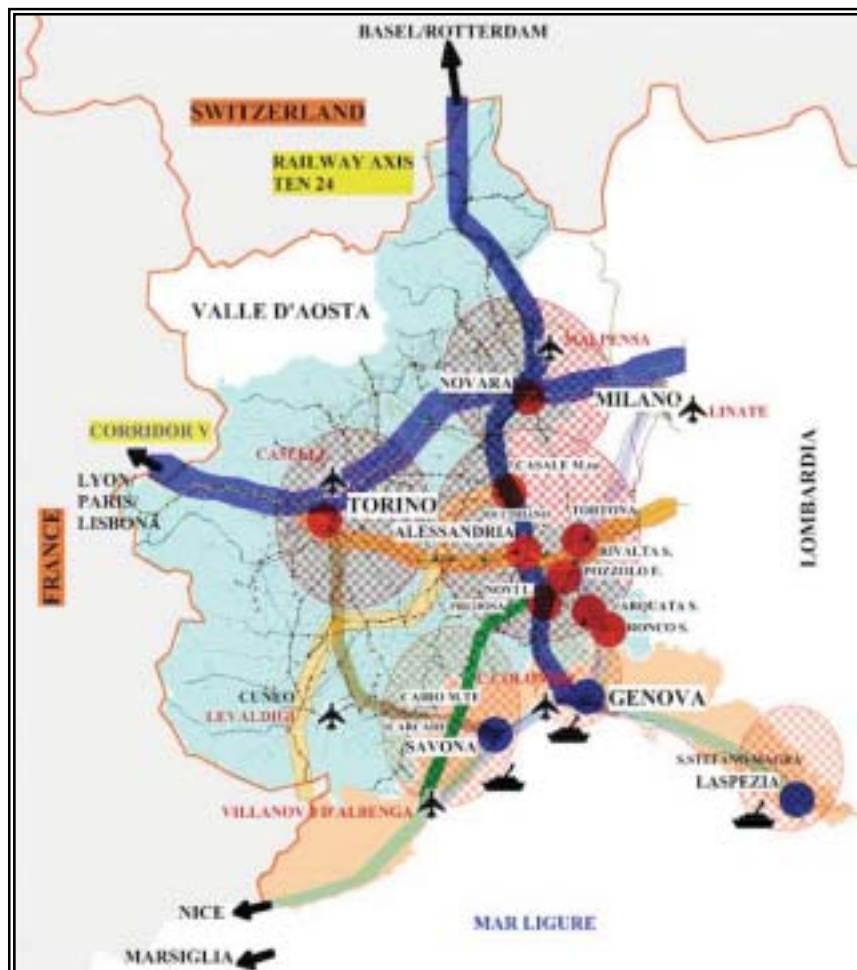




**Programma Integrato
Master Plan della Logistica del Nord Ovest**

C. e D. LE SCHEDE DI INTERVENTO

Marzo 2007

*Le schede sono relative alle **Aree per la logistica** e agli interventi in progetto (vedi "Le Conoscenze – Parte Seconda", Capitolo 3 - Quadri Sinottici "Aree per la Logistica") e riferite alle **Province di Alessandria, Genova, Savona e La Spezia**. Sono articolate per fasi d'intervento così come specificato nel documento B. Progetto - capitolo 9.2*

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.

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:

Fase 1

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

SCHEDA D SISTEMI INFORMATICI E TELEMATICI

D1 Sistema Informatico a Supporto della Macro Area Logistica

Fase 2

C2.1 Comune di 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

Fase 3

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

C1.1 ALESSANDRIA SMISTAMENTO¹

1. Quadro conoscitivo

1.1 Breve descrizione dell'intervento

Lo scalo merci di Alessandria occupa una posizione strategica per i collegamenti tra porti e città dell'interno. E' il naturale prolungamento del porto di Genova.

Lo scalo Smistamento si trova ad ovest della stazione ferroviaria di Alessandria; le sue caratteristiche sono:

- occupa un'area di circa 1.000.000 di mq nelle immediate vicinanze della stazione.
- è uno scalo a gravità con andamento pressoché simmetrico rispetto ad un asse con orientamento est - ovest che divide gli arrivi e le partenze nord da quelle sud.
- è formato da un fascio direzioni di 42 binari lunghi circa 1000 metri posto in serie ad un fascio arrivi/partenze di 40 binari di uguale lunghezza. Tra i due fasci è interposta la sella di lancio che smista i tagli verso i quattro freni principali del fascio direzioni.
- i binari di arrivo sono situati al centro del fascio in diretta corrispondenza con la sella di lancio, quelli di partenza sono ai due lati. I binari più esterni dei due fasci partenze sono abilitati anche per gli arrivi dei treni non destinati ad essere smistati nel fascio direzioni.
- lungo il lato sud del fascio arrivi/partenze vi è un ulteriore fascio sussidiario di dieci binari non elettrificati denominato "fascio nuovo". Esso è collegato a est con la radice di ingresso dello scalo e ad ovest con il binario di circolazione sud.
- completano lo scalo due aste di manovra per l'estrazione dei convogli dal fascio direzioni, i binari per la circolazione delle locomotive e i mezzi di manovra aree e fasci per il deposito dei carri e la manutenzione dei rotabili.

La SLALA congiuntamente con RFI e l'Autorità Portuale di Genova ha predisposto un progetto per il riutilizzo di una grande parte dello scalo con funzione terminal contenitori, collegato alla rete autostradale.

Questo progetto prevede la realizzazione di un centro di smistamento delle merci con provenienza/destinazione porti di Genova e Savona.

L'ipotesi progettuale prevede di realizzare terminale intermodale nello Scalo Smistamento di *circa 250.000 mq.*

¹ Fonte RFI e Autorità Portuale di Genova

L'idea progettuale del retroporto si basa sull'assunto di un sistema 'porto-retroporto' concepito come uno spazio operativo unico; di conseguenza anche i sistemi ad esso ancillari, ovvero i sistemi tecnico-scientifici di supporto alla governance della nuova configurazione della portualità ligure, non potranno che essere progettati in coerenza con le infrastrutture già in produzione e previste all'interno dell'area portuale.

Il dimensionamento minimo del progetto deve riguardare **circa 500.000 teu, pari a 20 treni/giorno per 360 giorni con un trasporto di 66 teu/treno/medi**: praticamente la saturazione della capacità delle linee ferroviarie esistenti.

1.2 Rapporti instaurati sul territorio con altri soggetti-interventi pubblici o privati (sinergie)

L'intervento entra in sinergia con alcuni soggetti-interventi quali:

- RFI
- Enti locali (Comune e Provincia di Alessandria)
- Autorità Portuali di Genova e Savona
- Terminalisti portuali
- progetto PLA, la piattaforma logistica di alessandria ad ovest della città, tra i sobborghi di Cantalupo, Casalbagliano, Villa del Foro.
- Interporti e aree per la logistica
- Progetto Servizio Ferroviario
- Progetto strada di collegamento tra lo scalo ferroviario e la tangenziale di Alessandria

1.3 Risultati ed effetti attesi

Risultati attesi

Realizzazione nel parco ferroviario di Alessandria di un retroporto inteso come unico sistema logistico e doganale al servizio del porto di Genova

Effetti attesi

Miglioramento dell'offerta portuale in previsione dell'entrata in esercizio di nuove opere rilevanti ai fini dello sviluppo di traffici containerizzati.

Diminuzione del traffico stradale sul nodo di Genova

1.4 Soggetto attuatore dell'intervento/erogatore del servizio

Soggetti attuatori

I soggetti attuatori dell'intervento sono:

RFI

Autorità Portuale di Genova

Consorzio privato di terminalisti

1.5 Modalità di gestione

Il modello gestionale dovrebbe conseguire dall'obiettivo posto a base del progetto retroportuale.

Infatti trattandosi di una iniziativa di terminalizzazione retroportuale in regime doganale e con specifico obbligo di trasferimento via ferrovia dei contenitori da/per il porto, la gestione dovrebbe essere del tutto simile a quella di un terminal portuale.

Per tale ragione l'area su cui sorgerà il retroporto dovrebbe essere messa a disposizione dell'Autorità Portuale da parte di RFI (es.: in affitto per periodo utile per ammortizzare gli investimenti occorrenti) e l'Autorità Portuale con procedura specifica e trasparente provvederà ad individuare l'operatore portuale (ovvero gli operatori portuali) interessato alla gestione.

2. Fattibilità tecnica

2.1 Scelte tecniche "di base"

La ipotizzata soluzione retroportuale, particolarmente utile per i traffici di Voltri, dovrebbe fondarsi sui seguenti presupposti:

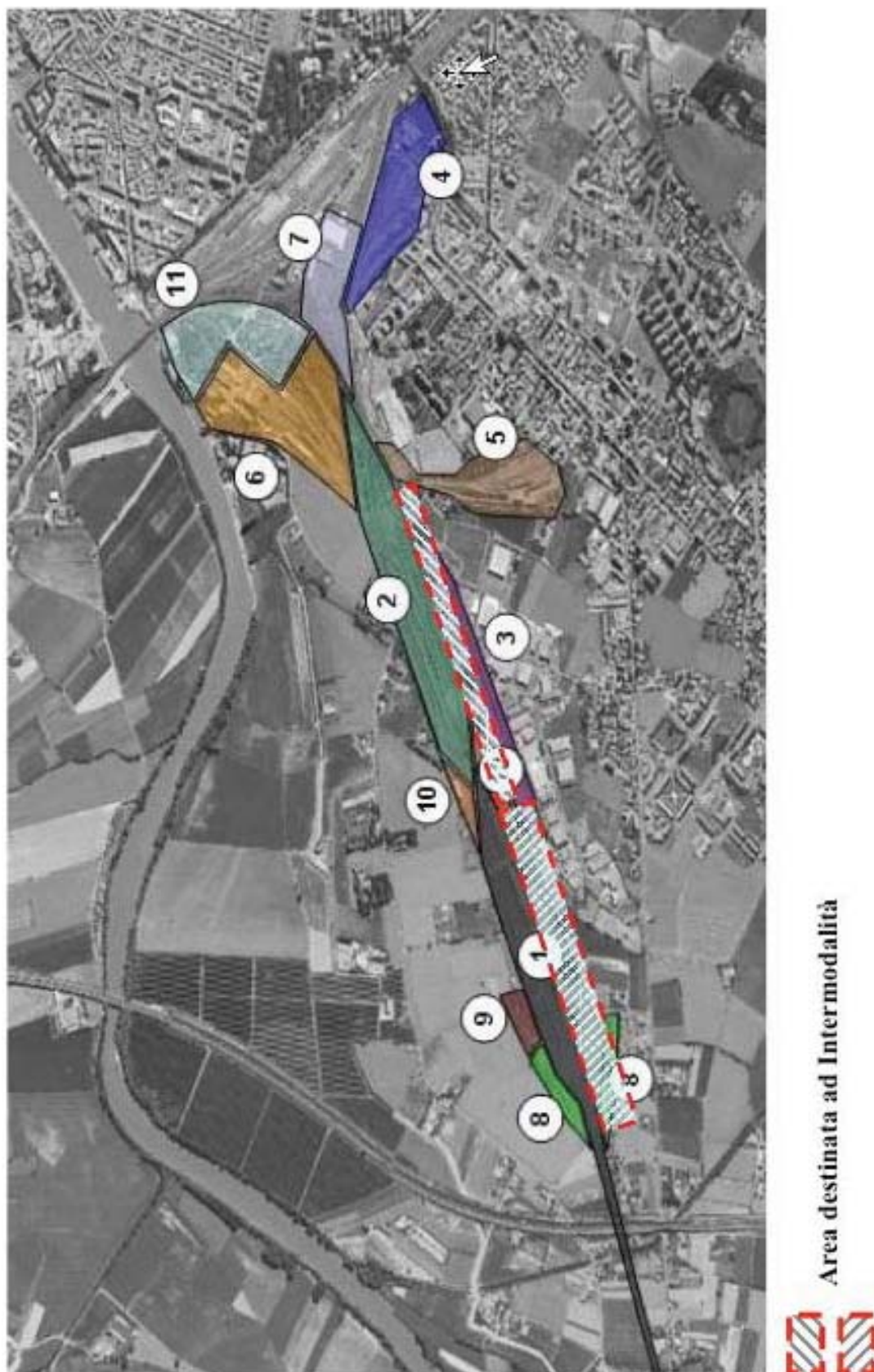
- linea elettrificata portuale
- carico/scarico treno completo, con ciclo di circa 45 minuti (operatività orizzontale)
- treno composto da 2 locomotori e da 22 carri
- ciclo completo (da treno carico presso il terminal portuale a treno pronto per lo scarico nello stesso terminal) in circa 300 minuti
- movimentazione di 20 treni/giorno (in + out) per un totale di 7200 treni/anno con una movimentazione di circa 500.000 teu/anno.

Il terminal interno dovrebbe corrispondere alle seguenti caratteristiche:

- doppio impianto ferroviario (due binari elettrificati per carico/scarico orizzontale e quattro per operazioni verticali tradizionali con esigenza di manovra)
- dimensione maggiore rispetto ad un terminal portuale in considerazione sia della possibile minore rotazione dei carichi (da 9,5 giorni a 15 giorni) sia dell'esigenza di avere una vasta area di parcheggio camionistico
- ampia dotazione di carri ponte gommati, reach stacker, ralle e carri
- zone servizi adeguate (parco vuoti, parco infiammabili, servizi doganali, ristorazioni, uffici, officine, ecc ...).

La dimensione dovrebbe essere di circa 250.000 mq.

2.2 Planimetria e cartografia dell'area interessata



2.4 Stima parametrica del costo di costruzione e di realizzazione

Di seguito, vengono quantificati i costi necessari per la realizzazione del Gateway a regime.

Il progetto indicato deve essere sostenuto da una articolata dotazione di mezzi meccanici ed anche propri di un terminal portuale di grandi dimensioni.

Sulla base dei dati propri dei terminal portuali si può operare una stima dell'investimento occorrente per il funzionamento a regime dell'impianto.

Descrizione	Quantità	Prezzo unitario	Costo
carriponte ferrati	3	€2.100.000	€6.300.000
carriponte gommati	10	€1.200.000,00	€12.000.000
ralle	8	€80.000,00	€640.000
semirimorchi	16	€40.000,00	€640.000
fork lift	4	€560.000,00	€1.120.000,00
auto di servizio	6	€15.000,00	€90.000
carrelli per vuoti	2	€200.000,00	€400.000,00
ricambi	3	€100.000,00	€300.000,00
hardware			€700.000,00
software			€300.000,00
			€22.490.000
uffici, officine, spogliatoi, varie			€500.000,00
TOTALE			€22.990.000

L'infrastrutturazione del retroporto considerato a progetto può essere stimata in relazione ai costi degli investimenti consueti a livello di piazzali portuali.

Sulla base dei prezzi usati per la progettazione, deriva una prima stima finanziaria degli investimenti:

Descrizione	Unità di misura	Quantità	Costo
piazzale contenitori	mq	208.000	€15.000.000,00
piazzale contenitori e corsie carico/scarico	mq	32.000	€4.800.000,00
piazzale parcheggi	mq	54.000	€4.000.000,00
sottoservizi piazzali (cavidotti, smaltimento acque), depuratore, antincendio di piazzale	mq	290.000	€5.000.000,00
fabbricato gate uffici e servizi (20 mt * 70 mt = 1.400 mq h 12 mt)	mq	1.400	€2.800.000,00
fabbricato officina e servizi (20 mt * 60 mt = 1.200 mq h 6 mt)	mq	1.200	€1.200.000,00
vie di corsa transtainer (800 mt *2)	ml	1.600	€200.000,00
armamento ferroviario + demolizioni + modifiche alla parte che rimane			€8.000.000,00
impiantistica (cabina elettrica/impianti), rete informatica antintrusione, diffusione sonora			€4.000.000,00
torri faro	cad	15	€2.250.000,00
TOTALE			€47.250.000,00

L'impianto deve disporre altresì degli occorrenti raccordi stradali con la rete autostradale.

I dati assunti indicano in 11 milioni di euro circa l'onere del collegamento.

2.5 Eventuali costi di acquisizione delle aree e/o degli immobili con assenso dei proprietari

Le aree sono di proprietà di RFI che le mette a disposizione di APG

2.6 Eventuali oneri aggiuntivi a carico del comune o ente pubblico (opere di urbanizzazione, adeguamento infrastrutture, trasferimenti occupanti e attività, ecc.)

Sono a carico degli enti locali, l'adeguamento della viabilità di adduzione.

3. Compatibilità urbanistica, ambientale e paesaggistica

3.1 Compatibilità urbanistica.

L'area da utilizzarsi come gateway ha una destinazione conforme in quanto si trova in area ferroviaria e nelle immediate vicinanze di aree a destinazione produttiva.

3.2 Descrizione sintetica dell'impatto ambientale dell'opera e delle misure compensative previste.

L'impatto ambientale più rilevante riguarderà l'aumento del traffico di mezzi pesanti nell'area ovest di Alessandria. E' prevista la realizzazione di una strada di collegamento diretta tra lo scalo di Smistamento e la Tangenziale di Alessandria per evitare che il traffico pesante passi attraverso nel centro abitato di Alessandria, utilizzando la viabilità urbana esistente.

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

L'intervento non comporta degli impatti paesaggistici rilevanti in quanto si tratta di un'intervento di recupero di un'infrastruttura già esistente.

3.4 Documentazione fotografica del sito in cui sorgerà l'opera



Figura 1 – Smistamento di Alessandria



Figura 2 – Smistamento di Alessandria

4. Sostenibilità finanziaria

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

Interventi in ambito portuale: progettazione, esecuzione e finanziamento di Autorità Portuale

b) Interventi sulla rete ferroviaria ed adeguamento parco ferroviario al servizio del retroporto in Alessandria: a cura di RFI

c) Interventi sul retroporto:

c1) progettazione a cura e spese di SLALA (gruppo di progetto con Autorità Portuale, RFI, terminals)

c2) esecuzione (appalto integrato-gara a cura di SLALA ovvero RFI ovvero Autorità Portuale)

c3) finanziamento (ripartizione del costo tra Autorità Portuale e Regione)

d) Viabilità di collegamento: Istituzioni pubbliche locali/Regione

e) Impianti, attrezzature e sistemi del retroporto: gestione privata

f) Mezzi ferroviari: impresa ferroviaria

Si è visto come il quantitativo di tonnellate destinate al retroporto è di circa 5 milioni.

Il dato deriva dalla media di carico dei contenitori (pieni e vuoti) movimentati in porto (circa 10 tonn/teu). Tale volume è aggiuntivo rispetto all'attuale.

Il gettito fiscale medio attuale è di circa 26 euro per tonnellata; di questo importo circa il 2% viene acquisito dall'Autorità Portuale.

