilievo regionale: Balangero, *Valle Bormida*, Trecate, *Casale Monferrato*.

Per le aree stesse, obiettivi del Piano territoriale regionale sono la programmazione e la realizzazione di rilevanti e sistematici interventi di recupero ambientale ed ecologico, con risanamento delle acque e del suolo.

Per quanto attiene in particolare la *Valle Bormida, oggetto di indicazione cartografica nel Piano territoriale regionale, il Progetto territoriale operativo dovrà determinare l'area di intervento e costituire lo strumento di coordinamento e di raccordo tra le misure, anche di natura economica, previste dalla legislazione speciale.*

3.7. Per un nuovo Piano Territoriale Regionale Documento Programmatico Dicembre 2005

Questo documento è lo strumento volto a coniugare la programmazione economico finanziaria con gli indirizzi e gli obiettivi delle politiche territoriali regionali, in

coerenza con le indicazioni comunitarie espresse nello Schema di sviluppo dello spazio europeo (SSSE) e nelle raccomandazioni di policy di Espon 2006.

Il territorio piemontese soffre, ad oggi, di due ordini di carenze che limitano il sistema e fanno da freno a un assetto compiuto:

- *lo scarso grado di connessione con le reti continentali di terra, di acqua e di aria;*
- *la difficoltà di interconnessione fra le diverse reti modali, che si riflette a sua volta in una scarsa efficienza di molti segmenti della rete e, più in generale, in una loro insufficiente integrazione territoriale (locale)*

La prima carenza viene affrontata attraverso significativi interventi (in corso) lungo le due grandi direttrici est-ovest e nord-sud, mentre la seconda carenza, legata ad investimenti infrastrutturali è caratterizzata da una nulla integrazione tra pianificazione dei trasporti e pianificazione territoriale.

Si possono delineare, di seguito, gli indirizzi generali che dovranno ispirare l'azione territoriale della Regione Piemonte e che informeranno il nuovo strumento di politica territoriale:

a) *guidare il cambiamento territoriale.* Sarà necessario definire la rete delle funzioni di eccellenza, prevedendo forme di valorizzazione del più ampio ventaglio possibile di vocazioni e risorse (produttive, tecnologiche, ambientali, culturali ecc.), riconoscendo la progettualità ed esaltando le peculiarità identitarie locali. Filo conduttore è l'individuazione dell'articolazione policentrica del territorio regionale e degli elementi di forza e di criticità, che guideranno la selettività delle politiche, dato anche il contesto di limitatezza delle risorse finanziarie;

b) *incrementare il valore aggiunto territoriale.* Centrale sarà il recupero, la formazione e la riproduzione di nuovo *capitale sociale*, promuovendo forme integrate di pianificazione (comprendendovi il controllo dell'urbanizzazione, la sostenibilità dei servizi sociali, le reti tecnologiche, di mobilità e ambientali, ecc.). Il valore aggiunto territoriale è infatti connesso alla fruibilità delle risorse, al rafforzamento delle potenzialità competitive, alla connettività rispetto a reti economiche, tecnologiche ed ecologiche sovralocali;

c) *raccogliere le sfide istituzionali.* Il potenziamento dei programmi d'azione territoriale non è scindibile dalla definizione di un modello di *governance* che preveda il rafforzamento degli strumenti di compartecipazione alle scelte e gli incentivi alla cooperazione.

Gli obiettivi che ne discendono possono essere così sintetizzati:

a. rafforzare i meccanismi di concertazione tra i diversi livelli decisionali. Si tratta cioè di riconoscere una *dimensione dinamica e costruttiva della regione*, che si esprime attraverso la *consensuale adesione* di un insieme di comunità locali a un comune programma di gestione dei problemi collettivi;

b. migliorare il coordinamento e l'integrazione tra le politiche regionali di tipo settoriale, considerando che il livello regionale è quello in cui regolazione settoriale e sviluppo locale s'incontrano;

c. mobilitare risorse non ancora valorizzate e costruire contesti istituzionali e di

relazioni che li valorizzano: ciò consentirà, da un lato, di affrontare il nodo dell'equità sociale come inclusione e non come *redistribuzione*, e, dall'altro, di incrementare il valore aggiunto territoriale attraverso la riproduzione del capitale sociale;

d. si impone dunque una revisione di fondo delle politiche territoriali regionali che trascenda i criteri burocratici, regolamentativi e dirigitici in cui la cooperazione intercomunale viene fatta discendere dall'alto verso il basso. Sarebbe nel contempo errato attribuire al livello regionale un ruolo residuale rispetto ai compiti assegnati ai comuni e alle loro aggregazioni (si rischierebbe in tal modo di inibire la funzione strategica esercitata dal livello regionale, aprendo conseguentemente una crescente competizione tra le istituzioni comunali). L'obiettivo è mettere a fuoco *istituti e strumenti* volti a favorire: a) la cooperazione locale; b) il coordinamento intercomunale; c) l'accordo tra i comuni di un sistema locale; d) la cooperazione tra l'insieme dei sistemi locali e la regione nel suo complesso;

e. lo strumento, a questo riguardo, è un **contratto istituzionale tra enti territoriali che sancisca la volontaria appartenenza di ogni sistema locale a una più vasta rete** regionale di interazioni strategiche e a un più ampio progetto di cooperazione territoriale (il contrario quindi della burocratizzazione e della tecnicizzazione), rovesciando la stessa *procedura di approvazione* del piano regionale: sarebbe cioè il livello più basso – il sistema locale territoriale - ad approvare preliminarmente il proprio piano, e non viceversa. Si tratta di una modalità di sostegno all'introduzione di strumenti compensativi e perequativi, oltre che strumentale per "obbligare" i comuni a scelte a volte sgradevoli (cui una comunità locale difficilmente potrebbe sottrarsi qualora avesse partecipato direttamente all'elaborazione di una comune strategia territoriale).

3.8. Il Piano Regionale dei Trasporti e della Logistica³

Il **Piano Regionale dei Trasporti e della Logistica** individua dei corridoi di sviluppo socio economico regionale su cui sviluppare le prioritarie reti di comunicazione.

Tali corridoi sono:

- ***Lione - Torino - Milano (Corridoio 5)***
- ***Genova – Sempione***
- ***Asti Cuneo Nizza (Mercantour)***
- ***Torino Asti Alessandria Voghera Piacenza***
- ***Torino Cuneo Savona***

Relativamente al ***potenziamento della rete ferroviaria*** sono previsti i seguenti interventi:

a. nuove linee AV

- ***Lione – Modane – Torino***
- ***Torino – Novara***
- ***Novara Milano***
- ***Genova Alessandria (3° Valico)***
- ***Collegamento Briancon – Oulx***

b. ***potenziamento linee convenzionali***

- ***Torino - Alessandria – Arquata***
- ***Torino – Modane***
- ***Potenziamento accesso sud al valico del Sempione, raddoppio Vignale – Oleggio - Arona***

c. interventi di ***completamente rete esistente***

- ***potenziamento Ceva – Cairo Montenotte***
- ***potenziamento Alessandria – Tortona – Piacenza***
- ***potenziamento Fossano – Cuneo***

Tale Piano prevede il riequilibrio dei modi di trasporto attraverso diversi interventi ed in particolare attraverso il rilancio delle ferrovie. Il ***sistema ferroviario viene infatti individuato come il settore strategico da cui dipende, in maggiore misura, il successo del riequilibrio modale, soprattutto nel comparto delle merci.***

È stato firmato un documento dall'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC), dalla Comunità delle Ferrovie Europee (CCFE), dall'unione Internazionale dei Trasportatori Pubblici (UITP) e dall'Unione delle Industrie Ferroviarie europee (UNIFE), nel quale si propone di raggiungere entro il 2020:

- ***un aumento della quota di mercato del 6% al 10% per il traffico viaggiatore e dall'8,8% al 15% per il traffico merci***
- un miglioramento del 50% dell'efficienza energetica
- ***una riduzione del 50% dell'emissione di sostanze inquinanti***
- ***un aumento della capacità dell'infrastruttura che corrisponde agli obiettivi di traffico perseguiti***

³ Terzo Piano regionale dei Trasporti e delle Comunicazioni, Regione Piemonte, Dicembre 2004.

3.9. Programma Strategico per la logistica della Regione Piemonte

Questo documento è stato elaborato da Isfort (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti) per presentare i principali risultati delle attività di ricerca previste nella prima fase dell'incarico di assistenza per l'elaborazione del Programma strategico per la logistica del Piemonte, assegnato dal Servizio pianificazione trasporti della Regione all'Istituto con determinazione dirigenziale n. 103 del 3 aprile 2006.

Il testo che segue, coerentemente con i termini di riferimento stabiliti dall'amministrazione regionale, è stato articolato in quattro sezioni:

- la prima illustra le opzioni strategiche e i conseguenti ambiti di intervento che si evincono dall'analisi di contesto e dalla verifica delle problematiche che interessano il territorio regionale;
- la seconda descrive gli *scenari evolutivi della logistica e del trasporto merci nell'era della globalizzazione ed offre gli elementi utili per valutare l'attuale posizione (e quella potenziale) della regione nello scenario competitivo internazionale;*
- la terza presenta le caratteristiche socio-economiche del tessuto produttivo Piemontese approfondendo nel dettaglio le caratteristiche e le criticità delle dinamiche della domanda e dell'offerta di mobilità delle merci che interessano il sistema trasportistico regionale;
- la quarta, infine contiene una rassegna della normativa e della programmazione regionale in vigore o in fase di approvazione a livello nazionale, individuando una serie di suggerimenti per la messa a punto di un provvedimento di settore da parte della Giunta regionale.

Lo studio ha lo scopo di dare un primo contributo per la definizione di una strategia del settore; per questo approfondisce temi importanti quali:

- *Scenari evolutivi della logistica e del trasporto merci nell'era della globalizzazione*
- *Inquadramento economico e dinamiche del trasporto di merci regionale*
- Rassegna dei provvedimenti normativi.

Per una disamina più dettagliata di questo documento si rimanda al Capitolo 0.7.

3.10. Documento di Programmazione Strategico-Operativa

Questo documento contiene gli Indirizzi alla Giunta regionale per la programmazione integrata dei fondi europei, nazionali e regionali.