In sintesi si avrebbe:

$$\begin{array}{lcl} 5 \text{ milioni tonn} \times 26 \text{ euro} & = & 130 \text{ milioni di gettito fiscale annuo} \\ 130 \text{ milioni} \times 2\% & = & 2,6 \text{ milioni di gettito annuo acquisito} \\ & & \text{dall'Autorità Portuale} \end{array}$$

Nell'arco di vita utile per ammortizzare l'investimento pubblico/privato (20 anni) si può ritenere che il solo gettito della quota di tasse e diritti portuali oggi di competenza dell'Autorità Portuale può essere sufficiente per coprire un investimento per il retroporto di circa 30 milioni da realizzarsi in tre anni (2008-2010) dei quali 6 milioni circa in porto e 24 milioni circa nel retroporto.

Si rende quindi necessario un contributo pubblico, attraverso fondi regionali/pubblici, **di altri 24 milioni (dei quali 9 milioni per la viabilità di collegamento).**

4.2 Tariffe per gli utenti (eventuali)

Sul versante delle tariffe, pur scontando la “rottura di carico” imposta dal retroporto, si devono garantire valori medi attorno ai 70 euro per teu caricato su treno nel terminal portuale a ricaricato su autotreno o treno nel retroporto e viceversa.

Tale valore, comprendente la vezione ferroviaria dedicata, la movimentazione e lo stoccaggio (stima di 10 giorni) a piazzale retroportuale, è quello, allo stato, compatibile con il costo camionistico da porto a destino e viceversa.

Occorre considerare come il progetto non contempli il maggior costo del terminal per il carico/scarico del treno. Tale valore, che non è ricompreso nei 70 euro indicati, dovrà essere opportunamente valutato ed ammortizzato ove si voglia pervenire ad un effettivo sviluppo della movimentazione ferroviaria che traguardi il 50% del complessivo trasporto.

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

In data 15/2/2007 l' Autorità Portuale di Genova ha deliberato la realizzazione del Retroporto nello Scalo Smistamento di Alessandria.

E' in fase di definizione l'Accordo di Programma Quadro volto ad estendere l'ambito portuale del Porto di Genova nello Scalo di Alessandria. Tale accordo verrà stipulato tra gli “Attori” di seguito elencati:

- *Regione Piemonte*
- *Regione Liguria*
- *Provincia di Alessandria*
- *Comune di Alessandria*
- *Autorità Portuale di Genova (APG)*
- *Ferrovie dello Stato SpA*
- *Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI)*
- *Agenzia delle Dogane*
- *SLALA srl*

5. Procedure

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

Lo scalo merci di Alessandria Smistamento ha, già di per sé, le caratteristiche di un retro-porto; questo impianto si caratterizza infatti sia per la capacità produttiva installata lato ferrovia e il conseguente layout logistico sviluppabile, sia per la relativa facilità di migliorare, potenziare, innovare i collegamenti stradali di accesso allo scalo, ivi compresi quelli con l'autostrada A26 (Gravellona Toce-Genova), attraverso opere pubbliche da realizzare a cura degli Enti Locali.

Tale scelta appare ancor più rafforzata dalla prevista realizzazione della terza linea di valico tra Genova e la Pianura Padana.

Sì è già detto come le aree verranno messe a disposizione di RFI secondo Intesa firmata dai soggetti coinvolti.

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

- 1) decisione del Comitato Portuale (febbraio 2007);
- 2) confronto con le parti sociali, verifica con Agenzia delle Dogane, con Ferrovie dello Stato e con Istituzioni;
- 3) definizione accordo di programma con Regioni, Ferrovie, Autorità Portuali, Agenzia delle Dogane e SLALA ed accesso ai bandi regionali;
- 4) elaborazione piani gestionali, degli interventi e dei finanziamenti;
- 5) elaborazione progetti infrastrutturali;
- 6) definizione piano industriale;
- 7) esecuzione opere, affidamento gestionale, accordi operativi;
- 8) avvio prima fase;
- 9) regime.

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

Si individuano tre fasi operative:

- **progettazione da attuarsi entro il secondo semestre 2007,**
- **avvio operativo secondo semestre 2008,**
- **pieno regime del retroporto entro il 2010** (in coerenza con l'attuazione delle opere portuali cantierate).

C1.2 ALESSANDRIA STRADA DI COLLEGAMENTO TRA LO SCALO SMISTAMENTO E LA TANGENZIALE DI ALESSANDRIA¹

1. Quadro conoscitivo

1.1 Breve descrizione dell'intervento

L'area, oggetto dell'intervento si estende nel territorio del Comune di Alessandria, ad ovest della città, tra i sobborghi di Cantalupo, Casalbagliano e Villa del Foro.

Nella zona sorge lo scalo Smistamento di Alessandria, che occupa una superficie complessiva di **1.000.000 mq**, con **210 binari** per circa **95 km di lunghezza complessiva**, controllati da un sistema operativo supervisore.

Tale scalo è interessato da un progetto di riutilizzo con funzione terminal contenitori.

Tale intervento porterà ad un incremento sensibile del traffico pesante in prossimità dell'area ovest del Comune.

L'ipotesi progettuale relativa il riutilizzo dello Scalo Smistamento, prevede di realizzare un modulo di **250.000 mq** circa, con funzione di gateway per i treni navetta del porto e terminale intermodale, atto a far fronte ad un traffico da/per il porto di Genova e Savona.

Nell'ambito della creazione di questo primo modulo, si prevede la realizzazione della **strada di collegamento con il casello di Alessandria sud, lungo l'Autostrada A26**.

Questo intervento è strettamente legato al riutilizzo dello scalo Smistamento in quanto, la sua realizzazione permette un collegamento più efficiente e diretto tra lo Scalo stesso e la viabilità principale del nodo di Alessandria (tangenziale SR30 e autostrade A26), in modo che l'incremento del traffico causato dalla nuova attività intermodale non vada ad incidere e non interferisca con la viabilità esistente.

L'intervento consente altresì il raccordo viario per la PLA di Alessandria.

¹ Fonte ed elaborazione Arch. Maria Augusta Mazzarolli

1.2 Rapporti instaurati sul territorio con altri soggetti-interventi pubblici o privati (sinergie)

L'intervento entra in sinergia con alcuni soggetti-interventi quali:

- RFI
- Autorità Portuali di Genova e Savona
- Provincia di Alessandria
- Comune di Alessandria
- Terminalisti portuali
- Interporti e aree per la logistica
- Progetto "Servizio Ferroviario"
- Progetto "Alessandria Smistamento"
- Progetto "PLA"

1.3 Risultati ed effetti attesi

Risultati attesi

- Collegamento diretto alla viabilità principale (Strade regionali e sistema autostradale) dallo scalo Smistamento di Alessandria

Effetti attesi

- Miglioramento della viabilità e dei trasporti
- Aumento dei fruitori dei servizi localizzati nell'ambito del nord ovest
- Sviluppo delle attività economiche nella zona

1.4 Soggetto attuatore dell'intervento/erogatore del servizio

Soggetti attuatori

I soggetti attuatori di questo intervento sono:

- Regione Piemonte e Provincia di Alessandria

1.5 Modalità di gestione

La Provincia di Alessandria, su finanziamento Regionale sarà il soggetto attuatore e realizzatore dell'opera.

La Provincia si occuperà della gestione della strada e sarà responsabile della manutenzione della stessa.

2. Fattibilità tecnica

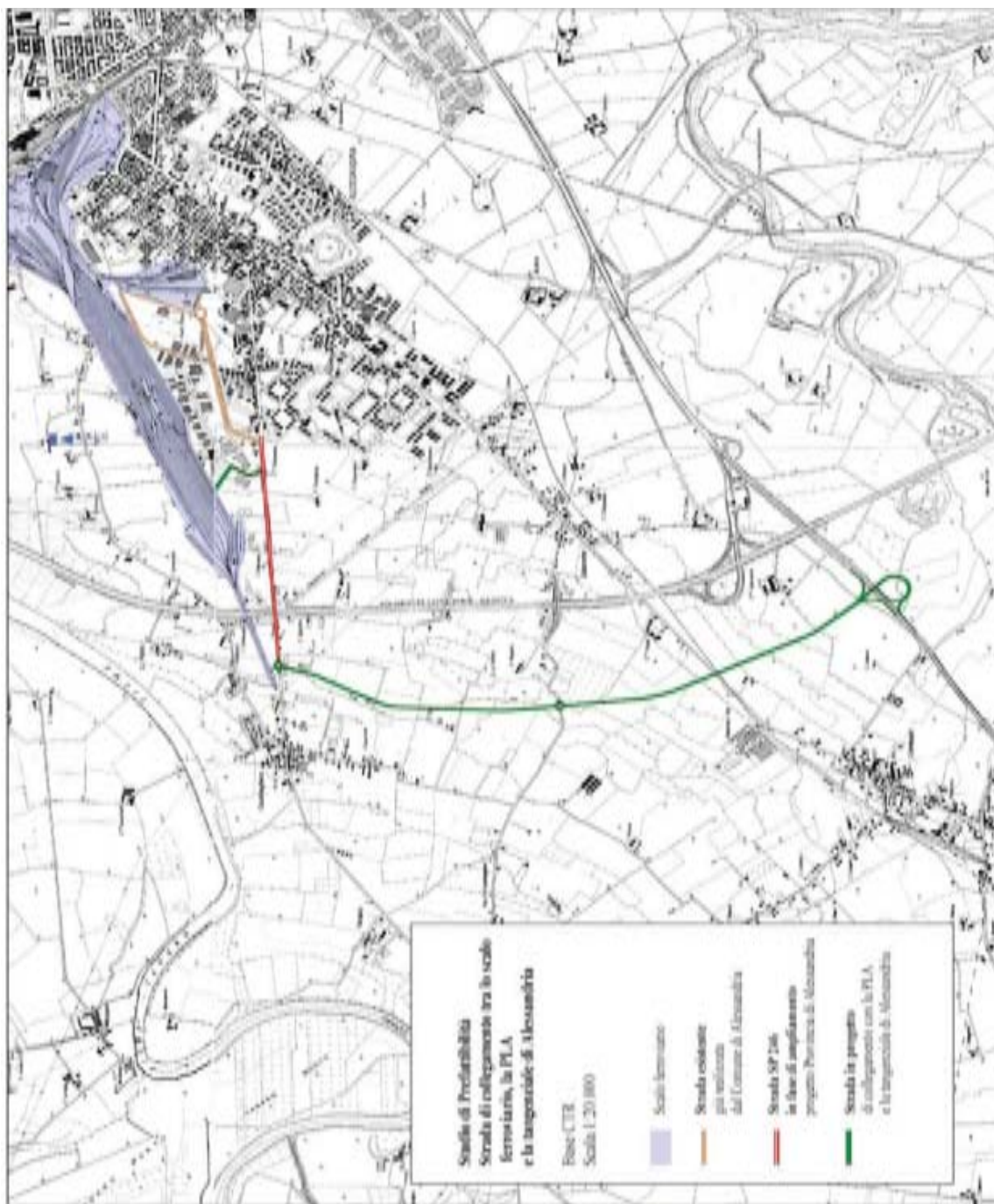
2.1 Scelte tecniche "di base"

L'opera sarà progettata nel rispetto delle norme vigenti.

Di seguito si descrivono sinteticamente le caratteristiche principali delle opere da realizzare:

- *lunghezza del nuovo tratto stradale :circa **3.500 metri**.*
- *Classificazione secondo il D.M 5/11/2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade) come **categoria C1, strada extraurbana secondaria, a carreggiata unica con due corsie a doppio senso di marcia.***
*larghezza della carreggiata complessiva : metri **10,50**.*
*La larghezza delle corsie metri **4,00**.*
- *Sarà prevista la tombinatura in tubi prefabbricati di calcestruzzo in caso di attraversamento lungo il percorso di fossati.*
- *L'attraversamento del canale Carlo Alberto verrà effettuato con manufatto in cemento armato.*
- *raccordi con la SP 246 e con la strada comunale: realizzazione di rotatoria di diametro adeguato (minimo 36 metri, da definire in fase di progettazione).*
- *attraversamento della strada provinciale e della ferrovia: realizzazione di ponte di circa 80 metri di lunghezza, in C.A. precompresso a 3 campate e con rampe di accesso in terrapieno. L'altezza del ponte sarà di 9 metri, in quanto l'altezza minima per superare una ferrovia è di 7 metri*
- *intersezione con le strade campestri preesistenti: sarà a raso e con apposita segnaletica di precedenza*
- *raccordo con la strada tangenziale: mediante sottopasso con manufatto in C.A. infisso nel terrapieno mediante tubo spinta e con delle bretelle di raccordo a quadrifoglio con terrapieno.*
- *Realizzazione di un sistema di drenaggio e relativa canalizzazione di deflusso delle acque che possono accumularsi nel sottopasso in progetto della tangenziale, per effetto dell'abbassamento del piano campagna.*
- *Realizzazione di un impianto di illuminazione pubblica in corrispondenza delle rotatorie e dello svincolo per la tangenziale di Alessandria.*

2.2 Planimetria e cartografia dell'area interessata



2.4 Stima parametrica del costo di costruzione e di realizzazione

Il costo relativo alla realizzazione strada di connessione con il sistema autostradale viene di seguito riportato.

SCHEMA A - IMPORTO DEI LAVORI

INTERVENTO STRADA DI COLLEGAMENTO

QUADRO ECONOMICO (art.17, DPR n° 554 del 21/12/1999)

a) Lavori a base d'asta

a1)	lavori ed opere	€6.246.761,91
a2)	oneri per la sicurezza compresi nei prezzi e non soggetti a ribasso	€312.338,10
a3)	oneri per la sicurezza aggiuntivi non soggetti a ribasso	€0,00
a4)	totale lavori a base d'asta	€5.934.423,81
a5)	totale importo appalto	€6.246.761,91

b) Somme a disposizione della stazione appaltante

b1)	lavori in economia	€156.169,05
b1bis)	arredi	€0,00
b2)	rilevi, accertamenti e indagini	€62.467,62
b3)	allacciamenti ai pubblici servizi e opere di urbaniz.	€31.233,81
b4)	imprevisti	€187.402,86
b5)	acquisizione aree o immobili/opere complementari (da verificare in sede di Progetto Preliminare.)	€3.000.000,00
b6)	accantonamento di cui all'art. 26 L. 109/94	€0,00
b6bis)	accantonamento di cui all'art.12 DPR 554/99	€19.490,29
b7)	spese tecniche per progettazione e D.LL.	€624.676,19
b7bis)	fondo per incentivo ex art. 18 L. 109/94 s.m.i.	€11.868,85
b8)	spese per attività di consulenza,ecc	€15.000,00
b9-10)	spese per pubblicità, gare, commissioni, ecc.	€10.000,00
b11)	collaudo	€9.370,14
b12)	IVA su a4	10,00% €593.442,38
	IVA su b4	10,00% €18.740,29
	IVA su b1bis	20,00% €0,00
	IVA su b2	20,00% €12.493,52
	IVA su b7	20,00% €124.935,24
	IVA su b7bis	20,00% €2.373,77
	IVA su b8	20,00% €3.000,00
	IVA su b9-10	20,00% €2.000,00
	IVA su b11	20,00% €1.874,03

parziale €2.551.538,03

Totale costo realizzazione

€11.133.299,94

2.5 Eventuali costi di acquisizione delle aree e/o degli immobili con assenso dei proprietari

Una stima degli espropri è inserita nella stima dei costi di realizzazione dell'opera (cap. 2.4) ed è pari a circa € **1.000.000**.

2.6 Eventuali problemi su cui porre l'attenzione in fase progettuale (illustrare soluzioni per favorire la permanenza dei residenti e delle attività insediate nella zona interessata dal Programma o eventuali trasferimenti temporanei)

Vengono di seguito elencate le eventuali problematiche da affrontare in fase di progettazione:

Nella fase di allestimento delle rotonde e dei raccordi

- ***Deviazione della viabilità temporanea esistente***, con attraversamenti provvisori e sensi unici alternati, modifica segnaletica

Nel tratto che collega la SP246 e lo scalo ferroviario

- ***Eventuale modifiche e sostituzione di servizi esistenti***, ivi compreso lo spostamento della cabina elettrica interessata dal percorso.
- ***Ridisegno della viabilità esistente***, valutando l'eventuale possibilità di
 - *spostare i parcheggi* esistenti perpendicolari e con accesso diretto alla strada, fonte di possibile intralcio al traffico pesante ed elemento che crea problemi per la sicurezza stradale
 - *creare sensi unici* per incanalare in modo più scorrevole i nuovi flussi di traffico e sfruttare nel modo migliore le sezioni stradali esistenti

Attraversamento della strada tangenziale

- ***Consolidamento della sovrastante struttura stradale*** prima dell'inserimento degli elementi prefabbricati per la realizzazione del sottopasso, da eseguire in due tempi per evitare problemi nello scorrimento durante la fase d'inserimento dei manufatti in C.A.
- ***La disattivazione del sottopasso attualmente esistente*** a sud del nuovo attraversamento comporta l'interruzione della strada campestre che collega le aree a nord con le cave, la quale verrà riattivata mediante due raccordi con la nuova strada, a valle e a monte della tangenziale. Sarà da valutare in fase di progettazione l'effettiva utilità della strada.

3. Compatibilità urbanistica, ambientale e paesaggistica

3.1 Compatibilità urbanistica.

Le aree su cui viene realizzata la strada, sono a destinazione agricola; è quindi necessaria **una variante al PRG ex. Art 17 LR 56/77.**

3.2 Descrizione sintetica dell'impatto ambientale dell'opera e delle misure compensative previste.

Risulta **necessario** per questo intervento procedere alla **Valutazione d'impatto acustico**; infatti si tratta di una infrastruttura stradale di nuova realizzazione, che in riferimento alle disposizioni di legge per il “*Contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare*” (D.P.R. 142 del 30/03/2004) e in riferimento alla *Delibera di Giunta Regionale (02/02/2004 n. 9 - 11616)*, necessita di una previsionale valutazione dell'impatto acustico di massima, in funzione dell'incremento del traffico previsto nell'area soggetta ad intervento.

Per minimizzare comunque la sorgente rumorosa proveniente dal traffico e tutelare i corpi recettori insediati nella zona interessata, si prevede di intervenire attraverso:

- *asfalto fonoassorbente;*

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

L'impatto più evidente, dal punto di vista paesaggistico, è costituito dal nuovo ponte che serve per superare la ferrovia esistente Alessandria - Castagnole Lanze. Tale manufatto in cemento armato andrà a realizzarsi in un'area già fortemente infrastrutturata (autostrada, tangenziale, ferrovia) e priva di edifici abitativi nelle immediate vicinanze che possano essere disturbati dalla realizzazione del nuovo ponte. Per mitigare l'impatto le rampe del ponte verranno realizzate in terrapieno, dove sarà possibile la crescita di elementi arborei.

L'area, comunque, non presenta valenze di natura paesaggistica ed architettoniche in base disposizioni di legge dei “Codici dei beni culturali e del paesaggio”.

3.4 Documentazione fotografica del sito in cui sorgerà l'opera



Figura 1 – S.S. 30 ed aree dove passerà la nuova strada di collegamento



4. Sostenibilità finanziaria

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

La spesa annuale per la gestione della strada riguarda:

- sede stradale (m 3.500) = € 45.200,00
- aree verdi per rotatorie = € 1.500
- illuminazione pubblica = € 1.200

4.2 Tariffe per gli utenti (eventuali)

Trattandosi di opera pubblica non sono previste tariffe per gli utenti, ma l'Ente gestore può avere dei ricavi tramite:

- affitto spazi pubblicitari
- locazione aree carburanti

i ricavi pertanto annui sono pari a € 43.100.

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

La Giunta Comunale del Comune di Alessandria **ha condiviso la proposta progettuale della nuova viabilità formulata dalla Società SLALA con atto formale del 30/11/2006 Prot N. 29985** che viene allegata allo Studio di Fattibilità.

Per la realizzazione degli interventi si rimanda al protocollo d'Intesa tra i soggetti coinvolti.

4.4 Sostenibilità dei costi a carico dell'Amministrazione locale

L'opera sarà finanziata da fondi Regionali.

5. Procedure

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

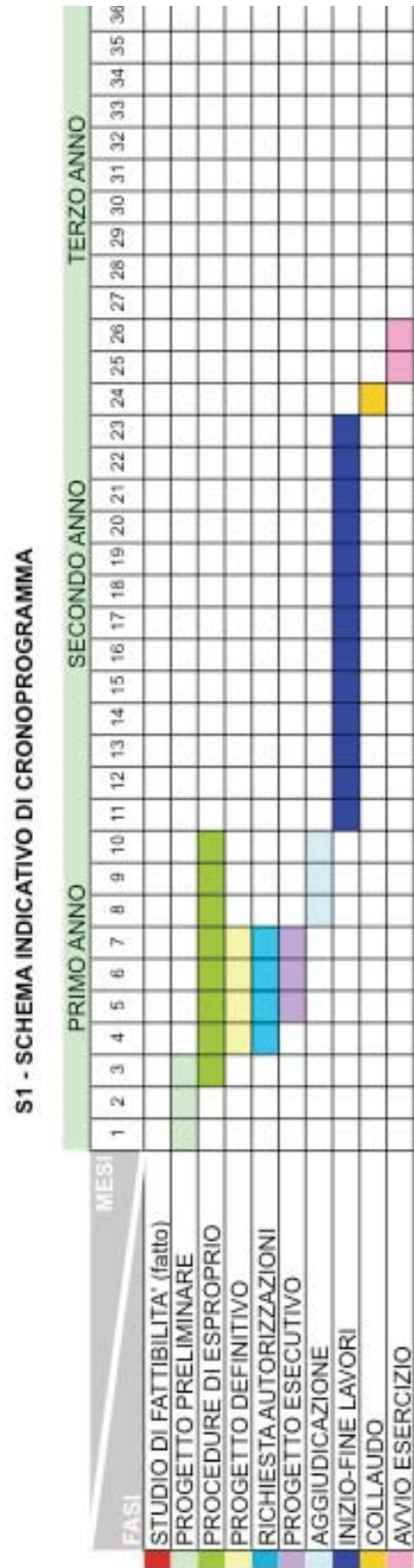
L'intervento oggetto del presente Studio di Fattibilità ricade prevalentemente in aree agricole ed in parte in area ferroviaria e risulta parzialmente non coerente con la Pianificazione territoriale del Comune ed è quindi necessaria una variante parziale al Piano Regolatore Generale.

Attualmente, le aree sono di proprietà privata, si rende quindi necessario attivare la procedura di esproprio.

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

Si prevede **una variante al PRG ex. Art 17 LR 56/77.**

Le aree, ora a destinazione agricola, sono di proprietà privata pertanto è necessario avviare procedura di esproprio.



C1.3 ALESSANDRIA PLA

1. Quadro conoscitivo

1.1 Breve descrizione dell'intervento

L'intervento consiste nella realizzazione di un Parco Logistico sul territorio del Comune di Alessandria, ad ovest della città tra i sobborghi di Cantalupo, Casalbagliano e Villa del Foro. E' stata individuata un'area pianeggiante di circa mq 1.000.000 con 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). L'intervento si inserisce in un contesto di sviluppo economico che mira a creare occupazione stabile e di qualità nel settore della logistica, uno dei più promettenti per i prossimi decenni. La posizione di Alessandria, infatti, è ideale per la creazione di centri al servizio dei traffici e della trasformazione delle merci, anche grazie alla vicinanza con i porti liguri che distano meno di 100 km e necessitano di aree retroportuali ben collegate via ferrovia.

L'intervento è coerente con le direttrici di sviluppo individuate sia in Regione che in Provincia per il territorio alessandrino che, essendo adiacente all'intersezione di due dei grandi corridoi di traffico previsti dall'Unione Europea, ha una spiccata vocazione per la logistica. Il Parco Logistico di Alessandria sarà integrato nel sistema logistico del nord-ovest italiano, che già comprende, oltre ai porti liguri, significative installazioni per la logistica in Valle Scrivia e a Casale Monferrato, e che vedrà ulteriori sviluppi oltre che ad Alessandria anche nella zona di Novi Ligure.

La progettazione preliminare dell'area ha consentito di delineare i contenuti principali dell'intervento:

- aree coperte per lo stoccaggio e la manipolazione delle merci (magazzini)
- aree coperte per lo stoccaggio e la manipolazione delle merci dotate di collegamento ferroviario (magazzini raccordati)
- servizi: alle persone, alle imprese, ai mezzi

1.2 Rapporti instaurati sul territorio con altri soggetti pubblici o privati (sinergie)

L'intervento entra in sinergia con:

- Autorità Portuali Liguri (in particolare di Genova e Savona, a fronte della posizione geografica di Alessandria, dei suoi collegamenti ferroviari e della necessità di decongestionare le banchine portuali)
- Scalo ferroviario Alessandria Smistamento (Rete Ferroviaria Italiana)
- Soggetti privati della Provincia interessati ad ampliamenti delle proprie attività o alla saturazione di impianti intermodali (in fase di progettazione o realizzazione) a supporto del bacino logistico provinciale
- Altri enti territoriali piemontesi e liguri, partecipanti (con il Comune di Alessandria) alla compagine azionaria di Slala s.r.l.

*1.3 Risultati ed effetti attesi***Risultati attesi**

Creazione di un parco logistico attrezzato e collegato con il trasporto su ferro e su gomma, dotato di servizi alle imprese, alle persone e ai mezzi di trasporto, in grado di rappresentare un fattore di competitività per le imprese che si sono insediate e più in generale per l'intero tessuto produttivo del territorio.

Effetti attesi

Insediamiento di nuove imprese, incremento dell'occupazione nei settori della logistica e dei trasporti, aumento di competitività delle imprese produttive esistenti, grazie alla disponibilità ed alla convenienza di servizi per la movimentazione/distribuzione dei propri prodotti finiti ubicati in zona.

1.4 Soggetto attuatore dell'intervento/erogatore del servizio

Parco Logistico Alessandria spa (PLA spa), società di intervento (ai sensi della L.r. 34/2004) costituita nell'agosto 2006 dal Comune di Alessandria (40%) e da SAIA spa (60%), a sua volta una società di intervento partecipata da Finpiemonte.

1.5 Modalità di gestione

PLA spa ha per Statuto un Consiglio di Amministrazione composto da sette membri, in carica per tre anni.

2. Fattibilità tecnica

2.1 Scelte tecniche "di base"

Il progetto consiste nella realizzazione di un parco logistico su un'area di **circa mq 1.000.000**, a occidente del capoluogo alessandrino.

Si prevede la realizzazione di:

- magazzini per lo stoccaggio delle merci;
- superfici coperte per la realizzazione di attività di post-produzione o finissaggio.

Per quanto attiene il collegamento dell'area con ferrovie e autostrade si procede alla realizzazione di:

- raccordo ferroviario dedicato allo scalo di Alessandria Smistamento, collegato direttamente alla stazione cittadina;
- raccordo stradale dedicato sulla tangenziale di Alessandria (per un collegamento con la A26 che generi il minor impatto possibile sulla viabilità comunale).

Il nuovo Parco Logistico offre inoltre:

- magazzini raccordati ferro-gomma;
- centri servizi alle imprese (uffici, sicurezza, ...);
- centro servizi alle persone (foresteria, mensa, sportello bancario, ...).

Si prevede infine la predisposizione di servizi ai mezzi di trasporto quali stazione di rifornimento e lavaggio, parcheggio lunga sosta, officina meccanica.

2.2 Planimetria e cartografia dell'area interessata

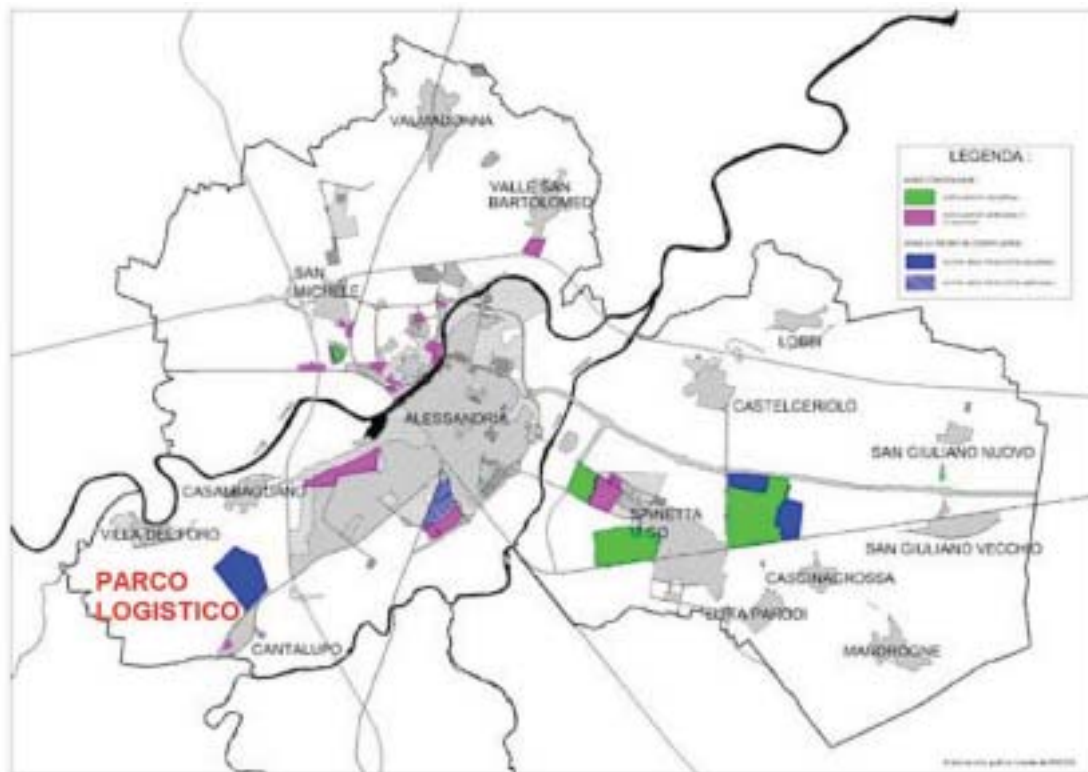


Figura 1 Posizione del Parco Logistico all'interno del territorio comunale;



Figura 2 Stralcio da PRGC di Alessandria (1990) con inserimento della strada in progetto di collegamento tra lo scalo merci e la Tangenziale (Variante Strutturale adottata dal Comune di Alessandria nel febbraio 2005)



Figura 3 Area del PLA (in blu) con evidenziati la ferrovia SV-Acqui-AL (in giallo), lo scalo smistamento di Alessandria (in giallo), l'autostrada A26 (in verde) e la tangenziale di Alessandria (in blu)

2.3 Elenchi catastali delle aree e degli immobili oggetto del programma

Verranno predisposti con la redazione dello Strumento Urbanistico Esecutivo.

2.4 Stima parametrica del costo di costruzione e di realizzazione

Con la redazione dello Strumento Urbanistico Esecutivo verranno dettagliati i preventivi di spesa per l'urbanizzazione dell'area e la costruzione delle superfici coperte; verranno inoltre delineati i costi di realizzazione delle aree servizi, sulla base di ipotesi che dovranno poi essere confermate con l'avanzamento dei nuovi insediamenti di impresa.

Le stime di massima disponibili prevedono i seguenti ordini di grandezza:

- acquisto terreni e opere di urbanizzazione primaria (inclusi studi idrogeologici, progettazione e dir. lavori: € 32-39 Mio (da ripartire per quanto attiene il collegamento stradale con l'iniziativa retroportuale nello scalo ferroviario promossa dall'autorità Portuale di Genova)
- urbanizzazione interna e costruzione sup. coperte (inclusi impianti tecnologici e misure sostenibilità): € 130-140 Mio
- servizi, comunicazione e commercializzazione: € 4-5 Mio



Figura 4 Ipotesi di lottizzazione e di viabilità stradale

2.5 Eventuali costi di acquisizione delle aree e/o degli immobili con assenso dei proprietari

PLA spa potrà effettuare offerte di acquisto “bonario” ai proprietari dei terreni una volta approvato lo Strumento Urbanistico Esecutivo e stabilito l’eventuale valore di esproprio.

2.6 Eventuali oneri aggiuntivi a carico del comune o ente pubblico (opere di urbanizzazione, adeguamento infrastrutture, trasferimenti occupanti e attività, ecc.)

La variante strutturale di PRGC prevede la realizzazione di un accesso dedicato alla tangenziale e la realizzazione di un collegamento secondario in direzione del sobborgo di Villa del Foro, che verranno realizzati dalla PLA spa. Il Comune di Alessandria realizzerà alcune opere di adeguamento della rete fognaria. Non sono ad oggi previsti trasferimenti di attività.

2.7 Eventuali problemi su cui porre l'attenzione in fase progettuale (illustrare soluzioni per favorire la permanenza dei residenti e delle attività insediate nella zona interessata dal Programma o eventuali trasferimenti temporanei)

Le precedentemente citate opere di mitigazione dell’impatto ambientale dell’intervento e la realizzazione di una viabilità dedicata consentiranno la minimizzazione dei disagi alla popolazione residente nelle zone limitrofe.

3. Compatibilità urbanistica, ambientale e paesaggistica

3.1 Compatibilità urbanistica.

Il progetto è coerente con le direttrici di sviluppo individuate sia in Regione che in Provincia: il territorio alessandrino, essendo adiacente all'intersezione dei due grandi corridoi di traffico previsti dall'Unione Europea (Corridoio 5 e 24), ha una spiccata vocazione per la logistica.

Inoltre la posizione di Alessandria è ideale per la creazione di centri al servizio dei traffici, grazie alla vicinanza ai porti liguri (meno di 100 km) che necessitano di aree retroportuali per lo smistamento, la trasformazione e l'organizzazione delle merci.

3.2 Descrizione sintetica dell'impatto ambientale dell'opera e delle misure compensative previste.

La progettazione è stata impostata per conseguire la massima sostenibilità ambientale dell'intervento, con la pianificazione di opere di mitigazione dell'impatto ambientale (aree verdi, piantumazioni, limitazione dell'inquinamento acustico) ed energetico (capitalizzazione delle significative esperienze del Comune di Alessandria sui temi dell'energia rinnovabile, in particolare fotovoltaica).

La progettazione include inoltre il dettaglio delle misure di mitigazione, innovative soprattutto sui temi del risparmio energetico, dell'utilizzo di fonti rinnovabili, dello smaltimento rifiuti e del trattamento delle acque.

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

La progettazione delle opere includerà il dettaglio delle misure di mitigazione dell'impatto paesaggistico (edifici modulari e uniformi).

3.4 Documentazione fotografica del sito in cui sorgerà l'opera

Attualmente l'area è agricola, con l'eccezione di una porzione residuale già precedentemente destinata ad attività produttive (cd "Saponificio").



4. Sostenibilità finanziaria

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

Verranno valutati in dettaglio in seguito alla redazione dello strumento urbanistico esecutivo (costi di manutenzione generale e di alimentazione energetica dell'area) e allo sviluppo commerciale dell'iniziativa.

4.2 Tariffe per gli utenti (eventuali)

La pianificazione finanziaria prevede ricavi derivanti dalla cessione di immobili ad un prezzo indicativo (non attualizzato) di 530€/mq e dall'affitto di immobili a 45€/mq/anno, nonché la cessione (residuale) di aree urbanizzate a 60€/mq.

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

Gli accordi con le imprese interessate ad insediarsi potranno essere formalizzati a valle dell'approvazione dello Strumento Urbanistico Esecutivo.

4.4 Sostenibilità dei costi a carico dell'Amministrazione locale

Il Comune di Alessandria ha scelto di delegare l'attuazione dell'area alla PLA spa.

5. Procedure

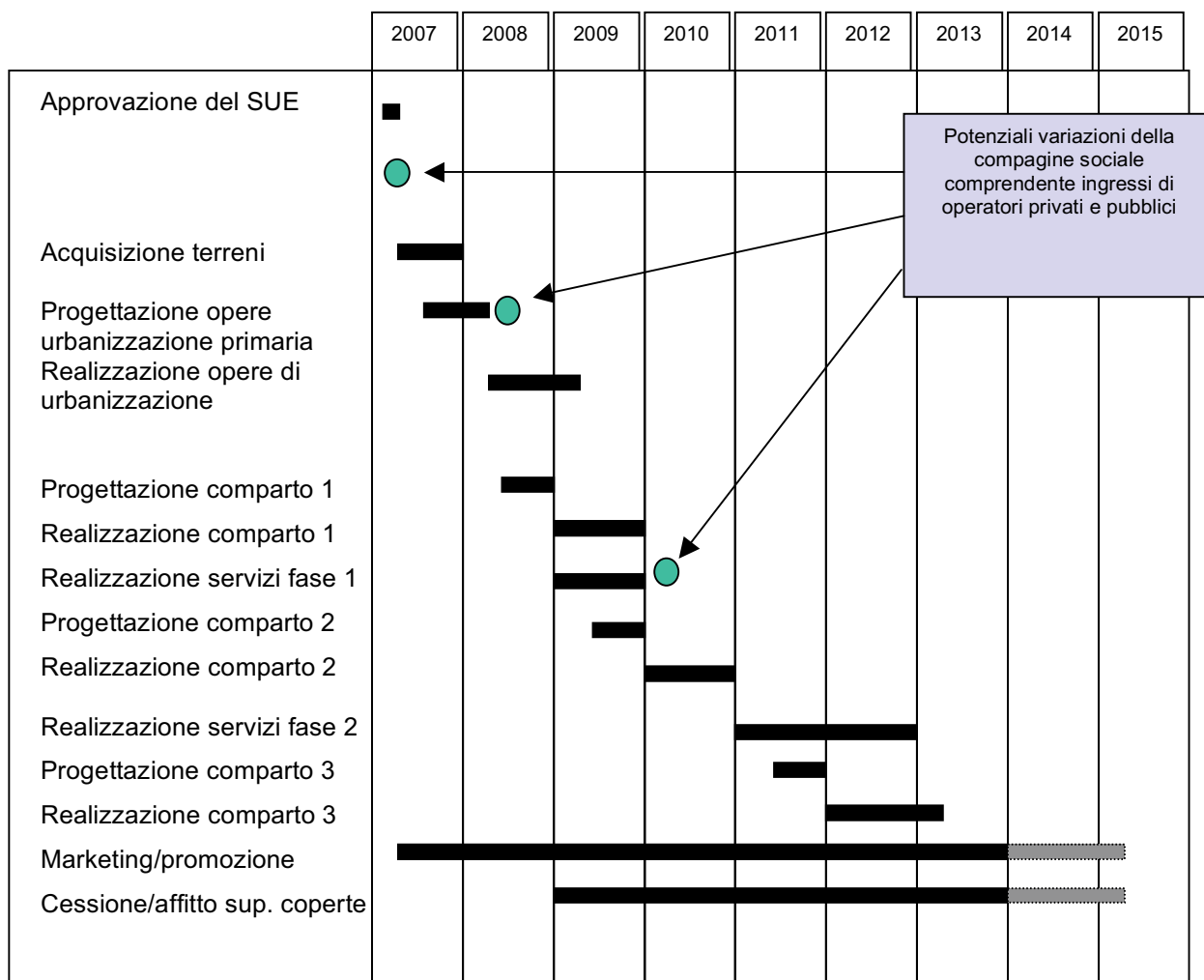
5.1 Idoneità dell'area all'intervento e disponibilità delle aree e/o degli immobili;

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, con la quale sono stati definiti il perimetro dell'area e i percorsi di accesso stradali e ferroviari.