Gli *indirizzi generali* che informano il nuovo corso della programmazione economica e territoriale sono:

- a. definire la *rete delle funzioni di eccellenza*, prevedendo forme di valorizzazione del più ampio ventaglio possibile di vocazioni e risorse (produttive, tecnologiche, ambientali, culturali ecc.), riconoscendo la *progettualità territoriale* ed esaltando le peculiarità identitarie locali. Filo conduttore è l'individuazione dell'articolazione policentrica del territorio regionale e dei connessi elementi di forza e di criticità, che guideranno la *selettività delle politiche*, in ragione altresì della limitatezza delle risorse finanziarie;
- b. decisivo sarà il recupero, la formazione e la riproduzione di nuovo *capitale sociale*, promuovendo *forme integrate di pianificazione* (comprendendovi la sostenibilità dei servizi sociali, *le reti tecnologiche*, di mobilità e ambientali

ecc.). Obiettivo è l'incremento del *valore aggiunto territoriale*, connesso alla fruibilità delle risorse, al rafforzamento delle potenzialità competitive, alla connettività rispetto a reti economiche, tecnologiche ed ecologiche sovralocali;

- c. si dovranno raccogliere, infine, le sfide istituzionali. Il potenziamento dei programmi d'azione territoriale non è scindibile dalla ridefinizione del modello di governance, il quale prevede il rafforzamento degli strumenti di compartecipazione alle scelte e gli incentivi alla cooperazione.***

Gli obiettivi che ne discendono possono essere così sintetizzati:

- *guidare il consolidamento della struttura policentrica regionale*: si tratta di ripensare approcci e strumenti di governo del territorio al di là delle strutture giuridico-amministrative della Regione, della Provincia e del Comune. In realtà, le *unità locali più significative* non sono i comuni visti nel loro limite amministrativo, ma *insiemi di comuni*, ovvero famiglie "naturali" (per storia e geografia) o, più spesso, artificiali (per interessi comuni di tipo strategico) di municipalità che rappresentano spesso "aree vitali e dinamiche", in genere di livello sub-provinciale, caratterizzate da una struttura insediativa policentrica e diffusa. Si tratta di formazioni territoriali dotate di specifiche forme di regolazione socio-economica, in cui si integrano dimensione ambientale, sociale ed economica e che non si riconoscono nella dimensione e nella tradizione burocratica e centralistica regionale;
- ***consolidare i meccanismi di concertazione tra i diversi livelli decisionali***, sostituendo alle relazioni gerarchiche fra i livelli istituzionali "dati" (essenzialmente le Regioni e le Province come momenti di rappresentanza e di coordinamento) un approccio cooperativo/negoziato alla scala dei singoli livelli territoriali e istituzionali. Si tratta cioè di riconoscere una *dimensione dinamica e costruttiva della regione*, che si esprime con la *consensuale adesione* di un insieme di soggetti e di comunità locali a un programma comune di gestione dei problemi collettivi;
- ***perseguire il coordinamento e l'integrazione tra le politiche regionali di tipo settoriale***, considerando che *il livello regionale è quello in cui forme della regolazione settoriale e territoriale si incontrano*;
- *mobilizzare risorse non ancora valorizzate e costituire contesti istituzionali e di relazioni che li valorizzino*. Ciò consentirà, da un lato, di affrontare il nodo dell'equità sociale come *inclusione* e non come *redistribuzione* e, dall'altro, di incrementare il valore aggiunto territoriale attraverso la riproduzione del capitale sociale.

Su questo scenario, in attuazione della strategia di Lisbona, la politica di coesione regionale 2007-2013 si concentra sui seguenti obiettivi:

1. ***accrescere gli investimenti nei settori ad alto potenziale di sviluppo e nei "motori di crescita e di occupazione"***. Se il successo di questi investimenti dipende in misura crescente dallo scenario internazionale, esso discende altresì dalle condizioni di contesto e dalle identità (ovvero dalle cosiddette pre-condizioni allo sviluppo);
2. ***promuovere una progettualità integrata***, in coerenza con la dimensione di medio-lungo termine propria della strategia comunitaria. Ciò prevede la ricerca di sinergie e complementarietà fra i diversi fondi (FESR, FSE, FEASR, FAS ecc.), le altre politiche comunitarie, le risorse supplementari mobilitabili;

3. migliorare il sistema della governance e della valutazione, prevedendosi partenariato pubblico-privato, cooperazione interistituzionale, trasparenza e scambio delle pratiche migliori.

Per il raggiungimento di questi obiettivi sono decisive:

- la concentrazione delle risorse, che dovrà rappresentare una costante del processo di progettazione, sia per quanto riguarda le attività materiali che quelle immateriali;
- la cooperazione fra università e imprese, gli investimenti nella conoscenza e nella ricerca;
- la diversificazione dell'economia, con particolare attenzione alle aree rurali (es. turismo);
- il rafforzamento delle capacità istituzionali e il miglioramento della qualità delle reti di partenariato;
- lo sviluppo di rapporti sinergici fra tutela dell'ambiente e crescita dell'economia;
- il sostegno e il miglioramento dell'efficienza energetica e lo sviluppo delle tecnologie rinnovabili e alternative (eolica, solare, da biomassa ecc.);
- **la creazione di poli di eccellenza di adeguata "massa critica", prevedendo la concentrazione funzionale e geografica fra organismi di ricerca pubblici e imprese, oltre che il rafforzamento delle possibilità di cooperazione:** tramite soprattutto i servizi di trasferimento tecnologico, gli incubatori e i servizi connessi, l'assistenza tecnica e gestionale, l'adeguamento dei sistemi di istruzione e formazione, gli investimenti in capitale umano.

Nel quadro degli obiettivi generali della politica di coesione regionale e degli obiettivi di ciascun programma operativo specificati nel *Documento Strategico Regionale*, le priorità della politica regionale di coesione unitaria possono essere ulteriormente articolate nelle seguenti linee progettuali⁴, distinte in quattro specifiche priorità.

Priorità I - Innovazione e transizione produttiva

1. Promozione della ricerca, del trasferimento tecnologico e dell'innovazione:
 - a. sostegno alla formazione di piattaforme tecnologiche, laboratori e infrastrutture connesse;
 - b. **creazione di reti di collaborazione, anche internazionali, tra imprese e tra imprese e istituzioni della ricerca: progetti di ricerca congiunti tra centri di ricerca e imprese e condivisione delle strutture, sostegno alle reti transnazionali di scambio e di azione formativa;**
 - c. sostegno a progetti di innovazione delle PMI.
2. Promozione della ricerca, del trasferimento tecnologico e dell'innovazione per le fonti energetiche rinnovabili: sostegno alla formazione di piattaforme tecnologiche, laboratori e

⁴ Le linee progettuali sottendono forme e modalità di integrazione reciproca in ragione delle specificità e delle identità territoriali di riferimento, del coinvolgimento attivo di una pluralità di soggetti portatori di interessi locali, difficilmente evidenziabili attraverso mediazioni politico-burocratiche, su una conoscenza continua del territorio, sull'idea di indivisibilità del patrimonio territoriale (coerentemente con quanto definito in sede comunitaria, come preconditione necessaria alla programmazione e all'utilizzo dei fondi).

infrastrutture connesse.

3. Sviluppo dei sistemi produttivi locali e rafforzamento delle filiere produttive (incluse filiere agro-industriali ed energie rinnovabili): poli innovativi, promozione dell'imprenditorialità, innovazione organizzativa e sostegno alla formazione di centri di competenza, offerta di servizi alle imprese, compresa l'ingegneria finanziaria e il sostegno della ricerca, percorsi formativi integrati per la creazione d'impresa.

4. Creazione di reti tecnologiche e collaborative transnazionali.

5. Internazionalizzazione del sistema economico e attrazione degli investimenti.

6. Sviluppo di reti di comunicazione e circolazione dell'informazione: interventi di sostegno per l'accesso all'ICT.

7. Promozione della formazione di eccellenza.

8. Valorizzazione della filiera agroalimentare, con particolare riguardo alle produzioni tipiche e di qualità, alla tracciabilità, identificazione e commercializzazione dei prodotti.

Priorità II - Sostenibilità ambientale, efficienza energetica, sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili.

1. Promozione di fonti energetiche rinnovabili: sistema solare fotovoltaico, solare termico, eolico, biocombustibili, biogas, biocombustibili liquidi, energia idroelettrica, idrogeno.

2. Adozione di processi e tecnologie finalizzate all'efficienza e al risparmio energetico.

3. Gestione del ciclo dell'acqua, difesa e valorizzazione delle risorse idriche: interventi per il riuso delle acque reflue urbane e ammodernamento degli acquedotti.

4. Prevenzione dei rischi, difesa del suolo e assetto idrogeologico.

5. Promozione di aree industriali ecocompatibili, inclusa la bonifica e il riuso dei siti degradati e/o dismessi.

6. Conservazione e valorizzazione del patrimonio naturale, gestione e valorizzazione delle risorse forestali, rivitalizzazione del sistema fluviale del Po e dei suoi affluenti.

Priorità III - Riqualificazione territoriale

1. Progetti di trasformazione urbana: infrastrutturazione, direzionalità, recupero ambientale.

2. Coesione sociale e qualità della vita (inclusione, sicurezza, salute, accesso alla conoscenza): rafforzamento della rete dei servizi socio-sanitari, culturali e sportivi, percorsi per l'integrazione socio-lavorativa dei soggetti svantaggiati.

3. Logistica, con particolare riferimento allo sviluppo dei servizi intermodali integrati per merci e persone.

4. Mobilità sostenibile: sviluppo dei servizi di trasporto alternativi al mezzo privato e sistemi innovativi di gestione del traffico.

5. Miglioramento dell'accessibilità aeroportuale, ferroviaria e stradale.

6. Valorizzazione del patrimonio architettonico e storico-culturale materiale e immateriale: promozione e valorizzazione dei sistemi turistico-culturali (beni "faro", sistemi e reti territoriali), tutela e valorizzazione del paesaggio e del patrimonio architettonico, sviluppo dei prodotti tipici di qualità, realizzazione di interventi formativi.

7. Diversificazione delle attività economiche nelle zone rurali.

8. Progettazione integrata transfrontaliera.

Priorità IV - Valorizzazione delle risorse umane

1. Promozione del sistema della formazione permanente per gli adulti, allargando le opportunità per le iniziative individuali.
2. Contenimento dell'abbandono scolastico dei giovani attraverso l'offerta di opportunità diversificate di formazione – qualificazione.
3. Accettazione delle diversità nei posti di lavoro e lotta alla discriminazione nell'accesso all'occupazione.
4. Aumento della partecipazione e dell'occupazione delle donne.
5. Inserimento lavorativo degli immigrati.
6. Rafforzamento delle capacità dei servizi per l'impiego di svolgere funzioni di attiva promozione e mediazione tra domanda e offerta di lavoro e di sviluppo e mantenimento dell'occupabilità.

Ai Piani e ai Programmi sopra riportati, vengono aggiunti, per un quadro di riferimento più completo, alcuni documenti legislativi nazionali.

3.11. Legge Obiettivo (L.443 del 21 dicembre 2001)

E' la norma che ha velocizzato l'attuazione organica del processo di infrastrutturazione del Paese, coinvolgendo direttamente le Regioni e dando al CIPE un ruolo programmatico e decisivo determinante. Con la legge relativa alla "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive", infatti, il Governo, "nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese". Tale individuazione viene operata, dopo aver consultato le Regioni e prevede la redazione di un programma che individui le infrastrutture e gli insediamenti strategici prioritari secondo finalità di riequilibrio socioeconomico fra le aree del territorio nazionale. Il programma tiene conto del Piano generale dei trasporti e lo integra.

3.12. Legge n.166/2002 "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti"

La Legge n.166/2002 si configura, a tutti gli effetti, come una legge quadro nel comparto delle infrastrutture e dei trasporti ed affronta una serie di aree tematiche tra le quali, rispettivamente all'art. 34 e all'art. 38, misure di sostegno allo sviluppo del trasporto merci marittimo e su ferrovia.

L'art. 34 (benefici per le imprese amatoriali che esercitano il cabotaggio e contributi per l'eliminazione del naviglio. Modifiche al codice della navigazione) prevede il concorso finanziario dello Stato agli oneri sostenuti dalle imprese amatoriali che effettuano attività di cabotaggio.

L'art. 38 (disposizioni in materia di trasporto ferroviario e interventi per lo sviluppo del trasporto ferroviario di merci) disciplina l'incentivazione del trasporto merci su ferrovia; in particolare, prevede che "alle imprese che si impegnano contrattualmente per un triennio con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con un'impresa ferroviaria a realizzare un quantitativo minimo annuo di treni completi di trasporto combinato o di merci pericolose, è riconosciuto un contributo in funzione dei trenichilometro effettuati sul territorio italiano nel triennio 2004-2006". Tale provvedimento ha attivato un apposito regolamento attraverso il quale garantire adeguati incentivi, per un valore

globale di circa 360 milioni di Euro alle imprese che si impegnano contrattualmente a intraprendere un processo di trasferimento su ferrovia di quota di merci gravitanti esclusivamente su strada.

La norma detta, inoltre, una definizione di trasporto combinato e di trasporto ferroviario di merci pericolose: “per trasporto combinato si intende il trasporto merci per cui l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza il veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia senza rottura di carico. Per trasporto ferroviario di merci pericolose, anche in carri tradizionali, si intende il trasporto delle merci classificate dal regolamento internazionale per il trasporto di merci pericolose (RID).”

3.13. Legge n.265 del 22 novembre 2002 “Conversione in Legge, con modificazioni, del decreto legge 24 settembre 2002 n.209”

Il provvedimento legislativo prevede, tra l'altro, forme di detassazione per l'autotrasporto; all'interno di tale norma, infatti sono contemplati una serie di incentivi al mondo dell'autotrasporto per lo sviluppo delle catene logistiche e del potenziamento dell'intermodalità con particolare riferimento alle “autostrade del mare”, autorizzando allo scopo una spesa di 20 milioni di euro. Si formalizza con tale norma una sorta di “ticket ecologico” che premia chi utilizza la rete delle autostrade del mare.

3.14. Legge 32 del 1 marzo 2005 “Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e di cose” e il D.L. n. 284 del 21 novembre 2005: “Consulta Generale per l'Autotrasporto”

Tali provvedimenti rivisitano integralmente il sistema normativo relativamente al trasporto su gomma nel tentativo di consentire massima trasparenza e massima liberalizzazione nella offerta dei servizi di trasporto collettivo di persone e di trasporto delle merci. Vengono attribuite alla Consulta generale per l'autotrasporto le funzioni di proposta di indirizzi e strategie di governo del settore, anche in materia di controlli, monitoraggio, studio e consulenza per le problematiche nazionali e internazionali del settore dell'autotrasporto di merci e per la definizione di linee strategiche per la soluzione delle criticità nel settore del trasporto merci su strada.

La nuova legge si basa su un principio fondamentale che consiste nello spostare la disciplina dell'autotrasporto, e quindi i controlli sul rispetto delle regole, dal prezzo alla sicurezza della circolazione ed alla sicurezza sociale.

4. RICOGNIZIONE DEI VINCOLI PAESAGGISTICO-AMBIENTALI A CUI LE AREE SONO SOTTOPOSTE E PROCEDURE DA SEGUIRE PER IL SUPERAMENTO DELLE CRITICITÀ

Di seguito viene precisato, per le aree su cui ricadono gli *interventi in progetto*, la natura del vincolo (se presente).

- C1.1** **Alessandria Smistamento:** Non esistono vincoli
- C1.2** **Alessandria Strada di collegamento tra lo scalo Smistamento e la tangenziale di Alessandria:** Presenza del Canale Carlo Alberto (acqua pubblica)
- C1.3** **Alessandria PLA:** Non esistono vincoli
- C1.4** **Servizio Ferroviario:** Non esistono vincoli per le linee ferroviarie esistenti.
- C1.5** **Interporto di Rivalta Scrivia – Terminal Europa:** Non esistono vincoli
- C1.6** **Comune di Tortona:** Non esistono vincoli
- C1.13** **Interporto di Arquata Scrivia:** Non esistono vincoli
- C1.14** **Logistica Gavio:** Non esistono vincoli
- C1.17** **Pozzolo Formigaro – Romani & C. spa:** Non esistono vincoli
- C1.7** **Savona e Valli Bormida:** Non esistono vincoli
- C1.8** **Genova – Ronco Scrivia:** Non esistono vincoli
- C1.9** **La Spezia – Retroporto di Santo Stefano Magra:** Non esistono vincoli
- C2.1** **Comune di Novi Ligure: Progetto POLIS e SISBO -** Vincoli idrogeologici.
- C2.3** **Comune di Pozzolo Formigaro – Nuovo centro intermodale e polo Logistico:** Non esistono vincoli
- C2.2** **Comune di Casale Monferrato – Nuovo centro intermodale e polo Logistico:** Non esistono vincoli
- C2.5** **Comune di Occimiano - Nuova area per la logistica:** Non esistono Vincoli
- C2.4** **Castellazzo - Logistic Terminal Europa:** Non esistono vincoli
- C1.10** **Bretella Albenga Predosa:** vincoli di carattere ambientale e paesaggistico
- C3.1** **Sviluppo nodo portuale di Genova (Traforo Turchino):** In riferimento al PTC della Provincia di Alessandria, l'opera interferisce con i seguenti vincoli:
 - vincolo idrogeologico
 - vincolo paesistico
 - aree protette, SIC (Siti di interesse comunitario) e ZPS (Zone di protezione Speciale); tali aree di pregio paesistico sono zone di salvaguardia, parchi naturali ed aree attrezzate, riserve naturali speciali e fasce fluviali che potrebbero essere danneggiate dal progetto previsto.

In riferimento al PTC della provincia di Genova, l'opera interferisce con i seguenti vincoli: aree interessate da rischio idraulico, vincolo paesistico, aree interessate da fenomeni franosi, aree protette, SIC (Siti di interesse comunitario) e ZPS (Zone di protezione Speciale)

In particolare le aree protette direttamente interessate dall'intervento sono:

Valico Montano del Turchino

ZRC Monte Pennello, ZRC Prato Rondinino

Le aree SIC (Siti di interesse comunitario) e ZPS (Zone di protezione Speciale) direttamente interessate dall'intervento sono:

pSIC IT 1331501 Praglia-Pacaban-M-Leco-P.Martin, pSIC IT 1331578 Beigua-Turchino

5. RICOGNIZIONE SULLA DISPONIBILITÀ DELLE AREE DELLE TEMPISTICHE; PROCEDURE PER LA EVENTUALE ACQUISIZIONE

C1.1 **Alessandria Smistamento:** Le aree sono di proprietà di RFI

C1.2 **Alessandria Strada di collegamento tra lo scalo Smistamento e la tangenziale di Alessandria:** Le aree, ora a destinazione agricola, sono di proprietà privata pertanto è necessario avviare procedura di esproprio.

C1.3 **Alessandria PLA:** le aree sono di proprietà privata. Una volta approvato lo Strumento Urbanistico Esecutivo l'acquisizione avverrà secondo le procedure della legge vigenti: accordo bonario o procedura di esproprio.

C1.4 **Servizio Ferroviario:** Le aree ferroviarie sono di proprietà di RFI.

C1.5 **Interporto di Rivalta Scrivia – Terminal Europa:** Le aree sono già di proprietà della Società.

C1.6 **Comune di Tortona:** Le aree sono di proprietà privata risulta quindi necessario avviare procedura di esproprio.

C1.13 **Interporto di Arquata Scrivia:** Le aree sono già di proprietà della Società Interporto di Arquata Scrivia S.p.A.

C1.14 **Logistica Gavio:** Le aree sono già di proprietà della Società.

C1.17 **Pozzolo Formigaro – Romani & C. spa:** Le aree sono già di proprietà della Società

C1.7 **Savona e Valli Bormida:** le aree sono in parte di proprietà pubblica e in parte di proprietà privata. Su tali aree sarà necessario attivare procedure di acquisizione.

C1.8 **Genova – Ronco Scrivia:**

A. Aree in località Castagnaccio

Proprietà privata da acquisire.

B. Parco ferroviario di Borgo Fornari

Proprietà RFI.

C. Polo produttivo loc. Isolabuona – Ronco Scrivia

Le aree, attualmente di proprietà privata, vengono acquistate da Sviluppo Genova

C1.9 **La Spezia - Retroporto di Santo Stefano Magra** Le aree sono già di proprietà della Società

C2.1 **Comune di Novi Ligure Progetto POLIS e SISBO:** Il progetto *Polis* prevede di impegnare aree per circa 200 ettari di cui 150 ettari ad uso agricolo asservite ai 50 ettari che saranno effettivamente impegnati delle installazioni del Distripark.

Per gli altri interventi non si prevede acquisizione di aree.

C2.3 **Comune di Pozzolo Formigaro – Nuovo centro intermodale e polo Logistico:** Le aree, ancora di proprietà privata, potranno essere oggetto di accordo bonario od in alternativa di procedimento espropriativo.

C2.2 **Comune di Casale Monferrato – Nuovo centro intermodale e polo Logistico:** La realizzazione del nuovo polo logistico contempla l'acquisizione delle aree private, attualmente a destinazione agricola.

C2.5 **Comune di Occimiano - Nuova area per la logistica:** Le aree interessate sono attualmente a destinazione agricola e di proprietà privata

C2.4 **Castellazzo - Logistic Terminal Europa:** Le aree interessate, attualmente in area agricola e ancora di proprietà privata, sono già state opzionate per l'acquisto da parte di Logistic Terminal Europa Spa.

C1.10 Bretella Albenga Predosa: per l'acquisizione delle aree verranno attivate le procedure espropriative o altre procedure nel rispetto della legge vigente

C3.1 Sviluppo nodo portuale di Genova (Traforo Turchino): Nell'ipotesi di realizzare una nuova piattaforma logistica destinata a retroporto risulterà necessaria l'acquisizione delle aree nell'Alessandrino tramite procedura di esproprio.

6. MOTIVAZIONI PER CUI VENGONO SCELTE LE AREE DI INTERVENTO E GLI INTERVENTI ALL'INTERNO DELLA MACRO-AREA

Il presente Programma Integrato-Master Plan assume un *ruolo strategico per lo sviluppo del territorio*, attraverso la *realizzazione di interventi integrati tra loro e attraverso una attiva sinergia e concertazione tra i soggetti privati e/o pubblici* attuatori degli interventi stessi od erogatori dei nuovi servizi.

*Per una maggiore esplicitazione del ruolo strategico che il Programma intende svolgere per lo sviluppo socio economico, culturale e ambientale dell'ambito si è ritenuto utile **esplicitare, per ciascun intervento, le motivazioni prevalenti per cui vengono scelte le aree di intervento e gli interventi all'interno della Macroarea.***

C1.1 **Alessandria Smistamento** : lo scalo merci di Alessandria occupa una posizione strategica per i collegamenti con i porti liguri. E' il naturale prolungamento del porto di Genova.