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

Con la stipula della Convenzione con il Comune di Alessandria, la PLA spa potrà procedere con la redazione dello strumento urbanistico (entro aprile-maggio 2007), con l'acquisizione dei terreni (a lotti) e l'affidamento delle opere di urbanizzazione (progettazione entro marzo 2008, realizzazione progressiva a partire dalla primavera 2008).

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



C1.4 SERVIZIO FERROVIARIO¹

1. Quadro conoscitivo

1.1 Breve descrizione dell'intervento

La riduzione del congestionamento degli assi stradali del nodo di Genova può avvenire attraverso un significativo aumento del trasporto ferroviario in termini di numero di treni e di coefficienti di riempimento dei treni.

L'integrazione del sistema logistico del Nord-Ovest, è legata quindi all'utilizzo al meglio del 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.

Il presente intervento si basa proprio sulla gestione del servizio ferroviario tra i terminal portuali e i retroporti (o i binari di presa in consegna per le lunghe percorrenze), in estensione del concetto di manovra ferroviaria portuale, allestendo servizi navetta attraverso mezzi di trazione dedicati, che sfruttino le risorse infrastrutturali esistenti e spesso sotto-utilizzate.

Il parco ferroviario di Alessandria si configurerà pertanto come il *retroporto* inteso come unico sistema logistico e doganale al servizio dei porti di Genova e Savona, allo scopo di favorire una maggiore capacità di movimento dei traffici, nonché l'ampliamento dell'offerta degli spazi e dei servizi portuali in un contesto di efficienza e di economicità

¹ Fonte ed elaborazione S.L.A.L.A.

1.2 Rapporti instaurati sul territorio con altri soggetti-interventi pubblici o privati (sinergie)

Questo intervento permette di entrare in sinergia con:

- RFI: Interventi sull'impianto ferroviario
- Autorità Portuali di Genova e Savona
- Interporti e aree per la logistica
- Terminalisti portuali
- Progetto Alessandria Smistamento
- Autorità–Portuale: Interventi sull'impianto ferroviario in ambito portuale (Voltri, Bettolo, Ronco Sampierdarena)

1.3 Risultati ed effetti attesi

Risultati attesi

Creazione di un servizio ferroviario navetta tra i porti e le destinazioni.

Realizzazione di un sistema di trasporto alternativo agli autotreni

Movimentazione ferroviaria che traguardi il 50% del complessivo trasporto.

Effetti attesi

Liberazione delle banchine portuali dalla merce il più velocemente possibile, secondo una logica e con tempi assolutamente predeterminati.

Garanzia alle città-porto condizioni di vita accettabili, trasferendo grandi quantità di merce su ferro.

Assicurazione di 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.

Diminuzione dell'inquinamento acustico e atmosferico.

Diminuzione congestione assi stradali.

1.4 Soggetto attuatore dell'intervento/erogatore del servizio

Soggetti attuatori

Il servizio ferroviario di trasferimento dei container da/per il porto, da binario dedicato nei terminal portuali sino a binario nel retroporto e viceversa (terminalizzazione portuale dal/nel retroporto), viene reso da una ***impresa ferroviaria autorizzata***.

1.5 Modalità di gestione

L'impresa ferroviaria assicura, senza soluzioni di continuità, il servizio con risorse dirette e, a sua volta, provvede ad elaborare un piano industriale (e della sicurezza) per la erogazione del servizio dedicato da svolgersi sulle tracce ferroviarie indicate da RFI.

2. Fattibilità tecnica

2.1 Scelte tecniche "di base"

Creazione di un servizio di manovra "estesa", per realizzare un servizio ferroviario dai porti affidabile e regolare, a costi e tariffe industriali.

Questo intervento risulta particolarmente significativo in quanto:

- utilizza la rete ferroviaria esistente.
- si interconnette con il Terzo Valico.
- si integra con tutti i nodi del sistema logistico
- migliora l'ambiente e le condizioni di vivibilità delle città – porto

Nel periodo 2007-2010 (anno ipotizzato per il pieno regime delle infrastrutture) l'offerta portuale potrà quindi organizzare un sistema logistico (favorito dall'aumento della domanda) che realizzi un maggiore riempimento dei treni su lunghe percorrenze.

Il progetto prevede un servizio di navettamento ferroviario tra lo scalo Smistamento di Alessandria ed i porti liguri, in particolare i porti di Genova e Savona. RFI individua sulla linea Genova-Alessandria (Giovi) e sulla linea Genova-Alessandria (Ovada) tracce disponibili da utilizzarsi per il trasferimento dedicato da/per il porto di Genova di contenitori a condizioni economiche compatibili con gli obiettivi della iniziativa.

Obiettivo di traffico	500.000	(in + out)
Numero treni anno	10.000	(50 teu medi per treno)
Operatività	su 365 giorni	(medi 330 giorni)
Composizione treno	2 locomotori + 20 carri	
Ciclo	8 ore medie	(minimo 6 ore)
Treni giorno	30	(15 + 15)
Treni necessari	5 completi	(10 locomotori + 100 carri oltre alle scorte)
Personale di macchina	75 unità	
Altro personale	10 unità	(stima)
Costo treno	1500 euro	(30 euro/teu)
Fatturato annuo	15 milioni	
Costo servizio	4,0 milioni	personale
	4,0 milioni	materiale
	3,5 milioni	tracce + consumi
	2.5 milioni	manutenzione + servizi
Merce trasportata	5 milioni di tonnellate	

Soluzioni tecniche

elettificazione rete portuale

Treno con doppia trazione

Assenza di manovra

Nota: il movimento complessivo ferroviario portuale, a regime, si potrà attestare su circa 30.000 treni anno di cui 10.000 con destinazione retroporto. Si raggiunge in tal modo la saturazione delle attuali linee. Ovviamente è indispensabile che RFI realizzi sulle linee tutti gli interventi pianificati (Voltri Mare, doppia circolazione parallela sulle linee dei Giovi, regime di circolazione con blocco automatico a correnti fisse da/per il porto, adeguamento parco Camposso, sotto stazione elettrica di Mignanego, ...).

2.2 Planimetria e cartografia dell'area interessata



Figura 1 Collegamenti corridoi internazionali e nazionali

Linee strategiche del flusso delle merci



2.3 Elenchi catastali delle aree e degli immobili oggetto del programma

Il servizio previsto viene realizzato in aree già destinate a tale uso.

2.5 Eventuali costi di acquisizione delle aree e/o degli immobili con assenso dei proprietari

Trattandosi di realizzazione di un servizio ferroviario in aree già destinate a tale uso, non si prevede, al momento, l'acquisto delle aree.

2.6 Eventuali oneri aggiuntivi a carico del comune o ente pubblico (opere di urbanizzazione, adeguamento infrastrutture, trasferimenti occupanti e attività, ecc.)

Eventuali oneri aggiuntivi possono attribuirsi ai diversi soggetti che gestiscono il servizio e le aree retroportuali (impresa ferroviaria, terminalisti):

- costo tracce RFI in ragione dell'aumento dei treni da 8 (ipotesi di avvio) a 40 (massimo a regime)
- costo aggiuntivo terminal portuale per scarico/carico treni
- costo manovra portuale (non compensato)

3. Compatibilità urbanistica, ambientale e paesaggistica*3.1 Compatibilità urbanistica.*

Le linee ferroviarie esistenti sono coerenti con gli strumenti di pianificazione; per il Terzo Valico si rimanda al progetto dello stesso depositato presso gli enti competenti. Non esistono vincoli per le linee ferroviarie esistenti.

4. Sostenibilità finanziaria

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

Due sono le dimensioni economico-finanziarie da considerare:

a) **la prima** è relativa al retroporto che richiede, nella configurazione spaziale e produttiva tracciata, un investimento in mezzi e sistemi sostanzialmente uguale a quello di un terminal portuale (idoneo a movimentare lo stesso volume)

stima investimento **euro milioni** **euro milioni/anno**

-	carri ponte		
-	reach stacker		
-	ralle		
-	sistemi informativi		
-	security		
-	locali vari/uffici	35 - 40	3,5 – 4,5

gestione

-	personale (270-300 diretti)		
-	consumo		
-	spese generali		
-	servizi		15 – 18

incidenza per teu da 37 a 45 euro.

b) **la seconda** è relativa all'impresa ferroviaria che dovrebbe essere dedicata al servizio specifico.

materiale rotabile: **euro milioni/anno**

-	12 locomotori		
-	130 carri (parte ribassata)		3,5 – 4,0

gestione:

-	personale (70 unità)		
-	consumi (tracce)		
-	manutenzione		
-	spese generali		9,0 – 10,0

incidenza teu da 25 a 28 euro.

Pertanto l'iniziativa retroportuale comporta un costo a teu movimentato variabile tra 62 e 73 euro, costo che comprende il ciclo da treno carico pronto alla partenza a ricarico su treno/camion nel terminal interno e viceversa.

4.2 Tariffe per gli utenti

Per le eventuali tariffe si rimanda allo studio di fattibilità.

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

In data 15/2/2007 l' Autorità Portuale di Genova ha deliberato la realizzazione del Retroporto nello Scalo Smistamento di Alessandria.

E' in fase di definizione l'Accordo di Programma Quadro tra

- Regione Piemonte
- Regione Liguria
- Provincia di Alessandria
- Comune di Alessandria
- Autorità Portuale di Genova (APG)
- Ferrovie dello Stato SpA
- Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI)
- Agenzia delle Dogane
- SLALA srl

volto ad estendere l'ambito portuale del Porto di Genova nello Scalo di Alessandria.

4.4 Sostenibilità dei costi a carico dell'Amministrazione locale

Il presente intervento non prevede costi a carico dell'Amministrazione locale.

5. Procedure

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

La realizzazione del servizio è legata all'Intesa assunta quale atto preordinato ad un accordo di programma ad iniziativa di Regione Liguria e Regione Piemonte e sottoscritto dai Ministeri competenti, Istituzioni Locali, Autorità Portuali;

L'intesa viene altresì sottoscritta dall'Autorità Portuale di Savona in funzione sia degli effetti che possono derivare al porto di Savona dall'attuazione del progetto, sia del condiviso obiettivo di sviluppare il trasporto ferroviario avvalendosi anche di adeguate soluzioni retroportuali.

Vengono allegati all'Intesa, per formarne parte integrante :

- *ipotesi operative assunte con il progetto;*
- *sistemi tecnologici di supporto;*
- *schema planimetrico del progetto;*
- *indicazioni delle tracce disponibili;*
- *indicazioni sugli impegni finanziari per opere, impianti, sistemi e relative fonti di copertura pubblica e privata.*

L'intesa viene, quindi, sottoposta dalle Autorità Portuali di Genova e Savona ai rispettivi Comitati Portuali e viene trasmessa a SLALA Srl per i necessari adempimenti anche riferiti alla decisione delle Regioni e degli Enti locali aderenti.

Questa Intesa viene firmata non soltanto per il servizio ferroviario ma anche per altri interventi inseriti nel Master Plan (Smistamento di Alessandria e Realizzazione strada di collegamento tra lo scalo ferroviario e la tangenziale di Alessandria).

Sulla base degli atti di pianificazione portuale elaborati da APG e di quelli di infrastrutturazione ferroviaria di RFI ed in coerenza con gli orientamenti assunti dalle

Regioni Liguria e Piemonte e dalle altre Istituzioni locali interessate, tale Intesa ha come fine la realizzazione, nel parco ferroviario di Alessandria, di un retroporto, inteso come unico sistema logistico e doganale al servizio del porto di Genova, allo scopo di favorire una maggiore capacità di movimento dei traffici, ampliando l'offerta degli spazi e dei servizi portuali in un contesto di efficienza e di economicità.

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

Si individuano tre fasi operative:

- **progettazione da attuarsi entro il 30 giugno 2007,**
- **avvio operativo entro il 31 dicembre 2008,**
- **pieno regime del retroporto entro il 2010** (in coerenza con l'attuazione delle opere portuali cantierate).

C1.5 INTERPORTO DI RIVALTA SCRIVIA

1. Quadro conoscitivo

1.1 Breve descrizione dell'intervento

L'Interporto di Rivalta Scrivia è localizzato nella Frazione di Rivalta nel Comune di Tortona e occupa una posizione strategica; è infatti collegata 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**.

INTERPORTO RIVALTA SCRIVIA SPA	
ANNO DI COSTITUZIONE	01/08/1963
CERTIFICAZIONE QUALITA'	UNI EN ISO 9001: 2000
ENTE CERTIFICATORE	RINA
DATA RILASCIO	1999
HACCP	CERTIFICAZIONE DI SISTEMA DI AUTOCONTROLLO BASATO SUL METODO HACCP
ENTE CERTIFICATORE	RINA
DATA RILASCIO	2004
CERTIFICAZIONE AMBIENTALE	UNI EN ISO 14001:2004
ENTE CERTIFICATORE	RINA
DATA RILASCIO	2006
PERSONALE DIRETTO	100 CA.
PERSONALE INDIRETTO	350 CA.
AREA TOTALE OCCUPATA	MQ. 1.250.000
AREA PIAZZALI AUTOVETTURE	MQ. 120.000
AREA UFFICI	MQ. 10.000
AREA COPERTA	MQ. 360.000
ALTEZZA MAGAZZINI	MT. 12,50
CELLE FRIGORIFERE	MC 100.000
TEMPERATURA CELLE FRIGO	DA 0 °C A -30 °C
LOCALI A TEMPERATURA CONTROLLATA	MC. 50.000
RIBALTE ATTREZZATE	244
RACCORDO FERROVIARIO	SI
NUMERO BINARI TERMINAL CONTAINER	5
LUNGHEZZA BINARI	500 MT.
LUNGHEZZA BINARI INTERNI	15 KM. CA.
GRU	N. 1 A PORTALE 3-5-3
STAZIONE FS COLLEGATA LINEA NOVI L./TORTONA	RIVALTA SCRIVIA - 2 KM CA.
SVINCOLI AUTOSTRADALI A7/A21/A26	TORTONA - 4 KM CA.

AEROPORTI PIU' VICINI	GENOVA - TORINO - MILANO - 70 KM CA.
S.S. ADIACENTI	S.S. 211 DELLA LOMELLINA
TRAFFICO GIORNALIERO AUTOMEZZI	500 CA.
SPEDIZIONI ANNUE	350.000 CA.
TRAFFICO ANNUO (TONN.)	2.263.334 CA.
CONTAINERS MOVIMENTATI (TEUS)	60.000 CA.
FATTURATO 2003	€ 27.825.000,00
FATTURATO 2004	€ 29.150.000,00
FATTURATO 2005	€ 32.750.000,00

Il movimento merci annuale dell'Interporto di Rivalta Scrivia è di **2.000.000 tons e di circa 60.000 TEU/anno**.

I 60.000 TEU/anno movimentati arrivano dai Porti Liguri di Savona, Genova, La Spezia ed hanno come destinazione per l'80-90% il territorio nazionale. La destinazione dipende dalla qualità della merce trasportata. Inoltre la merce gestita viene trasformata secondo la volontà dei clienti.

Nell'ottica di dotare il territorio di una nuova struttura al servizio del sistema logistico del Nord Ovest si inserisce il progetto del **"Terminal Europa"**, facente capo all'omonima società costituita nel 2006.

Tale progetto prevede la realizzazione di un terminal ferroviario capace di ricevere e ridistribuire il traffico di containers in importazione in arrivo nei porti liguri e di convogliare il traffico in esportazione attraverso l'intermodalità strada-ferrovia.

La realizzazione di questa piattaforma logistica permette di offrire soluzioni operative di supporto alle attività portuali integrabili con un sistema di collegamenti ferroviari esterni; tale piattaforma inoltre, favorisce lo sviluppo dei trasporti e dell'interscambio commerciale internazionale nell'ambito di un programma di sostenibilità ambientale e di uno sfruttamento ottimale delle infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti.

1.2 Rapporti instaurati sul territorio con altri soggetti pubblici o privati (sinergie)

Il terminal si pone come offerta di servizi a soggetti pubblici e privati:

- **i terminalisti portuali liguri**, a sviluppo dei traffici per le merci import/export;
- **le compagnie di navigazione**, in cerca di valide alternative per la riorganizzazione delle attività terminalistiche;
- **gli M.T.O. (Multimodal Terminal Operator)**, alla ricerca dei presupposti ideali per lo sviluppo di un network efficiente;
- **i vettori ferroviari**, alla ricerca delle economie e degli equilibri per la gestione delle tratte ferroviarie;
- **gli operatori logistici**
- **gli autotrasportatori**, sempre più penalizzati da condizioni economiche ed operative senza sbocchi;
- **gli spedizionieri nazionali ed internazionali**, alla ricerca di alternative ai limiti strutturali per lo svolgimento delle attività operative in ambiente portuale.

1.3 Risultati ed effetti attesi

Risultati attesi

Il progetto del nuovo Terminal Europa intende offrire servizi operativi fortemente orientati alle esigenze del mercato in modo efficiente ed economico a favore di operatori economici che rappresentano l'utenza interessata al progetto.

Effetti attesi

Realizzazione, in breve tempo, di un progetto in grado di rispondere ad esigenze operative immediate e con effetti di portata strategica per lo sviluppo e la crescita dei traffici su rotaia, sia in ambito nazionale che internazionale, in connessione con lo sviluppo dell'intermodalità e dei traffici portuali.

1.4 Soggetto attuatore dell'intervento/erogatore del servizio

Soggetti attuatori

Società privata Rivalta Terminal Europa S.p.A.

1.5 Modalità di gestione

Soggetti gestori/erogatori del servizio

Società privata Rivalta Terminal Europa S.p.A.