C1.2 **Alessandria Strada di collegamento tra lo scalo Smistamento e la tangenziale di Alessandria:** la strada permette l'integrazione e il collegamento tra il sistema su ferro (Scalo Smistamento) con il sistema su gomma (casello autostradale di Alessandria sud)

C1.3 **Alessandria PLA:** l'area presenta condizioni ottimali per insediamenti nel settore dei trasporti e della logistica, con efficaci collegamenti ferroviari (l'area dista meno di 2 km dallo scalo ferroviario di Alessandria, uno dei più vasti del nord Italia) e stradali (tramite uno svincolo dedicato della tangenziale di Alessandria, a meno di 3 km dal casello di Alessandria Sud sulla A26).

C1.4 **Servizio Ferroviario:** per l'integrazione del sistema logistico del Nord-Ovest, è necessario utilizzare al meglio, in attesa della creazione del Terzo Valico, il sistema ferroviario esistente, attraverso una gestione più flessibile e rispondente a logiche e costi industriali del servizio ferroviario, servizio che costituisce da sempre un forte elemento di criticità per i porti liguri.

C1.5 **Interporto di Rivalta Scrivia – Terminal Europa:** L'Interporto, già attivo da 40 anni sul territorio, occupa una posizione strategica; è infatti collegato con il sistema dei trasporti grazie a:

- **stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia** (tratta Novi Ligure – Tortona), **bretella lunga 9 km;**
- **strada statale 211 Novi Ligure – Tortona ;**
- **casello autostradale di Tortona** (a circa 5 km) sul crocevia delle autostrade A7 Milano – Genova e A21 Torino – Piacenza.

C1.6 **Comune di Tortona:** lo sviluppo della funzione logistica necessita di una articolata viabilità, attualmente non sufficiente ad accogliere l'incremento dei traffici previsti

C1.13 **Interporto di Arquata Scrivia:** Esigenza di migliorare le attività esistenti.

C1.14 **Logistica Gavio:** Realtà già esistente da potenziare

C1.17 **Pozzolo Formigaro – Romani & C. spa:** convenienza ad avere una struttura propria nelle immediate vicinanze di Genova

C1.7 **Savona e Valli Bormida:** la crescita delle movimentazioni del terminal container di Vado Ligure (oltre 200.000 TEU nel 2005) e l'approvazione del Piano Regolatore Portuale, che prevede la realizzazione entro il 2011 di un nuovo terminal (con caratteristiche uniche per profondità di accosto, tali da soddisfare le esigenze delle

portacontainer di ultima generazione) hanno indotto le Amministrazioni territoriali savonesi ad individuare nuovi spazi per attività di manipolazione merceologica, definendo l'accordo di programma per lo sviluppo del Sistema Logistico Integrato del Savonese e delle Valli Bormida.

C1.8 Genova – Ronco Scrivia: polo retroportuale nelle immediate vicinanze del porto di Genova

C1.9 La Spezia: l'area costituisce un fattore di sviluppo e di crescita del Porto di La Spezia.

C2.1 Comune di Novi Ligure Progetto POLIS e SISBO: entrambi gli interventi POLIS e SISBO proposti utilizzano la posizione strategica delle aree rispetto alle infrastrutture su ferro e su gomma, strategiche per il Porto di Genova, anche in relazione alla presenza dell'importante scalo merci di San Bovo.

C2.3 Comune di Pozzolo Formigaro Nuovo centro intermodale e polo Logistico: previsione di nuove aree per la logistica in adiacenza di aree già attrezzate per tale finalità. L'area è posta in posizione strategica tra l'Interporto di Rivalta, la "Logistica Gavio" nel Comune di Tortona e gli interventi in progetto nel Comune di Novi Ligure.

C2.2 Comune di Casale Monferrato Nuovo centro intermodale e polo Logistico: la città si trova all'incrocio della dorsale di riequilibrio Cuneo – Asti – Casale e il Corridioio 24. Di qui la necessità di ampliare e potenziare le aree logistiche già esistenti, nonchè lo scalo ferroviario anche in previsione dell'aumentato traffico merci dovuto all'insediamento, nei prossimi 3 anni, di nuove aziende che aderiscono allo Sportello Unico per le Attività Produttive.

C2.5 Comune di Occimiano – Nuova area per la logistica: area strategica posizionata in vicinanza di Casale Monferrato e di Alessandria; esiste già una vasta area produttiva.

C2.4 Castellazzo - Logistic Terminal Europa: l'intervento propone una piattaforma logistica terrestre oltre l'Appennino, quale retroporto dello scalo genovese e avente la finalità di creare una piattaforma di riferimento collegata al servizio ferroviario e autostradale.

C1.10 Bretella Albenga Predona: la criticità del nodo stradale di Genova e della tratta autostradale A10 Genova Ventimiglia costituisce priorità per soluzioni alternative, prima fra tutte la bretella in oggetto.

C3.1 Sviluppo nodo portuale di Genova (Traforo Turchino) : creazione di aree retroportuali collegate a un servizio ferroviario specifico per le merci.

7. GLI INTERVENTI, I SERVIZI, LE AZIONI, LE ATTIVITÀ DA REALIZZARE CON ESPlicitAZIONE DEI SINGOLI OBIETTIVI CHE SI INTENDONO RAGGIUNGERE, ANCHE CON SPECIFICO RIFERIMENTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PROGRAMMA: INVESTIMENTI PUBBLICI, INVESTIMENTI PRIVATI, AZIONI IMMATERIALI

Gli obiettivi generali del programma Integrato-Master Plan vengono di seguito elencati.

A fianco di ogni obiettivo generale è stato riportato l'intervento (contraddistinto dal codice alfa-numerico) in cui l'obiettivo generale ha ritrovato esplicito riferimento:

- valorizzazione delle risorse ambientali disponibili **C1.1**, **C1.4**, **C1.8**, **C1.7**
- valorizzazione delle risorse e delle progettualità locali **C1.1**, **C1.2**, **C1.3**, **C1.4**, **C1.5**, **C1.6**, **C1.7**, **C1.8**, **C1.9**, **C1.13**, **C1.14**, **C2.1**, **C2.2**, **C2.3**, **C1.17**, **C2.5**
- miglioramento dell'accessibilità ai servizi **C1.1**, **C1.2**, **C1.4**, **C1.6**, **C1.9**, **C1.10**, **C2.1**, **C2.4**, **C3.1**
- riabilitazione degli spazi e terreni contaminati **C1.8**, **C1.7**
- miglioramento del paesaggio urbano **C1.13**, **C1.8**, **C1.7**, valorizzazione dei beni ambientali, culturali e paesistici
- promozione di attività di carattere socio-culturale **D1**
- creazione di servizi alle imprese **C1.1**, **C1.4**, **C2.1**, **C2.3**, **C1.5**, **C1.6**, **C1.7**, **C1.8**, **C1.9**, **C1.14**, **C2.4**, **C3.1**, **C1.17**
- riduzione delle fonti di inquinamento (atmosferico) **C1.4**,
- miglioramento e valorizzazione dei trasporti pubblici su ferro e su gomma **C1.4**
- sviluppo e promozione della gestione associata dei servizi pubblici **C1.1**, **C1.3**, **C1.4**
- incentivazione di interventi ecosostenibili **C1.4**
- miglioramento delle condizioni di salute dei cittadini **C1.4**
- promozione della ricerca applicata alle specificità locali e di innovazioni tecniche finalizzate a valorizzare le produzioni locali **D1**
- integrazione delle infrastrutture dei trasporti **C1.4**
- sviluppo delle reti tecnologiche e delle tecnologie innovative **D1**
- miglioramento della qualità degli insediamenti urbani e dei servizi **C1.1**, **C1.3**, **C1.4**, **C1.5**, **C1.6**, **C1.7**, **C1.8**, **C1.9**, **C1.13**, **C2.1**, **C2.2**, **C2.3**, **C2.4**, **C3.1**
- miglioramento delle infrastrutture e dei collegamenti tra la città e i sistemi locali **C1.4**

Vengono riportati per ciascun intervento in progetto i singoli obiettivi che si intendono raggiungere:

C1.1 Alessandria Smistamento: realizzazione di un centro di smistamento delle merci con provenienza/destinazione porti di Genova, Savona, La Spezia, finalizzato a rispondere allo sviluppo economico dei porti liguri; il tutto correlato con l'attivazione del corridoio 24 e con la creazione della Piattaforma Logistica nell'Alessandrino.

C1.2 Alessandria Strada di collegamento tra lo scalo Smistamento e la tangenziale di Alessandria:

- Migliorare la viabilità, i trasporti e l'interscambio gomma-rotaia
- Azione di rilancio ferroviario verso il centro Europa
- Aumento dei fruitori dei servizi localizzati nell'ambito del nord ovest
- Sviluppo delle attività economiche nella zona

C1.3 Alessandria PLA: Creazione di un parco logistico attrezzato, collegato con il trasporto su ferro e su gomma, finalizzato all'insediamento di nuove imprese produttive, all'occupazione nei settori della logistica e dei trasporti, alla competitività delle imprese produttive esistenti.

C1.4 Servizio Ferroviario: Liberare le banchine portuali dalla merce il più velocemente possibile, secondo una logica e con tempi assolutamente predeterminati. Garantire alle città-porto condizioni di vita accettabili, trasferendo grandi quantità di merce su ferro.

Assicurare un servizio ferroviario tra il sistema di Genova – Savona - La Spezia e i mercati della Baviera, della Svizzera, dell'Austria, in regime di assoluta affidabilità ed efficienza.

C1.5 Interporto di Rivalta Scrivia – Terminal Europa: realizzare un terminal ferroviario, in ampliamento all'Interporto già esistente, capace di ricevere e ridistribuire il traffico di containers in arrivo dai porti liguri e di convogliare il traffico in esportazione attraverso l'intermodalità strada-ferrovia. Ne consegue il miglioramento dell'offerta di merceologia e di servizi.

C1.6 Comune di Tortona: migliorare la viabilità e le infrastrutture all'interno delle aree logistiche e di raccordo con il territorio circostante.

C1.13 Interporto di Arquata Scrivia: migliorare le attività esistenti.

C1.14 Logistica Gavio: Migliorare dell'area logistico produttiva

C1.17 Pozzolo Formigaro – Romani & C. spa:

Creare una struttura moderna per il deposito e la movimentazione delle merci (caffè coloniale)

Razionalizzare le sue strutture ai fini di un migliore inserimento nei traffici

Fornire alla clientela servizi maggiormente qualificati, più completi e competitivi

C1.7 Savona e Valli Bormida: mettere a disposizione degli operatori spazi dedicati alla logistica secondo il concetto del distripark, attraverso l'integrazione di più strutture logistiche atte a costituire elementi di congiunzione e di scambio modale fra le aree di provenienza e di destinazione delle merci.

C1.8 Genova – Ronco Scrivia: creare un polo retroportuale per il porto di Genova.

C1.9 La Spezia - Retroporto di Santo Stefano Magra: ottimizzare l'uso delle aree portuali e retroportuali, con il potenziamento della linea ferroviaria "Pontremolese".

D1 Sistema Informatico a Supporto della Macro Area Logistica: Creare un sistema informatico a supporto del retroporto e dei porti liguri

C1.10 Bretella Albenga Predosa: Ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti, mirando a ridurre la congestione sull'autostrada costiera fra i nodi di Savona e Genova

Potenziare le infrastrutture stradali.

C2.1 Comune di Novi Ligure Progetto POLIS e SISBO:

- Riqualificare l'attuale scalo merci di San Bovo
- Creare un'area logistica attrezzata a basso impatto ambientale e paesaggistico, ben collegata con i porti ed il territorio
- Creazione di un sistema avanzato di trasporto su ferro, alternativo al trasporto su gomma, anche mediante la realizzazione di procedure doganali e amministrative veloci ed efficienti

C2.3 Comune di Pozzolo Formigaro – Nuovo centro intermodale e polo Logistico: sviluppo dell'area industriale e del polo logistico, rilevata l'adiacenza alle aree del Tortonese e del Novese.

C2.2 Comune di Casale Monferrato – Nuovo centro intermodale e polo Logistico:

- sviluppo dell'area industriale e del polo logistico funzionale al miglioramento dell'immagine e alla riqualificazione dell'identità economica del Casalese
- realizzazione del raccordo ferroviario quale elemento di collegamento con il territorio circostante e con i corridoi internazionali, in una visione di integrazione ed interazione con il trasporto merci e passeggeri sull'intero territorio casalese;
- proseguimento dei lavori di raddoppio della tratta ferroviaria Casale – Vercelli, su cui in parte si è già lavorato, per consentire maggiore fluidità di spostamento verso Vercelli (in direzione Milano) e verso la Lombardia

C2.5 Comune di Occimiano – Nuova area per la logistica : obiettivo primario è favorire lo sviluppo dell'attività logistica ed industriale anche mediante il riuso degli edifici e aree esistenti.

C2.4 Castellazzo - Logistic Terminal Europa: obiettivo primario è il miglioramento del trasporto delle merci attraverso la creazione di un retroporto a Castellazzo Bormida, collegato direttamente con il porto di Genova via ferro e la successiva distribuzione via gomma.

C3.1 Sviluppo nodo portuale di Genova (Traforo Turchino)

Offerta di un servizio competitivo global carriers.

Sviluppo della capacità portuale del porto di Voltri per gestire il transito di 10.000.000 di TEU/anno.

Creazione di un collegamento diretto ferroviario automatizzato per sole merci, di collegamento con aree oltre Appennino.

8. COERENZA CON I PRG VIGENTI E CON IL PRUSST

8.1 Coerenza con i PRG vigenti

Per ogni *intervento in progetto* viene evidenziata la **conformità** o la **non conformità** con il PRG.

C1.1 **Alessandria Smistamento:** **l'intervento è conforme al PRG Vigente**

C1.2 **Alessandria Strada di collegamento tra lo scalo Smistamento e la tangenziale di Alessandria:** l'intervento necessita di una **Variante parziale al PRG Vigente**

C1.3 **Alessandria PLA:** il Comune di Alessandria ha adottato con Deliberazione c.c. 18/4/34 del 07/02/2005 il progetto definitivo di Variante Strutturale al PRGC. L'approvazione definitiva da parte della Regione Piemonte della Variante è avvenuta nel dicembre 2006. **L'intervento è pertanto conforme al PRG Vigente.**

C1.4 **Servizio Ferroviario:** **l'intervento è conforme al PRG Vigente**

C1.5 **Interporto di Rivalta Scrivia:** **l'intervento è conforme al PRG Vigente**

C1.6 **Comune di Tortona:** **Gli interventi n. 1, 2, 3, 5 sono conformi al PRG;** l'intervento n. 4 **non è conforme al PRG. Variante in fase di attivazione**

C1.13 **Interporto di Arquata Scrivia:** **l'intervento è conforme al PRG Vigente**

C1.14 **Logistica Gavio:** **L'intervento di ampliamento dell'attività esistente è previsto su aree con destinazione non conforme al PRG vigente. Variante in fase di attivazione**

C1.17 **Pozzolo Formigaro – Romani & C. spa:** **l'intervento è conforme al PRG Vigente**

C1.7 **Savona e Valli Bormida:** in sede di progettazione, i vari interventi si conformeranno agli esistenti vincoli di carattere ambientale e paesaggistico. **L'intervento è conforme al PRG Vigente**

C1.8 **Genova – Ronco Scrivia:**

A. Aree in località Castagnaccio hanno destinazione agricola. **L'intervento non è conforme al PRG**

B. Parco ferroviario di Borgo Fornari è una infrastruttura ferroviaria. **L'intervento è conforme al PRG Vigente**

C. Polo produttivo loc. Isolabuona – Ronco Scrivia **è conforme al PRG vigente.**

C1.9 **La Spezia – Retroporto di Santo Stefano Magra:** L'intervento proposto risulta coerente con gli strumenti di Pianificazione territoriale e agli Accordi tra il Ministero dei Trasporti (dicembre 2005) Enti Locali ed Autorità Portuale.

C2.1 **Comune di Novi Ligure:**

Progetto POLIS: **L'intervento non è conforme al PRG vigente.**

Variante in fase di attivazione

Progetto SISBO: **L'intervento è conforme al PRG**

C2.3 **Comune di Pozzolo Formigaro – Nuovo centro intermodale e polo Logistico:** **L'intervento non è conforme al PRG. Variante in fase di attivazione**

C2.2 **Comune di Casale Monferrato – Nuovo centro intermodale e polo Logistico:** **L'intervento non è conforme al PRG. Variante in fase di attivazione**

C2.5 **Comune di Occimiano – Nuova area per la logistica:** **L'intervento non è conforme al PRG. Variante in fase di attivazione**

C2.4 Castellazzo - Logistic Terminal Europa: le aree interessate dall'intervento hanno una destinazione agricola, risulta quindi necessario avviare procedura di Variante al PRG. **L'intervento non è conforme al PRG**

C1.10 Bretella Albenga Predosa: in sede di progettazione, i vari interventi si conformeranno agli esistenti vincoli di carattere ambientale e paesaggistico. **L'intervento è compatibile con i PTP delle Province di Savona e di Alessandria**
L'intervento non è conforme ai PRG.

C3.1 Sviluppo nodo portuale di Genova (Traforo Turchino): è da verificare la necessità di prevedere procedure di Variante per:

- *le aree oltre Appennino*
- *le aree su cui vengono realizzati i binari*

L'intervento non è conforme ai PRG

-

8.2 Coerenza con il PRUSST

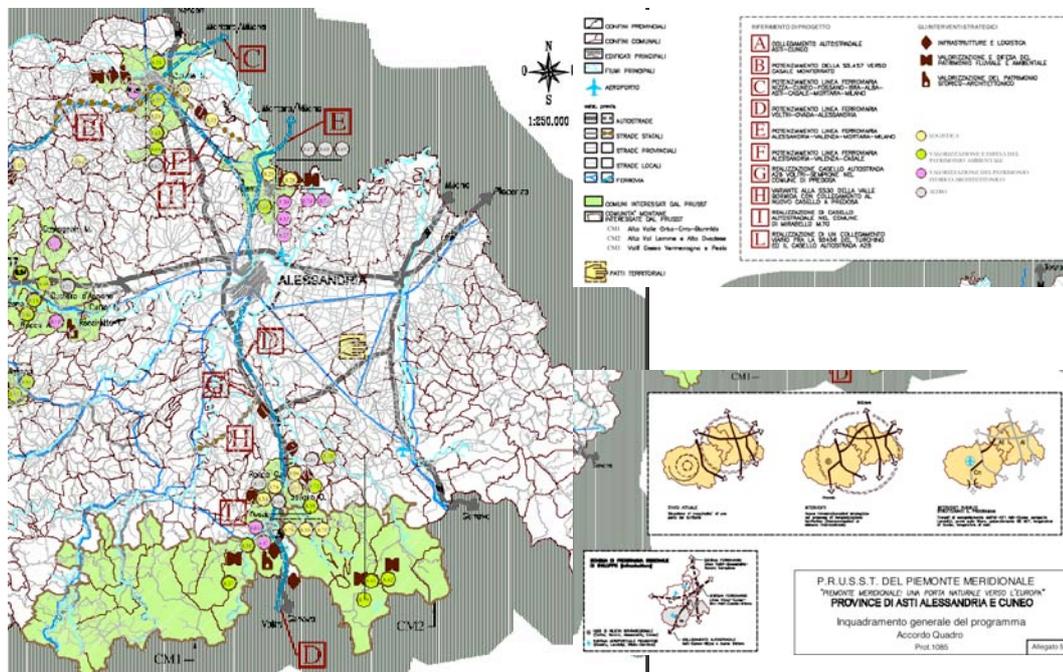
Relativamente a programmi provinciali si fa riferimento al **PRUSST "Piemonte Meridionale: una porta naturale verso l'Europa"** - Accordo quadro 20 maggio 2002 - Monitoraggio. Tale accordo è stato stipulato con le **Province di Asti Alessandria e Cuneo.**

I Protocolli d'intesa e gli atti attinenti al Prusst riguardano l'Accordo Interprovinciale relativo alle procedure di attivazione della Misura 3.1 del DOCUP 2000-2006 "Valorizzazione della programmazione integrata d'area" linea a).

L'accordo ha come obiettivo di definire alcuni principi fondamentali sulla base dei quali ciascuna provincia svilupperà le proprie azioni circa i "progetti integrati d'area".

In questo ambito le tre province hanno stipulato dei Patti Territoriali correlati al Prusst, in particolare la provincia di Alessandria ha sottoscritto il **Patto territoriale di Alessandria con Decreto Ministero del Tesoro e Bilancio e P.E. n. 990/996 atto di sottoscrizione definitiva del 26/03/1999.**

Viene di seguito riportato estratto del PRUSST relativo la Provincia di Alessandria.



La cartografia mostra tra i progetti alcuni interventi e realtà che fanno parte integrante del presente Master Plan:

potenziamento linea ferroviaria Voltri, Ovada Alessandria
realizzazione casello a Predosa
infrastrutture logistiche

9 INTERVENTI, SERVIZI, AZIONI E ATTIVITÀ INSERITI NELLA PROPOSTA DI PROGRAMMA, IN FASE DI PROGETTAZIONE O DI ATTUAZIONE, GIÀ OGGETTO DI FINANZIAMENTO O PER CUI, CON IL PROGRAMMA, VENGONO FORNITI GLI ELEMENTI PER IL SUCCESSIVO FINANZIAMENTO

9.1 Le Schede di intervento

La verifica e l'affinamento, in riferimento ad un censimento e ad un coordinamento, a scala regionale, delle varie realtà esistenti e dei progetti d'intervento, predisposte dai vari soggetti interessati, di natura pubblica e privata, *ha permesso di elaborare una proposta operativa di pianificazione e programmazione.*

Tale proposta comprende aree, infrastrutture e servizi riferiti alle varie realtà territoriali, con indicazione delle relative priorità, tempistiche realizzative e sostenibilità economico-finanziaria, con individuazione, *laddove allo stato attuale delle conoscenze possibile*, delle risorse, dei soggetti finanziatori e delle possibili partnership pubblico privato.