Attività

La piattaforma logistica garantirà una gamma di servizi ampia ed articolata alla clientela mediante la possibilità di usufruire di:

- una banchina portuale interna
- scambio gomma-rotaia per le merci in arrivo e partenza
- punto di transito e di scambio per i traffici su rotaia in linea
- punto di partenza di linee di trasporto merci a medio e lungo raggio su rotaia
- centro operativo di supporto per le attività di import-export e per lo sviluppo dei traffici dei porti liguri
- riparazione, manutenzione e deposito di container, tank e casse mobili

- centro di deposito, movimentazione e lavorazione di merci all'aperto e in containers
- servizi logistici di magazzino gestiti direttamente o tramite operatori specializzati presenti sul territorio della Provincia.

2. Fattibilità tecnica

2.1 Scelte tecniche "di base"

Il progetto prevede, su una superficie totale di **mq 1.100.000**, la realizzazione del terminal, situato a Tortona frazione Rivalta Scrivia. L'area è direttamente collegata con la stazione di Rivalta Scrivia tramite un raccordo ferroviario esistente e funzionante, in grado di smistare treni in arrivo dalla stazione di Novi Ligure, sulla tratta ferroviaria Novi – Tortona, il cui binario è in fase di raddoppio.

All'interno del terminal si prevedono le seguenti opere:

- *nr. 1 varco stradale di accesso con zona di parcheggio dei mezzi in entrata e in uscita;*
- *nr. 2 fasci di 4 binari collegati direttamente con lo scalo di Rivalta Scrivia FS:*
- *nr. 1 fascio di binari all'interno del raccordo ferroviario per il transito dei treni in entrata/uscita;*
- *nr. 4 gru a portale tipo transtainer in grado di movimentare, lungo un binario di circa 800-1000 metri, 150-160 pezzi per ora di lavoro; ogni gru avrà capacità di scarico/carico di 38/40 pezzi all'ora;*
- *nr. 8 vie di transito per il carico e scarico dei mezzi posizionati lungo i binari;*
- *nr. 1 palazzina ad uso uffici di circa 4.000 mq con parcheggi e piazzola per atterraggio elicotteri;*
- *nr. 2 locali per il deposito dei locomotori per la movimentazione dei treni all'interno del terminal e del raccordo ferroviario di proprietà;*
- *nr. 2 officine per la riparazione dei mezzi e dei containers;*
- *350.000 mq di piazzale da destinare allo stoccaggio delle merci all'aperto o dei containers;*
- *circa 100.000 mq di magazzini per le attività di deposito e lavorazione delle merci, consolidamenti, ventilazione, ecc.*

Il terminal verrà realizzato in diverse fasi per poter sfruttare tutte le potenzialità del progetto e per permettere la costruzione delle opere in relazione alle effettive esigenze del mercato e degli operatori.

La scomposizione del progetto in tre distinte fasi permette, di dotare l'azienda di fonti di autofinanziamento derivanti dallo sviluppo delle attività operative e di cogliere le opportunità che si verranno a creare in termini di fonti di finanziamento speciali e/o agevolate.

Fase 0:

- progettazione esecutiva
- iter burocratico per le autorizzazioni
- costituzione della società operativa
- conferimento azienda funzionante

Fase 1

- Preparazione delle aree (mq 250.000)
- Opere di urbanizzazione
- Costruzione 1° fascio di binari
- Costruzione del varco stradale
- Palazzina uffici (prima parte)

Fase 2

- costruzione 2° fascio di binari
- Costruzione piazzale per deposito mezzi e containers (mq 250.000)
- Acquisto di n. 4 gru

- Costruzione palazzina uffici e servizi (seconda parte)
- Costruzione officina
- Ultimazione delle opere
- Messa a regime del progetto

Fase 3

- Realizzazione magazzini per il deposito e la lavorazione delle merci (mq 100.000)

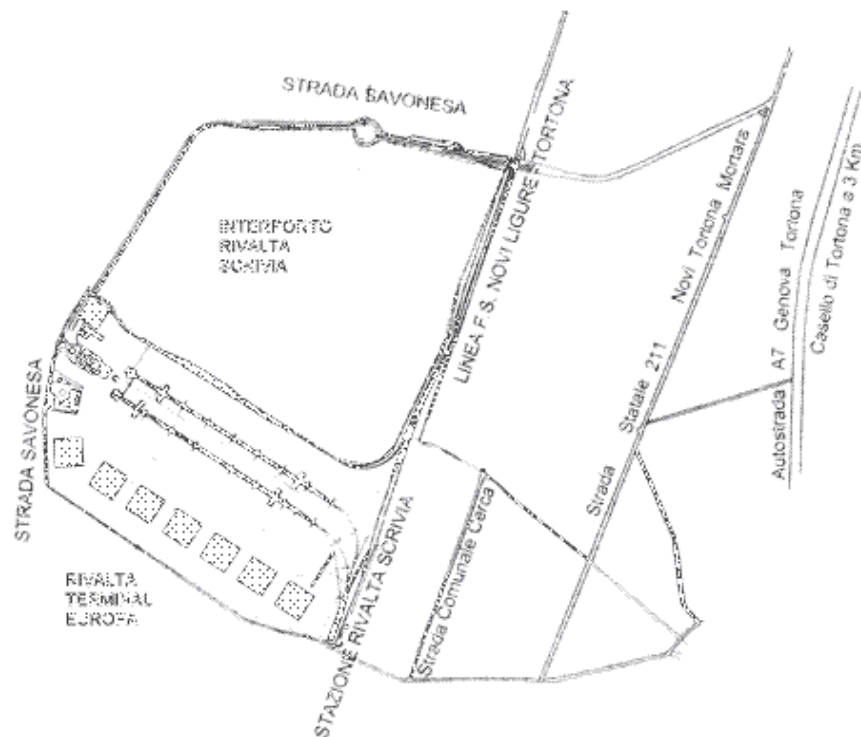
2.2 Planimetria e cartografia dell'area interessata**Figura 1 Planimetria interporto di Rivalta Scrivia e del Terminal Europa**



Figura 2 Planimetria dei terreni da conferire da parte del gruppo Gavio

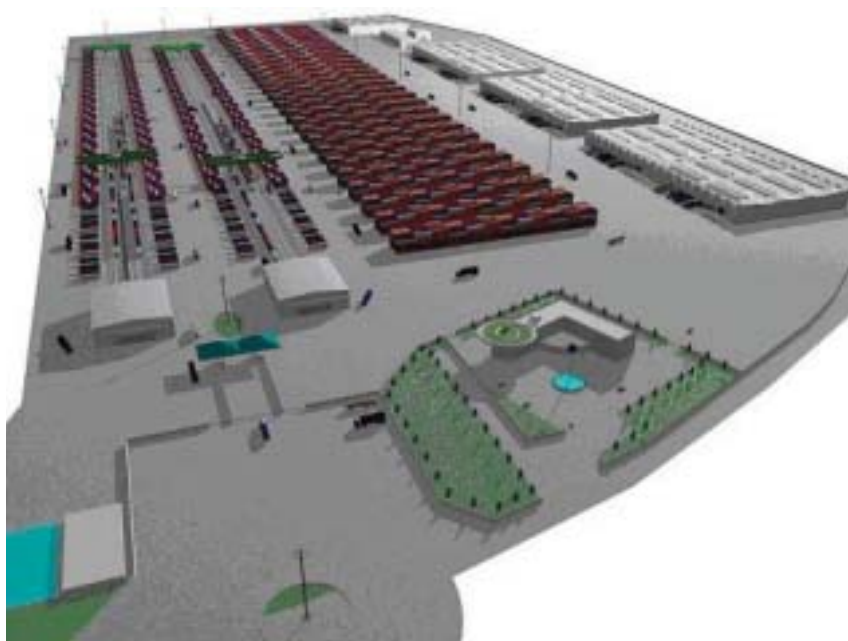


Figura 3 Progetto Terminal Europa

2.3 Elenchi catastali delle aree e degli immobili oggetto del programma

Aree di Rivalta Terminal Europa

2.3.1 Aree in proprietà								
foglio	mappale	sup.totale	foglio	mappale	sup. totale	foglio	mappale	sup. totale
81	8	2.060					8	2.990
	10	6.700	81	70	40		30	2.170
	11	13.480		71	50		13	3.140
	12	5.580		72	9.920		14	4.160
	13	64.640		73	420		15	15.150
	18	650		74	43.850		17	5.150
	19	7.750		75	140		18	19.900
	21	2.640		76	9.110		65	4.040
	22	2.750		77	70	mappali 81-82-83		505.426
	23	2.700		78	2.970			
	24	2.550		81	2.670			
	25	2.560		83	1.120	TOTALE		798.166
	26	2.960		84	1.790			
	27	2.980		86	27.050	2.3.2 Conferimento Gavio		
	28	2.600		90	2.160			
	29	2.100		91	2.160	foglio	mappale	sup. totale
	30	1.850		92	2.150			
	31	3.860		98	4.450	81	87	336.528
	32	1.790		106	830			
	33	3.520		107	4.320			
	34	2.390		108	1.290			
	35	4.690		115	32.040	TOTALE COMPL.		1.134.694
	36	2.160		116	14.500			
81	37	2.190	82	1	127.570			
	38	1.630		3	86			
	39	1.640		4	16.010			
	40	1.110		5	56.300			
	41	1.130		6	180			
	42	1.830		7	47.600			
	43	4.240		8	9.980			
	44	1.750		56	1.920			
	45	2.020		57	110			
	46	8.050		58	3.130			
	47	2.770		2	10.280			
	48	10.760	83	19	2.610			
	49	7.910		21	1.290			
	54	2.330		22	2.600			
	55	3.230		23	2.650			
	56	2.700		24	2.090			
	57	1.980		25	2.210			
	58	4.050		26	2.070			
	59	15.530		27	2.640			
	60	34.090		28	2.290			
	61	22.610		29	1.310			
	65	3.220		31	4.760			
	66	1.510		32	4.830			
	67	1.540		34	2.620			
	68	2.700		35	3.540			
	69	5.260		36	4.470			
				66	4.750			
mappale 81		292.740		12	4.700			
				10	2.990			
				7	3.980			
				20	1.320			

2.4 Stima parametrica del costo di costruzione e di realizzazione¹

Il totale degli investimenti è pari a circa € 91.264.000 di cui € 1.550.000 per la realizzazione delle strade di collegamento.

2.5 Eventuali costi di acquisizione delle aree e/o degli immobili con assenso dei proprietari

Le aree di cui al punto 2.3.1 sono già di proprietà della Società, mentre le aree descritte al punto 2.3.2, saranno oggetto di conferimento in RTE da parte del gruppo Gavio nel corso del 2007.

2.6 Eventuali oneri aggiuntivi a carico del comune o ente pubblico (opere di urbanizzazione, adeguamento infrastrutture, trasferimenti occupanti e attività, ecc.)

L'intervento non prevede oneri aggiuntivi a carico del Comune

2.7 Eventuali problemi su cui porre l'attenzione in fase progettuale (illustrare soluzioni per favorire la permanenza dei residenti e delle attività insediate nella zona interessata dal Programma o eventuali trasferimenti temporanei)

Non si è riscontrato alcun problema.

¹ Rivalta Terminal Europa S.p.A.

3. Compatibilità urbanistica, ambientale e paesaggistica

3.1 Compatibilità urbanistica.

Non si registrano vincoli od impedimenti all'intervento dal punto di vista urbanistico. E' in fase di ultimazione la procedura tecnico-amministrativa di approvazione della variante parziale al Piano Regolatore Generale, sulla base della quale verrà realizzato il nuovo Terminal Europa.

3.2 Descrizione sintetica dell'impatto ambientale dell'opera e delle misure compensative previste.

Il progetto prevede l'urbanizzazione di una vasta area attualmente adibita ad utilizzazione agricola. La zona si presenta abbastanza depressa dal punto di vista ambientale, non presentando caratteristiche di particolare pregio sia dal punto di vista storico sia per quanto concerne attributi di attrazione turistico-ricettivo e ricreativo.

L'impatto derivante dalla realizzazione del nuovo Terminal Europa va considerato, pertanto, positivo e rispettoso delle prerogative di armonia con l'ambiente circostante.

Non si registra la necessità di adozione di misure compensative in quanto la variazione della destinazione d'utilizzo dell'area, *da agricola ad industriale*, segue la logica di completamento della zona, *già storicamente occupata da strutture a destinazione logistica, ristrutturata e rifunzionalizzata* dal punto di vista della *viabilità e delle relative urbanizzazioni, con le realizzazioni: di una importante rotatoria in corrispondenza dell'ingresso al terminal, dell'illuminazione pubblica, delle reti di servizi di fognatura, acquedotto, gasdotto, attualmente completamente inesistenti.*

Da segnalare, inoltre, la riqualificazione della gestione della aree a verde, attualmente lasciata alle variabili destinazioni ed esigenze dell'attività agricola. *Verranno previsti spazi verdi ordinati, attrezzati ad uso pubblico e/o privato, finalizzati a creare un inserimento ambientale del nuovo Terminal adeguato alle valenze di verde agricolo, storicamente consolidate, dell'area circostante.*

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

L'area adibita a Terminal multimodale si inserisce in modo armonico nel contesto ambientale esistente con particolare cura ed attenzione alle interazioni percettive tra ambito prettamente industriale e viabilità pubblica periferica.

Verrà realizzata una fascia di verde, adeguatamente progettato ed attrezzato, con funzione di schermatura e di filtro all'area industriale. Le uniche interruzioni saranno rappresentate dall'ingresso/uscita all'area Terminal e dall'ingresso/uscita alla zona dirigenziale (palazzina uffici).

Il passante, ovvero l'utente della pubblica via, residente o non, non avrà la percezione diretta della presenza della nuova zona industriale se non in misura molto marginale e limitata alla vista degli ingressi e delle relative infrastrutture visibili (varco e palazzina direttiva). Particolare attenzione è stata attribuita alle tipologie e alle caratteristiche costruttive degli edifici, questi ultimi caratterizzati da pregio architettonico e, conseguentemente, da positivo impatto sull'ambiente circostante.

Il trasporto su rotaia verrà sviluppato con raccordo dall'attuale linea ferroviaria (tratta Novi Ligure-Tortona), posizionata dalla parte opposta rispetto alla pubblica via:

pertanto, ben poco visibile e assolutamente priva di impatti negativi circa l'inserimento paesaggistico in relazione all'ambiente circostante. 1'

3.4 Documentazione fotografica del sito in cui sorgerà l'opera



Figura 1 Interporto di Rivalta Scrivia: stato attuale. Fonte www.rivaltalogistica.it



Figura 2 Progetto Terminal Europa Fonte www.rivaltalogistica.it



Figura 3 Treno merci Fonte www.rivaltalogistica.it



Figura 4 I binari all'interno del Terminal *Fonte www.rivaltalogistica.it*

4. Sostenibilità finanziaria

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

Costruito il terminal, con l'avviata attività operativa per lo sviluppo dei traffici, sarà possibile un parziale autofinanziamento delle attività successive di implementazione del progetto, che verrà adattato alle reali esigenze del mercato e della clientela, oltre che rapportato ai volumi effettivamente movimentati.

4.2 Tariffe per gli utenti (eventuali)

Le tariffe verranno definite in relazione ai servizi offerti.

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

Soggetti privati coinvolti nell'intervento sono:

- Interporto Rivalta Scrivia;
- Gruppo Gavio con conferimento di società operative e terreni;
- Provincia di Alessandria, Comune di Alessandria, Comune di Tortona, con lettere di intenti e/o delibere già approvate.
- Regione Piemonte con manifestazione di intenti.

4.4 Sostenibilità dei costi a carico dell'Amministrazione locale

Non sono previsti costi per l'Amministrazione comunale.

5. Procedure

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

Le aree sono immediatamente disponibili e sono localizzate nelle immediate vicinanze dell'area produttiva di Rivalta Scrivia.

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

L'iter burocratico per l'inizio dei lavori di costruzione è stato avviato.

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

Il programma dei lavori dovrà seguire il seguente calendario:

- la società, che realizzerà l'intervento è stata costituita in data 23 febbraio 2006, mediante conferimento di un'azienda funzionante, in grado di garantire i volumi iniziali per le attività di movimentazione ed una buona operatività.
- fine del 2006: inizio lavori di costruzione del terminal;
- nel corso del 2007 saranno conferiti i terreni descritti al 2.3.2 e la società "Terminal Pozzolo S.r.l." di proprietà del gruppo Gavio;

- entro la fine del 2007 verranno realizzati mq 250.000 di piazzali e il terminal sarà in grado di operare sia con l'utilizzo di carrelli che con l'ausilio di gru transtainer, su un fascio di 4 binari ferroviari;
- entro la fine del 2008 l'opera sarà ulteriormente ampliata con il raddoppio di superficie e di binari iniziali; si stima di terminare i lavori entro la fine del 2010.

C1.6 COMUNE DI TORTONA¹

1. Quadro conoscitivo

1.1 Breve descrizione dell'intervento

Il Comune di Tortona è localizzato nelle immediate adiacenze delle principali vie di comunicazione tra i porti e l'entroterra: l'autostrada A7 Genova Milano e la linea ferroviaria Genova Milano.

Nella zona a sud della città, nella Frazione di Rivalta Scrivia, è situata l'area industriale di cui fanno parte l'Interporto di Rivalta Scrivia e la Logistica Gavio per un totale di 1.950.000 mq di aree esistenti e 2.500.000 mq di aree in progetto.

Gli interventi in progetto prevedono il miglioramento ed il potenziamento delle infrastrutture all'interno del Comune di Tortona, sfruttando i punti di forza che caratterizzano la zona:

- Aree già a vocazione industriale
- Vicinanza stazione e scalo di Rivalta Scrivia
- Presenza di numerose strade regionali che permettono un collegamento veloce con le principali città (SR 35, SR dei Giovi, SR 211, SR 10 Padana Inferiore)
- Creazione di un ulteriore punto di collegamento tra Tortona città e le zone ad ovest di essa
- Possibilità da parte dei camion provenienti dalla SS dei Giovi di evitare il centro di Tortona
- Possibilità da parte dei camion provenienti dall'autostrada A7 (da Genova) di abbreviare il tempo di percorrenza per raggiungere le aree industriali

¹ Fonte Comune di Tortona Geom. Amisano

1.2 Rapporti instaurati sul territorio con altri soggetti pubblici o privati (sinergie)

La realizzazione di questo intervento permette di creare sinergie con:

- Attività industriali e logistiche
- Società Autostrade
- Comune di Pozzolo Formigaro

1.3 Risultati ed effetti attesi

Risultati attesi

Sviluppo di una articolata viabilità, sufficiente ad accogliere l'incremento dei traffici previsti.

Effetti attesi

Miglioramento della viabilità e delle infrastrutture a servizio delle aree logistiche, in relazione territorio circostante e di raccordo con la viabilità di area vasta.