*Gli interventi, i servizi, le azioni, le attività da realizzare vengono presentate e sintetizzate nelle **schede di intervento**, schede contraddistinte dalle lettere **C. e D.***

*Le schede d'intervento **C.** fanno riferimento a realtà territoriali o infrastrutturali, la scheda **D.** fa riferimento al sistema informatico a supporto della Macro Area Logistica.*

La **Scheda di intervento (Scheda C)** è comprensiva della documentazione di seguito elencata:

Scheda C Interventi e/o Aree di intervento

1. Quadro conoscitivo

- 1.1 Breve descrizione dell'intervento
- 1.2 Rapporti instaurati sul territorio con altri soggetti pubblici o privati (sinergie)
- 1.3 Risultati ed effetti attesi
- 1.4 Soggetto attuatore dell'intervento/erogatore del servizio
- 1.5 Modalità di gestione

2. Fattibilità tecnica

- 2.1 Scelte tecniche "di base"
- 2.2 Planimetria e cartografia dell'area interessata
- 2.3 Elenchi catastali delle aree e degli immobili oggetto del programma
- 2.4 Stima parametrica del costo di costruzione e di realizzazione
- 2.5 Eventuali costi di acquisizione delle aree e/o degli immobili con assenso dei proprietari
- 2.6 Eventuali oneri aggiuntivi a carico del comune o ente pubblico (opere di urbanizzazione, adeguamento infrastrutture, trasferimenti occupanti e attività, ecc.)
- 2.7 Eventuali problemi su cui porre l'attenzione in fase progettuale

3. Compatibilità urbanistica, ambientale e paesaggistica

- 3.1 Compatibilità urbanistica. In caso di mancata compatibilità urbanistica deve essere allegata documentazione cartografica e normativa avente i contenuti della variante urbanistica ai sensi dell'Art. 17 LR 56/77 s.m.i
- 3.2 Descrizione sintetica dell'impatto ambientale dell'opera e delle misure compensative previste.

3.3 Descrizione sintetica dell'inserimento paesaggistico dell'intervento e delle eventuali misure compensative previste.

3.4 Documentazione fotografica del sito in cui sorgerà l'opera

4. *Sostenibilità finanziaria*

4.1 Stima dei costi di gestione e/o di erogazione del servizio

4.2 Tariffe per gli utenti (eventuali)

4.3 Per gli interventi privati, attestazione del coinvolgimento dei soggetti attuatori privati, attraverso lettere d'intenti, convenzioni, accordi con eventuali garanzie finanziarie per la realizzazione dell'intervento e delle penalità previste

4.4 Sostenibilità dei costi a carico dell'Amministrazione locale

5. *Procedure*

5.1 Idoneità dell'area all'intervento e disponibilità delle aree e/o degli immobili;

5.2 Descrizione puntuale dei passaggi procedurali che si intendono attuare per ottenere nulla osta, autorizzazioni, etc. e stima dei tempi previsti

5.3 Indicazione delle scadenze temporali per la realizzazione dell'intervento (Cronoprogramma)

Le schede sono state predisposte per gli interventi di seguito elencati:

- C1.1** **Alessandria Smistamento**
- C1.2** **Alessandria Strada di collegamento tra lo scalo Smistamento e la tangenziale di Alessandria**
- C1.3** **Alessandria PLA**
- C1.4** **Servizio Ferroviario**
- C1.5** **Interporto di Rivalta Scrivia - Terminal Europa**
- C1.6** **Comune di Tortona**
- C1.13** **Interporto di Arquata Scrivia**
- C1.14** **Logistica Gavio**
- C1.17** **Pozzolo Formigaro – Romani & C. spa**
- C1.7** **Savona e Valli Bormida**
- C1.8** **Genova – Ronco Scrivia**
- C1.9** **La Spezia – Retroporto di Santo Stefano Magra**

- C2.1** **Novi Ligure Progetto POLIS e SISBO**
- C2.3** **Comune di Pozzolo Formigaro – Nuovo centro intermodale e polo Logistico**
- C2.2** **Comune di Casale Monferrato – Nuovo centro intermodale e polo Logistico**
- C2.5** **Comune di Occimiano – Nuova area per la logistica**
- C2.4** **Castellazzo - Logistic Terminal Europa**
- C1.10** **Bretella Albenga Predosa**

- C3.1** **Sviluppo nodo portuale di Genova (Traforo Turchino)**

- D1** **Sistema Informatico a Supporto della Macro Area Logistica.**

Tale scheda, che si configura come azione immateriale a Servizio delle imprese, è stata redatta secondo uno schema più rispondente alle esigenze e alle finalità dell'azione in progetto.

Nella Tavola n. 3 allegata al presente Master Plan sono localizzati gli interventi e le aree d'intervento illustrate nelle rispettive schede.

9.2 Classificazione aree d'intervento e Fasi attuative

Al fine di formulare una proposta *operativa-progettuale e un cronoprogramma* delle azioni, anche alla luce di quanto descritto nelle “*Schede d'intervento*” riportate nel documento C. e D. e della *quantificazione del fabbisogno di aree* ipotizzata al precedente capitolo 1.1.2.4, gli interventi, sia questi **riferiti ad aree, infrastrutture e azioni** sono stati classificati facendo riferimento **alle seguenti tipologie**:

Tipo A. Consolidate

Tipo B. di Completamento

Tipo C. di Nuovo Impianto

Tipo D. di Trasformazione

Tipo A. Sono **Consolidate** le aree relative ad interventi con attività già in corso e la cui localizzazione è compatibile con gli strumenti urbanistici comunali e di area vasta (con valenze territoriali e paesistiche)

Gli interventi previsti sono finalizzati alla razionalizzazione e al miglioramento delle attività in essere.

Tipo B. Sono **di Completamento** le aree relative ad interventi rivolti alla realizzazione di nuove opere o all'ampliamento delle strutture esistenti, su porzioni di territorio già parzialmente edificate e urbanizzate.

Tipo C. Sono **di nuovo impianto** le aree inedificate relative ad interventi finalizzati alla creazione di nuovi insediamenti e urbanizzazioni.

Tipo D. Sono **di trasformazione** le aree relative ad interventi finalizzati alla creazione di nuove attività attraverso un insieme sistematico di opere urbanistico-edilizie nonché di riqualificazione ambientale.

In base alle tipologie d'intervento, al cronoprogramma delle opere, all'ammissibilità delle stesse con specifico riferimento agli strumenti urbanistici comunali e di area vasta, ai documenti di Programmazione Economica ed Ambientale *nonchè alla capacità di alimentazione del retroporto alessandrino, determinata dalle infrastrutture ferroviarie esistenti o in progetto*, gli interventi sono stati articolati facendo riferimento a attuative:

- **Fase 1** Nella Fase 1 sono ricompresi gli interventi, le infrastrutture e le azioni, relative alle aree consolidate, di completamento, di nuovo impianto e di trasformazione, conformi agli strumenti urbanistici vigenti sia di area vasta (con valenze territoriali e paesistiche) che comunali o che necessitano, per la loro realizzazione, di varianti parziali al PRG.

La fase 1 prevede l'attivazione dei lavori del Terzo Valico, infrastruttura imprescindibile per aumentare i margini di crescita della merce trasportata dai porti liguri al retroporto alessandrino e giustificare la crescita delle aree per la logistica considerate nella Fase 2 e della Fase 3.

- **Fase 2** Nella Fase 2 sono ricompresi gli interventi che allo stato attuale risultano conformi con gli strumenti urbanistici di area vasta (con valenze territoriali e paesistiche), ma non risultano conformi agli strumenti urbanistici comunali. In questa fase è stato inserito l'intervento SISBO, relativo alla

ristrutturazione dello Scalo San Bovo di Novi Ligure, conforme al PRG vigente, ma ritenuto complementare al progetto POLIS, ricadente su aree adiacenti.

- **Fase 3** *Nella Fase 3 sono ricompresi gli interventi che allo stato attuale risultano non conformi agli strumenti urbanistici sia di area vasta (con valenze territoriali e paesistiche) che comunali. Tali interventi necessitano ancora di approfondimenti e studi in quanto allo stato attuale non è ancora possibile definire la loro esatta localizzazione sul territorio.*

Le presenti fasi attuative fanno riferimento agli interventi nelle Province di Alessandria, Genova, Savona e La Spezia.

Le “aree per la logistica” relative alle Province di Torino, Novara, Verbano-Cusio-Ossola, Cuneo, Asti, Pavia (vedi “Le Conoscenze – Parte Seconda”, Capitolo 3 - Quadri Sinottici “Aree per la Logistica”) sono state censite e catalogate per fornire quadro d’insieme e di riferimento di alcune delle realtà più significative presenti o in progetto nel contesto territoriale della Macroarea di Riferimento.

9.3 Attribuzione degli interventi alle diverse fasi

9.3.1 Fase 1

Nella Fase 1 sono ricompresi gli interventi, le infrastrutture e le azioni, relative ad aree consolidate (attività già esistenti), di completamento, di nuovo impianto e di trasformazione, conformi agli strumenti urbanistici vigenti (o per la cui ammissibilità è richiesta una semplice variante parziale) sia comunali che di area vasta (con valenze territoriali e paesistiche) e con buona accessibilità ferroviaria (con riferimento alle infrastrutture già esistenti) e autostradale (accessibilità esistente o in progetto).

Per il progetto SISMO relativo alla rifunzionalizzazione dello scalo San Bovo di Novi Ligure si rimanda alla nota riportata in calce alla Fase 2.

Aree Consolidate: attività logistiche già presenti sul territorio e confermate

- C1.5** Interporto di Rivalta Scrivia
- C1.13** Interporto di Arquata Scrivia
- C1.14** Logistica Gavio
- C2.3** Pozzolo Formigaro (attività esistenti)
- C1.7** Savona
- C1.9** La Spezia

Aree di completamento

- C1.5** Interporto di Rivalta Scrivia (Terminal Europa)
- C1.14** Logistica Gavio (Ampliamento)
- C1.17** Pozzolo Formigaro - Romani & C. spa
- C1.9** La Spezia

Aree di nuovo impianto

- C1.3** Alessandria PLA
- C1.8** Genova – Ronco Scrivia

Aree di trasformazione

- C1.7** Savona e Valli Bormida

Servizi

- C1.4** Servizio Ferroviario
- D1** Sistema Informatico a Supporto della Macro Area Logistica

Infrastrutture

- C1.1** Alessandria Smistamento
- C1.2** Alessandria Strada di collegamento tra lo scalo Smistamento e la tangenziale di Alessandria
- C1.6** Comune di Tortona

- *Attivazione lavori relativi al TERZO VALICO* o infrastruttura equivalente*

Per gli interventi relativi alle seguenti schede:

- C1.1** Alessandria Smistamento e **C1.4** Servizio Ferroviario
- C1.2** Alessandria Strada di collegamento tra lo scalo Smistamento e la

tangenziale di Alessandria

C1.5
D1

Interporto di Rivalta Scrivia – Terminal Europa

Sistema Informatico a supporto della Macro Area Logistica,

sono stati redatti appositi *Studi di Fattibilità, allegati al presente Master Plan (Allegato E)*.

**Per il Terzo Valico si fa riferimento alla documentazione agli atti presso le Sedi competenti.*

9.3.2 Fase 2

Nella Fase 2 sono ricompresi gli interventi proposti dai Comuni di Novi Ligure, Pozzolo Formigaro, Casale Monferrato, Occimiano che allo stato attuale risultano conformi agli strumenti urbanistici di area vasta, ma non risultano conformi agli strumenti urbanistici comunali.

Per tali interventi il Master Plan, in quanto Programma Integrato (L.R. 18/96), si potrà corredare, in una fase successiva, delle opportune documentazioni propedeutiche e finalizzate a consentire la contestuale approvazione di tutte le varianti relative ai Piani Regolatori dei Comuni.

In questa fase è stato inserito l'intervento SISBO, relativo alla rifunzionalizzazione dello Scalo San Bovo di Novi Ligure, intervento conforme al PRG vigente, ma complementare e adiacente al progetto POLIS con destinazione non conforme al PRG.

Aree di nuovo impianto

C2.1 Comune di Novi Ligure (POLIS e SISBO)

C2.3 Comune di Pozzolo Formigaro – Nuovo centro intermodale e polo Logistico

C2.2 Comune di Casale Monferrato – Nuovo centro intermodale e polo Logistico

C2.5 Comune di Occimiano – Nuova area per la logistica

C2.4 Castellazzo - Logistic Terminal Europa

Infrastrutture

C1.10 Bretella Albenga Predosa

9.3.3 Fase 3

Nella Fase 3 sono ricompresi gli interventi che allo stato attuale risultano non conformi agli strumenti urbanistici sia di area vasta (con valenze territoriali e paesistiche) che comunali.

Tali interventi necessitano ancora di approfondimenti e studi in quanto, allo stato attuale non è ancora possibile definire la loro esatta localizzazione sul territorio.

Inoltre la loro attivazione è propedeutica alla realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie in grado di alimentare e di giustificare questa od altre eventuali piattaforme in progetto.

C3.1 Sviluppo nodo portuale di Genova (Traforo Turchino)

10 FONTI DI FINANZIAMENTO E ALTRE RISORSE (LAVORO, BENI O SERVIZI, PREVISTE NEL PROGRAMMA INTEGRATO)

Tabelle finanziarie

- *FASE 1 Stralcio Provincia di Alessandria*

- *FASE 1*

- *FASE 2*

- *FASE 3*

10 FONTI DI FINANZIAMENTO E ALTRE RISORSE (LAVORO, BENI O SERVIZI, PREVISTE NEL PROGRAMMA INTEGRATO)

FASE 1
 Stralcio Provincia Alessandria

| INTERVENTI IN PROGETTO | IDENTIFICAZIONE INTERVENTO ¹ | STIMA COSTO/SPESE DI INVESTIMENTO ² | RISORSE PRIVATE ³ | RISORSE PUBBLICHE | | | REGIONALI E NAZIONALI | |
|---|---|--|------------------------------|---------------------|-------------|--------------------|------------------------|-----------------------------------|
| | | | | LOCALI ⁴ | | | Regionali ⁶ | Intesa Istituzionale ⁷ |
| | | | | Comunali | Provinciali | Altro ⁵ | | |
| INVESTIMENTI PUBBLICI | | € 338.447.299,94 | € 89.714.000,00 | € - | € - | € 23.840.000,00 | € 27.683.299,94 | € - |
| OO. PP. | | € 30.933.299,94 | € - | € - | € - | € - | € 11.133.299,94 | € - |
| Infrastrutture di supporto | | | | | | | | |
| Alessandria Strada di collegamento Smistamento-Casello AL sud | C1.2 | € 11.133.299,94 | | | | | € 11.133.299,94 | |
| Tortona * | C1.6 | € 19.800.000,00 | | | | | | |
| INTERVENTI DI PARTENARIATO PUBBLICO-PRIVATO | | € 307.514.000,00 | € 89.714.000,00 | € - | € - | € 23.840.000,00 | € 16.550.000,00 | € - |
| Interventi strutturali | | | | | | | | |
| Alessandria Smistamento | C1.1 | € 47.250.000,00 | | | | € 23.840.000,00 | € 15.000.000,00 | |
| Alessandria PLA *** | C1.3 | € 169.000.000,00 | | | | | | |
| Rivalta Scrivia Interporto Terminal Europa** | C1.5 | € 91.264.000,00 | € 89.714.000,00 | | | | € 1.550.000,00 | |
| INVESTIMENTI PRIVATI | | € 11.252.000,00 | € 11.252.000,00 | | | | € - | |
| Interventi esistenti da razionalizzare o ampliare | | | | | | | | |
| Interporto di Arquata Scrivia | C1.13 | € 2.300.000,00 | € 2.300.000,00 | | | | | |
| Logistica Gavio * | C1.14 | | | | | | | |
| Pozzolo Formigaro - Romani | C1.17 | € 8.952.000,00 | € 8.952.000,00 | | | | | |
| AZIONI IMMATERIALI - SERVIZI ALLE IMPRESE | | € 26.289.000,00 | € - | € - | € - | € 6.160.000,00 | € 25.129.000,00 | € - |
| PUBBLICHE | | € 26.289.000,00 | € - | € - | € - | € 6.160.000,00 | € 25.129.000,00 | € - |
| Servizio Ferroviario (prima fase) | C1.4 | | | | | | € 5.000.000,00 | |
| Attrezzature Alessandria Smistamento | C.1.1 | € 22.990.000,00 | | | | € 6.160.000,00 | € 16.830.000,00 | |
| Dotazione hardware | D1 | € 1.106.000,00 | | | | | € 1.106.000,00 | |
| Software di base e di servizio | D1 | € 193.000,00 | | | | | € 193.000,00 | |
| Costruzione infrastruttura hardware | D1 | € 400.000,00 | | | | | € 400.000,00 | |
| Costruzione infrastruttura software | D1 | € 200.000,00 | | | | | € 200.000,00 | |
| Adeguamento infrastruttura e costi di personale | D1 | € 1.400.000,00 | | | | | € 1.400.000,00 | |
| PRIVATE | | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - |
| Azioni complementari | | | | | | | | |

* Costo non pervenuto

** Costo quantificato parzialmente in quanto manca la valutazione economica relativa all'adeguamento della stazione di Rivalta Scrivia

*** Allo stato attuale non è possibile quantificare quanto del costo complessivo è possibile attribuire a fonti specifiche di finanziamento pubblico

**** La presente quantificazione e ripartizione delle risorse pubbliche e private ha valore indicativo in quanto per alcuni interventi mancano i dati di riferimento.

TOTALE PROGRAMMA INTEGRATO FASE 1 € 375.988.299,94

RISORSE PRIVATE**** € 100.966.000,00 26,85% del Programma (min. 25%)

TOTALE RISORSE PUBBLICHE LOCALI**** € - 0,00% del Programma (min. 25%)

TOTALE RISORSE REGIONALI**** € 52.812.299,94 14,05% del Programma (max. 25%)

TOTALE RISORSE DA INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA**** € - 0,00% del Programma (max. 25%)

FASE 1

| | IDENTIFICAZIONE INTERVENTO ¹ | STIMA COSTO/SPESE DI INVESTIMENTO ² | RISORSE PRIVATE ³ | RISORSE PUBBLICHE | | | REGIONALI E NAZIONALI | |
|---|---|--|------------------------------|---------------------|-------------|--------------------|------------------------|-----------------------------------|
| | | | | LOCALI ⁴ | | | Regionali ⁶ | Intesa Istituzionale ⁷ |
| | | | | Comunali | Provinciali | Altro ⁵ | | |
| INTERVENTI IN PROGETTO | | | | | | | | |
| INVESTIMENTI PUBBLICI | | € 349.878.299,94 | € 89.714.000,00 | € - | € - | € 23.840.000,00 | € 27.683.299,94 | € - |
| OO. PP. | | € 30.933.299,94 | € - | € - | € - | € - | € 11.133.299,94 | € - |
| <i>Infrastrutture di supporto</i> | | | | | | | | |
| Terzo Valico | | | | | | | | |
| Alessandria Strada di collegamento Smistamento-Casello AL sud | | € 11.133.299,94 | | | | | € 11.133.299,94 | |
| Tortona* | | € 19.800.000,00 | | | | | | |
| INTERVENTI DI PARTENARIATO PUBBLICO-PRIVATO | | € 318.945.000,00 | € 89.714.000,00 | € - | € - | € 23.840.000,00 | € 16.550.000,00 | € - |
| <i>Interventi strutturali</i> | | | | | | | | |
| Alessandria Smistamento | | € 38.840.000,00 | | | | € 23.840.000,00 | € 15.000.000,00 | |
| Alessandria PLA | | € 169.000.000,00 | | | | | | |
| Rivalta Scrivia Interporto Terminal Europa** | | € 91.264.000,00 | € 89.714.000,00 | | | | € 1.550.000,00 | |
| Savona e Valli Bormida* | | | | | | | | |
| Genova Ronco Scrivia | | € 19.841.000,00 | | | | | | |
| La Spezia - Retroporto di Santo Stefano Magra* | | | | | | | | |
| INVESTIMENTI PRIVATI | | € 11.252.000,00 | € 11.252.000,00 | | | | € - | |
| <i>Interventi esistenti da razionalizzare o ampliare</i> | | | | | | | | |
| Interporto di Arquata Scrivia | | € 2.300.000,00 | € 2.300.000,00 | | | | | |
| Logistica Gavio* | | | | | | | | |
| Pozzolo Formigaro - Romani | | € 8.952.000,00 | € 8.952.000,00 | | | | | |
| AZIONI IMMATERIALI - SERVIZI ALLE IMPRESE | | € 34.299.000,00 | € - | | | | € 33.139.000,00 | |
| PUBBLICHE | | € 34.299.000,00 | € - | € - | € - | € 6.160.000,00 | € 33.139.000,00 | € - |
| Servizio Ferroviario (prima fase) | | | | | | | € 5.000.000,00 | |
| Attrezzature Alessandria Smistamento | | € 31.000.000,00 | | | | € 6.160.000,00 | € 24.840.000,00 | |
| Dotazione hardware | | € 1.106.000,00 | | | | | € 1.106.000,00 | |
| Software di base e di servizio | | € 193.000,00 | | | | | € 193.000,00 | |
| Costruzione infrastruttura hardware | | € 400.000,00 | | | | | € 400.000,00 | |
| Costruzione infrastruttura software | | € 200.000,00 | | | | | € 200.000,00 | |
| Adeguamento infrastruttura e costi di personale | | € 1.400.000,00 | | | | | € 1.400.000,00 | |
| PRIVATE | | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - |
| <i>Azioni complementari</i> | | | | | | | | |