1.4 Soggetto attuatore dell'intervento/erogatore del servizio

Soggetti attuatori

Pubblici e privati

1.5 Modalità di gestione

Soggetti gestori/erogatori del servizio

Pubblici e privati

2. Fattibilità tecnica

2.1 Scelte tecniche "di base"

Il Comune di Tortona propone alcuni interventi per migliorare la viabilità all'interno dell'area logistica e di connessione con le principali arterie stradali ed autostradali:

1. potenziamento della strada di collegamento tra la SR 211 con la strada savonese di connessione con l'Interporto di Rivalta Scrivia e rotatoria di svincolo già prevista in PRG e confermata per migliorare il traffico in entrata nella SR211
2. creazione strada di collegamento tra SR 211 con strada dei Giovi n. 35 realizzata in parte in viadotto sul fiume Scrivia per bypassare il centro di Tortona
3. potenziamento stazione di Rivalta Scrivia per migliorare la movimentazione dei treni
4. secondo casello autostradale nella zona sud nel Comune di Tortona o in quello di Pozzolo Formigaro²
5. viabilità di supporto all'area industriale e di collegamento tra SR 10 Padana Inferiore e SR 211, in parte già esistente ma da potenziare

Nei capitoli che seguono, vengono stimati i costi per gli interventi 1, 2, 5

Gli interventi 3 e 4 non sono stati quantificati in quanto promossi, ma non di competenza del Comune di Tortona.

² In accordo con il Comune di Pozzolo Formigaro

2.2 Planimetria e cartografia dell'area interessata



Figura 1 Planimetria con indicazione degli interventi previsti

2.3 Elenchi catastali delle aree e degli immobili oggetto del programma

Le aree che interessano gli interventi sono di proprietà privata e quindi soggette ad esproprio in particolare gli interventi n. 1 e 2 sono previsti dal PRG mentre gli interventi n. 1, n. 3 e n. 4 sono opere compensative richieste nell'ambito del progetto del III valico. Per quanto riguarda l'intervento n. 5 è prevista una collaborazione tra privati (50%) e Comune (50%).

2.4 Stima parametrica del costo di costruzione e di realizzazione

Per l'intervento n. 1 si stima un costo di € 4.100.000

INTERVENTO POTENZIAMENTO SR 211 (Circonvallazione Rivalta S.)

QUADRO ECONOMICO (art.17, DPR n° 554 del 21/12/1999)

a)	Lavori a base d'asta	
a1)	lavori ed opere	€ 2.567.712,00
a2)	oneri per la sicurezza compresi nei prezzi e non soggetti a ribasso	€ 128.385,60
a3)	oneri per la sicurezza aggiuntivi non soggetti a ribasso	€ 64.192,80
a4)	totale lavori a base d'asta	€ 2.439.326,40
a5)	totale importo appalto	€ 2.631.904,80
b)	Somme a disposizione della stazione appaltante	
b1)	lavori in economia	€ 256.771,20
b1bis)	arredi	€ -
b2)	rilevi, accertamenti e indagini	€ 5.000,00
b3)	allacciamenti ai pubblici servizi e opere di urbaniz.	€ 2.000,00
b4)	imprevisti	€ 128.385,60
b5)	acquisizione aree o immobili	€ 100.000,00
b6)	accantonamento di cui all'art. 26 L. 109/94	€ 263.190,48
b6bis)	accantonamento di cui all'art.12 DPR 554/99	€ 78.957,14
b7)	spese tecniche per progettazione e D.LL.	€ 279.363,14
b7bis)	fondo per incentivo ex art. 18 L. 109/94 s.m.i.	€ 7.317,98
b8)	spese per attività di consulenza, ecc	€ -
b9-10)	spese per pubblicità, gare, commissioni, ecc.	€ 19.568,81
b11)	collaudo	€ 7.106,14
b12)	IVA su a4	10,0% € 243.932,64
	IVA su b4	10,0% € 12.838,56
	IVA su b1bis	20,0% € -
	IVA su b2	20,0% € 1.000,00
	IVA su b7	20,0% € 55.872,63
	IVA su b7bis	20,0% € 1.463,60
	IVA su b8	20,0% € -
	IVA su b9-10	20,0% € 3.913,76
	IVA su b11	20,0% € 1.421,23
		parziale € 1.468.102,91
	Totale costo realizzazione	€ 4.100.007,71

DATI SINTETICI DELL'INTERVENTO

parametro tecnico = €/mq quantità = 45,85

COSTI PARAMETRICI

costo di costruzione =	56000,00	costo di realizzazione =	89418,30
------------------------	----------	--------------------------	----------

Per l'intervento n. 2 si stima un costo di € 12.000.000

INTERVENTO COLLEGAMENTO SR 211 E SR GIOVI

QUADRO ECONOMICO (art.17, DPR n° 554 del 21/12/1999)

a) Lavori a base d'asta

a1)	lavori ed opere	€ 7.730.036,00
a2)	oneri per la sicurezza compresi nei prezzi e non soggetti a ribasso	€ 386.501,80
a3)	oneri per la sicurezza aggiuntivi non soggetti a ribasso	€ 193.250,90
a4)	totale lavori a base d'asta	€ 7.343.534,20
a5)	totale importo appalto	€ 7.923.286,90

Somme a disposizione della stazione appaltante

b)	appaltante		€ 773.003,60
b1)	lavori in economia		€ -
b1bis)	arredi		€ 5.000,00
b2)	rilievi, accertamenti e indagini allacciamenti ai pubblici servizi e opere di urbaniz.		€ 2.000,00
b3)	imprevisti		€ 386.501,80
b4)	acquisizione aree o immobili		€ 80.000,00
b5)	accantonamento di cui all'art. 26 L. 109/94		€ 792.328,69
b6bis)	accantonamento di cui all'art.12 DPR 554/99		€ 237.698,61
b7)	spese tecniche per progettazione e D.LL.		€ 792.328,69
b7bis)	fondo per incentivo ex art. 18 L. 109/94 s.m.i.		€ 22.030,60
b8)	spese per attività di consulenza, ecc		€ -
b9-10)	spese per pubblicità, gare, commissioni, ecc.		€ 19.568,81
b11)	collaudo		€ 21.392,87
b12)	IVA su a4	10,0%	€ 734.353,42
	IVA su b4	10,0%	€ 38.650,18
	IVA su b1bis	20,0%	€ -
	IVA su b2	20,0%	€ 1.000,00
	IVA su b7	20,0%	€ 158.465,74
	IVA su b7bis	20,0%	€ 4.406,12
	IVA su b8	20,0%	€ -
	IVA su b9-10	20,0%	€ 3.913,76
	IVA su b11	20,0%	€ 4.278,57
		parziale	€ 4.076.921,47
	Totale costo realizzazione		€ 12.000.208,37

DATI SINTETICI DELL'INTERVENTO

parametro tecnico = €/mq quantità = 227,35

COSTI PARAMETRICI

costo di costruzione = 34000,00 costo realizzazione = di 52782,04

Per l'intervento n. 5 si stima un costo di € 3.700.000

INTERVENTO - VIABILITA' DI SUPPORTO I19

**QUADRO ECONOMICO (art.17, DPR
n° 554 del 21/12/1999)**

a) Lavori a base d'asta

a1)	lavori ed opere	€ 2.384.304,00
a2)	oneri per la sicurezza compresi nei prezzi e non soggetti a ribasso	€ 119.215,20
a3)	oneri per la sicurezza aggiuntivi non soggetti a ribasso	€ 59.607,60
a4)	totale lavori a base d'asta	€ 2.265.088,80
a5)	totale importo appalto	€ 2.443.911,60

**b) Somme a disposizione della
stazione appaltante**

b1)	lavori in economia	€ 238.430,40
b1bis)	arredi	€ -
b2)	rilevi, accertamenti e indagini	€ 5.000,00
b3)	allacciamenti ai pubblici servizi e opere di urbaniz.	€ 2.000,00
b4)	imprevisti	€ 119.215,20
b5)	acquisizione aree o immobili	€ 20.000,00
b6)	accantonamento di cui all'art. 26 L. 109/94	€ 244.391,16
b6bis)	accantonamento di cui all'art.12 DPR 554/99	€ 73.317,35
b7)	spese tecniche per progettazione e D.LL.	€ 228.994,52
b7bis)	fondo per incentivo ex art. 18 L. 109/94 s.m.i.	€ 6.795,27
b8)	spese per attività di consulenza, ecc	€ -
b9-10)	spese per pubblicità, gare, commissioni, ecc.	€ 19.568,81
b11)	collaudo	€ 6.598,56
b12)	IVA su a4	10,0% € 226.508,88
	IVA su b4	10,0% € 11.921,52
	IVA su b1bis	20,0% € -
	IVA su b2	20,0% € 1.000,00
	IVA su b7	20,0% € 45.798,90
	IVA su b7bis	20,0% € 1.359,05
	IVA su b8	20,0% € -
	IVA su b9-10	20,0% € 3.913,76

IVA su b11	20,0%	parziale	€ 1.319,71
			€ 1.256.133,09
Totale costo realizzazione			€ 3.700.044,69
DATI SINTETICI DELL'INTERVENTO			
parametro tecnico =	€/mq	quantità =	45,85
COSTI PARAMETRICI			
costo di costruzione =	52000,00	costo di realizzazione =	80695,38

Per gli interventi n. 3 e 4 non vi sono elementi per definire i costi delle opere.

2.5 Eventuali costi di acquisizione delle aree e/o degli immobili con assenso dei proprietari

Per l'intervento n. 1 il costo di acquisizione, già riportato è parti a € 100.000.

Per l'intervento n. 2 il costo di acquisizione, già riportato è parti a € 80.000.

Per l'intervento n. 3 il costo di acquisizione, già riportato è parti a € 20.000.

2.6 Eventuali oneri aggiuntivi a carico del comune o ente pubblico (opere di urbanizzazione, adeguamento infrastrutture, trasferimenti occupanti e attività, ecc.)

Al momento non sono previsti oneri aggiuntivi per il Comune.

3. Compatibilità urbanistica, ambientale e paesaggistica

3.1 Compatibilità urbanistica.

Gli interventi n. 1-2 e 5 sono già in previsione di PRG; l'intervento n. 3 è conforme; per l'intervento n. 4 si prevede una Variante al Piano.

C1.13 INTERPORTO DI ARQUATA SCRIVIA¹

1. Quadro conoscitivo

1.1 Breve descrizione dell'intervento

Situato sulla linea ferroviaria Genova – Milano, a circa 40 km da Genova e a 1 km dal casello autostradale di Vignole Borbera/Arquata l'Interporto di Arquata Scrivia è il naturale retrobanchina dei porti liguri, crocevia tra le direttrici di traffico Liguria/Milano/Torino/Svizzera/Austria/Francia.

L'Interporto di Arquata Scrivia ha costituito assieme a Derrick Srl, Gruppo Marcevaggi Star e ODA Officine di arquata, il Consorzio “Polo Logistico Sud Piemonte”, con sede ad Arquata Scrivia - Interporto di Arquata Scrivia Srl

L'obiettivo del Consorzio è di valorizzare e integrare le proprie attività, attrarre nuove occasioni di lavoro e promuovere i servizi logistici già presenti nell'area di Arquata Scrivia e Vignole Borbera

L'Interporto occupa una posizione strategica ed è ben collegato alle infrastrutture ferroviarie e stradali grazie a:

- autostrada A7
- S.S. 35
- stazione ferroviaria di Arquata Scrivia.

Attualmente l'area del solo Interporto presenta le seguenti caratteristiche:

- Superficie complessiva **mq. 95.000**
- Magazzini coperti **mq. 16.500**
- Area doganale **mq. 80.000**
- Impianto silos cereali (5 celle) **mc. 22.000**
- Magazzini orizzontali per cereali **mc. 10.000**
- Sviluppo binari **m. 2.000**

L'Interporto dispone inoltre di:

- magazzini generali;
- impianti silos per cereali ad uso alimentare;
- Parco containers;
- Regime doganale di “procedure semplificate”;
- Servizio di rappresentanza fiscale per operatori extracomunitari che depositano le loro merci nel magazzino. Emissione di Warrants.

L'interporto gode dello *status* di “deposito fiscale”.

Gli interventi previsti riguardano migliorie dell'attuale Interporto.

¹ Fonte Interporto di Arquata Scrivia S.p.A.

1.2 Risultati ed effetti attesi

Risultati attesi

Potenziamento delle attività dell'Interporto

Effetti attesi

Miglioramento dell'attività logistica.

1.4 Soggetto attuatore dell'intervento/erogatore del servizio

Soggetti attuatori

Società Interporto di Arquata Scrivia S.p.A.

1.5 Modalità di gestione

Soggetti gestori/erogatori del servizio

Società Interporto di Arquata Scrivia S.p.A.

2. Fattibilità tecnica

2.1 Scelte tecniche "di base"

Gli interventi previsti sono:

- *Nuovo magazzino 7A*
- *Revamping impianto elettrico e rifacimento asfalto Piazzali/strade/ rifacimento tetti*
- *Nuovo piazzale su strada Bovo*
- *Nuovo magazzino x ferroleghe*
- *Ristrutturazione magazzino 12*
- *Ristrutturazione magazzino 13*
- *Altro (varie)*

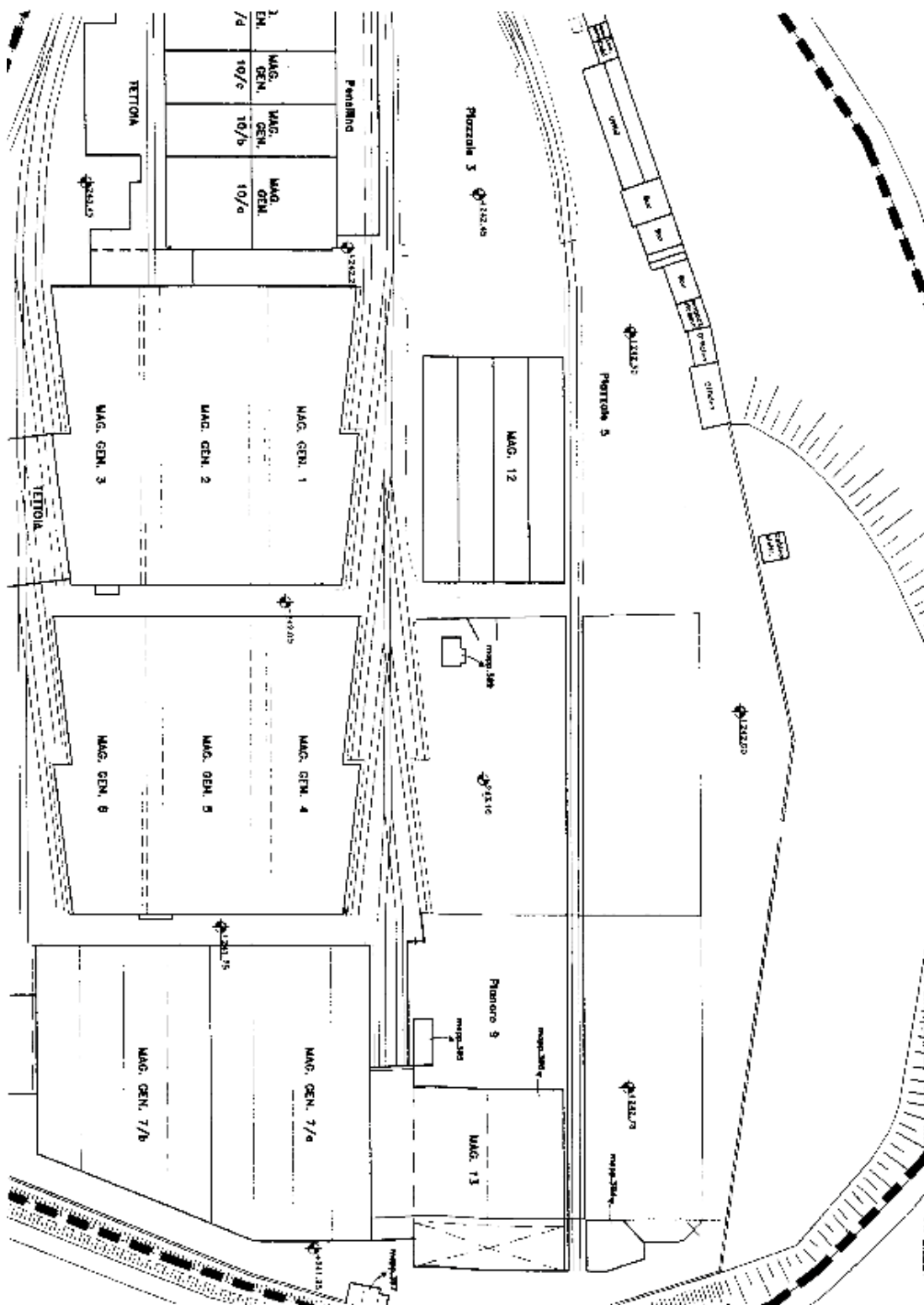


Figura 1 Planimetria dell'Interporto

2.3 Stima parametrica del costo di costruzione e di realizzazione

Si quantificano di seguito i costi per il miglioramento delle opere e per l'acquisto di nuovi macchinari.

Nuovi Investimenti da effettuarsi nel corso del 2007/2011

Nuovo magazzino 7A	500.000,00
Revamping impianto elettrico e rifacimento asfal. Piazz/strade/	
rifacimento tetti	300.000,00
Nuovo piazzale su strada Bovo	150.000,00
Nuovo magazzino x ferroleghe	150.000,00
Ristrutturazione magazzino 12	200.000,00
Ristrutturazione magazzino 13	100.000,00
Altro (varie)	100.000,00

1.500.000,00

Nuovi macchinari da acquistare nel corso del 2007/2011

Pala meccanica	150.000,00
Carrelli elevatori	100.000,00
Gru portacontainers	250.000,00
Locotrattore	150.000,00
Varie	150.000,00

800.000,00

2.4 Eventuali costi di acquisizione delle aree e/o degli immobili con assenso dei proprietari

Le aree sono già di proprietà della Società Interporto di Arquata Scrivia S.p.A.

2.5 Eventuali oneri aggiuntivi a carico del comune o ente pubblico (opere di urbanizzazione, adeguamento infrastrutture, trasferimenti occupanti e attività, ecc.)

L'intervento viene realizzato da privati pertanto non sono previsti oneri aggiuntivi per il Comune o altri Enti.

2.6 Eventuali problemi su cui porre l'attenzione in fase progettuale (illustrare soluzioni per favorire la permanenza dei residenti e delle attività insediate nella zona interessata dal Programma o eventuali trasferimenti temporanei)

Non sono emersi particolari problemi.

3. Compatibilità urbanistica, ambientale e paesaggistica

3.1 Compatibilità urbanistica.

L'Interporto occupa aree industriali come da PRG vigente, inoltre non sono presenti vincoli.