* Costo non pervenuto

** Costo quantificato parzialmente in quanto manca la valutazione economica relativa all'adeguamento della stazione di Rivalta Scrivia

*** Allo stato attuale non è possibile quantificare quanto del costo complessivo è possibile attribuire a fonti specifiche di finanziamento pubblico

**** La presente quantificazione e ripartizione delle risorse pubbliche regionali ha valore indicativo in quanto per alcuni interventi mancano i dati di riferimento.

| | | |
|--|------------------|---------------------------------|
| TOTALE PROGRAMMA INTEGRATO FASE 1 | € 395.429.299,94 | |
| RISORSE PRIVATE**** | € 100.966.000,00 | 25,53% del Programma (min. 25%) |
| TOTALE RISORSE PUBBLICHE LOCALI**** | | 0,00% del Programma (min. 25%) |
| TOTALE RISORSE REGIONALI**** | € 60.822.299,94 | 15,38% del Programma (max. 25%) |
| TOTALE RISORSE DA INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA**** | | 0,00% del Programma (max. 25%) |

FASE 2

| INTERVENTI IN PROGETTO | IDENTIFICAZIONE INTERVENTO ¹ | STIMA COSTO/SPESE DI INVESTIMENTO ² | RISORSE PRIVATE ³ | RISORSE PUBBLICHE | | | REGIONALI E NAZIONALI | |
|---|---|--|------------------------------|---------------------|-------------|--------------------|------------------------|-----------------------------------|
| | | | | LOCALI ⁴ | | | REGIONALI E NAZIONALI | |
| | | | | Comunali | Provinciali | Altro ⁵ | Regionali ⁶ | Intesa Istituzionale ⁷ |
| INVESTIMENTI PUBBLICI*** | | € 1.250.875.000,00 | € - | € 10.000.000,00 | € - | € - | € - | € 17.595.000,00 |
| OO. PP. | | € 27.595.000,00 | € - | € 10.000.000,00 | € - | € - | € - | € 17.595.000,00 |
| Infrastrutture di supporto | | | | | | | | |
| Albenga Predosa | C1.10 | € 3.600.000.000,00 | | | | | | |
| Interventi strutturali | | | | | | | | |
| Novi Ligure permeabilità dell'asse ferroviario storico (sottopassi) | C2.1 | € 11.600.000,00 | | | | | | € 11.600.000,00 |
| Novi Ligure nuova arteria di collegamento (strada Carpeneto) | C2.1 | € 5.995.000,00 | | | | | | € 5.995.000,00 |
| Novi Ligure reti infrastrutturali e corridoio ecologico (Polis) | C2.1 | € 10.000.000,00 | | € 10.000.000,00 | | | | |
| INTERVENTI DI PARTENARIATO PUBBLICO-PRIVATO | | € 1.223.280.000,00 | € - | € - | € - | € - | € - | € - |
| Novi Ligure POLIS e SISBO | C2.1 | € 278.280.000,00 | | | | | | |
| Casale Monferrato | C2.2 | € 324.000.000,00 | | | | | | |
| Pozzolo Formigaro | C2.4 | € 621.000.000,00 | | | | | | |
| INVESTIMENTI PRIVATI | | € 150.200.000,00 | € 150.200.000,00 | € - | € - | € - | € - | € - |
| Novi Ligure sottopasso ferroviario | C2.1 | € 200.000,00 | € 200.000,00 | | | | | |
| Novi Ligure strutture produttive logistiche e aree pertinenziali | C2.1 | € 40.000.000,00 | € 40.000.000,00 | | | | | |
| Castellazzo - Logistic Terminal Europa | C2.4 | € 110.000.000,00 | € 110.000.000,00 | | | | | |
| AZIONI IMMATERIALI - SERVIZI ALLE IMPRESE | | € 2.250.000,00 | € - | € - | € - | € - | € - | € - |
| PUBBLICHE*** | | € 2.250.000,00 | € - | | | | € - | |
| Novi Ligure concertazione e divulgazione | C2.1 | € 150.000,00 | | € 150.000,00 | | | | |
| Novi Ligure rete di erogazione energetica | C2.1 | € 2.000.000,00 | | | | € 2.000.000,00 | | |
| Novi Ligure promozione, messa a rete, divulgazione | C2.1 | € 100.000,00 | | € 100.000,00 | | | | |
| PRIVATE | | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - |

*** Allo stato attuale non è possibile quantificare quanto del costo complessivo è possibile attribuire a fonti specifiche di finanziamento pubblico

**** La presente quantificazione e ripartizione delle risorse pubbliche regionali ha valore indicativo in quanto per alcuni interventi mancano i dati di riferimento.

TOTALE PROGRAMMA INTEGRATO FASE 2 € 1.403.325.000,00

RISORSE PRIVATE**** € 150.200.000,00 10,70% del Programma (min. 25%)

TOTALE RISORSE PUBBLICHE LOCALI**** € 10.000.000,00 0,71% del Programma (min. 25%)

TOTALE RISORSE REGIONALI**** € - 0,00% del Programma (max. 25%)

TOTALE RISORSE DA INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA**** € 17.595.000,00 1,25% del Programma (max. 25%)

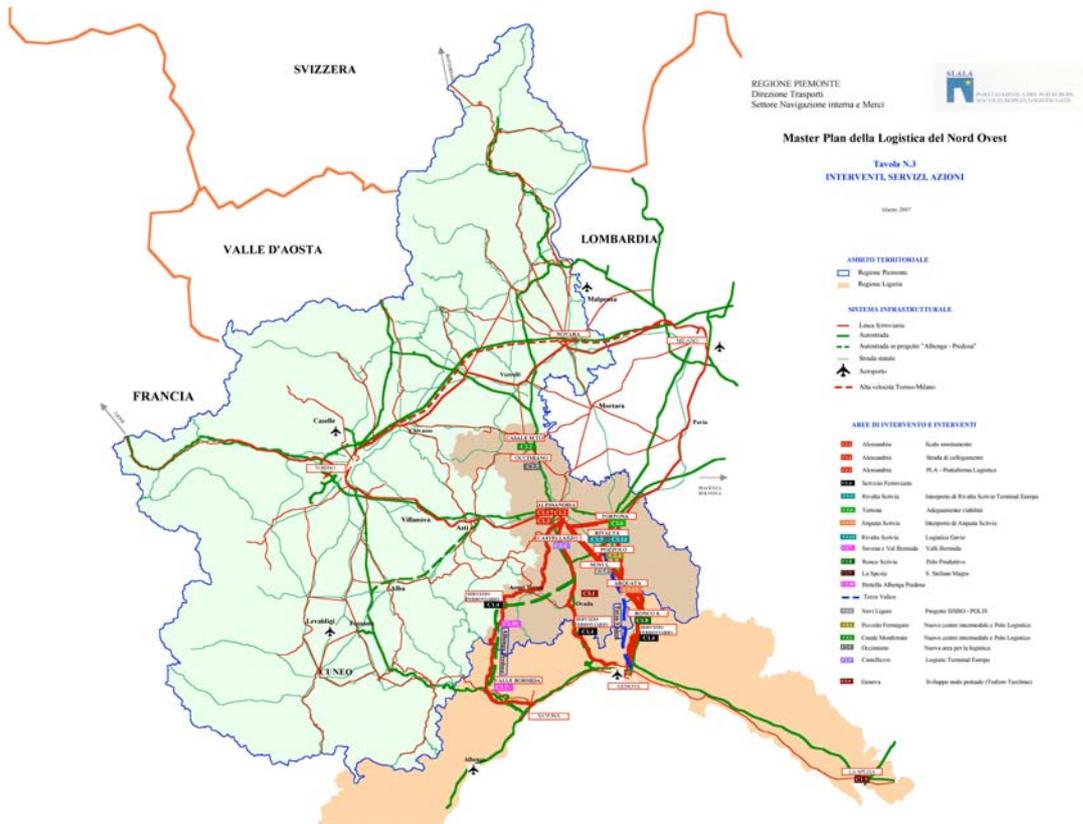
FASE 3

| INTERVENTI IN PROGETTO | IDENTIFICAZIONE INTERVENTO ¹ | STIMA COSTO/SPESE DI INVESTIMENTO ² | RISORSE PRIVATE ³ | RISORSE PUBBLICHE | | | | |
|---|---|--|------------------------------|---------------------|-------------|--------------------|------------------------|-----------------------------------|
| | | | | LOCALI ⁴ | | | REGIONALI E NAZIONALI | |
| | | | | Comunali | Provinciali | Altro ⁵ | Regionali ⁶ | Intesa Istituzionale ⁷ |
| INVESTIMENTI PUBBLICI*** | | € 2.040.900.800,00 | € - | € - | € - | € - | € - | € - |
| OO. PP. | | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - |
| INTERVENTI DI PARTENARIATO PUBBLICO-PRIVATO | | € 2.040.900.800,00 | € - | € - | € - | € - | € - | € - |
| Sviluppo del Nodo Portuale di Genova Traforo Turchino | C3.1 | € 2.040.900.800,00 | | | | | | |
| INVESTIMENTI PRIVATI | | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - |
| AZIONI IMMATERIALI - SERVIZI ALLE IMPRESE | | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - |
| PUBBLICHE*** | | € - | € - | | | | € - | |
| PRIVATE | | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - |

*** Allo stato attuale non è possibile quantificare quanto del costo complessivo è possibile attribuire a fonti specifiche di finanziamento pubblico

**** La presente quantificazione e ripartizione delle risorse pubbliche regionali ha valore indicativo in quanto per l'intervento mancano i dati dei relativi riferimenti.

| | | | |
|--|--------------------|--------------------------------|--|
| TOTALE PROGRAMMA INTEGRATO FASE 2 | € 2.040.900.800,00 | | |
| RISORSE PRIVATE**** | € - | 0,00% del Programma (min. 25%) | |
| TOTALE RISORSE PUBBLICHE LOCALI**** | € - | 0,00% del Programma (min. 25%) | |
| TOTALE RISORSE REGIONALI**** | € - | 0,00% del Programma (max. 25%) | |
| TOTALE RISORSE DA INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA**** | | 0,00% del Programma (max. 25%) | |



REGIONE PIEMONTE:

Direzione Trasporti
Settore Navigazione Interna e Merci

Assessore delegato: Dott. Daniele Borioli
Dirigente: Ing. Tommaso Turinetti

SLALA:

Presidente: Dott. Fabrizio Palenzona
Amministratore delegato: Dott. Giancarlo Gabetto

Lo studio è stato redatto dall'Arch. M. A. Mazzarolli con i contributi di seguito elencati:

Conoscenze Capitolo n. 1: Prof. Rocco Giordano – C.S.S.T.
Conoscenze Capitolo n. 4: Prof. Ing. Angela Di Febbraro - Università di Genova
Prof. Ing. Luigi Gambarotta - Università di Genova

Progetto Capitolo 1: Prof. Maurizio Maresca – Università di Udine.

Studio di Fattibilità relativo al “Sistema Informatico a Supporto della Macro Area Logistica”
Ing. Nicola Bassi.