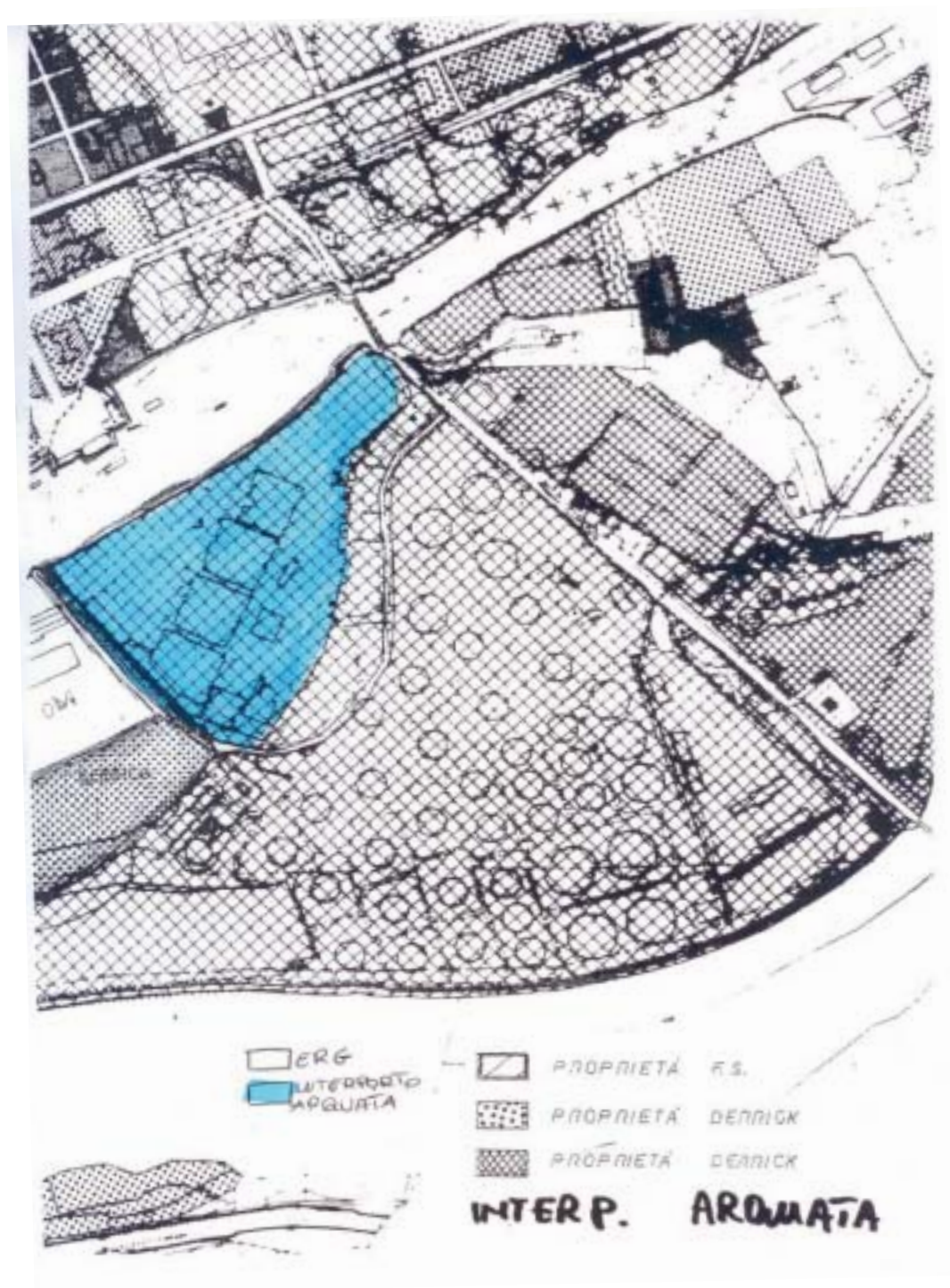


Figura 2 Estratto di PRG con individuazione dell'area occupata dall'Interporto.

3.2 Descrizione sintetica dell'impatto ambientale dell'opera e delle misure compensative previste.

L'impatto ambientale legato alla realizzazione delle opere previste risulta molto positivo, in quanto si tratta di interventi di miglioramento dell'Interporto.

3.3 Documentazione fotografica del sito in cui sorgerà l'opera



Figura 3 Interporto di Arquata Scrivia: stato attuale. *Fonte Interporto di Arquata Scrivia S.p.A.*

4. Procedure

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

Le opere vengono realizzate in area già destinata a tale uso.

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

La realizzazione delle opere e l'acquisto dei materiali sono stati inseriti negli investimenti 2007-2011.

C1.14 LOGISTICA GAVIO¹

1. Quadro conoscitivo

1.1 Breve descrizione dell'intervento

1 Ubicazione

Il terminal attuale si estende su un'area situata a ovest di **Rivalta Scrivia**, frazione di Tortona, in provincia di Alessandria.

2 Collegamenti

L'area logistica attuale occupa una posizione strategica; è infatti collegata con il sistema dei trasporti grazie a:

- **stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia** (Situata sulla linea Genova – Milano, è direttamente collegato alla 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**.

3 Caratteristiche stato attuale

- **Sup. tot. 700.000 m²**;
- **Sup. coperta 180.000 m²**;
- **Sup. scoperta 320.000 m²**.

4 Servizi offerti

Dispone di: magazzini generali;
cablatura con fibre ottiche;
sistemi informatici per la gestione in tempo reale;
trasmissioni via radio per lo scambio dati,
impianti di ispezione.

5 Movimentazione merci

Il movimento merci annuale è di **400.000 tonnellate; 50.000 TEU/anno**.
Si stima un traffico giornaliero di circa **3 treni e 200 camion**.

Il progetto di ampliamento prevede, l'attivazione di una nuova superficie di circa 900.000 mq, da destinare alla logistica. L'intervento è attuato da parte di soggetto privato e richiede una variante parziale al PRG vigente.

¹ Elaborazione e fonte Logistica Gavio

3.4 Documentazione fotografica del sito in cui sorgerà l'opera



Figura 1 Logistica Gavio: stato attuale

C1.17 POZZOLO FORMIGARO – ROMANI & C. spa

1. QUADRO CONOSCITIVO

1.1 Breve descrizione dell'intervento

La **Romani & C. spa** è una “casa di spedizioni” attiva a Genova – dove ha la sede - da quasi 80 anni, ha filiale a Trieste (oltre ad una società controllata a Gioia Tauro) ed è leader di mercato nel settore dei prodotti coloniali (caffè, cacao, spezie, etc.) che giungono via mare in container.

Si evidenzia che la Romani & C. spa è da anni accreditata presso la Borsa di Londra (LIFFE) ed è in fase di certificazione da parte della Borsa stessa: questo consentirà di sopperire ad una mancanza che ha fino ad ora impedito di poter acquisire ingenti traffici che gravitano prevalentemente sui porti del Nord-Europa.

Mentre la filiale di Trieste ha sempre utilizzato, per le sue necessità di movimentazione e stoccaggio, magazzini in diretta concessione da quella Autorità Portuale, a Genova per svariate ragioni è stata fino ad oggi costretta a fare riferimento a magazzini di terzi sia in porto che, soprattutto, al di fuori, spingendosi fino ad Arquata Scrivia e Rivalta Scrivia, localizzazioni peraltro assai favorevoli in relazione alle direttrici di traffico del nostro porto.

La necessità/convenienza di avere anche a Genova una struttura propria o comunque gestita direttamente non ha mai trovato sbocco concreto in sede locale per l'oggettiva difficoltà di reperire gli spazi necessari in un'area stretta tra mari e colline come la nostra.

Il management è quindi venuto nella determinazione di trovare nella pianura oltre Appennino un terreno dove creare una struttura moderna e ben organizzata per il deposito e la movimentazione delle sue merci, da dotare di un impianto per il cambio di modalità e di imballaggio, nonché eventuale selezione del prodotto, come ormai richiesto dal mercato di riferimento: questo complesso di attività anche a carattere industriale è quindi destinato a diventare per la società largamente prevalente rispetto a quella storica di “spedizioniere”.

E' stato così individuato ed acquistato un terreno di circa *45.000* metri quadrati in comune di *Pozzolo Formigaro* con caratteristiche sicuramente confacenti all'iniziativa.

L'area è ben inserita nella piattaforma logistica dell'arco ligure-piemontese prevista da SLALA:

- si affaccia sulla Strada Provinciale 211 della Lomellina, sostanzialmente equidistante dal porto di Genova e dai fondamentali mercati di Torino e Milano;

*- l'area dista circa **10 km** dal:*

- casello autostradale di **Novi Ligure** (bretella autostradale di collegamento **A26 – A5**)*
- casello autostradale di **Serravalle** (autostrada **A5** Milano Genova)*
- casello autostradale di **Tortona** (autostrada **A5** Milano Genova)*

- è facilmente raggiungibile dalla SR 35bis, diramazione della SR35 dei Giovi;

- è contigua alla **S.O.T.** (Sezione Operativa Territoriale delle Dogane) di Pozzolo Formigaro ed ai magazzini Fridocks, dotati di un raccordo ferroviario il cui utilizzo da parte nostra è stato contrattualmente stabilito e con i quali prevediamo di poter creare utili sinergie a vantaggio comune.

1.2 Rapporti instaurati sul territorio con altri soggetti pubblici o privati (sinergie):

L'intervento entra in sinergia con:

- Fridocks, dotati di un raccordo ferroviario il cui utilizzo da parte nostra è stato contrattualmente stabilito e con i quali si prevede di poter creare utili sinergie a vantaggio comune.

1.3 Risultati ed effetti attesi

Risultati attesi

Creare una struttura moderna per il deposito e la movimentazione delle merci

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

Fornire alla clientela servizi maggiormente qualificati, più completi e competitivi

Effetti attesi

Creazione di un centro di eccellenza per i prodotti di sua specializzazione

Incremento dei volumi di traffico

1.4 Soggetto attuatore dell'intervento/erogatore del servizio

Soggetti attuatori

Privati

Romani & C. spa

1.5 Modalità di gestione

Soggetti gestori/erogatori del servizio

Privati

Romani & C. spa

2. FATTIBILITA' TECNICA

2.1 Scelte tecniche "di base"

Il terreno è pianeggiante, consente la costruzione di magazzini coperti, uffici ed impianto industriale fino a circa 23.000 metri quadrati e supporta un progetto che procederà in due fasi:

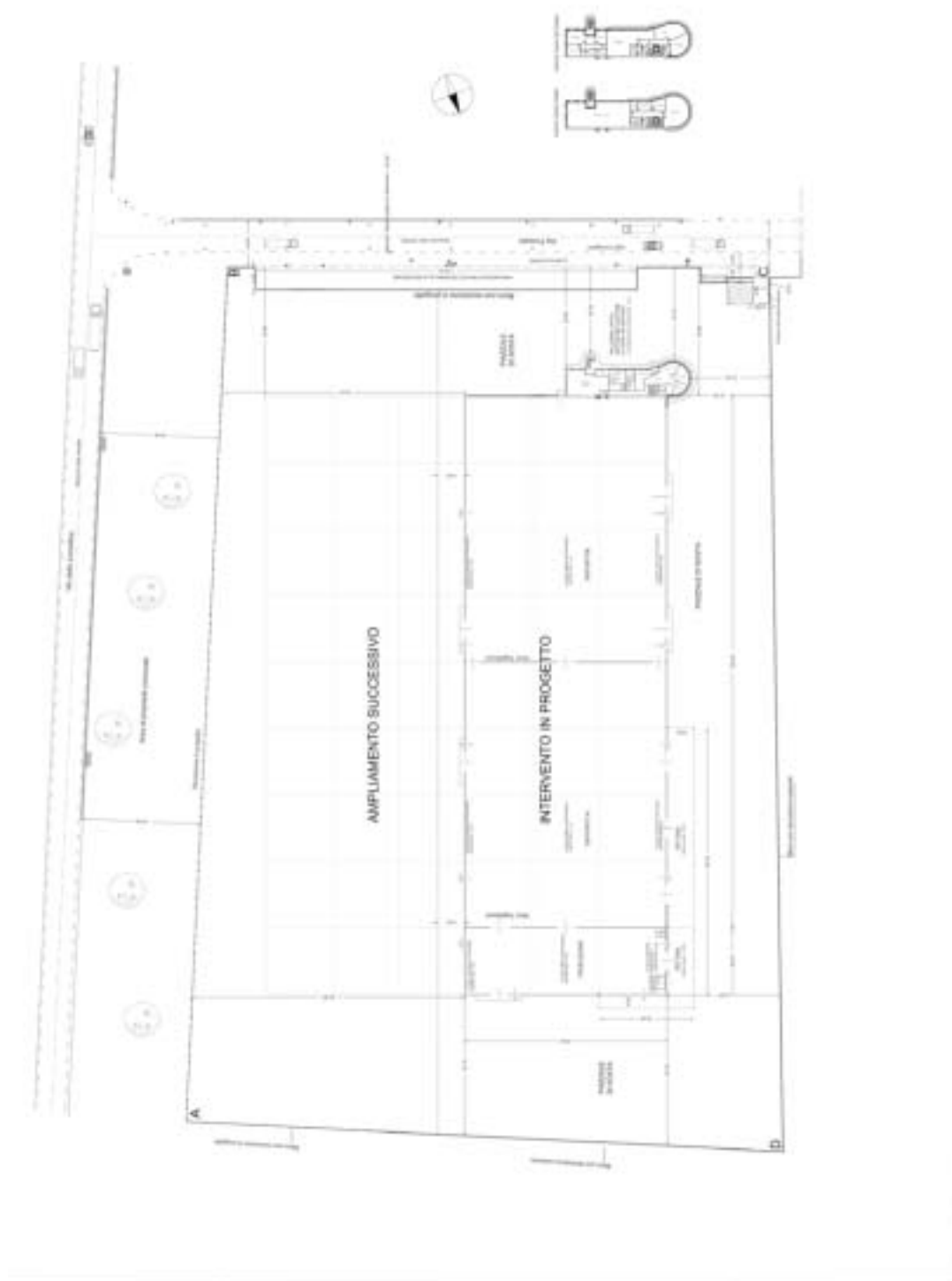
prima fase (inizio lavori primavera-estate 2007):

- acquisto (già effettuato) di **44.847** mq di terreno necessari per l'intero progetto;
- costruzione di un magazzino in struttura prefabbricata di circa **11.200** mq (con circa 10.000 mq di piazzali di manovra) già predisposto per il raddoppio, a cui si darà corso non appena sarà radicato traffico adeguato, presumibilmente entro 4/5 anni;
- uffici per il personale, mensa, spogliatoi, servizi igienici, un piccolo alloggio per il custode, inseriti nella struttura stessa del magazzino e dimensionati al completamento del progetto;
- un impianto per cambio di imballaggio e selezione di prodotti granulari, programmato per poter aumentare la sua capacità di lavoro con l'incremento dei volumi in seconda fase.

seconda fase (tra 4/5 anni):

- completamento del magazzino con ulteriori circa **11.000** mq coperti ed adeguati piazzali;
- frazionamento ed arredamento del secondo piano della palazzina uffici;
- eventuale adeguamento dell'impianto di lavorazione secondo necessità.

2.2. Planimetria e cartografia dell'area interessata



2.3 Elenchi catastali delle aree e degli immobili oggetto del programma

Foglio 18

Particella 221 – Seminativo classe 3, Particella 247 – Seminativo classe 3
Particella 248 – Seminativo classe 3, Particella 249 – Seminativo classe 3
Particella 250 – Seminativo classe 3, Particella 251 – Seminativo classe 3
Particella 252 – Seminativo classe 3, Particella 258 – Seminativo classe 3
Particella 259 – Seminativo classe 3, Particella 262 – Seminativo classe 3
Particella 264 – Seminativo classe 3, Particella 265 – Seminativo classe 3
Particella 571 – Seminativo classe 3, Particella 573 – Seminativo classe 3

Foglio 19

Particella 87 – Seminativo classe 3, Particella 88 – Seminativo classe 3
Particella 89 – Seminativo classe 3, Particella 90 – Seminativo classe 3
Particella 91 – Seminativo classe 3, Particella 92 – Seminativo classe 3
Particella 234 – Seminativo classe 3, Particella 248 – Seminativo classe 3
Particella 249 – Seminativo classe 3, Particella 251 – Seminativo classe 3
Particella 286 – Seminativo classe 3, Particella 309 – Seminativo classe 3

2.4 Stima parametrica del costo di costruzione e di realizzazione

Di seguito riportiamo gli investimenti previsti, suddivisi tra le varie voci di costo, che complessivamente ammontano a circa **8.952.000 euro**

€ 1.852.000,00 per acquisto del terreno;
€ 5.420.000,00 per costruzione palazzina uffici, capannone, piazzali, etc.;
€ 1.200.000,00 (stima) per impianto di lavorazione ed attrezzature varie;
€ 100.000,00 per oneri di urbanizzazione;
€ 380.000,00 (stima) per costi di progettazione.

2.5 Eventuali costi di acquisizione delle aree e/o degli immobili con assenso dei proprietari

Le aree sono già state acquistate dalla Società

3. COMPATIBILITA' URBANISTICA, AMBIENTALE E PAESAGGISTICA

3.1 Compatibilità urbanistica

L'area, sia con riferimento al PRG vigente che con riferimento alla variante strutturale adottata, si trova in Zona Industriale "D1"(parti di territorio destinate a insediamenti produttivi che completano quelli esistenti)

3.2 Descrizione sintetica dell'impatto ambientale dell'opera e delle misure compensative previste

Il progetto viene realizzato a completamento di un'area produttiva ed è circondata da capannoni già esistenti.

Dal punto di vista idrogeologico, come risulta dalla relazione geologico-tecnica, "il sito presenta condizioni geomorfologiche estremamente regolari; si tratta di un'area pianeggiante a gerbido; non si segnalano, inoltre, nè nell'area, nè nelle immediate vicinanze della stessa, linee di drenaggio di importanza significativa.

Da uno studio sulla falda della pianura alessandrina, si può osservare come nella zona di pozzolo Formigato la Profondità media della falda si attesti attorno a 10-11 metri di profondità"

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

Le nuove strutture si inseriscono a completamento di un'area produttiva già esistente.

3.4 Documentazione fotografica del sito in cui sorgerà l'opera



4. PROCEDURE

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

I terreni sono già stati acquistati dalla Società

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

Il progetto ha già ottenuto il benestare di tutti gli enti interessati (Vigili del Fuoco, ASL, ARPA, ACOS e Commissione Edilizia del Comune).

Il comune di Pozzolo Formigaro, alla data di redazione delle Schede d'Intervento, ha rilasciato il Permesso di Costruire.

Il Contratto d'appalto con primaria impresa di costruzioni verrà sottoscritto entro i primi giorni di marzo 2007.

L'inizio lavori è stimato per primavera-estate 2007, per poter rendere la struttura operativa nei primi mesi del 2008.

C1.7 SAVONA E VALLI BORMIDA¹

1. Quadro conoscitivo

1.1 Breve descrizione dell'intervento

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.

Il progetto ha l'obiettivo di mettere a disposizione degli operatori, importanti spazi dedicati alla logistica ed ha come modello di riferimento 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.

Il sistema che si viene a creare comprende alcuni nodi principali, rappresentati dagli impianti portuali oggi esistenti nei bacini di Savona e Vado e dall'interporto VIO, ed in prospettiva dal nuovo terminal container di Vado Ligure e da nuove piattaforme logistiche da realizzare su aree di riconversione industriale da individuarsi a filo costa e in Valbormida, lungo la direttrice per la Valle Padana in direzione di Torino ed Alessandria.

1.2 Rapporti instaurati sul territorio con altri soggetti pubblici o privati (sinergie)

La realizzazione di questo intervento permette la sinergia con:

- aree industriali della Valle Bormida e del Savonese
- porto di Savona

1.3 Risultati ed effetti attesi

Risultati attesi

Creazione di servizi logistici alla merce in transito attraverso il porto di Savona Vado (anche in considerazione degli sviluppi correlati all'attuazione delle opere di Piano), tramite il recupero di aree industriali dismesse nel retroporto e in Valbormida, naturalmente inserite nella rete infrastrutturale per la logistica del Nord-Ovest italiano.

Effetti attesi

Garanzia di vantaggi competitivi agli utilizzatori dei siti.

Trasferimento dei carichi dalla strada alla ferrovia per contribuire alla diminuzione delle emissioni gassose e dell'effetto serra.

Riqualficazione di territori compromessi.

Selezione delle imprese creatrici d'impiego.

Protezione dell'ambiente con la sistemazione di grandi spazi gestiti, e contornati da cinture verdi e naturalistiche.

¹ Fonte ed elaborazione Provincia di Savona e Autorità Portuale di Savona Ing. A. Pozzobon

1.4 Soggetto attuatore dell'intervento/erogatore del servizio

Soggetti attuatori

Promotori dell'iniziativa sono Autorità Portuale e Provincia di Savona.

1.5 Modalità di gestione

Soggetti gestori/erogatori del servizio

Gestori dei singoli interventi saranno operatori logistici che potranno agire direttamente e/o tramite entità collegate e controllate.

La presenza di eventuali soggetti pubblici all'interno delle società operative dovrà essere valutata successivamente, ma in linea di massima sarà limitata ad una partecipazione di minoranza.

Attività

Realizzazione e gestione di centri logistici nelle aree retroportuali savonesi

2. Fattibilità tecnica

2.1 Scelte tecniche "di base"

Lo sviluppo del sistema si articola in **tre fasi**:

- la **prima fase** prevede l'**utilizzo delle infrastrutture già esistenti** (banchine portuali e interporto VIO) e di quelle che si renderanno disponibili nel breve periodo (bonifica aree ex IP a Quiliano, bonifica aree ex ACNA a Cengio); in questa fase vanno poi ricompresi interventi di ambientalizzazione e riordino della filiera logistica del carbone.
- la **seconda fase**, che sul versante marittimo potrà contare sul nuovo terminal container di Vado Ligure, sul versante terrestre punta alla **valorizzazione in chiave logistica delle aree industriali di Cairo Montenotte localizzate a Bragno**, a seguito dell'ambientalizzazione dei parchi di stoccaggio delle rinfuse solide provenienti dal porto (insediamento di attività di prima trasformazione sulla porzione bonificata dei parchi e recupero delle aree di Cairo Reindustria per attività a maggior valore aggiunto).
- la **terza fase** prevede la **realizzazione di un'ulteriore struttura logistica** su aree interconnesse alla rete ferroviaria ed autostradale, da individuarsi sulla direttrice ferroviaria da S.Giuseppe di Cairo verso Alessandria.

Sistema Logistico Integrato Savonese – caratteristiche dimensionali		
Sito	Aree coperte (mq)	Aree scoperte (mq)
Aree di I FASE	160.000	200.000
Aree di II FASE	180.000	400.000
Aree di III FASE	110.000	300.000
Totale SLIS	450.000	900.000

Le infrastrutture interne previste nel Sistema Logistico Integrato sono:

- Distripark logistici
- Strutture per il trasporto combinato
- Parcheggio e sosta attrezzata per mezzi pesanti (truck station)
- Insieme polifunzionale di servizi

In termini di volume, attraverso comparazioni con analoghe realtà europee, è possibile stimare che almeno il 20% dei contenitori che transiteranno attraverso il porto di Savona Vado necessiterà di servizi logistici fra Liguria e basso Piemonte e si può ipotizzare che il 5% venga manipolato nel retroporto valbormidese.

Considerando che il volume di traffico containerizzato che si concentrerà su Vado quando il nuovo terminal sarà a regime corrisponde a circa 800.000 TEU, è prevedibile dunque che circa 160.000 TEU all'anno potranno essere gestiti nel comprensorio ligure-piemontese.

Un'altra attività potenzialmente interessante per il bacino portuale di Savona e per la Valbormida è costituita dalla logistica del trasporto marittimo di automobili.

Il porto di Savona può rappresentare una nuova ubicazione per i traffici specializzati di transroulage ro-ro, ossia con la possibilità per un veicolo stradale di trasbordare su una nave, su un treno o su un mezzo specializzato stradale (bisarca).

La delocalizzazione produttiva automobilistica europea (considerando anche le aree di allargamento dell'UE) può creare le condizioni per immaginare un punto di

accentramento retroportuale sia per la distribuzione nazionale che per il servizio al mercato nordafricano.

La possibilità di spola ferroviaria diretta dal terminale marittimo, rende particolarmente adatte allo scopo le aree dell'immediato entroterra valbormidese, ed in particolare quelle recuperate su Cengio.

Attraverso il coinvolgimento degli impianti in Valle Bormida dedicati a tale traffico, lo scalo savonese potrebbe diventare un porto d'area, specializzato nel trading di auto nuove di produzione europea, con effetti di razionalizzazione del ciclo logistico e di distribuzione, ottenendo consistenti economie di scala, collocandosi come tassello strategico nel network di terminali mediterranei.

In conclusione, si prevede di raggiungere una capacità di operazioni logistiche a valore aggiunto su un volume di merce pari a 1.000.000 tonn. e 200.000 auto nuove all'anno.

2.2 Planimetria e cartografia dell'area interessata



Figura 1 Localizzazione delle aree interessate dal Sistema Logistico Integrato del Savonese e delle Valli Bormida

AREE DI PRIMA FASE

Sito	Aree coperte (mq)	Aree scoperte (mq)
Vado L. + Quiliano	100.000 (di cui 56.000 mq già operativi)	60.000 (già operativi, ulteriori 150.000 mq potenzialmente attivabili)
Cengio Distriport	60.000	140.000
Totale I Fase	160.000	200.000

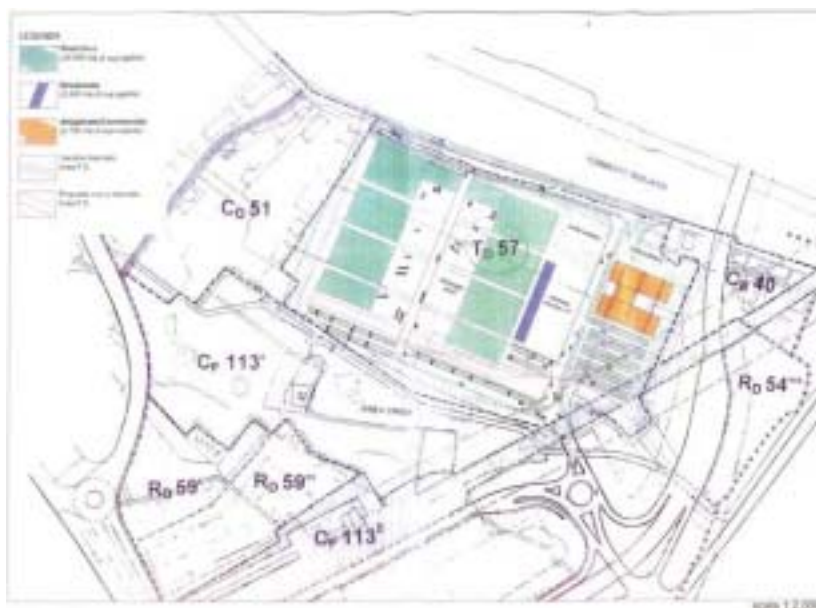


Figura 2 Quiliano Ex IP Progetto di bonifica (Fonte Autorità Portuale di Savona)



Figura 3 Cengio Aree Ex ACNA Progetto di bonifica (Fonte Autorità Portuale di Savona)

AREE DI SECONDA FASE

Sito	Aree coperte (mq)	Aree scoperte (mq)
Aree Bragno (recupero parchi carbone)	80.000	150.000
Aree Cairo Reindustria	100.000 (di cui 22.000 mq già operativi)	250.000
Totale II Fase	180.000	400.000

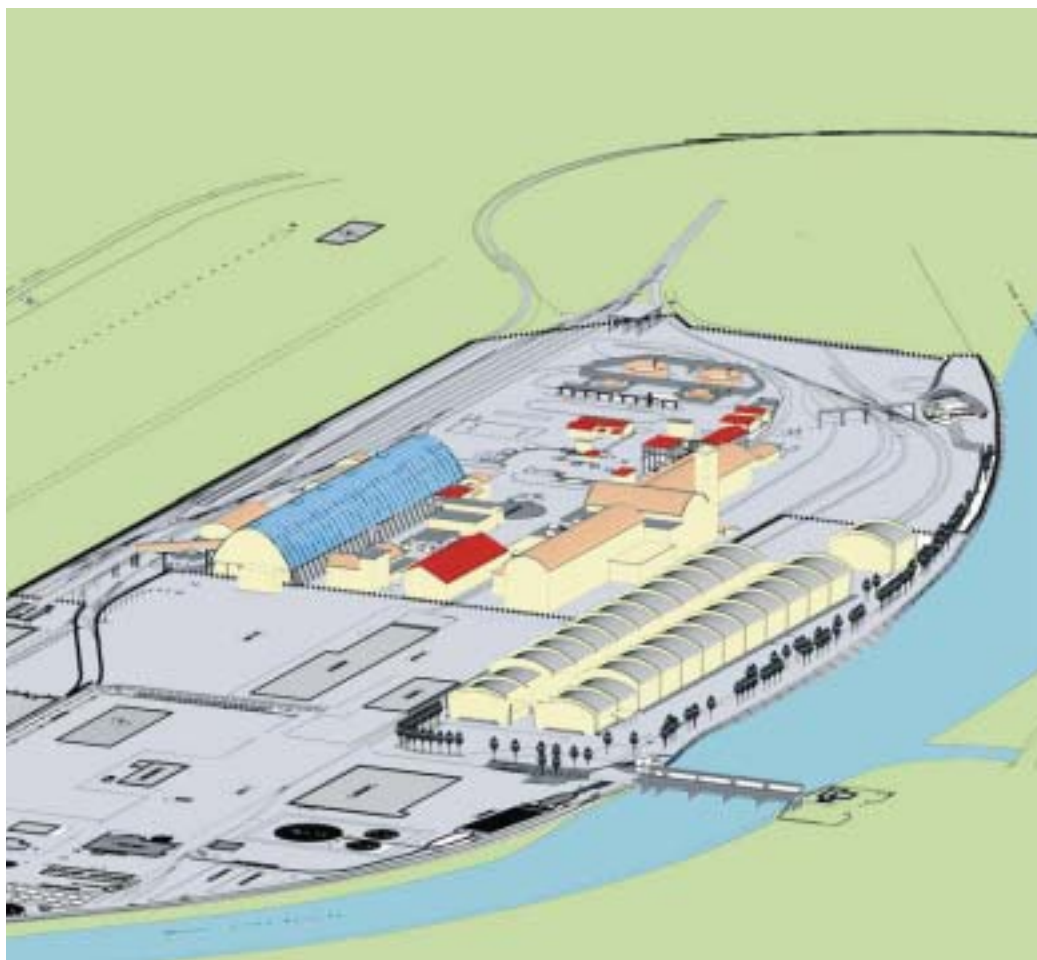


Figura 4 Cairo Reindustria progetto di riconversione *(Fonte Autorità Portuale di Savona)*

AREE DI TERZA FASE

Sito	Aree coperte (mq)	Aree scoperte (mq)
Nuova Piattaforma Valbormida (sito da definire)	110.000	300.000

3. Compatibilità urbanistica, ambientale e paesaggistica

3.1 Compatibilità urbanistica.

Gli interventi previsti sono coerenti con il PTC della Provincia di Savona e con gli strumenti urbanistici comunali. La previsione degli interventi discenderà, comunque dagli atti di concertazione aventi l'effetto dell'intesa con conseguente variazione degli strumenti urbanistici ed adozione di strumenti attuativi di iniziativa pubblica.

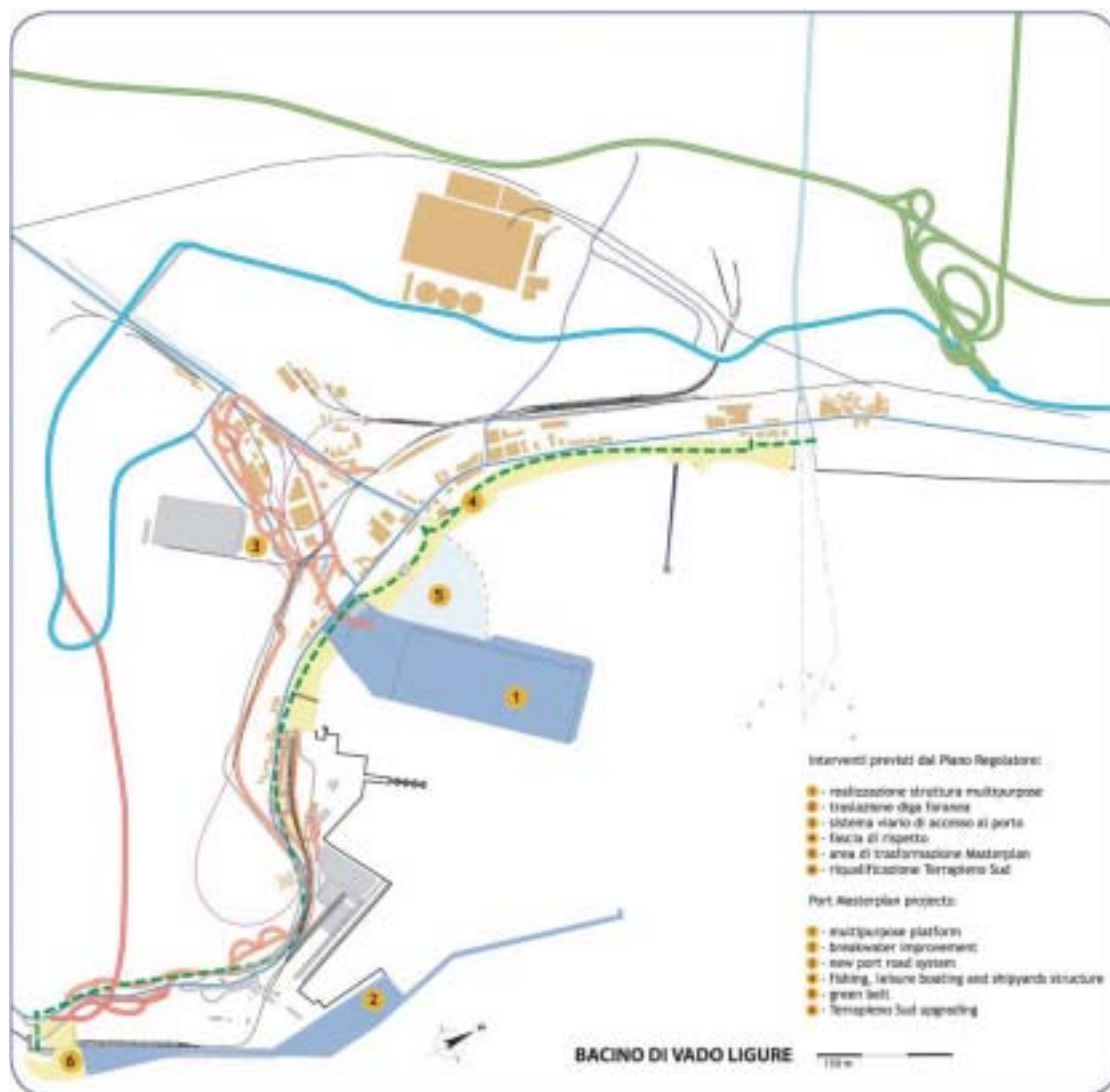


Figura 5 Le previsioni del Piano Regolatore Portuale per il bacino di Vado Ligure.

Fonte Autorità Portuale di Savona

3.2 Descrizione sintetica dell'impatto ambientale dell'opera e delle misure compensative previste

Il “Sistema logistico savonese” è concepito con l’obiettivo di salvaguardare i siti naturali ed il paesaggio del tipo “agro-ecosistema” esistente e che proprio la destinazione logistica permette di recuperare da precedenti destinazioni industriali non ecologiche.

I criteri della progettazione e della realizzazione delle infrastrutture terranno particolare conto delle eventuali problematiche ambientali, e verrà posta la massima attenzione all’inserimento dei siti logistici nel contesto agricolo locale.

In sede di progettazione, i vari interventi si conformeranno agli esistenti vincoli di carattere ambientale e paesaggistico.

Questi interventi risultano, infine, di grande importanza dal punto di vista ambientale, in quanto permettono la bonifica di aree inquinate.

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

I distripark logistici saranno delimitati da “verde naturale attrezzato”, caratterizzati commercialmente con segnaletica incisiva ed identità architettonica, ambienti paesaggistici di qualità.

3.4 Documentazione fotografica del sito in cui sorgerà l'opera



Figura 6 Il Bacino di Savona *Fonte Autorità Portuale di Savona*



Figura 7 Bacino di Vado Ligure *Fonte Autorità Portuale di Savona*



Figura 8 Vado Ligure Interporto V.I.O. Veduta aerea *Fonte Autorità Portuale di Savona*



Figura 9 Vado Ligure Interporto V.I.O. Interno magazzini *Fonte Autorità Portuale di Savona*



Figura 10 Quiliano Aree ex IP Veduta aerea dell'area *Fonte Autorità Portuale di Savona*



Figura 11 Cengio Aree Ex ACNA Veduta aerea *Fonte Autorità Portuale di Savona*



Figura 12 Cairo Montenotte Aree di Bragno, veduta complessiva

Fonte Autorità Portuale di Savona

A: Cairo Reindustria

B: Parchi funivie

C: Italiana Coke



Figura 13 Rocchetta di Cairo

Fonte Autorità Portuale di Savona



Figura 14 San Rocco di Dego

Fonte Autorità Portuale di Savona

4. Procedure

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

Il progetto del Sistema Logistico Integrato del Savonese è previsto dall'accordo di programma per il rilancio della Valle Bormida, siglato fra Governo, Istituzioni e parti sociali nel marzo 2006

E' necessario prevedere atti di concertazione aventi l'effetto dell'intesa tra l'autorità portuale e le amministrazioni locali (Provincia e comuni) interessate.

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

I tempi di realizzazione, dall'ottenimento delle autorizzazioni amministrative necessarie, sono 36 mesi.

Fase	9 mesi	12 mesi	18 mesi	24 mesi	30 mesi	36 mesi
I	100%					
II	30%	70%	100%			
III	0%	0%	0%	30%	70%	100%